

# **SKRIPSI**



## **IMPLEMENTASI KEBIJAKAN TRANSPORTASI UMUM TERINTEGRASI JAK LINGKO DALAM UPAYA PERBAIKAN SISTEM ANGKUTAN PERKOTAAN DI DKI JAKARTA**

Nama : Muhammad Mabhut Rifali  
NPM : 2012011024  
Jurusan : Administrasi Publik  
Program Studi : Administrasi Pembangunan Negara  
Konsentrasi : Kebijakan Publik

**PROGRAM SARJANA TERAPAN  
POLITEKNIK STIA LAN JAKARTA  
LEMBAGA ADMINISTRASI NEGARA**

**JAKARTA, 2026**



**IMPLEMENTASI KEBIJAKAN TRANSPORTASI UMUM  
TERINTEGRASI JAK LINGKO DALAM UPAYA PERBAIKAN  
SISTEM ANGKUTAN PERKOTAAN DI DKI JAKARTA**

**Diajukan untuk memenuhi salah satu syarat guna memperoleh gelar**

**Sarjana Terapan**

**Disusun Oleh :**

|               |                                   |
|---------------|-----------------------------------|
| Nama          | : Muhammad Mabhut Rifali          |
| NPM           | : 2012011024                      |
| Jurusan       | : Administrasi Publik             |
| Program Studi | : Administrasi Pembangunan Negara |
| Konsentrasi   | : Kebijakan Publik                |

**SKRIPSI**

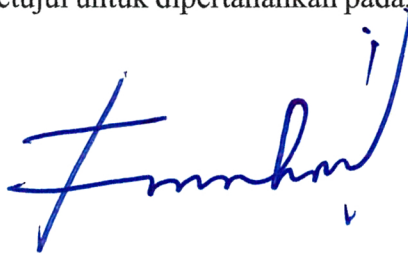
**PROGRAM SARJANA TERAPAN  
POLITEKNIK STIA LAN JAKARTA  
LEMBAGA ADMINISTRASI NEGARA**

**JAKARTA, 2026**

## LEMBAR PERSETUJUAN SKRIPSI

Nama : Muhammad Mabhut Rifali  
NPM : 2012011024  
Jurusan : Administrasi Publik  
Program Studi : Administrasi Pembangunan Negara  
Konsentrasi : Kebijakan Publik

Diterima dan disetujui untuk dipertahankan pada, 18 Juni 2026



Dr. Firman Hadi Rivai, S.STP., MPA

NIP. 198306252001121001

Pembimbing

## LEMBAR PENGESAHAN

Diperiksa dan disahkan oleh Tim Penguji Ujian Tugas Akhir Sarjana Terapan  
Politeknik STIA LAN Jakarta pada 29 Juni 2026

**Ketua Merangkap Anggota**



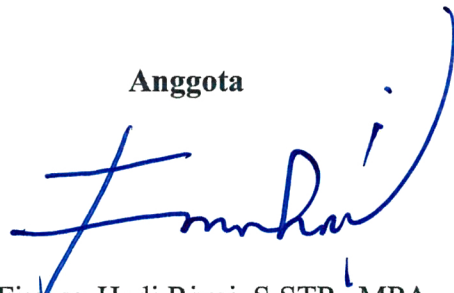
Dr. Aih Aih Nugroho, S.AP., MPA

**Sekretaris Merangkap Anggota**



Retnayu Prasetyanti, S.AP., MAP

**Anggota**



Dr. Firman Hadi Rivai, S.STP., MPA

## **PERNYATAAN KEASLIAN NASKAH TUGAS AKHIR**

Yang bertanda tangan di bawah ini,

Nama : Muhammad Mabhut Rifali  
NPM : 2012011024  
Jurusan : Administrasi Publik  
Program Studi : Administrasi Pembangunan Negara  
Konsentrasi : Kebijakan Publik

Dengan ini menyatakan bahwa hasil penelitian tugas akhir yang telah saya buat dengan judul Implementasi Kebijakan Transportasi Umum Terintegrasi Jak Lingko dalam Upaya Perbaikan Sistem Angkutan Perkotaan di DKI Jakarta merupakan hasil karya sendiri dan benar keasliannya, apabila di kemudian hari penelitian Tugas Akhir ini merupakan hasil plagiat atau penjiplakan terhadap karya orang lain maka saya bersedia mempertanggungjawabkan sekaligus bersedia menerima sanksi berdasarkan peraturan Politeknik STIA LAN Jakarta dan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Demikian pernyataan ini saya buat dalam keadaan sadar dan tidak ada paksaan.

Jakarta, 17 Juni 2026



Peneliti

Muhammad Mabhut Rifali

NPM. 2012011024

## KATA PENGANTAR

Alhamdulillah Rabbil Alamin, segala puji dan syukur atas kehadiran Allah SWT Tuhan Yang Maha Esa karena berkat rahmat serta hidayahnya sehingga peneliti dapat menyelesaikan Tugas Akhir dengan judul “Implementasi Kebijakan Transportasi Umum Terintegrasi Jak Lingko dalam Upaya Perbaikan Sistem Angkutan Perkotaan di DKI Jakarta”. Tujuan pembuatan Tugas Akhir ini sebagai salah satu syarat guna memperoleh gelar Sarjana Terapan dari Program studi Administrasi Pembangunan Negara, Politeknik STIA LAN Jakarta. Dengan selesainya tugas akhir ini peneliti mengucapkan terima kasih kepada Bapak Dr. Firman Hadi Rivai, S.STP., MPA selaku dosen pembimbing yang membimbing serta memberikan saran dan masukan serta arahan kepada peneliti selama proses tugas akhir berlangsung sampai dengan penyusunan tugas akhir ini selesai. Serta pihak-pihak yang selama ini membantu peneliti dalam melaksanakan penelitian Tugas Akhir, ungkapan terima kasih peneliti kepada :

1. Prof. Dr. R. Luki Karunia, SE.Ak.MA.CA.CACP selaku Direktur Politeknik STIA LAN Jakarta beserta jajarannya yang telah memberikan bantuan dan dukungan kepada peneliti selama menempuh studi di Politeknik STIA LAN Jakarta.
2. Rindri Andewi Gati, S.AP., M.KP. selaku Kaprodi Administrasi Pembangunan Negara yang telah senantiasa memberikan kepedulian, dukungan dan arahan kepada peneliti untuk menyelesaikan Tugas Akhir ini.
3. Bapak dan ibu dosen pengajar, bagian Akademik, Kemahasiswaan beserta seluruh pegawai-pegawai serta jajaran civitas akademika politeknik STIA LAN Jakarta yang telah memberikan pengetahuan, pengalaman, bantuan dan dukungan kepada peneliti selama menempuh studi di Politeknik STIA LAN Jakarta.
4. Para Narasumber baik pengguna layanan, pramudi dari Jak Lingko dan Staff Bidang Angkutan Jalan Dinas Perhubungan DKI Jakarta yang telah sangat

membantu peneliti dalam memberikan informasi dan data yang menjadi rujukan analisis pada tugas akhir ini.

5. Bapak dan mamah yang sangat saya cintai, terimakasih sudah senantiasa memberikan apapun yang peneliti butuhkan baik nasihat, dukungan, motivasi dan dorongan maupun kasih sayang, teladan serta doa pada setiap langkah peneliti, terimakasih pula sudah bersabar dengan apa yang penulis hadapi dan tetap meyakinkan peneliti untuk dapat menyelesaikan tugas akhir ini.
6. Sdr. Resita Ulfah selaku kaka yang peneliti hormati dan sayangi terimakasih sudah selalu mendukung dan hadir secara penuh pada apapun yang peneliti lakukan dan memberikan masukan serta saran yang sangat membantu peneliti.
7. Sdr. Farah Mindia yang saya banggakan terimakasih karena telah bersabar dalam mendengarkan keluh kesah dan membersamai saya dalam setiap langkah dalam keseharian dan penyusunan Tugas Akhir ini.
8. Sdr. Muhammad Mabhut Rifali, diri saya sendiri terimakasih karena sudah memutuskan untuk bertahan dan berani menghadapi berbagai kendala serta tekanan yang ada sehingga pada akhirnya mampu untuk menyelesaikan tanggung jawab ini secara tuntas.

Peneliti menyadari bahwa Tugas Akhir ini masih jauh dari kesempurnaan. Semoga tugas akhir ini dapat bermanfaat dan dapat menambah wawasan bagi para pembaca. Demikian yang dapat peneliti sampaikan, saya ucapkan terima kasih.

Jakarta, 17 Juni 2026

Peneliti,  
Muhammad Mabhut Rifali

**IMPLEMENTASI KEBIJAKAN TRANSPORTASI UMUM  
TERINTEGRASI JAK-LINGKO DALAM UPAYA PERBAIKAN SISTEM  
ANGKUTAN PERKOTAAN DI DKI JAKARTA**

**Muhammad Mabhut Rifali (2012011024)**

Skripsi., CCXLIV., 244 Halaman

**ABSTRAK**

Kebijakan Jak Lingko merupakan program pengintegrasian sistem transportasi umum yang dikembangkan oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dengan tujuan untuk meningkatkan konektivitas antarmoda dan kualitas layanan transportasi umum. Dengan adanya kebijakan ini diharapkan transportasi umum dapat menjadi moda transportasi utama masyarakat dalam mobilitas sehingga angka kemacetan dapat menurun. Namun, dalam implementasinya masih ditemukan berbagai tantangan yang mempengaruhi tujuan kebijakan. Penelitian ini bertujuan untuk melihat bagaimana proses implementasi Jak Lingko dalam memperbaiki sistem angkutan perkotaan di DKI Jakarta. Adapun metode penelitian yang digunakan yaitu kualitatif dengan pendekatan deskriptif. Data diperoleh melalui wawancara, observasi, dan studi dokumentasi serta regulasi. Selanjutnya analisis data dilakukan dengan reduksi data, penyajian data dan penarikan kesimpulan. Teori yang digunakan sebagai indikator dalam melihat berlangsungnya proses implementasi Jak Lingko dalam penelitian ini menggunakan model implementasi kebijakan Van Horn dan Van Meter yang meliputi aspek standar dan sasaran, sumber daya, komunikasi antar organisasi, karakteristik agen pelaksana, disposisi implementor, serta kondisi sosial, ekonomi dan politik. Hasil penelitian menunjukkan bahwa implementasi Jak lingko telah berjalan dengan cukup baik dengan adanya peningkatan standar pelayanan minimal seperti penggunaan seragam dan kondisi armada yang lebih laik. Namun demikian masih ditemukan beberapa kendala seperti adanya ketidakmerataan fasilitas penunjang, mesin pembaca kartu yang error, pramusapa yang kurang memahami rute, ketidaktertiban masyarakat terhadap aturan Jak Lingko dan ketidaksesuaian perilaku pramudi dengan SPM yaitu tidak berhenti di bus stop serta berkendara secara ugal – ugalan. Secara umum Program Jak Lingko telah mendukung pengembangan sistem transportasi umum yang terintegrasi di DKI Jakarta. Jak Lingko akan semakin berkembang dengan dilakukannya penguatan dalam monitoring operasional Jak Lingko, pemerataan fasilitas penunjang dan perbaikan struktural sistem kerja pramudi.

Kata Kunci : Kebijakan Publik, Implementasi, Transportasi Umum

# **IMPLEMENTATION OF THE JAK-LINGKO INTEGRATED PUBLIC TRANSPORTATION POLICY IN EFFORTS TO IMPROVE THE URBAN TRANSPORTATION SYSTEM IN DKI JAKARTA**

**Muhammad Mabhut Rifali (2012011024)**

Skripsi., CCXLIV., 244 Page

## **ABSTRACT**

The Jak Lingko policy is a public transportation system integration program developed by the DKI Jakarta Provincial Government with the aim of improving intermodal connectivity and the quality of public transportation services. With this policy, it is hoped that public transportation can become the main mode of transportation for the community in mobility so that congestion can be reduced. However, in its implementation, various challenges are still found that affect the policy objectives. This study aims to see how the Jak Lingko implementation process improves the urban transportation system in DKI Jakarta. The research method used is qualitative with a descriptive approach. Data were obtained through interviews, observations, and documentation and regulatory studies. Furthermore, data analysis was carried out through data reduction, data presentation and drawing conclusions. The theory used as an indicator in observing the ongoing Jak Lingko implementation process in this study uses the Van Horn and Van Meter policy implementation model which includes aspects of standards and targets, resources, inter-organizational communication, implementing agent characteristics, implementor disposition, and social, economic and political conditions. The results of the study indicate that the implementation of Jak Lingko has been running quite well with an increase in minimum service standards such as the use of uniforms and a more suitable fleet condition. However, several obstacles were still found, such as the uneven distribution of supporting facilities, faulty card readers, attendants who did not understand the route, public disobedience to Jak Lingko regulations and driver behavior that did not comply with SPM, namely not stopping at bus stops and driving recklessly. In general, the Jak Lingko Program has supported the development of an integrated public transportation system in DKI Jakarta. Jak Lingko will continue to develop with the strengthening of Jak Lingko operational monitoring, equal distribution of supporting facilities and structural improvements to the driver work system.

*Keywords: Public Policy, Implementation, Public Transportation*

## DAFTAR ISI

|                                                     |             |
|-----------------------------------------------------|-------------|
| <b>LEMBAR PERSETUJUAN SKRIPSI</b> .....             | <b>i</b>    |
| <b>LEMBAR PENGESAHAN</b> .....                      | <b>ii</b>   |
| <b>PERNYATAAN KEASLIAN NASKAH TUGAS AKHIR</b> ..... | <b>iii</b>  |
| <b>KATA PENGANTAR</b> .....                         | <b>iv</b>   |
| <b>ABSTRAK</b> .....                                | <b>vi</b>   |
| <b>ABSTRACT</b> .....                               | <b>vii</b>  |
| <b>DAFTAR ISI</b> .....                             | <b>viii</b> |
| <b>DAFTAR TABEL</b> .....                           | <b>x</b>    |
| <b>DAFTAR GAMBAR</b> .....                          | <b>xi</b>   |
| <b>DAFTAR GRAFIK</b> .....                          | <b>xii</b>  |
| <b>BAB I PERMASALAHAN PENELITIAN</b> .....          | <b>1</b>    |
| A. LATAR BELAKANG PERMASALAHAN .....                | 1           |
| B. RUMUSAN PERMASALAHAN .....                       | 20          |
| C. TUJUAN PENELITIAN .....                          | 20          |
| D. MANFAAT PENELITIAN.....                          | 20          |
| <b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA</b> .....                | <b>22</b>   |
| A. TINJAUAN KEBIJAKAN DAN TEORI .....               | 22          |
| B. KONSEP KUNCI .....                               | 63          |
| C. KERANGKA BERPIKIR .....                          | 67          |
| <b>BAB III METODOLOGI PENELITIAN</b> .....          | <b>69</b>   |
| A. METODE PENELITIAN.....                           | 69          |
| B. TEKNIK PENGUMPULAN DATA.....                     | 70          |
| C. INSTRUMEN PENELITIAN .....                       | 74          |
| D. TEKNIK PENGOLAHAN DATA DAN ANALISIS DATA .....   | 76          |
| <b>BAB IV HASIL PENELITIAN</b> .....                | <b>81</b>   |
| A. PENYAJIAN DATA.....                              | 81          |
| B. PEMBAHASAN .....                                 | 115         |
| C. SINTESIS PEMECAHAN MASALAH .....                 | 142         |
| <b>BAB V PENUTUP</b> .....                          | <b>155</b>  |

|                            |            |
|----------------------------|------------|
| A. KESIMPULAN.....         | 155        |
| B. SARAN .....             | 157        |
| <b>DAFTAR PUSTAKA.....</b> | <b>163</b> |
| <b>LAMPIRAN.....</b>       | <b>168</b> |



**POLITEKNIK**  
**STIA LAN**  
**J A K A R T A**

## DAFTAR TABEL

|                              |    |
|------------------------------|----|
| Tabel 3.1 Key Informant..... | 72 |
|------------------------------|----|



**POLITEKNIK  
STIA LAN  
J A K A R T A**

## DAFTAR GAMBAR

|                                                                          |     |
|--------------------------------------------------------------------------|-----|
| Gambar 2.1 Siklus Kebijakan ( <i>Policy Cycle</i> ) William N. Dunn..... | 50  |
| Gambar 2.2 Model Implementasi Kebijakan Van Meter dan Van Horn .....     | 64  |
| Gambar 4.1 Angkot Konvensional Parkir Sembarangan .....                  | 83  |
| Gambar 4.2 Plang Bus Stop Jak Lingko .....                               | 84  |
| Gambar 4.3 Seragam Pramudi JAK-LINGKO .....                              | 86  |
| Gambar 4.4 Alat Pembaca Kartu JAK LINGKO.....                            | 88  |
| Gambar 4.5 Pos Kontrol JAK LINGKO .....                                  | 90  |
| Gambar 4.6 Halte Non-BRT .....                                           | 93  |
| Gambar 4.7 Halte BRT Transjakarta .....                                  | 93  |
| Gambar 4.8 Interior Armada Mikrotrans .....                              | 94  |
| Gambar 4.9 Kursi Prioritas Armada Transjakarta.....                      | 95  |
| Gambar 4.10 Keluhan Pengguna Pada Platform Thread .....                  | 96  |
| Gambar 4.11 Petugas Pramusapa Transjakarta.....                          | 109 |
| Gambar 4.12 Masyarakat Antri Untuk Menaiki Armada.....                   | 113 |

## DAFTAR DIAGRAM

|                                               |    |
|-----------------------------------------------|----|
| Diagram 2.1 Kerangka Berfikir Penelitian..... | 68 |
|-----------------------------------------------|----|



# **BAB I**

## **PERMASALAHAN PENELITIAN**

### **A. LATAR BELAKANG PERMASALAHAN**

Sejak zaman perjuangan kemerdekaan Indonesia berlangsung Kota Jakarta telah menjadi pusat perdagangan dan perekonomian Hindia – Belanda hingga setelah kemerdekaan Jakarta ditetapkan sebagai ibu kota negara. Tentunya hal tersebut menyebabkan Jakarta memiliki magnet tersendiri bagi para pekerja yang ingin mencari penghasilan karena berbagai sektor perekonomian nasional tumbuh dan berkembang di Jakarta. Banyak masyarakat dari luar kota yang merantau ke Jakarta untuk bekerja dan mencari penghasilan. Banyaknya perantau tersebut tentunya menyebabkan adanya peningkatan jumlah penduduk yang signifikan.

Berdasarkan data yang dirilis oleh BPS DKI Jakarta menunjukkan bahwa jumlah penduduk DKI Jakarta pada tahun 2025 yaitu sebanyak 10.677.975 jiwa. Jumlah penduduk yang demikian besar tersebut berimplikasi pada ketersediaan lahan untuk tempat tinggal yang semakin sedikit sehingga tren kawasan perumahan penduduk saat ini berpindah menuju wilayah sekitar Jakarta seperti Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi. Meskipun wilayah perumahan sudah bergerak melebar menuju kawasan tersebut namun wilayah perkantoran dan perekonomian mayoritas masih berada di Jakarta sehingga setiap harinya banyak pekerja yang bermobilitas dari daerah satelit masuk ke Jakarta untuk bekerja.

Pada tahun 2023 sebanyak 4.414.774 orang melakukan kegiatan komuter dengan 3.614.673 orang untuk bekerja dan sebanyak 800.301 orang untuk bersekolah (BPS, 2024). Angka diatas menunjukan betapa padatnya aktivitas masyarakat di Jakarta. Hal tersebut tentunya ikut berdampak pada kondisi kemacetan lalu lintas yang terjadi di Jakarta. Dari jumlah pelaku komuter sebesar 4.414.974 orang sebanyak 92,2% atau sekitar 4.350.242 orang memiliki kendaraan pribadi dan sebesar 79% atau sebanyak 3.488.571 orang yang menggunakan kendaraan pribadinya pada saat komuter sedangkan hanya sebanyak 19,5% atau

sebanyak 861.671 yang menggunakan transportasi umum sedangkan 1,5% atau sebanyak 64.732 lainnya berjalan kaki dan bersepeda (BPS, 2024).

Kondisi tingginya mobilitas masyarakat diatas tentunya sangat berpengaruh pada laju pertumbuhan kendaraan di Jakarta. Data diatas juga berbanding lurus dengan data peningkatan kendaraan di Jakarta. Pada tahun 2020 jumlah kendaraan mobil dan sepeda motor berjumlah 19.506.847 unit lalu meningkat sebanyak 749.282 pada tahun 2021 menjadi 20.256.129 unit dan kembali meningkat sebanyak 814.377 menjadi 21.070.506 unit pada tahun 2022 (BPS, 2023). Sementara berdasarkan data dari *electronic registration identification* (ERI) KORLANTAS POLRI pada tahun 2025 jumlah kendaraan bermotor yang ter-registrasi di Jakarta adalah sebanyak 12.251.543 unit kendaraan dengan pertumbuhan kendaraan bermotor di DKI Jakarta per-hari rata-rata bertambah sebanyak 2.500 sampai 3.000 unit kendaraan baru.

Tingginya laju pertumbuhan kendaraan di Jakarta dapat dilihat sebagai tanda bahwa ketergantungan masyarakat terhadap kendaraan pribadi masih cukup tinggi. Hal ini dikarenakan banyak masyarakat yang menganggap bahwa kendaraan pribadi menjadi solusi yang paling cepat dan praktis untuk bermobilitas. Stigma tersebut diperkuat dan seakan didukung dengan banyaknya program insentif pembelian kendaraan pribadi saat ini seperti syarat uang muka yang rendah dan mekanisme cicilan dengan tenor yang panjang sehingga masyarakat sangat dipermudah untuk membeli kendaraan pribadi.

Kondisi laju pertumbuhan kendaraan pribadi diatas berbanding terbalik dengan pertumbuhan luas dan jarak jalan di Jakarta. Rasio pertumbuhan jalan terhadap luas wilayah di Jakarta hanya kurang dari 7% per-tahunnya (Suryobuwono et al., 2021). Tentunya hal tersebut berdampak pada kemacetan yang terus semakin bertambah parah karena kapasitas jalan yang sudah tidak mampu menampung volume lalu lintas kendaraan yang lewat. *Over capacity* ruas jalan menyebabkan timbulnya *bottleneck* di berbagai titik ruas jalan Jakarta sehingga kemacetan terjadi setiap harinya terutama pada jam sibuk. Ketidakseimbangan antara laju pertumbuhan kendaraan dengan pertumbuhan luas jalan diperparah pula

dengan kondisi jalan eksisting yang masih terdapat ruas jalan yang menyempit ditambah parkir liar ditengah ruas jalan serta PKL yang berjualan dan aktivitas bongkar muat di badan jalan. Selain itu persimpangan yang padat dan lampu lalu lintas yang kurang optimal serta kepatuhan dan penegakan aturan lalu lintas yang tidak konsisten semakin memperparah kemacetan di DKI Jakarta.

Berdasarkan TomTom Traffic Index Ranking 2023, DKI Jakarta menempati urutan ke-30 (indeks kemacetan 53 persen) dari 404 kota yang diukur dari 58 negara di enam benua. Pada 2022 lalu, DKI Jakarta menempati peringkat 29, pada tahun 2021 dan 2020 urutan ke 46 dan 31 serta yang paling parah pada tahun 2019 urutan ke 10. Index tersebut memperlihatkan bahwa kemacetan yang terjadi di Jakarta sudah sangat parah dan terjadi secara masif. Tentunya kemacetan yang terjadi akan membawa dampak yang besar baik secara ekonomi, sosial dan kesehatan masyarakat Jakarta.

Kemacetan yang parah akan memberikan dampak pada berbagai sektor salah satunya adalah pada sektor ekonomi. Berdasarkan data yang dirilis oleh Bank Dunia pada tahun 2019 dilaporkan bahwa kerugian Jakarta yang disebabkan oleh kemacetan diperkirakan mencapai USD 2,6 miliar atau sekitar 36 triliun rupiah per-tahun (Rohmi, 2023). Hal tersebut terjadi karena kemacetan telah menghambat jalur distribusi barang. Mobilitas barang yang terhambat karena kemacetan akan mempengaruhi biaya operasional kendaraan selama pengantaran. Kendaraan yang terjebak macet dan sering berhenti serta jalan pelan secara otomatis akan mengkonsumsi bahan bakar yang lebih banyak. Selain itu ketika terjebak kemacetan terutama pada siang hari kinerja kendaraan akan lebih berat seperti penggunaan pendingin udara yang mengharuskan perawatan kendaraan harus lebih ekstra. Adanya peningkatan biaya BBM dan perawatan kendaraan tentunya akan berdampak pada meningkatnya biaya distribusi yang berujung terjadi kenaikan harga (Putra et al., 2023). Kenaikan harga akan berujung pada daya beli masyarakat yang menurun dan menyebabkan perkembangan ekonomi terhambat.

Sebagaimana yang kita ketahui bahwa harga BBM jenis pertalite yang menjadi pilihan utama bahan bakar kendaraan masyarakat saat ini disubsidi

pemerintah. Jika konsumsi bahan bakar kendaraan meningkat karena terjebak kemacetan maka masyarakat akan lebih sering membeli BBM. Hal tersebut dapat menyebabkan kenaikan konsumsi BBM terutama pertalite dan solar yang disubsidi oleh pemerintah. Jika hal tersebut terus terjadi maka berpotensi memberikan kerentanan terhadap APBN karena alokasi subsidi BBM akan terus meningkat (Putra et al., 2023). Selain itu kemacetan yang parah akan membuat daya tarik Jakarta di mata investor dapat berkurang. Hal ini mengingatkan investor cenderung menghindari wilayah dengan infrastruktur yang tidak efisien. Kemacetan juga berarti biaya tambahan yang tinggi bagi para pengusaha. Berdasarkan faktor tersebut kemacetan dapat kita lihat secara luas berdampak pada sektor ekonomi dan keuangan.

Selain pada aspek ekonomi kemacetan juga berdampak pada aspek psikologis. Stress dan kelelahan fisik yang terjadi selama para pekerja pelaku komuter terkena kemacetan berpotensi menyebabkan mereka terkena *commuter fatigue*. Hal ini dapat menimbulkan penurunan produktivitas kerja manusia yang mengalaminya (Syahidillah & Archianti, 2019). Terjadinya penurunan produktivitas pekerja tentunya akan memberikan efek domino pada industri karena secara otomatis pekerja akan tidak maksimal dalam menjalankan tugasnya. Kondisi tersebut jika berjalan dalam waktu yang panjang dapat berdampak juga pada produktivitas perusahaan. Lebih jauh lagi secara tidak langsung dapat berdampak pada stabilitas perekonomian nasional ketika aktivitas industri kurang produktif.

Kemacetan memberikan efek psikologis pula bagi pengendara yaitu ketidakstabilan emosional yang menimbulkan *aggressive driving behavior* (Natalia & Setiadi, 2021). Hal tersebut merupakan perilaku mengemudi yang membahayakan orang lain seperti arogansi pengemudi, penerobosan lampu lalu lintas, memotong jalan secara sembarangan, lawan arus dan ugal – ugalan. Selain itu pengemudi menjadi mudah tersulut emosinya ketika terjadi sesuatu di jalan sehingga banyak terjadi kasus perkelahian atau perselisihan di jalan. Hal ini dapat dilihat pada fenomena koboy jalanan yang beberapa kali terjadi di tengah masyarakat.

Kemacetan juga berpotensi menimbulkan efek psikologis yang kurang baik bagi sebuah keluarga. Dengan waktu tempuh berjalan dari kantor ke rumah yang lebih lama karena kemacetan maka sebuah keluarga berkemungkinan hanya memiliki waktu interaksi yang sebentar di rumah. Artinya seorang pekerja yang terjebak kemacetan akan lebih banyak menghabiskan waktu di kantor dan perjalanan dibandingkan di rumah. Secara tidak langsung hal ini dapat berpengaruh pada kestabilan emosionalnya. Selain itu bagi seorang anak pada masa perkembangan yang sangat membutuhkan orang tuanya tentunya juga akan terkena dampaknya karena orang tuanya hanya memiliki waktu sedikit untuk berinteraksi dengannya.

Selain aspek ekonomi dan psikologis aspek kesehatan masyarakat juga terdampak dari parahnya kemacetan yang terjadi di Jakarta. Hal ini disebabkan karena semakin tinggi angka kemacetan maka akan semakin buruk pula kualitas udaranya. Buruknya kualitas udara terjadi karena peningkatan polusi yang merupakan hasil dari emisi gas buang kendaraan yang terjebak kemacetan. Berdasarkan data yang dirilis oleh KLHK pada tahun 2021 sektor transportasi menyumbang sekitar 70% polutan di udara Jakarta. Debu jalanan yang ditimbulkan akibat gesekan ban dan keausan permukaan jalan juga menyumbang pencemaran bagi udara. Kualitas udara di Jakarta termasuk yang sangat buruk bagi kesehatan masyarakatnya.

Menurut data situs pemantau udara IQAir Indeks Kualitas Udara (AQI) di Jakarta pada September 2025 berada pada posisi ke-9 kota dengan kualitas udara terburuk di dunia. Bahkan pada tahun 2024 Jakarta sempat menjadi kota kedua dengan skor 183 yang termasuk dalam kategori tidak sehat. Sedangkan menurut laporan dari Centre for Research on Energy and Clean Air (CREA) pada tahun 2024 wilayah Jabodetabek memiliki Tingkat PM<sub>2,5</sub> (sebuah polutan partikel berukuran kurang dari 2,5 mikro di udara) mencapai 30-55 mikrogram per meter kubik ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ) sedangkan ambang batas aman yang ditetapkan WHO adalah sebesar 5  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ . Artinya kualitas udara di Jakarta 6 – 11 kali lipat lebih buruk dari standar WHO (Hasan et al., 2025).

Kualitas udara yang buruk akan menyebabkan berbagai macam penyakit seperti infeksi saluran napas atas (ISPA), asma bronkitis, pneumononia, penurunan fungsi paru – paru, iritasi mata, hidung dan tenggorokan serta memperburuk penyakit pernapasan (Umah & Gusmira, 2024). Selain itu buruknya kualitas udara juga menjadi faktor utama penyakit tidak menular seperti penyakit jantung iskemik, stroke, penyakit paru obstruktif kronik (PPOK), asma, dan kanker (WHO, 2021). Tentunya hal ini akan sangat berdampak pada kesehatan masyarakat Jakarta dan sekitarnya terutama pada kelompok rentan seperti anak – anak, lansia dan ibu hamil. Dampak pada kesehatan ini dapat menjadi ancaman serius yang dapat menyebabkan kualitas hidup menurun dan angka harapan hidup rendah serta kematian dini banyak terjadi. Selain itu dengan banyaknya masyarakat yang terkena penyakit akibat kualitas udara yang buruk maka akan meningkatkan jumlah orang yang harus mendapatkan perawatan di rumah sakit tentunya hal ini akan menambah beban perekonomian bagi masyarakat dan negara.

Aspek lingkungan juga menjadi sektor yang terpengaruh oleh tingginya angka kemacetan di Jakarta. Emisi gas buang seperti karbon dioksida (CO<sub>2</sub>) dan metana (CH<sub>4</sub>) yang berasal dari kendaraan yang terjebak kemacetan juga berkontribusi pada terjadinya peningkatan suhu global yang menyebabkan perubahan iklim (Al-Adha & Atmojo, 2023). Jika ditelisik lebih jauh dampak ini akan sangat berpengaruh pada kehidupan masyarakat dimana pola cuaca dan musim menjadi tidak menentu serta terjadinya penurunan kualitas tanah dan air. Hal ini tentunya menjadi ancaman pula bagi masyarakat, seperti misalnya banjir rob yang saat ini semakin sering terjadi dan abrasi di pesisir utara Jakarta itu disebabkan pula oleh perubahan iklim yang dipicu oleh peningkatan suhu global.

Sektor selanjutnya yang terdampak dari tingginya angka kemacetan di Jakarta adalah pada sektor infrastruktur. Beban jalan yang sangat berat dalam menanggung volume kendaraan setiap harinya menyebabkan jalan lebih cepat rusak seperti berlubang dan bergelombang sehingga perbaikan jalan jadi harus dilakukan lebih sering. Hal ini menambah beban anggaran setiap tahunnya mengingat jalan rusak juga berhubungan dengan keselamatan masyarakat pengguna jalan tersebut. Jika

jalan dibiarkan rusak maka kecelakaan dapat terjadi dan mengancam jiwa masyarakat. Oleh karena itu beban anggaran secara otomatis akan terus meningkat untuk melakukan perawatan infrastruktur jalan.

Berbagai dampak dari kemacetan tersebut menunjukkan bahwa kemacetan di Jakarta tidak sederhana dan bukan sekedar persoalan lalu lintas saja namun merupakan sebuah persoalan kebijakan publik yang sangat kompleks dan multidimensional. Kemacetan sangat berdampak menyeluruh pada berbagai aspek kehidupan seluruh masyarakat. Jika kemacetan tidak diupayakan untuk dikurangi dan diminimalisir dampaknya bukan tidak mungkin kualitas kehidupan masyarakat akan semakin menurun. Oleh karena itu berbagai kebijakan terkait dengan upaya dalam menyelesaikan permasalahan kemacetan di Jakarta sudah dirumuskan dan dijalankan oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. Selain itu pemerintah pusat juga mendukung dalam penyelesaian permasalahan kemacetan ini salah satunya adalah dengan membentuk BPTJ (Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek) dibawah naungan Kementrian Perhubungan. BPTJ berperan dalam merumuskan, mengoordinasikan, dan mengendalikan kebijakan transportasi lintas daerah jabodetabek. Hal ini dimaksudkan agar kemacetan di DKI Jakarta dapat dikurangi dengan kolaborasi antar daerah.

Kebijakan penyelesaian kemacetan di Jakarta diantaranya menyasar pada pembatasan kendaraan pribadi, pengadaan sistem transportasi umum, pengembangan kawasan TOD (Transit Oriented Development) serta penambahan ruas jalan baru di Jakarta dan sekitarnya. Pada tahap awal pelaksanaan kebijakan pembatasan kendaraan pribadi yaitu dengan diberlakukannya kebijakan 3 in 1 yang dimulai sejak tahun 2003 dan bertahan hingga tahun 2016 sebelum diganti menjadi sistem ganjil genap hingga saat ini. Sistem 3 in 1 ini mewajibkan satu unit mobil minimal berisi 3 orang penumpang agar mengurangi volume lalu lintas. Namun setelah dilakukan evaluasi kebijakan pada sistem 3 in 1 ini ditemukan berbagai masalah terutama adanya joki yang bisa disewa untuk naik ke mobil sehingga yang tadinya pengemudi hanya sendiri menjadi berisi tiga orang. Hal tersebut membuat kebijakan tersebut menjadi tidak efektif dalam membatasi penggunaan kendaraan

pribadi. Selain itu fenomena joki 3 in 1 menimbulkan dampak kriminalitas pada pengendara kendaraan pribadi yang menggunakan jasa joki.

Kebijakan pembatasan kendaraan pribadi saat ini bertumpu pada sistem ganjil - genap yang diberlakukan sejak tahun 2017 sebagai pengganti 3 in 1. Saat ini 25 ruas jalan di Jakarta terkena aturan pembatasan ganjil genap. Penerapan ganjil genap juga diharapkan dapat menekan penggunaan kendaraan pribadi. Dengan dikembangkannya tilang elektronik (E-TLE) penindakan ganjil - genap semakin mudah untuk dilakukan. Namun demikian disisi lain ganjil - genap kurang berdampak pada masyarakat yang memiliki kendaraan lebih dari satu karena dapat berganti kendaraan bergantung pada tanggal ganjil atau genap. Sistem ini juga menghadirkan fenomena baru yaitu adanya plat nomor palsu yang digunakan untuk mengelabui petugas dan E-TLE serta banyak pengendara yang menutup atau tidak menggunakan nomor polisi agar tidak tertangkap kamera tilang elektronik.

Selain kebijakan ganjil - genap pemerintah Provinsi DKI Jakarta juga mengupayakan penurunan penggunaan kendaraan pribadi dengan penerapan pajak progresif kendaraan bermotor dimana makin banyak kendaraan yang dimiliki maka akan semakin mahal biaya pajaknya untuk mencegah kepemilikan banyak kendaraan pribadi. Lalu diterapkan pula uji emisi untuk memastikan kendaraan yang tidak lulus uji tersebut tidak dapat digunakan di jalan. Pemprov DKI juga merencanakan berbagai kebijakan lain untuk pembatasan kendaraan pribadi diantaranya yaitu mengkaji penerapan *electronic road pricing* (ERP) atau jalan berbayar di ruas jalan tengah kota Jakarta. Lalu pengkajian penerapan tarif parkir dengan harga tinggi di wilayah Jakarta serta kajian mengenai pembatasan usia kendaraan bermotor harus dibawah 10 tahun. Kawasan rendah emisi juga direncanakan akan diterapkan di beberapa wilayah di Jakarta yang melarang penggunaan kendaraan berbahan bakar minyak melintas di wilayah tersebut.

Penambahan ruas jalan baru untuk meningkatkan kapasitas tampung jalan juga dilakukan oleh pemerintah. Penambahan ruas jalan dilakukan baik pada ruas jalan eksisting maupun pembuatan jalan baru. Pada ruas jalan didalam kota Jakarta dilakukan penambahan kapasitas jalan dengan membuat beberapa jalan layang non

tol (JLNT). Beberapa JLNT yang dibangun oleh Pemprov DKI Jakarta yaitu JLNT Casablanca, Antasari, Pesing dan Pluit serta JLNT Tendean yang khusus untuk transjakarta. Selain membangun JLNT dilakukan pula efisiensi persimpangan jalan dan lampu lalu lintas maupun ruas jalan yang bersilang dengan rel kereta api. Efisiensi tersebut dilakukan dengan pembuatan underpass dan flyover. Flyover yang dibangun untuk menghindari rel kereta api yang paling terkenal adalah flyover tapal kuda yang berada di Lenteng Agung dan Tanjung Barat Jakarta Selatan. Underpass dibangun untuk efisiensi antrian di lampu merah dan persimpangan jalan seperti underpass Senen, underpass Matraman dan underpass Kuningan. Pemprov DKI juga melakukan pembangunan Tol dalam kota yang dimulai pada ruas Kelapa Gading – Pulo Gebang.

Tidak hanya di dalam Kota Jakarta penambahan ruas jalan juga dilakukan di wilayah sekitar Jakarta. Pemerintah pusat melalui kementerian PUPR melakukan pembangunan jalan tol yang mengitari wilayah luar Jakarta seperti Bogor, Tangerang, Depok, dan Bekasi. Jalan tol ini disebut dengan Jakarta Outer Ring Road 2 (JORR 2). Jalan Tol ini diharapkan dapat mengurangi kendaraan yang masuk ke dalam kota sehingga beban lalu lintas dalam kota dapat berkurang. Selain itu dengan dibangunnya Tol ini konektivitas antar wilayah dapat lebih tinggi sehingga mempercepat waktu tempuh antar daerah untuk mendorong efisiensi pergerakan logistik. Untuk kedepannya pemerintah sedang merencanakan kembali pembangunan Jakarta Outer Ring Road 3 yang mencakup wilayah Kabupaten Tangerang, Kabupaten dan Kota Bogor, Kabupaten Bekasi dan Kabupaten Karawang. Pembangunan ini dimaksudkan semakin memperluas jaringan jalan bebas hambatan di lingkup wilayah Jabodetabek.

Pemerintah juga melakukan perbaikan manajemen tata ruang wilayah dengan memperbanyak pembangunan Kawasan dengan konsep Transit Oriented Development (TOD). Menurut Peraturan Menteri Agraria dan Tata Ruang/Kepala BPN Nomor 16 Tahun 2017 tentang Pedoman Pengembangan Kawasan Berorientasi Transit menjelaskan bahwa kawasan berorientasi transit (Transit Oriented Development/TOD) adalah kawasan yang dikembangkan dengan

mengintegrasikan simpul transportasi publik dengan tata guna lahan yang beragam (*mixed-use*) dan memiliki jaringan pejalan kaki serta pesepeda yang nyaman. Artinya TOD dikembangkan di wilayah dengan akses integrasi transportasi publik yang baik agar masyarakat dapat beraktivitas dengan mudah menggunakan transportasi publik dan tidak bergantung dengan kendaraan pribadi. Contoh TOD yang dikembangkan oleh MITJ Adalah TOD tanjung barat yang mana apartemen berada diatas stasiun kereta. Sehingga masyarakat dapat tinggal di apartemen dan hanya cukup turun untuk menggunakan transportasi umum. Selain itu TOD Dukuh atas dan Blok M juga menjadi percontohan dimana seluruh moda transportasi saling terintegrasi di tengah kawasan aktivitas masyarakat. Pengembangan TOD juga didukung dengan revitalisasi trotoar bagi pejalan kaki dan pembuatan marka jalur sepeda di berbagai ruas jalan di Jakarta. Hal ini diharapkan dapat membuat masyarakat merasa nyaman dan aman serta mudah menggunakan kendaraan umum sehingga mengurangi ketergantungan penggunaan kendaraan pribadi.

Kebijakan selanjutnya yang dilakukan pemerintah adalah pengembangan sistem transportasi umum yang aman dan nyaman. Kebijakan ini tentunya diharapkan dapat berdampak lebih luas dan menjangkau seluruh lapisan masyarakat serta semakin mendorong peralihan dari penggunaan kendaraan pribadi menjadi kendaraan umum. Kehadiran sistem transportasi umum yang andal sudah seharusnya bisa dipenuhi pemerintah agar upaya pembatasan kendaraan juga bisa berjalan dengan optimal. Transportasi umum akan menjadi moda transportasi utama bagi masyarakat ketika peralihan diatas terjadi. Oleh karena itu sejak tahun 2004 Pemerintah Provinsi DKI Jakarta mulai membangun sistem transportasi umum terpusat dengan mengoperasikan bus transjakarta.

Transjakarta dapat dikatakan menjadi cikal bakal sistem transportasi umum modern di Jakarta. Hal tersebut karena konsep transjakarta yang memiliki tempat berhenti yang sudah diatur dan jalur yang dilewati merupakan jalur khusus yang tidak dapat dilewati kendaraan lain. Pada tahap awal pengoperasiannya transjakarta hanya memiliki satu koridor yaitu Blok M – Kota. Lalu seiring dengan penerimaan masyarakat yang semakin baik transjakarta terus membuka koridor – koridor baru

hingga pada tahun 2010 sudah memiliki 10 koridor. Namun demikian bertambahnya koridor diatas tidak diikuti dengan tersambunganya transjakarta dengan moda transportasi lain secara masif.

Pada awalnya transjakarta hanya melayani wilayah – wilayah yang dilalui jalan arteri di Jakarta artinya wilayah pemukiman dan pinggiran belum tersentuh oleh layanan transjakarta. Hal tersebut menyebabkan adanya ketimpangan layanan, fasilitas dan tarif dikarenakan adanya standar pelayanan yang berbeda antara transjakarta sebagai BUMD dengan perusahaan operator angkutan kota lainnya yang juga beroperasi di jakarta. Adanya perbedaan tersebut menyebabkan masyarakat masih cenderung malas untuk beralih menggunakan transportasi publik sehingga presentase masyarakat yang beralih dari kendaraan pribadi ke kendaraan umum masih belum signifikan (Widyatami, 2021).

Seiring dengan berjalannya waktu Pemerintah Provinsi DKI Jakarta terus menginisiasi perbaikan dan penyempurnaan dari sistem transportasi umum di jakarta. Penyempurnaan dimulai dari perbaikan manajemen transjakarta yang awalnya merupakan badan layanan umum (BLU) dibawah naungan dinas perhubungan berubah status menjadi BUMD pada tahun 2014. Hal ini bertujuan untuk meningkatkan efisiensi operasional dan menjamin keberlanjutan keuangan agar tidak terus sepenuhnya bergantung pada APBD. Selain itu perubahan status ini juga bertujuan untuk mempercepat inovasi dan integrasi layanan serta peningkatan akuntabilitas dan tata kelola yang lebih baik melalui mekanisme GCG (*Good Corporate Governance*).

Perbaikan dan penyempurnaan sistem transportasi umum yang dilakukan di jakarta selanjutnya dilakukan dengan pembangunan angkutan berbasis rel yaitu kereta mass rapid transit (MRT) jakarta pada tahun 2013 dan selesai pada 2018 lalu resmi beroperasi pada tahun 2019. MRT menjadi simbol modernisasi transportasi umum di indonesia karena merupakan kendaraan berbasis rel bawah tanah pertama di indonesia. Selain itu standar operasional dan keamanan serta kenyamanan MRT yang tinggi untuk penumpangnya semakin mendorong moda transportasi lain juga ikut berbenah. Saat ini MRT jakarta baru memiliki satu jalur yaitu lebak bulus –

bundaran HI dan sedang di perpanjang hingga Kawasan Kota dan Ancol pada fase 2. Lalu Pengembangan MRT juga sudah direncanakan untuk dibangun fase 3 yang membentang dari balaraja hingga cikarang. Tentunya hal ini akan semakin mendorong perluasan layanan yang diberikan oleh PT MRT Jakarta.

Selain MRT, transportasi umum berbasis rel di Jakarta juga dikembangkan melalui pembangunan Light Rail Transit (LRT) Jakarta yang dilaksanakan sejak tahun 2016 dan mulai beroperasi pada tahun 2019. LRT dibangun dengan jalur layang yang lebih kecil sehingga cocok untuk wilayah padat di tengah kota Jakarta. Saat ini LRT baru memiliki satu jalur yaitu Kelapa Gading – Rawamangun dan sedang dilanjutkan pembangunan fase 2 dari rawamangun hingga manggarai. Kedepannya LRT masih terus direncanakan dikembangkan hingga dukuh atas dan tanah abang agar dapat terhubung dengan LRT Jabodebek.

Bersamaan dengan dibangunnya LRT Jakarta yang menjadi tanggung jawab Pemprov DKI Jakarta dibangun juga LRT Jabodebek yang dilakukan oleh pemerintah pusat melalui Kementrian PUPR. Jika LRT Jakarta hanya fokus dengan jalur didalam kota Jakarta maka LRT Jabodebek berfokus membangun jalur dari daerah sekitar Jakarta seperti Bekasi menuju tengah kota Jakarta. Tujuan pembangunan LRT Jabodebek adalah membuka akses baru transportasi umum berbasis rel pada wilayah penyangga Jakarta. Saat ini LRT Jakarta memiliki 3 rute yaitu Cawang – Dukuh atas, Cawang – Bekasi Timur dan Cawang – Cibubur. Rencana pengembangan LRT jabodebek juga sudah ada dengan memperpanjang rute hingga Kota Bogor.

Diluar pembangunan MRT, LRT Jakarta dan LRT Jabodebek yang merupakan moda transportasi berbasis rel baru di jakarta. Pemerintah pusat melalui Kementerian Perhubungan dan PT KAI juga terus mengupayakan pemaksimalan layanan Kereta Rel Listrik (KRL) Commuter Line yang sudah lama beroperasi di Jakarta. Perbaikan layanan yang dilakukan utamanya berfokus pada kenyamanan dan keamanan pengguna layanan. Perbaikan yang telah dilakukan diantaranya yaitu Revitalisasi dan modernisasi stasiun, Penambahan frekuensi perjalanan dan kapasitas layanan, inovasi dan digitalisasi seperti pembuatan aplikasi yang

digunakan untuk melihat jadwal dan posisi kereta secara aktual, lalu penambahan personel keamanan pada setiap armada kereta dan stasiun untuk memastikan keamanan penumpang. Selain itu KRL commuter line saat ini juga sedang didorong untuk menambah armada agar kapasitas angkut dapat meningkat serta peremajaan armada dilakukan secara berkala agar gerbong yang digunakan semakin nyaman untuk penumpang. Penutupan perlintasan kereta sebidang juga dilakukan untuk mempercepat perjalanan serta memastikan keselamatan penumpang dan pengguna jalan lain.

Pembangunan infrastruktur transportasi umum berbasis rel diatas tentunya semakin menambah pilihan bagi masyarakat untuk bermobilitas di Jakarta. Namun demikian dengan pertumbuhan berbagai moda transportasi umum yang ada di Jakarta konektivitas antar – moda yang sudah ada ini menjadi tantangan utama. Kurangnya integrasi yang ada di moda transportasi umum di Jakarta menyebabkan beragam kebijakan diatas belum sepenuhnya efektif karena masih bersifat parsial yaitu belum saling mendukung dan melengkapi satu sama lain. Dalam pelaksanaan di lapangan pada awalnya setiap moda transportasi terutama antara transjakarta dengan angkutan kota berbasis minibus memiliki tarif dan metode pembayarannya masing – masing lalu jadwal serta standar pelayanan yang berbeda – beda tanpa adanya integrasi yang saling menghubungkan dan menyamaratakan antar – moda transportasi (Bangun & Suwandi, 2024). Dengan kata lain banyaknya moda transportasi di Jakarta belum saling terhubung dan sama rata standar layanannya untuk memenuhi kebutuhan masyarakat.

Kurangnya integrasi antar moda transportasi diatas tentunya menjadi salah satu faktor penghambat masyarakat untuk sepenuhnya beralih menggunakan transportasi umum. Hal ini karena kurangnya integrasi antar moda akan mengurangi efisiensi dan kenyamanan pengguna, menambah biaya dan waktu perjalanan serta mengurangi aksesibilitas dan inklusivitas sehingga daya tarik transportasi umum menjadi berkurang dimasyarakat (Arif et al., 2022). Oleh karena itu penting untuk dikembangkan sistem transportasi umum yang saling terhubung satu sama lain baik

dari aspek rute dan jadwal maupun pembayaran dan standar layanan agar masyarakat dengan mudah menggunakan layanan tersebut.

Integrasi antar moda pada sistem transportasi umum sendiri merupakan salah satu dimensi yang sangat penting bagi masyarakat perkotaan. Adanya integrasi akan sangat memudahkan masyarakat dalam berganti antar moda transportasi umum. Menurut UNDP, penyediaan transportasi umum yang terintegrasi sama dengan menyediakan sistem transportasi yang berkelanjutan sehingga dapat dikatakan termasuk pada poin ke-11 SDGs (Primastuti & Puspitasari, 2021). Oleh karena itu sangat penting untuk sebuah kota metropolitan seperti Jakarta memiliki sistem transportasi yang bukan hanya banyak namun juga saling terintegrasi satu sama lain.

Selain itu perkembangan konsep *smart city* yang saat ini semakin pesat mendorong pemerintah untuk tidak hanya membangun infrastruktur fisik, tetapi juga menghadirkan tata kelola perkotaan yang lebih cerdas, terintegrasi, dan berorientasi pada kebutuhan masyarakat. Salah satu dimensi utama dalam konsep *smart city* adalah *smart mobility*, yaitu penyelenggaraan sistem transportasi yang terintegrasi, efisien, aman, berkelanjutan, serta didukung oleh pemanfaatan teknologi informasi untuk meningkatkan aksesibilitas dan kualitas mobilitas masyarakat. Dalam konteks tersebut, integrasi antarmoda transportasi menjadi salah satu prasyarat penting untuk mewujudkan sistem transportasi perkotaan yang mampu mengurangi ketergantungan terhadap kendaraan pribadi, menekan kemacetan, meningkatkan konektivitas, serta memberikan pelayanan transportasi publik yang lebih efektif.

Sebagai ibu kota negara, DKI Jakarta menghadapi berbagai tantangan transportasi perkotaan, seperti tingginya tingkat kemacetan, penggunaan kendaraan pribadi yang masih dominan, serta belum optimalnya integrasi antarmoda transportasi umum. Untuk menjawab tantangan tersebut, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta mengembangkan kebijakan transportasi umum terintegrasi Jak Lingko yang menghubungkan berbagai moda transportasi, seperti Mikrotrans, Transjakarta, MRT Jakarta, LRT Jakarta, hingga KRL Commuter Line ke dalam satu sistem

pelayanan yang terintegrasi. Kehadiran Jak Lingko tidak hanya bertujuan meningkatkan kemudahan perpindahan antarmoda, tetapi juga merupakan salah satu bentuk implementasi konsep smart mobility dalam mewujudkan sistem transportasi perkotaan yang lebih terintegrasi, efisien, inklusif, dan berorientasi pada pelayanan publik. Atas dasar permasalahan tersebut maka pada tahun 2017 Pemerintah Provinsi DKI Jakarta mulai menginisiasi pengintegrasian moda transportasi umum yang ada di Jakarta.

Inisiasi integrasi dimulai oleh Pemprov DKI Jakarta melalui program OK Trip (One Karcis One Trip). Program OK Trip berfokus pada integrasi sistem pembayaran dengan skema tarif Rp 5.000 untuk 3 perjalanan dalam 3 jam menggunakan Transjakarta dan angkutan kota berbasis minibus. Pada program OK Trip juga sudah mulai dilakukan transformasi sistem pembayaran digital menggunakan kartu uang elektronik. Namun pada pelaksanaannya masih kurang menarik minat masyarakat karena baru menjangkau integrasi tarif pada Transjakarta dan hanya beberapa trayek angkutan kota berbasis minibus saja.

Untuk menyempurnakan sistem pengintegrasian yang sudah dibangun pada OK Trip maka selanjutnya Pemprov DKI Jakarta pada tahun 2018 meluncurkan program pengganti yang dinamakan Jak Lingko. Jak Lingko mengembangkan integrasi tarif dan sistem pembayaran yang pada awalnya hanya pada Transjakarta dan angkot di beberapa rute menjadi seluruh moda transportasi yang ada di Jakarta seperti LRT, MRT, Transjakarta dan Angkutan Kota berbasis minibus. Jak Lingko juga membawa integrasi pada rute dan jadwal antar moda sehingga memangkas waktu tunggu armada. Standar operasional dan layanan juga mulai disamaratakan pada penerapan Jak Lingko.

Selain itu Jak Lingko juga mengintegrasikan informasi seluruh moda transportasi yang tersedia melalui aplikasi Jak Lingko App yang dapat digunakan untuk memantau rute, tarif, dan jadwal secara aktual serta melacak moda transportasi dan halte atau stasiun terdekat. Pengecekan serta pengisian saldo kartu uang elektronik juga dapat dilakukan melalui aplikasi tersebut. Hal ini mendorong

kemudahan masyarakat dalam mengakses informasi yang dibutuhkan dalam menggunakan transportasi umum di Jakarta.

Sistem Jak Lingko berupaya dalam menyediakan transportasi umum yang terintegrasi dan meningkatkan kenyamanan serta keamanan dengan standar yang sama bagi masyarakat yang bermobilitas di Jakarta. Jak Lingko juga memperluas cakupan layanan transportasi umum di Jakarta sehingga semakin mudah diakses oleh masyarakat. Hal tersebut bertujuan agar semakin banyak masyarakat yang gemar dan merasa mudah menggunakan transportasi umum untuk mobilitas komuternya sehingga transportasi umum akan menjadi moda transportasi utama yang digunakan masyarakat dibandingkan dengan kendaraan pribadi. Jika tujuan Jak Lingko tercapai maka diharapkan kemacetan dapat berkurang dan teratasi dengan lebih masif serta berkelanjutan di seluruh wilayah Jakarta.

Jak Lingko juga melakukan pengintegrasian kelembagaan melalui pembentukan lembaga bersama yaitu PT Jak Lingko Indonesia. Seluruh operator moda transportasi umum di Jakarta baik LRT Jakarta, MRT dan Transjakarta tergabung dalam wadah kolaborasi tersebut. Dengan adanya kelembagaan bersama antar penyedia layanan transportasi umum di Jakarta maka kebijakan dan perencanaan pada sektor ini bisa berjalan dibawah satu arah atau visi yang sama. Dengan begitu maka koordinasi dapat dilakukan dengan lebih efektif dan pengambilan keputusan menjadi lebih cepat. Dalam sisi anggaran juga dapat lebih efisien karena pengelolaan subsidi dan investasi dilakukan secara terpusat sehingga tepat sasaran. Lalu dapat memaksimalkan cakupan area layanan karena sinkronisasi kebijakan pembukaan trayek baru sehingga minim duplikasi dan malah saling melengkapi serta peningkatan standar pelayanan minimal (SPM) yang sama di seluruh moda transportasi sehingga tidak ada ketimpangan layanan antar moda.

Selain itu Jak Lingko juga berhasil dalam menyatukan angkutan kota berbasis minibus dari yang sebelumnya dioperasikan oleh masing – masing operator seperti Mikrolet, Metromini dan Koperasi Wahana Kalpika saat ini digabungkan seluruhnya kedalam sistem Jak Lingko dibawah naungan Transjakarta yang disebut dengan Mikrotrans (Handayani et al., 2021). Tentunya hal tersebut merupakan

transformasi yang cukup signifikan pada sektor transportasi umum di Jakarta mengingat sulitnya untuk menyatukan berbagai operator - operator tersebut dikarenakan ego sektoral dengan kekhawatiran pemasukan yang akan lebih sedikit ketika diintegrasikan satu sama lain. Namun demikian dengan pendekatan *collaborative governance* yang dilakukan oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta berbagai perusahaan operator angkutan kota tersebut berhasil dirangkul sehingga bersedia untuk bergabung pada sistem Jak Lingko (Rahma et al., 2024).

Penggabungan operasional angkutan kota berbasis minibus melalui Jak Lingko ini tentunya membawa perubahan yang sangat besar. Terjadi perubahan standar baik dari segi kenyamanan, keamanan dan keselamatan serta pelayanan. Setelah adanya mikrotrans ini dilakukan peremajaan unit kendaraan dan penambahan fitur kenyamanan serta keselamatan yang lebih lengkap seperti adanya pendingin udara dan kamera pengawas serta lampu penerangan yang baik dalam armada Mikrotrans (Sianturi et al., 2023). Armada juga dilengkapi layar LED informasi trayek sehingga memudahkan pengguna untuk melihat unit mikrotrans yang sesuai dengan tujuannya.

Selain itu pemberhentian armada juga sudah ditata pada titik – titik pemberhentian yang telah ditentukan beserta dengan jadwal dan rute operasional yang lebih pasti. Dari sisi Pengintegrasian juga semakin mudah dilakukan karena penataan dan pembukaan rute baru yang dapat dilakukan secara terpusat oleh Dinas Perhubungan melalui transjakarta. Sementara dari sisi integrasi tarif dan pembayaran juga sangat menguntungkan masyarakat karena mikrotrans beroperasi dengan sistem PSO atau subsidi yang diberikan oleh Pemprov DKI Jakarta. Hal ini membuat masyarakat tidak perlu membayar atau tidak dikenakan tarif ketika menggunakan layanan mikrotrans. Tapping kartu hanya dilakukan untuk pendataan jumlah penumpang saja.

Dapat dikatakan bahwa adanya Mikrotrans ini yang paling dirasakan dampaknya secara luas oleh masyarakat. Hal ini karena Mikrotrans merupakan moda transportasi dengan armada terbanyak dan wilayah operasional yang menyebar diseluruh wilayah DKI Jakarta. Cakupan operasionalnya tersedia dari

pinggiran hingga ketengah kota baik dikawasan pemukiman padat pendudukan maupun kawasan perkantoran dan bisnis. Dengan operasional mikrotrans yang banyak melalui zona pemukiman padat penduduk maka pengguna jarak dekat juga banyak yang menggunakannya seperti anak – anak yang berangkat sekolah atau orang yang pergi berbelanja kepasar. Hal ini mewujudkan akses transportasi publik yang menjangkau pintu ke pintu (*Door to door Mobility*) (Arif et al., 2022)

Mikrotrans berperan dalam menutup celah layanan transportasi di jalan – jalan atau kawasan yang tidak bisa dilalui oleh bus besar ataupun belum ada akses moda transportasi berbasis rel. Selain itu mikrotrans juga berperan sebagai simpul utama integrasi Jak Lingko karena menjadi *feeder system* atau pengumpan serta penghubung masyarakat dari kawasan pemukiman padat menuju halte transjakarta dan stasiun LRT, MRT ataupun KRL untuk melanjutkan perjalanannya ke tempat tujuannya. Sehingga dapat dikatakan bahwa Mikrotrans menjadi penghubung mobilitas masyarakat dari lingkungan mikro ke jaringan transportasi makro perkotaan. Hal ini menunjukan bahwa Mikrotrans menjadi penyempurna sistem BRT di Kota Jakarta dengan memperluas jangkauan serta memperhalus konektivitas dan integrasi layanan transjakarta agar secara maksimal benar-benar menjangkau seluruh lapisan wilayah dan masyarakat Jakarta. Artinya aksesibilitas transportasi umum semakin meningkat dan memudahkan masyarakat untuk berpergian bahkan sejak dari rumah sudah bisa menggunakan angkutan umum.

Perbaikan – perbaikan yang sudah dilakukan dalam sistem Jak Lingko tentunya membawa angin segar dalam perkembangan transportasi umum di Jakarta karena antusias animo masyarakat yang menggunakan angkutan umum semakin meningkat (Ladayya et al., 2022). Banyak sentimen positif yang diberikan oleh masyarakat dalam menyambut pelaksanaan kebijakan Jak Lingko seperti kemudahan yang didapatkan, sistem tarif yang lebih murah dan aksesibilitas yang lebih mudah serta kenyamanan dan keamanan yang dirasakan lebih baik oleh masyarakat (Ode & Mote, 2023). Tentunya hal ini harus senantiasa dijaga dan terus ditingkatkan oleh pemerintah agar semakin banyak masyarakat yang menggunakan transportasi umum sehingga kemacetan semakin berkurang di Jakarta.

Namun berdasarkan observasi awal yang peneliti laksanakan dalam melihat bagaimana pelaksanaan kebijakan Jak Lingko di lapangan masih ditemukan beberapa permasalahan dan kendala dalam operasional mikrotrans serta transjakarta seperti pramudi yang mengemudikan kendaraan secara ugal – ugalan, pemberhentian yang sering kali tidak sesuai dengan keberadaan bus stop, jarak antar unit mikrotrans yang terlalu dekat atau terkadang terlalu lama. Hal tersebut tentunya mempengaruhi dari kinerja yang diharapkan dihasilkan dari kebijakan Jak Lingko ini karena pelayanan yang kurang baik akan kembali mempengaruhi minat masyarakat untuk beralih dari kendaraan pribadi menuju penggunaan transportasi umum.

Oleh karena itu, diperlukan penelitian analitis terhadap implementasi kebijakan Jak Lingko khususnya pada lingkup layanan Transjakarta dan Mikrotrans. Hal ini didasari dengan faktor cakupan layanan dan pengguna yang paling luas diantara seluruh moda yang tergabung pada sistem Jak Lingko adalah Mikrotrans. Sebagai sendi utama integrasi Jak Lingko Mikrotrans harus memiliki pelayanan yang terbaik agar masyarakat mudah dan nyaman serta aman menggunakan transportasi umum. Mikrotrans juga secara langsung bersentuhan dengan masyarakat pengguna jalan lain karena ber-operasional di jalan umum dan pemukiman padat yang dilalui kendaraan lain.

Selain itu, analisis implementasi dilakukan untuk melihat kondisi kebijakan yang sudah berjalan beberapa tahun ini agar dapat dilihat apa saja yang menjadi kelebihan sehingga dapat dimaksimalkan dan apa yang menjadi kekurangan agar dapat diperbaiki dengan tujuan untuk senantiasa dapat terus meningkatkan dan menjaga minat masyarakat dalam menggunakan transportasi umum angkutan perkotaan. Dengan demikian penelitian ini penting untuk dilakukan untuk mengetahui realitas tantangan dan hambatan pelaksanaan kebijakan Jak Lingko serta sejauh mana tujuan integrasi dan standar pelayanan transportasi umum di DKI Jakarta telah tercapai sebagai penilaian implementasi kebijakan Jak Lingko pada moda Transjakarta dan Mikrotrans sebagai dasar perbaikan kualitas layanan Jak Lingko agar semakin berdampak maksimal bagi masyarakat.

## **B. RUMUSAN PERMASALAHAN**

Kebijakan Jak Lingko pada awal kehadirannya mendapatkan respon yang positif dari masyarakat karena sistem tarif yang sangat murah, perbaikan kondisi kendaraan yang diberikan dan pengembangan rute yang semakin menjangkau seluruh wilayah Jakarta. Namun demikian saat ini bermunculan komplain dari masyarakat terkait dengan keberlangsungan pelaksanaan kebijakan Jak Lingko dikarenakan berbagai persoalan yang terjadi ketika masyarakat menggunakan layanan moda transportasi pada sistem Jak Lingko. Hal tersebut tentunya harus mendapatkan perhatian agar tidak terus terjadi komplain negatif dari masyarakat yang dapat menyebabkan penurunan minat masyarakat menggunakan transportasi umum. Sehingga, berdasarkan latar belakang diatas, maka dalam hal ini peneliti ingin mengetahui lebih dalam mengenai **“Bagaimana Proses Implementasi Kebijakan Transportasi Umum Terintegrasi JAK-LINGKO Berjalan dalam Upaya Perbaikan Sistem Angkutan Perkotaan di DKI Jakarta?”**

## **C. TUJUAN PENELITIAN**

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui secara mendalam terkait dengan proses implementasi kebijakan Jak Lingko dalam memperbaiki sistem angkutan perkotaan di DKI Jakarta melalui analisis implementasi kebijakan.

## **D. MANFAAT PENELITIAN**

Penelitian ini harapannya dapat bermanfaat serta diterima bagi seluruh pihak yang berkaitan, baik secara langsung atau tidak langsung pada tulisan ini. Adapun manfaat dari penelitian ini, sebagai berikut :

1. Manfaat Akademis
  - a. Penelitian ini dapat memberikan gambaran untuk mendukung dalam pengembangan pengetahuan terkait administrasi publik pada umumnya;
  - b. Sebagai bentuk kontribusi dalam perkembangan ilmu pengetahuan khususnya di bidang kebijakan publik pada bahasan evaluasi kebijakan transportasi umum.

## 2. Manfaat Praktis

- a. Bagi peneliti, penelitian ini harapannya dapat dijadikan referensi bagi peneliti selanjutnya dalam melakukan penelitian dibidang yang sama khususnya terkait dengan evaluasi kebijakan di masa yang akan datang, serta menambah wawasan ilmu pengetahuan bagi mahasiswa;
- b. Bagi Politeknik STIA LAN Jakarta, penelitian ini dapat menambah bahan bacaan pustaka di Perpustakaan berkaitan dengan evaluasi kebijakan pada bidang transportasi umum.

POLITEKNIK  
STIA LAN  
J A K A R T A

## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **A. KESIMPULAN**

Berdasarkan hasil penyajian data dan analisis menunjukkan bahwa Jak Lingko telah memiliki tujuan yang jelas untuk menyediakan sistem transportasi umum di Jakarta yang terintegrasi dan profesional. Standar minimum yang ditetapkan dalam operasional Jak Lingko juga sudah cukup progressif sehingga terlihat adanya transformasi yang berjalan ke arah yang positif dibandingkan era angkutan konvensional. Standar tersebut seperti keharusan penggunaan seragam, adanya mekanisme rekrutmen pramudi dengan alur yang jelas, peremajaan dan penambahan fitur keselamatan pada setiap armada dan halte, pembayaran secara elektronik dengan tarif terintegrasi dan keharusan berhenti pada titik henti khusus yang sudah disiapkan. Sejak diterapkannya program Jak Lingko terjadi peningkatan penggunaan transportasi umum dan peralihan dari kendaraan pribadi ke transportasi umum semakin masif yang mendorong penurunan angka kemacetan di ruas jalan Jakarta.

Namun demikian implementasi kebijakan Jak Lingko belum sepenuhnya optimal karena masih ditemukan berbagai permasalahan dan hambatan selama pelaksanaannya di lapangan. Meskipun SOP dan SPM sudah ditetapkan untuk meningkatkan kualitas layanan tetapi masih ditemukan adanya pelanggaran terhadap SOP yang berlaku. Permasalahan utama yang ditemukan adalah terdapat pramudi yang mengemudikan armadanya secara agresif dan tidak berhenti untuk menaikkan dan menurunkan penumpang sesuai dengan titik henti khusus yang sudah disediakan. Hal ini tentunya berdampak pada kenyamanan penumpang dan mempengaruhi faktor keselamatan di jalan. Adanya pelanggaran SOP dari pramudi ini disebabkan oleh sistem kerja yang masih didasarkan dengan target jarak tempuh harian. Dengan adanya target tersebut pramudi menjadi fokus pada pemenuhan target dibandingkan dengan kualitas layanan. Selain itu status hubungan kerja yang belum sepenuhnya jelas antara pramudi dengan operator juga ikut mempengaruhi

motivasi dan konsistensi kerja pramudi dalam menjalankan SOP dan SPM dalam operasional harian Jak Lingko.

Selain pada sisi pramudi, penumpang atau pengguna layanan Jak Lingko juga masih ada yang belum mengikuti aturan yang berlaku pada sistem Jak Lingko yang mengharuskan turun dan naik armada pada titik bus stop. Saat ini masih terdapat penumpang yang memaksa untuk turun pada lokasi yang dikehendakinya dan jika tidak dipenuhi maka cenderung menunjukkan sikap emosional kepada pramudi. Tentunya hal ini ikut mendorong terhambatnya pelaksanaan SOP karena pramudi menghindari komplain dan konflik dengan penumpang. Penumpang juga beralasan bahwa jarak antar bus stop di beberapa titik cenderung terlalu jauh sehingga kurang terjangkau bagi masyarakat.

Pada sisi fasilitas penunjang masih ditemukan adanya ketidakmerataan kelengkapan fasilitas yang tersedia terutama pada halte Non-BRT dan bus stop mikrotrans. Ketika awal pelaksanaan program Jak Lingko Dinas Perhubungan bersama Transjakarta sebagai induk operator melaksanakan revitalisasi beberapa halte BRT yang melengkapi halte dengan berbagai fasilitas umum seperti musholla, toilet, gerai makanan dan minuman, papan informasi serta ruang tunggu yang nyaman. Selain itu dilakukan pula penambahan titik bus stop dan halte Non – BRT sepanjang rute layanan Jak Lingko. Namun demikian hingga saat ini masih ditemukan halte yang memiliki keterbatasan seperti tidak adanya kanopi yang melindungi penumpang dari panas dan hujan, tidak adanya pembatas antara halte dengan jalan, tidak tersedianya kamera pengawas serta belum tersedianya lampu penerangan yang memadai sehingga visibilitas penumpang yang menunggu kurang terlihat.

Kondisi diatas tentunya mempengaruhi kenyamanan penumpang dalam menunggu armada. Berbeda dengan halte yang memiliki fasilitas lengkap dengan kenyamanan yang baik dan fitur keamanan yang lengkap pada halte Non-BRT dan bus stop mikrotrans penumpang cenderung menunggu pada kondisi yang tidak nyaman dan memiliki potensi bahaya yang cukup besar karena hanya dipinggir jalan dan tidak memiliki pembatas dan pengamanan yang memadai. Selain itu kondisi

yang gelap pada malam hari ini menambah potensi kejahatan bagi para penumpang apalagi diperburuk dengan tidak tersedianya kamera pengawas. Ketidakmerataan fasilitas yang terjadi ini disebabkan oleh perencanaan yang belum terintegrasi sepenuhnya dan adanya keterbatasan lahan serta alokasi anggaran yang bertahap dan difokuskan pada subsidi bagi tiket perjalanan penumpang serta belum jelasnya pembagian tugas antar organisasi terkait mengenai peran dalam pembangunan dan perawatan berkala halte – halte yang ada.

## **B. SARAN**

Berdasarkan hasil pembahasan dan kesimpulan pada penelitian yang telah dilakukan, maka peneliti menyadari banyak keterbatasan dan kekurangan dalam penelitian ini, namun dengan penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi yang bermanfaat. Adapun saran-saran yang dapat dikemukakan oleh peneliti berdasarkan hasil pengamatan dan analisis dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

### **1. Perbaikan Struktural Sistem Kerja Pramudi**

Sistem kerja saat ini yang masih mengandung target kilometer harian perlu dihapuskan karena membuat fokus pramudi hanya memenuhi target tersebut tanpa memperhatikan kualitas layanan. Oleh karena itu sistem ini harus diubah menjadi sistem kerja yang berbasis kualitas pelayanan dan kedisiplinan dalam menjalankan SOP serta kepatuhan jam kerja pramudi. Dengan skema tersebut maka penilaian akan berbasis performa pelayanan yang diberikan oleh pramudi sehingga fokus pramudi adalah memberikan layanan yang prima kepada penumpang agar target nilai kinerjanya tercapai. Hal tersebut akan berdampak secara positif kepada pelayanan yang diterima oleh penumpang dan mencegah terjadinya pelanggaran SOP serta sikap berkendara yang agresif karena tidak ada lagi target jarak tempuh yang perlu untuk dicapai.

Nantinya sistem kerja berbasis kinerja ini juga dapat diintegrasikan dengan sistem poin yang sudah dimiliki saat ini oleh pramudi. Sistem *punishment and reward* dapat dimaksimalkan. Ketika pramudi performa kinerja pelayanannya

baik dan disiplin sesuai SOP maka diberikan tambahan poin dan bonus insentif sedangkan bagi pramudi yang tidak memberikan pelayanan prima serta melanggar aturan yang berlaku maka di kurangi poinnya. Hal ini juga dapat memacu pramudi untuk memberikan kinerja terbaik dalam operasional Jak Lingko sehingga mutu kualitas layanan dapat semakin meningkat.

## 2. Penetapan secara formal status hubungan kerja dan perlindungan pramudi

Pramudi sebagai garda terdepan pelayanan Jak Lingko sudah seharusnya memiliki status hubungan kerja yang jelas dan terstandarisasi secara seragam. Kejelasan hubungan kerja ini dilakukan melalui perjanjian kerja yang tertulis dan transparan. Hal ini berkaitan dengan kepastian hak dan kewajiban serta tanggungjawab formal baik yang dibebankan kepada pramudi maupun operator. Hal ini juga akan mendukung transformasi sistem kerja dan skema insentif yang disarankan sebelumnya dimana dalam perjanjian kerja formal dapat diperjelas mengenai mekanisme pengupahan yang digunakan. Selain itu, perjanjian kerja yang formal juga dapat mengatur secara jelas dan tegas mengenai skema penilaian kinerja dan sanksi yang diberikan ketika pramudi melakukan pelanggaran SOP ataupun performa kerjanya kurang memuaskan.

Melalui penetapan hubungan kerja yang formal ini maka perlindungan terhadap pramudi dapat meningkat. Dalam perjanjian kerja juga dapat dimasukkan mengenai perlindungan kerja yang didapatkan pramudi seperti BPJS ketenagakerjaan, tunjangan kesehatan, bonus kinerja dan sebagainya. Hal ini akan meningkatkan profesionalisme pramudi dan memperkuat disposisi implementor dalam menjalankan kebijakan. Hubungan kerja yang jelas juga penting untuk menjaga keberlanjutan layanan serta mencegah munculnya ketidakpastian yang dapat berdampak pada kinerja di lapangan

## 3. Peningkatan Monitoring Operasional Jak Lingko

Untuk meningkatkan kepatuhan pramudi dalam melaksanakan SOP maka aspek pengawasan juga perlu diperkuat dengan memaksimalkan penggunaan teknologi. Peningkatan ini dapat dilakukan dengan memasang *speed limiter*

*device* untuk membatasi kecepatan armada sehingga meminimalisir potensi ugal – ugalan pramudi. *Speed limiter device* ini juga dapat digunakan untuk memantau kecepatan armada sehingga ketika pramudi mengendarai diluar batas kecepatan akan terekam dalam *database device* tersebut. GPS yang terpasang pada armada juga dapat digunakan untuk memastikan rute armada sesuai dan jadwal atau waktu tempuh sesuai dengan estimasi. Lalu kamera pengawas atau CCTV pada armada dapat digunakan untuk memantau keramahan dan kerapihan pramudi dalam operasional harian.

Nantinya seluruh sistem ini terhubung dengan dashboard pemantauan sehingga petugas monitoring dapat memantau secara aktual dan faktual sesuai kondisi dilapangan. Jika ditemukan pelanggaran maka petugas dapat langsung mencatat dan meneruskan kepada operator untuk selanjutnya pramudi diberikan sanksi sesuai dengan ketentuan. Hal ini juga dapat memperjelas sanksi yang diberikan kepada pramudi karena terdapat data dan bukti konkret dari berbagai fitur diatas.

Selain penggunaan teknologi keterlibatan masyarakat dalam pengawasan operasional Jak Lingko juga perlu ditingkatkan. Peningkatan partisipasi masyarakat ini dapat melalui kanal resmi berbentuk aplikasi yang dibuat oleh pemerintah yang memiliki fitur *live report* dari pengguna. Melalui aplikasi tersebut masyarakat dapat melaporkan keluhan dan laporan detail jika menemukan pelanggaran atau perilaku pramudi yang kurang profesional beserta dengan kronologi dan buktinya. Selain itu lebih luas lagi masyarakat juga dapat melaporkan jika menemui fasilitas halte ataupun armada yang kurang memadai. Saran dan masukan untuk inovasi perbaikan juga dapat diberikan melalui aplikasi ini. Tentunya aplikasi ini harus secara berkala dipantau oleh operator yang berjaga agar responsif dan akuntabel.

#### 4. Pemerataan dan Peningkatan Fasilitas Penunjang

Pemerintah dalam hal ini Dinas perhubungan bersama operator terkait perlu untuk melakukan peningkatan pada fasilitas penunjang operasional Jak Lingko. Peningkatan dapat dimulai dengan pemetaan kondisi eksisting fasilitas

penunjang dilapangan seperti kondisi fisik halte, pencahayaan dan sebagainya agar terdapat data yang faktual dan aktual. Nantinya data tersebut menjadi dasar dalam penyusunan skala prioritas pemerataan dan peningkatan fasilitas. Dengan adanya skala prioritas berbasis data tersebut maka peningkatan dapat dilakukan secara bertahap berbasis prioritas dimana kawasan pemukiman padat, titik transit dan lokasi dengan volume penumpang tinggi namun kondisi haltenya kurang baik maka harus didahulukan. Pendekatan ini memungkinkan optimalisasi anggaran dan mencegah pembangunan fasilitas yang tidak sesuai dengan tingkat kebutuhan pengguna.

Peningkatan ini perlu dilakukan berdasarkan standar minimum fasilitas yang harus ditetapkan pula oleh pemerintah peraturannya seperti keberadaan atap pelindung, pencahayaan yang memadai dan area naik – turun penumpang yang aman. Halte – halte yang berada dibawah standar minimum maka harus ditingkatkan dan dilengkapi fasilitasnya sesuai dengan aturan tersebut. Hal ini dilakukan untuk memastikan seluruh kondisi halte seragam dan mengurangi perbedaan kualitas layanan antar wilayah.

Selain itu perlu dilakukan peningkatan koordinasi lintas perangkat daerah untuk memperjelas tugas dan tanggung jawab dalam pembangunan dan perawatan halte yang ada. Hal ini bertujuan agar halte bukan hanya dibangun namun juga dirawat secara rutin untuk menjaga fasilitasnya tetap memadai. Lalu Koordinasi ini penting untuk memastikan bahwa pembangunan halte tidak hanya berdiri secara fisik, tetapi juga didukung oleh infrastruktur jalan, trotoar, dan sistem keselamatan lalu lintas yang memadai.

Pada sisi ketersediaan anggaran juga pemerintah harus secara khusus mengalokasikan dana perawatan dan pemeliharaan rutin fasilitas penunjang bukan hanya untuk pembangunan awal. Pada beberapa halte kerusakan fasilitas terjadi karena minimnya perawatan yang dilakukan. Oleh karena itu dibutuhkan perawatan berkala untuk menjaga kualitas fasilitas penunjang tetap prima dan jika ada kerusakan langsung diperbaiki. Tentunya hal tersebut harus mendapatkan alokasi anggaran yang memadai dari Pemerintah.

Seluruh hal diatas dilakukan untuk mendorong kenyamanan penumpang sehingga penerapan SOP naik dan turun pada halte atau bus stop yang sudah disediakan dapat semakin meningkat dari sisi penumpang. Penyediaan fasilitas yang layak dan memadai juga akan memperkuat citra positif Jak Lingko yang dapat berdampak pada peningkatan kepercayaan masyarakat terhadap transportasi publik sehingga penggunaanya semakin meningkat. Oleh karena itu hal ini perlu dilakukan agar transformasi perpindahan dari kendaraan pribadi ke transportasi umum semakin signifikan.

#### 5. Edukasi dan Sosialisasi Masyarakat Perihal Kesadaran Patuh Aturan

Pada beberapa kasus ditemukan bahwa pelanggaran SOP oleh pramudi yaitu tidak berhenti di bus stop bukan hanya disebabkan oleh keinginan pramudi semata namun juga ada masyarakat yang mendesak untuk turun di luar bus stop. Dalam hal ini terlihat bahwa masih terdapat penumpang yang belum sepenuhnya sadar dan patuh terhadap aturan yang berlaku pada operasional Jak Lingko. Oleh karena itu dibutuhkan strategi edukasi publik yang kontekstual untuk membangun kesadaran masyarakat tentang pentingnya mengikuti aturan Jak Lingko. Tentunya pada masa sekarang ini sosial media menjadi sarana yang tepat untuk melakukan edukasi dengan berbagai konten yang dapat dibuat.

Namun selain melalui media digital edukasi juga perlu dilakukan secara langsung di lapangan untuk menjangkau kalangan masyarakat yang lebih luas khususnya kalangan masyarakat yang cenderung jarang menggunakan sosial media seperti para lansia. Edukasi secara langsung ini dapat dilakukan menggunakan pemasangan rambu, stiker dan pengumuman resmi di halte dan armada mengenai ketegasan aturan bahwa turun dan naik hanya diperbolehkan di bus stop serta mengapa hal tersebut penting. Peran aktif petugas di lapangan untuk selalu mengingatkan juga menjadi hal penting untuk dilakukan agar masyarakat semakin familiar dengan aturan tersebut. Tentunya pesan edukasi ini harus disampaikan secara sederhana, tegas, konsisten, dan berkelanjutan baik di media sosial maupun secara langsung di lapangan agar membentuk pemahaman dan kebiasaan baru bagi masyarakat. Perubahan perilaku masyarakat menjadi

kunci agar kebijakan yang telah dirancang dengan baik dapat berjalan efektif dan berkelanjutan.

Selain itu, perlu dilakukan penyesuaian dan evaluasi lokasi bus stop berdasarkan pola mobilitas masyarakat. Pada beberapa ruas jalan, ketidakpatuhan pengguna dipicu pula oleh jarak bus stop yang terlalu jauh dari pusat aktivitas atau pemukiman. Oleh karena itu, evaluasi teknis dan partisipatif dengan melibatkan masyarakat setempat menjadi penting agar penempatan bus stop tidak hanya sesuai perencanaan, tetapi juga sesuai kebutuhan riil pengguna. Dengan hal ini maka aksesibilitas terhadap bus stop lebih baik yang akan semakin mendorong kepatuhan pengguna.

POLITEKNIK  
STIA LAN  
J A K A R T A

## DAFTAR PUSTAKA

### Buku

- Abdussamad, Z. (2021). Metode Penelitian Kualitatif (P. Rapanna, Ed.; Cetakan 1, pp. 83–84). Syakir Media Press.
- Agustino, L. (2020). Dasar-Dasar Kebijakan Publik. Bandung: Penerbit Alfabeta.
- Creswell, J. W. (2010). Research Design Pendekatan Kualitatif, Kuantitatif, dan Mixed. PT Pustaka Pelajar.
- Dewi, D. S. K. (2022). Kebijakan Publik (Proses, Implementasi dan Evaluasi) (J. Harsono & Desriyanti, Eds.; Cetakan 1). Penerbit Samudra Biru.
- Dunn, W. N. (2018). Public Policy Analysis: An Integrated Approach (6th ed.). Routledge. William N. Dunn, Penterjemah: Samudra Wibawa, dkk, Pengantar Analisis Kebijakan Publik, Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 2018
- Dye, T. R. (2017). Understanding Public Policy. Pearson
- Howlett, M., & Ramesh, M. (2021). Studying Public Policy: Policy Cycles and Policy Subsystems. Oxford University Press
- Igrisa, irawaty. (2022). Kebijakan Publik (Suatu Tinjauan Teoritis dan Empiris) (M. Ikram, Ed.). Penerbit Tanah Air Beta.
- Miles, M. H. (1994). Qualitative Data Analysis. In SAGE Information and Modeling, 01(01), 1689–1699.
- Murdiyanto, E. (2020). Metode Penelitian Kualitatif (Sistematika Penelitian Kualitatif). In Yogyakarta Press. Lembaga Penelitian dan Pengabdian Pada Masyarakat UPN "Veteran" Yogyakarta Press.
- Prabawati, indah, Rahaju, T., & Kurniawan, B. (2019). Analisis Kebijakan Publik. Unesa University Press.
- Revida, erika, Hidayatulloh, N., Mangiring, H., Silalahi, M., Nurjaya, M., & Purba, S. (2021). Pengantar Ilmu Administrasi Publik.
- Ridlo, U. (2023). Metode Penelitian Studi Kasus: Teori dan Praktik. In Uinjkt.Ac.Id.

- Rodiyah, I., Hendra Sukmana, Ms., Lailul Mursyidah, M., Mojopahit, J., & Sidoarjo, B. (2021). Buku ajar Pengantar Ilmu Administrasi Publik.
- Sabatier, P. A. (2007). Theories of the Policy Process. Westview Press.
- Sugiyono. (2013). Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D (Cetakan Ke-19). Bandung : Penerbit Alfabeta.
- Wahab Abdul, S. (2017). Analisis kebijakan: Dari Formulasi ke Penyusunan Model – Model Implementasi Kebijakan Publik. Jakarta: Bumi Aksara. Edisi 7
- Winarno, B. (2012). Kebijakan Publik: Teori, Proses, dan Studi Kasus. Center for Academic Publishing Service.
- Wirata, G., Astawa, W., Sulandari, Suargita, N., & Sarining, K. (2024). Buku Ajar Administrasi Publik (M. Mirsal, Ed.; Cetakan 1). Media Penerbit Indonesia.

#### **Artikel, Skripsi dan Kajian**

- Al-Adha, Yudhistira, and Muhammad Eko Atmojo. (2023). “Efektivitas Program Jak Lingko dalam Upaya Menurunkan Indeks Kemacetan di DKI Jakarta.” *Jurnal Demokrasi* 3, No. 1.
- Arif, Azzam Akmal, Felicia Kyla Falyani, Vera Sari, and Raden Isma Anggraini. (2022). “Jak Lingko: The Implementation of Integrated Transportation Approach in Jakarta Smart City.” In *Proceedings of the Business Innovation and Engineering Conference (BIEC 2022)*.
- Bangun, Gary Ekatama, and I Made Suwandi. (2024). “Evaluasi Kebijakan Integrasi Angkutan Pengumpang Kedalam Sistem Bus Rapid Transit: Studi Pada Mikrotrans Jak Lingko”. *SOSIOHUMANIORA: Jurnal Ilmiah Ilmu Sosial Dan Humaniora*, 10(01), 154 – 171.
- BPS. (2023). Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenis Kendaraan (unit) di Provinsi DKI Jakarta 2020-2022. BPS. Jakarta. <https://jakarta.bps.go.id/indicator/17/786/1/jumlah-kendaraan-bermotor-menurut-jenis-kendaraan-unit-di-provinsi-dki-jakarta.html>

- BPS. (2024). statistik-komuter-jabodetabek-hasil-survei-komuter-jabodetabek-2023. Annual Report, 3, 1–3.
- BPS. (2025). Provinsi DKI Jakarta Dalam Angka. Annual Report, 56, 103.  
<https://jakarta.bps.go.id/id/publication/2026/02/27/6fbb5e306389718511827127/provinsi-dki-jakarta-dalam-angka-2026.html>
- Candra W, A., & Maulana, A. (2023). Kinerja SDM Aparatur Melalui Pelayanan Administrasi di Desa Kemiri Kecamatan Panti Kabupaten Jember. *Indonesian Journal of Public Administration Review*, 1(1), 10.  
<https://doi.org/10.47134/par.v1i1.1938>
- Handayani, Sabrina, Dessy Angga Afrianti, and Mega Suryandari. (2021). “Implementasi Kebijakan Angkutan Umum di DKI Jakarta”, No. 1
- Hasan, K., Swastika, A. B., & Seidman, J. (2025). Kualitas Udara Indonesia 2024 : Polusi Jabodetabek Capai Sepuluh Kali Lipat Batas Aman WHO. Centre for Research on Energy and Clean Air (CREA).
- KORLANTAS POLRI. (2025, November). Jumlah Kendaraan Polda Metro Jaya.  
<Http://Rc.Korlantas.Polri.Go.Id:8900/Eri2017/Laprekappolda.Php>.
- Ladayya, Faroh, Dania Siregar, Wiligis Eka Pranoto, and Hilmy Dzaky Muchtar. (2022). “Analisis Sentimen pada Program Transportasi Publik Jak Lingko dengan Metode Support Vector Machine.” *Jurnal Statistika dan Aplikasinya* 6, No. 2 : 381–92.
- Natalia Sasongko, D., & Setiadi, Y. (2021). Variabel-Variabel yang Mempengaruhi Status Stres Pekerja Komuter dengan Kendaraan Bermotor Pribadi dan Umum di Jabodetabek. *Prosiding Seminar Nasional Official Statistics*. 621 – 630.
- Ode, Samsul, and Margaretha Klara Mote. “Implementasi Transportasi Terintegrasi Di Perkotaan,” 2023.
- Prambudi Adha, R., Koeswara, H., & Aromatica, D. (2022). Implementasi Kebijakan Perpustakaan Daerah dalam Upaya Peningkatan Minat Baca Masyarakat. *Jurnal Kebijakan Publik*, XX, No.10.  
<https://jkp.ejournal.unri.ac.idhttps://jkp.ejournal.unri.ac.id>

- Primastuti, N. A., & Puspitasari, A. Y. (2021). Studi Literature : Penerapan Green Transportation untuk Mewujudkan Kota Hijau dan Berkelanjutan. *Jurnal Kajian Ruang*, 1.
- Putra D, Aufa R, Luthfiyah H, & Sahara S. (2023). Peningkatan Mutu Transportasi Umum Demi Kenyamanan dan Keamanan Pengguna. *Majalah Ilmiah FISIP*, 20(1).
- Rahma, H. A., Rosyadi, S., Gunarto, G., & Simin. (2024). Collaborative Governance in Management of the Jak Lingko Program (Case Study on Public Transportation Management in DKI Jakarta). *Journal of Economics, Bussiness and Management Issues*, 2(1), 36–46. <https://doi.org/10.47134/jebmi.v2i1.139>
- Rohmi, K. (2023). Analisis Kebijakan Mengatasi Kemacetan di DKI Jakarta dengan Metode Analisis Hirarki Proses. *Journal of Law and Administrative Science*, 1(1), 37–51. <https://doi.org/10.33478/jlas.v1i1.2>
- Rozikin, K., Nashrullah, & Anam, S. (2026). Teknik Pengumpulan Data Penelitian Dan Penyusunan Instrumen Penelitian Kualitatif. *Pediaqu : Jurnal Pendidikan Sosial Dan Humaniora*, Vol.5.
- Sari Yunita Erika, Hariyoko Yusuf, & Soesiantoro Adi. (2024). Analisis Pelayanan Digitalisasi Transportasi pada Transportasi Publik “Suroboyo Bus” Kota Surabaya. *Praja Observer: Jurnal Penelitian Administrasi Publik*, 4, 103–111.
- Sianturi, Widya Rhenata, Azhari Aziz Samudra, and Uchaimid Biridlo'I Robby. (2023). “Implementasi Kebijakan Program Jak Lingko Transjakarta dalam Upaya Perbaikan Transportasi Publik di Pinang Ranti Jakarta Timur”.
- Suryobuwono, A. A., Raga, P., Nugroho, A., Tampubolon, I. A., Aura, Z., Basalamah, R., & Irenita, N. (2021). Analisis Prioritas Pengembangan Moda Transportasi Umum di DKI Jakarta. *Jurnal Sistem Transportasi & Logistik*, 1(2). <https://journal.itltrisakti.ac.id/index.php/jstl>

- Syahidillah, A., & Archianti, P. (2019). Hubungan Commuting Stress Dengan Keterikatan Kerja Pada Karyawan. *Jurnal Ilmiah Penelitian Psikologi: Kajian Empiris & Non-Empiris*, 5.
- Tom - Tom Traffic. (2025, December). Tom - Tom Traffic Index. <https://www.Tomtom.Com/Traffic-Index/Ranking/>.
- Umah, R., & Gusmira, E. (2024). Dampak Pencemaran Udara terhadap Kesehatan Masyarakat di Perkotaan. *Jurnal Manajemen, Bisnis Dan Akuntansi*, 3, 103–112.
- Widyatami, F. S. (2021). Potensi Dan Permasalahan Reformasi Transportasi Umum Massal di Kota Malang. *Jurnal Komposit*, 5(2).

#### **Peraturan Perundang – undangan**

- Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ)
- Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan
- Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2018 Tentang Rencana Induk Transportasi Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi (RITJ) Tahunn 2018 – 2029
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 98 Tahun 2013 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek
- Peraturan Daerah DKI Jakarta Nomor 5 Tahun 2014 Tentang Transportasi
- Peraturan Gubernur DKI Jakarta Nomor 11 Tahun 2019 tentang Perubahan Atas Peraturan Gubernur Nomor 96 Tahun 2018 tentang Integrasi Angkutan Pengumpan Ke Dalam Sistem Bus Rapid Transit
- Peraturan Gubernur DKI Jakarta Nomor 68 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Sistem Transportasi Terpadu dan Terintegrasi
- Peraturan Gubernur DKI Jakarta Nomor 2 Tahun 2024 tentang Standar Pelayanan Minimal (SPM) Layanan Angkutan Umum Transjakarta