

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----

2	0	2	3
---	---	---	---



1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	

Media Online	
Media Cetak	Kompas

Pro-Kontra Uji Coba Tiket Berbasis Akun

JAKARTA, KOMPAS — Pemerintah Provinsi DKI Jakarta telah menguji coba sistem tiket berbasis akun atau *account based ticketing/ABT* sejak 17 Agustus 2023 hingga hari ini. Uji coba dilakukan pada hari-hari tertentu.

Penerapan sistem ABT memanfaatkan pemindaian QR code dalam aplikasi JakLingko untuk perpindahan moda Transjakarta, LRT Jakarta, dan MRT. Sistem integrasi tarif dan pembayaran antarmoda Transjakarta, MRT, dan LRT Jakarta melalui JakLingko itu untuk mendaftarkan pengguna berdasarkan asal sekaligus memudahkan perpindahan antarmoda. Uji coba sistem ABT diharapkan adil bagi masyarakat luas.

Kepala Dinas Perhubungan DKI Jakarta Syafrin Liputo mengatakan, masyarakat bisa memanfaatkan sistem ABT melalui aplikasi JakLingko. Aplikasi tersebut merekam data pribadi pengguna dan saldo untuk pembayaran moda dengan metode pemindaian QR code yang tersedia.

"Pengguna melakukan tap in dan tap out QR code di halte atau stasiun. Mobilitas jadi lebih mudah sekaligus bisa dipantau penggunaannya," ujar Syafrin di Balai Kota Jakarta, Senin (25/9/2023).

Keunggulan dari sistem ABT ialah meminimalisasi saldo terpotong dua kali saat perpindahan moda dan mengamankan saldo pengguna saat kartu fisik hilang. Dengan sistem ABT, saldo pengguna tetap selalu aman.

Syafrin menambahkan, tujuan jangka panjang dari sistem ABT untuk mengetahui seberapa banyak pengguna moda transportasi umum asal Jakarta ataupun luar Jakarta. Data tersebut akan dimanfaatkan untuk menghitung subsidi penumpang atau dana layanan publik (*public service obligation*).

"Subsidi lebih efisien: Nanti menjadi lebih tepat sasaran. Intinya tahap uji coba ini untuk tahu manfaat ABT," katanya.

Saat ini, tarif Transjakarta sebesar Rp 3.500 untuk satu kali perjalanan dan berlaku sama untuk jarak jauh atau-

pun jarak dekat (flat). LRT Jakarta juga menerapkan tarif flat sebesar Rp 5.000 untuk sekali perjalanan, sedangkan MRT berkisar Rp 3.000-Rp 14.000, tergantung jarak tempuh. Melalui sistem ABT, dapat diketahui mana pengguna yang berhak mendapatkan subsidi ataupun tidak. Setelah mendapat data subsidi penumpang baru bisa ditentukan tarif yang sesuai untuk setiap moda.

Pengamat transportasi dari Universitas Indonesia, Ellen Tangkudung, menuturkan, penerapan ABT bisa meringankan subsidi tiket yang selama ini digelontorkan oleh Pemprov DKI Jakarta terhadap ketiga moda transportasi tersebut. Dengan adanya pendataan, dapat diketahui penumpang mana yang berhak mendapatkan subsidi tiket.

"Kalau subsidi diberikan kepada orang yang punya rumah mewah, tidak akan cocok. Harus bisa menandakan juga yang mana warga Jakarta yang berhak disubsidi oleh pemda DKI," katanya Senin sore.

Menurut Ellen, fitur tersebut juga dapat mendukung penerapan tarif integrasi sehingga penumpang bisa dengan mudah berpindah-pindah moda transportasi umum. Sistem ABT juga menguntungkan untuk masyarakat karena tarif akan disesuaikan dengan perjalanan orang, baik satu kali maupun dua kali pindah.

Dia merujuk beberapa kota ataupun negara di dunia telah lebih dulu menerapkan sistem serupa. Misalnya, Singapura yang memberlakukan tarif berbeda terhadap turis luar dan warga lokal, serta di Inggris yang gratis tarif bagi warga lanjut usia pada waktu tertentu.

Perlu sosialisasi

Sistem ABT merupakan bagian dari sistem transportasi modern. Pengguna transportasi umum diberikan kemudahan pilihan transportasi yang lebih fleksibel dengan harga tiket terbaik.

Pemerhati transportasi Budiyo menyarankan pengguna transportasi umum diberikan ruang-ruang pilihan se-

suai dengan keinginan dan penyesuaian waktu. Ruang fleksibilitas memungkinkan pengguna melakukan perjalanan, tanpa membeli tiket terlebih dahulu.

"Dampak positifnya dapat menghilangkan antrean, tiket lebih aman, dan lebih fleksibel. Kendalanya masih banyak pengguna jasa angkutan yang tidak paham teknologi. Oleh sebab itu, perlu sosialisasi dan edukasi," papar Budiyo.

Menurut Budiyo, masih banyak variabel yang perlu dipenuhi agar dapat mengubah pola pikir masyarakat untuk beralih dari kendaraan pribadi ke transportasi umum. Variabel itu, antara lain, pembatasan kepemilikan kendaraan, tarif parkir progresif yang lebih tinggi, pembenahan angkutan umum yang nyaman, aman, dan terjangkau. Apabila perlu, angkutan umum digratiskan.

"Sistem ABT harus secara paralel didukung oleh variabel tersebut untuk mendorong perubahan *mindset* masyarakat dari kendaraan pribadi ke transportasi umum," katanya.

Manfaat maksimal

Di sisi lain, setelah uji coba tiket berbasis akun dilakukan selama lebih dari satu bulan, muncul pro dan kontra dari sejumlah pihak.

Anggota Komisi B DPRD DKI Jakarta, M Taufik Zoelkifli, mengatakan, pasti akan ada pro dan kontra terkait penerapan sistem ABT. Akan tetapi, penting untuk dipastikan bahwa sistem tersebut bukan untuk menaikkan tarif, tetapi kemajuan transportasi.

"Maksudnya warga yang memang tinggal di Jakarta, bayar pajak di Jakarta, diharapkan mendapatkan manfaat maksimal dari pelayanan transportasi pemerintahnya sendiri," katanya Senin sore.

Untuk itulah, Taufik belum setuju adanya kenaikan tarif transportasi umum. Transjakarta, misalnya, warga Jakarta tidak ingin ada kenaikan tarif. Selain itu, menurut dia, Pemprov DKI Jakarta berisiko kehilangan penumpang jika sertamerta tarif dinaikkan. Taufik pun berharap, kenaikan tarif tidak masuk sebagai salah

satu variabel dalam pembahasan APBD DKI Jakarta 2024.

Taufik merujuk riset tahun 2022 oleh MRT bahwa *willingness to pay* atau keinginan membayar warga Jakarta untuk transportasi umum jatuh pada harga tertinggi Rp 5.000. "Jika harga di atas itu, sebagian besar pengguna kendaraan umum memilih kembali naik kendaraan pribadi. Ini jadi perhatian kita semua," ucapnya.

Beberapa pengguna moda transportasi di Jakarta juga ikut urun pendapat terkait penggunaan ABT. Bagi karyawan swasta asal Jakarta Barat, Chandra Ayu Winata (30), sistem ABT kurang adil jika tarif akan ditentukan berdasarkan hasil pemetaan profil penumpang.

"Sistem ABT juga tidak akan relevan dengan upaya mengurangi jumlah penggunaan kendaraan pribadi," kata Chandra.

Menurut Chandra, seharusnya tidak ada perbedaan harga berdasarkan status ekonomi penumpang. Sebab, perbedaan harga meskipun hanya Rp 2.000 akan berpengaruh bagi masyarakat.

"Saat sudah berlaku, hal ini akan menimbulkan pro dan kontra. Ini seakan agar orang yang dinilai 'mampu' segera membeli dan beralih ke mobil atau motor listrik," ujarnya saat ditemui di Stasiun Palmerah, Senin (25/9).

Warga lain asal Jakarta Pusat, Lukman Hakim (32), merasa terbantu adanya sistem ABT karena memudahkan masyarakat dalam menggunakan transportasi umum. Akan tetapi, subsidi yang digelontorkan harus adil untuk menekan penggunaan transportasi pribadi. Harapannya, seluruh lapisan masyarakat bisa mendapatkan subsidi meskipun jumlahnya tidak sama.

Lukman juga melihat banyak masyarakat luar Jakarta yang mengais rezeki di Ibu Kota sehingga harus dipertimbangkan. Mereka mestinya mendapatkan subsidi karena menggantungkan transportasi umum untuk kegiatan sehari-harinya. (TIK/DAN)