

**IMPLEMENTASI KEBIJAKAN SISTEM INTEGRASI TRANSPORTASI  
PUBLIK JAK LINGKO PADA LAYANAN ARMADA MIKROTRANS  
WILAYAH TRAYEK JAKARTA TIMUR**

**Dafa Riansyah, Satria Aji Imawan**

**Program Studi S1 Administrasi Publik**

**Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Diponegoro Jalan Prof.**

**Soedarto, S. H., Tembalang, Kota Semarang, Kotak Pos 1269**

**Telepon (024) 7465407, Faksimile (024) 7465405 Laman: [www.fisip.undip.ac.id](http://www.fisip.undip.ac.id)**

**Email: [fisip@undip.ac.id](mailto:fisip@undip.ac.id)**

---

**ABSTRACT**

*Limited access to public transportation in residential areas remains a major challenge in Jakarta's urban mobility system. High dependence on private vehicles and non-integrated neighborhood transport services has encouraged the Provincial Government of DKI Jakarta to develop the Jak Lingko public transport integration policy. This policy aims to expand the coverage of public transportation by integrating neighborhood-based transport into a standardized service system, implemented through the operation of Mikrotrans as a feeder service connecting residential areas to main public transport modes. This study aims to analyze the implementation of the Jak Lingko public transport integration policy in Mikrotrans services in East Jakarta and to identify the factors influencing its implementation. This research employs a descriptive qualitative approach. Data were collected through in-depth interviews with representatives of PT Jak Lingko Indonesia, the DKI Jakarta Provincial Transportation Agency, route coordinators, Mikrotrans drivers, and service users. Supporting data were obtained from laws and regulations, institutional reports, scientific literature, and online media coverage. Data analysis was conducted through data reduction, data presentation, and conclusion drawing. The findings indicate that the implementation of the Jak Lingko policy in Mikrotrans services has contributed to expanding public transport coverage and improving intermodal connectivity in East Jakarta. Policy objectives and service standards have been implemented through route arrangements, operational schedules, and non-cash payment systems. However, implementation at the operational level continues to face several challenges, including route overlaps, uncertainty in service schedules due to traffic conditions, limited access to the payment system, and social dynamics on certain routes. The contract-based wage system provides income stability for drivers, although it has not fully reflected adequate welfare levels. These findings suggest that the success of policy implementation is highly dependent on the alignment between policy design and field realities, as well as the quality of coordination among implementing actors.*

*Keywords: Policy Implementation, Jak Lingko, Mikrotrans, Public Transportation, East Jakarta*

## ABSTRAK

Keterbatasan akses transportasi publik di kawasan permukiman masih menjadi tantangan utama dalam sistem mobilitas perkotaan di DKI Jakarta. Ketergantungan masyarakat terhadap kendaraan pribadi dan angkutan lingkungan yang tidak terintegrasi mendorong Pemerintah Provinsi DKI Jakarta untuk mengembangkan kebijakan sistem integrasi transportasi publik Jak Lingko. Kebijakan ini diarahkan untuk memperluas jangkauan layanan transportasi publik melalui pengintegrasian angkutan lingkungan ke dalam satu sistem layanan terstandar, yang diwujudkan melalui operasional layanan Mikrotrans sebagai angkutan pengumpan menuju moda transportasi publik utama namun masih tetap memiliki tantangan bagi regulasi Peraturan Gubernur No 68 Tahun 2021. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis implementasi kebijakan sistem integrasi transportasi publik Jak Lingko pada layanan Mikrotrans di wilayah Jakarta Timur serta mengklasifikasikan faktor-faktor yang memengaruhi pelaksanaannya. Penelitian menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif dengan pengumpulan data melalui *in- depth interview* terhadap pengelola PT Jak Lingko Indonesia, Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta, koordinator trayek, pengemudi Mikrotrans, serta pengguna layanan. Data pendukung diperoleh dari peraturan perundang-undangan, laporan instansi terkait, literatur ilmiah, dan pemberitaan media daring. Analisis data dilakukan melalui tahapan reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa implementasi kebijakan Jak Lingko pada layanan Mikrotrans telah berkontribusi dalam memperluas jangkauan transportasi publik dan meningkatkan keterhubungan antar moda di wilayah Jakarta Timur. Tujuan dan standar kebijakan telah diterapkan melalui pengaturan trayek, jam operasional, serta sistem pembayaran non-tunai. Namun, pelaksanaan di lapangan masih dihadapkan pada sejumlah kendala, seperti tumpang tindih rute, ketidakpastian waktu layanan akibat kondisi lalu lintas, keterbatasan akses sistem pembayaran, serta dinamika sosial pada trayek tertentu. Skema pengupahan berbasis kontrak memberikan kepastian pendapatan bagi pengemudi, meskipun belum sepenuhnya mencerminkan tingkat kesejahteraan yang memadai. Temuan ini menunjukkan bahwa keberhasilan implementasi kebijakan sangat ditentukan oleh keselarasan antara desain kebijakan dan realitas lapangan, serta kualitas koordinasi antaraktor pelaksana.

Kata kunci: Implementasi Kebijakan, Jak Lingko, Mikrotrans, Transportasi Publik, Jakarta Timur

## PENDAHULUAN

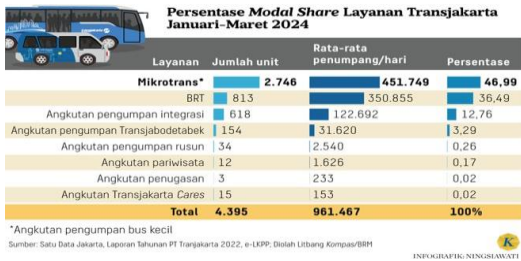
DKI Jakarta merupakan provinsi terpadat di Indonesia dengan tingkat kepadatan penduduk mencapai 15.978 jiwa/km<sup>2</sup>. Berdasarkan data Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) tahun 2023/2024, DKI Jakarta secara konsisten menjadi provinsi dengan PDRB per kapita tertinggi di Indonesia, yakni berkisar antara Rp200 juta hingga Rp300 juta per tahun (Badan Pusat Statistik, 2024). Sejak awal terbentuknya hingga saat ini, perkembangan wilayah perkotaan tidak dapat dilepaskan dari berbagai variabel internal dan eksternal, salah satunya adalah sistem transportasi sebagai penopang utama aktivitas ekonomi dan sosial. Untuk mewujudkan kota cerdas (*smart city*), Jakarta dituntut menjadi kota yang efisien, adaptif terhadap teknologi, ramah lingkungan, serta inklusif secara sosial. Situasi ini diperkuat oleh laporan *TomTom Traffic Index* yang menempatkan Jakarta sebagai daerah dengan tingkat kemacetan mencapai 61 persen (*TomTom Traffic Index*, 2023).

Data tersebut menunjukkan bahwa ketergantungan terhadap kendaraan pribadi masih mendominasi pola mobilitas masyarakat Jakarta. Oleh karena itu, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta melakukan penyesuaian arah pembangunan dengan menempatkan prinsip *people-oriented city* sebagai dasar kebijakan transportasi, yakni dengan memprioritaskan pejalan kaki, pesepeda, angkutan umum beremisi rendah, angkutan umum reguler, dan terakhir kendaraan pribadi. Kondisi ini menuntut penyediaan sistem integrasi transportasi transportasi publik yang memadai guna memudahkan mobilisasi dan mengurangi kemacetan lalu lintas.

Dalam rangka memperkuat kinerja transportasi publik, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta menginisiasi program Jak Lingko sebagai kerangka integrasi

sistem transportasi perkotaan. Program ini merupakan implementasi dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2018 tentang Rencana Induk Transportasi Jabodetabek 2018–2029. Sistem Jak Lingko dibangun melalui lima pilar integrasi, meliputi keterpaduan fisik antarmoda, sinkronisasi jadwal layanan, penataan jaringan rute, integrasi tarif dan sistem pembayaran, serta integrasi data dan informasi perjalanan (Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta, 2022).

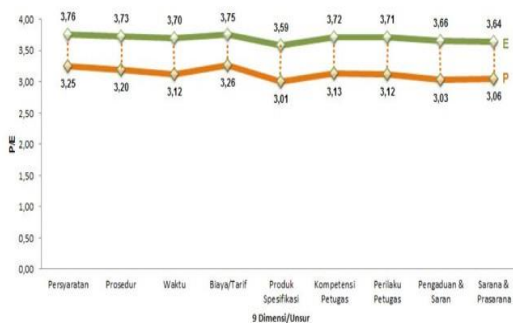
Salah satu bentuk konkret implementasi Jak Lingko adalah pengembangan layanan Mikrotrans sebagai angkutan pengumpan (*feeder*). Program ini dilatarbelakangi oleh permasalahan kelayakan armada angkutan kota konvensional yang sebagian besar telah melampaui usia operasional. Selaras dengan Penelitian Pengelolaan BRT Trans Semarang oleh BLU UPTD Terminal Mangkang juga menggandeng pihak ketiga (swasta) sebagai operator BRT Trans Semarang. Berdasarkan Surat Perjanjian Nomor : 551 -2/ 060 tanggal 17 September 2009 maka pengelolaan serta operasional BRT/Trans Semarang dikendalikan oleh operator (Rizky, A. F., & Subowo, A, 2016). Oleh karena itu, armada Mikrotrans disyaratkan berusia maksimal sepuluh tahun dan diremajakan setiap lima tahun untuk menjaga mutu ayanan (PT Transjakarta, 2022).



**Gambar 1.1 Persentase Modal Share Transjakarta Januari – Maret 2024**

(Sumber : Satu Data Jakarta, Laporan Tahunan PT Transjakarta 2022)

Berdasarkan data Pemerintah Provinsi DKI Jakarta, layanan Mikrotrans pada periode Januari–Maret 2024 mampu mengangkut rata-rata 451.749 penumpang per hari, dengan total 2.746 unit armada yang beroperasi pada 97 trayek. Setiap unit melayani rata-rata 165 penumpang per hari, menunjukkan tingginya kebutuhan masyarakat terhadap moda ini (Pemerintah Provinsi DKI,2024)



**Gambar 1.2 Tingkat Harapan Pengguna Mikrotrans Wilayah Jakarta Timur (Sumber :Evaluasi Jak Lingko 2022 )**

Pada data tingkat harapan di wilayah Jakarta Timur Sejalan dengan hal tersebut, evaluasi terhadap tingkat harapan pengguna Mikrotrans di wilayah Jakarta Timur memperlihatkan adanya kesenjangan antara nilai harapan dan kinerja layanan aktual. Kondisi ini mengindikasikan bahwa meskipun Mikrotrans telah berkontribusi signifikan dalam menyediakan aksesibilitas transportasi publik, masih

terdapat berbagai aspek pelayanan yang belum sepenuhnya memenuhi ekspektasi pengguna.

**Tabel 1.1 Peta Rute Mikrotrans Jak Lingko**

No	Wilayah	Jumlah Rute
1.	Jakarta Timur	33 Rute
2.	Jakarta Pusat	14 Rute
3.	Jakarta Barat	14 Rute
4.	Jakarta Utara	17 Rute
5.	Jakarta Selatan	19 Rute
<b>TOTAL RUTE</b>		<b>97 Rute</b>

(Sumber : Diolah peneliti 2026)

Wilayah Jakarta Timur menjadi kawasan dengan jumlah trayek Mikrotrans terbanyak, yakni 33 trayek atau sekitar 34 persen dari total trayek yang ada. Jakarta Timur juga merupakan wilayah dengan jumlah penduduk lebih dari 3 juta jiwa, kawasan industri aktif, serta permukiman padat yang tersebar luas (BPS Provinsi DKI Jakarta, 2023). Namun, tingginya jumlah trayek tersebut diiringi dengan persoalan tumpang tindih rute, seperti pada trayek JAK-17 dan JAK-41 maupun JAK-34 dan JAK-35, yang memiliki lintasan beririsan pada koridor yang sama (Antara News, 2024). Kondisi ini mencerminkan lemahnya pemetaan trayek berbasis kebutuhan mobilitas wilayah (Aprillia & Widowati, 2023).



### Gambar 1.3 Bentuk Halte Mikrotrans Jak Lingko

(Sumber : [X.com/Transjakarta-Jak Lingko](https://www.x.com/Transjakarta-JakLingko))

Selain itu, permasalahan krusial lainnya adalah keterbatasan dan ketidaklayakan fasilitas halte Mikrotrans, khususnya di Jakarta Timur. Banyak halte hanya berupa tiang penanda tanpa fasilitas pendukung seperti atap, tempat duduk, penerangan, dan informasi rute. Kondisi ini menimbulkan ketidaknyamanan dan risiko keselamatan bagi pengguna (Jakarta Smart City, 2022).



### Gambar 1.4 Aplikasi Jak Lingko

(Sumber : [Appstore Jak Lingko](https://apps.apple.com/id/app/jaklingko))

Selain sistem integrasi pada moda transportasi yang diciptakan, layanan Jak Lingko memiliki ekosistem integrasi digital *Superapps*. Akan tetapi pengenalan dari aplikasi Jak Lingko masih minim dan belum banyak

masyarakat DKI Jakarta yang menggunakan. Aplikasi Jak Lingko semenjak dirilis pada tahun 2022 hanya baru di undur sebanyak 650 ribu pengguna dari total penduduk Jakarta 10 juta penduduk menurut data BPS 2023 dengan pengguna aktif sebanyak 250 ribu pengguna 6 bulan terakhir dari bulan Desember 2023 hingga Mei 2024. Aplikasi Jak Lingko hanya mendapat rating 1.7 di App Store dengan rating maksimal 5 dan mendapat beberapa komentar negatif dari masyarakat terkait dengan layanan tersebut. Berdasarkan dari gambar diatas aplikasi Jak Lingko mendapat banyak kritik pada aplikasinya mulai dari kiritk mengenai mekanisme integrasi pada sistem pembayaran yang kurang responsif dan tidak akuratnya pada pemilihan rute yang disajikan. armada mikrotrans di wilayah Jakarta Timur harus menjadi perhatian bagi pemerintah dan pihak pengelola yaitu Transjakarta.



### Gambar 1.5 Jadwal Mikrotrans Jak Lingko

(Sumber : [Smart City Jakarta](https://www.smartcityjakarta.com))

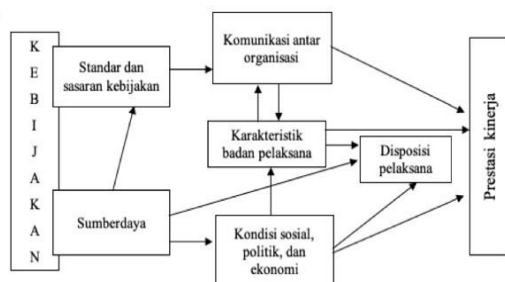
Berbeda dengan layanan Transjakarta yang menetapkan jadwal operasional secara rinci untuk setiap rute, Mikrotrans tidak menerapkan pengaturan waktu layanan yang bersifat spesifik per trayek. Secara umum, operasional Mikrotrans berlangsung pada rentang waktu pukul 05.00 hingga

22.00 WIB, dengan penambahan layanan malam yang beroperasi mulai pukul 22.01 hingga 24.00 WIB (Kumparan, 2022). Kondisi tersebut menimbulkan sejumlah persoalan dalam aspek integrasi moda sebagaimana diatur dalam Peraturan Gubernur DKI Jakarta Nomor 68 Tahun 2021, yang pada dasarnya merupakan dampak dari belum optimalnya integrasi layanan angkutan bus kecil ke dalam sistem Mikrotrans Jak Lingko secara menyeluruh.

## KAJIAN TEORI

Merujuk Pada Peraturan Gubernur Nomor 68 Tahun 2021 Pada Pasal 4, Pasal 8, dan Pasal 10 yang meliputi tentang :

1. Keterpaduan antar moda angkutan  
Keterpaduan antar moda angkutan merujuk pada tingkat keterhubungan antara satu moda transportasi dengan moda lainnya dalam satu sistem pelayanan transportasi. Keterpaduan ini ditunjukkan melalui kemudahan perpindahan moda, kesinambungan perjalanan, serta minimnya hambatan operasional yang dialami pengguna. Dalam sistem transportasi public terintegrasi, keterpaduan antar moda



menjadi prasyarat utama untuk meningkatkan efisiensi perjalanan dan mendorong peralihan penggunaan kendaraan pribadi ke transportasi publik.

2. Integrasi prasarana dan sarana Transportasi

Integrasi prasarana dan sarana transportasi merupakan upaya penyelarasan antara fasilitas fisik

transportasi, seperti halte, terminal, dan titik pemberhentian, dengan armada angkutan yang beroperasi. Integrasi ini bertujuan untuk mendukung kelancaran perpindahan moda serta meningkatkan kenyamanan dan aksesibilitas pengguna. Tanpa integrasi prasarana dan sarana yang memadai, keterpaduan antar moda sulit diwujudkan secara optimal dalam praktik pelayanan transportasi publik.

3. Rute/Trayek/Lintasan

Rute, trayek, atau lintasan merupakan komponen operasional yang menentukan jangkauan dan efektivitas layanan transportasi publik. Penataan rute yang terintegrasi diperlukan untuk menghindari tumpang tindih layanan serta memastikan keterhubungan antar moda dalam satu jaringan transportasi. Dalam sistem transportasi publik terintegrasi, rute angkutan pengumpan disusun untuk mendukung moda utama dengan menyesuaikan pola pergerakan dan kebutuhan mobilitas masyarakat.

4. Sistem Pembayaran

Sistem pembayaran dalam transportasi publik terintegrasi mengacu pada mekanisme pembayaran yang memungkinkan pengguna mengakses berbagai moda transportasi dengan cara yang mudah dan efisien. Integrasi sistem pembayaran bertujuan untuk menyederhanakan proses transaksi, meningkatkan kenyamanan pengguna, serta memperkuat keterpaduan layanan antar moda. Sistem pembayaran yang terintegrasi juga menjadi instrumen penting dalam meningkatkan daya tarik transportasi publik secara keseluruhan.

### Gambar 1.8 Model Implementasi Kebijakan

Sumber : Van Meter dan Van Horn (1980:148)dalam Syahrudin (2018)

Selaras dengan kajian teori yang dikemukakan Van Meter dan Van Horn (1975, dalam Shauma & Purbaningrum, 2022) menyatakan bahwa keberhasilan implementasi kebijakan publik

dipengaruhi oleh berbagai variabel yang dapat berperan sebagai faktor pendukung maupun penghambat. Variabel-variabel tersebut meliputi:

#### 1. Ukuran dan tujuan kebijakan

Merujuk pada seberapa jelas standar dan sasaran kebijakan ditetapkan, sehingga dapat menjadi acuan dalam proses implementasi.

#### 2. Sumber daya

Mencakup ketersediaan sumber daya yang dimiliki oleh organisasi pelaksana, baik dalam bentuk sumber daya manusia, anggaran, maupun sarana dan prasarana pendukung lainnya.

#### 3. Karakteristik agen pelaksana

Mengacu pada struktur organisasi formal dan informal yang menjalankan kebijakan, termasuk keberadaan Standar Operasional Prosedur (SOP) atau petunjuk teknis serta tingkat kepatuhan terhadap prosedur tersebut selama proses pelaksanaan.

#### 4. Komunikasi antar organisasi dan pelaksana

Menekankan pentingnya penyampaian informasi yang jelas mengenai tugas dan tanggung jawab implementor, serta koordinasi yang efektif antar pihak-pihak terkait.

#### 5. Disposisi atau sikap pelaksana

Pelaksana memiliki pemahaman, pengetahuan, serta sikap yang positif terhadap substansi dan tujuan kebijakan yang dijalankan.

#### 6. Kondisi sosial, politik, dan ekonomi

Meliputi tingkat penerimaan dan partisipasi masyarakat terhadap kebijakan, kesesuaian antara kebijakan dengan kebutuhan masyarakat, serta kecukupan sumber daya finansial untuk mendukung implementasinya.

### **METODE PENELITIAN**

Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif deskriptif dalam

menggambarkan dan memahami *public trust* dalam layanan bus Transjakarta khusus perempuan pada rute Situs penelitian dilakukan di Kota Jakarta Timur. Penentuan informan dilakukan dengan menggunakan teknik *Accidental Sampling* dimana informan terdiri dari Staff layanan PT. Jak Lingko Indonesia dan PT. Transjakarta, Danru (Komandan regu) Staff Unit Pengelola Terminal Terpadu Pulo Gebang Dinas Perhubungan Bagian (Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek), Pengemudi Mikrotrans JAK-100 (Terminal Pulo Gebang – Rusun Pinus Elok), Pengemudi Mikrotrans JAK-40 (Pulogebang – Harapan Baru), Pengemudi Mikrotrans JAK-41 (Kampung Melayu – Pulogadung), Pengemudi Mikrotrans JAK-34 (Rawamangun – Klender), Pengemudi Mikrotrans JAK-35 (Rawamangun – Pangkalan Jati), Pengemudi Mikrotrans JAK-17 (Senen – Pulogadung), Pengguna Mikrotrans JAK-100 (Terminal Pulo Gebang – Rusun Pinus Elok), Pengguna Mikrotrans JAK-40 (Pulogebang – Harapan Baru), Pengguna Mikrotrans JAK-17 (Senen – Pulogadung), Pengguna Mikrotrans JAK-41 (Kampung Melayu – Pulogadung), Pengguna Mikrotrans JAK-35 (Rawamangun – Pangkalan Jati) Pengguna Mikrotrans JAK-34 (Rawamangun – Klender). Jenis data yang digunakan bersifat kualitatif dengan sumber data primer berupa wawancara mendalam (*in-depth interview*) dan hasil observasi lapangan, serta sumber data sekunder berupa jurnal, artikel, situs internet dan sumber lain yang relevan. Teknik pengumpulan data meliputi wawancara, observasi, dan dokumentasi. Analisis data dilakukan dengan tahapan menurut (Sugiyono, 2023:321), yaitu pengumpulan data, reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan. Kredibilitas data dilakukan melalui triangulasi sumber, cara, dan waktu, di wilayah Jakarta Timur yang memiliki karakteristik permukiman menyebar. Namun keterpaduan antarmoda dalam

praktik belum sepenuhnya terwujud secara optimal. Hal ini terlihat dari masih adanya jeda waktu, jarak tempuh berjalan kaki yang relatif jauh, serta keterbatasan informasi layanan yang memengaruhi kesinambungan perjalanan pengguna. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa keterpaduan antarmoda dalam sistem Jak Lingko masih berada pada tahap keterpaduan struktural, yaitu keterpaduan yang telah dirancang dalam kebijakan tetapi belum sepenuhnya tercermin dalam pengalaman perjalanan pengguna. Dengan demikian, meskipun kebijakan telah menetapkan keterpaduan antarmoda sebagai tujuan utama, implementasi di tingkat lapangan masih memerlukan penguatan agar tujuan tersebut dapat dirasakan secara nyata oleh masyarakat.

### **1. Integrasi Sarana dan Prasarana**

Integrasi sarana dan prasarana transportasi publik merupakan salah satu aspek penting dalam mewujudkan keterpaduan antarmoda sebagaimana diatur dalam Pasal 8 Pergub No. 68 Tahun 2021. Integrasi ini mencakup keterhubungan fisik antara armada angkutan, titik pemberhentian, halte, terminal, dan simpul transportasi lainnya. Integrasi sarana dan prasarana diharapkan dapat mempermudah perpindahan moda serta meningkatkan kenyamanan dan efisiensi perjalanan pengguna.

Berdasarkan hasil penelitian, integrasi sarana dan prasarana dalam sistem Jak Lingko di Jakarta Timur belum terwujud secara merata. Di beberapa lokasi penelitian, titik naik turun penumpang Mikrotrans belum terintegrasi langsung dengan halte atau stasiun moda transportasi utama. Kondisi ini menyebabkan pengguna harus berjalan cukup jauh atau berpindah melalui akses yang kurang nyaman, sehingga mengurangi efektivitas keterpaduan antarmoda yang diharapkan dalam kebijakan.

Keterbatasan integrasi sarana dan prasarana tersebut menunjukkan bahwa implementasi kebijakan Jak Lingko masih menghadapi tantangan pada aspek fisik dan penataan ruang transportasi. Tanpa dukungan prasarana yang terintegrasi, peran Mikrotrans sebagai angkutan pengumpan tidak dapat berfungsi secara optimal. Oleh karena itu, integrasi sarana dan prasarana menjadi salah satu faktor kunci yang menentukan keberhasilan implementasi kebijakan transportasi publik terintegrasi.

### **2. Rute/Trayek/Lintasan**

Penataan rute, trayek, atau lintasan Mikrotrans merupakan aspek operasional yang menentukan efektivitas peran angkutan pengumpan dalam sistem Jak Lingko. Rute Mikrotrans dirancang untuk mendukung keterpaduan antarmoda dengan menghubungkan kawasan permukiman menuju simpul transportasi utama. Secara kebijakan, penataan rute ini telah diarahkan untuk memperluas jangkauan layanan transportasi publik dan meningkatkan aksesibilitas masyarakat.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa sebagian rute Mikrotrans telah berfungsi sesuai dengan peran tersebut. Namun demikian, masih ditemukan rute atau trayek yang tumpang tindih dengan moda transportasi lain serta rute yang belum sepenuhnya disesuaikan dengan pola pergerakan masyarakat di Jakarta Timur. Kondisi ini menyebabkan layanan Mikrotrans belum sepenuhnya efektif dalam mendukung keterpaduan antarmoda dan berpotensi menurunkan efisiensi operasional.

Permasalahan dalam penataan rute tersebut mengindikasikan bahwa implementasi kebijakan Jak Lingko pada aspek operasional masih memerlukan evaluasi dan penyesuaian berkelanjutan. Penataan rute yang tidak

responsif terhadap kebutuhan mobilitas masyarakat dapat mengurangi daya tarik transportasi publik serta menghambat pencapaian tujuan keterpaduan antarmoda yang telah ditetapkan dalam kebijakan.

### **3. Skema Pembayaran**

Integrasi sistem pembayaran merupakan salah satu inovasi utama dalam sistem Jak Lingko yang bertujuan untuk menyederhanakan proses transaksi dan meningkatkan kenyamanan pengguna. Penerapan sistem pembayaran non-tunai memungkinkan pengguna mengakses berbagai moda transportasi publik dalam satu sistem pembayaran yang terintegrasi. Secara kebijakan, skema pembayaran ini dirancang untuk mendukung keterpaduan layanan antar moda.

Berdasarkan hasil penelitian, sistem pembayaran non-tunai telah diterapkan pada layanan Mikrotrans sebagai bagian dari sistem Jak Lingko. Penerapan ini memberikan kemudahan bagi sebagian pengguna, khususnya mereka yang telah terbiasa menggunakan kartu atau aplikasi pembayaran elektronik. Namun demikian, adaptasi pengguna terhadap sistem pembayaran non-tunai masih menjadi tantangan, terutama bagi kelompok masyarakat tertentu yang belum sepenuhnya terbiasa dengan teknologi pembayaran digital.

Kondisi tersebut menunjukkan bahwa keberhasilan integrasi sistem pembayaran tidak hanya ditentukan oleh ketersediaan teknologi, tetapi juga oleh kesiapan dan penerimaan pengguna. Dalam konteks implementasi kebijakan Jak Lingko, skema pembayaran yang terintegrasi perlu diimbangi dengan upaya sosialisasi dan pendampingan kepada masyarakat agar tujuan keterpaduan layanan dapat tercapai secara optimal.

### **Faktor Pendorong dan Penghambat Implementasi Kebijakan Sistem**

## **Integrasi Transportasi Publik Jak Lingko pada Layanan Mikrotrans**

### **1. Ukuran dan Tujuan Kebijakan**

Ukuran dan tujuan kebijakan merupakan variabel penting dalam model implementasi Van Meter dan Van Horn karena menentukan arah dan standar keberhasilan kebijakan. Dalam konteks kebijakan Jak Lingko, tujuan kebijakan telah dirumuskan secara jelas dalam Pergub No. 68 Tahun 2021, yaitu mewujudkan sistem transportasi publik yang terintegrasi, efisien, dan berkelanjutan, dengan keterpaduan antarmoda sebagai salah satu sasaran utamanya.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa secara normatif tujuan kebijakan Jak Lingko telah dipahami oleh aktor pelaksana di tingkat institusional. Namun, pada tingkat operasional, pemahaman terhadap ukuran keberhasilan keterpaduan antarmoda masih bervariasi. Hal ini terlihat dari perbedaan praktik di lapangan terkait peran Mikrotrans sebagai angkutan pengumpan, khususnya dalam menjamin kesinambungan perjalanan pengguna.

Kondisi tersebut menunjukkan bahwa meskipun tujuan kebijakan telah dirumuskan secara jelas, ukuran pencapaiannya belum sepenuhnya diterjemahkan ke dalam indikator operasional yang seragam. Akibatnya, implementasi kebijakan Jak Lingko belum sepenuhnya mampu mewujudkan keterpaduan antarmoda sebagaimana yang diharapkan dalam kebijakan.

### **1. Sumber Daya**

Sumber daya merupakan faktor krusial dalam mendukung implementasi kebijakan, baik sumber daya manusia, keuangan, maupun sumber daya fisik. Dalam implementasi kebijakan Jak Lingko, sumber daya mencakup ketersediaan armada Mikrotrans,

pengemudi, prasarana pendukung, serta dukungan sistem operasional.

Berdasarkan hasil penelitian, ketersediaan armada dan pengemudi Mikrotrans relatif mencukupi untuk mendukung layanan angkutan pengumpan. Namun, sumber daya prasarana pendukung, seperti titik pemberhentian yang terintegrasi dengan simpul transportasi utama, belum sepenuhnya tersedia secara merata di wilayah Jakarta Timur. Keterbatasan ini berdampak langsung pada efektivitas keterpaduan antarmoda yang ingin diwujudkan.

Kondisi tersebut menunjukkan bahwa implementasi kebijakan Jak Lingko masih menghadapi kendala pada aspek sumber daya, khususnya sumber daya fisik dan pendukung operasional. Tanpa dukungan sumber daya yang memadai, tujuan kebijakan yang telah dirumuskan secara normatif sulit dicapai secara optimal di tingkat lapangan.

### **1. Karakteristik Agen Pelaksana**

Karakteristik agen pelaksana mencakup struktur organisasi, kewenangan, serta kapasitas aktor yang terlibat dalam implementasi kebijakan. Implementasi kebijakan Jak Lingko melibatkan berbagai agen pelaksana, seperti Dinas Perhubungan, PT Jak Lingko Indonesia, operator Mikrotrans, serta pengemudi di tingkat operasional.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa keterlibatan banyak aktor dalam implementasi kebijakan Jak Lingko memberikan keuntungan dari sisi pembagian peran, namun juga menimbulkan tantangan dalam koordinasi. Perbedaan kapasitas dan kewenangan antar agen pelaksana berpotensi memengaruhi konsistensi penerapan kebijakan di lapangan, khususnya dalam pengelolaan rute dan pelayanan Mikrotrans.

Dengan demikian, karakteristik agen pelaksana menjadi salah satu faktor yang memengaruhi tingkat keberhasilan implementasi kebijakan Jak Lingko. Koordinasi yang belum sepenuhnya optimal antar agen pelaksana berdampak pada belum terwujudnya keterpaduan antarmoda secara menyeluruh.

### **1. Komunikasi Antarorganisasi dan Aktivitas Pelaksana**

Komunikasi antarorganisasi merupakan variabel penting dalam memastikan bahwa kebijakan dapat diimplementasikan secara konsisten oleh seluruh aktor pelaksana. Dalam sistem Jak Lingko, komunikasi antarorganisasi mencakup koordinasi antara pemerintah daerah, pengelola sistem, operator, dan pelaksana di tingkat lapangan.

Berdasarkan hasil penelitian, komunikasi antarorganisasi dalam implementasi kebijakan Jak Lingko telah dilakukan melalui mekanisme koordinasi formal. Namun, dalam praktiknya komunikasi tersebut belum sepenuhnya berjalan efektif, terutama dalam penyampaian informasi operasional dan penyesuaian layanan di lapangan. Kondisi ini berdampak pada ketidaksinambungan pelayanan dan berkurangnya kualitas keterpaduan antarmoda.

Keterbatasan komunikasi antarorganisasi menunjukkan bahwa implementasi kebijakan Jak Lingko masih memerlukan penguatan koordinasi agar aktivitas pelaksana di lapangan dapat berjalan sejalan dengan tujuan kebijakan yang telah ditetapkan.

### **2. Disposisi Pelaksana Kebijakan**

Disposisi pelaksana kebijakan berkaitan dengan sikap, komitmen, dan tingkat penerimaan pelaksana terhadap kebijakan yang diimplementasikan. Dalam konteks kebijakan Jak Lingko,

disposisi pelaksana tercermin dari sikap pengemudi dan operator Mikrotrans dalam menjalankan peran sebagai bagian dari sistem transportasi publik terintegrasi.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa secara umum pelaksana kebijakan memiliki sikap yang positif terhadap kebijakan Jak Lingko. Namun, perbedaan tingkat pemahaman dan pengalaman pelaksana di lapangan memengaruhi konsistensi penerapan standar layanan. Hal ini berdampak pada kualitas pelayanan dan pengalaman pengguna dalam memanfaatkan layanan Mikrotrans sebagai angkutan pengumpan.

Kondisi tersebut menunjukkan bahwa disposisi pelaksana kebijakan perlu terus diperkuat melalui pembinaan dan pengawasan agar implementasi kebijakan dapat berjalan sesuai dengan tujuan yang telah ditetapkan.

### **3. Kondisi Sosial, Ekonomi, dan Politik**

Kondisi sosial, ekonomi, dan politik merupakan faktor eksternal yang memengaruhi implementasi kebijakan. Dalam implementasi kebijakan Jak Lingko di Jakarta Timur, faktor-faktor tersebut tercermin dari karakteristik wilayah, tingkat mobilitas masyarakat, serta kebutuhan perjalanan yang beragam. Hasil penelitian menunjukkan bahwa tingginya aktivitas masyarakat dan kompleksitas pola pergerakan di Jakarta Timur menjadi tantangan tersendiri dalam mewujudkan keterpaduan antarmoda. Kebutuhan mobilitas yang tinggi menuntut sistem transportasi publik yang tidak hanya terintegrasi secara konseptual, tetapi juga adaptif terhadap kondisi sosial dan ekonomi masyarakat.

Kondisi sosial, ekonomi, dan politik menjadi faktor yang turut menentukan keberhasilan implementasi kebijakan Jak Lingko. Kebijakan transportasi

publik terintegrasi perlu mempertimbangkan dinamika lingkungan eksternal agar dapat diimplementasikan secara efektif dan berkelanjutan.

### **KESIMPULAN**

Implementasi kebijakan Sistem Integrasi Transportasi Publik Jak Lingko pada layanan Mikrotrans di wilayah Jakarta Timur pada dasarnya telah berjalan searah dengan ketentuan Peraturan Gubernur DKI Jakarta Nomor 68 Tahun 2021. Penetapan Mikrotrans sebagai angkutan pengumpan menunjukkan adanya kejelasan arah kebijakan dalam memperluas akses transportasi publik dari kawasan permukiman menuju moda utama. Dari aspek keterpaduan antarmoda, integrasi layanan, penataan trayek, serta penerapan sistem pembayaran terintegrasi telah memberikan kemudahan akses dan meningkatkan kesinambungan perjalanan masyarakat.

Implementasi kebijakan tersebut masih bersifat parsial, terutama pada integrasi sarana dan prasarana yang belum merata, tumpang tindih rute pada beberapa trayek, serta keterbatasan pemahaman pengguna terhadap mekanisme pembayaran antar moda. Ditinjau dari faktor pendukung dan penghambat implementasi kebijakan, keberhasilan pelaksanaan Jak Lingko pada layanan Mikrotrans dipengaruhi oleh kejelasan tujuan kebijakan, ketersediaan sumber daya, karakteristik agen pelaksana, serta efektivitas komunikasi dan koordinasi antaraktor. Perubahan sistem kerja dan skema pendapatan pengemudi memberikan kepastian kerja, namun masih menyisakan persoalan kesejahteraan yang berpengaruh terhadap persepsi dan komitmen pelaksana kebijakan. Selain itu, dinamika kondisi sosial, ekonomi, dan lalu lintas di wilayah Jakarta Timur turut memengaruhi efektivitas implementasi kebijakan di lapangan.

Oleh karena itu, keberlanjutan sistem transportasi publik terintegrasi Jak Lingko memerlukan penguatan koordinasi lintas aktor, penyesuaian kebijakan terhadap kondisi operasional, serta perhatian terhadap kesejahteraan pelaksana sebagai bagian penting dari keberhasilan implementasi kebijakan.

## **SARAN**

### **1. Perencanaan Trayek**

Penataan trayek Mikrotrans perlu dilakukan secara lebih kontekstual dengan mempertimbangkan kondisi sosial dan pola mobilitas masyarakat agar integrasi transportasi berjalan efektif dan minim konflik.

### **2. Komunikasi Kebijakan**

Komunikasi kebijakan Jak Lingko perlu diperkuat secara partisipatif dengan melibatkan pengemudi, komunitas lokal, dan coordinator trayek untuk meningkatkan pemahaman dan penerimaan kebijakan di lapangan.

### **3. Sumber Daya Manusia**

Evaluasi berkala terhadap skema pendapatan pengemudi Mikrotrans perlu dilakukan untuk menjamin kesejahteraan yang seimbang dengan beban kerja dan kondisi ekonomi perkotaan.

### **4. Sistem Pembayaran**

Penerapan pembayaran non-tunai perlu diimbangi dengan peningkatan literasi pengguna dan opsi transisi yang inklusif agar aksesibilitas layanan tetap terjaga.

### **5. Kelembagaan**

Penguatan mekanisme umpan balik dari pelaksana dan pengguna perlu dilembagakan sebagai bagian dari evaluasi kebijakan yang berkelanjutan.

## **DAFTAR PUSTAKA**

Antara News. (2024). *Tumpang tindih trayek Mikrotrans di Jakarta*

*Timur masih terjadi*. Jakarta.

Aprillia, R., & Widowati, N. (2023). Evaluasi kebijakan integrasi transportasi publik di DKI Jakarta. *Journal of Public Policy Studies*, 7(2), 145–158.

Az Zahra, M. I., Purnaweni, H., & Priyadi, B. P. (2023). Pengaruh Sistem Pembayaran Non Tunai (Cashless) Terhadap Kualitas Pelayanan Dan Kepuasan Pengguna Layanan Brt Trans Semarang. *Journal Of Management And Public Policy*, 13(1), 1 - 1

Badan Pusat Statistik. (2023). *Provinsi DKI Jakarta dalam angka 2023*. Jakarta: BPS Provinsi DKI Jakarta.

Badan Pusat Statistik. (2024). *Produk Domestik Regional Bruto Provinsi DKI Jakarta menurut lapangan usaha*. Jakarta: BPS RI.

Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta. (2022). *Laporan pengembangan sistem transportasi publik terintegrasi Jak Lingko*. Jakarta: Pemerintah Provinsi DKI Jakarta.

Jakarta Smart City. (2022). *Evaluasi fasilitas halte Mikrotrans di wilayah DKI Jakarta*. Jakarta.

Kumpanan. (2022). *Jam operasional Mikrotrans Jak Lingko dan layanan malam hari*. Jakarta.

Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. (2021). *Peraturan Gubernur DKI Jakarta Nomor 68 Tahun 2021 tentang Sistem Integrasi Transportasi Publik*. Jakarta.

Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. (2024). *Data operasional Mikrotrans dan kinerja angkutan pengumpan*. Jakarta.

PT Jak Lingko Indonesia. (2022). *Laporan kinerja sistem integrasi transportasi publik Jak Lingko Tahun 2022*. Jakarta: PT Jak Lingko Indonesia.

PT Jak Lingko Indonesia. (2023).

- Evaluasi implementasi sistem pembayaran terintegrasi Jak Lingko*. Jakarta: PT Jak Lingko Indonesia.
- PT Jak Lingko Indonesia. (2024). *Profil dan pengembangan layanan Mikrotrans sebagai angkutan pengumpan*. Jakarta: PT Jak Lingko Indonesia.
- PT Jak Lingko Indonesia. (2024). *Aplikasi Jak Lingko: Panduan layanan dan integrasi moda*. Jakarta: PT Jak Lingko Indonesia. <https://www.jaklingkoindonesia.co.id>
- PT Transjakarta. (2022). *Standar pelayanan minimum dan peremajaan armada Mikrotrans*. Jakarta: PT Transjakarta.
- Rizky, A. F., & Subowo, A. (2016). Pengelolaan Bus Rapid Transit (BRT) Trans Semarang. *Journal of Public Administration*, 5(1), 33–44.
- Satria, A. Y., Kismartini, K., & Lituhayu, D. (2015). Evaluasi Pelaksanaan Kebijakan Bus Rapid Transit Trans Semarang Koridor I Jurusan Mangkang - Penggaron. *Journal Of Management And Public Policy*, 4(4), 160-169. <https://doi.org/10.14710/Jpmpm.V4i4.9368>
- Shauma, R., & Purbaningrum, E. (2022). Implementasi kebijakan publik dalam perspektif Van Meter dan Van Horn. *Jurnal Administrasi Publik*, 12(2), 101–115.
- Septada, B. I., Herawati, A. R., & Maesaroh, M. (2023). Analisis Pelayanan Brt Trans Semarang Di Kota Semarang. *Journal Of Management And Public Policy*, 12(3), 926 - 937.
- Sugiyono. (2023). *Metode penelitian kualitatif, kuantitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Syahrudin. (2018). *Implementasi kebijakan publik: Konsep dan praktik*. Makassar: CV Sah Media.
- TomTom Traffic Index. (2023). *Traffic congestion level in Jakarta*. Amsterdam: TomTom.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2018 tentang Rencana Induk Transportasi Jabodetabek 2018–2029.
- Peraturan Gubernur DKI Jakarta Nomor 68 Tahun 2021 tentang Sistem Integrasi Transportasi Publik