

STUDI PERBANDINGAN EFEKTIVITAS TRANSPORTASI MALAYSIA (GO KL CITY) DAN INDONESIA (TRANS JAKARTA)

Roselina Rahmawati¹⁾, Fajar Rismawanti¹⁾, Isnaini Putri Sasabela¹⁾, Bondan Satria Paulus¹⁾, Arya Wisnu Satya¹⁾

Jurusan Teknik Sipil, Politeknik Negeri Semarang

Jl. Prof. H. Soedarto, S.H. Tembalang, Kota Semarang, 50275

E-mail: roseline.rahmawati@polines.ac.id, arya.41221003@mhs.polines.ac.id,

bondansatria16aug@gmail.com, rismawanti338@gmail.com, isnaini.41221014@mhs.polines.ac.id

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis perbandingan antara dua sistem transportasi bus perkotaan, yaitu Go KL City Bus di Kuala Lumpur, Malaysia, dan TransJakarta di Jakarta, Indonesia. Kedua sistem ini berperan penting dalam mendukung mobilitas perkotaan dan mengurangi kemacetan, namun memiliki perbedaan dalam hal harga, rute perjalanan, frekuensi perjalanan, kualitas armada, fasilitas pendukung, dan bahan bakar yang digunakan. Penelitian ini mengevaluasi efektivitas kedua sistem dalam hal jangkauan layanan, frekuensi, kenyamanan, serta aspek keberlanjutan dan integrasi dengan moda transportasi lainnya. Go KL City Bus menawarkan pelayanan tanpa tarif dengan rute-rute yang berfokus pada area perkantoran, pasar, wisata. Sementara TransJakarta memiliki jangkauan yang lebih luas dengan sistem Bus Rapid Transit (BRT) dan tarif yang terjangkau. Namun, TransJakarta menghadapi tantangan dalam hal kapasitas dan ketepatan waktu layanan. Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif dengan menganalisis perbandingan antara GO KL City dengan TransJakarta mengenai layanan transportasi, biaya, kualitas armada, dan sebagainya. Berdasarkan hasil perbandingan tersebut, TransJakarta maupun Go KL City Bus memiliki kesamaan dalam upaya memberikan layanan transportasi yang aman, nyaman, dan ramah lingkungan, namun memiliki perbedaan dalam struktur pembayaran, fasilitas, dan fokus lingkungan sesuai dengan kebutuhan kota masing-masing. TransJakarta lebih menekankan pada kemudahan akses melalui jalur khusus dan integrasi teknologi, sementara Go KL City Bus mengutamakan kenyamanan wisatawan dan warga lokal dengan layanan gratis yang didukung teknologi ramah lingkungan. Oleh karena itu, TransJakarta perlu meningkatkan frekuensi dan ketepatan waktu bus, memperluas penggunaan bus listrik, serta memperbaiki kebersihan armada di semua rute. Sosialisasi diskon tarif juga harus lebih aktif, sementara fasilitas Wi-Fi gratis diupayakan lebih merata. Untuk Go KL City Bus, peningkatan fasilitas di pemberhentian bus akan sangat mendukung pengalaman penumpang, khususnya wisatawan, dengan menambah informasi wisata di sepanjang rute.

Kata kunci: Busway, Go KL City Bus, TransJakarta, Transportasi Perkotaan, Perbandingan

1. Pendahuluan

Transportasi merupakan sarana yang sangat penting dalam menunjang keberhasilan pembangunan terutama dalam mendukung kegiatan perekonomian masyarakat tak terkecuali di daerah perdesaan [1]. Transportasi ini dapat dibedakan menjadi transportasi darat, laut, dan udara [2]. Untuk transportasi darat terdapat mobil, busway, kereta api, dan lain sebagainya. Busway merupakan salah satu alat transportasi umum yang hampir tersedia di setiap negara terutama negara padat penduduk seperti Indonesia dan Malaysia. Sistem Bus Rapid Transit (BRT) telah muncul sebagai solusi inovatif dalam mengatasi permasalahan mobilitas perkotaan yang semakin kompleks [3]. TransJakarta di Jakarta dan Go KL

City di Kuala Lumpur, sebagai dua sistem BRT yang telah beroperasi selama beberapa tahun, menawarkan studi kasus yang menarik untuk menganalisis implementasi dan dampak BRT di kota-kota besar Asia Tenggara. Penelitian ini bertujuan untuk melakukan perbandingan mendalam antara kedua sistem, dengan fokus pada aspek perencanaan, infrastruktur, operasional, dan dampaknya terhadap perilaku mobilitas masyarakat. Melalui analisis komparatif ini, diharapkan dapat diidentifikasi faktor-faktor kunci yang mempengaruhi keberhasilan dan tantangan yang dihadapi oleh masing-masing sistem, serta memberikan rekomendasi kebijakan untuk pengembangan sistem transportasi publik yang lebih berkelanjutan di masa depan. Secara khusus,

penelitian ini akan mengkaji perbedaan dan persamaan dalam hal integrasi dengan moda transportasi lainnya, teknologi yang digunakan, kebijakan tarif, serta tingkat kepuasan pengguna. Dengan demikian, penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi bagi pengembangan teori dan praktik perencanaan transportasi publik di tingkat regional dan global serta diharapkan dapat memberikan gambaran bagi pemerintah negara terkait mengenai pendapat masyarakat terhadap TransJakarta maupun GO KL City sehingga dapat senantiasa memperbaiki layanan pada kedua moda transportasi tersebut demi kenyamanan bersama.

2. Batasan Masalah

Moda transportasi yang diteliti dalam penelitian ini yaitu busway dengan nama “TransJakarta” dan “GO KL City”. Penelitian ini dibatasi hanya untuk mengetahui layanan transportasi, biaya, fasilitas armada, dan teknologi pada moda transportasi tersebut.

3. Tinjauan Pustaka

Transportasi umum menjadi salah satu solusi untuk mengatasi kemacetan di kota besar. Menurut Susilo et al. (2019), Jakarta mengalami masalah kemacetan yang parah, yang mempengaruhi kualitas hidup penduduk [4]. TransJakarta sebagai salah satu moda transportasi utama berupaya mengurangi kemacetan dengan menyediakan layanan bus rapid transit (BRT) yang terintegrasi. Di sisi lain, Kuala Lumpur juga menghadapi tantangan serupa. Sistem Bus Go KL City diperkenalkan untuk meningkatkan aksesibilitas dan mobilitas penduduk. Menurut Wong (2020), bus ini dirancang untuk memberikan layanan gratis dan terintegrasi dengan sistem transportasi lainnya, seperti MRT dan LRT, guna memudahkan pergerakan warga [5].

3.1 Trans Jakarta

TransJakarta diluncurkan pada tahun 2004 dan menjadi salah satu jaringan BRT terbesar di dunia. Sistem ini memiliki jalur khusus yang memisahkan bus dari kendaraan lain, meningkatkan kecepatan dan ketepatan waktu. Penelitian oleh Alamsyah dan Handoko (2021) menunjukkan bahwa penggunaan TransJakarta dapat mengurangi waktu perjalanan hingga 30% dibandingkan dengan moda transportasi lain [6]. Fasilitas yang disediakan termasuk halte yang nyaman, aksesibilitas bagi penyandang disabilitas, dan sistem pembayaran yang efisien. Meskipun

demikian, tantangan seperti kepadatan penumpang dan kondisi bus yang bervariasi masih menjadi masalah [7].

3.2 GO KL City

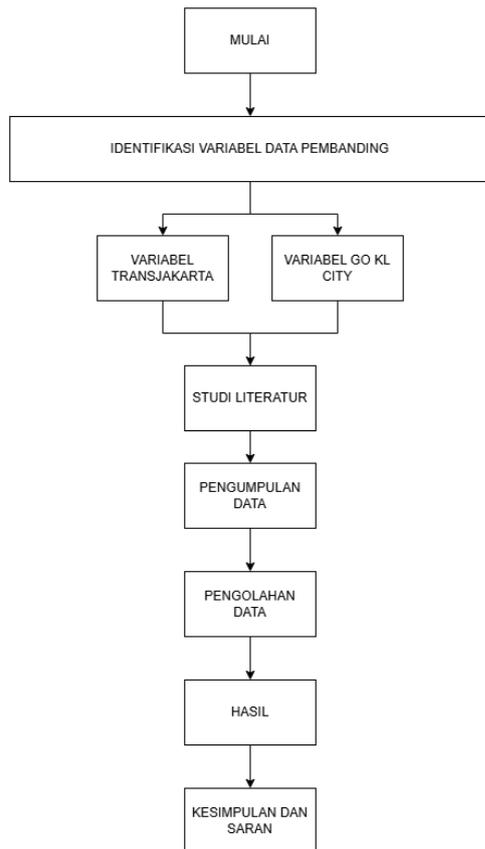
Bus Go KL City menawarkan layanan gratis yang menarik bagi penduduk dan wisatawan. Menurut Lee et al. (2021), bus ini beroperasi di jalur yang strategis, menghubungkan area penting di Kuala Lumpur [8]. Sistem ini bertujuan untuk mengurangi penggunaan kendaraan pribadi dan mempromosikan transportasi berkelanjutan. Fasilitas yang ditawarkan mencakup Wi-Fi gratis di dalam bus, informasi real-time mengenai keberangkatan, dan desain bus yang ramah lingkungan. Namun, tantangan seperti keterbatasan jalur dan ketepatan waktu masih perlu diperhatikan [9].

Studi oleh Sari et al. (2023) membandingkan kinerja TransJakarta dan Bus Go KL City berdasarkan indikator kepuasan penumpang [5]. Hasil menunjukkan bahwa meskipun TransJakarta memiliki kecepatan perjalanan yang lebih tinggi, kepuasan penumpang terhadap kenyamanan dan kebersihan lebih tinggi pada Bus Go KL City.

4. Metode Penelitian

Jurnal ini menggunakan analisis deskriptif komparatif dengan *study literatur* yaitu membandingkan keberadaan 1 variabel atau lebih dengan sampel yang berbeda atau pada waktu yang berbeda serta *Library Research* yaitu sebuah pendekatan dalam penelitian yang fokus pada pengumpulan dan analisis data dari sumber-sumber informasi yang ada di perpustakaan atau dalam bentuk literatur yang telah diterbitkan. Dengan cara mendeskripsikan gambaran fenomena dan fakta lapangan terkait beberapa variabel transportasi publik yang digunakan di Indonesia (Jakarta) dengan Malaysia (Kuala Lumpur). Pemilihan kedua kota tersebut karena mewakili ibukota negara masing-masing, sehingga dapat menggambarkan dan mewakili wajah transportasi di kedua negara tersebut.

Untuk membandingkan hasil kami mencari data sekunder dari berbagai sumber online. Hasil penelitian ini kemudian diolah dan disusun sedemikian rupa sehingga menghasilkan data untuk pembahasan jurnal kami. Berikut bagan alur metode kami.



Gambar 1. Flow Chart Metode Penelitian

5. Hasil dan Pembahasan

Berikut ini pembahasan mengenai analisa perbandingan antara transportasi umum berbasis rel di Malaysia dan Indonesia yang didapatkan melalui studi literatur.

5.1 Analisis Persamaan

Kuala Lumpur dan Jakarta merupakan ibukota negara Malaysia dan Indonesia jika dilihat dari berbagai aspek, seperti aspek geografis, lingkungan, dan sosio – kultural, kedua negara ini memiliki kemiripan. Persamaan lain dalam hal transportasi umum tersebut dapat dilihat dan dibagi dalam beberapa point berikut.

1. Layanan Transportasi Publik

Keduanya merupakan layanan transportasi publik berbasis bus yang disediakan oleh pemerintah untuk memudahkan mobilitas masyarakat di kota besar (Jakarta dan Kuala Lumpur).

2. Pembayaran Nontunai

Kedua layanan mengadopsi sistem

pembayaran nontunai. TransJakarta menggunakan kartu elektronik dari berbagai bank, sementara Go KL City Bus menggunakan kartu Touch n Go bagi warga negara asing dan MyKad untuk warga Malaysia.

3. Kualitas Armada

Armada pada kedua layanan dilengkapi dengan fasilitas yang mendukung kenyamanan penumpang, seperti AC, CCTV untuk keamanan, dan ruang khusus bagi penumpang prioritas atau penyandang disabilitas.

4. Fasilitas Pendukung Teknologi

Keduanya telah mengintegrasikan teknologi untuk mempermudah penumpang, seperti aplikasi mobile untuk pelacakan bus secara real-time. Hal ini membantu penumpang dalam merencanakan perjalanan dengan lebih baik.

5. Fokus pada Keamanan dan Kebersihan

Kedua layanan dilengkapi dengan kamera pengawas (CCTV) untuk menjaga keamanan penumpang selama perjalanan, serta menerapkan standar kebersihan yang tinggi dengan perawatan rutin armada.

6. Aksesibilitas Bagi Penyandang Disabilitas

TransJakarta dan Go KL City Bus menyediakan fasilitas ramah disabilitas di armada mereka, seperti ruang khusus untuk kursi roda, serta akses yang lebih mudah di halte atau pemberhentian bus.

7. Wi-Fi Gratis

Keduanya menawarkan fasilitas Wi-Fi gratis di beberapa armada atau halte bus, memberikan kemudahan bagi penumpang untuk tetap terhubung selama perjalanan.

8. Upaya Pengurangan Emisi

Kedua layanan mendukung inisiatif ramah lingkungan. TransJakarta mulai menggunakan bus listrik, sementara Go KL City Bus memiliki beberapa armada yang menggunakan teknologi rendah emisi untuk mengurangi polusi udara.

5.2 Analisis Perbedaan

Berdasarkan analisis persamaan di atas didapatkan beberapa perbedaan yang dapat dilihat sebagai berikut.

Pada pembahasan pertama yaitu Bus Trans Jakarta.

1. Tarif

Tarif normal sebesar Rp 3.500, namun tersedia diskon khusus menjadi Rp 2.000 selama pukul 05.00 – 07.00 WIB. Pembayaran dilakukan melalui kartu uang elektronik dari berbagai bank (BRI, BCA, BNI, Mandiri, DKI, Mega) [10].

2. Kualitas Armada

Sebagian besar armada dilengkapi dengan fasilitas AC, kursi ergonomis, serta sistem pengawasan seperti CCTV. Terdapat area khusus bagi penumpang prioritas, termasuk lansia, ibu hamil, dan penyandang disabilitas. Pemerintah DKI Jakarta secara berkala memperbarui armada dengan bus yang lebih efisien, termasuk bus listrik guna mendukung pengurangan emisi [11].

3. Fasilitas Pendukung

Halte strategis dengan sistem tiket elektronik (e-ticketing), dilengkapi dengan fasilitas bagi penyandang disabilitas serta keamanan seperti CCTV. Jalur khusus (busway) untuk menghindari kemacetan. Aplikasi mobile untuk memantau kedatangan bus secara real-time dan merencanakan perjalanan. Layanan Park and Ride di beberapa titik yang memudahkan penumpang yang membawa kendaraan pribadi. Fasilitas Wi-Fi tersedia di beberapa halte dan armada bus [12].

4. Frekuensi Kedatangan

Jam Sibuk (Peak Hours) pada pagi dan sore hari (sekitar pukul 06:00 - 09:00 dan 16:00 - 19:00), frekuensi kedatangan bus rata-rata 5-10 menit per bus. Di rute-rute utama seperti koridor 1 (Blok M-Kota) dan koridor 6 (Ragunan-Dukuh Atas), frekuensinya lebih tinggi untuk mengakomodasi penumpang. Jam Non-Sibuk (Off-Peak Hours) di luar jam sibuk, bus datang setiap 15-30 menit. Rute yang lebih rendah permintaan atau lebih terpencil biasanya memiliki frekuensi yang lebih jarang. Pada malam hari beberapa rute utama beroperasi 24 jam, tetapi frekuensinya bisa mencapai 30 menit hingga 1 jam per bus, khususnya di luar jam operasional utama [13].

5. Bahan Bakar

Menggunakan solar (Diesel) pada awal operasionalnya, TransJakarta menggunakan solar konvensional. Namun, ini mulai dikurangi setelah program pemerintah untuk mengurangi emisi dan mendukung bahan bakar terbarukan. Sejak tahun 2010, beberapa armada TransJakarta beralih ke Compressed Natural Gas (CNG). Bahan bakar ini mengurangi emisi karbon dan dianggap lebih ramah lingkungan dibandingkan solar. Namun, karena infrastruktur pengisian CNG terbatas, hanya sebagian bus yang bisa menggunakan CNG secara konsisten. TransJakarta mulai menggunakan biodiesel pada tahun 2015, pertama dengan B20 (campuran 20% biodiesel dan 80% solar) lalu B30 (30% biodiesel). Biodiesel ini berasal dari minyak kelapa sawit, dan pemakaiannya diwajibkan untuk mendukung pengembangan energi terbarukan dan industri sawit dalam negeri. Pada tahun 2020, TransJakarta mulai menguji coba bus listrik sebagai bagian dari upaya untuk mengurangi emisi karbon. Bus listrik ini beroperasi di beberapa rute tertentu, dan pemerintah berencana meningkatkan jumlahnya. Keuntungan dari penggunaan bahan bakar ini yaitu mengurangi emisi karbon, mendukung energi terbarukan, dan meningkatkan kualitas udara di Jakarta. Tantangan untuk penggunaan bahan bakar ini yaitu infrastruktur pengisian CNG dan stasiun pengisian bus listrik masih terbatas, sehingga implementasinya membutuhkan waktu dan biaya besar [14].

Pada pembahasan kedua yaitu GO KL City.

7. Tarif (efektif mulai 1 Januari 2024)

Tarif GO KL City tetap gratis bagi warga negara Malaysia yang telah mendaftarkan MyKad dengan fitur Touch n Go dan dikenakan biaya RM 1 untuk warga negara asing, sedangkan anak-anak di bawah usia 12 tahun dapat menggunakan layanan ini secara gratis, baik warga negara Malaysia maupun asing [17].

8. Kualitas Armada

Armada dilengkapi dengan sistem pendingin udara (AC) untuk kenyamanan penumpang serta akses yang ramah disabilitas, termasuk fasilitas kursi roda. Wi-Fi gratis tersedia di dalam bus. Keamanan bus dijamin dengan sistem CCTV, dan kebersihan armada dijaga melalui perawatan rutin [18].

9. Fasilitas Pendukung

Rute yang mencakup area strategis di Kuala Lumpur, termasuk pusat bisnis dan tempat wisata utama. Pemberhentian bus yang terintegrasi dengan moda transportasi lain seperti LRT, MRT, dan Monorail. Sistem pelacakan bus secara real-time melalui aplikasi atau situs web, memungkinkan penumpang memantau posisi bus dan merencanakan perjalanan dengan lebih baik. Armada ramah lingkungan yang menggunakan teknologi rendah emisi untuk mengurangi polusi udara di kota [19].

10. Fekkuensi Kedatangan

Untuk jam sibuk seperti saat orang berangkat bekerja maupun pergi ke sekolah ataupun pulang kerja maupun pulang sekolah frekuensi kedatangan bus GO KL setiap 5-15 menit pada jam sibuk. Layanan ini umumnya fokus di pusat kota Kuala Lumpur, sehingga bus datang lebih sering di area utama seperti Bukit Bintang, KLCC, dan Pasar Seni. Untuk jam non – sibuk, frekuensinya berkurang menjadi 15-30 menit, terutama di area yang kurang padat. Pada malam

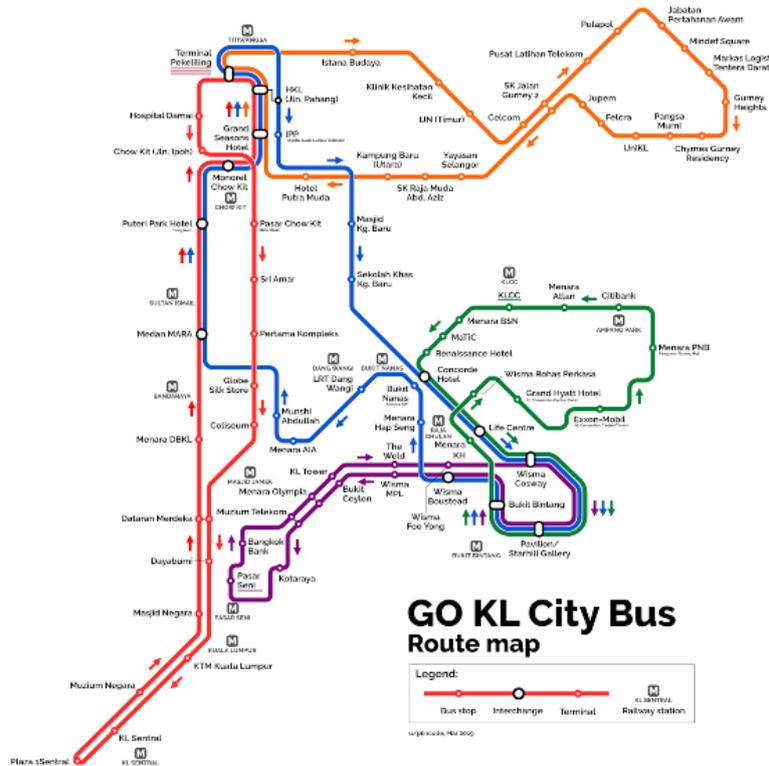
hari layanan GO KL biasanya berhenti beroperasi sekitar pukul 23:00, sehingga tidak ada layanan malam seperti di TransJakarta yang beroperasi 24 jam di beberapa rute.

11. Bahan Bakar

Sebagian besar armada GO KL City Bus masih menggunakan diesel, meskipun pemerintah Malaysia telah beralih ke standar emisi yang lebih ketat dengan menggunakan diesel Euro 5. Euro 5 memiliki standar emisi lebih baik, dengan sulfur yang lebih rendah dibanding diesel konvensional, sehingga lebih ramah lingkungan. GO KL juga mulai menggunakan bus listrik pada beberapa rute, terutama di kawasan padat dan pusat bisnis Kuala Lumpur. Meskipun masih dalam tahap pengembangan, pemerintah Malaysia berencana memperluas penggunaan bus listrik seiring dengan komitmen mereka untuk mengurangi emisi karbon. Penggunaan diesel Euro 5 membantu mengurangi emisi sulfur, sedangkan bus listrik menawarkan opsi transportasi tanpa emisi di pusat kota. Sama seperti TransJakarta, tantangan utama GO KL adalah infrastruktur untuk pengisian daya bus listrik yang masih terbatas. Selain itu, biaya awal untuk konversi ke bus listrik relatif tinggi.

12. **Rute**

Go KL City Bus adalah layanan bus gratis yang sangat populer di Kuala Lumpur, Malaysia. Bus-bus ini menjadi pilihan utama bagi wisatawan maupun warga lokal untuk menjelajahi berbagai tempat menarik di kota ini.



Gambar 4. Rute Transportasi Umum GO KL City di Malaysia [20].



Gambar 5. Transportasi Umum GO KL City Malaysia [21].

Go KL City Bus dirancang untuk menghubungkan destinasi-destinasi wisata utama, pusat perbelanjaan, dan area komersial.

GO KL City Malaysia hanya memiliki beberapa rute utama yang beroperasi di area pusat kota Kuala Lumpur dan kawasan wisata. Fokus rutenya di wilayah kota (central business district), dan tidak mencakup daerah pinggiran.

Karena terbatas di pusat kota, frekuensinya cenderung stabil di area ini, tetapi cakupannya jauh lebih kecil dibandingkan TransJakarta.

6. Penutup

6.1 Kesimpulan

TransJakarta maupun Go KL City Bus memiliki kesamaan dalam upaya memberikan layanan transportasi yang aman, nyaman, dan ramah lingkungan. Keduanya juga telah mengadopsi teknologi modern untuk meningkatkan kualitas layanan bagi masyarakat dan wisatawan. TransJakarta dan Go KL City Bus sama-sama menawarkan layanan bus dengan tarif yang terjangkau, namun memiliki perbedaan dalam struktur pembayaran, fasilitas, dan fokus lingkungan sesuai dengan kebutuhan kota masing-masing. TransJakarta lebih menekankan pada kemudahan akses melalui jalur khusus dan integrasi teknologi, sementara Go KL City Bus mengutamakan kenyamanan wisatawan dan warga lokal dengan layanan gratis yang didukung teknologi ramah lingkungan.

6.2 Saran

TransJakarta dan Go KL City Bus dapat meningkatkan layanannya dengan beberapa langkah. TransJakarta perlu meningkatkan frekuensi dan ketepatan waktu bus, memperluas penggunaan bus listrik, serta memperbaiki kebersihan armada di semua rute. Sosialisasi diskon tarif juga harus lebih aktif, sementara fasilitas Wi-Fi gratis diupayakan lebih merata. Untuk Go KL City Bus, peningkatan fasilitas di pemberhentian bus akan sangat mendukung pengalaman penumpang, khususnya wisatawan, dengan menambah informasi wisata di sepanjang rute.

Daftar Pustaka

- [1] ITDP IN NEWS, “Mengapa (harus) BRT?”, 21 Maret 2024. [Online].
Tersedia : Mengapa (harus) BRT? - Institute for Transportation and Development Policy. 25 Oktober 2024
- [2] Badan Penelitian dan Pengembangan, “Transportasi sebagai pendukung sasaran pembangunan nasional”, 03 Oktober 2017. [Online].
Tersedia : Transportasi Sebagai Pendukung Sasaran Pembangunan Nasional Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. 25 Oktober 2024.
- [3] Trianah, M. Dendi Wijaya Saputra, & Sri Irnaningsih, “Pengaruh Sejarah Perkembangan Alat Transportasi Darat, Laut, dan Udara di Indonesia serta Dampaknya terhadap Masyarakat” 2024.
- [4] Susilo, Y., Sari, D., & Handayani, S. (2019). Transportation Issues in Jakarta: Challenges and Solutions. *Jurnal Kota*, 10(4), 28-40.
- [5] Wong, K. (2020). An Overview of Public Transport in Kuala Lumpur. *Journal of Urban Studies*, 11(2), 56-67.
- [6] Alamsyah, I., & Handoko, M. (2021). Analisis Waktu Perjalanan Pengguna TransJakarta. *Jurnal Transportasi*, 12(3), 45-58.
- [7] Prabowo, A. (2022). Tantangan dan Peluang dalam Pengembangan TransJakarta. *Jurnal Kebijakan Transportasi*, 5(1), 19-30.
- [8] Lee, Y., Tan, J., & Wong, L. (2021). Impact of Go KL City Bus on Urban Mobility in Kuala Lumpur. *International Journal of Urban Transport*, 7(2), 102-115.
- [9] Zulkifli, M. (2023). Evaluasi Kinerja Bus Go KL City. *Jurnal Perhubungan*, 8(3), 88-95.
- [10] Larissa Huda, “Maju Mundur Kenaikan Tarif Transjakarta, Wacana Harga Tiket yang Tak Lagi Rp 3.500”, 18 April 2024. [Online].
Tersedia : Maju Mundur Kenaikan Tarif Transjakarta, Wacana Harga Tiket yang Tak Lagi Rp 3.500. 27 Oktober 2024.
- [11] Jakarta.Go.Id, “Transjakarta”, 24 Juli 2024. [Online].
Tersedia : Transjakarta, 27 Oktober 2024.
- [12] Jakarta.Go.Id, “Layanan”, 2024. [Online].
Tersedia : Transjakarta, 27 Oktober 2024.
- [13] Viajonarios, “Go KL City Bus: Free Bus Service in Kuala Lumpur”, 2014. [Online].
Tersedia : <https://viajonarios.com/en/go-kl-city-bus/>, 27 Oktober 2024.
- [14] Gridoto.com, “Tinggalkan BBG, Transjakarta Ungkap Alasan Kembali Gunakan Bus Berbahan Bakar Minyak” 11 Maret 2020. [Online].
Tersedia : Tinggalkan BBG, Transjakarta Ungkap Alasan Kembali Gunakan Bus Berbahan Bakar Minyak - GridOto.com, 27 Oktober 2024.

- [15] transjakarta.co.id, “Rute”, 2024
Tersedia : <https://transjakarta.co.id/rute> , 28 Oktober 2024
- [16] Southeast Asia Infrastructure, “Greater Jakarta public transport records 330 per cent increase in ridership”, 12 Agustus 2022. [Online].
- [17] IDN TIMES, “Cara Menggunakan Bus 1 Ringgit di Kuala Lumpur dan Rutenya”, 23 April 2024. [Online].
Tersedia : Cara Menggunakan Bus 1 Ringgit di Kuala Lumpur. 28 Oktober 2024.
- [18] Goklbus.com, “About GoKL”
Tersedia : goklbus.com, 29 Oktober 2024.
- [19] Wikipedia, “Go KL City Bus”, 1 Januari 2019
Tersedia : Go KL City Bus - Wikipedia, 30 Oktober 2024.
- [20] Malaysia Traveller, “Go KL City Bus”, 2024
Tersedia : Go - KL City Bus - Free Bus Service in Kuala Lumpur, 30 Oktober 2024.
- [21] Klia2.info, “GoKL City Buses serving the Kuala Lumpur District and Klang Valley areas”, 2024.
Tersedia : klia2.info/buses/bus-operators/go-kl-city-bus/ , 30 Oktober 2024