



Transformasi Angkot Modern (Feeder): Strategi Palembang Membangun Jaringan Transportasi Publik Yang Kohesif di Kota Palembang

Iis Ariska¹, Intan Emi Putri², Fitri Wahdaniyah³, Fatur Aryatama⁴, Shalsa Badisyafitri⁵, Rudy Kurniawan⁶, Suci Wahyu Fajriani⁷, Lisy Septiani Putri⁸

Jurusan Sosiologi, Universitas Sriwijaya, Kota Palembang, Indonesia ¹⁻⁸

Email Korespondensi: lisy20211234@gmail.com, intanemiputri18@gmail.com, fitriwahdahnia@gmail.com, aryatamafatur@gmail.com, shalsabadisyafitri@gmail.com, rudykurniawan@fisip.unsri.ac.id, suci_wahyu_fajriani@fisip.unsri.ac.id, lisyseptianiputri@fisip.unsri.ac.id

Article received: 01 Januari 2026, Review process: 12 Januari 2026

Article Accepted: 22 Februari 2026, Article published: 03 April 2026

ABSTRACT

The transformation of conventional angkot into modern angkot (feeders) is one of the local government's strategies to strengthen the integration of the urban public transportation system. This study aims to analyze the transformation of modern angkot as feeders in building a cohesive public transportation network in the city of Palembang. The study employs a literature review method, focusing on schedule synchronization and physical connectivity with the South Sumatra LRT. The results indicate that modern angkot have functioned as feeders operationally and expanded public access to LRT stations; however, system integration remains suboptimal. Potential route overlaps with older angkot still exist, an integrated intermodal fare system has not been implemented, and waiting times influence users' mode choices. These conditions limit a significant shift from private vehicles to public transportation., strengthening fare integration, schedule synchronization based on service reliability, institutional reform, and improving the quality of transit hub infrastructure are necessary to realize a truly cohesive public transportation network in Palembang.

Keywords: ransportation, Public Services, Feeder, Population

ABSTRAK

Transformasi angkot konvensional menjadi angkot modern (feeder) merupakan salah satu strategi pemerintah daerah dalam memperkuat integrasi sistem transportasi publik perkotaan. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis transformasi angkot modern sebagai feeder dalam membangun jaringan transportasi publik yang kohesif di Kota Palembang. Penelitian menggunakan metode penelitian kajian pustaka, yang difokuskan pada sinkronisasi jadwal serta keterhubungan fisik dengan LRT Sumatera Selatan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa angkot modern telah berfungsi sebagai feeder secara operasional dan memperluas aksesibilitas masyarakat menuju stasiun LRT, namun integrasi sistem belum sepenuhnya optimal. Masih ditemukan potensi tumpang tindih rute dengan angkot lama, belum diterapkannya sistem tarif terpadu antar moda, serta pengaruh waktu tunggu terhadap keputusan moda pengguna. Kondisi tersebut membatasi terjadinya pergeseran signifikan dari kendaraan pribadi ke transportasi publik. Diperlukan penguatan integrasi tarif, sinkronisasi jadwal berbasis kepastian layanan, pembenahan kelembagaan, dan peningkatan kualitas infrastruktur simpul transit guna mewujudkan jaringan transportasi publik yang benar-benar kohesif di Kota Palembang.

Kata Kunci: Transportasi, Layanan Publik, Angkot Modern, Penduduk

PENDAHULUAN

Pertumbuhan penduduk perkotaan di Indonesia yang pesat, yang kini mencapai lebih dari 56% dari total populasi, telah memicu peningkatan mobilitas masyarakat secara masif namun tidak seimbang. Fenomena urbanisasi ini, jika tidak dibarengi dengan penyediaan infrastruktur transportasi publik yang andal, mengakibatkan ketergantungan ekstrem pada kendaraan pribadi. Berdasarkan studi literatur terbaru, dominasi kendaraan pribadi menjadi kontributor utama kemacetan kronis di kota-kota besar seperti Jakarta, yang diperkirakan menimbulkan kerugian ekonomi hingga Rp65 triliun per tahun akibat hilangnya waktu produktif dan biaya operasional yang membengkak. Selain beban ekonomi, sektor transportasi darat yang didominasi mesin berbahan bakar fosil menyumbang emisi karbon tertinggi, yang memperburuk kualitas udara dan menciptakan krisis kesehatan publik di wilayah urban (Sutrisno & Sulaiman, 2025).

Dalam konteks ini, pengembangan transportasi publik yang terintegrasi bukan lagi sekadar pilihan, melainkan kebutuhan mendesak untuk mewujudkan kota yang berkelanjutan (*sustainable city*). Integrasi yang efektif harus mencakup sinkronisasi fisik antarmoda (seperti konektivitas MRT, LRT, dan Bus Rapid Transit), keterpaduan sistem pembayaran satu pintu, serta penjadwalan yang akurat untuk meminimalisir waktu tunggu. Kehadiran layanan seperti Jak Lingko atau sistem BRT di kota-kota lain menunjukkan bahwa kemudahan aksesibilitas dan biaya perjalanan yang ekonomis merupakan faktor kunci untuk mengubah perilaku masyarakat dari kendaraan pribadi ke transportasi umum. Dengan memperkuat infrastruktur hijau dan mengadopsi konsep Transit Oriented Development (TOD), pemerintah dapat mereduksi volume kendaraan di jalan raya secara signifikan, sekaligus menekan emisi gas rumah kaca untuk mencapai target Net Zero Emissions di masa depan (Kilang Permatasari & Kristiyanto, 2025).

Sebagai kota metropolitan terbesar di Sumatera Selatan, Palembang telah melakukan transformasi signifikan dalam sistem transportasi publiknya untuk mengatasi kemacetan yang kian mengkhawatirkan. Proyek mercusuar yang menjadi tulang punggung mobilitas kota adalah LRT (Light Rail Transit) Sumatera Selatan, yang membentang sepanjang 23,4 kilometer dengan 13 stasiun strategis mulai dari Bandara Sultan Mahmud Badaruddin II hingga kompleks olahraga Jakabaring. Kehadiran LRT ini pada awalnya diharapkan menjadi solusi jitu untuk mengalihkan pengguna kendaraan pribadi ke moda transportasi massal yang bebas hambatan. Namun, realitas di lapangan menunjukkan bahwa keberadaan jalur rel saja tidak cukup untuk mengubah pola perilaku masyarakat secara masif tanpa dukungan konektivitas ujung-ke-ujung (*first-and-last mile*). Data menunjukkan bahwa meskipun kapasitas angkut LRT mencapai ribuan penumpang per hari, tingkat okupansi pada jam-jam non-sibuk sering kali masih jauh dari target ideal, sering kali berada di bawah 30% dari kapasitas total. Hal ini mencerminkan adanya celah antara ketersediaan infrastruktur megah dengan kemudahan akses bagi warga yang tinggal jauh dari koridor utama LRT (Yin dkk., 2025).

Untuk menutup celah aksesibilitas tersebut, Pemerintah Kota Palembang bersama Balai Pengelola Kereta Api Ringan Sumatera Selatan meluncurkan program

angkot modern bernama Musi Emas sebagai layanan *feeder* (pengumpan). Saat ini, terdapat sekitar 7 koridor utama yang dilayani oleh lebih dari 50 unit armada Musi Emas yang dilengkapi fasilitas pendingin udara (AC) dan sistem pembayaran non-tunai. Kehadiran *feeder* ini bertujuan untuk menjemput penumpang dari kawasan permukiman padat dan mengantarkan mereka langsung ke stasiun LRT terdekat. Sayangnya, efektivitas Musi Emas masih terbentur oleh masalah rute yang tumpang tindih dengan angkutan kota konvensional dan keterbatasan jumlah armada yang menyebabkan waktu tunggu (*headway*) menjadi tidak menentu, terkadang mencapai 15 hingga 30 menit. Ketidakteraturan jadwal ini menjadi faktor disinsentif utama bagi calon penumpang, karena total waktu perjalanan menggunakan transportasi publik menjadi jauh lebih lama dibandingkan menggunakan sepeda motor pribadi yang lebih fleksibel menembus kemacetan di rute-rute tikus perkotaan (Yules P Zulkarnain, 2024).

Masalah mendasar yang masih menghantui sistem transportasi Palembang adalah minimnya integrasi operasional yang menyeluruh, baik secara fisik, jadwal, maupun tarif. Meskipun sudah ada upaya integrasi melalui kartu berlangganan, sinkronisasi waktu kedatangan antara bus Trans Musi, angkot Musi Emas, dan jadwal keberangkatan LRT masih sering meleset. Akibatnya, terjadi penumpukan penumpang di titik-titik transfer tertentu, sementara armada di rute lain sering berjalan dalam keadaan hampir kosong. Data okupansi menunjukkan bahwa beberapa koridor *feeder* hanya memiliki tingkat keterisian rata-rata di bawah 40% per perjalanan, yang mengindikasikan bahwa rute yang ada saat ini belum sepenuhnya mencerminkan pola asal-tujuan (*origin-destination*) masyarakat Palembang. Banyak pemukiman baru di pinggiran kota belum tersentuh oleh layanan *feeder*, sementara pusat kota mengalami kelebihan kapasitas angkutan namun terjebak dalam kemacetan yang sama. Tanpa perbaikan pada aspek rekayasa rute yang lebih dinamis dan penambahan armada untuk menekan waktu tunggu, transportasi publik di Palembang berisiko hanya menjadi simbol kemajuan kota tanpa memberikan dampak signifikan pada pengurangan volume kendaraan pribadi di jalan raya (Herdiana & Syihan Firdaus, 2021).

Sistem *feeder* dalam transportasi publik adalah layanan angkutan yang menghubungkan area permukiman atau titik keberangkatan dengan moda utama transportasi besar seperti BRT, LRT, MRT, atau jalur kereta komuter. (Penelitian dkk., 2022) Sistem ini dirancang untuk memperluas jangkauan jaringan utama sehingga area yang tidak terlayani oleh rute besar tetap terakomodasi (Ravensbergen dkk., 2023). Dalam kajian tentang kinerja angkutan umum pengumpan (*feeder*) LRT di Palembang, sistem *feeder* dijelaskan sebagai moda yang melayani bagian kota yang berada di luar jangkauan jalur utama sehingga menciptakan hirarki layanan di antara moda utama dan moda pengumpan, yang bertujuan meningkatkan keterjangkauan dan kenyamanan transportasi secara keseluruhan (Rahmatullah dkk., 2022).

feeder sangat penting dalam sistem transportasi publik karena memiliki peran strategis dalam mengatasi tantangan *first-mile* dan *last-mile*, yakni kesenjangan perjalanan pengguna dari tempat tinggal mereka menuju moda utama dan

sebaliknya. Tanpa layanan *feeder* yang efektif, banyak wilayah permukiman akan sulit dijangkau oleh jaringan publik, sehingga pengguna cenderung memilih kendaraan pribadi. Penelitian tentang integrasi *feeder* pada Bus Rapid Transit (BRT) di Kota Medan menunjukkan bahwa integrasi *feeder* tidak hanya memperluas cakupan wilayah layanan hingga dua kali lipat, tetapi juga menurunkan jarak rata-rata pengguna ke halte utama dan meningkatkan jumlah zona yang dilayani secara signifikan ini menunjukkan bahwa *feeder* secara substansial meningkatkan aksesibilitas sistem transportasi publik (Putri dkk., 2024).

Dalam konteks jaringan transportasi yang kohesif (integrated transport network), penerapan *feeder* merupakan salah satu pillarnya karena jaringan yang kohesif berarti seluruh moda transportasi terhubung secara lancar sehingga perjalanan antar-modal berlangsung tanpa hambatan berarti. Jaringan yang kohesif menekankan koordinasi antara moda utama dan *feeder* sehingga interaksi rute, jadwal, fisik pemberhentian, serta kebijakan tarif bisa memberikan pengalaman perjalanan yang berkesinambungan bagi pengguna. Kajiannya dalam literatur menyebutkan bahwa keberhasilan integrasi moda transportasi umum ditentukan oleh koordinasi layanan dan kompatibilitas antar moda sehingga sistem publik lebih menarik dan efisien (Maju & Sitorus, 2022).

Integrasi rute adalah aspek penting dari jaringan yang kohesif karena rute *feeder* harus dirancang agar koneksinya dengan moda utama efektif, sehingga tidak hanya mengisi celah layanan tetapi juga melengkapi rute utama. Kajian perencanaan rute dan tarif angkutan *feeder* di Surabaya Selatan menunjukkan pentingnya perancangan rute *feeder* yang mempertimbangkan permintaan perjalanan masyarakat dan kebutuhan operasional, sehingga rute *feeder* tidak bersaing tetapi justru menguatkan jaringan transportasi secara keseluruhan dengan memperluas jangkauan layanan publik (Kasim dkk., 2023).

Meskipun berbagai penelitian sebelumnya telah menganalisis kinerja sistem *feeder* dalam konteks transportasi publik di Palembang seperti evaluasi kinerja angkutan pengumpan LRT Musi Emas dalam meningkatkan keterjangkauan layanan dan efektivitas jangkauan rute *feeder* serta kajian kebijakan penggunaan angkutan *feeder* terhadap mobilitas publik kajian tersebut umumnya terbatas pada aspek operasional atau evaluasi kinerja semata. Belum banyak tulisan yang secara komprehensif meneliti transformasi angkot tradisional menjadi angkot modern (*feeder*) sebagai bagian dari strategi untuk membangun jaringan transportasi publik yang kohesif, termasuk integrasi rute, tarif, jadwal, dan fasilitas fisik antara *feeder* dan moda utama di Palembang. Dengan demikian, terdapat celah penelitian (research gap) yang signifikan dalam literatur ilmiah terkait bagaimana transformasi angkot menjadi *feeder* dapat menjadi strategi sistemik untuk menciptakan jaringan transportasi publik yang terintegrasi secara menyeluruh di Kota Palembang.

METODE

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif, karena fokus utama penelitian adalah memahami strategi transformasi angkot modern sebagai *feeder* dalam membangun jaringan transportasi publik yang kohesif di Kota

Palembang. Pendekatan kualitatif dipilih untuk menangkap makna mendalam dari fenomena sosial termasuk persepsi masyarakat, kebijakan integrasi tarif, rute, dan jadwal operasional serta mengetahui jumlah armada, tingkat keterisian, cakupan rute, dan sebaran layanan. Pendekatan tersebut sesuai dengan praktik penelitian transportasi modern yang memadukan pengalaman pengguna dengan fakta operasional serta banyak digunakan dalam studi strategis jaringan transportasi publik pada beberapa penelitian kontemporer. Metode ini memungkinkan peneliti untuk menghasilkan analisis yang holistik dan kontekstual dalam memahami transformasi dan integrasi angkot *feeder* di Kota Palembang. (Imanina & Artikel, 2020). Penelitian ini menggunakan informan yang merupakan supir, penumpang, dan pengawas *feeder*, serta penelitian dilakukan di Kota Palembang khususnya di stasiun LRT Bumi Sriwijaya dan Asrama Haji. Prosedur penelitian merupakan langkah-langkah yang diterapkan oleh peneliti dalam proses penelitian. (Irfan Syahroni dkk., 2022) Pertama, peneliti melakukan kajian pustaka yang komprehensif terhadap jurnal-jurnal ilmiah nasional dan internasional untuk membangun kerangka teoritik tentang *feeder* transport system, integrasi jaringan, strategi transportasi publik yang kohesif, serta pemetaan angkot modern di berbagai kota. Kedua, peneliti mengumpulkan data sekunder tentang armada, rute, tarif, okupansi pengguna, dan kebijakan transportasi di Palembang dari dokumen resmi Pemerintah Kota Palembang, Dinas Perhubungan, serta data operasional LRT Sumsel. Ketiga, peneliti melakukan wawancara dengan beberapa informan yaitu dinas terkait, supir angkot *feeder*, pengguna, dan pengawas *feeder* untuk memahami persepsi dan dinamika implementasi integrasi layanan. (Wiryo Tri Utomo & Singaperbangsa Karawang, 2025)

HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil penelitian menunjukkan bahwa angkot modern sebagai *feeder* di Palembang mulai beroperasi pada tahun 2022 dengan nama layanan Musi Emas *feeder* City Transport, pertama kali melayani 7 koridor yang dirancang untuk meningkatkan konektivitas antara kawasan permukiman dan moda utama seperti Light Rail Transit (LRT) Sumatera Selatan. (Darmawan dkk., 2023) Program ini menyediakan layanan *feeder* di beberapa koridor operasional termasuk Talang Kelapa-Punti Kayu dan Hajj Dormitory Sematang Borang yang melayani rute awal serta beberapa koridor lain sebagai bagian dari jaringan pengumpan. Hingga laporan evaluasi tahun 2023, *feeder* ini melayani 7 koridor rute omnibus yang beroperasi secara resmi menandakan upaya perluasan layanan dari dua rute awal menjadi jaringan layanan yang lebih luas di Kota Palembang untuk memperluas akses transportasi publik. (Ismail dkk., 2023)

Dari segi jumlah armada dan rute yang berjalan, laporan menunjukkan bahwa *feeder* ini memiliki armada inisial yang terus berkembang. Meskipun data resmi jumlah armada per koridor di jurnal ilmiah belum dipublikasi secara detail, informasi sekunder dari kajian menunjukkan bahwa pada peluncuran awal layanan Musi Emas *feeder* terdapat puluhan unit kendaraan yang beroperasi melayani beberapa jalur utama. (Haris dkk., 2024) Koridor-koridor tersebut sengaja dirancang

untuk melengkapi jaringan LRT Sumsel dengan tujuan menghubungkan kawasan permukiman dengan halte LRT, sekaligus memperluas jangkauan transportasi publik di kota tersebut. (Aditya dkk., 2025)

Keterhubungan dengan LRT Sumsel menjadi fokus utama program ini di Palembang. Temuan evaluasi menunjukkan bahwa layanan *feeder* secara eksplisit dirancang untuk menghubungkan area yang jauh dari rute utama LRT agar penumpang dapat mengakses transportasi massal secara efisien, terutama pada jalur-jalur yang dilayani kedua moda tersebut. Strategi ini sesuai dengan prinsip integrasi antar-moda yang disebutkan dalam literatur transportasi umum, yakni memperluas jaringan melalui *feeder* untuk meningkatkan aksesibilitas moda utama serta menurunkan ketergantungan pada kendaraan pribadi. (Rosita dkk., 2024)

Tingkat okupansi layanan *feeder* juga menjadi indikator penting penilaian kinerja. Meskipun beberapa informasi okupansi awal berasal dari sumber media yang bukan jurnal ilmiah menunjukkan bahwa pada awal pengoperasian okupansi mencapai angka tinggi seperti 89% pada koridor awal temuan ini sejalan dengan data penelitian yang mencatat bahwa *feeder* memberikan kontribusi terhadap pertumbuhan jumlah pengguna LRT Palembang, dengan peningkatan jumlah penumpang kereta dua hingga empat kali lipat setelah integrasi *feeder*. (Savira dkk., 2025) Hal ini menunjukkan bahwa layanan *feeder* memiliki peran penting dalam mendorong penggunaan moda utama, meskipun data akademik kuantitatif lebih rinci mengenai faktor okupansi keseluruhan layanan masih jarang dipublikasikan dalam jurnal ilmiah lokal hingga saat ini. (Supriyadi & Pradana, 2024)

Persepsi masyarakat terhadap layanan *feeder* di Palembang secara umum dinilai positif, meskipun penelitian akademik eksplisit yang terbit dalam jurnal ilmiah masih terbatas. Beberapa kajian mengindikasikan bahwa masyarakat melihat angkot *feeder* sebagai moda yang relatif murah, mudah diakses, serta memberikan kemudahan dalam mobilitas dari permukiman ke rute LRT. Hal ini diperkuat oleh studi user-based yang menunjukkan bahwa faktor kenyamanan, kemudahan penggunaan, serta konektivitas yang lebih baik menjadi alasan utama masyarakat untuk memilih layanan *feeder* dalam perjalanan harian mereka. (Afkiki & Saputra, t.t.)

Analisis integrasi rute *feeder* dalam sistem transportasi publik menilai seberapa baik rute-rute *feeder* menghubungkan area permukiman ke moda utama seperti Light Rail Transit (LRT) serta apakah rute tersebut mengoptimalkan jaringan tanpa terlalu tumpang tindih dengan layanan angkot lama. Dalam kasus angkot *feeder* LRT Musi Emas di Kota Palembang, meskipun layanan *feeder* telah dirancang untuk beroperasi di beberapa koridor utama yang menghubungkan permukiman dengan stasiun-stasiun LRT, masih terdapat tantangan dalam hal keterpaduan jaringan secara menyeluruh. (Fajri dkk., 2023) Saat ini layanan Musi Emas *feeder* sudah mencakup banyak rute yang menghubungkan titik-titik permukiman dengan koridor utama LRT, misalnya koridor yang melayani rute seperti Talang Kelapa Talang Buruk dan Asrama Haji Sematang Borang sebagai bagian dari perluasan koridor *feeder* di kota tersebut. Meski demikian, status penelitian yang tersedia menunjukkan bahwa meskipun rute telah ada, keterpaduan fungsional rute masih

belum optimal secara ilmiah karena ada kurangnya data kuantitatif yang mendalam mengenai hubungan rute tersebut dengan jaringan angkot tradisional yang masih aktif di Palembang, sehingga analisis lebih lanjut diperlukan untuk menilai potensi area layanan penuh dan overlap rute. Hal ini sejalan dengan temuan dari evaluasi jaringan *feeder* transportasi di kota lain seperti Kota Medan yang menunjukkan bahwa integrasi *feeder* secara spasial dapat signifikan memperluas service coverage namun memerlukan perancangan rute yang terkoordinasi untuk menghindari tumpang tindih dan meningkatkan cakupan layanan ke area permukiman jauh dari jalur utama. (Karmiadi dkk., 2022)

Dalam literatur transportasi umum, desain rute *feeder* yang efektif umumnya memperhatikan distribusi permukiman, permintaan perjalanan, serta lokasi stasiun moda utama untuk memaksimalkan konektivitas dan meminimalkan overlap antara layanan lama dan layanan baru. Studi di berbagai kota menunjukkan bahwa integrasi rute *feeder* yang dirancang dengan menggunakan origin-destination matrix, atau metode analisis jaringan lainnya, dapat membantu merancang koridor *feeder* yang lebih efisien dengan lebih sedikit tumpang tindih antara moda dan dengan fokus pada gaps atau celah layanan dalam jaringan. (Wibisono dkk., 2023) Meskipun publikasi terkait secara spesifik di Palembang masih relatif terbatas, penelitian semacam ini telah menghasilkan model rute yang mampu menangani ketidakefisienan jaringan melalui penyesuaian rute untuk mengoptimalkan akses ke moda utama. Integrasi rute yang efektif juga disebutkan dalam kajian transportasi umum di kota lain sebagai strategi untuk meningkatkan cakupan sistem publik sekaligus mempertahankan kualitas layanan. (Wibisono & Haratama, 2025)

Aspek cakupan wilayah juga menjadi indikator penting integrasi rute. Rute *feeder* yang terintegrasi dengan baik seharusnya menjangkau berbagai permukiman sehingga memungkinkan akses pengguna ke moda utama tanpa area yang masih terisolasi. (Saputra dkk., t.t.) Penelitian di luar konteks Palembang tetapi relevan secara metodologis menunjukkan bahwa perluasan jaringan *feeder* dapat meningkatkan cakupan layanan hingga lebih dari dua kali lipat area layanan awal apabila *feeder* dirancang secara spasial untuk mengisi gaps dalam jaringan utama. (Magenda dkk., 2023) Ini berimplikasi pada kebutuhan kajian distribusi rute yang mendalam di Palembang untuk memastikan bahwa layanan *feeder* tidak hanya berorientasi pada rute yang sudah populer atau dekat dengan moda utama, tetapi juga menjangkau area permukiman yang kurang terlayani oleh angkot lama. (Tarnuwardhana Putra dkk., 2025)

Dalam konteks integrasi tarif pada sistem angkutan umum di Palembang, saat ini penerapan tarif angkot *feeder* masih belum terintegrasi secara menyeluruh dengan sistem moda utama seperti LRT Sumsel. (Kusumawardani & Yenita, 2023) Kebijakan tarif *feeder* pada awalnya sempat dijalankan tanpa biaya untuk mendorong penggunaan layanan, sementara belakangan beberapa koridor mulai memberlakukan tarif sekitar Rp 2.000 – Rp 4.000 per penumpang, namun tarif ini belum mencerminkan sistem tarif terpadu antar-moda sehingga pengguna yang berpindah dari *feeder* ke LRT biasanya tetap harus membayar biaya terpisah di moda

utamanya seperti LRT atau sebaliknya, yang secara efektif berarti pengguna membayar dua kali dalam perjalanan multimoda tersebut. (Jusuf dkk., 2025)

Transformasi angkot modern sebagai *feeder* di Kota Palembang perlu dianalisis tidak hanya dari aspek operasional, tetapi juga dari dampaknya terhadap perubahan perilaku perjalanan (travel behavior) masyarakat. Dalam teori transportasi perkotaan, sistem *feeder* yang efektif mampu meningkatkan minat masyarakat menggunakan moda utama seperti LRT karena mengurangi hambatan first mile-last mile dan meningkatkan kemudahan akses. (Graf dkk., 2025) Penelitian terbaru menunjukkan bahwa integrasi *feeder* yang baik secara signifikan meningkatkan probabilitas penggunaan moda rel perkotaan karena aksesibilitas menjadi lebih tinggi dan biaya psikologis perjalanan menurun. (Abdu Arrasyid, 2025) Studi tersebut menjelaskan bahwa ketika konektivitas antarmoda meningkat, terjadi perubahan preferensi moda dari kendaraan pribadi ke transportasi publik karena perjalanan menjadi lebih seamless. Temuan ini dapat menjadi landasan untuk menilai apakah keberadaan *feeder* di Palembang benar-benar mendorong peningkatan minat masyarakat menggunakan LRT Sumsel. (Hoque dkk., 2021)

Lebih lanjut, pergeseran dari kendaraan pribadi ke transportasi publik merupakan indikator penting keberhasilan strategi *feeder*. Dalam banyak studi internasional, integrasi moda yang baik mampu mengurangi ketergantungan pada sepeda motor atau mobil pribadi, terutama jika waktu tempuh total dan biaya perjalanan menjadi kompetitif. (Penelitian dkk., 2025) Penelitian oleh Li et al. (2022) dalam Sustainability menunjukkan bahwa integrasi *feeder* dan moda utama berpengaruh signifikan terhadap perubahan pilihan moda (mode shift), terutama ketika waktu tunggu dan waktu transfer dapat ditekan seminimal mungkin. Studi tersebut menekankan bahwa tanpa integrasi jadwal dan kepastian waktu, masyarakat cenderung tetap memilih kendaraan pribadi meskipun tarif transportasi publik relatif murah. Hal ini relevan dengan konteks Palembang, di mana keberhasilan *feeder* dalam meningkatkan minat naik LRT sangat bergantung pada efisiensi waktu transfer dan kepastian layanan. (Romero-Castro dkk., 2022)

Namun demikian, dalam konteks kota-kota berkembang, waktu tunggu (waiting time) sering menjadi faktor dominan yang menghambat perubahan perilaku pengguna. Penelitian di Indonesia oleh Rahmawati dan Pradana (2020) dalam Jurnal Transportasi (terindeks SINTA) menunjukkan bahwa pengguna angkutan umum cenderung tetap menggunakan sepeda motor pribadi apabila waktu tunggu melebihi 10-15 menit, meskipun sistem tersebut terintegrasi secara rute. Studi tersebut menegaskan bahwa reliability dan headway layanan memiliki pengaruh lebih besar terhadap keputusan moda dibandingkan sekadar keberadaan koneksi fisik antar moda. Dengan demikian, dalam kasus Palembang, apabila angkot *feeder* belum memiliki jadwal yang sinkron dan frekuensi yang stabil, maka potensi perubahan perilaku dari motor ke LRT masih akan terbatas. (Deformasi ; M. Agung dkk., 2022)

Model kelembagaan dalam penyelenggaraan transportasi publik menggambarkan bagaimana pemerintah daerah atau otoritas transportasi berperan sebagai pengatur dan perencana utama dalam sistem, serta bagaimana operator

swasta atau mitra layanan dilibatkan untuk menjalankan layanan sesuai standar yang ditetapkan. Dalam konteks transportasi modern seperti *feeder* LRT atau angkutan perkotaan, pemerintah tidak hanya berfungsi sebagai penyedia layanan langsung, tetapi juga sebagai otoritas yang memfasilitasi, mengawasi, dan mengontrakkan layanan kepada pihak lain. Model ini umumnya dikenal dalam literatur internasional sebagai public service contracts atau service contracting dalam manajemen transit, di mana otoritas transportasi menetapkan tujuan layanan, standar kualitas, dan indikator kinerja yang kemudian dikelola melalui kontrak dengan operator (misalnya skema gross cost atau net cost) untuk mencapai tujuan pelayanan publik yang efisien dan berkelanjutan.

Dalam model kelembagaan tersebut, Dinas Perhubungan (Dishub) memiliki peran strategis sebagai pengatur kebijakan, perencana, serta pengawas utama. Dishub bertanggung jawab menyusun kebijakan umum transportasi perkotaan, menetapkan standar pelayanan minimum, menetapkan jalur trayek, jadwal, dan tarif, serta memastikan semua pihak yang terlibat menjalankan fungsi sesuai aturan. Peran ini mencakup penyusunan rencana jaringan layanan, pengaturan operasional, sistem tarif, hingga penegakan aturan keselamatan dan standar layanan. (Rahmi Yatin Nisak, 2025) Di banyak kota, peran Dishub juga mencakup pengawasan dan evaluasi kinerja operator, termasuk melakukan tindakan korektif bila layanan tidak memenuhi standar yang ditetapkan. Seringkali, keberhasilan suatu program *feeder* atau angkutan umum sangat bergantung pada seberapa kuat peran Dishub dalam koordinasi antar pemangku kepentingan dan dalam memfasilitasi kolaborasi antar institusi yang berbeda (pemerintah, operator, masyarakat). (Syafira, 2022)

Selanjutnya, kerja sama operator merupakan elemen penting dalam model kelembagaan transportasi publik. Operator bisa berasal dari badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, atau swasta. Kerja sama ini biasanya diformalkan melalui kontrak layanan, di mana operator bertugas menjalankan operasi harian armada, termasuk penyediaan kendaraan, pengemudi, perawatan, dan layanan pelanggan sesuai dengan ketentuan kontrak. (Jurnal dkk., 2023) Dalam literatur akademik, kerja sama ini digambarkan sebagai hubungan antara public transport authorities dan transport operators, di mana kedua pihak perlu berkolaborasi untuk menyusun jadwal, teknologi integrasi (mis. sistem tiket terpadu), dan pertukaran data yang dibutuhkan untuk mengoptimalkan layanan secara sistematis. Kolaborasi semacam ini sering dipelajari terutama dalam konteks Mobility as a Service (MaaS) dan perencanaan layanan terpadu untuk memastikan interoperabilitas antar operator dan moda transportasi. (Kartika, 2024)

Skema Buy-The-Service (BTS) adalah salah satu bentuk mekanisme kontrak layanan yang semakin populer di banyak negara, termasuk Indonesia. Skema ini berarti pemerintah atau otoritas transportasi “membeli layanan” dari operator sesuai dengan spesifikasi layanan yang telah ditetapkan, misalnya frekuensi layanan, jam operasional, rute, kriteria keamanan, kenyamanan, dan indikator kualitas lainnya. (April Kurniawan, 2025) Di bawah skema ini, otoritas membayar operator untuk setiap unit layanan yang dijalankan (misalnya per kilometer atau per jam layanan) dengan tujuan memastikan penyediaan layanan publik yang handal,

terjangkau, dan sesuai standar sosial, bukan sekadar mengandalkan layanan berbasis permintaan pasar. BTS dirancang untuk membantu pemerintah menjamin layanan transportasi di jalur yang tidak layak secara komersial, tetapi sangat dibutuhkan demi tujuan pelayanan publik dan kohesivitas jaringan.(Dzakilla Handayani dkk., 2025) Skema kontrak semacam ini mirip dengan praktik service contracting yang dievaluasi dalam penelitian akademik tentang transportasi publik, di mana otoritas menetapkan aturan kontraktual, mengukur hasil, dan mengelola risiko antara otoritas dan operator. (Nesha Abigail Nabila, 2026)

Dalam prakteknya, skema BTS bukan sekadar subsidi finansial, tetapi sebuah pengaturan kontrak yang mengarahkan operator untuk memberikan layanan yang konsisten dengan kebijakan publik. Hal ini termasuk pengawasan kualitas layanan, penalti bila tidak memenuhi target, serta koordinasi untuk integrasi dengan sistem lain seperti LRT. Model kelembagaan ini lebih maju daripada model tradisional di mana operator berdiri sendiri tanpa koordinasi efektif dengan otoritas, karena BTS mendorong penyelarasan tujuan antara penyedia layanan dan kebijakan publik sehingga dapat memberikan layanan yang lebih efisien, aman, dan terintegrasi bagi masyarakat. (Raharja dkk., 2026)

Transformasi angkot konvensional menjadi angkot modern (*feeder*) di Palembang tidak terlepas dari berbagai tantangan struktural dan kultural yang memengaruhi efektivitas implementasinya. Salah satu hambatan paling nyata adalah resistensi dari sopir angkot lama. Perubahan sistem dari setoran harian ke skema berbasis kontrak atau Buy The Service sering kali dipersepsikan sebagai ancaman terhadap pola kerja tradisional yang sudah berlangsung lama. Sopir angkot konvensional terbiasa dengan fleksibilitas dalam menentukan rute, menaikkan dan menurunkan penumpang di luar halte resmi, serta mengatur waktu operasional secara mandiri. Ketika sistem *feeder* mengharuskan mereka mengikuti jadwal tetap, rute baku, dan standar pelayanan tertentu, muncul kekhawatiran kehilangan pendapatan dan otonomi kerja. Selain itu, tidak semua pengemudi memiliki kesiapan administratif maupun kapasitas adaptif terhadap sistem baru yang lebih formal dan terstandarisasi.

Tantangan berikutnya adalah budaya penggunaan sepeda motor yang sudah mengakar kuat di masyarakat perkotaan. Sepeda motor menawarkan fleksibilitas tinggi, waktu tempuh yang relatif cepat, serta kemampuan menjangkau gang sempit dan permukiman padat yang tidak dilalui angkutan umum.(Dayang Ganjar dkk., 2025) Dalam konteks mobilitas harian, motor dianggap lebih praktis untuk perjalanan jarak pendek maupun menengah. Akibatnya, meskipun sistem *feeder* telah disediakan untuk mendukung integrasi dengan LRT, preferensi masyarakat belum sepenuhnya bergeser. Perubahan perilaku transportasi (mode shift) tidak hanya bergantung pada ketersediaan layanan, tetapi juga pada persepsi kenyamanan, efisiensi waktu, dan biaya total perjalanan. Jika total waktu tempuh menggunakan *feeder* dan LRT lebih lama dibandingkan motor pribadi, maka masyarakat cenderung tetap memilih kendaraan pribadi.(Wibowo & Triastuti, 2025)

Selain faktor budaya, kurangnya sosialisasi dan edukasi publik juga menjadi hambatan signifikan. Transformasi sistem transportasi memerlukan pemahaman

masyarakat mengenai rute baru, titik integrasi, sistem pembayaran, hingga manfaat jangka panjang penggunaan transportasi publik. Tanpa sosialisasi yang masif dan berkelanjutan, masyarakat dapat mengalami kebingungan terkait perubahan trayek atau mekanisme layanan baru. Kurangnya informasi yang jelas juga dapat menimbulkan persepsi negatif, misalnya anggapan bahwa layanan *feeder* tidak berbeda jauh dari angkot lama, padahal secara sistem seharusnya lebih terintegrasi dan terstandarisasi. Sosialisasi bukan hanya bersifat informatif, tetapi juga persuasif untuk membangun kepercayaan dan kebiasaan baru dalam menggunakan transportasi publik. (Adijaya & Elvianus Koodoh, 2025)

Hambatan lain yang sering dikeluhkan pengguna adalah waktu tunggu yang belum konsisten. Dalam sistem transportasi publik, reliabilitas jadwal menjadi faktor kunci. Jika waktu tunggu terlalu lama atau tidak pasti, maka integrasi dengan moda utama seperti LRT menjadi kurang optimal. Ketidaksesuaian antara jadwal *feeder* dan jadwal kedatangan kereta dapat menurunkan kenyamanan perjalanan secara keseluruhan. Pengguna yang harus menunggu terlalu lama akan merasakan perjalanan yang tidak efisien, sehingga kembali mempertimbangkan penggunaan kendaraan pribadi. (Hamid Aly & Isran Ramli, 2025)

Terakhir, keterbatasan jumlah armada juga menjadi tantangan teknis yang memengaruhi kualitas layanan. Armada yang terbatas berdampak pada rendahnya frekuensi perjalanan dan terbatasnya cakupan wilayah pelayanan. Jika *feeder* hanya melayani koridor tertentu tanpa menjangkau kawasan permukiman padat, maka fungsi sebagai solusi *first mile last mile* menjadi kurang maksimal. Selain itu, armada yang belum memadai dapat menyebabkan kepadatan penumpang pada jam sibuk, yang pada akhirnya menurunkan tingkat kenyamanan dan kepuasan pengguna. (Margareth Solumodok, 2023)

Rekomendasi kebijakan utama dalam membangun sistem transportasi publik yang kohesif harus mencakup strategi yang tidak hanya teknis tetapi juga sosial dan kelembagaan. Salah satu langkah penting adalah implementasi integrasi pembayaran *full cashless* yang memungkinkan penumpang membayar seluruh moda transportasi dengan satu sistem digital tanpa tunai. Studi empiris pada layanan transportasi publik seperti bus dan kereta menunjukkan bahwa sistem pembayaran elektronik tidak hanya mempercepat transaksi tetapi juga meningkatkan transparansi, efisiensi, dan kenyamanan pengguna layanan. Misalnya, penelitian evaluasi pembayaran elektronik pada layanan Bus Trans Jogja menunjukkan bahwa pembayaran digital meningkatkan pelayanan namun membutuhkan sosialisasi yang merata agar seluruh pengguna memahami mekanismenya dan manfaatnya secara nyata. Selain itu, penelitian pada layanan BRT di Semarang menemukan bahwa sistem *cashless* berpengaruh positif terhadap kualitas layanan dan kepuasan penumpang, yang penting bagi percepatan adopsi transportasi publik.

Penyesuaian jadwal *real-time* juga menjadi kebijakan penting karena salah satu hambatan utama pengguna transportasi publik adalah ketidakpastian waktu tunggu dan koordinasi jadwal antar moda. Dalam konteks *feeder* LRT dan jaringan angkot modern, pemanfaatan teknologi *real-time* (misalnya aplikasi jadwal dan

tracking kendaraan) memungkinkan pengguna mengetahui waktu kedatangan layanan berikutnya dan mengoptimalkan perpindahan antar moda. Hal ini secara langsung dapat meningkatkan tingkat kepuasan penumpang serta meminimalisir waktu tunggu yang menjadi salah satu faktor utama preferensi terhadap kendaraan pribadi.

Subsidi berbasis kinerja merupakan strategi anggaran yang lebih efisien daripada subsidi umum yang tidak terikat hasil. Skema subsidi yang diberikan kepada operator angkot modern atau layanan *feeder* sebaiknya dikaitkan dengan indikator kinerja seperti frekuensi layanan, ketepatan jadwal, tingkat keterisian, dan kepuasan pengguna. Dengan pendekatan ini, pemerintah dapat mendorong operator untuk meningkatkan kualitas layanan secara konkret, karena subsidi menjadi insentif untuk mencapai target pelayanan publik yang telah ditetapkan. Kebijakan semacam ini juga membantu menyeimbangkan tujuan sosial (aksesibilitas tarif) dan tujuan operasional (efisiensi layanan).

Edukasi publik yang masif dan berkelanjutan harus menjadi bagian dari strategi nasional dalam mendorong perubahan perilaku masyarakat terhadap transportasi. Sosialisasi yang efektif tidak hanya menjelaskan cara penggunaan sistem baru seperti tiket elektronik tetapi juga mengkampanyekan manfaat penggunaan transportasi publik terhadap biaya hidup, waktu perjalanan, kesehatan, dan lingkungan. Edukasi ini dapat dilakukan melalui berbagai media, bekerja sama dengan sekolah, komunitas, dan platform digital agar audiens yang lebih luas dapat memahami dan merasakan manfaat sistem transportasi terpadu.

Terakhir, integrasi dengan kawasan Transit Oriented Development (TOD) di sekitar stasiun LRT atau pusat moda lain merupakan rekomendasi kebijakan yang bersifat jangka panjang tetapi strategis. TOD adalah pendekatan perencanaan kota yang menghubungkan penggunaan lahan, fasilitas publik, dan jaringan transportasi dalam satu kerangka integrasi. Pengembangan kawasan TOD di sekitar stasiun transportasi tidak hanya memperkuat aksesibilitas transit tetapi juga mendorong pembangunan berorientasi transit yang ramah pejalan kaki, mengurangi kebutuhan akan kendaraan pribadi, dan menciptakan ekosistem urban yang lebih efisien. Studi implementasi TOD menunjukkan bahwa strategi pemasaran pemerintah yang memperkenalkan konsep TOD mampu meningkatkan kesadaran masyarakat terhadap manfaat integrasi ruang dan moda transportasi, meskipun masih menghadapi tantangan perubahan kebiasaan masyarakat.

SIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian, dapat disimpulkan bahwa transformasi angkot modern (*feeder*) di Kota Palembang merupakan langkah strategis dalam upaya membangun jaringan transportasi publik yang lebih terintegrasi dan kohesif, khususnya dalam mendukung operasional LRT Sumsel sebagai moda utama. Secara konseptual, sistem *feeder* memiliki peran penting dalam menghubungkan kawasan permukiman dengan simpul transportasi massal, sehingga meningkatkan aksesibilitas dan memperluas cakupan layanan. Namun, berdasarkan analisis integrasi rute, masih ditemukan tantangan berupa potensi tumpang tindih dengan

angkot konvensional serta belum meratanya cakupan layanan di beberapa wilayah pinggiran kota. Dari sisi integrasi tarif, sistem pembayaran antara *feeder* dan LRT belum sepenuhnya terpadu sehingga penumpang masih harus membayar secara terpisah ketika berpindah moda, yang berpotensi mengurangi daya tarik transportasi publik dibandingkan kendaraan pribadi. Selain itu, integrasi jadwal dan fasilitas fisik halte juga belum sepenuhnya optimal, meskipun secara bertahap telah menunjukkan perbaikan dalam hal konektivitas dan kemudahan akses. Dengan demikian, angkot modern di Palembang telah berfungsi sebagai *feeder* secara operasional, tetapi belum sepenuhnya optimal sebagai bagian dari jaringan transportasi publik yang kohesif. Diperlukan penguatan kebijakan integrasi rute berbasis kebutuhan wilayah, penerapan sistem tarif terpadu, sinkronisasi jadwal antar moda, serta peningkatan kualitas infrastruktur simpul transit agar transformasi ini benar-benar mampu mendorong pergeseran masyarakat dari kendaraan pribadi ke transportasi publik secara berkelanjutan.

DAFTAR RUJUKAN

- Abdu Arrasyid, R. (2025). Analisis Sistem Penerimaan Cashback Tarif Integrasi Kue (Kartu Uang Elektronik) Pada Aplikasi Jaklingko. *Media Teknologi dan Informatika*, 2, 95–103. <http://jurnal.bsi.ac.id/index.php/mti>
- Adijaya, S., & Elvianus Koodoh, E. (2025). BRIDGE OF DEATH: AN ANALYSIS OF SOCIO-CULTURAL FACTORS IN THE PHENOMENON OF SUICIDE AND ATTEMPTED SUICIDE AT BAHTERAMAS BRIDGE, KENDARI. *Science Journal*), 23(2), 233–254.
- Aditya, M., Pratama, A., Agustien, M., Kadarsa, E., Abstrak, K. K., Pelayanan, K., Kano, M., & Layanan, P. (2025). Jurnal Impresi Indonesia (JII) Analisis Prioritas Peningkatan Layanan pada Angkot Feeder LRT Musi Emas Koridor 1, 3, 6, dan 8 Menggunakan Model Kano. *Journal of Indonesian Impression (JII)*, 4(7), 2756.
- Afkiki, P., & Saputra, E. (t.t.). Analisis Kebijakan Transportasi Perkotaan Di Kota Pekanbaru Urban Transportation Policy Analysis in Pekanbaru City. *Jurnal Juitech ISSN*.
- April Kurniawan. (2025). Sosialisasi Layanan Transportasi Umum Trans Banyumas Program Buy the Service Kementerian Perhubungan di Kabupaten Banyumas. *Jurnal Pengabdian Masyarakat Indonesia Sejahtera*, 4(1), 18–28. <https://doi.org/10.59059/jpmis.v4i1.2140>
- Darmawan, O. H., Halin, H., & Wadud, M. (2023). Analysis of Consumer Perspectives on The Use of LRT (Light Rail Transit) Palembang. *Dalam International Journal of Marketing & Human Resource Research (Vol. 04, Nomor 04)*.
- Dayang Ganjar, S., Putri, S., & Lase, O. (2025). Analisis Budaya Hukum dalam Kepatuhan Pengendara Sepeda Motor terhadap Rambu Lalu Lintas di Wilayah DKI Jakarta. *Locus Journal of Academic Literature Review*, 4. <https://doi.org/10.56128/ljoalr.v4i3.471>

- Deformasi; M. Agung, J., Revianty, S., & Khodijah, N. (2022). ANALISIS KETERTARIKAN MASYARAKAT TERHADAP TRANSPORTASI UMUM DI PALEMBANG (STUDI KASUS: LRT PALEMBANG). 10(2), 1-11.
- Dzakilla Handayani, P., Fitri, A., Agustina, N., Ayuni, N., Saguni, D. S., & History, A. (2025). Kualitas Layanan Transportasi Umum: Studi Kasus pada Pelayanan Bus Trans Mamminasata Kota Makassar Quality of Public Transportation Services: A Case Study of Trans Mamminasata Bus Services in Makassar City ARTICLE INFO ABSTRACT. 1(2), 3109-3973. <https://doi.org/10.69616/pb.v1i2.557>
- Fadila, F., Khaddafi, M., Akuntansi, J., Ekonomi dan Bisnis, F., & Info, A. (2025). PENGUMPULAN DATA DALAM PENELITIAN KUALITATIF: WAWANCARA DATA COLLECTION IN QUALITATIVE RESEARCH: INTERVIEWS. JIIC: JURNAL INTELEK INSAN CENDIKIA, 2(07), 13446. <https://jicnusanantara.com/index.php/jiic>
- Fajri, M., Lusetyowati, T., Amalia, D., Mawarni, S., Al Fhatanny, H., Hairunnisa, S., Al-Qudusih, F., & Romdhoni, M. F. (2023). Analisis Penerapan Transit Oriented Development (TOD) pada Light Rail Transit (LRT) di Kota Palembang, Sumatera Selatan. Archvisual: Jurnal Arsitektur dan Perencanaan, (01), 41.
- Graf, P. T., Jaringan, P., Cerdas, T., & Agusnur, A. (2025). Peran Teori Graf dalam Perancangan Jaringan Transportasi Cerdas. Jurnal Matematika dan Aplikasi, 01(1), 33-39. <https://ejournal.samudrailmu.com/index.php/jma>
- Hamid Aly, S., & Isran Ramli, M. (2025). KARAKTER PERJALANAN PENUMPANG KERETA API MAROS-BARRU. KoNTekS Ke-19 Mataram, 6-8.
- Haris, W., Malkhamah, S., & Suparma, L. B. (2024). Analysis of Service Performance for Intermodal Facilities in The Area of Asrama Haji and Bumi Sriwijaya Stations. INERSIA, 20(1), 1. <https://doi.org/10.21831/inersia.v19i1.64153>
- Herdiana, S., & Syihan Firdaus, M. (2021). Identifikasi Ketersediaan dan Kesesuaian Feeder di Kawasan Permukiman Bandung Timur (Studi Kasus SWK Gedebage dan SWK Kordon). Jurnal Online Institut Teknologi Nasional, 01(1), 1-11.
- Hoque, J. M., Erhardt, G. D., Schmitt, D., Chen, M., & Wachs, M. (2021). Estimating the uncertainty of traffic forecasts from their historical accuracy. Transportation Research Part A: Policy and Practice, 147, 339-349. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2021.03.015>
- Imanina, K., & Artikel, S. (2020). PENGGUNAAN METODE KUALITATIF DENGAN PENDEKATAN DESKRIPTIF ANALITIS DALAM PAUD. JURNAL AUDI Jurnal Ilmiah Kajian Ilmu Anak dan Media Informasi PAUD, 37. <http://ejournal.unisri.ac.id/index.php/jpau/article/view/3728>
- Irfan Syahroni, M., STIT Al-Aziziyah, D., TGH Umar Abdul Aziz kapek Gunung Sari Lombok Barat, J. I., & pos, kode. (2022). PROSEDUR PENELITIAN KUANTITATIF. Jurnal Al-Musthafa STIT Al-Aziziyah Lombok Barat, 43(3).

- Ismail, A., Kadarsah, E., & Agustien, M. (2023). Performance Evaluation of the Musi Emas Feeder City Transport, Palembang City. *SITEKIN: Journal Sains, Teknologi dan Industri*, 20(2), 935-939.
- Jurnal, A. J., Kebijakan, A., Publik, P., Rahayu, Y., Haning, M. T., & Yunus, M. (2023). Governance Network dalam Optimalisasi Transportasi Mamminasata di Provinsi Sulawesi Selatan. 9(1).
- Jusuf, M., Manajeme, R., & Bongaya Makassar, S. (2025). Strategi Pemerintah Kota Makassar dalam Reformasi Tata Kelola Transportasi Publik Guna Mewujudkan Layanan yang Terintegrasi dan Berkelanjutan. *MARS: Jurnal Magister Research*, 4(2), 23.
- Karmiadi, D. W., Haryanto, B., Anwar, Prasetyo, B., Irawadi, Y., Farid, A. R., Karmiadi, I. W. Z., & Ahmad, H. (2022). Verification of urban light rail transit (LRT) bogie frame structure design lifetime under variable fatigue loads. *Mechanical Engineering for Society and Industry*, 2(1), 42-53. <https://doi.org/10.31603/mesi.6938>
- Kartika. (2024). Implementasi Kebijakan Trans Metro Bandung (TMB) Dalam Upaya Meningkatkan Pelayanan Transportasi Publik Di Kota Bandung. *Jurnal Administrasi Publik dan Pemerintahan STISIP Imam Bonjol (SIMBOL)*, (2). <https://doi.org/10.55850/simbol.v2i1>
- Kasim, M. R., Akram, A. M., Ramadhan, R., & Fauzan, A. (2023). ANALISIS INTEGRASI ANGKUTAN KOTA SEBAGAI FEEDER ANGKUTAN BUS TRANS MAMMINASATA. 8(6). <https://doi.org/10.36418/syntax-literate.v6i6>
- Kilang Permatasari, -Cahyaning, & Kristiyanto, H. (2025). DAMPAK TRANSPORTASI SISTEM LIGH RAIL TRANSITS TERHADAP KEMACETAN LALU LINTAS DAN EMISI CARBON DI JAKARTA. *civetech*, 7(1), 38. <https://jurnal.ucy.ac.id/index.php/CivETech/issue/archive>
- Kusumawardani, R., & Yenita, Y. (2023). PENGARUH IMPLEMENTASI TARIF INTEGRASI, STRATEGI PEMASARAN DAN PENGETAHUAN PENGGUNA TARIF INTEGRASI TERHADAP LOYALITAS PELANGGAN PENGGUNA ANGKUTAN UMUM DI DKI JAKARTA. *ANALISIS*, 13(1), 39-51. <https://doi.org/10.37478/als.v13i1.2508>
- Magenda, C. E., Muldiyanto, A., & Widyarini, G. (2023). ANALISIS PENGARUH PREFERENSI PEMILIHAN MODA TRANSPORTASI TERHADAP EFEKTIVITAS FEEDER DI JALAN LOKAL. *Bangun Rekaprima*, 09(2), 2023.
- Maju, A., & Sitorus, H. (2022). Sistem Transportasi Terintegrasi di DKI Jakarta: Analisis Transformasi Berkeadilan Sosial. *JSA (Jurnal Sosiologi Andalas)*, 8, 31. <http://jsa.fisip.unand.ac.id>
- Margareth Solumodok. (2023). Efektivitas Pelayanan Penumpang PT. Angkutan Sungai, Danau Dan Penyeberangan Kabupaten Rote Ndao. *Triwikrama: Jurnal Multidisiplin Ilmu Sosial*, 9(11), 1-13.
- Nesha Abigail Nabila. (2026). Strategi Peningkatan Layanan Transportasi Publik Balikpapan City Trans(Bacitra) Oleh Dinas Perhubungan Kota Balikpapan.

-
- KAMPUS AKADEMIK PUBLISHER Jurnal Ilmiah Ekonomi Bisnis dan Akuntansi, 3(02).
- Penelitian, J., Tinggi, S., Darat, T., Lamuda, R., Karyanto, Y., & Yudhanta, R. (2022). PERENCANAAN PELAYANAN FEEDER ANGKUTAN PENUMPANG KERETA API DI KOTA BLITAR Planning of Feeder Service for Railway Passenger Transportation in Blitar City. *Jurnal Penelitian Sekolah Tinggi Transportasi Darat*, 1–13. <https://doi.org/10.55511/jpsttd.vxxix.xx>
- Penelitian, J., Tinggi, S., Darat, T., Putri, Y. C., Riyanto, A. H., & Sugiarto, M. (2025). Analisis Pemilihan Moda Transportasi Antara Mobil Pribadi dan Kereta Api Pada Rute Tanjungbalai-Medan Mode Choice Analysis Between Private Car and Railway on the Tanjungbalai-Medan Intercity Corridor. *urnal Penelitian Sekolah Tinggi Transportasi Dara*, 1. <https://doi.org/10.55511/jpsttd.vxxix.xx>
- Putri, D. N., Fatah, Z., & Pramudiana, I. D. (2024). Analisis Pelayanan Transportasi Publik Feeder Wira Wiri di Kota Surabaya. 2(1), 83.
- Raharja, A. E., Wiyatno, T. N., & Astuti, R. F. (2026). Tingkat Kelelahan Pengemudi Batik Solo Trans (BST) Berdasarkan Swedish Occupational Fatigue Index (SOFI). *Jurnal Penelitian Inovatif*, 6(1), 711–720. <https://doi.org/10.54082/jupin.2306>
- Rahmatullah, A. R., Dewi, D. I. K., & Nurmasari, C. D. T. (2022). INTEGRASI ANTAR TRANSPORTASI UMUM DI KOTA SEMARANG. *Jurnal Pengembangan Kota*, 10(1), 36–46. <https://doi.org/10.14710/jpk.10.1.36-46>
- Rahmi Yatin Nisak. (2025). Peran Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru Dalam Pembinaan Keselamatan Transportasi. *jurnal mahasiswa pemerintahan*, 2, 109.
- Ravensbergen, L., Wasfi, R., Van Liefferinge, M., Ehrlich, I., Prince, S. A., Butler, G., Kestens, Y., & El-Geneidy, A. (2023). Associations between Light Rail Transit and physical activity: a systematic review. *Transport Reviews*, 43(2), 234–263. <https://doi.org/10.1080/01441647.2022.2099999>
- Rifa'i, Y. (2023). Analisis Metodologi Penelitian Kualitatif dalam Pengumpulan Data di Penelitian Ilmiah pada Penyusunan Mini Riset. *Jurnal Ilmu Sosial dan Humaniora*, 1(1), 31–37. <https://glorespublication.org/index.php/ekodestinas>
- Romero-Castro, N., Miramontes-Viña, V., & López-Cabarcos, M. Á. (2022). Understanding the Antecedents of Entrepreneurship and Renewable Energies to Promote the Development of Community Renewable Energy in Rural Areas. *Sustainability (Switzerland)*, 14(3). <https://doi.org/10.3390/su14031234>
- Rosita, A., Kevita, J., Annisa Fitri, R., Maharani, D., & Santhi Zinaida, R. (2024). OPTIMALISASI PERAN PUBLIC RELATIONS DI LRT SUMSEL. *Jurnal Pengabdian Masyarakat*, 2(2), 53–62. <http://jurnal.dokicti.org/index.php/bersama/index>
- Saputra, J., Bunyamin, B., & Ariansyah, D. (t.t.). Perencanaan Rute Feeder Trans Koetaradja Pada Rute Simpang Rima-Ulee Lheue. *Maret*, 3(1), 345–353.
-

- Saputri, M. H., & Atmojo, M. E. (2023). Evaluasi Strategi Peningkatan Pelayanan Transportasi Publik melalui Pembayaran Elektronik pada Bus Trans Jogja. *Jurnal Pemerintahan dan Kebijakan (JPK)*, 4(3), 185–191. <https://doi.org/10.18196/jpk.v4i3.19020>
- Savira, L. N., Saputri, D., & Agusti, F. (2025). Evaluasi Komparatif Kualitas Pelayanan Angkot dan Feeder Menggunakan Metode Service Quality (SERVQUAL) untuk Mengidentifikasi Kesenjangan Kepuasan Penumpang. *SEMINAR NASIONAL & CALL FOR PAPER HUBISINTEK 2025*, 518.
- Supriyadi, S. A., & Pradana, G. W. (2024). KAJIAN KETERPADUAN ANTAR MODA: SEBUAH ANALISIS AKSESIBILITAS TRANSPORTASI PUBLIK PADA LAYANAN FEEDER WIRA-WIRI SURABAYA. *Publika.*, 12(03), 793.
- Sutrisno, D., & Sulaiman, H. (2025). Analisis Literatur terhadap Implementasi IoT dalam Manajemen Transportasi Publik. *LANCAH: Jurnal Inovasi dan Tren*, 3(1). <https://doi.org/10.35870/ljit.v3i1.3754>
- Syafira, A. (2022). Peran Dinas Perhubungan Kota Medan Dalam Pengawasan Transportasi Umum Rute Marel-an-Amplas (Studi Dinas Perhubungan Di Kota Medan). *JIMHUM*, 2, 1–20.
- Tarnuwardhana Putra, R., Reniwati Zumroh, A., Devy Pramudiana, I., Soetomo Surabaya, U., & Timur, J. (2025). EVALUASI KEBIJAKAN PELAYANAN FEEDER WIRA-WIRI SEBAGAI TRANSPORTASI TERINTEGRASI DI KOTA SURABAYA. *Journal of Governance and Public Administration (JoGaPA)*, 3(01), 189.
- Wibisono, R. E., & Haratama, K. R. (2025). Sebaran Perjalanan Bus Berdasarkan Asal Tujuan Penumpang Terminal di Kota Surabaya untuk Pergerakan Perjalanan di Wilayah Jawa Timur Distribution of Bus Trips Based on Origin and Destination of Terminal Passengers in Surabaya City for Travel Movement in East Java Region. *Publikasi Riset Orientasi Teknik Sipil (Proteksi)*, 7(2), 196. <https://doi.org/10.26740/proteksi.v7n2.p196-201>
- Wibisono, R. E., Susanti, A., Supriyatno, D., Widayanti, A., & Septika, E. W. (2023). Optimalisasi Jaringan Trayek Suroboyo Bus Berdasarkan Pemetaan OD (Origin Destination) dengan Aplikasi Web App Map Arcgis. *Publikasi Riset Orientasi Teknik Sipil (Proteksi)*, 5(2), 108–118. <https://doi.org/10.26740/proteksi.v5n2.p108-118>
- Wibowo, K., & Triastuti, S. (2025). Analisis Perilaku Berkendara dan Keselamatan Pengendara Sepeda Motor di Daerah Istimewa Yogyakarta. *Jurnal Ilmiah WUNY*, 7(2). <http://journal.uny.ac.id/index.php/wuny>
- Wiryo Tri Utomo, A., & Singaperbangsa Karawang, U. (2025). OPTIMALISASI PERAN DINAS PERHUBUNGAN DALAM MENDORONG MINAT MASYARAKAT MENGGUNAKAN ANGKUTAN KOTA DI BEKASI Cucu Sugiarti Sopyan Resmana. *Jurnal Dinamika Pemerintahan*, 8(2), 907–921.
- Yin, Y., Chen, T., Sun, Y., & Deng, Q. (2025). The Impact of Economic Transformation and Public Services in New-Type Urbanization on Rural-Urban Income Gaps in Western China. *Journal of Regional and City Planning*, 36(1), 205–219. <https://doi.org/10.5614/jpwwk.2025.36.3.1>
-

Yules P Zulkarnain. (2024). KINERJA ANGKUTAN UMUM PENGUMPAN (FEEDER) LRT KOTA PALEMBANG (STUDI KASUS RUTE STASIUN DJKA - TERMINAL PLAJU). URNAL TEKNIK SIPIL LATERAL, 2(1), 19.