

ANALISIS POTENSI *REBOUND EFFECT* SKEMA WORK FROM ANYWHERE (WFA) DAN KEBERADAAN *CO-WORKING SPACE* KOTA BEKASI

Rania Ernaila

Departemen Teknik Sipil
Universitas Indonesia
Depok, Indonesia, 16424
raniaernaila@gmail.com

Alvinsyah

Departemen Teknik Sipil
Universitas Indonesia
Depok, Indonesia, 16424
alvinsyah2004@gmail.com

Abstract

The study aims to analyze worker preferences and characteristics based on workplace choices such as home, co-working space (CW), and non-co-working space (NCW) and calculate the rebound effect of Bekasi City when the Work From Anywhere (WFA) scheme is implemented. The analysis includes worker characteristics and the development of a binary logit model to calculate the rebound effect which is tested using the Omnibus test, -2 Log Likelihood, and RMSE validation. Primary data for the analysis were obtained through questionnaires and interviews with Jakarta office workers living in Bekasi. The questionnaire questions consisted of a respondent characteristic section and two stated preference sections used for two different studies. This study continues the descriptive statistical results from the first study for model development. The results of the model development showed that as many as 55% of the samples who left home from the first study chose CW for the 5-10 days of WFA they had as an alternative workplace. In addition, it was concluded that the preference to leave home increased by 8% if a more concrete alternative workplace option was available.

Keywords: Rebound effect, Work From Anywhere (WFA), co-working space, binary logit

Abstrak

Penelitian bertujuan untuk menganalisis preferensi dan karakteristik pekerja berdasarkan pilihan tempat kerja seperti rumah, *co-working space* (CW), dan *non-co-working space* (NCW) serta menghitung besarnya *rebound effect* Kota Bekasi saat diberlakukannya skema *Work From Anywhere* (WFA). Analisis mencakup karakteristik pekerja dan pengembangan model logit biner untuk menghitung *rebound effect* yang diuji menggunakan uji Omnibus, -2 Log Likelihood, dan validasi RMSE. Data primer untuk analisis diperoleh melalui kuesioner dan wawancara dengan pekerja kantor Jakarta yang tinggal di Bekasi. Pertanyaan kuesioner terdiri dari bagian karakteristik responden dan dua bagian *stated preference* yang digunakan untuk dua penelitian berbeda. Penelitian ini melanjutkan hasil statistik deskriptif dari hasil penelitian pertama untuk pengembangan model. Hasil pengembangan model menunjukkan bahwa sebanyak 55% sampel yang keluar rumah dari penelitian pertama memilih CW untuk 5-10 hari WFA yang mereka miliki sebagai tempat kerja alternatif. Selain itu, disimpulkan bahwa preferensi untuk keluar rumah meningkat sebesar 8% jika tersedia pilihan tempat kerja alternatif yang lebih konkret.

Kata Kunci: *Rebound effect*, *Work From Anywhere* (WFA), *co-working space*, logit biner

PENDAHULUAN

Wilayah Jawa, khususnya DK Jakarta kini masih menjadi destinasi utama bagi para migran untuk mencari kerja. Hal tersebut dikarenakan perkembangan pesat pada DK Jakarta dengan

kepadatan penduduk yang tinggi dan lokasinya yang strategis sehingga menjadikannya tujuan utama untuk bisnis, investasi, dan peluang kerja (Margaretha, 2023). Bekasi merupakan salah satu kota terdekat di Jakarta yang menjadi pilihan bagi migran sebagai tempat tinggal karena tersedianya prasarana seperti pemukiman dan transportasi penghubung kota Bekasi dan Jakarta. Mengutip dari Adi et al., (2017) pada tahun 2015 terdapat hampir 53% dari jumlah penduduk kota Bekasi yang setiap harinya melakukan aktivitas di Kota Jakarta pada pagi hari dan kembali ke Kota Bekasi di malam harinya.

Penambahan jumlah penduduk ke Jakarta akibat urbanisasi akan memengaruhi aspek transportasi. Menurut data dari Dinas Perhubungan DKI Jakarta, pada tahun 2022, terdapat lebih dari 17 juta sepeda motor yang terdaftar di Jakarta, dengan pertumbuhan yang meningkat dari tahun sebelumnya. Kemudian, angka mobilitas penduduk dari Bodetabek (Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi) ke tempat kerja di DKI Jakarta adalah sebesar 62,5% dari total angka perjalanan. Pola pergerakan seperti ini akan menghasilkan formasi tersendiri dari antar-jemput atau komuter antara DKI Jakarta dan Bodetabek (Ramdhani Harahap, 2013). Dari jumlah perjalanan yang besar tersebut, diperlukan sebuah kebijakan transportasi khusus agar nantinya kondisi lalu-lintas dapat lancar dan terkendali.

Pada pelaksanaannya, DKI Jakarta sendiri telah mengimplementasikan berbagai kebijakan untuk mengatasi permasalahan transportasi khususnya kemacetan, seperti kebijakan untuk membatasi volume kendaraan di jalan dengan kebijakan ganjil-genap sampai dengan kebijakan yang berfokus pada pembangunan transportasi umum (Mu'allimah & Mashpufah, 2022). Sebagai contoh, teleworking merupakan salah satu strategi *transportation demand management* (TDM) yang paling populer dan hemat biaya untuk mengurangi angka perjalanan kendaraan, khususnya pada jam sibuk (Lin et al., 2006). Bekerja jarak jauh atau secara remote memungkinkan pekerja dapat menyelesaikan pekerjaannya di mana saja, seperti di restoran, mall, hingga *co-working space*. Kini, fenomena *co-working space* mulai menjadi tren di Indonesia dengan 80% *co-working space* yang tergabung dalam Asosiasi *Co-working Space* berada di Pulau Jawa (Lawi, 2018). Fenomena maraknya *co-working space* di pinggiran kota dapat memudahkan para pekerja remote karena mereka tidak perlu lagi melakukan perjalanan ke pusat kota untuk bekerja. Meskipun bekerja jarak jauh memungkinkan orang untuk menghindari perjalanan, hal ini masih membuka beberapa kemungkinan dampak negatif yang sering digambarkan sebagai efek balik (*rebound effect*), dimana hal ini secara langsung terkait dengan bagaimana orang memanfaatkan waktu perjalanan pada hari kerja jarak jauh (Hostettler Macias et al., 2022). Penelitian oleh Zidane (2024) menyatakan bahwa potensi perjalanan baru dengan moda motor yang terjadi di Kota Bekasi akibat kebijakan *work from home* kantor Jakarta oleh non-generasi Z mencapai angka sebesar 65,37% dan oleh generasi Z sebesar 90,25%. Sedangkan untuk potensi perjalanan baru menggunakan moda mobil diperhitungkan mencapai 95,79% oleh generasi Z dan 59,15% oleh non-generasi Z. Angka persentase tersebut didapatkan dari penyebaran kuesioner kepada 199 responden penelitian. Dari hasil penelitian tersebut, penelitian ini akan melanjutkan pembahasan mengenai potensi efek *rebound* yang akan terjadi di Kota Bekasi akibat diberlakukannya skema *teleworking* di kantor Jakarta dengan membahas pengaruh fenomena *co-working space* terhadap perubahan preferensi dan frekuensi pekerja dalam melakukan perjalanan selama jam bekerja. Penelitian ini melanjutkan hasil penelitian pertama sebelumnya yang juga akan menggunakan responden yang sama. Hasil dari

penelitian ini diharapkan menjadi bahan untuk mencegah atau menentukan tindakan yang harus dilakukan akibat potensi rebound effect di Kota Bekasi.

TINJAUAN TEORITIS

Skema *Work From Anywhere* (WFA)

Istilah untuk mendeskripsikan *work from anywhere* (WFA) sangat bervariasi menurut penelitian terdahulu. Istilah *teleworking* tidak selalu digunakan untuk menggambarkan skema bekerja yang tidak mengharuskan pekerja berada di kantor. Definisi telework diperluas untuk menggabungkan elemen proses, pekerjaan suatu organisasi yang dilakukan di luar batas ruang dan waktu organisasi yang normal, ditambah dengan penggunaan teknologi komputer dan komunikasi (Olson, 1989). Selain itu, berdasarkan survey IRS mengenai *teleworking* di Eropa, istilah teleworking dapat digunakan dengan tipologi lain yang agak mirip, seperti *home-based teleworking*, *nomadic teleworking*, dan *Ad hoc teleworking* (Lamond et al., 1997). *Telecommuting* telah disebut sebagai *telework*, *remote work*, *distributed work*, *virtual work*, dan *flexible work*.

Lokasi *Remote Working*

Salah satu lokasi yang menjadi pilihan dalam menyelesaikan pekerjaan adalah *co-working spaces*. Pergeseran budaya dan struktur bisnis membuka konsep baru berupa ruang *co-working* yang menjadi semakin populer di kawasan Asia Pasifik (Tan & Lau, 2021). Tren *co-working space* di Indonesia terus tumbuh selama empat tahun terakhir dengan sekitar 400 perusahaan yang beroperasi (Lestari, 2019). Jakarta sebagai kota terpadat, memiliki keragaman dalam bisnis *co-working space* tertinggi di Indonesia. Jika melihat untuk jangka panjang, pesatnya perkembangan *co-working space* menimbulkan pertanyaan penting bagi para praktisi manajemen dan pakar organisasi, termasuk di mana, kapan, dan bagaimana pekerjaan akan dilakukan dalam waktu dekat.

Rebound Effect

Dalam aspek transportasi, efek *rebound* dapat terjadi akibat diberlakukannya suatu kebijakan TDM (*transportation demand management*) di pusat kota, dimana efeknya akan menjadi sangat relevan pada pinggiran kota. Efek *rebound* yang dapat terjadi dalam aspek transportasi dapat berupa peningkatan jumlah perjalanan, peningkatan permintaan, perubahan penggunaan lahan, dan perubahan pola perjalanan. Efek *rebound* muncul ketika peningkatan efisiensi mempengaruhi keputusan, baik dalam pengadaan maupun distribusi (Jaehn & Meissner, 2022). Mengutip dari Victoria Transport Policy Institute, (2019), efek *rebound* pada aspek transportasi mencakup peningkatan lalu lintas yang dihasilkan dari peningkatan kapasitas jalan perkotaan, peningkatan jarak tempuh kendaraan yang dihasilkan dari peningkatan efisiensi bahan bakar, dan peningkatan pengambilan risiko yang terjadi ketika pengemudi merasa lebih aman.

Discrete Choice Model

Discrete choice model adalah model regresi statistik yang dapat digunakan untuk menganalisis variabel hasil diskrit sebagai fungsi dari sekumpulan variabel bebas dan menganalisis variabel hasil binomial (dua kategorikal) (Bernasco & Block, 2010). Sebagai contoh, gender adalah salah satu dari variabel binomial (bisa gender laki-laki atau perempuan). Penggunaan model pilihan diskrit dapat memprediksi keputusan individu sebagai fungsi dari sejumlah variabel (Dodi & Nahdalina, 2019). Lebih jelasnya, model pilihan diskrit dapat digunakan untuk menganalisis alasan pemilihan orang untuk melakukan sesuatu, atau untuk menganalisis faktor-faktor penyebab pilihan seseorang dari pilihan lainnya.

Regresi Logistik

Regresi logistik dilakukan untuk memprediksi hubungan antara variabel bebas (x) dalam bentuk metrik, ordinal, atau nominal dan variabel terikat (y) dalam bentuk data nominal atau ordinal. Lebih jelasnya, model regresi logistik dapat memperkirakan probabilitas bahwa respons mempunyai nilai yang bersifat biner (0,1) dan memodelkan variabel biner tersebut berdasarkan satu atau lebih variabel prediktor (Hilbe, 2015).

$$Y = \ln \left(\frac{\mu_i}{1 - \mu_i} \right) = \beta_0 + \beta_1 x_1 + \dots + \beta_p x_p \quad (1)$$

Keterangan:

Y = variabel terikat
 X = variabel bebas
 β_0 = konstanta
 β_i = koefisien

METODOLOGI

Secara umum, metode penelitian dibagi menjadi tiga tahap : pengambilan data, pengolahan data awal, serta pengembangan dan analisis model. Untuk menggambarkan langkah-langkah tersebut digambarkan diagram alir penelitian sebagai representasi visual pada Gambar 1.

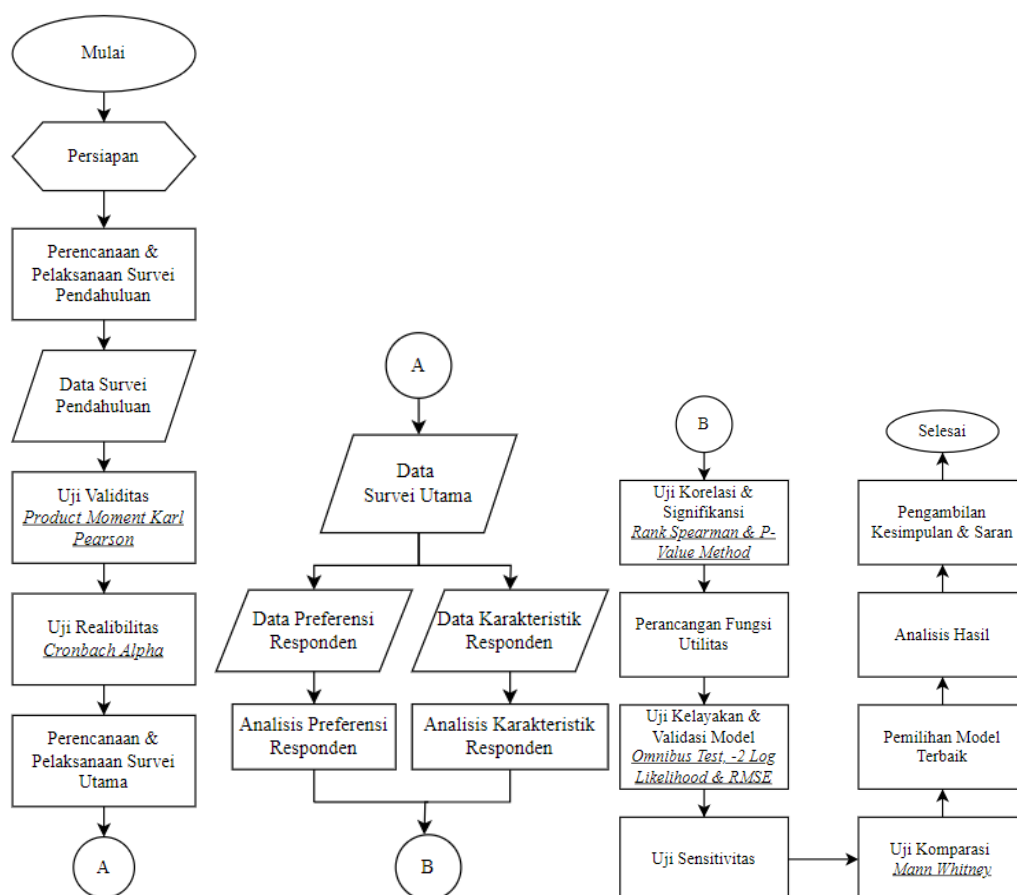
1. Pengambilan Data

Data primer untuk analisis diperoleh dari kuesioner dan wawancara tatap muka, secara *online* maupun *offline* kepada pekerja kantor Jakarta yang tinggal di Bekasi. Kuesioner mencakup bagian karakteristik responden dan dua bagian pertanyaan *stated preference* (SP) untuk dua penelitian berbeda. Hasil pertanyaan bagian pertama SP digunakan untuk penelitian pertama dan begitu seterusnya. Penelitian ini melanjutkan hasil statistik deskriptif dari bagian pertama pertanyaan SP yang menanyakan preferensi keluar rumah akibat biaya perjalanan dan waktu perjalanan. Dengan responden yang sama, ditanyakan juga pertanyaan SP bagian kedua mengenai preferensi bekerja di *co-working space* akibat harga sewa *co-working space* dan biaya sekali perjalanan ke *co-working space*.

2. Pengolahan Data Awal.

Pengolahan data awal melihat data karakteristik responden serta perubahan preferensi keluar rumah akibat adanya *co-working space* atau tempat yang lebih konkret.

Pengolahan data awal menggunakan statistik deskriptif seperti analisis diagram batang dan *pie chart* untuk melihat karakteristik responden.



Gambar 1. Diagram Alir Penelitian

3. Pengembangan dan Analisis Model

Jawaban dari bagian kedua *stated preference* responden digunakan untuk membangun model. Pembangunan model dibuat untuk setiap kelompok data yang dimulai dari uji korelasi dan signifikansi yang kemudian diuji kelayakan menggunakan uji kelayakan model *Omnibus* dan *-2 Log Likelihood* untuk menentukan model yang layak dan valid dapat mewakili suatu kelompok data. Adapun pengujian yang dilakukan dalam pengembangan model adalah uji korelasi, signifikansi, dan kelayakan. Kelayakan menjadi faktor yang penting sebagai petanda apakah model sudah dapat diaplikasikan dan merepresentasi keadaan nyata. Nilai kelayakan ditentukan dengan menghitung nilai *chi-square* dengan perhitungan dengan persamaan (2) berikut:

$$\chi^2 = \left[\frac{\sum (f_o - f_e)^2}{f_e} \right] \quad (2)$$

Keterangan:

χ^2 = nilai *chi-square*

f_0 = frekuensi yang diperoleh
 f_e = frekuensi yang diharapkan

Kemudian sebelum ditetapkan menjadi model terbaik dilakukan uji validitas menggunakan metode RMSE (*Root Mean Square Error*) untuk menguji tingkat keakuratan model yang ada di kondisi aktual dengan menghitung probabilitas model dan probabilitas *real*. Probabilitas dalam model logit dapat dilihat dengan persamaan (3) berikut:

$$p = \frac{e^{U_i}}{1 + e^{U_i}} \quad (3)$$

Keterangan:

P = probabilitas model logit

U_i = fungsi utilitas

Nilai RMSE yang menunjukkan kondisi aktual berkisar pada angka yang mendekati 0%. Model dengan RMSE yang terkecil dapat menjadi representatif perwakilan model dalam satu kelompok. Nilai RMSE yang didapatkan adalah kesalahan prediksi rata-rata yang dapat dihitung dengan persamaan (4) berikut

$$RMSE (\%) = \frac{\sum_{i=1}^n (y_i - \hat{y}_i)^2}{n} \quad (4)$$

Keterangan:

n = jumlah data

y_i = data hasil survei awal

$\hat{y}_i$ = data model

PEMBAHASAN

Hasil survei diperoleh jumlah sampel sebanyak 199 responden. Sebanyak 163 responden (82%) menjawab preferensinya ingin keluar rumah saat diberlakukannya skema *Work From Anywhere* (WFA). Penelitian ini melanjutkan hasil statistik deskriptif pada penelitian bagian pertama yang menyatakan bahwa sebanyak 82% responden memilih untuk keluar dari rumah ketika skema WFA diberlakukan, tetapi tidak seluruhnya memilih keluar menuju *co-working space*. Melihat dari preferensinya, kesediaan responden dalam membayar paling banyak ada pada harga sewa *co-working space* Rp40.000. Namun, pilihan harga CW yang dipilih responden tidak memiliki pola yang khusus. Tidak ada pola yang teratur pada pilihan biaya sewa dimana hal tersebut menunjukkan bahwa responden melihat kombinasi kedua harga (harga sewa & biaya perjalanan), bukan saja pada harga satuan sewa *co-working space*. Kemudian untuk biaya perjalanan menuju *co-working space* yang dipilih responden paling banyak ada pada biaya Rp20.000 untuk sekali perjalanan. Ditemukan hasil bahwa terjadi peningkatan sebesar 8% pada preferensi keluar rumah ketika tempat kerja alternatif yang lebih konkret ditawarkan. Adapun profil responden yang akhirnya memilih *co-working*

space sebagai tempat kerja alternatif adalah mereka dengan generasi Z, memiliki pendapatan pada rentang Rp5.150.000-Rp14.600.000, dan memiliki kendaraan pribadi yang tersedia setiap saat

Pada tahap pengembangan model, data responden yang digunakan adalah dari 163 responden yang memilih keluar rumah pada penelitian pertama. Hasil dari penelitian bagian pertama menyatakan bahwa generasi menjadi faktor yang berpengaruh dalam keputusan responden keluar rumah. Oleh karena itu, pengembangan model dibedakan menjadi dua kelompok data yang dibedakan dari generasi responden (K1Z untuk generasi Z dan K1NZ untuk generasi non-Z). Pengembangan model sampai pengujian validitas dilakukan untuk kedua kelompok tersebut. Pada tahap fiksasi model, kedua model terbaik dari setiap kelompok dilakukan uji komparasi. Hasil pengujian komparasi *mann whitney* menghasilkan nilai signifikansi sebesar 0,465 yang menandakan bahwa tidak ada perbedaan yang signifikan pada preferensi keputusan responden dalam memilih *co-working space* sebagai tempat kerja alternatif selama diberlakukannya skema WFA di kelompok data K1Z dan K1NZ. Dari hasil komparasi tersebut, kelompok K1Z dan K1NZ digabung menjadi kelompok K1. Kelompok K1 ditinjau sampai dengan pembentukan model dengan jumlah responden sebanyak 163 responden.

Sebagai tahap awal pengembangan model, pengujian korelasi dan signifikansi dilakukan. Hasil pengujian korelasi dan signifikansi menyatakan bahwa variabel yang berkorelasi kuat adalah variabel X14 (harga sewa *co-working space*). Dengan mengkombinasikan variabel X14 dan variabel X15 (biaya sekali perjalanan menuju *co-working space*), persamaan fungsi utilitas yang terbentuk ada sebanyak tiga. Persamaan pertama dibuat dengan kombinasi variabel X14 dan X15 dan persamaan selanjutnya terdiri dari variabel X14 dan X15 secara terpisah. Tabel 1. menunjukkan hasil pengujian kelayakan dari persamaan pertama model K1 yaitu $Y1 = -0,000035(X14) - 0,000036(X15) + 2,292$.

Tabel 1. Hasil Uji Kelayakan Model
 $Y1 = -0,000035(X14) - 0,000036(X15) + 2,292$

	B	Wald	df	Sig.	Chi square (df;alpha)	Ket.
Harga Sewa <i>Co-Working Space</i> (X14)	-0,000035	325,701	1,000	0,000		
Biaya Sekali Perjalanan Menuju <i>Co-Working Space</i> (X15)	-0,000036	27,674	1,000	0,000		
Constant	2,292226	86,256	1,000	0,000		
Omnibus Test of Model Coefficients	Chi-square	426,437	2	0,000	5,99	Layak
-2 Log Likelihood	2767,328		initial		3193,765	Layak
Overall Percentage				79,31		
Nagelkerke R Square				0,201		

Mengacu pada hasil pengujian kelayakan pada Tabel 2., ketiga model dilanjutkan ke tahap pengujian validitas metode RMSE untuk membandingkan data *real* dengan data model. Nilai RMSE didapatkan dengan mencari nilai *mean*, standard error, nilai median, nilai standar deviasi, dan varian dari probabilitas yang didapatkan dari model dan data *real*. Tabel 3.

menunjukkan hasil RMSE dari ketiga persamaan model. Nilai RMSE di bawah 10% dimiliki oleh model 1 sehingga model 1 dijadikan representasi kelompok K1.

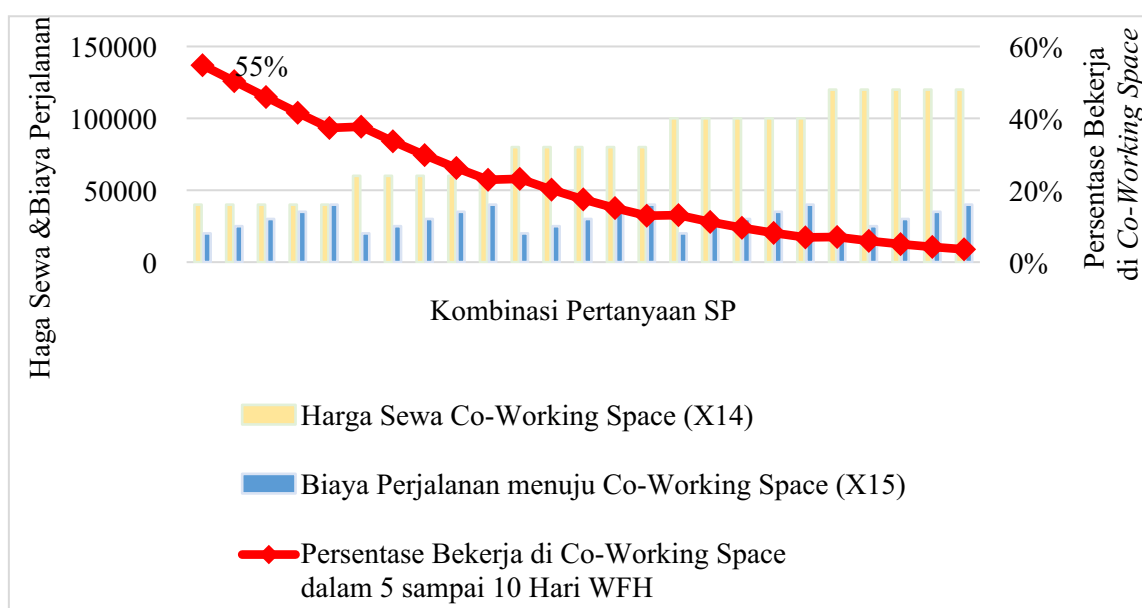
Tabel 2. Hasil Uji Kelayakan Model

Model	<i>Omnibus Test</i>	<i>-2 Log Likelihood</i>	<i>Overall Percentage (%)</i>	<i>Nagelkerke R Square</i>
1	Layak	Layak	79,31	0,201
2	Layak	Layak	78,26	0,189
3	Layak	Layak	78,26	0,012

Tabel 3. Hasil Uji Kelayakan Model

Model	Persamaan	RMSE
1	$Y1 = -0,000035(X14) - 0,000036(X15) + 2,292$	9,17%
2	$Y2 = -0,000034(X14) + 1,217$	12,63%
3	$Y3 = -0,000031(X15) - 0,368$	36,47%

Dari hasil uji kelayakan model, model terbaik dengan nilai RMSE terkecil yang terbentuk dari K1 adalah model 1 dengan persamaan $Y = -0,000035(X14) - 0,000036(X15) + 2,292$. Mengacu pada Gambar 2, persentase perjalanan baru menuju *co-working space* yang berada <5 km dari tempat tinggal dipilih oleh 55% sampel. Kombinasi yang paling banyak dipilih adalah kondisi apabila harga sewa *co-working space* adalah sebesar Rp40.000 dan biaya sekali perjalanan menuju *co-working space* adalah sebesar Rp20.000. Kombinasi harga tersebut merupakan kombinasi terkecil dari seluruh kombinasi yang ditawarkan. Karena 55% sampel memilih keluar rumah untuk ke *co-working space*, sisa 45% nya tetap melakukan perjalanan ke luar rumah tetapi ke tempat selain *co-working space*. Adapun tempat lain yang dapat dituju adalah ke *cafe*, taman, restoran, atau perjalanan untuk menunjang kehidupan sehari-hari seperti pergi berbelanja atau antar-jemput anggota keluarga.

Gambar 2. Potensi Perjalanan Baru Menuju *Co-Working Space* Kota Bekasi

KESIMPULAN

Penelitian ini menghasilkan model pilihan diskrit logit binomial untuk keperluan estimasi besarnya *rebound effect* yang terjadi di Kota Bekasi akibat pemberlakuan skema *Work From Anywhere* (WFA) kantor Jakarta. Berdasarkan pengolahan data, pembangunan model, dan analisis hasil yang telah dilakukan, dapat disimpulkan beberapa poin penelitian sebagai berikut :

1. Terjadi perubahan preferensi tempat kerja pada skema *Work From Anywhere* (WFA) yang diterapkan oleh kantor Jakarta. Ketika tempat kerja alternatif yang lebih konkret seperti *co-working space* diperkenalkan dan ditawarkan, terjadi kenaikan perjalanan baru di Kota Bekasi sebesar 8%. Profil pekerja didominasi oleh mereka yang generasi Z dengan pendapatan bulanan di rentang Rp5.150.000-Rp14.600.000 dan memiliki kendaraan pribadi yang tersedia setiap saat.
2. Model terbaik yang terbentuk dalam penelitian adalah model K1 dengan persamaan $Y = -0,000035(X_{14}) - 0,000036(X_{15}) + 2,292$
3. Dari pengembangan model, sebanyak 55% pekerja Kota Bekasi yang berkantor di Jakarta melakukan perjalanan baru menuju *co-working space* yang berjarak <5 km dari tempat tinggalnya selama 5 sampai 10 hari WFA yang dimiliki. Sisa 45% pekerja Kota Bekasi memilih untuk keluar tetapi ke tempat lain di luar *co-working space* selama 5 sampai 10 hari WFA yang dimiliki

DAFTAR PUSTAKA

- Adi, S., Pendorong Dan Penarik Penduduk Migran Kota Bekasi Ke, F., Adi, S. A., Istiyani, N., Widjajanti Jurusan Ekonomi Pembangunan, A., Ekonomi dan Bisnis, F., & Jember Jln Kalimantan, U. (2017). *Faktor Pendorong Dan Penarik Penduduk Migran Kota Bekasi Ke Jakarta Push and Pull Factors Bekasi City's Migrant Peoples to Jakarta*. <https://doi.org/10.19184/ejeba.v4i1.4595>
- Bernasco, W., & Block, R. (2010). *Discrete Choice Modeling*. <https://www.researchgate.net/publication/261561810>
- Dodi, & Nahdalina. (2019). Analisis Pemilihan Moda Transportasi dengan Metode Discrete Choice Model (Studi Kasus: Bandara Internasional Soekarno Hatta) Transportation Mode Choice Analysis with Discrete Choice Model Methode (Case Study: Soekarno-Hatta International Airport). *Jurnal Perhubungan Udara* . <https://doi.org/10.25104/wa>
- Hilbe, J. M. (2015). *Practical Guide to Logistic Regression*.
- Hostettler Macias, L., Ravalet, E., & Rérat, P. (2022). Potential rebound effects of teleworking on residential and daily mobility. In *Geography Compass*. John Wiley and Sons Inc. <https://doi.org/10.1111/gec3.12657>
- Jaehn, F., & Meissner, F. (2022). The rebound effect in transportation. *Omega*, 108, 102563. <https://doi.org/10.1016/j.omega.2021.102563>
- Lamond, D., Daniels, K., & Standen, P. (1997). *Defining Telework: What Is It Exactly?*
- Lawi, G. F. K. (2018, October). 50% Anggota Asosiasi Coworking Space Ada di Jakarta. *Bisnis.Com*.
- Lestari, E. D. (2019). *The Co-working Space as a Business with Higher Purposes (Case Study of Co-working Spaces in Jakarta)*. www.ijicc.net

- Lin, P.-S., Zhou, H., & Winters, P. (2006). *Effective Teleworking to Reduce Traffic Demand and Energy Consumption*. <https://www.researchgate.net/publication/283084039>
- Margaretha, C. L. (2023). *Perkembangan Ekonomi DKI Jakarta di Era Globalisasi: Mengeksplorasi Potensi dan Penerapan Teori Central Place*. <https://www.researchgate.net/publication/376862262>
- Mu'allimah, M., & Mashpufah, R. N. (2022). Analisis Kebijakan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dalam Mengatasi Permasalahan Transportasi di Perkotaan. *Jurnal Manajemen Dan Ilmu Administrasi Publik (JMIAP)*, 291–296. <https://doi.org/10.24036/jmiap.v3i4.334>
- Olson, M. H. (1989). Work at home for computer professionals: current attitudes and future prospects. *ACM Transactions on Information Systems*, 7(4), 317–338. <https://doi.org/10.1145/76158.76891>
- Ramdhani Harahap, F. (2013). Dampak Urbanisasi Bagi Perkembangan Kota Di Indonesia. In *Jurnal Society: Vol. I* (Issue 1).
- Tan, T. H., & Lau, K. (2021). Understanding users' and hosts' motives to co-working space: Case of Kuala Lumpur, Malaysia. *Open House International*, 46(1), 81–95. <https://doi.org/10.1108/ohi-07-2020-0077>
- Victoria Transport Policy Institute. (2019). Rebound Effects Implications for Transport Planning. *TDM Encyclopedia*.
- Zidane, M. (2024). *Analisis Potensi Perjalanan Baru di Kota Bekasi akibat Kebijakan Work From Home (WFH) di Jakarta*. (Dalam Proses Pengajuan Simposium Nasional FSTPT ke-27)