



Pengaruh Konektivitas Antar Moda, Sistem Informasi Terpadu, dan Kebijakan Tarif Integrasi Terhadap Tingkat Mobilitas Masyarakat Dalam Konteks Transportasi Publik

Lucano Farros Naufal¹

¹Institut Transportasi dan Logistik Trisakti, Jakarta, Indonesia, lucanonaufal@gmail.com

Corresponding Author: lucanonaufal@gmail.com¹

Abstract: *The effect of Intermodal Connectivity, Integrated Information System and Integration Fare Policy on the Level of Community Mobility in the Context of Public Transportation is a scientific article of literature study within the scope of the field of science. The purpose of this article is to build a hypothesis of the influence of independent variables on the dependent variable that will be used in subsequent research. The object of research on online media libraries, Google Scholar; Semantic Scholar; Elsevier; Zotero and other online journal media. Research methods with library research sourced from e-books and scientific journals. Qualitative descriptive approach analysis. The results of this article: 1) The Effect of Intermodal Connectivity affects the Level of Community Mobility in the Context of Public Transportation; 2) The Integrated Information System affects the Level of Community Mobility in the Public Transportation Context; and 3) The Integration Fare Policy affects the Level of Community Mobility in the Public Transportation Context.*

Keyword: *Tingkat Mobilitas Masyarakat dalam Konteks Transportasi Publik, Pengaruh Konektivitas Antar Moda, Sistem Informasi Terpadu, Kebijakan Tarif Integrasi*

Abstrak: Pengaruh Konektivitas Antar Moda, Sistem Informasi Terpadu dan Kebijakan Tarif Integrasi terhadap Tingkat Mobilitas Masyarakat dalam Konteks Transportasi Publik adalah artikel ilmiah studi pustaka dalam ruang lingkup bidang ilmu. Tujuan artikel ini membangun hipotesis pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen yang akan digunakan pada riset berikutnya. Objek riset pada pustaka media online, Google Scholar, Semantic Scholar, Elsevier, Zotero dan media jurnal online lainnya. Metode riset dengan library research bersumber dari e-book dan jurnal ilmiah. Analisis pendekatan deskriptif kualitatif. Hasil artikel ini: 1) Pengaruh Konektivitas Antar Moda berpengaruh terhadap Tingkat Mobilitas Masyarakat dalam Konteks Transportasi Publik; 2) Sistem Informasi Terpadu berpengaruh terhadap Tingkat Mobilitas Masyarakat dalam Konteks Transportasi Publik; dan 3) Kebijakan Tarif Integrasi berpengaruh terhadap Tingkat Mobilitas Masyarakat dalam Konteks Transportasi Publik.

Kata Kunci: Tingkat Mobilitas Masyarakat dalam Konteks Transportasi Publik, Pengaruh Konektivitas Antar Moda, Sistem Informasi Terpadu , Kebijakan Tarif Integrasi

PENDAHULUAN

Latar Belakang Masalah

Pelayanan utama yang disediakan oleh pemerintah untuk memudahkan mobilitas orang dan menjadi sesuatu yang signifikan dalam kehidupan manusia. Salah satu jenis transportasi publik yang dapat dijadikan pilihan utama untuk mengatasi masalah mobilitas masyarakat di atas adalah J&R. Salah satu jenis transportasi publik ini sangat penting karena populasi pemukiman kota besar terus meningkat, yang menunjukkan betapa pentingnya transportasi publik. Kerumitan masalah transportasi perkotaan, mengatakan bahwa faktor pertambahan jumlah penduduk meningkatkan kerumitan masalah transportasi yang terus meningkat, jumlah kendaraan yang melebihi kapasitas jalan, dan tindakan masyarakat yang terus mengabaikan peraturan lalu lintas. Kegagalan sistem transportasi menghambat pertumbuhan sebuah wilayah atau kota, mempengaruhi efisiensi ekonomi kota, dan bahkan menyebabkan kerugian lainnya. Misalnya, masalah sosial seperti kemiskinan dan kecemburuan sosial dapat muncul sebagai akibat dari masalah ketidaksepadanan. (Ode and Mote, 2023)

Salah satu konsekuensi dari kegagalan sistem transportasi adalah pembangunan jalan yang menyingkirkan komunitas karena pembebasan lahan, perambahan ruang jalan yang digunakan oleh pedagang kaki lima, penggunaan parkir ilegal di ruang jalan, dan pengurangan penggunaan transportasi tradisional seperti becak dan jenis lainnya yang dapat membantu mengurangi kemiskinan di kota. Sistem transportasi yang tidak melindungi masyarakat berpenghasilan rendah telah menyebabkan mereka miskin. Beberapa sarana transportasi publik yang disediakan oleh pemerintah Provinsi DKI Jakarta untuk memenuhi kebutuhan masyarakat termasuk Transjakarta, Kereta Comuter Line, Mass Rapid Transit, Light Rapid Transit, dan Jak Lingko. Ada lima pilihan transportasi publik ini. Diharapkan bahwa transportasi publik dapat membantu mobilitas orang di DKI Jakarta. Namun, masalah utama dengan penggunaan transportasi publik di DKI Jakarta adalah pendapat masyarakat umum bahwa transportasi publik kurang nyaman dan kurang efisien. Contohnya adalah waktu perjalanan yang cukup lama dari bandara ke terminal dan kekurangan AC atau AC di kabin Jak Lingko. (Ramadhan and Buchori, 2018)

Menurut Techinasia (2019), Jakarta Smart City (JSC) telah memulai program ini sejak Desember 2014. Membangun kota Jakarta yang informatif adalah tujuan dari Smart City Jakarta. transparan, dan mendukung kerja sama menggunakan teknologi untuk meningkatkan pelayanan publik. Saat ini, JSC bekerja sama dengan beberapa startup lokal untuk menyediakan berbagai layanan dan inovasi untuk meningkatkan pelayanan publik. Dalam pelaksanaannya, JSC sering bekerja sama dengan berbagai startup dan perusahaan berskala besar untuk menyediakan layanan yang solutif dan efisien. Beberapa startup ini telah bekerja sama dengan JSC sejak awal, termasuk Qlue, Trafi, dan Waze. Qlue percaya bahwa upaya pemerintah untuk menggandeng startup lokal untuk memecahkan masalah di Jakarta adalah tindakan yang tepat. Pemprov DKI Jakarta berharap program Jakarta Smart City akan membantu masyarakat mengetahui tentang kondisi Jakarta dan memudahkan kinerja pemerintah untuk menanggapi keluhan warga dengan cepat. Untuk mendukung program ini, Pemprov DKI juga membentuk Unit Pengelola Jakarta Smart City, yang bertujuan untuk mewujudkan Jakarta Baru yang informatif dan transparan serta mendorong kerja sama melalui pemanfaatan teknologi. (Rosyid *et al.*, 2021)

Program Smart City DKI Jakarta, yang terdiri dari enam komponen, Smart Governance (Pemerintahan yang Cerdas), Orang cerdas adalah masyarakat cerdas, pemukiman cerdas,

mobilitas cerdas, ekonomi cerdas, dan lingkungan cerdas. Salah satu elemen yang diterapkan di Provinsi DKI Jakarta adalah Smart Mobility, yang berarti Mobilitas Cerdas, yang berarti warga kota dapat mengakses transportasi publik yang nyaman, aman, dan efisien. Transjakarta, yang beroperasi sejak tahun 2004, adalah salah satu contoh Smart Mobility. Hingga tahun 2019, terdapat 13 koridor Trans Jakarta yang beroperasi, ditambah bus pengumpan terintegrasi dan bus angkutan dari lokasi yang jauh dengan halte, dan layanan Bus Trans Jakarta terintegrasi DKI dari luar provinsi Jakarta Sebagai bagian dari pengembangan, bermunculan moda transportasi baru yang terintegrasi dengan sistem transportasi umum lainnya. Itu Jak Lingko, dulu bernama OKOtrip. Kebijakan Jakarta Smart City diluncurkan pada tahun di bawah kepemimpinan Gubernur DKI Jakarta Joko Widodo dan dilaksanakan pada tahun di bawah kepemimpinan Basuki Tjahaja Purnama Sebagai program unggulan, kebijakan ini dilanjutkan di bawah kepemimpinan Gubernur DKI Jakarta Anies Baswedan. Anies Baswedan mencatat kemajuan baru dalam penyempurnaan implementasi sistem pembayaran elektronik dan layanan informasi angkutan umum dalam bentuk aplikasi TijeKu. (Sitorus, 2022)

Salah satu solusi untuk mengurangi permasalahan transportasi tersebut adalah dengan adanya manajemen sistem transportasi umum tepatnya melalui integrasi sistem transportasi umum (Solecka & Žak, 2014). Prinsip utama dari integrasi sistem transportasi umum yaitu perpindahan dari satu tempat ke tempat lain melalui fasilitas antarmoda yang ramah pengendara, sehingga dapat membantu masyarakat untuk bergerak lebih mudah, mengurangi biaya dan ketidaknyamanan perjalanan (Ibrahim, 2003). Komponen desain integrasi antar moda terdiri dari kecepatan akses penumpang, kemudahan penumpang, keterjangkauan tarif dan ketersediaan lokasi transit (ITDP Indonesia, 2019). Integrasi sistem transportasi umum perkotaan didefinisikan sebagai proses organisasi dimana unsur-unsur sistem transportasi umum (jaringan dan infrastruktur, tarif dan sistem tiket, informasi dan komponen pemasaran) dan berbagai operator yang melayani moda transportasi yang berbeda berinteraksi lebih dekat dan secara efisien guna meningkatkan kualitas layanan dan kinerja gabungan angkutan umum. (Chandra, 2013)

METODE

Dilihat dari sifat datanya, pendekatan penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah kualitatif. Penelitian kualitatif menyangkut pemahaman terhadap fenomena-fenomena yang dialami subjek penelitian secara keseluruhan, dalam konteks alam tertentu dan dengan menggunakan berbagai metode ilmiah, melalui sarana penjas berupa kata-kata dan bahasa. (Bodoh, 2007). Sifat pendekatan penelitian adalah deskriptif. Penelitian deskriptif, yaitu penelitian yang berupaya menjelaskan solusi permasalahan yang ada berdasarkan data. Metode penelitian yang digunakan peneliti dalam penelitian ini adalah penelitian kualitatif dengan menggunakan metode deskriptif yang bertujuan untuk memperoleh informasi dan fokus pada analisis aplikasi. Tujuan dari penelitian ini adalah hadirnya angkutan umum terpadu oleh Jak Lingko memudahkan mobilitas masyarakat dan berdampak positif terhadap pelayanan transportasi dasar Penelitian ini menggunakan beberapa indikator, antara lain ukuran dan tujuan, serta sifat entitas pelaksana, komunikasi antar organisasi, dan dampak kehadiran Jacque Lin. GKO di memfokuskan penyelidikan ini pada dua hal : 1. Implementasi integrasi Jak Linco di Jakarta Utara, jalur jembatan Hitam-Tanjung Priok. 2. Dampak Implementasi Kebijakan Jakrinko di Jakarta Utara, Jembatan Hitam-Tanjung Priok Jalur. Peneliti menggunakan teknik analisis data berdasarkan konsep yang dijelaskan oleh Miles dan Huberman dalam Silalahi (2010). Konsep ini menyatakan bahwa aktivitas analisis data terdiri dari tiga aliran aktivitas yang terjadi secara bersamaan. (Ninvika *et al.*, 2024)

HASIL DAN PEMBAHASAN

Angkutan umum di Wilayah Ibu Kota Provinsi Jakarta mempunyai konsep transportasi modern yang mengintegrasikan angkutan umum mulai dari metode pembayaran, dan rute. Kehadiran Jak-Lingko semakin memudahkan masyarakat dalam beraktivitas, karena Jak -Lingko memiliki jalur perjalanan atau jalur yang menghubungkan langsung dengan kawasan pemukiman masyarakat. Konsep transportasi yang disebutkan berubah menjadi Trans Jakarta atau Mass Rapid Transit atau Light Rapid Transit, dimana terhubung dengan halte atau stasiun dan juga memiliki jalur atau rute yang terhubung dengan. Artinya mobilitas bersama lebih mudah menggunakan Jak Linko dari satu sama lain. Selain itu, dengan hadirnya angkutan umum yang terintegrasi, jalur angkutan semakin memudahkan masyarakat dalam beraktivitas sehari-hari, dan pengelolaan angkutan umum juga semakin ditingkatkan, termasuk integrasi rute dan metode pembayaran. (Rakhmatulloh, Intan and Dewi, 2022)

Integrasi Rute

Integrasi rute merupakan rute yang saling bersinergi dan saling berhubungan yang memindahkan orang dari satu moda transportasi ke moda transportasi lainnya. Dalam hal ini peneliti membahas tentang pengintegrasian jalur-jalur yang termasuk dalam moda angkutan umum terpadu Jak Linko khususnya jalur Jembatan Hitam JAK77 – Tanjung Priok. Jalur JAK77 terintegrasi di terminal Transjakarta Tanjung Priok, dan tidak hanya terintegrasi dengan terminal lain. Jalur JAK77 memiliki pemberhentian yang bisa langsung menyatu dengan Halte Trans Jakarta Sunter Kariya dan Halte Danau Agung I. Setelah meneliti, saya menemukan banyak orang yang mengintegrasikan ini. Angkutan umum Jak Lingko digunakan untuk melanjutkan perjalanan dengan Transjakarta di Terminal Tanjung Priok. wawasan di bidang integrasi rute modal. Angkutan Terpadu Jak Lingko Jalur JAK77 Jembatan Hitam - Terletak di beberapa lokasi dari Tanjung Priok hingga Transjakarta Pemberhentian pada rute JAK77 adalah: Halte Sunter Karya dan Danau Agung I serta terminal Tanjung Priok berhasil. Dari hasil survei lapangan, keberadaan angkutan umum terpadu Jak-Lingko khususnya jalur JAK77 sangat bermanfaat bagi masyarakat yang ingin melanjutkan perjalanan dengan angkutan umum lainnya. Kasus ini adalah Transjakarta. Pada dasarnya Jak Linko hadir untuk melayani mobilitas masyarakat dengan mengintegrasikan rute dengan angkutan umum lainnya di DKI Jakarta. (Irpan, Sony and Sarinah, 2016)

Integrasi Pembayaran

Di era kemajuan teknologi yang pesat ini, Pemprov DKI Jakarta bekerja sama dengan Pemerintah Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta akan mempertimbangkan dan memasukkan teknologi maju ke dalam setiap kebijakan, termasuk moda angkutan umum Jak-Link yang terintegrasi. Pemprov DKI Jakarta, Operator PT. Transjakarta dan beberapa bank BUMN menawarkan sistem pembayaran menggunakan teknologi digital atau smart card, metode pembayaran cashless atau non-tunai, yaitu pembayaran dengan menyadap kartu Untuk membangun sistem pembayaran yang menggunakan suatu metode, yaitu dengan mengetuk kartu. Kartu elektronik yang dapat digunakan untuk tap in dan tap out serta pembayaran Transportasi Jak Linko antara lain Flazz, e-money, Kartu Transjakarta, Kartu Jak Linko, dll. Dari hasil survei yang dilakukan, terlihat bahwa metode pembayaran angkutan umum dari Jaculinco sudah menggunakan pembayaran smart card atau kartu elektronik, dan proses pemakaiannya dilakukan dengan tap-in. dan Tap-Out dan yang hanya mengizinkan pembayaran tanpa uang tunai atau digital tidak menerima uang tunai. Meski penerapannya berhasil, peneliti menemukan bahwa metode pembayaran kartu pintar tidak sepenuhnya mudah bagi masyarakat umum, berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh peneliti. Banyak masyarakat yang belum memiliki kartu akses untuk menggunakan angkutan umum terpadu Jak Linko. Artinya orang-orang ini tidak bisa mengendarai mobil. Wawasan yang kedua, masih

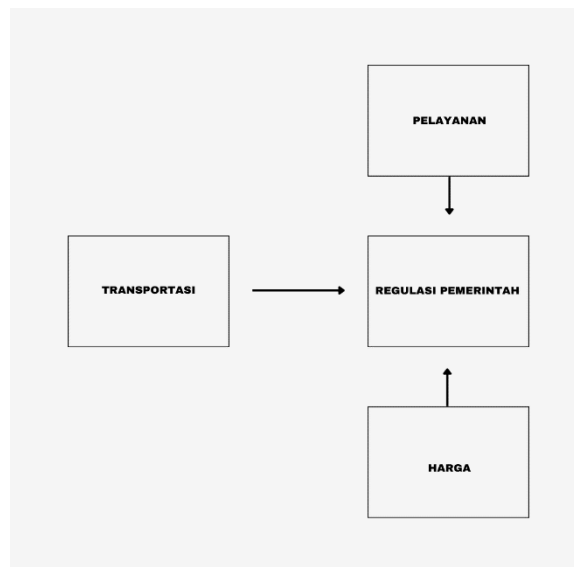
banyak driver atau driver yang belum memahami fungsi terkait kartu akses tap-in dan tap. Sebagian besar driver melakukan tap in dan tap out secara bersamaan, yang merupakan kesalahan yang bermasalah. Anda harus memasukkan saat ingin mendaki dan saat turun, sehingga Anda bisa menghitung sudah sejauh mana orang mendaki ke Jak Lingko dan akan tersimpan dengan baik di database. Berdasarkan hasil survei yang dilakukan oleh peneliti, banyak masyarakat yang puas dengan sistem pembayaran, atau kartu elektronik, atau metode pembayaran nontunai. Sebab sudah ada orang yang mengintegrasikannya ke Jak Lingko. Lebih praktis jika menggunakan angkutan umum. Hal ini tidak mempersulit masyarakat. Mereka berpendapat bahwa penggunaan kartu elektronik lebih aman karena tidak perlu menggunakan uang atau dompet di tempat umum. Selain itu, kartu elektronik atau kartu pintar yang digunakan adalah kartu elektronik yang digunakan dengan kartu elektronik di seluruh sistem angkutan umum terpadu di Daerah Khusus Ibukota Jakarta, yaitu Jak Rinko, Transjakarta, (Andika, 2018) Commuter Line, Massachusetts Rapid Card saja. Transportasi dan angkutan cepat ringan. Banyak masyarakat yang mengeluh tidak bisa menggunakan angkutan umum terpadu Jak-Linko karena tidak memiliki kartu elektronik atau smart card yang merupakan kartu akses penggunaan angkutan umum terpadu Jak-Linko. Banyak orang yang kecewa karena Jak Lingko Armada tidak menawarkan kartu akses atau kartu yang bisa dibeli oleh mereka yang tidak memiliki kartu pintar. Lebih lanjut, hasil penelitian menunjukkan bahwa peneliti menemukan bahwa hanya ada dua kartu yang dapat mengakses atau menggunakan transportasi umum terintegrasi: Kartu Jak Linko dan Kartu Transjakarta mengungkapkan apa yang ditemukannya. Ini adalah kekurangan kartu yang sangat penting. Transportasi Umum Jak-Lingko memerlukan penggunaan kartu pintar, namun metode pembayaran kartu pintar kurang optimal. (Ramadhan and Buchori, 2018)

Kolaborasi

Dalam beberapa dekade terakhir, bentuk-bentuk baru tata kelola telah muncul untuk menggantikan model administratif dalam pengembangan dan implementasi kebijakan. Tata kelola kolaboratif menyatukan pemangku kepentingan publik dan swasta dalam forum bersama dengan otoritas publik untuk berpartisipasi dalam pengambilan keputusan konsensus. Penerapan angkutan umum terpadu juga melibatkan banyak pemangku kepentingan, termasuk pemerintah, sektor swasta, dan masyarakat lokal. Terkait dengan proses penyelenggaraan angkutan umum terpadu khususnya Jakrinko, juga terdapat kerja sama pemerintah yang melibatkan pemerintah, swasta, dan masyarakat setempat dalam pelaksanaan program Jakrinko. Pemerintah adalah pembuat kebijakan dan pegawai negeri. Dalam hal ini, pemerintah harus mampu berperan sebagai pengambil kebijakan yang bertanggung jawab, sehingga senantiasa memantau proses kebijakan yang dikeluarkannya. Program penyelenggaraan angkutan umum terpadu Jak Lingko juga merupakan bagian dari pedoman yang dikeluarkan pemerintah. Pemerintah memantau dan mengawasi proses pelaksanaan program Jak Lingko. Dalam hal ini pemerintah yang terlibat dalam angkutan umum adalah PT. TransJakarta selaku operator Jak Lingko dan TransJakarta melakukan pengelolaan rute, pembayaran dan pendataan penumpang serta memonitor rute, pembayaran dan armada yang mengoperasikan. Selanjutnya, Dinas Perhubungan dan, khususnya Jaklin Col Lintas JAK77 Jembatan Hitam-Tanjung Priok, berada di wilayah pantauan Jalur Lalu Lintas Jakarta Utara yang bertugas untuk transportasi, sehingga Lalu Lintas Jakarta Utara Tube juga sama. Pengawasan dan pemantauan serta pengendalian terhadap peraturan yang ada yang ditetapkan dengan undang-undang, peraturan daerah, peraturan menteri, peraturan pemerintah, standar pelayanan minimal operator dan standar operasional prosedur operator. Riset yang dilakukan peneliti mengungkap adanya kerja sama nasional antara Kementerian Perhubungan dengan operator atau PT. TransJakarta. Kerjasama dengan dilakukan oleh Subbagian Transportasi dan PT. TransJakarta akan memperkuat sinergi antar pemerintah melalui keberhasilan

implementasi program penyelenggaraan angkutan umum terpadu di Jak Linko. Salah satu luaran kerja sama tersebut adalah terlaksananya kajian pembukaan jalur baru di Jak Lingko. Kerja sama yang dilakukan pemerintah selalu melibatkan pihak swasta. Pelayanan angkutan umum yang diprakarsai atau dikeluarkan oleh kebijakan pemerintah tidak dapat dilaksanakan oleh pemerintah sendiri tanpa dukungan atau keterlibatan pihak swasta. Jak Lingko Dalam melaksanakan program angkutan umum terpadu, pemerintah juga melibatkan pihak swasta dalam pengadaan armada Jak Lingko yang dapat beroperasi. Swasta terdiri dari koperasi angkutan umum yang sudah menjadi operator angkutan umum sebelum kedatangan Jak Lingko. Koperasi swasta yang ikut serta di wilayah Jakarta Utara berjumlah orang, antara lain Koperasi Budi Luhul dan Koperasi Wahana Karpika. Jak-Lingko atau hadirnya armada Jak-Lingko dari beberapa koperasi peserta PT. Transjakarta menjadi operator merupakan suatu keuntungan bagi pemerintah dan operator. Karena menggunakan armada dan supir yang ada berarti pemerintah tidak memerlukan untuk mencari armada dan supir yang dibutuhkan. Masyarakat selalu hadir dalam program dan kebijakan yang dikeluarkan pemerintah. Karena pada kenyataannya kebijakan yang dikeluarkan pemerintah adalah untuk kesejahteraan masyarakat dan tujuannya adalah kepuasan masyarakat. Jak-Lingko Transportasi umum yang lengkap tersedia bagi masyarakat setempat. Tujuan keberadaan Jak Lingko adalah untuk memperlancar mobilitas masyarakat dan menyediakan transportasi umum yang efisien, nyaman, aman dan terjangkau. Berkat JACLINCO, angkutan umum akan bisa langsung mengakses dan hadir di tempat tinggal masyarakat sehingga menyulitkan masyarakat untuk beraktivitas sehari-hari. Dengan partisipasi orang, pemerintah dapat memutuskan berhasil atau tidaknya program yang dilaksanakan Karena antusiasme masyarakat Jak Lingko Keberhasilan pelaksanaan program Berkat banyak pihak Jak Lingko khususnya jalur pemanfaatan JAK77 Jembatan Hitam – Tanjung Priok. Dari hasil penelitian yang dilakukan terlihat bahwa peran masyarakat sangat penting karena semua program kebijakan yang dikeluarkan pemerintah hanya ditujukan untuk kepuasan masyarakat.

Kerangka Konseptual



Gambar 1 : Kerangka Konseptual

Berdasarkan Gambar kerangka konseptual di atas, maka: dapat di simpulkan regulasi dari pemerintah sangat berpengaruh terhadap harga yang ditetapkan untuk memudahkan mobilitas Masyarakat.

KESIMPULAN

Untuk mencapai keadilan sosial dalam sistem transportasi terpadu maka kebutuhan dan kemampuan dasar, fungsi dan pilihan harus menjadi perhatian utama. Hal ini bertujuan untuk menciptakan kehidupan sosial yang lebih baik. Hasil pengklasifikasian enam indikator pendekatan kapabilitas menunjukkan bahwa prinsip keadilan sosial terpenuhi dalam transformasi sistem transportasi umum Jakarta. Meski masih dalam proses pengembangan, integrasi sistem transportasi umum Jakarta mengutamakan aksesibilitas dan kenyamanan bagi pengguna transportasi umum. Halte dan stasiun bus direvitalisasi demi kenyamanan pengguna. Sementara integrasi KRL, MRT, LRT, dan TJ dilakukan untuk memudahkan aksesibilitas. Terlepas dari indikator pendekatan kapasitas yang dapat dikatakan terpenuhi dengan baik pada sistem transportasi terpadu Jakarta, penggunaan transportasi massal masih belum optimal. Meski demikian, tidak semua orang memiliki akses terhadap aplikasi yang membutuhkan internet, sehingga permasalahan keterjangkauan akses terhadap aplikasi pembayaran terintegrasi terus memerlukan perhatian. (Sutandi A. Caroline, 2015)

Akibat tidak tersedianya armada Jak Lingko khususnya jalur JAK77, masyarakat harus menunggu cukup lama hingga armada Jak Lingko tiba untuk menjemput penumpang. Kedepannya diharapkan pemerintah memperhatikan hal ini agar Jak Lingko kedepannya dapat lebih cepat menjemput penumpang dan penumpang tidak perlu berhenti dalam jangka waktu yang lama. Meskipun metode pembayaran kartu pintar di sudah bagus, namun masih terdapat kendala khususnya pada Jak Rinco rute JAK77. Pasalnya, tidak semua kartu elektronik bisa digunakan untuk perjalanan dengan angkutan Jakulinco ini. Namun kartu yang tersedia hanya dua yaitu Kartu Jak Lingko. Dan pemerintah juga perlu memikirkan hal itu. Alat transportasi ini tidak hanya dinikmati oleh warga DKI Jakarta, saja, sehingga harus diperhatikan agar masyarakat yang tidak memiliki kartu elektronik namun membutuhkannya dapat membelinya. Untuk mengendarai Jak Lingko. Walaupun lokasi halte dapat dikatakan baik karena pengemudi armada Jak Lingko mematuhi standar pelayanan minimal yang ditetapkan oleh perusahaan pengelola, namun masih terdapat kendala. tetap berada di pinggir jalan, dengan pengguna memblokir lalu lintas lain, yang seringkali menyebabkan kemacetan lalu lintas. Pemprov DKI Jakarta diharapkan memperhatikan hal ini karena sangat penting dari sudut pandang kenyamanan dan keselamatan penumpang saat naik dan turun dari Jakarta Integrated Transport. Drop off point Armada Jaku Linko atau pemberhentian akhir masih kurang sesuai karena hanya sekedar tempat parkir dan merepotkan penumpang yang turun dari hingga akhir pemberhentian. Diharapkan pemerintah dapat memberikan inovasi untuk lebih menyempurnakan TPA dan menjadikan lebih seperti mini terminal modern.

DAFTAR PUSTAKA

- Andika, E. (2018) 'Optimalisasi PP Nomor 8 Tahun 2011: Studi di Pelabuhan Panjang Bakauheni Lampung dalam Mendukung Biaya Logistik', *Warta Penelitian Perhubungan*, 30(1), p. 13. Available at: <https://doi.org/10.25104/warlit.v30i1.633>.
- Chandra, A. (2013) 'Analisis Kinerja Distribusi Logistik Pada Pasokan Barang Dari Pusat Distribusi Ke Gerai Indomaret Di Kota Semarang', *Fakultas Ekonomika Dan Bisnis Universitas Diponegoro Semarang* [Preprint].
- Irpan, T., Sony, I. and Sarinah (2016) 'Kajian Peningkatan Peranan Transportasi Multimoda dalam Mewujudka Visi Logistik Indonesia 2025', *Jurnal Manajemen Bisnis Transportasi dan Logistik*, 3(1), pp. 69–84.
- Ninvika, D.H. *et al.* (2024) 'INTEGRASI TRANSPORTASI PUBLIK BERKELANJUTAN DI', (March).
- Ode, S. and Mote, M.K. (2023) 'Implementasi transportasi terintegrasi di perkotaan', 14(3), pp. 337–343.
- Rakhmatulloh, A.R., Intan, D. and Dewi, K. (2022) 'INTEGRASI ANTAR TRANSPORTASI

- UMUM DI KOTA SEMARANG’. Available at: <https://doi.org/10.14710/jpk.10.1.36-46>.
- Ramadhan, G.R. and Buchori, I. (2018) ‘Strategi Integrasi Sistem Transportasi Umum Dalam Menunjang Pariwisata Kota Yogyakarta’, *Jurnal Pengembangan Kota*, 6(1), p. 84. Available at: <https://doi.org/10.14710/jpk.6.1.84-95>.
- Rosyid, A. *et al.* (2021) ‘Integrasi Transportasi Publik Dalam Mendukung Pembangunan Daerah’, *eMobility | Sustainable Mobility Transportasi Publik dan Teknologi GIS mendukung peningkatan Pembangunan Daerah*, (December), pp. 8–38.
- Sitorus, A.M.H. (2022) ‘Sistem Transportasi Terintegrasi di DKI Jakarta: Analisis Transformasi Berkeadilan Sosial’, *Jurnal Sosiologi Andalas*, 8(1), pp. 31–41. Available at: <https://doi.org/10.25077/jsa.8.1.31-41.2022>.
- Sutandi A.Caroline (2015) ‘Pentingnya Transportasi Umum Untuk Kepentingan Publik’, *Jurnal Administrasi Publik*, 12(1), pp. 19–34. Available at: https://www.google.com/search?q=sustainable+city+planning&tbm=isch&tbo=u&source=univ&sa=X&ei=2l_0UoiNJ4Pok.