

Perspektif Pemuda terkait Elektrifikasi Kendaraan *Ride-Hailing*: Menuju Mobilitas Ulang-alik Berkelanjutan?

Sekarini Wukirasih, Gantar Eliezer Sinaga, Aldi Haydar Mulia
Universitas Gadjah Mada

sekarini.w@mail.ugm.ac.id | gantar.sinaga@mail.ugm.ac.id | aldihaydar02@mail.ugm.ac.id

Submitted: 4 December 2025; Revised: 19 January 2026; Accepted: 24 February 2026

ABSTRACT

Youth comprises the demographic majority of *ride-hailing* services users in Indonesia (54,3%). In relation to the electrification project by Gojek and Grab to support the global zero emission target endorsed by the Government of Indonesia via Presidential Decree 79/2023, this article aims to contextualize urban youth's perspective on the electrification of *ride-hailing* services in their respective provinces within the discourse of sustainable commute in Indonesia. This article's focus on urban youth reflects their strong interest in public transport issues that has been insofar unaddressed in Indonesia's vision on sustainable urban commute. Through interviews with youths aged 15-24 whose activities are based in Yogyakarta and Jakarta, this article intends to identify significant aspects about sustainable commute transportation from youth's perspectives, particularly the extent to which the vision of *ride-hailing* electrification aligns with youth's future vision of sustainable commute. Using the concepts of bounded imaginaries and sustainable mobility, this paper explores how the bounded imaginations of youth interact with the context of *ride-hailing* electrification in the present through the interpretative approach, shaping their vision of a sustainable commute in their respective regions. It is expected that this study provides a starting point to consider the relevance of urban youth as in the discourse of public transport and sustainable commute.

KEYWORDS urban youth | electrification of *ride-hailing* | public transport | sustainable commute

PENDAHULUAN

Munculnya berbagai inisiatif kaum muda urban seperti Stravenues di Daerah Khusus Jakarta (DKJ) dan Pedestrian Jogja di Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY) merupakan bentuk respons kaum muda urban terhadap isu tata kelola perkotaan, salah satunya kebutuhan mobilitas ulang-alik berkelanjutan di Indonesia. Tema-tema seperti aksesibilitas jalur pedestrian, transportasi umum, dan faktor penunjang transportasi layak menjadi sorotan utama dalam merespons lanskap mobilitas yang masih mengutamakan kendaraan bermotor.

Meskipun gagasan-gagasan tersebut hadir dari konteks geografis dan pendekatan yang berbeda, lewat upaya penarasian mobilitas ulang-alik berkelanjutan sebagai sebuah kebutuhan, kaum muda urban tengah menegosiasikan haknya sebagai warga atas ketersediaan fasilitas yang mumpuni dalam menjalani hidupnya di wilayah perkotaan.

Akan tetapi, pemerintah mempunyai pendekatan berbeda dalam menanggapi kebutuhan mobilitas masyarakat. Mobilitas

berkelanjutan dipahami sebagai upaya penghijauan moda transportasi melalui percepatan adaptasi transportasi listrik dengan target pengurangan penggunaan bahan bakar energi fosil yang diatur melalui Peraturan Presiden No. 79 Tahun 2023. Peraturan tersebut menargetkan elektrifikasi 90% kendaraan transportasi publik pada tahun 2030 (ITDP Indonesia, 2014). Meskipun tujuan peraturan tersebut adalah menghijaukan kendaraan transportasi publik, gagasannya masih berorientasi pada pengadaan kendaraan listrik seperti yang dapat dijumpai dalam proyek elektrifikasi layanan *ride-hailing*. Grab Indonesia, misalnya, telah menggandeng Kementerian Perindustrian dan Kementerian Maritim dan Investasi untuk melakukan studi, uji coba, serta perancangan Roadmap Ekosistem Kendaraan Listrik sejak tahun 2019 (Kemenkomarves, 2019). Langkah ini kemudian diikuti dengan pesaing lokalnya, Gojek, yang merencanakan peralihan seluruh armada ke motor listrik pada tahun 2030 (Putra 2023).

Nihilnya wacana inkorporasi transportasi umum yang diinginkan kaum muda urban menjadi awalan penting dalam melihat eksklusi yang terjadi dalam perencanaan tersebut. Sebab, kaum muda jarang dilibatkan dalam merancang ekosistem *ride-hailing* berbasis kendaraan listrik. Misalnya, dalam kegiatan Enhancing Readiness for the Transition to Electric Vehicles (ENTREV) diselenggarakan bersama dengan Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral (ESDM) dan United Nations Development Programme (UNDP), pemuda tidak dilibatkan sebagai partisipan aktif yang dapat urun suara dalam pembuatan kebijakan terkait elektrifikasi kendaraan *ride-hailing* dan transportasi umum (Media Indonesia 2025). Padahal, kaum muda merupakan rentang demografi yang paling banyak menggunakan layanan *ride-hailing* di Indonesia, yakni sebesar 54,3% pada tahun 2025 (Statista, 2025). Selain itu, persentase kaum muda dalam keseluruhan pengguna layanan komuter dalam skala nasional mencapai 15%

pada tahun 2021 (Databoks 2021).

Eksklusi yang terjadi menafikan peran serta kaum muda urban dalam pengambilan kebijakan sekaligus posisi dalam pembentukan agensi dan kontur ketika mengartikulasikan wacana mobilitas berkelanjutan. Dengan pendekatan imaji terbatas (*bounded imaginaries*), penelitian ini menyoal eksklusi tersebut dengan cara memetakan aspirasi kaum muda urban mengenai diskursus dan gambaran ideal terhadap isu *ride-hailing* yang terelektifikasi dan ekosistem transportasi berkelanjutan. Pendekatan ini berguna dalam memperkaya bahasan isu dengan mewadahi gagasan pemuda dalam merespons infrastruktur dan kebijakan mobilitas di sekitarnya.

Penelitian ini berangkat dari rumusan berikut: Sejauh mana elektrifikasi kendaraan *ride-hailing* menunjang visi kaum muda terkait mobilitas ulang-alik berkelanjutan, dan mengapa? Untuk menjawab pertanyaan tersebut, penelitian ini menggunakan metode kualitatif-naratif dengan analisis tematik untuk mengidentifikasi pola atau tema dalam data yang kemudian dikontekstualisasikan sehingga menghasilkan pemaknaan baru terkait fenomena elektrifikasi *ride-hailing* dalam kaitannya dengan visi masa depan pemuda mengenai mobilitas ulang-alik berkelanjutan.

Beberapa riset terdahulu telah membahas pola sosial penggunaan transportasi umum oleh pemuda. International Transport Forum (2024) mengumpulkan data global mengenai dorongan unik anak muda dari kelompok umur 15 sampai 24 tahun untuk menggunakan transportasi umum serta urgensi pelibatan kaum muda dalam menyusun kebijakan terkait pengelolaan ekosistem transportasi umum. Terdapat juga penelitian mengenai identifikasi behavioralisme pengguna transportasi umum dan layanan *ride-hailing* di dua wilayah metropolitan di Indonesia: Jakarta dan Bandung. Dengan menyoroti gelombang komuter post-suburbanisasi (Aritenang 2024),

penelitian tersebut menuntut kebutuhan dalam melakukan pengelolaan holistik keberlanjutan ekosistem transportasi umum di wilayah metropolitan dan daerah pinggiran. Adapun penelitian yang menyorot pola penggunaan mobilitas di Yogyakarta, membahas mengenai pemetaan hambatan sistem transportasi umum bagi pelajar sekolah menengah atas (SMA) pada tahun 2017 yang mengusulkan utilisasi sistem semi-BRT (Bus Rapid Transit) terwujud dalam fasilitas Trans Jogja (Yumita et al. 2021).

Penelitian ini berusaha mengisi celah riset seputar diskursus mobilitas ulang-alik berkelanjutan dan kaitannya dengan fenomena elektrifikasi *ride-hailing* untuk memperluas dialog mengenai urgensi keterlibatan kaum muda dalam lingkup pengambilan kebijakan multisektor terkait transportasi umum dan jasa angkutan *ride-hailing* di Jakarta dan Yogyakarta. Artikel ini diharapkan dapat menjadi landasan awal untuk menentukan gambaran kolektif terkait kampanye elektrifikasi *ride-hailing* dan masa depan ekosistem mobilisasi transportasi umum berkelanjutan.

LANDASAN TEORITIK

Angan-angan bermunculan dari refleksi terhadap kenyataan, tetapi tak semuanya dapat terwujud menjadi kenyataan. Itulah yang menjadi inti dari konsep imaji terbatas (*bounded imaginaries*), sebuah konsep yang digagas untuk menyelami angan-angan dari individu maupun yang terpinggirkan dalam konstruksi imaji kolektif maupun pengambilan kebijakan pada level nasional maupun sub-nasional (Smith & Tidwell, 2016). Posisi ini bersifat kontras terhadap kecenderungan investigasi imaji kolektif pada arus utama riset tentang imaji sosial-teknis (*socio-technical imaginaries*/STI) yang menyoroti norma kolektif sebagai basis kultural dari penerimaan maupun perwujudan sebuah gagasan sains dan teknologi (Jasanoff dan Kim 2009; Hess dan Sovacool 2020). Meskipun paradigma STI pada analisisnya juga mengakui

peran ketimpangan kuasa dalam penubuhan norma kolektif maupun implikasinya pada ranah kebijakan, konsep imaji terbatas berguna untuk memberikan ruang pada imaji-imaji dari individu dan kelompok terpinggirkan, terutama mereka yang memiliki kepentingan langsung dengan gagasan sosial-teknis tertentu. Sebab, imaji-imaji tersebut rentan terbisukan maupun lindap karena ketidakmampuan mereka untuk mendapatkan legitimasi dan rekognisi dalam mengutarakan imaji-imaji tersebut (Appadurai 2004). Pemberian ruang ini kemudian dapat melengkapi celah-celah dalam menalar ketimpangan kuasa pada proses politik yang ada, sekaligus meningkatkan urgensi pelibatan seluas-luasnya komponen masyarakat dalam membicarakan gagasan sosio-teknis maupun pengambilan kebijakan (Smith dan Tidwell 2016; Yuana et al. 2023).

Dalam membicarakan kaum muda, konteks di atas bahkan mendasari pemahaman terhadap apa yang dimaksud kaum muda tersebut. “Kaum muda” ditaksir sebagai tahapan transisi dari kanak-kanak menuju pribadi dewasa yang didefinisikan oleh batasan umur tertentu (Naafs dan White 2012; Wyn dan Woodman, 2007). Tak hanya itu, penekanan terhadap dimensi transisionalitas ini juga mencakup preskripsi dan idealisasi nilai-nilai terhadap kaum muda sehingga dapat membentuk pribadi yang didambakan oleh struktur sosial yang ada. Dalam konteks Indonesia, preskripsi terhadap kaum muda terletak pada pengandaian kaum muda sebagai “harapan bangsa” yang diharapkan dapat mendukung agenda pemerintah, meskipun “harapan” tersebut mengalami pemaknaan ulang seturut dengan keperluan pemerintah pada saat itu (Foulcher 2000; Griffin et al. 2025). Pengharapan tersebut dibawa lewat muatan-muatan ideologis seperti yang dapat ditemukan pada narasi peringatan Sumpah Pemuda dari tahun ke tahun yang mencirikan adanya idealisasi nilai-nilai tersebut oleh pemerintah sebagai figur “bapak” dalam suatu sistem

paternalistik (Bourchier 2015). Pengharapan semacam ini tak hanya menghasilkan sebuah konstruksi identitas yang tidak melibatkan kaum muda dalam meramu nilai-nilai tersebut, tetapi juga melahirkan eksklusivitas dan diskriminasi terhadap keragaman identitas pemuda karena memperlakukan perbedaan visi dan perilaku sebagai sebuah kesalahan yang mestinya diperbaiki.

Riset-riset yang lebih baru telah mendokumentasikan berbagai bentuk negosiasi dari pembatasan identitas terhadap kaum muda sekaligus membangkitkan kembali perhatian terhadap perbedaan generasional yang kontekstual pada persoalan zaman (Griffin ., 2025; Naafs dan White, 2012). Dalam riset-riset tersebut, pembahasan yang dihadirkan justru memperlihatkan proyeksi identitas kaum muda dalam merespons kenyataan yang cenderung terbalik dari nilai-nilai yang diinginkan oleh pemerintah maupun orang tua. Kondisi ini erat kaitannya dengan persepsi kaum muda terhadap perkembangan sosial di sekitar mereka dalam proses tumbuh kembang tersebut yang tecermin dari pilihan-pilihan yang mereka percayai dan ambil dalam mengukuhkan jati diri mereka. Misalnya, riset Griffin (2025) menceritakan harapan dari lima orang muda di Sulawesi Selatan yang berlawanan dengan pengharapan dari pemerintah untuk menjadi generasi penerus pertanian sekaligus “harapan bangsa” dalam program ketahanan pangan di tengah-tengah masifnya peralihan fungsi lahan dan berkurangnya akses terhadap lahan. Alih-alih mengikuti jalur pengharapan yang dicanangkan pemerintah, cerita-cerita yang terekam mengisahkan bagaimana kaum muda membentuk harapannya soal masa depan dari refleksi mereka terhadap kondisi ekonomi yang tidak pasti dengan di antaranya bermigrasi, membuka usaha kecil-kecilan, hingga bekerja di pabrik—jauh sekali dari pengharapan pemerintah. Artikulasi semacam ini dapat menghadirkan gambaran yang relevan tentang tantangan yang tengah dihadapi kaum muda dan

bagaimana kaum muda mendefinisikan dirinya dalam konteks sosial yang melingkupinya.

Mengikuti pendekatan di atas, riset ini berupaya untuk melihat bagaimana kaum muda urban di Yogyakarta dan Jakarta memandang mobilitas berkelanjutan, khususnya seputar elektrifikasi kendaraan *ride-hailing* yang menjadi salah satu canangan pemerintah Indonesia dalam mendorong transisi energi dan pengurangan emisi karbon. Mobilitas berkelanjutan sendiri bukanlah konsep yang baru. Ia pertama kali tercatat dalam European Commission Green Paper on the Impact of Transport on the Environment (1992) yang mengakui bahwa transportasi membutuhkan pengorbanan biaya signifikan seperti dampak lingkungan, dampak sosial (dilihat dari kasus-kasus kecelakaan) dan ketergantungan absolut terhadap sumber daya alam tak terbarukan. Syahdan, ada sebuah dorongan untuk dapat memperbaiki sistem mobilitas transportasi untuk dapat beroperasi dalam rentang waktu berkepanjangan dengan memerhatikan efek transportasi terhadap lingkungan sekitar. Namun, seiring perkembangan isu keberlanjutan menjadi lebih interseksionalitas, Holden et al. (2020) berargumen bahwa segala bentuk perluasan konsep untuk membingkai narasi mengenai mobilitas berkelanjutan perlu mengacu pada tiga indikator pembangunan berkelanjutan: aksesibilitas terhadap transportasi dasar (*needs*), jaminan akses layanan transportasi memprioritaskan kesetaraan (*justice*), dan memerhatikan batasan pengaruh mobilitas transportasi terhadap keberlanjutan lingkungan (*limits*). Tiga kriteria tersebut menjadi pegangan dasar dalam penelitian ini untuk menyusun batasan-batasan dalam narasi dari imaji kaum muda urban.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini dilaksanakan secara kualitatif dengan pendekatan naratif. Holloway (1997) mendefinisikan penelitian kualitatif

sebagai bentuk penyelidikan sosial yang berfokus pada cara memahami pengalaman serta dunia mereka untuk memahami realitas lingkungan yang melingkupinya. Dari berbagai pendekatan penelitian kualitatif, pendekatan naratif berfokus pada metode-metode yang menonjolkan pengalaman individu dan dikemas dalam bentuk cerita (Creswell dan Poth 2018). Cerita ini kemudian dibangun menjadi sebuah narasi yang dimaknai secara interpretatif oleh peneliti (Riessman 2008). Penelitian ini menggunakan metode kualitatif untuk memahami bagaimana pemuda memaknai fenomena elektrifikasi kendaraan *ride-hailing* dan masa depan mobilitas ulang-alik yang lebih berkelanjutan. Adapun pendekatan naratif dipilih untuk menonjolkan pengalaman pribadi yang membentuk opini pemuda terhadap diskursus tersebut.

Dalam penelitian ini, data dikumpulkan melalui teknik wawancara semi-terstruktur dan studi literatur. Data primer diambil menggunakan teknik wawancara semi-terstruktur yang tetap mengandalkan guide atau pertanyaan terbuka namun juga terfokus secara spesifik pada tema besar yang selaras dengan topik riset (Nistor 2024). Teknik ini dinilai dapat membantu peneliti dalam menyelidiki opini informan melalui pertanyaan tentang sudut pandang informan terkait elektrifikasi kendaraan *ride-hailing* dan keselarasannya dengan kebijakan saat ini serta visi mobilitas ulang-alik yang lebih berkelanjutan di masa depan. Sementara itu, data sekunder dikumpulkan melalui teknik studi literatur dengan mengumpulkan dan mensintesis riset-riset terdahulu secara sistematis untuk pengembangan pembahasan sesuai kerangka teoritis yang ada (Baumeister dan Leary 1997; Tranfield et al. 2003). Teknik digunakan untuk mengkontekstualisasikan hasil wawancara di lapangan dengan sumber informasi lain sehingga dapat menghasilkan pemahaman tentang persepsi pemuda terkait fenomena elektrifikasi kendaraan *ride-hailing* saat ini dan

keselarasan fenomena tersebut dengan ruang lingkup lebih luas, yakni mobilitas ulang-alik yang berkelanjutan di masa depan.

Informan dalam penelitian ini mencakup 10 kaum muda urban dalam rentang umur 15-24 yang kerap menggunakan kendaraan *ride-hailing* dalam mobilitas ulang-alik sehari-hari serta berdomisili dan/atau beraktivitas di dua provinsi, Provinsi Daerah Khusus Ibukota (DKI) Jakarta dan Daerah Istimewa (DI) Yogyakarta. Pemilihan kaum muda sebagai informan didasarkan pada data Statista (2025) yang menyatakan bahwa pemuda merupakan pengguna terbanyak layanan *ride-hailing* di Indonesia dengan jumlah 54,3% dari seluruh demografi pengguna, sementara limitasi rentang umur didasarkan pada definisi Perserikatan Bangsa-Bangsa (n.d.) terkait 'pemuda'. Lokasi penelitian dipilih karena kedua provinsi tersebut memiliki rasio komuter terhadap penduduk tertinggi di Indonesia pada tahun 2022 dengan DI Yogyakarta menempati peringkat satu (7,66%) dan DKI Jakarta menempati peringkat dua (5,37%) (BPS 2023). Dominasi demografi dan animo kaum muda tersebut menjadi dasar untuk mencatat pandangan fenomena yang dibahas dalam penelitian ini berdasarkan diskursus dan kondisi ekosistem secara empiris. Terlebih, sebagai pengguna sehari-hari pemuda diharapkan dapat menjadi representasi imaji tentang infrastruktur kendaraan umum yang paling cepat mendapat dampak pengembangan paling signifikan terhadap pengelolaan-ecosistem mobilitas berkelanjutan serta inklusif.

Informan	Usia	Jenis Kelamin	Profesi	Domisili dan Area Aktivitas
A	24	Perempuan	Pekerja Akademik	DI Yogyakarta
B	22	Perempuan	Wiraswasta	DKI Jakarta
C	22	Perempuan	Pemegang Organisasi Multinasional	DKI Jakarta
D	22	Perempuan	Pekerja NGO	DKI Jakarta

Informan	Usia	Jenis Kelamin	Profesi	Domisili dan Area Aktivitas
E	18	Laki-laki	Mahasiswa	DKI Jakarta
F	17	Perempuan	Pelajar SMA	DI Yogya-karta
G	17	Perempuan	Pelajar SMA	DI Yogya-karta
H	16	Perempuan	Pelajar SMA	DI Yogya-karta
I	20	Perempuan	Mahasiswi	DKI Jakarta
J	19	Laki-laki	Mahasiswa	DI Yogya-karta

Untuk menguji validitas dan reliabilitas data, penelitian ini menggunakan triangulasi sumber yang melalui pengecekan silang terhadap para informan yang diklasifikasikan berdasarkan profesi, yakni pelajar SMA, mahasiswa, pekerja muda.

Selanjutnya, analisis data dalam penelitian ini dilakukan menggunakan metode analisis tematik. Spesifiknya dalam riset di bidang ilmu sosial, Naeem et al. (2023) menjelaskan bahwa analisis tematik digunakan untuk mengidentifikasi dan menafsirkan pola atau tema dalam sekumpulan data untuk menghasilkan pemahaman baru terkait suatu fenomena. Analisis ini dilakukan melalui 6 tahapan utama: (1) transkripsi, pengenalan data, dan pemilihan kutipan; (2) pemilihan kata kunci; (3) coding; (4) pengembangan tema; (5) konseptualisasi melalui interpretasi kata kunci, kode, dan tema; (6) pengembangan model konseptual (Naeem et al. 2023).

Dalam penelitian ini, penggunaan analisis tematik dimaksudkan agar peneliti dapat mengidentifikasi pola atau tema yang muncul dari kata-kata kunci yang disaring dari transkrip wawancara. Pola atau tema tersebut kemudian diverifikasi sesuai kerangka teori sehingga menghasilkan narasi terkait persepsi pemuda tentang: a) elektrifikasi kendaraan *ride-hailing*; b) bayangan masa depan mobilitas ulang-alik berkelanjutan, dan; c) kesesuaian program elektrifikasi kendaraan *ride-hailing* dengan visi masa depan mobilitas ulang-alik

berkelanjutan tersebut.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil

Dalam penelitian ini, kami menghasilkan tiga temuan utama yang akan dijelaskan dalam sub-bab ini, yakni persepsi pemuda terkait elektrifikasi kendaraan *ride-hailing*, bayangan masa depan pemuda terkait konsep mobilitas ulang-alik yang berkelanjutan, serta keselarasan antar keduanya. Temuan ini kemudian akan direfleksikan dan interpretasikan melalui teori yang sudah dijabarkan pada sub-bab landasan teoritis untuk kemudian menghasilkan model konseptual untuk menjawab rumusan masalah.

Tabel 1. Temuan 1: Persepsi Pemuda terkait Elektrifikasi Kendaraan

Tema	Kategori	Subkategori	Representasi kutipan
Persepsi tentang elektrifikasi kendaraan <i>ride-hailing</i>	Positif	Memiliki daya tarik tersendiri	"hal baru yang unik karena pakai listrik" "armada listrik jadi sesuatu yang punya daya tarik di masyarakat" "kaget baterai bisa dicopot pasang" "pengisian baterai lebih ringkas daripada pengisian BBM"
		Mempunyai dampak baik ke lingkungan secara teoritis	"positif secara teoritis karena mengurangi emisi karbon" "alternatif mengurangi BBM" "dari segi lingkungan harusnya bagus" "bisa mengurangi polusi udara" "emisinya lebih rendah daripada BBM"
		Tidak terdapat perbedaan signifikan dibandingkan kendaraan nonlistrik	"sama-sama nyaman" "nggak merasa perbedaan signifikan" "nyaman karena <i>commute</i> lebih cepat" "netral aja" "yang penting sampai" "smooth juga jalannya" "enggak ada pengalaman memorable"
	Negatif	<i>Greenwashing</i>	"menurutku bukan jawaban" "kita punya transportasi umum yang bisa pakai <i>green energy</i> " "diiming-imingkan sebagai aksi melawan <i>climate change</i> " "seakan-akan korporasi sudah berkontribusi" "butuh usaha yang lebih" "memang cukup mengganti <i>fossil fuel</i> ke kendaraan listrik?" "jalan tetap dipenuhi kendaraan yang menghasilkan karbon walaupun (katanya) kendaraan listrik rebin rendah"
		Terdapat risiko berkendara karena tidak memiliki suara	"nggak ada suaranya jadi agak bahaya kalau ngebut/nyalip" "suara nggak kedengaran, bahaya untuk kendaraan lain" "agak seram kalau di jalan" "harus diklakson" "kurang nyaman kalau lagi macet"
		Tidak sepenuhnya menggunakan energi bersih	"banyak huru-hara sumber baterai" "sumber baterai masih belum bersih" "masih nambang nikel" "bahan dasar sumber energi nggak <i>eco-friendly</i> " "sumber energi listrik bisa merusak lingkungan juga"
		Masih memiliki kekurangan teknis dibandingkan motor nonlistrik	"agak lama <i>nge-charge</i> " "bermasalah baterainya"
		Perlu infrastruktur tertentu	"sulit kalau nggak didukung infrastruktur" "bergantung pada ketersediaan kendaraan listrik itu juga"
		Belum berkelanjutan dan berkeadilan secara ekonomi	"pemaksaan <i>gig working scheme</i> "

Setelah dilakukan wawancara dengan 10 informan yang menggunakan *ride-hailing* dalam mobilitas ulang-aliknya sehari-hari, penelitian ini menemukan bahwa persepsi pemuda terhadap elektrifikasi kendaraan *ride-hailing* tidak satu dimensional. Para pemuda dan pemuda bisa memiliki respon positif atau netral terkait satu aspek dari kendaraan listrik berdasarkan pengalaman perjalanan, namun juga memiliki kekhawatiran terkait dampak maupun konsekuensi sosial, ekonomi, atau politik lain yang terjadi dalam proses perolehan sumber energi maupun produksi kendaraan elektrik. Pada spektrum positif, informan A, C, dan D menyatakan bahwa kendaraan elektrik secara fisik sama nyamannya dengan

kendaraan nonelektrik yang lebih familiar, namun isu penambangan nikel yang dilakukan untuk menghasilkan baterai–sumber energi utama kendaraan listrik–membuat mereka tidak sepenuhnya memiliki persepsi positif terhadap elektrifikasi kendaraan *ride-hailing*. Kekhawatiran terkait sumber energi motor listrik ini juga dikemukakan oleh informan B, E, F yang, meskipun menganggap bahwa secara teoritis motor listrik lebih ramah lingkungan karena tidak menggunakan bahan bakar minyak sehingga jejak karbonnya cukup rendah, tetap mengakui keresahannya terkait praktik-praktik ekstraktif penambangan nikel untuk sumber daya baterai yang membuat kendaraan listrik ini tidak sepenuhnya berhasil

melakukan transisi ke energi bersih atau energi hijau. Upaya pemerintah dan kolaboratornya—korporasi penyedia layanan *ride-hailing*—yang terkesan tidak menyelesaikan masalah dan performatif untuk melakukan transisi energi ini kemudian membuat informan B, C, dan E melihat kebijakan dan inisiatif elektrifikasi kendaraan *ride-hailing* tak ayalnya sebagai agenda “*greenwashing*” saja. Pun menurut informan C, elektrifikasi layanan *ride-hailing* juga berpotensi melanggengkan skema kerja *gig working*.

Di luar isu lingkungan, informan D, F, dan G menilai bahwa kebaruan dari segi sumber energi motor elektrik dapat menjadi daya tarik atau keunikan sendiri dalam masyarakat karena pengisian baterai dianggap lebih ringkas daripada pengisian bahan bakar minyak. Meski demikian, ketiga informan tersebut juga

mengaku bahwa dari sisi lain, ketiadaan suara dari mesin motor listrik dapat menyebabkan risiko dalam berkendara utamanya saat terjadi kemacetan atau ingin menyalip pengendara lain. Masih minimnya infrastruktur yang menunjang pengisian daya motor listrik juga membuat informan G kurang mempersepsikan elektrifikasi kendaraan *ride-hailing* sebagai hal yang positif. Hal ini diamini oleh informan J yang juga memiliki perhatian yang sama. Dari dimensi yang sama-sama fisik, lima dari sepuluh informan (mencakup informan A, D, G, I, J) juga menambahkan bahwa beberapa hambatan teknis baik dari rangka motor ataupun metode pengisian daya juga masih mempengaruhi persepsinya terkait motor listrik sehingga jawabannya tidak dapat ditempatkan di satu dimensi saja—positif ataupun negatif.

Tabel 2. Temuan 2: Persepsi Kaum Muda Urban terkait Mobilitas Ulang-Alik Berkelanjutan di Masa Depan

Tema	Kategori	Sub-Kategori	Representasi Kutipan
Bayangan masa depan mengenai konsep "mobilitas ulang-alik berkelanjutan"	Dimensi Fisik	Peningkatan kualitas dan kuantitas transportasi umum	"transportasi umum yang banyak atau diperbanyak" "kapasitas transportasi umum yang lebih banyak saat rush hour" "perbanyak gerbong commuter line" "muat lebih banyak orang" "lebih banyak transportasi umum ramah lingkungan"
		Aksesibel & memudahkan konektivitas	"ada akses ke perumahan dan daerah yang belum tersentuh" "aksesnya tidak lagi sulit"
	Dimensi Struktur (Politik, Ekonomi, Sosial)	Kebijakan pemerintah yang mendukung	"pembuatan aturan pembatasan kendaraan pribadi" "upaya pemerintah untuk mengurangi transportasi pribadi" "mengkondisikan agar masyarakat mau menggunakan transportasi umum"
		Pro-Lingkungan	"konektivitas yang tidak mengorbankan alam" "tidak menggunakan transportasi konvensional (berbahan bakar minyak)" "mengurangi emisi karbon" " <i>renewable energy</i> " "punya (bahan bakar) yang lain" "mengurangi kerusakan lingkungan" "tidak ambil dari energi kotor" "mengurangi polusi udara dan suara" "mengurangi emisi" "sumbernya nggak dari hasil nambang"
		Berkeadilan secara ekonomi	"keterlibatan masyarakat dalam pengelolaan" "bisa menambah lapangan kerja" "menumbuhkan industri manufaktur" "meningkatkan perekonomian negara"
			"tidak ada <i>gig economy</i> " "tidak ada masalah ketenagakerjaan"
		Inklusif untuk semua	"kelompok rentan perlu diprioritaskan" "lebih ke penyandang disabilitas" "minim <i>hostile infrastructure</i> " "bisa diakses semua orang" "fasilitas bisa diakses disabilitas"

Topik selanjutnya yang kami tanyakan pada informan adalah bayangan masa depan mereka terkait mobilitas ulang-alik yang berkelanjutan. Dari himpunan jawaban informan, kami menemukan bahwa pemuda membayangkan mobilitas ulang-alik melalui dua dimensi: dimensi fisik dan struktural. Dimensi fisik selanjutnya dibayangkan sebagai segala sesuatu terkait mobilitas ulang-alik pemuda yang bersifat materiil, sedangkan dimensi struktural mencakup elemen-elemen yang lebih fundamental di dalam struktur seperti kebijakan publik dan proses-proses pengambilan keputusannya.

Dalam dimensi fisik, bayangan mayoritas informan terkait mobilitas ulang-alik yang berkelanjutan mencakup kualitas dan kuantitas transportasi umum yang meningkat, serta aksesibilitas dan kemudahan konektivitas. Perhatian ini disampaikan oleh informan A, G, dan H yang berdomisili DI Yogyakarta dan masih merasakan minimnya ketersediaan transportasi umum di DI Yogyakarta jika dibandingkan dengan daerah lain seperti DKI Jakarta, juga disampaikan oleh informan C dan E dari DKI Jakarta yang menuturkan bahwa meskipun memiliki transportasi umum yang lebih banyak dibandingkan provinsi lain, kuantitas transportasi umum di Jakarta masih kurang jika dibandingkan komuter yang tiap harinya melakukan mobilitas ulang-alik. Pun, dari sisi kualitas energi, transportasi yang ada kebanyakan masih menggunakan bahan bakar minyak atau BBM sehingga kontribusi karbonnya masih cukup besar.

Di ranah dimensi struktural, jawaban langsung mayoritas informan terkait mobilitas ulang-alik berkelanjutan umumnya mengarah pada isu lingkungan—baik yang berdomisili di DKI Jakarta maupun DI Yogyakarta. Kata kunci yang paling banyak muncul adalah “sumber energi bersih” dan “tidak dari tambang/tidak menambang” yang juga mencakup energi yang dapat diperbarui atau energi hijau dari informan A, B, C, D, E, F, sementara “bebas dari

polusi udara dan suara” banyak diungkapkan oleh informan H, I, dan J. Selain kode-kode yang kemudian diklasifikasikan ke dalam kategori pro-lingkungan, informan C, F, dan H juga membayangkan mobilitas ulang-alik yang berkelanjutan sebagai ekosistem yang berkeadilan secara ekonomi. Isu yang menjadi sub-kategori lain ini dibayangkan melalui 2 lensa, yakni ketenagakerjaan dan industrial.

Keberlanjutan dalam mobilitas ulang-alik juga dibayangkan mencakup inklusivitas. Informan D, E, I yang menyoroti kategori ini memaknai inklusivitas sebagai kemudahan dan prioritas akses untuk kelompok rentan seperti penyandang disabilitas dan lansia yang terkadang sulit melakukan mobilitas ulang-alik karena pembangunan infrastruktur yang tidak aksesibel. Terakhir, informan E, G, H menyatakan bahwa mobilitas ulang-alik yang berkelanjutan juga harus meliputi kebijakan pemerintah yang mendukung pembatasan kendaraan pribadi agar lebih banyak orang bersedia beralih ke moda transportasi yang lebih mengurangi emisi karbon—seperti transportasi umum maupun kendaraan dari bahan bakar hijau.

Setelah menanyakan persepsi informan terkait elektrifikasi kendaraan *ride-hailing* dengan bayangan masa depan mereka terkait mobilitas ulang-alik yang berkelanjutan, kami menemukan bahwa 6 dari 10 informan merasa elektrifikasi kendaraan *ride-hailing* tidak atau kurang selaras dengan bayangan masa depan mereka mengenai mobilitas ulang-alik berkelanjutan. Empat informan secara gamblang menyatakan bahwa upaya elektrifikasi kendaraan *ride-hailing* tidak selaras, sementara dua lainnya menyatakan belum terlalu atau agak selaras karena merasa elektrifikasi kendaraan *ride-hailing* bukan pilihan yang terbaik yang dapat dilakukan untuk mencapai mobilitas ulang-alik yang berkelanjutan. Terakhir, terdapat 4 informan yang secara yakin menjawab bahwa upaya elektrifikasi kendaraan *ride-hailing* selaras

dengan bayangan mereka mengenai mobilitas ulang-alik berkelanjutan.

Tabel 3. Temuan 3: Keselarasan Elektrifikasi *Ride-Hailing* dalam Bayangan Masa Depan Mobilitas Berkelanjutan

Tema	Kategori	Sub-kategori	Representasi Kutipan
Aspek yang membuat elektrifikasi <i>ride-hailing</i> selaras dengan bayangan masa depan mengenai mobilitas ulang-alik berkelanjutan	Dimensi Fisik	Lebih baik daripada kendaraan nonlistrik	"sesuai" "pasti sudah" "pilihan yang lebih baik" "sudah nggak pakai BBM" "tujuan dan dampaknya sudah lebih sesuai dengan prinsip transportasi berkelanjutan" "mendorong perhatian untuk inovasi kendaraan yang lebih berkelanjutan"
		Lebih mudah diakses dari segi harga maupun konektivitas daripada transportasi umum berdaya listrik lain	"lebih terjangkau daripada kendaraan umum lain yang menggunakan listrik" "aksesnya lebih merata daripada LRT"
Aspek yang membuat elektrifikasi <i>ride-hailing</i> tidak selaras dengan bayangan masa depan mengenai mobilitas ulang-alik berkelanjutan	Dimensi Struktural	Penerimaan dan adaptabilitas masyarakat	"dianggap aneh" "masyarakat belum terbiasa" "masih jadi alternatif" "belum <i>mainstream</i> " "kampanye belum mencapai <i>grassroots</i> "
		Tidak benar-benar pro-lingkungan karena bersumber dari tambang	"bukan jawaban" "kita konsumsi nggak konsumsi BBM tapi nambang nikel" "greenwashing" "nggak benar-benar mengurangi karbon" "nggak menyelesaikan masalah" "ekstraksi untuk baterai" "belum seluruhnya energi bersih"
		Seharusnya diprioritaskan pada peningkatan kualitas dan kuantitas transportasi umum	"nggak terbayang" "kenapa <i>nggak green energy</i> untuk KRL atau MRT?" "perlu difokuskan untuk memperbanyak transportasi umum" "pemerintah daerah harus punya <i>political will</i> untuk membangun transportasi umum"
		Perlu penyesuaian teknis maupun infrastruktur	"cukup masuk, tapi belum sempurna" "masih harus di- <i>improve</i> " "perlu evaluasi dan pengembangan mesin"
			"pengisian baterai masih jarang" "station pengisian baterai tidak sebanyak pom bensin"
		Ketiadaan kebijakan yang mendukung	"adanya kapitalisasi ketiadaan insentif untuk berjalan" "keengganan pemerintah untuk membuat kebijakan transportasi umum yang tepat sasaran" "nggak ada motivasi politik untuk mengembangkan infrastruktur pejalan kaki"

Enam informan yang menyatakan bahwa elektrifikasi kendaraan *ride-hailing* tidak atau kurang selaras dengan bayangan masa depan mereka mengenai mobilitas ulang-alik berkelanjutan, mayoritas mendasarkan argumen mereka pada dimensi struktural. Keenam (A, B, C, D, E, G) dari tujuh informan mengungkapkan kurang atau tidak setujunya mereka dikarenakan sumber energi kendaraan elektrik yang belum sepenuhnya pro-

lingkungan karena masih bersumber dari tambang yang destruktif terhadap ekosistem, seperti nikel. Selain itu, kata kunci lain yang banyak disebutkan adalah transportasi umum di mana informan A, C, E, G merasa bahwa peningkatan kualitas dan kuantitas transportasi umum seharusnya lebih diprioritaskan karena mengacu pada perbanyakan jumlah kendaraan umum dan transisi energi menuju energi hijau untuk transportasi umum—alih-alih kendaraan

ride-hailing. Di luar kedua sub-kategori tersebut, informan G juga menyoroti perlunya penerimaan dan adaptabilitas masyarakat yang kebanyakan belum familiar dengan kendaraan elektrik.

Sementara itu, dari empat informan yang berada di spektrum selaras, tiga (F, I, J) menyatakan “sesuai” atau “pasti sesuai” yang menunjukkan persetujuan secara penuh, sementara satu informan (H) menyatakan “sesuai dengan catatan” yang menunjukkan persetujuan bersyarat terhadap anggapan bahwa elektrifikasi kendaraan *ride-hailing* menunjang visi pemuda terkait mobilitas ulang-alik berkelanjutan. Meskipun terdapat perbedaan derajat keselarasan, keempat informan tersebut cenderung memandang isu ini dari dimensi yang sama, yakni dimensi fisik. Informan F, H, dan J berargumen bahwa kendaraan elektrik sudah lebih baik daripada nonelektrik dari sisi sumber energi, yakni tanpa bahan bakar minyak, sehingga lebih sesuai dengan visi transportasi berkelanjutan versi mereka. Namun, informan H memberi catatan bahwa inovasi dan penyesuaian teknis untuk mesin kendaraan masih tetap diperlukan agar lebih selaras dengan visinya terkait mobilitas ulang-alik yang berkelanjutan. Sementara itu, informan I menjawab bahwa kendaraan *ride-hailing* yang terelektrifikasi lebih terjangkau secara harga dan aksesnya lebih merata di pinggiran DKI Jakarta dibandingkan transportasi umum lainnya yang telah terelektrifikasi, seperti Light Rail Transit (LRT).

Pembahasan

Kontekstualisasi ekosistem mobilitas di DKI Jakarta dan DI Yogyakarta

Kendaraan bermotor pribadi, khususnya motor, masih menjadi primadona masyarakat Jakarta dan Yogyakarta sebagaimana umumnya kota-kota besar di Asia untuk berkegiatan sehari-hari. Di daerah aglomerasi Jabodetabek, menurut Survei Komuter Jabodetabek tahun

2023 oleh Badan Pusat Statistik (BPS), sebanyak 79 persen informan menggunakan kendaraan pribadi untuk berkegiatan (BPS 2024). Sementara itu, menurut penelitian Fevriera (2021), 66% persen penduduk Yogyakarta menggunakan motor untuk berkegiatan tiap harinya dengan rasio perbandingan kepemilikan motor dan mobil (10.1) yang jauh melampaui Jakarta (4.0). Pilihan ini umumnya didasarkan pada fleksibilitas yang ditawarkan oleh kendaraan pribadi dan belum adanya kepuasan atas ketersediaan transportasi publik (Joewono et al. 2016). Alhasil, penggunaan kendaraan pribadi yang marak berkontribusi terhadap makin akutnya tingkat kemacetan seiring dengan penambahan kendaraan pribadi yang tidak mampu diimbangi oleh ketersediaan jalan dan diversifikasi pusat ekonomi.

Di Jakarta, masalah kemacetan yang menghinggapi metropolitan tersebut coba diatasi dengan prinsip pembangunan berbasis transit (*transit-oriented development* / TOD) yang pertama kali diinisiasi dalam Rencana Tata Ruang Wilayah Jakarta 2030 pada 2012, walaupun banyak regulasi pendukung implementasinya baru disahkan setelah tahun 2017 (Hasibuan dan Mulyani 2022). Pada dokumen tersebut, kemacetan diharapkan dapat diatasi dengan adanya pembangunan jaringan transportasi publik terpadu dan pembatasan lalu lalang kendaraan pribadi di kawasan tertentu. Meskipun demikian, timbul kekhawatiran dari para pemerhati kota pada waktu itu, terutama mengenai minimnya pelibatan masyarakat dalam pembahasan maupun pengambilan kebijakan (Rukmana, 2010).

Selain pembangunan jalur dan infrastruktur transportasi umum untuk memperluas jangkauan transportasi publik di Jakarta dan kota-kota satelitnya, pengembangan sarana transportasi di Jakarta dan kota-kota satelitnya juga dilakukan dengan integrasi beberapa layanan transportasi publik di bawah payung JakLingko, mulai dari lini

kereta api komuter yang menyambungkan Jakarta dengan beberapa kota satelit, hingga bus Transjakarta yang terhubung dengan pengumpan MikroTrans di beberapa titik permukiman. Integrasi transportasi ini disusul dengan adanya integrasi tarif yang dapat diakses lewat layanan JakLingko sehingga pengguna dapat menikmati perjalanan melalui berbagai moda transportasi publik dengan biaya yang lebih terjangkau.

Hasil upaya ini tercermin dari peningkatan penggunaan transportasi publik pada data yang dirilis BPS pada Juli 2025, meskipun belum mampu menggeser sepenuhnya penggunaan kendaraan pribadi (Al Hamasy 2025; BPS 2025). Bus Transjakarta merupakan angkutan dengan jumlah penumpang tertinggi, sebanyak 226.890.104 selama periode Januari–Juli 2025, meningkat $\pm 5\%$ dari jumlah pengguna pada periode yang sama tahun lalu. Lonjakan penumpang juga dialami oleh Kereta Rel Listrik (KRL) dan mass rapid transit (MRT) pada Juli 2025 jika dibandingkan dengan Juli 2024, meskipun pengguna KRL jauh melampaui pengguna MRT (31.400.484 penumpang berbanding 4.35 juta). Sementara itu, penggunaan light rapid transit (LRT) cenderung stagnan dan lebih rendah daripada moda transportasi publik lainnya yang menunjang aktivitas komuter di Jabodetabek.

Gambaran yang berbeda terasa di Yogyakarta. Transportasi umum yang terkoneksi di Yogyakarta praktis hanya menyisakan moda Trans Jogja yang mulai beroperasi tahun 2008, serta jalur KRL yang menghubungkan Yogyakarta dengan Solo dan Kutoarjo. Padahal, Trans Jogja tidak mempunyai frekuensi perjalanan maupun jangkauan yang memadai untuk dapat diandalkan sebagai moda transportasi yang ramah bagi berbagai kalangan (Muchlisin et al. 2025). Mayoritas jalur bus memiliki frekuensi bus melebihi 15 menit, sehingga menyulitkan pengangkutan penumpang secara reguler, khususnya pada jam-jam sibuk seperti pada pagi

dan sore hari. Selain itu, cakupan bus Trans Jogja lebih difungsikan untuk melayani dan menghubungkan tujuan pariwisata, khususnya Malioboro (Marwasta dan Handoko 2020). Hal ini terlihat dari frekuensi dan putaran jalur yang lebih sering mengitari Malioboro dan menghubungkannya pada destinasi wisata seperti Prambanan, maupun fasilitas transportasi lainnya seperti Bandara Adisucipto dan Terminal Jombor. Oleh karenanya, meskipun statistik keterangkutan penumpang menunjukkan jumlah tertingginya pada tahun 2024, keterjangkauan transportasi umum untuk kegiatan komuter masih menjadi persoalan.

Perluasan jalur dan penambahan frekuensi bus sempat dilakukan dengan program beli layanan (*buy the service*) dari Kementerian Perhubungan melalui program TemanBus yang habis kontrak pada 31 Desember 2024. Akan tetapi, Pemerintah DIY mengalami kesulitan untuk melanjutkan operasionalisasi tiga trayek dan empat puluh empat unit bus yang sebelumnya dioperasikan dengan program TemanBus, meski tetap dioperasikan dengan jam layanan yang dipersingkat, dan mengurangi jumlah armada yang beroperasi tiap harinya, khususnya pada jalur dengan intensitas penumpang rendah (Daeng 2025).

Dengan kondisi tersebut, moda kendaraan pesan tumpangan menjadi alternatif transportasi bagi masyarakat. Penelitian Irawan (2020) di Jabodetabek menunjukkan bahwa kendaraan pesan tumpangan lebih difungsikan sebagai pelengkap dari fasilitas transportasi umum yang sudah ada, sementara penelitian Muchlisin (2025) menunjukkan bahwa kendaraan pesan tumpangan menjadi andalan bagi penduduk di Yogyakarta yang mempunyai keperluan untuk melakukan mobilitas jarak jauh, tetapi tidak mempunyai kendaraan pribadi.

Aspek dan dimensi kesesuaian elektrifikasi kendaraan *ride-hailing* dengan mobilitas berkelanjutan

Selepas melakukan analisis data terkait temuan yang dibahas pada bagian hasil, tulisan ini menemukan bahwa persepsi pemuda terkait keselarasan tidak dapat disimplifikasi menjadi kategori selaras atau tidak saja. Terdapat aspek-aspek tertentu yang membuat pemuda menganggap elektrifikasi kendaraan *ride-hailing* menunjang atau tidak menunjang bayangan masa depan mereka tentang mobilitas ulang-alik berkelanjutan. Dalam melakukan analisis, tulisan merujuk pada konsep mobilitas berkelanjutan. Mengadopsi tiga kriteria utama pemikiran Holden et al. (2020) tentang mobilitas berkelanjutan; *needs*, *justice*, dan *limits* tulisan ini mengonsep dua dimensi konsep untuk kemudian dijadikan kategori yang membasiskan argumen selaras dan tidak selarasnya elektrifikasi dengan persepsi pemuda terkait mobilitas ulang-alik berkelanjutan, dimensi fisik dan dimensi struktur. Dari proses pengonsepan ini, tulisan ini kemudian membangun argumen bahwa dilihat dari dimensi fisik, elektrifikasi kendaraan *ride-hailing* sudah selaras dengan bayangan pemuda terkait mobilitas ulang-alik berkelanjutan karena dinilai lebih baik daripada kendaraan nonlistrik dari segi bahan bakar dan memiliki harga lebih terjangkau dibandingkan transportasi umum lain yang sudah menggunakan sumber daya listrik, seperti LRT. Namun, dari sisi struktural, mayoritas kaum muda merasa bahwa elektrifikasi kendaraan *ride-hailing* tidak atau kurang selaras dengan bayangan mereka terkait mobilitas ulang-alik berkelanjutan. Hal ini dikarenakan kaum muda menganggap bahwa kendaraan *ride-hailing* elektrik belum memiliki penerimaan dan adaptabilitas yang baik di kalangan masyarakat luas, tidak benar-benar pro-lingkungan karena bersumber dari tambang, dan masih memerlukan penyesuaian teknis maupun infrastruktur. Selain itu, kaum

muda juga memiliki kesan bahwa elektrifikasi kendaraan *ride-hailing* tidak atau kurang menunjang mobilitas ulang-alik berkelanjutan karena pada akhirnya elektrifikasi hanya dijadikan “solusi instan” untuk mewujudkan mobilitas yang lebih berkelanjutan alih-alih membuat kebijakan yang mendukung transportasi umum dan pembatasan kendaraan pribadi, serta memprioritaskan peningkatan kualitas dan kuantitas transportasi umum.

Dimensi fisik elektrifikasi kendaraan *ride-hailing* sebagai aspek yang selaras dengan mobilitas ulang-alik berkelanjutan

Dari hasil penelitian ini, ditemukan bahwa pertimbangan kaum muda dalam memandang keselarasan elektrifikasi *ride-hailing* dengan mobilitas ulang-alik berkelanjutan mencakup konstruksi-konstruksi yang tampak, seperti persebaran infrastruktur, jejak karbon yang ditinggalkan, serta konektivitas dan kemudahan untuk mengakses jasa angkut. Aspek-aspek tersebut kemudian dikonsepskan tulisan ini sebagai dimensi fisik, yakni dimensi yang lebih praktis dan bayangan paling memiliki kedekatan dengan para kaum muda urban dalam bingkai mobilitas keberlanjutan. Secara makro, aspek bayangan ini membahas narasi berkelanjutan berdasarkan ekosistem material: mulai dari konektivitas, ketersediaan fasilitas, serta aksesibilitas infrastruktur. Hal ini sesuai dengan kriteria Holden et al. (2020) yang pertama berupa aksesibilitas (*need*). Dalam konteks keselarasan dan ketidakselarasan yang dibahas oleh tulisan ini, dimensi fisik menerjemahkan poin aksesibilitas dari sudut pandang kaum muda urban dalam kadar kebutuhan dan kompatibilitas pemakaian elektrifikasi *ride-hailing* di ekosistem mobilitas berkelanjutan.

Analisis dari hasil menunjukkan bahwa demografi kaum muda yang menyatakan keselarasan cenderung berada dalam usia 15-20 tahun atau usia pelajar dan mahasiswa yang belum bekerja. Mereka mendasarkan

jawabannya pada indikator tabel 2 terutama dalam bagan kategori dimensi fisik yaitu peningkatan kualitas dan kuantitas transportasi umum dan aksesibel dan memudahkan konektivitas. Dua kategori ini kemudian dapat diterjemahkan dalam poin-poin keselarasan elektrifikasi di tabel 3 yang menyatakan bahwa kaum muda urban melihat dua poin utama kontribusi elektrifikasi layanan *ride-hailing*: dari sisi keterjangkauan dan segi komparasi dengan kendaraan nonlistrik.

Narasi	
Lebih baik daripada kendaraan nonlistrik	"sesuai" "pasti sudah" "pilihan yang lebih baik" "nggak pakai BBM"
Lebih terjangkau daripada transportasi umum lain yang menggunakan listrik	"lebih terjangkau dan merata daripada LRT"

Secara umum, narasi dominan yang terproyeksi dalam dua subkategori menunjukkan pemosisian kendaraan elektrifikasi dari segi komparatif–baik dengan kendaraan konvensional nonlistrik maupun dengan transportasi umum yang infrastrukturnya disediakan pemerintah. Dari analisis yang dilakukan, komparasi tersebut dikaitkan dengan objek dan konteks yang berbeda berdasarkan daerah asal. Komparasi dengan kendaraan nonlistrik terkait dengan bahan sumber daya kendaraan mayoritas dikemukakan kaum muda dari D.I. Yogyakarta—dua informan pelajar SMA dan satu mahasiswa—di mana kendaraan pribadi konvensional masih menjadi sarana transportasi utama.

"Elektrifikasi ride-hailing ini udah sesuai sama bayanganku soal sustainable commute (mobilitas ulang-alik berkelanjutan) karena gimapun motor listrik adalah pilihan yang lebih baik daripada kendaraan nonlistrik yang udah dipakai dari dulu-dulu. Walaupun ada beberapa kontra dari kendaraan listrik, tapi secara sustainability (keberlanjutan), udah sesuai."—Informan F

"Kalau ditanya apakah sudah ke arah sana (berkelanjutan), pasti sudah. ..."

Peningkatan kualitas ojek online sebagai transportasi umum juga bisa menurunkan pembelian kendaraan pribadi yang masih pakai bensin sehingga emisi yang dihasilkan juga tidak terlalu banyak."—Informan J

Pada kedua kutipan di atas dapat dilihat adanya pola dukungan yang diikuti oleh netralitas objektif dan juga—pada informan J—respon outlier terkait hubungannya dengan kendaraan pribadi menandakan terbentuknya persepsi unik yang memperluas batasan, di mana keberadaan layanan *ride-hailing* elektrik memberikan alternatif tambahan bagi kaum muda urban. Karenanya, respon dari informan yang berada di Yogyakarta yang belum menyaksikan merebaknya kendaraan atau trans listrik cenderung mengarah pada sebuah optimisme. Dari jawaban kedua informan yang berasal dari DI Yogyakarta ini, indikator dasar yang digunakan untuk menunjukkan keselarasan elektrifikasi *ride-hailing* masih lebih banyak condong kepada pemahaman dasar tentang klasifikasi kendaraan ramah lingkungan, yakni sudah memberikan kontribusinya dalam mengurangi emisi karbon, senada dengan laporan IESR (2020) yang menyatakan bahwa adaptasi elektrifikasi kendaraan apabila dibandingkan langsung dengan kendaraan berbahan bakar bensin dalam upaya dekarbonisasi dapat menstimulasikan pengurangan emisi GHG (*Greenhouse Gas*) dalam sektor transportasi secara signifikan.

Sementara itu, komparasi dengan layanan angkut bertenaga listrik lainnya terkait keterjangkauan harga dan akses muncul dari seorang mahasiswi dari DKI Jakarta yang sudah lebih familiar dengan heterogenitas opsi transportasi umum lain, termasuk yang sudah menggunakan tenaga listrik juga, seperti LRT. Penyebutan LRT oleh informan mahasiswa yang berasal dari DKI Jakarta ini menjadi menarik. Sebab, ekosistem *ride-hailing* diterima sebagai layanan yang lebih terjangkau dibandingkan beberapa layanan transportasi umum terelektifikasi (seperti

bus transjakarta dan LRT) yang tidak hanya dari biaya layanan, tetapi juga dari strategi peletakan akses fasilitasnya belum berkeadilan. LRT memang termasuk layanan transportasi publik terelektrifikasi yang termasuk ramah lingkungan, tetapi—apabila dibandingkan dengan motor listrik dapat menjangkau daerah-daerah pinggiran—LRT sendiri belum memiliki konektivitas yang elaboratif dengan layanan transportasi umum lain seperti BRT yang dapat menjangkau daerah-daerah pinggiran DKI Jakarta (Asian Transport Observatory 2024). Kondisi ini ditegaskan oleh penelitian Sunitiyoso et. al (2025) yang membahas tentang aspek mobilitas akses yang diterjemahkan dengan penggunaan layanan *ride-hailing* yang berbasis aplikasi (*on-demand*) menciptakan heterogenitas kemudahan penggunaan transportasi serta fleksibilitas terhadap waktu penggunaan apabila dibandingkan dengan LRT yang beroperasi berdasarkan jadwal yang sudah ditentukan oleh pengelola sistem (Yats dan Cap 2023).

Dari penjelasan tersebut dapat dipahami bahwa kaum muda yang berprofesi sebagai siswa SMA di DI Yogyakarta dan mahasiswa di kedua daerah cenderung memandang elektrifikasi kendaraan, dilihat dari perwujudan fisiknya, paling dekat dengan ide-ide mereka terkait kendaraan hijau lebih mudah diakses, baik dari segi ekonomi maupun infrastruktur. Posisi latar belakang profesi dan jarak umur para informan juga menjadi faktor yang membentuk persepsi dan serapan informasi. Kesadaran yang terbangun dikarenakan urgensi fasilitas kendaraan umum bagi para informan dari kelompok pekerja akan lebih terasa lebih kritis dikarenakan transportasi umum dan kemudahan akses sehari-hari menjadi bagian pokok bagi para informan tersebut, terutama bagi yang berdomisili di DKI Jakarta. Ada pun terdapat jenjang keterpaparan terhadap akses informasi yang tercermin dari jawaban-jawaban yang menunjukkan skala pengetahuan dan kepedulian terhadap isu yang diangkat sendiri

juga terbentuk oleh karakteristik fasilitas bermobilitas yang ada di setiap daerah.

Dimensi struktural elektrifikasi kendaraan ride-hailing sebagai aspek yang tidak selaras dengan mobilitas ulang-alik berkelanjutan

Selain dimensi fisik, pemuda juga mempertimbangkan aspek-aspek seperti penerimaan dan adaptabilitas masyarakat, seberapa pro-lingkungan kebijakan elektrifikasi *ride-hailing*, pengaturan skala prioritas terkait transportasi umum, juga teknis dan infrastruktur yang diperlukan dalam implementasinya. Hingga waktu dilakukan penelitian, informan kaum muda yang kami wawancara merasa aspek-aspek tersebut masih dinilai kurang atau tidak selaras dengan bayangan mereka terkait mobilitas berikutnya. Karena erat keterkaitannya dengan sistem, struktur, dan konteks elemen-elemen yang lebih fundamental seperti pemerintahan dan masyarakat, tulisan ini kemudian mengonsepskan aspek-aspek tersebut sebagai dimensi struktural. Mengacu pada kriteria Holden, dimensi struktural kiranya dekat dengan pilar *justice* dan *limits*. Dalam penelitian ini, *justice* yang dimengerti sebagai akses yang setara diwujudkan dalam kategori kebijakan yang mendukung, berkeadilan secara ekonomi, dan inklusif untuk semua, sementara *limits* diwujudkan dalam kategori pro-lingkungan.

Perhatian dalam konteks paling detail muncul dalam benak yang membentuk pengonsepan indrawi terhadap kendaraan listrik, seperti informan A yang berdomisili di Jogja yang menyebutkan mengenai kerentanan sebagai pengguna motor listrik yang diasosiasikan dengan ukuran motor listrik dan keberadaan yang masih belum dapat berbaur dengan infrastruktur dikarenakan “kecil” dan “hening.” Penjelasan mengenai keteraturan tersebut disambungkan juga dalam posisi lebih elaboratif dalam memandang inkompatibilitas keadaan infrastruktur sehari-hari. Melihat dari respon informan C yang membahas

tentang bagaimana kendaraan elektrik hanya dapat dipergunakan pada daerah jalan raya yang stabil karena motor listrik yang masuk dalam armada layanan *ride-hailing*, dari fisik kendaraan dan sisi kemutakhiran-nya, tergolong 'ringkih.' Kondisi ini juga tercermin dari pendapat informan B mengenai pemosisian tidak hanya layanan kendaraan elektrik, tetapi keseluruhan ekosistem kendaraan umum di Indonesia (paling prominen di Jakarta) masih berbasis kelas dan keuntungan pelayanan. Hal ini dapat dikonfirmasi dari bagaimana pengakuan perwakilan pelajar SMA dari informan F, G, dan H di Yogyakarta yang mengobservasi bahwa keberadaan motor listrik juga masih jarang hadir dalam infrastruktur Yogyakarta yang lebih dominan pengguna kendaraan pribadi. Kondisi-kondisi tersebut semakin melanggengkan kondisi kerentanan lingkungan dan patron infrastruktur yang tidak menunjukkan inisiatif pro-lingkungan dengan holistik.

Kebijakan yang mendukung

Dari sisi kebijakan terkait transportasi penunjang mobilitas ulang-alik, informan C dan E merasa bahwa pemerintah belum memiliki regulasi yang tepat terkait pengaturan transportasi pribadi dan umum. Dari indikator yang kebijakan pemerintah, ada sebuah inkompatibilitas implementasi ekosistem mobilitas berkelanjutan terhadap regulasi yang sedang berjalan. Salah satu informan merangkum mengenai tendensi pemerintah untuk memberikan solusi-solusi jangka pendek dan saling tumpang tindih seperti penjadwalan plat ganjil-genap, atau dorongan kapitalisasi ketiadaan insentif masyarakat untuk berjalan kaki, terkhususnya di DKI Jakarta dengan ekosistem transportasi umum berbasis biaya dari para pengguna. Temuan dari informan DI Yogyakarta juga menemukan gejala kurangnya motivasi politik untuk mengembangkan infrastruktur pejalan kaki. Bayangan dalam dimensi struktural tersebut kemudian juga diperdalam dengan lapisan

ide yang menyorot celah-celah infrastruktur transportasi umum yang justru tidak disorot untuk dikembangkan sebagai bagian dari transportasi ramah lingkungan. Salah satu informan mempertanyakan mengenai mengapa tidak ada usulan untuk mengimplementasikan pengadaan energi hijau untuk bahan bakar kendaraan mobilitas ulang-alik seperti KRL dan LRT, sekaligus membahas tentang peningkatan armada serta cakupan resapan transportasi umum di daerah-daerah pinggir kota baik di DIY maupun DKI Jakarta.

Keresahan kaum muda ini senada dengan temuan IESR (2025) yang menyatakan bahwa meskipun DKI dan DIY memiliki transportasi umum, efektivitasnya belum tinggi. Di DI Yogyakarta, tingginya mobilitas di jalanan yang dipenuhi kendaraan pribadi menyebabkan penundaan dan pelanggaran jadwal bus transportasi umum akibat dari kemacetan baik di hari-hari biasa dan akhir pekan. Kurangnya minat menggunakan transportasi umum juga ditemukan di DKI Jakarta akibat tercampurnya jalur transportasi kendaraan konvensional dengan jalur BRT (transjakarta) yang juga kian menyempit keberadaan jalur eksklusifnya (dari 11.6% berkurang hingga 5.2% per tahun 2014-2019). Informan E menjelaskan tentang bagaimana hal ini didorong oleh fokus pemerintahan yang hanya mementingkan kebutuhan untuk memenuhi target kinerja periodik para pemangku kebijakan dengan kiat paling ekonomis dari anggaran tersedia tanpa memperhatikan biaya-biaya di luar kondisi anggaran (biaya lingkungan, pemetaan sosial, dan aksesibilitas menyeluruh). Alhasil keengganan pemerintah dalam benar-benar mengimplementasikan kebijakan solutif menyisakan kampanye '*greenwashing*' yang sangar performatif.

Lebih jauh lagi, kondisi empiris menunjukkan bahwa ekosistem transportasi baik di D.I. Yogyakarta maupun D.K.I Jakarta yang masih mengadaptasi desain jalan raya yang berorientasi pada kendaraan konvensional dan

penggunaan kendaraan pribadi yang masih lebih marak (IESR 2025). Pun, ketika penulis menanyakan tentang prioritas pemerintah yang harus dilakukan, kaum muda selalu mendahului kebutuhan terhadap peningkatan kualitas dan kuantitas transportasi umum sebelum memprioritaskan pengarusutamaan *ride-hailing*.

Pro-lingkungan

Secara umum, para informan menyatakan bahwa elektrifikasi *ride-hailing* masih belum sepenuhnya dapat dipertimbangkan sebagai sarana utama untuk mendorong mobilitas keberlanjutan. Hal ini berkaitan dengan salah satu kriteria Holden et al. (2020) yaitu *limits* yang diwakili dengan kondisi bahwa sumber daya alam belum sepenuhnya ramah lingkungan. Pendapat yang ditemukan dalam tema ini meliputi dua variasi, yakni:

Narasi	
Elektrifikasi <i>ride-hailing</i> belum menjawab persoalan sustainable commute	"Quick fix" "greenwashing"
Elektrifikasi <i>ride-hailing</i> sangat bergantung pada konteks wilayah	"pentingnya konektivitas" "aksesibilitas tidak merata"

Informan B, C, D, E, dan G berpendapat bahwa elektrifikasi *ride-hailing* tidak menyelesaikan persoalan sistemik yang muncul dari ekstraksi bahan baku seperti lithium dan nikel yang digunakan dalam kendaraan listrik maupun pada bahan bakar listrik. Informan C & E secara spesifik merujuk istilah '*greenwashing*' untuk mendeskripsikan taktik kampanye elektrifikasi *ride-hailing* untuk mendapatkan klaim sebagai gerak transisi untuk lepas dari ketergantungan terhadap energi fosil. Hal ini menunjukkan bahwa informasi terkait dampak industri nikel terhadap masyarakat di berbagai daerah tambang (Climate Rights International 2025; Gill 2025) makin meluas, terutama pada kalangan muda yang dapat mengakses internet dan terekspos atas pemberitaan seputar lingkungan dari sumber-sumber alternatif (Cerah 2025).

Sementara itu, Informan A, F, H, I, dan J cenderung menyoroti dinamika wilayah yang melingkupi proyek elektrifikasi *ride-hailing* itu sendiri. Informan A mengungkapkan bahwa ia "nggak terlalu pernah" memikirkan perihal elektrifikasi, sejauh bahan bakar yang digunakan dapat mengurangi emisi dan polusi, serta disertai oleh perhatian lebih terhadap "transportasi umum dan fasilitas pejalan kaki yang aksesibel." Selain itu, Informan J menjelaskan bahwa elektrifikasi *ride-hailing* dapat menjadi alternatif transportasi masyarakat sembari "meningkatkan kualitas dari transportasi umum, supaya masyarakat itu lebih tertarik memakai kendaraan umum ini daripada kendaraan pribadi."

Berkeadilan secara ekonomi

Berdasarkan susunan indikator yang menyinggung tentang keadilan dalam konteks ekonomi masyarakat, ekosistem mobilitas berkelanjutan perlu memperhatikan aksesibilitas transportasi untuk mobilitas masyarakat mengutamakan pertumbuhan dalam sektor kesejahteraan sosial, sekaligus melibatkan para kelompok masyarakat untuk ikut mengelola ekosistem mobilitas ulang-alik berkelanjutan yang berorientasi pada kenyamanan masyarakat bukan atas basis biaya. Informan C & D menerjemahkan kampanye elektrifikasi masih belum berkeadilan secara ekonomi dalam dimensi strukturalnya, baik bagi pengguna maupun pengemudi layanan angkut elektrik.

Selain masih terbatasnya akses yang menyebabkan argo biaya layanan motor listrik masih lebih mahal dibandingkan layanan *ride-hailing* nonlistrik, sistem sewa motor listrik yang harus dibayarkan pengemudi GrabElectric misalnya juga menciptakan ketergantungan ekonomi dari sistem sewa dan pengejaran target buat masing-masing pengemudi yang justru melenceng dari tujuan utama kebijakan pemerintah. Kurang siapnya fasilitas umum yang menyandang akses bagi pengemudi untuk melakukan pengisian daya juga dapat

mengganggu efisiensi waktu, tenaga, dan biaya baik bagi pengemudi dan pengguna layanan (Abdi, 2023).

Dalam lanskap yang lebih besar, jurang skema *gigworking*, ditandai dengan sistem penyewaan kendaraan listrik demi menyokong keberlanjutan kampanye elektrifikasi *ride-hailing* ini menyisakan pola kemitraan terhadap pengemudi ojol yang kompetitif dan koersif, menyebabkan terhambatnya keadilan dari segi ekonomi dengan taraf layanan yang juga menjadi fluktuatif (Novianto 2025).

Inklusif untuk semua

Selain membahas bentuk kesetaraan secara ekonomi, mengadaptasi prinsip kedua Holden et al. (2020) yaitu *justice*, penelitian ini menerjemahkan kesetaraan elektrifikasi dalam ranah mobilitas berkelanjutan pada isu tentang inklusivitas. Selain membahas seputar penyetaraan akses untuk setiap lapisan masyarakat, terutama masyarakat di akar rumput dan kelompok masyarakat rentan, penelitian ini juga menyorot tentang bagaimana serapan persepsi aksesibilitas kaum muda urban untuk berbagai macam lapisan masyarakat baik di DKI Jakarta maupun DI Yogyakarta.

Ada pun temuan persepsi terhadap kendaraan *ride-hailing* listrik memiliki konteksnya tersendiri di antara dua wilayah penelitian ini. Bagi informan dari D.I. Yogyakarta (A, F, G, H, & J), keberadaan kendaraan listrik masih menjadi pemandangan langka dan masih jarang dipergunakan apabila dibandingkan dengan DKI Jakarta yang aksesibilitasnya sudah lebih merata namun tetap memiliki perbedaan harga yang signifikan, walaupun hal ini tidak menjadi pertimbangan utama yang cukup dominan dipermasalahkan tetapi tetap menjadi pertimbangan utama bagi pengguna (Natakusuma dan Putra 2025) terutama di kelompok kaum muda urban. Sementara itu, baik di DKI Jakarta maupun di D.I Yogyakarta, pertimbangan biaya penggunaan *ride-hailing* listrik lebih mudah terserap

targetnya untuk kelompok berpendapatan menengah hingga kelas pendapatan tertinggi.

Selain persoalan di atas, Informan D juga menyorot mengenai bagaimana kampanye elektrifikasi *ride-hailing* belum tersosialisasikan secara merata, tidak hanya meniadakan keikutsertaan substansial untuk kelompok pemuda yang menjadi demografi pengguna transportasi umum terbesar, kebijakan dan layanan kendaraan listrik tidak secara langsung membuka layanannya kepada kelompok akar rumput. Secara lebih luas, ekosistem mobilitas ulang-alik berkelanjutan masih bertumpu pada dinamika berbasis kelas, memberikan prioritasnya pada kelompok menengah ke atas dan meniadakan kemudahan akses bagi kelompok masyarakat ekonomi menengah ke bawah.

KESIMPULAN

Tulisan ini mengangkat sebuah pertanyaan utama terkait apakah elektrifikasi kendaraan *ride-hailing* menunjang visi pemuda atau pemudi terkait mobilitas ulang-alik berkelanjutan dan mengapa. Sebelum menjawab pertanyaan utama tersebut, muncul pula dua pertanyaan penunjang yang esensial terkait persepsi kaum muda terhadap elektrifikasi kendaraan *ride-hailing* dan bayangan masa depan kaum muda terkait mobilitas ulang-alik berkelanjutan. Berdasarkan data yang diambil dari proses wawancara dan analisis menggunakan konsep bounded imaginaries dan mobilitas berkelanjutan, argumen yang dibangun oleh tulisan ini adalah bahwa berdasarkan dimensi fisik, terdapat kompatibilitas antara elektrifikasi *ride-hailing* dengan konseptualisasi dari bayangan kaum muda urban terhadap mobilitas ulang-alik berkelanjutan, namun dipandang dari dimensi struktural yang mencakup elemen-elemen politik, sosial, dan ekonomi, elektrifikasi kendaraan *ride-hailing* dipandang tidak atau kurang selaras terhadap kriteria mobilitas

berkelanjutan.

Dalam konteks ini, dimensi fisik yang dikonsepsikan sebagai dimensi yang telah selaras mencakup aspek sumber daya yang lebih baik daripada BBM dan aspek keterjangkauan dibandingkan dengan moda transportasi umum lain yang telah menggunakan sumber energi listrik. Sementara itu, dimensi struktural yang diinterpretasi sebagai dimensi yang tidak atau kurang selaras terdiri dari kurangnya penerimaan dan adaptabilitas masyarakat, sumber energi yang tidak pro-lingkungan, adanya keperluan untuk penyesuaian teknis maupun infrastruktur, prioritas pemerintah yang seharusnya ditempatkan pada peningkatan kualitas dan kuantitas transportasi umum, dan ketiadaan kebijakan yang mendukung transportasi umum dan pembatasan kendaraan pribadi.

Karenanya, dapat dikatakan bahwa studi ini telah menunjukkan bagaimana keikutsertaan kaum muda urban dalam membawa narasi di tingkatan diskursus dalam kerja-kerja menuju manifestasi ekosistem mobilitas berkelanjutan menjadi sebuah langkah fundamental yang harus diperhatikan oleh pemerintah bersama para pemangku kebijakan. Diharapkan temuan dan pembahasan yang telah dilakukan dapat dijadikan referensi dasar mengenai visi kepemudaan terhadap isu transisi energi, ekosistem tata kota transportasi, lingkungan, dan ranah pembangunan kebijakan terhadap perkembangan dinamika mobilitas ulang-alik berkelanjutan serta inklusif.

Meskipun demikian, perlu diakui bahwa penelitian ini banyak memfokuskan pembahasannya pada elektrifikasi kendaraan *ride-hailing* yang berupa motor dan terbatas pada kaum muda dua provinsi saja, yakni Daerah Khusus Jakarta dan Daerah Istimewa Yogyakarta, sehingga belum dapat memberikan gambaran holistik terkait persepsi kaum muda terhadap elektrifikasi kendaraan *ride-hailing* dalam kaitannya dengan mobilitas ulang-alik berkelanjutan. Riset-riset selanjutnya tentu

dapat melakukan pengembangan dengan melakukan survey yang mencakup pendapat kaum muda dari lebih dari dua provinsi yang telah disebutkan—bahkan dari seluruh Indonesia jika memungkinkan—ataupun melakukan spesifikasi terhadap kaum muda dengan identitas tertentu, seperti Generasi Z, perempuan, atau penyandang disabilitas. Lebih jauh lagi, penelitian dari sudut pandang *driver* atau mitra juga sangat menarik untuk dikaji agar studi terkait *ride-hailing* dalam kaitannya dengan mobilitas berkelanjutan dapat pula menginklusi sudut pandang pekerja *gig* yang kerap tereksplotasi atau menghadapi kerentanan ganda dalam sistem perusahaan pesan tumpangan yang kapitalistik.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdi, Alfian Putra. 2023. "Di Balik Ambisi Kendaraan Listrik, Ada Mitra Ojol Megap-Megap." Project Multatuli. Diakses dari (<https://projectmultatuli.org/di-balik-ambisi-kendaraan-listrik-ada-mitra-ojol-megap-megap/>).
- Appadurai, Arjun. 2004. *The Capacity to Aspire: Culture and the Terms of Recognition*. Culture and Public Action. World Bank Publications.
- Arfianto, Afiat. 2024. ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI MINAT ASN DALAM MENGGUNAKAN ANGKUTAN UMUM UNTUK PERJALANAN KERJA DENGAN METODE KOMBINASI EFA DAN SEM (Studi Kasus ASN Pemerintah Kota Yogyakarta).
- Aritenang, Adiwan Fahlan. 2024. "The Crucial Role of Motorcycle-Based Ride-Hailing among Commuters: The Case of Jakarta and Bandung Metropolitan Areas." *Journal of Public Transportation* 26:100082. doi: <https://doi.org/10.1016/j.jpubtr.2024.100082>.
- Asian Transport Observatory. 2024. URBAN

TRANSPORT PROFILE JAKARTA,
INDONESIA 1.

- Atiek Ishlahiyah Al-Hamasy. 2025. "Meski Penuh Sesak, Transportasi Publik Jadi Andalan Mobilitas Di Jakarta." Kompas.id. Diakses 29 Mei 2026 (<https://www.kompas.id/artikel/meski-sesak-transportasi-publik-jadi-andalan-mobilitas-jakarta>).
- Badan Pusat Statistik (BPS). 2020. "Persentase Komuter, Di INDONESIA - Dataset - Long Form Sensus Penduduk 2020 - Badan Pusat Statistik." Bps.go.id. Diakses 1 Juni, 2026 (<https://sensus.bps.go.id/topik/tabular/sp2022/140/0/0>).
- Badan Pusat Statistik. 2024. "Statistik komuter Jabodetabek hasil survei komuter Jabodetabek 2023". Wwww.bps.go.id. Diakses dari (<https://www.bps.go.id/id/publication/2024/03/28/33b6bef825944e576e7ea3ba/statistik-komuter-jabodetabek-hasil-survei-komuter-jabodetabek-2023.html>
- Badan Pusat Statistik. 2025. "Perkembangan Transportasi Di Provinsi DKI Jakarta Juli 2025 (No. BRS No. 43/09/31/Th. XXVII)."
- Baumeister, Roy F., and Mark R. Leary. 1997. "Writing Narrative Literature Reviews." *Review of General Psychology* 1(3):311–20. doi: <https://doi.org/10.1037/1089-2680.1.3.311>.
- Bourchier, David. 2016. *Illiberal Democracy in Indonesia: The Ideology of the Family State*. Taylor & Francis.
- Climate Rights International. 2025. "Does Anyone Care?' the Human, Environmental, and Climate Toll of Indonesia's Nickel Industry." Climate Rights International. Retrieved (<https://cri.org/reports/does-anyone-care/>).
- Creswell, John W., and Cheryl N. Poth. 2018. *Qualitative Inquiry & Research Design: Choosing among Five Approaches*. Thousand Oaks: Sage Publications, Inc.
- Daeng, Mohamad F. 2025. "Ambil Alih Tiga Trayek Teman Bus, Pemda DIY Tambah Armada TransJogja." Kompas.id. Retrieved June 1, 2026 (<https://www.kompas.id/artikel/ambil-alih-tiga-trayek-teman-bus-pemda-diy-tambah-armada-trans-jogja>).
- European Commission. 1992. "GREEN PAPER on the Impact of Transport on the Environment - a Community Strategy for 'Sustainable Mobility' - Publications Office of the EU." Publications Office of the EU. Retrieved June 1, 2026 (<https://op.europa.eu/publication-detail/-/publication/98dc7e2c-6a66-483a-875e-87648c1d75c8>).
- Fevriera, Sotya, Henri L. F. de Groot, and Peter Mulder. 2021. "Does Urban Form Affect Motorcycle Use? Evidence from Yogyakarta, Indonesia." *Bulletin of Indonesian Economic Studies* 57(2):203–32. doi: <https://doi.org/10.1080/00074918.2020.1747595>.
- Foulcher, Keith. 2000. "Sumpah Pemuda: The Making and Meaning of a Symbol of Indonesian Nationhood." *Asian Studies Review* 24(3):377–410. doi: <https://doi.org/10.1080/10357820008713281>.
- Gill, Victoria. 2025. "How a Race for Electric Vehicles Threatens a Marine Paradise." BBC, June 15.
- Griffin, C., H. Kacir, R. Rahmat, P. M. Andary, A. S. Hamzah, N. Sunardi, W. Dressler, V. Faradiba, A. Utomo, T. Toumbourou, N. Sirimorok, M. R. Fisher, F. Faturachmat, and M. A. K. Sahide. 2025. "'Waiting to Be Called': Rural Youth, Hope and Future-Making in South Sulawesi, Indonesia." *Journal of Youth Studies* 1–17. doi: <https://doi.org/10.1080/13676261.2025.2477023>.
- Hasibuan, Hayati Sari, and Mari Mulyani. 2022. "Transit-Oriented Development: Towards Achieving Sustainable Transport and Urban Development in Jakarta Metropolitan, Indonesia." *Sustainability* 14(9):5244. doi:

- <https://doi.org/10.3390/su14095244>.
- Hess, David J., and Benjamin K. Sovacool. 2020. "Sociotechnical Matters: Reviewing and Integrating Science and Technology Studies with Energy Social Science." *Energy Research & Social Science* 65:101462. doi: <https://doi.org/10.1016/j.erss.2020.101462>.
- Holden, Erling, David Banister, Stefan Gössling, Geoffrey Gilpin, and Kristin Linnerud. 2020. "Grand Narratives for Sustainable Mobility: A Conceptual Review." *Energy Research & Social Science* 65:101454. doi: <https://doi.org/10.1016/j.erss.2020.101454>.
- Holloway, Immy. 1997. *Basic Concepts for Qualitative Research*. Oxford: Blackwell Science.
- Indrastuti. 2025. "Sasar Anak Muda, Dorong Edukasi Ekosistem Kendaraan Listrik Berbasis Baterai." *Mediaindonesia.com*. Retrieved June 1, 2026 (<https://mediaindonesia.com/otomotif/804357/sasar-anak-muda-dorong-edukasi-ekosistem-kendaraan-listrik-berbasis-baterai->).
- Institute for Essential Services Reform. 2020. *The Role of Electric Vehicles in Decarbonizing Indonesia's Road Transport Sector*.
- Institute for Essential Services Reform. 2025. *Driving Transport Decarbonization: Multi-Pathways to Sustainable Mobility in Indonesia* *Indonesia Sustainable Mobility Outlook 2025*.
- Institute for Transportation and Development Policy. 2023. *Keadaan Dan Tantangan Adopsi Bus Listrik Untuk Transportasi Publik Di Indonesia Elektrifikasi Untuk Masa Depan*.
- Irawan, Muhammad Zudhy, Prawira Fajarindra Belgiawan, Ari Krisna Mawira Tarigan, and Fajar Wijanarko. 2019. "To Compete or Not Compete: Exploring the Relationships between Motorcycle-Based Ride-Sourcing, Motorcycle Taxis, and Public Transport in the Jakarta Metropolitan Area." *Transportation* 47(5):2367–89. doi: <https://doi.org/10.1007/s11116-019-10019-5>.
- Jasanoff, Sheila, and Sang-Hyun Kim. 2009. "Containing the Atom: Sociotechnical Imaginaries and Nuclear Power in the United States and South Korea." *Minerva* 47(2):119–46. doi: <https://doi.org/10.1007/s11024-009-9124-4>.
- Joewono, Tri B., Ari K. M. Tarigan, and Yusak O. Susilo. 2016. "Road-Based Public Transportation in Urban Areas of Indonesia: What Policies Do Users Expect to Improve the Service Quality?" *Transport Policy* 49:114–24. doi: <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2016.04.009>.
- Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi. 2019. "Dukung Program Pemerintah, Grab Luncurkan Kendaraan Listrik Online." *Maritim.go.id*. Retrieved (<https://maritim.go.id/detail/dukung-program-pemerintah-grab-luncurkan-kendaraan-listrik-online>).
- Marwasta, D., and R. K. Handoko. 2020. "An Analysis of Urban Public Transportation in Yogyakarta: Case of Trans Jogja Bus." *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science* 451(1):012104. doi: <https://doi.org/10.1088/1755-1315/451/1/012104>.
- Monavia Ayu Rizaty. 2021. "Mayoritas Pekerja Komuter Di Indonesia Berusia Muda." *Katadata.co.id*. Retrieved June 1, 2026 (<https://databoks.katadata.co.id/ketenagakerjaan/statistik/ee4b8ff3843c510/mayoritas-pekerja-komuter-di-indonesia-berusia-muda>).
- Muchlisin, Muchlis, Jaime Soza-Parra, and Dick Ettema. 2025. "Examining the Impact of Ride-Hailing on Alleviating Transport Poverty in Yogyakarta, Indonesia." *Transportation Research Part D: Transport and Environment* 149:105038. doi: <https://doi.org/10.1016/j.trd.2025.105038>.
- Naaf, S., and B. White. 2012. "Generasi Antara: Refleksi Tentang Studi Pemuda Indonesia. "

- Jurnal Studi Pemuda 1(2):89106. doi: <https://doi.org/10.22146/studipemudaugm.32063>.
- Naeem, Muhammad, Wilson Ozuem, Kerry Howell, and Silvia Ranfagni. 2023. "A Step-By-Step Process of Thematic Analysis to Develop a Conceptual Model in Qualitative Research." *International Journal of Qualitative Methods* 22(1):1-18. doi: <https://doi.org/10.1177/16094069231205789>.
- Nistor, Petronela Polixenia. 2024. "The Interview as a Research Technique in Social Work – Methodological and Practical Challenges." *Logos Universality Mentality Education Novelty: Social Sciences* 13(2):29-42. doi: <https://doi.org/10.18662/lumenss/13.2/105>.
- None A Audli Natakusuma, and Utomo Sarjono Putro. 2025. "Influencing Factors of EV Ride-Hailing Adoption in Jakarta: A Case Study of GoRide Electric." *Journal Integration of Management Studies* 3(2):167-76. doi: <https://doi.org/10.58229/jims.v3i2.332>.
- Novianto, Arif. 2025. *Cheap Labour Regime in Platform Capitalism*. Singapore: Springer Nature Singapore.
- Post, The Jakarta. 2010. "The Flawed 2030 Jakarta Spatial Plan - Sat, February 6, 2010." *The Jakarta Post*. Retrieved (<https://www.thejakartapost.com/news/2010/02/06/the-flawed-2030-jakarta-spatial-plan.html>).
- Putra, Yoedo, and Fitri Sartina Dewi. 2023. "Gojek Berencana Beralih Sepenuhnya Ke Motor Listrik Di 2030." *Bisnis.com*. Retrieved June 1, 2026 (<https://otomotif.bisnis.com/read/20230910/273/1693363/gojek-berencana-beralih-sepenuhnya-ke-motor-listrik-di-2030>).
- Smith, Jessica M., and Abraham SD Tidwell. 2016. "The Everyday Lives of Energy Transitions: Contested Sociotechnical Imaginaries in the American West." *Social Studies of Science* 46(3):327-50. doi: <https://doi.org/10.1177/0306312716644534>.
- Statista. 2025. "Indonesia: Ride-Hailing & Taxi Number of Users 2028." Statista. Retrieved (<https://www.statista.com/forecasts/1383373/indonesia-ride-hailing-and-taxi-number-of-users>).
- Syahrani, Amira. 2024. "ITDP Indonesia Introduces Transport Demand Management with the Launch of the Jakarta Sustainable Transportation Map and Guide." Institute for Transportation and Development Policy. Retrieved (<https://itdp-indonesia.org/2024/11/itdp-indonesia-introduces-transport-demand-management-with-the-launch-of-the-jakarta-sustainable-transportation-map-and-guide/>).
- The International Transport Forum. 2024. *Corporate Partnership Board CPB Youth on the Move Young People and Transport in the 21 St Century Corporate Partnership Board Report*.
- Tranfield, David, David Denyer, and Palminder Smart. 2003. "Towards a Methodology for Developing Evidence-Informed Management Knowledge by Means of Systematic Review." *British Journal of Management* 14(3):207-22.
- Wyn, Johanna, and Dan Woodman. 2006. "Generation, Youth and Social Change in Australia." *Journal of Youth Studies* 9(5):495-514. doi: <https://doi.org/10.1080/13676260600805713>.
- Yap, Menno, and Oded Cats. 2023. "Ride-Hailing vs. Public Transport: Comparing Travel Time Valuation Using Revealed Preference." *SSRN Electronic Journal*. doi: <https://doi.org/10.2139/ssrn.4355442>.
- Yayasan Indonesia CERAH. 2025. "Indonesia's Nickel Mining Threatens Surrounding Environment." *Cerah.or.id*. Retrieved (<https://www.cerah.or.id/publications/article/detail/indonesia-s-nickel-mining-threatens-surrounding-environment>).
- Yuana, Suci Lestari, Wouter Boon, Rob Raven,

Maarten A. Hajer, Frans Sengers, and Bipashyee Ghosh. 2023. "Pluralizing Urban Futures: A Multicriteria Mapping Analysis of Online Taxis in Indonesia." *Futures* 154:103260. doi: <https://doi.org/10.1016/j.futures.2023.103260>.

Yumita, Fariha Riska, Muhammad Zudhy Irawan, Siti Malkhamah, and Muhammad Iqbal Habibi Kamal. 2021. "School Commuting: Barriers, Abilities and Strategies toward Sustainable Public Transport Systems in Yogyakarta, Indonesia." *Sustainability* 13(16):9372. doi: <https://doi.org/10.3390/su13169372>.