

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

DKI Jakarta merupakan provinsi terpadat di Indonesia dengan tingkat kepadatan penduduk mencapai 15.978 jiwa/km². 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 [BPS], 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.

Persoalan lalu lintas masih menjadi tantangan struktural yang terus berlanjut. Tingginya mobilitas penduduk serta peran Jakarta sebagai pusat pemerintahan dan perdagangan nasional menyebabkan tekanan besar pada sistem transportasi perkotaan. BPS mencatat jumlah penduduk DKI Jakarta pada tahun 2023 mencapai 10,67 juta jiwa, sementara kepemilikan kendaraan bermotor pada tahun 2022 telah menembus 21,85 juta unit, yang didominasi oleh sepeda motor sebanyak 17,3 juta unit, diikuti mobil penumpang sekitar 3,7 juta unit (BPS, 2022;

BPS, 2023). Kondisi tersebut memperlihatkan tingkat motorisasi yang sangat tinggi.

Situasi ini diperkuat oleh laporan *TomTom Traffic Index* yang menempatkan Jakarta sebagai kota dengan tingkat kemacetan mencapai 61 persen, menjadikannya kota termacet keempat di dunia (*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. Pendekatan ini sejalan dengan target peningkatan proporsi pengguna angkutan umum hingga 60 persen pada tahun 2030 (Pemerintah Provinsi DKI Jakarta, 2022).



Gambar 1.1 Perkembangan Transportasi DKI Jakarta

(Sumber : BPS Provinsi DKI Jakarta)

Data empiris menunjukkan adanya tren peningkatan penggunaan angkutan umum di DKI Jakarta. Pada Januari 2024, jumlah penumpang transportasi publik tercatat sebesar 34.175.182 orang, meningkat 23,76 persen dibandingkan periode yang sama tahun sebelumnya (BPS, 2024). Peningkatan ini didukung oleh keberagaman moda transportasi publik yang tersedia, seperti Transjakarta, Mikrotrans, MRT Jakarta, LRT Jakarta, LRT Jabodebek, Kereta Bandara, dan Commuter Line, yang secara kolektif memperluas akses dan pilihan mobilitas masyarakat. 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).

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).

Kebijakan Jak Lingko ditujukan untuk meningkatkan ketertarikan masyarakat terhadap transportasi umum sekaligus mengurangi ketergantungan pada kendaraan pribadi melalui penggabungan berbagai moda yang beroperasi di DKI Jakarta, mulai dari Angkutan Kota yang kini dikenal sebagai Mikrotrans, Bus Transjakarta, MRT, hingga Kereta Commuter Line. Melalui integrasi antarmoda tersebut, efektivitas dan efisiensi perjalanan diharapkan dapat tercapai secara lebih optimal.

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. Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta Nomor 5 Tahun 2014 menetapkan batas usia maksimal kendaraan angkutan umum adalah sepuluh tahun. Oleh karena itu, armada Mikrotrans disyaratkan berusia maksimal sepuluh tahun dan diremajakan setiap lima tahun untuk menjaga mutu layanan (PT Transjakarta, 2022).

Dalam pelaksanaan sistem integrasi transportasi ini, Pemerintah DKI Jakarta, melalui Dinas Perhubungan, menghadapi keterbatasan dalam pengelolaan secara langsung. Oleh karena itu, kerja sama dilakukan dengan badan usaha milik daerah yang memiliki kewenangan dalam pengelolaan moda transportasi umum, antara lain PT TransJakarta, PT MRT Jakarta, serta PT Jakarta Propertindo yang membawahi pengelolaan LRT Jakarta.

Penerapan sistem integrasi Jak Lingko mencakup seluruh moda transportasi umum di Jakarta, termasuk Angkutan Kota. Melalui konsep transportasi

terintegrasi, terjadi perubahan mendasar pada layanan Angkutan Kota Koperasi Wahana Kalpika (KWK) yang kemudian bertransformasi menjadi Mikrotrans. Perubahan tersebut tidak hanya tercermin pada penamaan layanan, tetapi juga pada skema operasional, khususnya penghapusan sistem setoran kepada pemilik kendaraan. Transformasi ini menandai pergeseran tata kelola Angkutan Kota menuju sistem pelayanan transportasi umum yang lebih terstruktur dan berorientasi pada kualitas layanan. Perubahan tersebut terlihat dari 2.968 Angkot berubah menjadi *mikrotrans* hingga ditahun 2024 dan akan terus meningkat untuk meningkatkan kualitas layanan terhadap pengguna transportasi publik di Jakarta. Progam Mikrotrans Jak Lingko hadir untuk mengintegrasikan tiap layanan transportasi publik sebagai transportasi pengumpan. Program mikrotrans dalam skema Jak Lingko dikembangkan sebagai bagian dari strategi pembenahan dan penguatan kinerja sistem transportasi umum di Provinsi DKI Jakarta, dengan tujuan meningkatkan keterjangkauan, konektivitas, serta kualitas layanan mobilitas perkotaan.khususnya dalam sektor angkutan minibus dengan tujuan menciptakan sistem transportasi umum yang teratur, berkualitas, serta memenuhi standar pelayanan minimal (SPM) yang telah ditetapkan. Peningkatan kualitas pelayanan transportasi umum menjadi imperatif mengingat kondisi saat ini belum sepenuhnya memenuhi SPM maupun ekspektasi masyarakat (Sidjabat, 2015).



Persentase Modal Share Layanan Transjakarta Januari-Maret 2024

Layanan	Jumlah unit	Rata-rata penumpang/hari	Persentase
Mikrotrans*	2.746	451.749	46,99
BRT	813	350.855	36,49
Angkutan pengumpan integrasi	618	122.692	12,76
Angkutan pengumpan Transjabodetabek	154	31.620	3,29
Angkutan pengumpan rusun	34	2.540	0,26
Angkutan pariwisata	12	1.626	0,17
Angkutan penugasan	3	233	0,02
Angkutan Transjakarta Cares	15	153	0,02
Total	4.395	961.467	100%

*Angkutan pengumpan bus kecil

Sumber: Satu Data Jakarta, Laporan Tahunan PT Transjakarta 2022, e-LKPP; Diolah Litbang Kompas/BRM



INFOGRAFIK: NINGSIAWATI

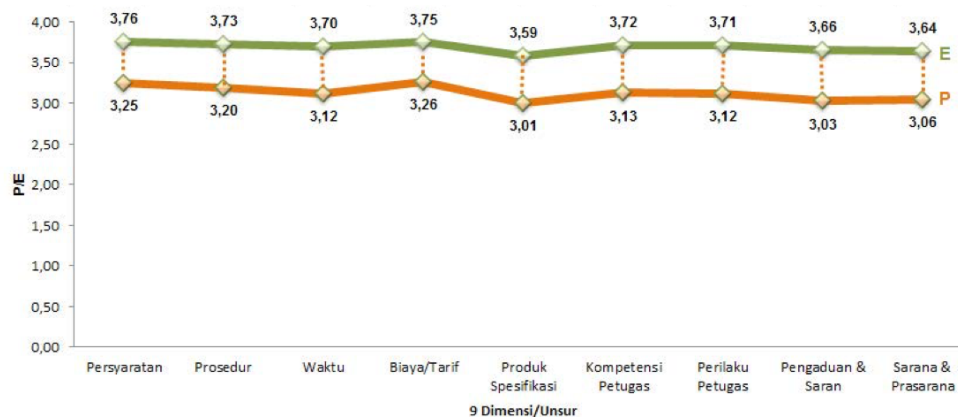
Gambar 1.2 Persentase Modal Share Transjakarta Januari – Maret 2024

(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).

Tingginya volume penumpang yang dilayani oleh Mikrotrans pada periode Januari–Maret 2024 menunjukkan bahwa moda ini memiliki peran strategis dalam memenuhi kebutuhan mobilitas masyarakat, khususnya sebagai angkutan pengumpan dalam sistem integrasi transportasi publik Jak Lingko. Namun demikian, capaian kuantitatif tersebut tidak serta-merta mencerminkan terpenuhinya kualitas layanan yang diharapkan oleh pengguna. Peningkatan jumlah

armada dan penumpang perlu dilihat secara lebih komprehensif dengan mempertimbangkan persepsi dan tingkat kepuasan masyarakat terhadap kinerja layanan yang diterima.



Gambar 1.3 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. Oleh karena itu, analisis terhadap kesenjangan ini menjadi penting untuk memahami tantangan struktural dan operasional dalam implementasi kebijakan, serta sebagai dasar perumusan langkah perbaikan guna meningkatkan efektivitas layanan dan kepuasan masyarakat secara berkelanjutan.

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
TOTAL RUTE		97 Rute

(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 1.4 Bentuk Halte Mikrotrans Jak Lingko

(Sumber : X.com/Transjakarta-Jak Lingko)

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).

Menurut temuan Jakarta Smart City (2022), meskipun fitur digital seperti aplikasi Jak Lingko telah menyediakan informasi rute dan jadwal secara daring, keterbatasan fasilitas fisik di halte tetap menjadi kendala signifikan, terutama bagi masyarakat yang belum terbiasa atau tidak memiliki akses terhadap teknologi informasi. Penelitian yang dilakukan oleh salah satu penulis dari UIN Syarif Hidayatullah Jakarta (2023) juga menunjukkan bahwa lebih dari 60% pengguna layanan Mikrotrans di Jakarta Timur mengalami kesulitan dalam mengidentifikasi lokasi halte resmi, serta mengeluhkan ketidakjelasan informasi trayek di lapangan.

Hal ini menunjukkan bahwa pemenuhan infrastruktur fisik dalam sistem transportasi publik belum berjalan seiring dengan pengembangan sistem digitalisasi layanan. Minimnya perhatian terhadap aspek halte menciptakan celah dalam integrasi layanan, karena pengguna kesulitan melakukan transit yang aman dan terinformasi antar moda.

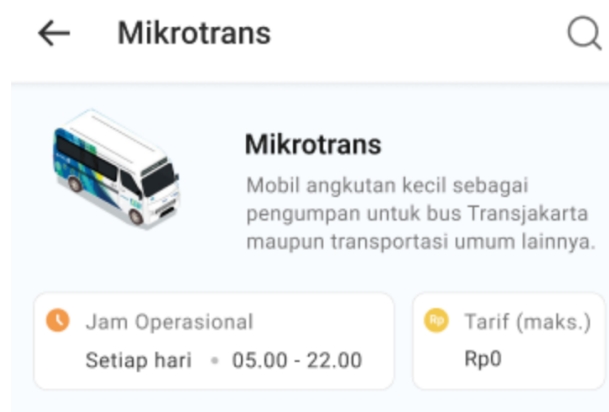


Gambar 1.5 Aplikasi Jak Lingko

(Sumber : Appstore Jak Lingko)

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 1.6 Jadwal Mikrotrans Jak Lingko

(Sumber : Smart City Jakarta)

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 (Kumpan, 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.

Berdasarkan uraian latar belakang diatas, penulis ingin mengeksplorasi mengenai implementasi kebijakan sistem integrasi transportasi publik Jak Lingko pada layanan armada mikrotrans ini apakah dapat memberikan kontribusi yang efektif dan efisien bagi masyarakat dan sarana peningkatan kualitas layanan terkhusus di wilayah trayek Jakarta Timur. Selain itu penulis ingin meneliti terkait yang menjadi faktor pendorong dan penghambat pada kebijakan sistem integrasi transportasi publik Jak Lingko pada layanan armada Mikrotrans.

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan di atas, dapat diidentifikasi beberapa masalah utama dalam layanan Mikrotrans Jak Lingko, yaitu:

1. Sistem Integrasi perpindahan armada mikrotrans terhadap transportasi publik lainnya yang diciptakan oleh Jak Lingko Mikrotrans masih kurang efektif.
2. Ketersedian halte yang memadai masih jauh dari kata layak, yang dimana halte hanya berbentuk plang penanda jalan. Hal tersebut terjadi bukan hanya di jalan raya besar maupun dapat terjadi di jalanan kecil yang padat penduduk.
3. Distribusi rute Mikrotrans saat ini belum menjangkau seluruh wilayah DKI Jakarta secara merata, sehingga masih terdapat sejumlah area yang belum terlayani secara optimal.
4. Informasi layanan aplikasi Jak Lingko mengenai rute dan penjadwalan keberangkatan, halte Mikrotrans, mekanisme pembayaran hanya bisa

menggunakan kartu elektronik yang bekerjasama dan statistik mengenai Mikrotrans Jak Lingko masih minim.

1.3 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah di uraikan, penulis mendapatkan beberapa permasalahan yang dapat ditunjukan dengan pertanyaan

1. Bagaimana Implementasi Kebijakan Peraturan Gubernur DKI Jakarta Nomor 68 Tahun 2021 Mengenai Sistem Integrasi Transportasi Publik Jak Lingko Pada Layanan Armada Mikrotrans Wilayah Trayek Jakarta Timur ?
2. Apa Faktor pendorong dan penghambat implementasi kebijakan Mengenai Sistem Integrasi Transportasi Publik Jak Lingko Pada Layanan Armada Mikrotrans Wilayah Trayek Jakarta Timur ?

1.4 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang telah diajukan sebagai pertanyaan dalam permasalahan tersebut, untuk menunjukan tujuan dari permasalahan tersebut

1. Menganalisis implementasi Kebijakan Peraturan Gubernur DKI Jakarta Nomor 68 Tahun 2021 Mengenai Sistem Integrasi Transportasi Publik Jak Lingko Pada Layanan Armada Mikrotrans Wilayah Trayek Jakarta Timur.
2. Menguraikan Faktor pendorong dan penghambat implementasi kebijakan Mengenai Sistem Integrasi Transportasi Publik Jak Lingko Pada Layanan Armada Mikrotrans Wilayah Trayek Jakarta Timur

1.5 Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan mampu memberikan kontribusi, baik pada tataran teoritis maupun praktis, dengan rincian sebagai berikut:

1. Manfaat Teoritis

Temuan penelitian ini diharapkan dapat memperkaya khazanah bukti empiris yang telah dihasilkan oleh studi-studi sebelumnya. Selain itu, penelitian ini diharapkan mampu meningkatkan pemahaman serta memperluas wawasan akademik mengenai implementasi Peraturan Gubernur DKI Jakarta Nomor 68 Tahun 2021 tentang Sistem Integrasi Transportasi Publik **Jak Lingko**, khususnya pada penyelenggaraan layanan armada Mikrotrans di wilayah trayek Jakarta Timur.

2. Manfaat Praktis

- Bagi penulis

Penelitian ini ditujukan agar meningkatkan pengetahuan dan pemahaman penulis dalam analisis tentang implementasi Kebijakan Peraturan Gubernur DKI Jakarta Nomor 68 Tahun 2021 Mengenai Sistem Integrasi Transportasi Publik Jak Lingko Pada Layanan Armada Mikrotrans Wilayah Trayek Jakarta Timur.

- Bagi masyarakat

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi referensi dan juga informasi mengenai peran mereka dalam rangka meningkatkan kepekaan terhadap implementasi Kebijakan Peraturan Gubernur DKI Jakarta Nomor 68

Tahun 2021 Mengenai Sistem Integrasi Transportasi Publik Jak Lingko
Pada Layanan Armada Mikrotrans Wilayah Trayek Jakarta Timur.

1.6 Kerangka Teori

1.6.1 Penelitian Terdahulu

	1	2	3	4	5	6
No	Peneliti/Tahun/Jurnal	Tujuan Penelitian	Metode dan Teori	Hasil Penelitian	Kebaruan Penelitian	Fokus Penelitian
1.	Bangun, G. E., & Suwandi, I. M. (2024). Evaluasi kebijakan integrasi angkutan pengumpan ke dalam sistem bus rapid transit: Studi pada Mikrotrans Jak Lingko. <i>SOSIOHUMAN IORA: Jurnal Ilmiah Ilmu Sosial Dan Humaniora</i> , 10 (1), 154 – 171.	Evaluasi terhadap kebijakan integrasi angkutan pengumpan dengan sistem Bus Rapid Transit (BRT) dilakukan dengan merujuk pada Peraturan Gubernur DKI Jakarta Nomor 96 Tahun 2018, khususnya pada implementasinya di	Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan pendekatan postpositivisme. Kerangka analisis yang diterapkan adalah model evaluasi CIPP singkatan dari <i>Context, Input, Process, dan Product</i> yang digunakan sebagai landasan konseptual untuk	Temuan penelitian menunjukkan bahwa implementasi kebijakan integrasi angkutan pengumpan ke dalam sistem Bus Rapid Transit (BRT) telah dilaksanakan selaras dengan ketentuan yang diatur dalam Peraturan Gubernur DKI	Melakukan evaluasi kebijakan integrasi angkutan pengumpan ke BRT menggunakan model CIPP, yang cakupannya lebih umum dibanding fokus pada	Evaluasi Kebijakan

	1	2	3	4	5	6
No	Peneliti/Tahun/Jurnal	Tujuan Penelitian	Metode dan Teori	Hasil Penelitian	Kebaruan Penelitian	Fokus Penelitian
		segmen angkutan bus kecil melalui penyelenggaraan program Mikrotrans dalam skema Jak Lingko.	menilai dan mengevaluasi pelaksanaan kebijakan.	Jakarta Nomor 96 Tahun 2018. Hal tersebut tercermin dari telah terintegrasinya layanan hingga pada segmen angkutan bus berukuran kecil melalui penyelenggaraan program Mikrotrans dalam skema Jak Lingko.	implementasi spesifik Mikrotrans di Jakarta Timur.	
2.	Murdiono, Aris Sunarya, Ika Devy Pramudiana, & Dendy Patria. (2025). Evaluasi Sistem Jak Lingko terhadap Perubahan Perilaku Pengguna Mikrotrans di Jakarta Selatan: Analisis	Penelitian ini diarahkan untuk menilai kinerja sistem Jak Lingko dalam mendorong perubahan perilaku pengguna layanan Mikrotrans di	Penelitian ini menerapkan metode kualitatif dengan pendekatan deskriptif-analitis yang bertujuan untuk menguraikan sekaligus menelaah perubahan perilaku pengguna	Hasil penelitian menunjukkan bahwa sistem Jak Lingko memengaruhi pola perjalanan pengguna dengan meningkatkan kenyamanan,	Mengevaluasi dampak Jak Lingko terhadap perubahan perilaku pengguna Mikrotrans di Jakarta Selatan	Evaluasi Kebijakan

	1	2	3	4	5	6
No	Peneliti/Tahun/Jurnal	Tujuan Penelitian	Metode dan Teori	Hasil Penelitian	Kebaruan Penelitian	Fokus Penelitian
	Dampak Sosial dan Ekonomi terhadap Kualitas Pelayanan. <i>NAAFI: JURNAL ILMIAH MAHASISWA</i> , 1(6), 46–57.	wilayah Jakarta Selatan, dengan penekanan pada dampak sosial dan ekonomi yang ditimbulkan serta peningkatan kualitas pelayanan transportasi publik.	layanan Mikrotrans setelah diberlakukannya sistem integrasi Jak Lingko. Sebagai landasan teoritis, penelitian ini menggunakan Teori Pilihan Rasional yang dikemukakan oleh James S. Coleman, guna menjelaskan proses pengambilan keputusan serta preferensi pengguna dalam menentukan pilihan moda transportasi.	efisiensi waktu, dan kemudahan akses antar moda transportasi.	dengan Teori Pilihan Rasional, sementara penelitian ini berfokus pada proses kebijakan secara menyeluruh dan struktur pelaksana di Jakarta Timur, bukan perilaku pengguna atau wilayah lain.	
3.	Sukma, A. A., Aulia, D., Banowati, A. D., Achsani, F. M.,	Penelitian ini difokuskan pada penelaahan	Pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan	Temuan penelitian ini diharapkan mampu menyajikan	Menganalisis dampak peralihan moda	Evaluasi Kebijakan

	1	2	3	4	5	6
No	Peneliti/Tahun/Jurnal	Tujuan Penelitian	Metode dan Teori	Hasil Penelitian	Kebaruan Penelitian	Fokus Penelitian
	Rewerdrianty, E. A., & Febriyanti, A. (2024). Evaluasi Dampak Peralihan Moda Transportasi Pada Pengguna Mikrotrans Rute Pulo Gadung. <i>SASKARA: Indonesian Journal of Society Studies</i> , 4(02), 263–286.	komprehensif terhadap capaian kinerja program Jak Lingko, khususnya dalam menilai tingkat efektivitas pelaksanaan kebijakan serta efisiensi pemanfaatan sumber daya dalam sistem integrasi transportasi publik.	melalui pendekatan kuantitatif dengan teknik survei lapangan, yang dilengkapi dengan wawancara mendalam terhadap lima informan. Analisis data selanjutnya didasarkan pada kerangka teori dampak sosial untuk mengkaji implikasi kebijakan yang diteliti.	pemahaman yang menyeluruh mengenai determinan kepuasan pengguna layanan Jak Lingko, sekaligus mengurai kan pengaruh implementasi program tersebut terhadap perubahan pola aktivitas masyarakat. Selain itu, penelitian ini juga mengkaji kontribusi Jak Lingko dalam membuka dan memperluas peluang ekonomi bagi masyarakat, baik secara langsung	pada pengguna Mikrotrans, namun hanya pada satu rute spesifik, sedangkan penelitian ini mengevaluasi pelaksanaan kebijakan di seluruh trayek Jakarta Timur dan dinamika internal pelaksana.	

	1	2	3	4	5	6
No	Peneliti/Tahun/Jurnal	Tujuan Penelitian	Metode dan Teori	Hasil Penelitian	Kebaruan Penelitian	Fokus Penelitian
				maupun tidak langsung.		
4.	Handayani, S., Afrianti, D. A., & Suryandari, M. (2021). Implementasi Kebijakan Angkutan Umum di DKI Jakarta. <i>Jurnal Teknologi Transportasi Dan Logistik</i> , 2(1), 19-28.	Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi tingkat keterpaduan antara layanan LRT, MRT, dan TransJakarta, serta menganalisis implikasi penerapan kebijakan angkutan umum dengan mempertimbangkan pengaruh faktor internal dan eksternal yang memengaruhi pelaksanaannya.	penelitian ini menggunakan pendekatan penelitian deskriptif. Dengan menggunakan teori implementasi kebijakan untuk mengukur dampak penerapan dari internal dan eksternal.	Temuan penelitian mengindikasikan bahwa tingkat integrasi sistem transportasi di Provinsi DKI Jakarta masih belum optimal, dengan sekitar 91 persen layanan yang belum sepenuhnya terintegrasi. Meskipun demikian, pemerintah daerah terus melakukan berbagai upaya untuk memperkuat keterpaduan antarmoda transportasi di	Meneliti implementasi kebijakan transportasi umum di Jakarta secara luas, namun penelitian ini akan lebih mendalam pada Mikrotrans di Jakarta Timur, termasuk detail kelembagaan dan manajerial.	Implementasi Kebijakan

	1	2	3	4	5	6
No	Peneliti/Tahun/Jurnal	Tujuan Penelitian	Metode dan Teori	Hasil Penelitian	Kebaruan Penelitian	Fokus Penelitian
				wilayah tersebut. Oleh karena itu, diperlukan evaluasi yang lebih komprehensif terhadap kebijakan angkutan umum melalui pendekatan kolaboratif antarpemangku kepentingan, sehingga mampu mendukung penerapan kebijaksanaan <i>push and pull</i> serta mempermudah pengguna dalam melakukan perpindahan moda, baik dari aspek keterhubungan fisik, sistem pembayaran,		

	1	2	3	4	5	6
No	Peneliti/Tahun/Jurnal	Tujuan Penelitian	Metode dan Teori	Hasil Penelitian	Kebaruan Penelitian	Fokus Penelitian
				maupun keselarasan jadwal layanan.		
5.	Firdaus, M. R., Soesanto, E., & Yulian, F. A. (2024). Implementasi berbasis UUD 1945 Pada Kepuasan Publik Terhadap Transportasi Umum Jak Lingko Di DKI Jakarta. <i>Kultura: Jurnal Ilmu Hukum, Sosial, dan Humaniora</i> , 2(6), 345 - 356	Penelitian ini mungkin bertujuan untuk mengevaluasi sejauh mana sistem transportasi umum tersebut memenuhi standar yang ditetapkan dalam UUD 1945 dan bagaimana hal tersebut memengaruhi kepuasan publik.	Kualitatif teori yang digunakan adalah Teori Kepuasan Publik. Teori ini menjelaskan hubungan antara pelayanan publik dan tingkat kepuasan masyarakat, serta bagaimana implementasi kebijakan berbasis hukum, seperti UUD 1945, dapat mempengaruhi kualitas layanan transportasi umum.	Tingkat kepuasan masyarakat terhadap program Jak Lingko dipengaruhi oleh sejumlah faktor yang dapat dipahami melalui kerangka konstitusional Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, khususnya Pasal 33 ayat (1) yang menekankan prinsip pengelolaan perekonomian secara kolektif	Meneliti kepuasan publik terhadap Jak Lingko berdasarkan UUD 1945; penelitian justru lebih mendalami pelaksanaan kebijakan dari sisi teknis dan dinamika struktural birokrasi yang menjalankan program integrasi.	Implementasi Kebijakan

	1	2	3	4	5	6
No	Peneliti/Tahun/Jurnal	Tujuan Penelitian	Metode dan Teori	Hasil Penelitian	Kebaruan Penelitian	Fokus Penelitian
				berlandaskan asas kekeluargaan. Dalam konteks tersebut, Jak Lingko dapat diposisikan sebagai instrumen kebijakan publik yang mencerminkan peran negara dalam mengoordinasikan layanan transportasi umum secara terpadu sebagai bagian dari penyelenggaraan kegiatan ekonomi bersama, dengan tujuan utama meningkatkan kesejahteraan sosial masyarakat.		

	1	2	3	4	5	6
No	Peneliti/Tahun/Jurnal	Tujuan Penelitian	Metode dan Teori	Hasil Penelitian	Kebaruan Penelitian	Fokus Penelitian
6.	Sianturi, W. R., Samudra, A. A. ., & Robby, U. B. . (2023). Implementasi Kebijakan Program Jak-Lingko Transjakarta dalam Upaya Perbaikan Transportasi Publik di Pinang Ranti Jakarta Timur. <i>ANTASENA: Governance and Innovation Journal</i> , 1(1), 25–30.	Untuk mengetahui implementasi kebijakan dengan menggunakan variabel keberhasilan untuk mencapai tujuan implementasi kebijakan atau pelaksanaan program (Komunikasi, Sumber Daya, Disposisi, Struktur Birokrasi)	Jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian kualitatif, teknik pengumpulan data yaitu observasi, wawancara dan dokumentasi yang berkaitan dengan penelitian. Teori yang digunakan adalah teori implementasi dari George Edward III.	Hasil penelitian ini menjelaskan bahwa dari awal pelaksanaan program lingkungan jak-lingko sudah cukup efektif namun memang perlu adanya sosialisasi atau penyampaian yang lebih mengenai program lingkungan jak-lingko kepada masyarakat Jakarta.	Secara kuantitatif meneliti pengaruh tarif integrasi Jak Lingko terhadap minat mobilitas pengguna, sedangkan penelitian ini berpusat pada bagaimana pelaksanaan sistem integrasi dilakukan oleh para pelaksana kebijakan itu sendiri, bukan persepsi pengguna terhadap tarif.	Implementasi Kebijakan

	1	2	3	4	5	6
No	Peneliti/Tahun/Jurnal	Tujuan Penelitian	Metode dan Teori	Hasil Penelitian	Kebaruan Penelitian	Fokus Penelitian
7.	Agung Wahyudi. (2024). Strategi Kebijakan Peningkatan Sektor Transportasi Publik Di Jakarta Menuju Net Zero Emission. <i>Juremi: Jurnal Riset Ekonomi</i> , 4(2), 557–570.	Untuk menyusun rekomendasi kebijakan yang komprehensif guna mendukung pembangunan rendah karbon di sektor transportasi sehingga dapat diterapkan oleh pemerintah serta pemangku kepentingan terkait.	Kualitatif. Dengan metode pengumpulan data melibatkan inventarisasi data yang dibutuhkan serta pengumpulan bahan-bahan referensi yang relevan. Serta melalui pendekatan teori evaluasi kebijakan yang memberikan alternatif kebijakan.	Hasil penelitian berupa catatan rekomendasi kebijakan untuk mendukung Subsidi Peningkatan Sarana dan Prasarana Transportasi Publik di Jakarta.	Membahas strategi kebijakan transportasi menuju Net Zero Emission; kontrasnya, penelitian ini menekankan efektivitas implementasi teknis-operasional Mikrotrans Jak Lingko dalam mendukung aksesibilitas warga Jakarta Timur.	Strategi Kebijakan
8.	Alwan Naufal, Keisha Difallahi, Eti Rahmawati, & Dwi	Untuk mengidentifikasi dan menganalisis	Dalam penelitian ini, metode kualitatif diterapkan, yang	Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa sensor	Mengkaji dampak ekonomi Jak	Dampak Kebijakan

	1	2	3	4	5	6
No	Peneliti/Tahun/Jurnal	Tujuan Penelitian	Metode dan Teori	Hasil Penelitian	Kebaruan Penelitian	Fokus Penelitian
	Anggriani. (2025). Jak Lingko Gratis, Angkutan Kota Konvensional Menangis (Dampak Jak Lingko Terhadap Ekonomi Pengemudi Angkutan Kota Konvensional Di Jakarta). <i>Adaptasi : Jurnal Sosial Humaniora Dan Keagamaan</i> , 2(1), 80–98.	dampak Jak Lingko terhadap ekonomi pengemudi angkutan kota konvensional di Jakarta.	melibatkan survei dan partisipasi partisipan bersama dengan pengemudi angkutan umum. Temuan penelitian menunjukkan bahwa perilaku Jak Lingko memiliki dampak yang signifikan terhadap pendapatan dan kesejahteraan ekonomi.	konvensional yang tidak terintegrasi ke dalam sistem mengalami dampak negatif dari perubahan system.	Lingko terhadap pengemudi angkutan konvensional, berbeda dengan penelitian ini yang fokus pada efektivitas internal dan kesiapan sistem integrasi dari perspektif organisasi pelaksana dan pengguna.	
9.	Bahaqi, M. A., & Sahara, S. (2023). Dampak Halte Jak Lingko	Menganalisis hasil pembangunan halte tebet eco park sebagai fasilitas penunjang yang pelayanan untuk	Menganalisis hasil pembangunan halte tebet eco park sebagai fasilitas penunjang yang pelayanan untuk memberikan kepuasan	Menganalisis hasil pembangunan halte tebet eco park sebagai fasilitas penunjang yang pelayanan untuk	Menggunakan teori implementasi (George Edward III) untuk Jak-	Dampak Kebijakan

	1	2	3	4	5	6
No	Peneliti/Tahun/Jurnal	Tujuan Penelitian	Metode dan Teori	Hasil Penelitian	Kebaruan Penelitian	Fokus Penelitian
	Terhadap Kenyamanan Pengguna Angkutan Umum (Studi Penelitian Tebet ECO park). <i>EKONOMIKA45: Jurnal Ilmiah Manajemen, Ekonomi Bisnis, Kewirausahaan, 10(2), 575-579.</i>	memberikan kepuasan terhadap pengguna layanan Jak Lingko	terhadap pengguna layanan Jak Lingko	memberikan kepuasan terhadap pengguna layanan Jak Lingko	Lingko Transjakarta di Pinang Ranti, namun penelitian ini memperluas cakupan ke seluruh trayek Mikrotrans Jakarta Timur dan menganalisis keempat variabel implementasi secara simultan.	
10.	Sahara, S., & Iqbal, M. (2024). Pengaruh Tarif Integrasi Jak Lingko Terhadap Minat Mobilitas Pengguna Angkutan Umum Di	Penelitian ini bertujuan untuk menelaah efektivitas kebijakan dalam mendorong	Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan teknik analisis regresi sederhana sebagai alat olah data. Hasil	Hasil penelitian mengindikasikan bahwa sejumlah elemen masih berfungsi sebagai faktor penghambat	Menyoroti peran infrastruktur halte terhadap kenyamanan; berbeda dengan	Efektivitas Kebijakan

	1	2	3	4	5	6
No	Peneliti/Tahun/Jurnal	Tujuan Penelitian	Metode dan Teori	Hasil Penelitian	Kebaruan Penelitian	Fokus Penelitian
	Wilayah DKI Jakarta. <i>Jurnal Sistem Informasi Bisnis (JUNSIBI)</i> , 5(1), 9-15.	peningkatan minat masyarakat terhadap penggunaan angkutan umum, sekaligus mengidentifikasi berbagai faktor yang berkontribusi terhadap rendahnya tingkat ketertarikan pengguna dalam memanfaatkan layanan transportasi publik.	penelitian menunjukkan bahwa penerapan kebijakan tarif terintegrasi belum memberikan pengaruh yang signifikan dalam meningkatkan minat masyarakat untuk melakukan mobilitas menggunakan transportasi umum.	dalam implementasi kebijakan tarif terintegrasi. Hambatan tersebut antara lain rendahnya tingkat pemahaman masyarakat terhadap mekanisme tarif integrasi, tingginya besaran tarif awal, keterbatasan rentang waktu perpindahan antarmoda, durasi perjalanan yang relatif panjang, serta keterbatasan pilihan rute layanan yang tersedia.	penelitian ini yang tidak hanya mengkaji fisik infrastruktur tetapi menghubungkannya dengan integrasi sistemik dan efektivitas birokrasi dalam konektivitas antarmoda di Jakarta Timur.	

Kebaruan dari penelitian ini substansial terletak pada pendekatan kajian yang sangat spesifik dan mendalam terhadap implementasi kebijakan sistem integrasi transportasi publik Jak Lingko, dengan fokus eksklusif pada layanan armada Mikrotrans di seluruh wilayah trayek Jakarta Timur. Dalam lanskap penelitian transportasi publik di DKI Jakarta yang telah ada, diskursus mengenai Jak Lingko memang telah berkembang. Namun, masih terdapat kekosongan empiris terkait bagaimana kebijakan ini secara konkret diwujudkan dan dioperasikan di lapangan, khususnya pada moda Mikrotrans yang memegang peranan vital dalam konektivitas last-mile di area padat. Penelitian terdahulu cenderung mengelaborasi Jak Lingko dari perspektif yang lebih makro (misalnya, evaluasi kebijakan secara umum, analisis dampak ekonomi atau kepuasan pengguna, atau cakupan geografis yang lebih luas tanpa pendalaman spesifik per moda dan wilayah). Proposal ini secara strategis mengisi celah tersebut dengan menginisiasi analisis yang komprehensif terhadap aspek teknis-operasional, dimensi kelembagaan, serta strategi manajerial yang diadaptasi dalam proses implementasi Jak Lingko pada Mikrotrans.

Pengambilan lokus pada Jakarta Timur menjadi titik pijak kebaruan yang signifikan. Wilayah ini tidak hanya mencakup jumlah trayek Mikrotrans terbanyak, tetapi juga memiliki karakteristik kepadatan mobilitas yang unik, yang secara inheren menghadirkan tantangan dan dinamika implementasi yang kompleks. Dengan demikian, penelitian ini tidak sekadar mengidentifikasi capaian atau kendala, melainkan secara kritis mengungkap mekanisme 'bagaimana' proses

implementasi itu berlangsung, akar penyebab munculnya tantangan, serta interaksi dinamis antar-aktor pelaksana di garis depan. Pemahaman yang lebih kaya mengenai proses internal kebijakan, mekanisme koordinasi antarlembaga, efektivitas alokasi sumber daya, dan respons adaptif birokrasi dalam konteks implementasi di lapangan inilah yang menjadi kontribusi empiris dan teoretis utama yang membedakan penelitian ini dari karya-karya sebelumnya.

1.6.2 Administrasi Publik

Pengertian administrasi publik menurut John M. Pfiffner dan Robert V. Prethus (Syafie, 2006: 23) secara spesifik adalah:

1. Administrasi publik melibatkan pelaksanaan kebijakan yang dikeluarkan oleh otoritas politik.
2. Administrasi publik dipahami sebagai proses pengorganisasian dan pengoordinasian tindakan individu maupun kelompok dalam rangka menjalankan kebijakan pemerintah. Konsep ini terutama berkaitan dengan aktivitas operasional pemerintahan yang berlangsung secara rutin dalam penyelenggaraan pelayanan publik. Secara global, administrasi publik adalah proses penerapan kebijakan pemerintah, keterampilan kepemimpinan, berbagai teknik, pemberian arahan, dan partisipasi dalam upaya banyak orang.
3. Chandler dan Plano dalam Keban (2008: 4) mendefinisikan administrasi publik sebagai proses dimana sumber daya dan personel publik diorganisasikan dan dikoordinasikan untuk

merumuskan, melaksanakan dan mengendalikan keputusan kebijakan publik.

1.6.3 Paradigma Administrasi Publik

Paradigma adalah cara pandang atau sudut pandang yang digunakan untuk mengevaluasi dunia dan lingkungan alam, sehingga membentuk gambaran atau cara pandang secara menyeluruh untuk menjelaskan berbagai permasalahan dunia nyata yang sangat kompleks. American Heritage Dictionary mendefinisikan paradigma sebagai seperangkat asumsi, konsep, nilai, dan praktik yang diyakini dan mewakili cara masyarakat memandang realitas. Sedangkan menurut buku Thomas Kuhn, *The Structure of Scientific Revolutions*, pengertian paradigma adalah cara pandang, nilai, metode, prinsip dasar, atau metode pemecahan masalah yang dimiliki bersama. Hal yang sama juga berlaku pada komunitas ilmiah sampai batas tertentu. sejumlah waktu tertentu. waktu. Model yang dihasilkan merupakan perspektif mengenai peran dan tantangan dalam merespons permasalahan yang muncul. Model yang begitu terkenal di Amerika ini muncul karena bersifat reformis. Itu ditulis oleh D. Osborne dan T. Gabler dalam 'Jeremias T. Keban (2008: 35-37), dioperasikan oleh Osborne dan Plastrik. Model ini mengharuskan pemerintah menjadi fasilitator, mengedepankan semangat bersaing, berorientasi pada misi, memperkuat masyarakat, mengutamakan hasil dibandingkan cara, mengutamakan kepentingan pelanggan, dan berwirausaha. masalah, dan

mengambil tindakan. Dalam perkembangan paradigma administrasi publik, terdapat perubahan signifikan yang mencakup berbagai aspek, termasuk permasalahan politik, pemerintahan, serta substansi administrasi terkait organisasi, kepegawaian, dan penyusunan anggaran dalam sistem birokrasi pemerintah (Anwaruddin & Ed, 1927).

a. Paradigma Prinsip - Prinsip Administrasi (1927 - 1937)

Dalam Prinsip-Prinsip Administrasi, terdapat perkembangan yang signifikan dan diterima luas di kalangan industri dan pemerintah. Pada era ini, fokus lebih diutamakan daripada lokus. Paradigma ini memandang administrasi publik sebagai konsep universal yang dapat diterapkan secara luas dalam berbagai tatanan administrasi, tanpa mempertimbangkan misi, fungsi, kebudayaan, atau kerangka institusional. Selain itu, paradigma ini lebih berorientasi pada fungsi-fungsi manajemen yang mencakup perencanaan, pengorganisasian, pengisian staf, pengarahan, koordinasi, pelaporan, dan penganggaran, yang dikenal sebagai POSDCORB (Keban, 2014:32).

b. Paradigma Administrasi Publik sebagai Ilmu Politik (1950 - 1970)

Dalam paradigma ini, administrasi kembali diakui sebagai bagian integral dari ilmu politik karena administrasi publik memainkan peran penting dalam membantu penguasa politik melaksanakan tugas-tugas kenegaraan secara efektif dan efisien. Selain itu, administrasi publik memiliki otoritas penuh dalam birokrasi pemerintahan untuk menjalankan

fungsinya tersebut. Dalam konteks ini, lokus paradigma ini berada dalam lingkungan birokrasi pemerintahan, yang menekankan pentingnya administrasi dalam mendukung kegiatan pemerintahan (Anwaruddin & Ed, 1927).

c. Paradigma Administrasi Publik sebagai Ilmu Administrasi Publik (1956 - 1970)

Administrasi publik sebagai cabang ilmu administrasi menempatkan pengembangan prinsip-prinsip manajemen sebagai fondasi utama yang dikaji secara sistematis dan mendalam. Paradigma ini menitikberatkan perhatian pada perilaku organisasi, kajian manajerial, serta pemanfaatan teknologi modern dalam proses administrasi. Perkembangannya bergerak ke dalam dua kecenderungan utama. Arah pertama berfokus pada penguatan ilmu administrasi sebagai disiplin murni dengan dukungan perspektif psikologi sosial, sedangkan arah kedua menempatkan kebijakan publik sebagai orientasi utama. Sejalan dengan kecenderungan kedua tersebut, batas lokus dalam paradigma ini menjadi semakin tidak tegas karena pendekatan dan fokus yang dikembangkan dipandang relevan untuk diterapkan secara luas, baik dalam ranah bisnis maupun administrasi publik. Paradigma ini lebih menekankan pada penguatan fokus kajian dibandingkan penentuan lokus kelembagaan, sehingga keberadaan lokus tidak lagi diposisikan sebagai unsur yang menentukan. Dalam kerangka tersebut, teknik-teknik manajemen dan teori organisasi dikembangkan sebagai bagian yang tidak terpisahkan dari ilmu administrasi publik, tanpa

diarahkan secara spesifik pada penerapannya di institusi tertentu (Anwaruddin & Ed, 1927). Paradigma Administrasi Publik sebagai Administrasi Publik (1970- 1997)

Paradigma administrasi ini mencerminkan suatu bentuk pembaruan konseptual, di mana cakupan kajiannya tidak lagi dibatasi semata pada aspek administrasi, tetapi meluas hingga mencakup dimensi organisasi secara menyeluruh. Perhatian utama diarahkan pada pengembangan teori administrasi yang mengkaji bagaimana organisasi idealnya dijalankan, bagaimana pola perilaku organisasi terbentuk, serta bagaimana proses pengambilan keputusan dilakukan. Dalam kerangka ini, administrasi publik menempatkan penekanan pada pemanfaatan teori dan praktik administrasi, penerapan manajemen modern, kajian ekonomi politik, mekanisme perumusan dan analisis kebijakan, serta pendekatan evaluatif dalam mengukur capaian kebijakan publik (Anwaruddin & Ed, 1927).

d. Administrasi Publik dikenal sebagai *Governance*

Paradigma ini menitikberatkan pada pengelolaan dan pengembangan organisasi agar mampu berfungsi secara efektif sekaligus merealisasikan nilai-nilai kemanusiaan secara optimal. Pendekatan tersebut diwujudkan melalui penguatan sistem desentralisasi dan pembentukan organisasi yang bersifat demokratis, yang menuntut keterlibatan aktif masyarakat serta penyediaan layanan publik yang peka dan responsif terhadap kebutuhan warga. Dalam kerangka sistem pelayanan publik, implementasi pelayanan yang dilakukan secara tepat dan konsisten akan

berimplikasi pada peningkatan kualitas layanan yang lebih terarah dan sesuai sasaran. Perspektif *New Public Service* menegaskan pentingnya peran administrator publik dalam memfasilitasi partisipasi masyarakat pada proses pelayanan dan pengambilan keputusan, sehingga kinerja dan efektivitas pelayanan publik dapat ditingkatkan (Karyana, 2014).

Pada penelitian ini, berfokus pada evaluasi kebijakan sistem integrasi transportasi publik Jak Lingko pada layanan armada Mikrotrans DKI Jakarta, bertujuan untuk meningkatkan kualitas pelayanan di bidang transportasi di Kota Jakarta, dan termasuk dalam paradigma *New Public Service*. Pelayanan publik dalam konteks ini merupakan penyediaan layanan kepada masyarakat oleh pemerintah sesuai dengan ketentuan dan prosedur yang telah ditetapkan dalam organisasi tersebut. Secara fundamental, organisasi pemerintahan bertanggung jawab untuk memberikan layanan kepada masyarakat karena lembaga publik memiliki kewajiban dan tanggung jawab untuk menyediakan pelayanan yang baik dan profesional kepada masyarakat.

1.6.4 Kebijakan Publik

Samodra Wibawa (1994:50) mengartikan kebijakan sebagai suatu sistem dengan tiga bagian yang saling berinteraksi satu sama lain. Aktor kebijakan, kebijakan lingkungan, dan kebijakan publik aktual merupakan tiga bagian. Ketiga komponen ini bekerja sama. Penjelasan mendalam mengenai komponen-komponen tersebut antara lain sebagai berikut: Aktor

dalam kebijakan masyarakat meliputi masyarakat, lembaga swadaya masyarakat, dan lembaga pemerintah. Suatu kebijakan bisa saja dipengaruhi dan dipengaruhi oleh sejumlah variabel. Kebijakan lingkungan hidup mengacu pada aspek kemasyarakatan yang dapat atau harus diubah oleh aktor kebijakan, bukan individu atau organisasi yang tunduk pada kewenangan dan kendali pemerintah sebagai penentu akhir kebijakan (yang semuanya masuk dalam kotak aktor/aktor kebijakan) Kebijakan publik merupakan kumpulan alternatif tindakan pemerintah untuk mengatasi permasalahan (atau mencari solusi terhadap hambatan) dalam kehidupan masyarakat sehari-hari.

Bridgman dan Davis (2005) sebagaimana dikutip oleh Edi Suharto (2007:3) menjelaskan bahwa kebijakan publik pada hakikatnya merupakan pilihan pemerintah terkait tindakan yang akan diambil maupun keputusan untuk tidak melakukan tindakan tertentu. Dengan demikian, kebijakan publik tidak selalu diwujudkan dalam bentuk intervensi aktif, tetapi juga dapat tercermin melalui keputusan pemerintah untuk membiarkan suatu persoalan berjalan tanpa campur tangan langsung. Pandangan ini sejalan dengan definisi Hogwood dan Gunn (1990) dalam Edi Suharto (2007:4) yang memandang kebijakan publik sebagai serangkaian tindakan yang dirumuskan secara sadar oleh pemerintah dalam rangka mencapai tujuan tertentu.

Konsep kebijakan tidak hanya melekat pada institusi pemerintah. Berbagai organisasi di luar struktur negara, seperti Lembaga Swadaya Masyarakat (LSM), organisasi sosial kemasyarakatan termasuk Karang Taruna dan Pemberdayaan Kesejahteraan Keluarga (PKK) serta organisasi sukarela lainnya, juga memiliki kebijakan internal yang berfungsi sebagai pedoman dalam mengarahkan aktivitas dan pengambilan keputusan organisasi.

Bridgman dan Davis (2004) dalam Edi Suharto (2007:5) mengemukakan bahwa kebijakan publik memiliki setidaknya tiga dimensi yang saling berkaitan, yakni kebijakan sebagai tujuan, sebagai pilihan tindakan yang memiliki legitimasi hukum, dan sebagai hipotesis.

1. Kebijakan publik sebagai tujuan berkaitan erat dengan upaya pencapaian kepentingan masyarakat. Dalam hal ini, kebijakan dipahami sebagai rangkaian tindakan pemerintah yang diarahkan untuk menghasilkan capaian tertentu sesuai dengan harapan masyarakat sebagai pihak yang diwakili.
2. Kebijakan publik sebagai pilihan tindakan yang bersifat legal menunjukkan bahwa kebijakan lahir dari institusi yang memiliki kewenangan dan legitimasi dalam sistem pemerintahan. Keputusan yang dihasilkan bersifat mengikat aparatur negara, baik dalam bentuk pengarahan tindakan administratif, penyusunan rancangan peraturan

perundang-undangan, maupun pengalokasian sumber daya anggaran untuk pelaksanaan program tertentu.

3. Kebijakan publik sebagai hipotesis menempatkan kebijakan sebagai hasil dari asumsi teoretis mengenai hubungan sebab dan akibat. Kebijakan disusun berdasarkan perkiraan tentang pola perilaku masyarakat, termasuk penggunaan instrumen insentif untuk mendorong tindakan tertentu serta disinsentif untuk membatasi perilaku yang tidak diharapkan. Oleh karena itu, kebijakan harus memuat prediksi mengenai tingkat keberhasilan yang ingin dicapai sekaligus mekanisme untuk mengantisipasi potensi kegagalan.

Berdasarkan berbagai definisi tersebut, dapat dirumuskan sejumlah karakteristik utama kebijakan publik. Pertama, kebijakan publik berorientasi pada tindakan yang memiliki tujuan jelas, bukan pada perilaku yang bersifat insidental. Kedua, kebijakan mencerminkan pola kegiatan yang dilakukan oleh pejabat pemerintah, bukan sekadar keputusan yang berdiri sendiri. Ketiga, kebijakan publik merujuk pada tindakan nyata pemerintah dalam mengelola berbagai urusan publik, seperti pengaturan perdagangan, pengendalian inflasi, maupun penyediaan layanan perumahan, bukan hanya pada rencana normatif yang bersifat konseptual. Keempat, kebijakan publik dapat bersifat positif maupun negatif, di mana kebijakan positif diwujudkan melalui tindakan langsung pemerintah, sedangkan kebijakan negatif tercermin dalam keputusan untuk tidak melakukan intervensi pada kondisi tertentu. Kelima, kebijakan publik

umumnya bersifat otoritatif, memiliki dasar hukum, dan mengandung unsur perintah dalam pelaksanaannya.

1.6.5 Implementasi Kebijakan

Implementasi kebijakan dapat terpengaruh oleh empat hal sebagai berikut (George C. Edwards III, dalam Siregar, 2022):

A. Komunikasi

Komunikasi Komunikasi merujuk pada prosedur yang digunakan pemerintah untuk menyampaikan informasi kepada masyarakat mengenai kebijakan yang akan diterapkan guna mencapai tujuan tertentu. Individu, kelompok, maupun organisasi memanfaatkan komunikasi sebagai sarana untuk menyebarkan pengetahuan antaranggota komunitas atau di antara pihak-pihak terkait. Konsep komunikasi dalam implementasi kebijakan mencakup ketersediaan sumber daya yang mendukung pelaksanaan kebijakan, struktur organisasi yang mengaturnya, serta cara penyampaian informasi kepada instansi pelaksana maupun masyarakat secara luas.

Aspek transmisi menunjukkan adanya kemungkinan kesalahpahaman atau miskomunikasi, yang sering kali muncul karena informasi melewati berbagai tingkatan birokrasi, sehingga ekspektasi dan pemahaman terhadap kebijakan dapat berubah seiring waktu. Kejelasan menjadi hal penting, di mana informasi yang diberikan kepada pelaksana harus dapat dipahami secara tepat dan bebas dari ambiguitas.

Konsistensi juga menjadi syarat agar instruksi komunikasi dapat diikuti dengan benar; ketidakjelasan atau perubahan instruksi yang terlalu sering berpotensi membingungkan pelaksana di lapangan.

B. Sumberdaya

Komponen penerapan yang penting bagi keberhasilan pelaksanaan kebijakan melibatkan pemanfaatan sumber daya secara efektif. Implementasi kebijakan tidak akan berjalan optimal apabila tidak ditangani oleh individu-individu yang memiliki kompetensi dan relevansi terhadap tugasnya. Oleh karena itu, dibutuhkan staf yang berpengalaman dan memiliki keahlian sesuai dengan fungsinya, dengan jumlah yang memadai untuk mendukung kelancaran pelaksanaan kebijakan. Sumber daya menjadi faktor penunjang utama dalam mewujudkan implementasi kebijakan yang efektif dan berkelanjutan, serta berperan sebagai sarana untuk mendukung penerapan kebijakan yang diteliti.

C. Disposisi

Keberhasilan implementasi suatu kebijakan memerlukan keselarasan antara pengambil kebijakan dan pelaksana kebijakan, serta hubungan yang mendukung antara kedua pihak. Efektivitas pelaksanaan kebijakan menuntut agar pelaksana tidak hanya memahami tugas yang harus dilakukan, tetapi juga memiliki motivasi untuk melaksanakannya. Aspek ini dikenal dengan istilah *disposisi*. Disposisi mencerminkan

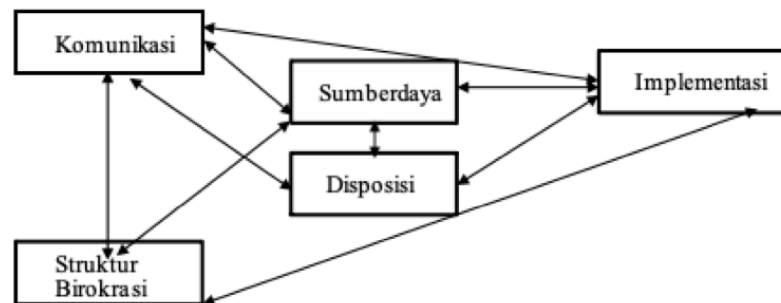
tingkat komitmen dan kesediaan organisasi pelaksana dalam melaksanakan kebijakan publik. Tanpa adanya kemauan dan komitmen, keterampilan semata tidak cukup untuk menjamin keberhasilan implementasi. Beberapa pertimbangan penting dalam variabel disposisi meliputi:

1. Pemilihan dan pengangkatan individu yang memiliki komitmen terhadap kebijakan, terutama dalam rangka pelayanan kepada masyarakat, sebagai pegawai pelaksana kebijakan.
2. Penyesuaian insentif melalui peningkatan manfaat atau biaya yang dapat berfungsi sebagai motivator bagi pelaksana kebijakan untuk mengikuti instruksi, baik dalam mencapai tujuan pribadi maupun tujuan organisasi.

D. Struktur birokrasi

Mengenai kecukupan organisasi birokrasi yang mengkoordinasikan pelaksanaan kebijakan publik. Bagaimana mencegah fragmentasi birokrasi menjadi tantangan karena struktur ini membuat proses implementasi menjadi tidak efektif. meskipun faktor-faktor lain dalam implementasi kebijakan telah terpenuhi dengan baik. Namun karena struktur administrasi yang buruk. Beberapa orang harus bekerja sama untuk menerapkan kebijakan yang kompleks. Ketika struktur kebijakan tidak sesuai dengan pilihan yang ada, maka kebijakan tersebut akan terhambat. Birokrasi yang menjalankan kebijakan harus mampu mendukung mereka yang terpilih secara politik dengan bekerja sama

secara baik. Kerangka birokrasi yang mendukung implementasi kebijakan sangatlah penting; jika tidak, implementasi kebijakan tersebut tidak akan seefektif yang seharusnya. Struktur birokrasi berupa koordinasi yang efektif antara lembaga-lembaga terkait saat menegakkan suatu kebijakan, serta tugas-tugas manajemen mulai dari pembuatan kebijakan hingga pelaksana di lapangan.



Gambar 1.7 Model Implementasi Kebijakan

Sumber : Edward III (1980: 148) dalam Syahrudin (2018)

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

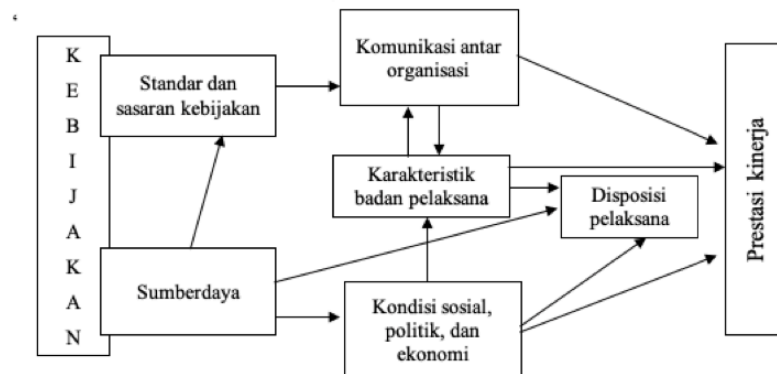
Menekankan pentingnya penyampaian informasi yang jelas mengenai tugas dan tanggung jawab implementor, serta koordinasi yang efektif antar pihak-pihak terkait.

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.



Gambar 1.8 Model Implementasi Kebijakan

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

1.6.6 Sistem Integrasi Transportasi Publik

Prinsip dasar integrasi transportasi umum bertujuan untuk mempermudah pergerakan masyarakat dari satu lokasi ke lokasi lain melalui penyediaan fasilitas integrasi yang dirancang secara sistematis. Integrasi tersebut diharapkan mampu meningkatkan kemudahan mobilitas sekaligus menekan biaya perjalanan dan tingkat ketidaknyamanan yang dialami penumpang (Ibrahim, 2003). Konsep integrasi antarmoda transportasi umum dapat dikaji melalui tiga aspek utama, yaitu ketersediaan lokasi transit, kecepatan serta kemudahan akses bagi penumpang, dan keterjangkauan tarif layanan.

1. Ketersediaan Lokasi Transit

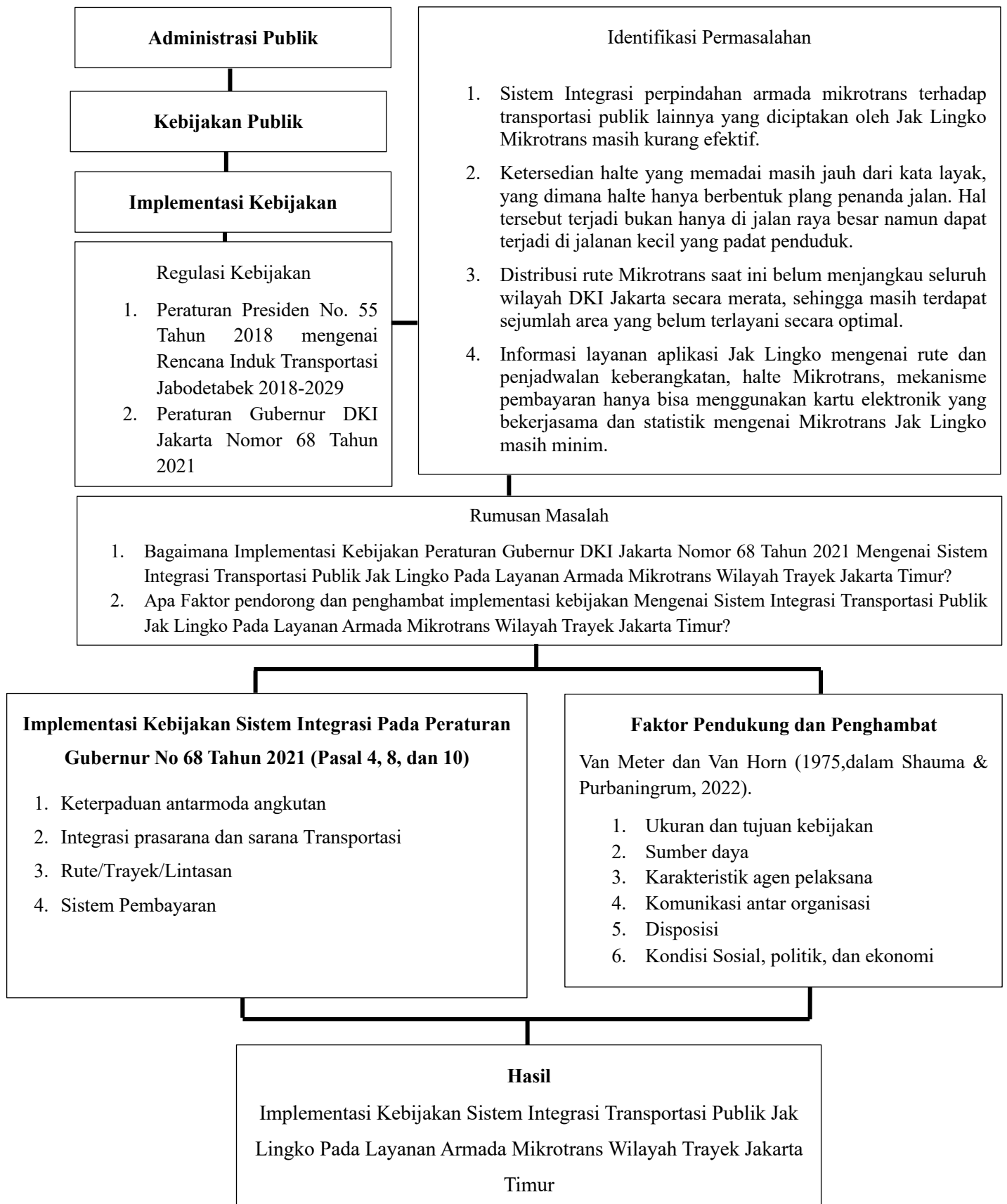
Transit merujuk pada aktivitas penumpang yang turun dari suatu moda angkutan, seperti Bus Rapid Transit (BRT), menuju area tunggu atau halte dalam jangka waktu tertentu sebelum melanjutkan perjalanan dengan moda sejenis atau moda lain yang berbeda (Salasa, Wakhidho, Setiadji, & Yulipriyono, 2016). Dalam sistem transportasi umum, keberadaan halte

transit berfungsi sebagai simpul utama pemberhentian sekaligus titik penghubung antar layanan, sehingga ketersediaannya menjadi elemen penting dalam mendukung kelancaran perpindahan penumpang.

2. Kecepatan dan kemudahan akses penumpang

Aspek ini memiliki keterkaitan yang kuat dengan tingkat aksesibilitas suatu wilayah. Dalam konteks transportasi publik, aksesibilitas dipahami sebagai kemampuan masyarakat untuk menjangkau titik transit yang berfungsi sebagai lokasi perpindahan antarmoda. Keberadaan dan penataan lokasi transit sebagai simpul pergerakan menjadi elemen kunci dalam menentukan berjalannya sistem integrasi transportasi secara optimal. Oleh sebab itu, penyesuaian letak halte transit dengan pusat bangkitan dan tarikan perjalanan di kawasan sekitarnya perlu memperoleh perhatian khusus, karena faktor tersebut berimplikasi langsung terhadap tingkat keberfungsian halte serta efisiensi operasional penyelenggaraan transportasi umum.

1.6.7 Kerangka Pemikiran Teoritis



1.6.8 Tabel Fenomena

Fenomena	Indikator Teori	Sub Fenomena Lapangan	Operasionalisasi	Sumber Data
Implementasi Kebijakan Sistem Integrasi Pada Peraturan Gubernur No 68 Tahun 2021 (Pasal 4, 8, dan 10)	Keterpaduan Antarmoda Angkutan	Mikrotrans berfungsi sebagai pengumpan menuju TransJakarta, MRT, dan LRT, namun belum seluruh titik terhubung langsung	Kesesuaian titik naik-turun, kemudahan perpindahan moda, dan waktu tempuh	Wawancara, dokumentasi, observasi lapangan
	Integrasi Prasarana dan Sarana Transportasi	Halte Jak Lingko belum merata, sebagian armada berhenti di titik non-resmi	Ketersediaan halte, kondisi armada, fasilitas pendukung	Wawancara, dokumentasi, observasi lapangan
	Jadwal Layanan	Jam operasional ditetapkan, namun waktu kedatangan belum konsisten	Ketepatan jam operasional dan frekuensi armada	Wawancara, dokumentasi, observasi lapangan
	Rute/Trayek/Lintasan	Terdapat tumpang tindih rute dan perubahan lintasan	Kesesuaian rute dengan SK trayek dan pemahaman pengguna	Wawancara, dokumentasi, observasi lapangan

	Sistem Pembayaran	Belum seluruh pengguna memiliki akses dan pemahaman pembayaran	Kemudahan penggunaan dan kendala teknis pembayaran	Wawancara, dokumentasi, observasi lapangan
Faktor Pendorong dan Penghambat Implementasi Kebijakan Sistem Integrasi Transportasi Publik Jak Lingko Pada Layanan Armada Mikrotrans Wilayah Jakarta Timur	Ukuran dan tujuan kebijakan	Kesesuaian tujuan kebijakan integrasi Jak Lingko dengan kebutuhan mobilitas masyarakat pengguna Mikrotrans di Jakarta Timur.	Tingkat pemahaman pelaksana dan pengguna terhadap tujuan kebijakan integrasi Jak Lingko serta kesesuaian pelaksanaan layanan Mikrotrans dengan sasaran kebijakan yang ditetapkan.	Wawancara, dokumentasi, observasi lapangan
	Sumber daya	Ketersediaan dan kecukupan sumber daya manusia, armada, anggaran, serta sarana pendukung dalam operasional Mikrotrans terintegrasi Jak Lingko.	Kondisi jumlah dan kompetensi petugas, kelayakan armada, dukungan anggaran, serta ketersediaan fasilitas pendukung dalam mendukung kelancaran implementasi kebijakan.	Wawancara, dokumentasi, observasi lapangan
	Karakteristik agen pelaksana	Peran dan kapasitas Dishub, Transjakarta, dan operator Mikrotrans dalam menjalankan	Pola kerja, pembagian kewenangan, serta komitmen agen pelaksana dalam menjalankan tugas sesuai ketentuan	Wawancara, dokumentasi, observasi lapangan

		kebijakan integrasi Jak Lingko.	kebijakan integrasi transportasi.	
	Komunikasi antar organisasi	Mekanisme koordinasi dan alur komunikasi antar instansi dan operator dalam pelaksanaan layanan Mikrotrans Jak Lingko.	Intensitas dan kejelasan komunikasi kebijakan antar aktor pelaksana, termasuk penyampaian informasi teknis dan operasional di lapangan.	Wawancara, dokumentasi, observasi lapangan
	Disposisi	Sikap dan penerimaan pelaksana terhadap kebijakan integrasi Jak Lingko pada layanan Mikrotrans.	Tingkat komitmen, kepatuhan, dan kesediaan pelaksana dalam menjalankan kebijakan sesuai dengan aturan dan tujuan integrasi transportasi.	Wawancara, dokumentasi, observasi lapangan
	Kondisi sosial, politik, dan ekonomi	Pengaruh kondisi sosial ekonomi masyarakat serta dukungan lingkungan kebijakan terhadap implementasi layanan Mikrotrans Jak Lingko.	Respons masyarakat, kondisi ekonomi pengguna, serta dukungan kebijakan daerah terhadap keberlanjutan implementasi sistem integrasi transportasi	Wawancara, dokumentasi, observasi lapangan

(Tabel : Diolah peneliti 2026)

1.7 Operasional Konsep

Operasionalisasi konsep dipahami sebagai tahapan analitis untuk mentransformasikan gagasan teoretis ke dalam bentuk empiris yang dapat diamati dan dinilai secara kualitatif. Tahapan ini memegang peranan strategis dalam penelitian kebijakan publik karena menjadi dasar bagi peneliti dalam mengevaluasi praktik kebijakan melalui indikator-indikator yang terukur dan relevan. Dalam penelitian ini, proses operasionalisasi difokuskan pada pelaksanaan kebijakan integrasi sistem transportasi publik Jak Lingko, dengan perhatian khusus pada layanan armada Mikrotrans di wilayah trayek Jakarta Timur.

Kajian terhadap implementasi kebijakan menempatkan kebijakan sebagai praktik yang dijalankan di lapangan, bukan sekadar sebagai norma tertulis dalam regulasi. Untuk itu, analisis penelitian ini menggunakan model implementasi Van Meter dan Van Horn (1975). Kerangka ini menekankan enam variabel yang sejak awal berpotensi memengaruhi jalannya implementasi kebijakan, baik sebagai faktor pendukung maupun penghambat pada system integrasi. Prinsip integrasi transportasi publik yang dikemukakan oleh Ibrahim (2003) digunakan sebagai rujukan konseptual, dengan penekanan pada kemudahan akses mobilitas, keterpaduan antarmoda, serta efisiensi waktu dan biaya perjalanan bagi pengguna transportasi umum.

1.7.1 Implementasi Kebijakan Sistem Integrasi Transportasi Publik Jak Lingko

Pada Layanan Armada Mikrotrans Wilayah DKI Jakarta Timur

Pemerintah Provinsi DKI Jakarta menetapkan sistem Jak Lingko sebagai langkah strategis dalam mewujudkan penyelenggaraan transportasi umum yang

terkoordinasi dan efisien melalui Peraturan Gubernur Nomor 68 Tahun 2021 pada pasal 4,8, dan 10. Sistem ini dirancang dengan pendekatan integrasi yang mencakup lima aspek utama, yaitu integrasi fisik yang meliputi halte dan armada, integrasi jadwal pelayanan, integrasi rute, integrasi tarif beserta sistem pembayaran, serta integrasi data dan informasi transportasi. Salah satu jenis layanan transportasi yang memegang peranan strategis dalam kerangka integrasi tersebut adalah Mikrotrans, yang dirancang untuk menghubungkan wilayah permukiman dengan moda transportasi massal utama, seperti Transjakarta, Kereta Rel Listrik (KRL), Moda Raya Terpadu (MRT), dan Lintas Rel Terpadu (LRT).

Jakarta Timur menjadi wilayah dengan jumlah rute Mikrotrans terbanyak, yakni 33 dari 97 rute di seluruh DKI Jakarta (Satu Data Jakarta, 2024). Wilayah ini memiliki karakteristik kepadatan penduduk yang tinggi, wilayah industri seperti Kawasan Pulogadung, serta permukiman padat yang tidak sepenuhnya dijangkau oleh moda transportasi besar. Oleh sebab itu, Mikrotrans memiliki peran vital dalam memperkuat jaringan transportasi publik yang inklusif.

Pelaksanaan integrasi dilakukan dengan beberapa langkah, seperti penghapusan sistem setoran konvensional dan penggantian dengan sistem kontrak berbasis kinerja yang dikelola oleh PT Transjakarta. Hal ini bertujuan untuk meningkatkan akuntabilitas dan profesionalisme layanan. Setiap armada harus memenuhi standar usia maksimal 10 tahun dan dilakukan remajakan setiap 5 tahun, sesuai ketentuan dalam Perda DKI Jakarta No. 5 Tahun 2014. Mikrotrans beroperasi mulai pukul 05.00 hingga 22.00 WIB, dengan tambahan layanan malam hingga pukul 24.00 WIB di beberapa rute padat (Kumparan, 2022). Tercatat terdapat 2.746 unit armada aktif, dengan rata-rata setiap armada melayani

165 penumpang per hari (Satu Data Jakarta, 2024). Namun, sistem belum sepenuhnya berjalan ideal. Masih ditemukan tumpang tindih trayek seperti pada JAK-17 dan JAK-41 yang sama-sama mengarah ke Pulogadung, serta minimnya fasilitas halte yang memadai, banyak di antaranya hanya berupa plang tanpa atap atau bangku tunggu (Antara News, 2024).

Sistem pembayaran menggunakan kartu elektronik (JakCard) dan aplikasi Jak Lingko. Meski sudah tersedia, adopsi teknologi masih terbatas. Hanya sekitar 250.000 pengguna aktif dari total 650.000 unduhan sejak 2022, menunjukkan perlunya edukasi dan peningkatan kualitas layanan aplikasi, termasuk fitur informasi rute dan pembayaran (Smart City Jakarta, 2024).

1.7.2 Faktor pendorong dan penghambat Implementasi Kebijakan Sistem Integrasi Transportasi Publik Jak Lingko Pada Layanan Armada Mikrotrans DKI Jakarta

Keberhasilan implementasi kebijakan integrasi transportasi publik JakLingko pada layanan Mikrotrans secara konseptual dapat dianalisis menggunakan kerangka Van Meter dan Van Horn (1975). Kerangka ini menekankan enam variabel yang sejak awal berpotensi memengaruhi jalannya implementasi kebijakan, baik sebagai faktor pendukung maupun penghambat.

1. Ukuran dan Tujuan Kebijakan

Kebijakan JakLingko memiliki tujuan normatif yang jelas, yaitu mengintegrasikan angkutan pengumpan ke dalam sistem transportasi publik terpadu. Namun, secara konseptual,

penerjemahan tujuan kebijakan ke dalam standar teknis operasional seperti penataan trayek dan keterhubungan antarmoda berpotensi menghadapi kendala apabila tidak disertai indikator kinerja yang terukur (Van Meter & Van Horn, 1975; Bangun & Suwandi, 2024).

2. Sumber Daya

Implementasi kebijakan integrasi transportasi menuntut dukungan sumber daya yang memadai, baik dari aspek SDM, armada, maupun prasarana pendukung. Secara konseptual, keterbatasan fasilitas dan variasi kualitas sarana transportasi dapat memengaruhi konsistensi layanan Mikrotrans dalam sistem JakLingko (Bahaqi & Sahara, 2023; Dewan Transportasi Jakarta, 2023).

3. Karakteristik Agen Pelaksana

Pelaksanaan JakLingko melibatkan banyak aktor, mulai dari pemerintah daerah, BUMD, hingga operator dan pengemudi. Menurut Van Meter dan Van Horn (1975), kompleksitas struktur pelaksana berpotensi memengaruhi efektivitas implementasi apabila tidak diimbangi dengan SOP dan pembagian peran yang jelas (Sianturi et al., 2023).

4. Komunikasi antar Organisasi dan Pelaksana

Komunikasi yang efektif menjadi prasyarat penting dalam implementasi kebijakan. Secara konseptual, kurang optimalnya koordinasi antar lembaga serta terbatasnya sosialisasi kepada

masyarakat dapat menghambat pemahaman terhadap mekanisme layanan terintegrasi JakLingko (Firdaus et al., 2024).

5. Disposisi atau Sikap Pelaksana

Sikap dan komitmen pelaksana kebijakan menentukan bagaimana kebijakan dijalankan di tingkat operasional. Dalam konteks perubahan sistem angkutan konvensional ke layanan terintegrasi, perbedaan tingkat penerimaan dan pemahaman pelaksana berpotensi memengaruhi kualitas implementasi kebijakan (Van Meter & Van Horn, 1975).

6. Kondisi Sosial, Politik, dan Ekonomi

Lingkungan sosial dan ekonomi masyarakat pengguna serta kondisi perkotaan Jakarta Timur menjadi konteks eksternal yang memengaruhi implementasi kebijakan. Tingkat penerimaan masyarakat dan kesesuaian kebijakan dengan kebutuhan mobilitas harian merupakan faktor yang secara konseptual dapat menentukan keberlanjutan kebijakan integrasi transportasi (Handayani et al., 2021).

Analisis terhadap keenam aspek tersebut menunjukkan bahwa implementasi kebijakan integrasi transportasi publik di Jakarta Timur belum sepenuhnya mencapai tujuannya. Tantangan utama berasal dari lemahnya koordinasi antarlembaga, keterbatasan sumber daya, serta kurangnya

kesadaran kolektif baik dari pelaksana maupun pengguna untuk menjadikan sistem ini sebagai pilihan utama mobilitas harian.

1.8 Metode Penelitian

Sugiyono (2013:2) menyatakan bahwa metode penelitian pada hakikatnya merupakan prosedur ilmiah yang digunakan untuk memperoleh data guna mencapai tujuan dan manfaat tertentu. Pernyataan tersebut menekankan empat unsur utama yang melekat dalam metode penelitian, yaitu penggunaan cara ilmiah, pengumpulan data, penetapan tujuan, serta kegunaan hasil penelitian. Sejalan dengan pandangan tersebut, Darmadi (2013:153) mengemukakan bahwa metode penelitian merupakan pendekatan ilmiah dalam memperoleh data yang diarahkan pada tujuan tertentu. Pendekatan ilmiah dimaksud ditandai oleh karakter rasional, empiris, dan sistematis dalam setiap tahapan penelitian. Berdasarkan kedua pandangan tersebut, metode penelitian dapat dipahami sebagai cara ilmiah yang ditempuh untuk memperoleh data secara terstruktur guna mencapai tujuan penelitian yang telah ditetapkan.

Penelitian kualitatif digunakan sebagai metode dasar penelitian ini. Sesuai dengan definisi ahli yaitu Lichtman (2006), penelitian kualitatif adalah metode yang digunakan oleh penulis untuk mengetahui suatu peristiwa dengan mengumpulkan, mengorganisasikan, dan menginterpretasikan informasi dari kata-kata atau gambar. Lebih dari itu, penelitian kualitatif biasanya juga melibatkan wawancara dan pengamatan manusia di lapangan untuk mengetahui suatu fenomena (Lichtman,

2006:22). Penelitian ini ditunjang dengan metode penelitian secara kualitatif dikarenakan argumen, data, dan informasi yang akan disajikan dapat dianalisis lebih dalam dan lebih analitik. Serta penelitian ini dapat dituliskan secara naratif dan alatik dengan baik melalui gabungan dari deskripsi terkait argumen, data, dan informasi yang diolah. Oleh karena itu, tujuan dari penelitian ini adalah untuk memberikan pemahaman secara naratif terkait data yang sudah diteliti dan diuji kredibilitasnya tentang Impelementasi Layanan Armada Mikrotrans Sebagai Sarana Transportasi Umum Jak Lingko.

1.8.1 Tipe Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan secara objektif dengan bertumpu pada data yang diperoleh langsung dari lapangan. Kajian ini bertujuan untuk menggambarkan gejala, kondisi, serta karakteristik situasi sebagaimana adanya tanpa adanya intervensi atau manipulasi dalam proses pengumpulan data. Fokus analisis penelitian diarahkan pada implementasi kebijakan sistem integrasi transportasi publik Jak Lingko pada layanan armada Mikrotrans di wilayah trayek Jakarta Timur.

1.8.2 Situs Penelitian

Situs penelitian sebagai tempat peneliti melakukan *in depth interview* dan observasi keadaan yang sebenarnya terjadi pada suatu objek untuk memperoleh data dan informasi. Penelitian ini mengambil lokasi di Daerah Jakarta termasuk daerah Jakarta Timur

untuk mengetahui implementasi kebijakan di lapangan pada moda Mikrotrans Jak Lingko dan kantor Jak Lingko Indonesia. Penelitian ini diharapkan mampu untuk memberikan informasi data sekunder secara transparan sehingga dapat dipertanggungjawabkan dengan baik.

1.8.3 Subjek Penelitian

Penelitian ini memusatkan perhatian pada individu maupun kelompok yang dipandang mampu memberikan informasi yang relevan guna mendukung kebutuhan penelitian. Teknik penentuan sampel dalam penelitian ini menggunakan *accidental sampling* atau *convenience sampling*, yaitu salah satu bentuk metode nonprobabilitas yang memilih responden berdasarkan kemudahan dijangkau serta kesediaan individu untuk berpartisipasi dalam penelitian (Etikan et al., 2016). Menurut Patton (2015), *accidental sampling* adalah mendapatkan informasi dari orang-orang yang tersedia dan bersedia pada saat itu. Teknik ini sering digunakan ketika peneliti ingin mendapatkan informasi dengan cepat dan biaya yang rendah. *Accidental sampling* memungkinkan peneliti untuk mengumpulkan data dari partisipan yang mudah ditemui, tanpa perlu melakukan perencanaan atau pemilihan sampel yang kompleks (Jager et al., 2017). Subjek penelitian yang digunakan adalah pengemudi Mikrotrans dan masyarakat yang sering menggunakan transportasi umum Mikrotrans Jak Lingko dari berbagai kalangan di kota DKI Jakarta.

Tabel 1.2 Data Informan

Informan	Keterangan
Informan 1	Staff layanan PT. Jak Lingko Indonesia dan PT. Transjakarta
Informan 2	Danru (Komandan regu) Staff Unit Pengelola Terminal Terpadu Pulo Gebang Dinas Perhubungan Bagian (Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek)
Informan 3	Pengemudi Mikrotrans JAK-100 (Terminal Pulo Gebang – Rusun Pinus Elok)
Informan 4	Pengemudi Mikrotrans JAK- 40 (Pulogebang – Harapan Baru)
Informan 5	Pengemudi Mikrotrans JAK- 41 (Kampung Melayu – Pulogadung)
Informan 6	Pengemudi Mikrotrans JAK-34 (Rawamangun – Klender)
Informan 7	Pengemudi Mikrotrans JAK-35 (Rawamangun – Pangkalan Jati)
Informan 8	Pengemudi Mikrotrans JAK-17 (Senen – Pulogadung)
Informan 9	Pengguna Mikrotrans JAK-100 (Terminal Pulo Gebang – Rusun Pinus Elok)
Informan 10	Pengguna Mikrotrans JAK- 40 (Pulogebang – Harapan Baru)

Informan 11	Pengguna Mikrotrans JAK-17 (Senen – Pulogadung)
Informan 12	Pengguna Mikrotrans JAK- 41 (Kampung Melayu – Pulogadung)
Informan 13	Pengguna Mikrotrans JAK-35 (Rawamangun – Pangkalan Jati)
Informan 14	Pengguna Mikrotrans JAK-34 (Rawamangun – Klender)

(Tabel Diolah Peneliti 2026)

1.8.4 Jenis Data

Penelitian ini memanfaatkan dua kategori sumber data, yakni data primer dan data sekunder. Data primer dikumpulkan secara langsung dari subjek penelitian melalui penyampaian informasi secara lisan maupun tertulis, sehingga mampu menyajikan gambaran yang sistematis dan relevan dengan fokus penelitian. Keberadaan data primer menjadi elemen penting dalam mendukung pendalaman analisis terhadap permasalahan yang dikaji.

Sementara itu, data sekunder berfungsi sebagai sumber pelengkap yang diperoleh dari berbagai dokumen resmi yang diterbitkan oleh pemerintah maupun lembaga terkait, baik dalam bentuk publikasi tertulis maupun sumber informasi relevan lainnya. Pemanfaatan data sekunder memungkinkan peneliti untuk

mengintegrasikan temuan penelitian sebelumnya serta dokumen kebijakan sebagai bahan pembanding dan penguat analisis.

Kombinasi penggunaan data primer dan data sekunder diharapkan dapat memperkaya sudut pandang analisis serta menghasilkan temuan penelitian yang lebih menyeluruh, tajam, dan kontekstual.

1.8.5 Sumber Data

Menurut Nawawi (1993), sumber data adalah tempat dari mana data dapat diperoleh atau dikumpulkan. Sumber data dapat berupa orang, benda, atau fenomena yang diamati dan diukur oleh peneliti. Dalam pengumpulan data, Nawawi membagi sumber data menjadi dua kategori utama:

1. Data Primer: data yang diperoleh secara langsung oleh peneliti dari responden atau objek yang diteliti. Pengumpulan data primer dapat dilakukan melalui berbagai teknik, seperti wawancara, penyebaran kuesioner, maupun observasi secara langsung di lapangan.
2. Data Sekunder: data yang bersumber dari pihak lain dan telah tersedia dalam bentuk dokumen, laporan resmi, buku, artikel jurnal, atau publikasi terkait. Data ini dimanfaatkan untuk melengkapi data primer atau digunakan sebagai alternatif sumber informasi apabila data primer tidak dapat diperoleh secara langsung.

Penelitian ini menerapkan dua metode pengumpulan data, yakni studi kepustakaan (*desk research*) dan wawancara. Studi kepustakaan berfungsi sebagai pijakan utama dalam pelaksanaan penelitian. Teknik ini, yang dikenal pula sebagai studi desk, merupakan cara pengumpulan data dengan memanfaatkan bahan-bahan kepustakaan untuk memperoleh berbagai data dan informasi yang relevan (Lexy J., 2017:82). Sumber yang digunakan meliputi literatur ilmiah, arsip, serta sumber daring yang dapat dipertanggungjawabkan. Melalui pemanfaatan data sekunder tersebut, peneliti melakukan analisis secara mandiri terhadap informasi yang tersedia dengan menggunakan rujukan yang telah teruji validitasnya. Proses ini memungkinkan dilakukannya penelaahan dan perbandingan berbagai sumber kepustakaan guna mendukung kebutuhan penelitian.

1.8.6 Analisis dan Inteprestasi Data

Penelitian ini menggunakan teknik analisis data secara naratif. Data naratif berupa Standar Layanan Minimal Layanan Angkutan Umum Transjakarta akan menjadi sumber data utama untuk menganalisis dan menjawab rumusan masalah dalam penelitian ini. Teknis analisis data naratif merupakan suatu metode pendekatan yang diambil untuk mewawancarai data yang berkaitan dengan pemahaman bagaimana dan mengapa orang berbicara tentang kehidupan mereka sebagai sebuah cerita atau rangkaian cerita. Ini pasti termasuk masalah identitas dan interaksi antara

narator dan penonton (Gilbert, 2008). Data naratif seperti cerita, wawancara, laporan resmi atau teks-teks yang dapat digunakan dalam mengumpulkan data yang berkaitan dengan transportasi umum mikrotrans di Jakarta. Interpretasi data secara kualitatif proses analisis dan pemaknaan terhadap data yang terkumpul menggunakan pendekatan kualitatif. Metode kualitatif meliputi, misalnya, *in depth interview*, observasi, studi kasus atau analisis teks naratif. Tujuan interpretasi data kualitatif adalah untuk mendapatkan pemahaman yang menyeluruh tentang fenomena yang dipelajari, untuk mengidentifikasi pola, wawasan dan tema yang muncul dari materi, serta untuk memberikan pemahaman yang lebih luas dan kontekstual. (Creswell, 2013). Analisis yang mendukung penerapan teori Implementasi kebijakan memberikan pandangan yang belum ada atau baru dalam penelitian ini dan memberikan data-data baru yang sudah di analisis.

1.8.7 Kualitas Data

Penelitian kualitatif perlu dilaksanakan dengan memenuhi standar kredibilitas agar hasil penelitian memiliki tingkat keakuratan data dan kepercayaan yang tinggi. Creswell dan Miller (2013) menjelaskan bahwa validitas data berkaitan dengan penilaian terhadap ketepatan hasil penelitian, baik dari perspektif peneliti, informan, maupun pembaca. Sementara itu, Zuchri (2021) menyatakan bahwa pengujian kredibilitas melalui triangulasi dipahami sebagai proses penelaahan data yang diperoleh dari

berbagai sumber dengan menggunakan beragam cara. Dalam praktiknya, triangulasi terdiri atas tiga jenis teknik, yaitu:

1. Triangulasi Sumber

Triangulasi digunakan untuk menilai konsistensi data dalam berbagai kondisi serta menguji kesesuaian informasi yang diperoleh dari beragam sumber. Peneliti melakukan perbandingan data yang berasal dari beberapa informan guna memastikan keabsahan informasi yang dikumpulkan.

2. Triangulasi Teknik

Proses ini dilakukan dengan membandingkan data yang bersumber dari objek yang sama melalui penggunaan teknik pengumpulan data yang berbeda, seperti wawancara, observasi, dan dokumentasi. Langkah tersebut bertujuan untuk menilai tingkat konsistensi informasi yang diperoleh dari berbagai pendekatan pengumpulan data.

3. Triangulasi Waktu

Teknik ini bertujuan untuk menguji keabsahan data melalui pengumpulan informasi yang dilakukan dengan metode wawancara, observasi, dan dokumentasi pada waktu serta situasi yang berbeda. Pendekatan tersebut digunakan untuk menilai konsistensi data yang diperoleh dalam berbagai kondisi.