

Evaluasi terhadap Program Mikrotrans Terintegrasi dalam Pengelolaan Sistem Transportasi Umum di Jakarta Timur

Petrik Manuel¹

Program Studi Administrasi Publik, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Sultan Ageng Tirtayasa
Serang, Indonesia

elmanuepetrik14@gmail.com

Juliannes Cadith²

Program Studi Administrasi Publik, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Sultan Ageng Tirtayasa
Serang, Indonesia

Juliannes.cadith@untirta.ac.id

ABSTRACT

The aim of this study was to assess the implementation of the Mikrotrans program and evaluate whether it has effectively provided comfort and security to the public, aligning with the program's intended goals. A descriptive qualitative approach was employed, utilizing observations, interviews, and documentation. The study used the CIPP evaluation model, which includes evaluations of context, input, process, and product. The findings show that the context evaluation aligns with community needs and the program's goals. Input evaluation reveals that the planning, budget, and resources are adequate to meet the targets. However, the process evaluation indicates that the implementation of the Mikrotrans program is still incomplete. While the product evaluation reflects positive outcomes, the overall execution has not yet reached optimal effectiveness, highlighting the need for further improvements and sustainable development of the program.

Keywords: Evaluation, Mikrotrans, Public Transportation

LATAR BELAKANG

Istilah kota kosmopolitan digunakan untuk mendeskripsikan kota besar dengan masyarakat yang berpikiran terbuka serta mampu menghargai dan menghormati keberagaman yang ada. Salah satu ciri sebuah kota disebut kosmopolitan adalah adanya pengaruh globalisasi yang merambah ke berbagai aspek kehidupan sehari-hari warganya. Gaya hidup masyarakat yang modern di kota seperti ini umumnya membuat penduduknya bekerja di sektor industri dan bisnis. Karena kota kosmopolitan berkembang menjadi pusat teknologi, perdagangan, pemerintahan, dan sektor lainnya, banyak perusahaan besar memilih untuk beroperasi di sana. Hal ini menyebabkan pertumbuhan kota kosmopolitan berlangsung sangat cepat dibandingkan kota-kota lain di sekitarnya yang berperan sebagai penunjang. Contohnya

adalah DKI Jakarta, yang telah berkembang menjadi kota kosmopolitan di Indonesia sekaligus berfungsi sebagai ibu kota negara. Pertumbuhan ini didorong oleh tingginya angka kelahiran serta migrasi masuk yang besar, sehingga menjadikan DKI Jakarta sebagai provinsi dengan tingkat kepadatan penduduk tertinggi di Indonesia. Informasi lebih lanjut mengenai kepadatan penduduk DKI Jakarta disajikan pada Tabel 1.

Tabel 1. Data Kepadatan Penduduk DKI Jakarta

Provinsi	Kepadatan Penduduk Menurut (Jiwa/Km ²)		
	2019	2020	2021
DKI Jakarta	15.900	15.907	15.978

Sumber: Badan Pusat Statistik (2022)

Melihat tingginya tingkat kepadatan penduduk di DKI Jakarta, penting juga untuk memperhatikan kondisi di masing-masing kabupaten/kota dalam provinsi ini. DKI Jakarta terdiri dari enam kota administrasi, yaitu Jakarta Utara, Jakarta Selatan, Jakarta Timur, Jakarta Barat, Jakarta Pusat, serta Kabupaten Kepulauan Seribu. Setiap kota administrasi tersebut memiliki jumlah penduduk yang berbeda-beda, dengan jumlah penduduk terendah di Kabupaten Kepulauan Seribu dan tertinggi di Jakarta Timur. Situasi kepadatan di kawasan perkotaan ini tentu membawa berbagai persoalan, salah satunya adalah masalah kemacetan yang menjadi perhatian serius pemerintah. Pertumbuhan jumlah penduduk berdampak pada meningkatnya mobilitas masyarakat. Ketika arus lalu lintas terganggu hingga kendaraan tidak dapat bergerak, maka terjadilah kemacetan. Kemacetan ini biasanya disebabkan oleh volume kendaraan yang melebihi kapasitas jalan, yang kemudian menimbulkan dampak negatif di berbagai sektor di wilayah tersebut.

Menurut laporan dari Kumparan NEWS yang mengutip data TomTom Traffic Index, tingkat kemacetan di Jakarta pada tahun 2016 rata-rata mencapai 58%. Pada pagi hari, angka ini meningkat menjadi 63%, dan saat jam-jam sibuk di malam hari, kemacetan bisa melonjak hingga 95%, dengan sekitar 25 titik kemacetan tersebar di seluruh wilayah DKI Jakarta. Akibat kondisi ini, para pengemudi di Jakarta diperkirakan harus menghabiskan sekitar 48 menit setiap hari atau sekitar 184 jam dalam setahun terjebak di kemacetan. Juru bicara TomTom Traffic Index menyatakan bahwa situasi ini terutama dipicu oleh peningkatan jumlah penduduk.

Kemacetan di DKI Jakarta tentu disebabkan oleh berbagai faktor, salah satunya adalah rendahnya minat masyarakat dalam menggunakan transportasi umum. Banyak warga yang lebih memilih kendaraan pribadi dibandingkan angkutan umum untuk beraktivitas. Pilihan ini menyebabkan tingginya tingkat mobilitas kendaraan pribadi di jalanan, yang pada akhirnya memperparah kemacetan. Berdasarkan data, tingkat penggunaan transportasi umum di DKI Jakarta masih jauh dari target yang ditetapkan. Mengacu pada PERPRES No. 55 Tahun 2018, idealnya 60% dari total pergerakan orang di wilayah perkotaan dilakukan dengan angkutan umum. Namun, kenyataannya jumlah pengguna transportasi umum harian

di DKI Jakarta masih berada di bawah angka ideal tersebut, sebagaimana dapat dilihat pada Tabel 2.

Tabel.2 Jumlah Penumpang Per Hari DKI Jakarta Tahun 2019

No	Jenis Angkutan Umum	Jumlah (Penumpang/hari)
1	Jumlah Perjalanan dengan Angkutan Umum	5.735.712
2	Jumlah Perjalanan di DKI Jakarta	26.424.851
3	<i>Model Share</i> Angkutan Umum di DKI Jakarta	21,70%

Sumber: Pemrprov DKI Jakarta (2019)

Melihat berbagai permasalahan transportasi yang terjadi di DKI Jakarta, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta merespons dengan mengeluarkan kebijakan integrasi transportasi umum melalui program JakLingko. Nama "JakLingko" sendiri berasal dari gabungan kata "Jak" yang berarti "Jakarta" dan "Lingko" yang berarti "jaringan" atau "integrasi". Dengan hadirnya JakLingko, proses perencanaan, pengelolaan, dan pembayaran perjalanan dilakukan secara terintegrasi. Pemerintah berharap program ini dapat menurunkan biaya transportasi, mengurangi penggunaan kendaraan pribadi, serta mengatasi kemacetan. JakLingko mengintegrasikan sistem pembayaran, tarif, dan rute untuk mewujudkan transportasi publik yang lebih nyaman, efisien, dan terjangkau. Selain itu, program ini bertujuan untuk meningkatkan minat masyarakat dalam menggunakan transportasi umum dengan menghubungkan berbagai moda transportasi di Jakarta, seperti Angkutan Kota reguler, Bus Transjakarta, MRT, dan KRL. Melalui kebijakan ini, diharapkan efektivitas dan efisiensi perjalanan dengan transportasi umum di DKI Jakarta dapat meningkat.

Dalam upaya integrasi antar moda transportasi umum di DKI Jakarta melalui program JakLingko, terdapat inisiatif untuk mengintegrasikan angkutan kota reguler ke dalam program bernama Mikrotrans. Program ini berlandaskan pada Peraturan Gubernur DKI Jakarta No. 96 Tahun 2018, yang mengatur tentang integrasi Angkutan Pengumpan ke dalam sistem Bus Rapid Transit (BRT). Peraturan tersebut mencakup integrasi layanan jaringan, prasarana pendukung, manajemen dan operasional, serta sistem pembayaran. Mikrotrans memberikan pengalaman baru bagi pengguna transportasi umum, dengan menawarkan akses yang aman, nyaman, dan andal. Selain itu, program ini bertujuan memperbaiki sistem angkutan umum di DKI Jakarta, khususnya dalam hal pengelolaan angkutan reguler seperti bus kecil, serta menciptakan lalu lintas yang lebih tertib dan berkualitas melalui pemenuhan Standar Pelayanan Minimal (SPM). Peningkatan kualitas layanan ini menjadi penting karena kondisi saat ini masih belum memenuhi SPM maupun harapan masyarakat. Saat ini, Mikrotrans telah memiliki banyak rute yang tersebar di seluruh kota administrasi di Jakarta, memberikan kemudahan bagi masyarakat dalam bertransportasi. Perluasan rute ini juga penting untuk meningkatkan jumlah pengguna Mikrotrans. Wilayah Jakarta Timur tercatat sebagai wilayah dengan jumlah trayek Mikrotrans terbanyak dibandingkan wilayah administrasi lainnya di DKI Jakarta.

Program layanan angkutan umum Mikrotrans di Kota Jakarta Timur, yang telah berjalan selama kurang lebih lima tahun dan menunjukkan peningkatan minat dari masyarakat, masih menghadapi sejumlah kendala. Peneliti telah melakukan wawancara dengan pihak Suku Dinas Perhubungan Jakarta Timur untuk menggali urgensi permasalahan yang terjadi dalam implementasi program Mikrotrans ini. Kota Jakarta Timur dipilih sebagai locus penelitian karena meskipun program ini sudah berjalan cukup lama, masih terdapat berbagai hambatan dalam pelaksanaannya. Berdasarkan hasil wawancara yang telah dipaparkan sebelumnya, permasalahan ini perlu mendapat perhatian serius, mengingat banyaknya jumlah rute Mikrotrans yang beroperasi serta tingginya antusiasme masyarakat dalam memanfaatkan layanan ini.

Kebijakan program ini menjadi menarik untuk diteliti guna memahami bagaimana evaluasi terhadap program Mikrotrans dapat dilaksanakan secara efektif. Penelitian ini bertujuan untuk menilai pelaksanaan program selama ini, serta menganalisis sejauh mana program Mikrotrans telah berjalan secara optimal dalam menyediakan kenyamanan dan keamanan bagi masyarakat, sesuai dengan tujuan awal dari pembentukan program tersebut.

Rumusan masalah dalam penelitian ini meliputi sejauh mana pencapaian tujuan dari program integrasi Mikrotrans dalam upaya penataan moda transportasi umum di Jakarta Timur, serta bagaimana evaluasi terhadap pelaksanaan program integrasi Mikrotrans tersebut dalam mendukung penataan transportasi umum di wilayah tersebut.

TINJAUAN PUSTAKA

Secara garis besar, evaluasi kebijakan dapat diartikan sebagai aktivitas yang berkaitan dengan penilaian terhadap suatu kebijakan, mencakup aspek substansi, pelaksanaan, hingga dampak yang ditimbulkan. Menurut Jones (1996) dalam Agustino (2020), evaluasi kebijakan didefinisikan sebagai:

"...Evaluation is an activity designed to judge the merits of governments program with varies significantly in the specification of object, the techniques of measurement, the method of analysis and the form of recommendation."

Menurut pandangan Jones, evaluasi kebijakan merupakan suatu aktivitas yang dilakukan secara sengaja untuk menilai kualitas berbagai program pemerintah yang dianggap penting. Kegiatan ini meliputi analisis terhadap kondisi objek program, perencanaan teknik pengukuran, pemilihan metode analisis yang digunakan, serta penyusunan rekomendasi setelah evaluasi dilakukan. Evaluasi kebijakan bertujuan untuk menjawab secara kausal apakah dampak dan perubahan yang terjadi benar-benar disebabkan oleh kebijakan atau program yang dievaluasi.

Evaluasi kebijakan terdiri dari berbagai model, dan dalam penelitian ini digunakan model evaluasi kebijakan CIPP yang dikembangkan oleh Daniel L. Stufflebeam. Model CIPP merupakan pendekatan evaluasi yang berfokus pada pengambilan keputusan (decision-

oriented evaluation approach) dan dirancang untuk membantu para pengambil keputusan. Dengan kata lain, model ini berorientasi pada manajemen, di mana evaluasi berperan dalam menyediakan informasi yang diperlukan untuk mendukung proses pengambilan keputusan. Model CIPP ini mencakup empat tahap evaluasi, yaitu evaluasi konteks, evaluasi input, evaluasi proses, dan evaluasi produk (Stufflebeam, 2003).

Penelitian ini menerapkan model evaluasi yang dikembangkan oleh Stufflebeam (2003) untuk menganalisis Evaluasi Program Terintegrasi Mikrotrans dalam Penataan Moda Transportasi Umum di Jakarta Timur. Peneliti menilai bahwa model evaluasi CIPP dari Stufflebeam tepat digunakan untuk menilai serta menganalisis pencapaian tujuan dan sasaran dalam pelaksanaan program integrasi Mikrotrans tersebut. Selain itu, teori Stufflebeam memiliki karakteristik yang sejalan dengan fokus penelitian ini, khususnya pada tujuan evaluasi yang menitikberatkan pada upaya peningkatan program yang telah berjalan. Keselarasan lain juga ditemukan dalam pendekatan penelitian yang menggunakan metode kualitatif, serta dalam pemilihan informan penelitian yang melibatkan pemangku kebijakan atau stakeholders dalam proses riset.

Istilah Jak Lingko berasal dari kombinasi kata "Jak" yang merujuk pada "Jakarta" dan "Lingko" yang berarti "jaringan" atau "integrasi". Nama Lingko sendiri diambil dari metode tradisional bercocok tanam padi di kawasan Manggarai, Nusa Tenggara Timur. Melalui program Jak Lingko, perencanaan, pengelolaan, dan sistem pembayaran perjalanan dilakukan secara terintegrasi.

Program Jak Lingko bertujuan mengintegrasikan sistem pembayaran, tarif, dan rute dalam rangka menciptakan transportasi publik yang nyaman, efisien, dan terjangkau. Lebih dari sekadar menyatukan sistem transportasi, Jak Lingko juga bertujuan untuk membangun kebiasaan masyarakat agar lebih memilih menggunakan transportasi umum dibandingkan kendaraan pribadi.

Integrasi diartikan sebagai penyatuan berbagai elemen hingga membentuk satu kesatuan yang utuh. Untuk mewujudkan keterpaduan dalam transportasi publik di wilayah perkotaan, diperlukan penyediaan fasilitas layanan terpadu yang dapat memastikan efektivitas dan efisiensi tinggi dalam pelaksanaannya.

Salah satu wujud integrasi antar moda transportasi adalah melalui penyediaan fasilitas di simpul-simpul transportasi. Pemerintah Provinsi DKI Jakarta, misalnya, telah menyediakan layanan bus TransJakarta untuk mendukung mobilitas masyarakat. Selain itu, sektor swasta juga berkontribusi dengan menyediakan layanan bus yang dioperasikan oleh perusahaan seperti Mayasari Bakti, Kopaja, dan Metromini. Untuk layanan angkutan lingkungan, pemerintah menyediakan Mikrolet dan Koperasi Wahana Kalpika (KWK), yang kini seluruhnya telah tergabung dalam satu sistem yang dikenal sebagai Jak Lingko. Sistem ini mengintegrasikan berbagai moda transportasi, seperti MRT Jakarta, LRT Jakarta, TransJakarta, dan KRL Commuterline. Dengan satu kali pembayaran di awal penggunaan,

masyarakat dapat menikmati seluruh moda transportasi yang telah terhubung dalam sistem ini.

Pembentukan Jak Lingko bertujuan untuk menciptakan jaringan rute transportasi antarmoda di Jakarta, yang diharapkan dapat meningkatkan serta mempercepat mobilitas penduduk ibu kota, mengurangi tingkat kemacetan, menurunkan polusi udara, serta menjaga kesehatan masyarakat. Melalui program-program yang diusung Jak Lingko, biaya perjalanan masyarakat juga dapat ditekan. Pemerintah Provinsi DKI Jakarta berkomitmen untuk mengintegrasikan seluruh moda transportasi, termasuk angkutan kota (angkot), TransJakarta, serta transportasi berbasis rel seperti light rail transit (LRT) dan mass rapid transit (MRT).

Evaluasi terhadap program ini dilakukan untuk mengetahui sejauh mana capaian hasil dari Program Integrasi Mikrotrans dalam upaya penataan moda transportasi umum di Jakarta Timur. Selain itu, evaluasi ini juga bertujuan untuk mengidentifikasi kendala atau hambatan yang muncul selama pelaksanaan program, agar dapat menjadi bahan pembelajaran dan perbaikan untuk pelaksanaan program di masa mendatang.

METODE

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Fokus penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana implementasi Program Terintegrasi Mikrotrans dalam penataan moda transportasi umum di wilayah Jakarta Timur. Pembatasan masalah dijadikan sebagai fokus kajian penelitian ini. Oleh karena itu, peneliti mempersempit ruang lingkup hanya pada Evaluasi Program Terintegrasi Mikrotrans dalam Penataan Moda Transportasi Umum di Jakarta Timur. Lokasi penelitian ini dipilih di Kota Jakarta Timur, dengan pertimbangan bahwa permasalahan yang dikaji terjadi di wilayah tersebut dalam aspek operasionalnya.

Dalam penelitian ini, digunakan teori evaluasi CIPP dari Stufflebeam yang terdiri atas empat komponen, yakni evaluasi konteks, evaluasi input, evaluasi proses, dan evaluasi produk. Teknik pengumpulan data yang digunakan meliputi observasi, wawancara, studi pustaka, serta dokumentasi. Untuk mendukung kegiatan pengumpulan data, digunakan alat bantu seperti tape recorder untuk merekam wawancara, kamera untuk dokumentasi visual, dan buku catatan lapangan untuk mencatat hal-hal penting selama observasi. Seluruh data yang diperoleh kemudian dianalisis oleh peneliti.

Setelah data dikumpulkan, peneliti melakukan analisis data. Dalam proses ini, peneliti menggunakan model analisis data Miles dan Huberman (1984) yang dikutip dalam Sugiyono (2014). Tahapan kegiatan dalam analisis data tersebut meliputi reduksi data, penyajian data, dan verifikasi atau penarikan kesimpulan.

Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan teknik purposive untuk menentukan informan. Teknik purposive adalah metode pemilihan informan secara sengaja, berdasarkan

pertimbangan bahwa individu-individu tersebut mampu memberikan informasi yang relevan sesuai dengan fokus, tujuan, serta permasalahan penelitian. Adapun informan yang terlibat dalam penelitian ini meliputi Kepala Suku Dinas Perhubungan Kota Jakarta Timur, Kepala PT. Transjakarta, anggota DPRD Provinsi DKI Jakarta Komisi B, perwakilan dari Dewan Transportasi Kota Jakarta, Koordinator Lapangan Wilayah Timur PT. Transportasi Jakarta, serta pengemudi Mikrotrans.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Pada bagian ini, peneliti akan memaparkan hasil observasi dan wawancara yang telah dilakukan terkait evaluasi program terintegrasi Mikrotrans dalam penataan moda transportasi umum di Jakarta Timur. Evaluasi terhadap program Mikrotrans ini dilakukan dengan menggunakan teori evaluasi kebijakan dari Stufflebeam, yang mencakup evaluasi konteks, evaluasi masukan, evaluasi proses, dan evaluasi produk. Setiap tahap evaluasi tersebut akan menghasilkan output yang bertujuan untuk mengetahui sejauh mana keberhasilan program terintegrasi Mikrotrans dalam memperbaiki sistem transportasi umum di Jakarta Timur.

Evaluasi Konteks

Evaluasi konteks adalah penilaian terhadap kebutuhan yang menjadi landasan utama dalam merancang suatu kegiatan. Evaluasi ini juga dapat dipahami sebagai unsur penting yang diperlukan untuk merancang suatu program. Oleh karena itu, dalam penelitian ini, tahap evaluasi konteks menjadi sangat krusial untuk menggali latar belakang dibentuknya program, memahami tujuan pelaksanaannya, serta mengidentifikasi harapan terhadap sasaran dari program tersebut. Berdasarkan temuan data dari hasil wawancara yang dilakukan peneliti dengan para informan, secara keseluruhan pelaksanaan evaluasi konteks dinilai sudah cukup optimal.

Ditandai oleh hal yang Pertama adalah program ini bertujuan untuk meningkatkan minat masyarakat dalam menggunakan angkutan umum dengan menyediakan layanan yang mengutamakan kenyamanan dan keamanan melalui program Mikrotrans yang mengacu pada Standar Pelayanan Minimal (SPM). Selain itu, program ini juga memberikan kemudahan akses bagi masyarakat yang tinggal di wilayah yang jauh dari sarana transportasi umum seperti halte BRT, dengan kehadiran Mikrotrans sebagai moda pengumpan. Temuan ini sejalan dengan penelitian Saleh et al. (2024) yang menunjukkan bahwa Program Mikrotrans, dengan berpedoman pada Standar Pelayanan Minimal berdasarkan SK Dirjen Perhubungan Darat No. 687 Tahun 2002, memiliki kondisi eksisting yang baik. Dengan demikian, tujuan pelaksanaan program telah sesuai dengan rencana dalam upaya penataan moda transportasi umum di Jakarta Timur.

Kedua, sasaran Program Mikrotrans telah teridentifikasi dengan jelas, yaitu masyarakat yang tinggal di daerah pemukiman atau perkampungan yang memiliki keterbatasan akses terhadap transportasi umum seperti halte BRT. Kehadiran Mikrotrans dianggap tepat untuk menjadi moda transportasi umum yang berfungsi mengantarkan masyarakat dari kawasan permukiman menuju halte BRT atau simpul transportasi lainnya.

Temuan ini sejalan dengan hasil penelitian Mandi (2022) yang menunjukkan bahwa melalui skema pembelian layanan, mutu pelayanan transportasi umum memenuhi standar kenyamanan, keamanan, keselamatan, keterjangkauan, kesetaraan, serta aspek kesehatan, sementara pemerintah fokus pada pemantauan dan evaluasi kinerja operator berdasarkan ketentuan yang telah disepakati.

Ketiga, kebutuhan sasaran program menjadi aspek penting dalam indikator evaluasi konteks. Kebutuhan sasaran dalam Program Mikrotrans harus mendapat perhatian guna mewujudkan tujuan yang diinginkan. Melalui identifikasi ini, peneliti menemukan bahwa pemangku kebijakan perlu mengintegrasikan armada angkutan umum reguler ke dalam sistem transportasi Mikrotrans. Dengan terlaksananya integrasi tersebut secara optimal, maka rencana pemerintah untuk membangun keterpaduan simpul-simpul transportasi dapat berjalan dengan baik.

Hal-hal tersebut sejalan dengan manfaat evaluasi konteks berdasarkan teori CIPP yang dikemukakan oleh Stufflebeam (dalam Wirawan, 2016), yang menyatakan bahwa perencanaan yang lebih efektif dapat menjamin bahwa kebijakan atau program disusun dengan mempertimbangkan kondisi serta kebutuhan nyata. Selain itu, evaluasi ini juga berkontribusi dalam meningkatkan relevansi kebijakan atau program dengan memastikan bahwa intervensi yang dirancang sesuai dengan situasi lokal, serta memberikan landasan informasi yang kuat untuk pengambilan keputusan dalam perencanaan dan pelaksanaan kebijakan atau program. Berdasarkan hasil analisis data yang dilakukan peneliti, Program Mikrotrans telah berjalan searah dengan kebutuhan masyarakat, begitu pula dengan kebutuhan dan sasaran program yang dinilai sudah sesuai dengan tujuan awal pembentukan Program Mikrotrans.

Evaluasi Masukan

Evaluasi terhadap aspek masukan dalam pelaksanaan Program Mikrotrans mencakup penilaian terhadap strategi kegiatan, sumber daya manusia, hambatan dan kendala, serta alokasi anggaran. Berdasarkan keterangan dari narasumber melalui hasil wawancara, dapat disimpulkan bahwa secara keseluruhan, evaluasi pada aspek masukan telah berjalan dengan cukup efektif.

Pertama, terkait dengan strategi kegiatan. Pihak Suku Dinas Perhubungan Jakarta Timur menyampaikan bahwa dalam pelaksanaan Program Mikrotrans diperlukan adanya kolaborasi antara Dinas Perhubungan dan PT. Transjakarta, dengan menggunakan dana APBD melalui skema PSO yang disalurkan oleh Pemprov DKI Jakarta. Anggaran tersebut digunakan untuk mendukung pengoperasian armada. Berdasarkan hasil wawancara dan observasi yang dilakukan oleh peneliti, melalui skema PSO (Public Service Obligation), Dinas Perhubungan DKI Jakarta bekerja sama dengan PT. Transportasi Jakarta dalam mengimplementasikan Program Mikrotrans. Dalam kerja sama ini, PT. Transjakarta bersama Dinas Perhubungan DKI Jakarta bertanggung jawab atas penyediaan layanan angkutan mikrotrans serta mendukung pembiayaan operasionalnya. Subsidi PSO ini dialokasikan untuk biaya perawatan

kendaraan, pembayaran gaji pengemudi, serta kebutuhan operasional lainnya yang dapat dilihat pada Tabel 3.

Tabel 3. Nominal PSO Transjakarta 2019-2021

Tahun Anggaran	Jumlah Anggaran
2019	Rp. 2.588.066.000.000,00
2020	Rp. 2.723.417.000.000,00
2021	Rp. 2.764.842.000.000,00

Sumber: Laporan Tahunan PT Transportasi Jakarta 2019-2021 (2022)

Kedua, dalam pelaksanaan Program Mikrotrans, aspek penting yang juga perlu diperhatikan adalah Sumber Daya Manusia. Hal ini disebabkan karena indikator sumber daya manusia berfokus pada ketersediaan, kualitas, serta kesiapan staf yang terlibat dalam pelaksanaan Program Mikrotrans. Aspek ini berkaitan erat dengan strategi kegiatan yang dilaksanakan oleh para pemangku kepentingan dalam merealisasikan program, di mana kemitraan antara Dinas Perhubungan, PT. Transjakarta, dan operator angkutan umum reguler (angkot) menjadi sangat penting untuk memperhatikan kualitas sumber daya manusianya, terutama pengemudi Mikrotrans yang merupakan hasil rekrutmen dari pengemudi angkutan reguler konvensional di bawah naungan masing-masing operator.

Sumber daya manusia dalam pelaksanaan program ini dinilai sudah berjalan dengan sangat optimal. Hal tersebut disampaikan oleh pihak Suku Dinas Perhubungan Jakarta Timur dan PT. Transjakarta, yang menyatakan bahwa optimalisasi ini tercapai berkat diterapkannya Standar Pelayanan Minimal (SPM). Dengan adanya SPM, para pengemudi angkutan menjalankan tugas pelayanan dengan sangat baik selama beroperasi. Standar Pelayanan Minimum yang diberlakukan oleh PT. Transjakarta dapat dilihat pada Tabel 4.

Tabel 4. Standar Pelayanan Minimum PT. Transjakarta

Indikator	Keterangan
Keamanan	Standar minimal yang harus dipenuhi untuk terbebasnya pengguna jasa dan petugas layanan yang sedang bertugas dari gangguan perbuatan melawan hukum dan/atau rasa takut
Keselamatan	Standar minimal yang harus dipenuhi agar terhindar risiko kejadian kecelakaan ataupun kedaruratan yang disebabkan oleh faktor manusia, sarana dan prasarana, dan faktor eksternal
Kenyamanan	Standar minimal yang harus dipenuhi untuk memberikan suatu kondisi nyaman, bersih, indah, dan sejuk yang dapat dinikmati pengguna jasa

Keterjangkauan	Standar minimal yang harus dipenuhi untuk memberikan kemudahan akses bagi pengguna jasa dalam melakukan perpindahan moda menuju angkutan massal berbasis jalan beserta dengan informasi yang tersedia dan tarif yang terjangkau
Kesetaraan	Standar minimal yang harus dipenuhi untuk memberikan akses setara dengan prioritas pelayanan dan fasilitas bagi pengguna jasa yang termasuk di dalamnya penyandang disabilitas, masyarakat lanjut usia, anak, dan wanita hamil.
Keteraturan	Standar minimal yang harus dipenuhi untuk memberikan rasa kepastian termasuk atas waktu pemberangkatan dan kedatangan bus serta tersedianya fasilitas informasi perjalanan bagi pengguna jasa

Sumber: Peraturan Gubernur No.2 Tahun 2024 (2024)

Kehadiran Standar Pelayanan Minimal (SPM) beserta sanksi yang diterapkan untuk setiap jenis pelanggaran turut membuat para pengemudi enggan melakukan pelanggaran, sehingga aspek kedisiplinan dan kepatuhan menjadi faktor penting. Hal ini juga diperkuat dari hasil wawancara yang dilakukan oleh peneliti dengan pengemudi Mikrotrans, yang menunjukkan bahwa keberadaan aturan tersebut meningkatkan tingkat disiplin dalam operasional sehari-hari.

Selain penerapan pada pengemudi, aspek Sumber Daya Manusia juga menjadi elemen penting yang diterapkan pada staf PT. Transjakarta selaku pengelola program ini. Dengan demikian, implementasi SPM dapat diawasi dan dimonitor secara efektif oleh staf-staf yang bertugas sebagai tim pengontrol program. Pengawasan ini memastikan bahwa kualitas pelayanan tetap terjaga sesuai dengan standar yang telah ditetapkan.

Sejalan dengan itu, hasil penelitian Bangun & Suwandi (2024) menyatakan bahwa anggaran yang diberikan oleh Pemprov DKI Jakarta telah dikelola dengan tepat oleh Dinas Perhubungan melalui skema PSO, yang berkolaborasi dengan PT. Transjakarta. Selain itu, sumber daya manusia dalam program Mikrotrans telah didukung oleh sejumlah kategori personel yang mampu melaksanakan tugasnya masing-masing dengan baik, sehingga pelayanan yang diberikan kepada masyarakat dapat berjalan optimal.

Gambar 1. Pendidikan dan Pelatihan Sertifikasi Pengemudi Angkutan Umum-Mikrotrans



Sumber: Peneliti

Gambar di atas menampilkan kegiatan pembukaan pendidikan dan pelatihan sertifikasi bagi pengemudi Angkutan Umum-Mikrotrans Provinsi DKI Jakarta untuk Angkatan V, VI, VII, dan VIII. Dalam kegiatan ini, para pengemudi diberikan pembekalan terkait peraturan perundang-undangan di jalan, teknik mengemudi yang aman dan selamat, pelayanan prima, serta praktik mengemudi langsung di lapangan. Selain itu, peserta pelatihan juga mengikuti ujian kompetensi untuk memperoleh lisensi pengemudi bersertifikat. Tujuan dari pelatihan ini adalah agar para calon pengemudi mampu melaksanakan tugasnya dengan baik dan memiliki sikap mental yang positif saat bertugas. Pendidikan dan pelatihan ini menjadi bagian dari proses pembentukan dan pengembangan pengetahuan, wawasan, keterampilan, serta karakter pengemudi, sehingga mereka dapat bertanggung jawab dalam memberikan pelayanan kepada masyarakat, bangsa, dan negara.

Ketiga, hambatan dan kendala dalam pelaksanaan program Mikrotrans di Jakarta Timur terutama muncul saat operasional armada Mikrotrans berlangsung. Selain itu, pada sistem integrasi juga ditemukan tantangan seperti adanya kasus subsidi ganda. Program Mikrotrans sebenarnya dirancang khusus untuk menjangkau kawasan pemukiman masyarakat. Hal ini juga disampaikan oleh pihak Suku Dinas Perhubungan sebagai regulator program, bahwa layanan ini menggunakan skema subsidi. Ketika terdapat dua layanan berbeda yang beroperasi pada ruas jalan yang sama, terjadi subsidi ganda, yang pada akhirnya membuat program menjadi kurang efektif.

Selain permasalahan subsidi ganda, hambatan dan kendala dalam proses integrasi juga muncul pada tahap penggabungan angkutan reguler ke dalam program Mikrotrans. Faktor utama yang menyebabkan keterlambatan dalam proses integrasi ini adalah pandemi Covid-19 yang sempat melanda. Pandemi tersebut menyebabkan pengalihan anggaran yang semestinya digunakan untuk operasional atau pengoperasian armada, sehingga dana tersebut harus diarahkan untuk pemulihan sumber daya manusia warga Jakarta.

Selain itu, hambatan dan kendala juga terjadi saat operasional armada Mikrotrans di wilayah Jakarta Timur. Permasalahan yang sering muncul diakibatkan oleh tertutupnya jalur atau

rute operasional di kawasan permukiman warga. Hal ini dapat disebabkan oleh bencana seperti banjir atau kebakaran. Selain bencana, aktivitas masyarakat yang menggunakan jalan juga terkadang menjadi penyebab terhambatnya operasional, seperti pada hari Jumat ketika berlangsungnya Sholat Jumat. Kendala lain disebabkan oleh kondisi infrastruktur jalan di Jakarta Timur yang kurang ideal untuk dilalui armada Mikrotrans, misalnya jalan dua arah yang mengharuskan kendaraan untuk saling mengalah di tepi jalan.

Gambar 2. Kondisi Jalan Yang Tidak Ideal



Sumber : Peneliti

Berdasarkan gambar di atas, terlihat bahwa kondisi jalan yang dilalui oleh armada Mikrotrans pada rute Jak-20 mengalami kemacetan. Kemacetan ini terjadi akibat sempitnya badan jalan, ditambah dengan keberadaan pasar yang aktivitas warganya sangat padat sehingga menyulitkan pergerakan armada. Jalan yang sempit, adanya parkir liar, serta keberadaan pedagang kaki lima memperparah kemacetan, sehingga mengurangi efektivitas waktu tempuh dan kapasitas angkut Mikrotrans.

Selain itu, hambatan dan kendala juga sering ditemukan pada aspek sarana dan prasarana, seperti yang disampaikan oleh pihak PT. Transjakarta. Salah satu masalah yang kerap terjadi adalah kerusakan terhadap rambu bus stop, baik dengan cara dicabut maupun dicoret oleh pihak yang tidak bertanggung jawab. Padahal, sarana seperti rambu bus stop sangat vital dalam mendukung operasional armada Mikrotrans, karena rambu tersebut berfungsi sebagai tempat naik dan turun penumpang. Kerusakan pada rambu bus stop ini tentunya berdampak pada kelancaran operasional Mikrotrans, sebagaimana ditampilkan pada Gambar 3.

Gambar 3. Rambu Bus Stop Hilang



Sumber: Peneliti

Berdasarkan gambar di atas, terlihat salah satu contoh permasalahan terkait fasilitas sarana dan prasarana pendukung program Mikrotrans. Pada gambar tersebut diperlihatkan kondisi rambu bus stop di rute Jak-98 yang berada di wilayah Kecamatan Ciracas, Jakarta Timur. Kerusakan ini terjadi karena kondisi rambu yang sudah tidak layak, sehingga akhirnya roboh dan menghilang. Selain itu, kondisi jalan di kawasan permukiman wilayah Jakarta Timur juga banyak yang kurang ideal, yang pada akhirnya menghambat kelancaran pelaksanaan program ini.

Keempat, dalam pelaksanaan program ini tentunya diperlukan pengelolaan anggaran yang tepat. Pada proses pengelolaan anggaran, program Mikrotrans dibiayai melalui APBD menggunakan skema PSO atau subsidi, di mana subsidi tersebut disediakan oleh Dinas Perhubungan dan kemudian dialokasikan kepada PT. Transjakarta untuk operasional layanan angkutan. Berdasarkan hasil observasi dan wawancara dengan pihak PT. Transjakarta, dijelaskan bahwa subsidi melalui skema PSO ini bertujuan untuk menutupi biaya operasional seperti bahan bakar, pemeliharaan kendaraan, dan pembayaran gaji staf. Subsidi ini juga mencakup pengadaan atau penyewaan kendaraan, penyediaan fasilitas, serta pengembangan infrastruktur pendukung Mikrotrans.

Berdasarkan hasil observasi dan wawancara yang dilakukan oleh peneliti, dapat dianalisis bahwa pada indikator evaluasi masukan (input), program ini sudah berjalan dengan efektif dan tepat sasaran. Hal ini sejalan dengan konsep evaluasi input yang bertujuan untuk menjawab "How?" dari sebuah kebijakan, memastikan bahwa perencanaan, pengalokasian anggaran, dan sumber daya yang disediakan sudah memadai untuk mencapai tujuan yang diharapkan (Stufflebeam, 2003).

Evaluasi Proses

Evaluasi proses dalam pelaksanaan program Mikrotrans di Jakarta Timur berfokus pada kesesuaian antara pelaksanaan program dan pengelolaannya, dengan tujuan untuk memastikan bagaimana proses manajerial dijalankan agar program dapat terlaksana dengan sukses. Berdasarkan hasil temuan data melalui wawancara dan observasi yang dilakukan oleh peneliti, maka pertama, proses pelaksanaan program pada operasional angkutan Mikrotrans serta penerapan SPM selama program berlangsung sudah sesuai dengan kondisi di lapangan. Hal ini ditunjukkan dengan operasional program Mikrotrans di Jakarta Timur yang berjalan dengan sangat baik. Pemeriksaan dan perawatan terhadap armada maupun pramudi juga telah dilaksanakan dengan baik, seperti yang ditunjukkan pada Gambar 4.

Gambar 4. Pengecekan Unit dan Kelengkapan



Sumber: Peneliti

Hal ini sejalan dengan hasil penelitian Aslamiyyah (2023) yang menyatakan bahwa proses operasional armada Jaklingko telah berjalan dengan baik serta mendapatkan umpan balik positif dari masyarakat.

Kedua, dalam hal penerapan SPM, prosesnya juga sudah berlangsung dengan baik, yang ditunjukkan melalui aktivitas pengecekan terhadap pramudi dan armada sebelum keberangkatan sesuai dengan standar yang berlaku, serta monitoring yang dilakukan oleh petugas selama armada beroperasi sebagaimana terlihat pada Gambar 5. Meskipun penerapan SPM sudah berjalan dengan baik, pihak PT. Transjakarta dan pengemudi Mikrotrans mengakui bahwa saat operasional di lapangan, masih ditemukan berbagai pelanggaran, umumnya berupa pelanggaran ringan seperti tidak menaikkan dan menurunkan penumpang di bus stop yang telah ditentukan. Namun demikian, terkadang juga terjadi pelanggaran yang lebih serius seperti menerobos lampu merah atau menunjukkan sikap yang kurang sopan terhadap penumpang. Temuan ini didukung oleh hasil

penelitian Bangun & Suwandi (2024) yang menyatakan bahwa layanan Mikrotrans menjadi lebih tertib dan penumpang kini dilayani oleh pramudi yang telah tersertifikasi.

Gambar 5. Monitoring Oleh Petugas



Sumber: Peneliti

Kemudian, ketiga, kesesuaian pelaksanaan program dalam aspek integrasi antar armada juga telah berjalan dengan baik. Proses pengintegrasian layanan Mikrotrans dengan angkutan BRT sudah berlangsung secara maksimal, yang ditunjukkan dengan seluruh koridor yang telah terhubung dengan layanan mikrotrans. Namun demikian, pada aspek yang sama, integrasi antara angkutan umum reguler konvensional atau angkot ke dalam program Mikrotrans di Jakarta Timur belum berjalan secara optimal. Hal ini terlihat dari jumlah unit yang terealisasi belum memenuhi target yang diharapkan, serta masih adanya Surat Keputusan (SK) dari Dinas Perhubungan terkait jumlah armada yang belum selesai diterbitkan, sebagaimana ditunjukkan pada Tabel 6.

Tabel 6. Capaian Integrasi Manajemen Armada Mikrotrans

Operator	Kode	Total	Kuota	Realisasi	Capaian
Trans Halim	PUS	175	79	77	97%
Puskopau					
Komika Jaya	KMK	140	140	91	65%
Koperasi Wahana	KWK	6.195	2.801	1.271	45%
Kalpika					
Komilet Jaya	KMJ	1.645	880	285	32%
Kolamas Jaya	KLM	1.093	429	71	17%
Kopamilet Jaya	KPM	1.819	822	106	13%
PT Sakti	KST	235	61	4	7%

Sumber: Dewan Transportasi Kota Jakarta

Proses kesesuaian pelaksanaan program terhadap penerapan SPM juga menjadi aspek krusial yang harus diperhatikan, karena penerapan SPM merupakan bagian fundamental dari pembentukan program Mikrotrans dan menjadi salah satu tujuan utama dalam upaya penataan moda transportasi umum di Jakarta Timur. Berdasarkan hasil wawancara, diketahui bahwa masih terdapat sejumlah pelanggaran seperti menerobos lampu merah, perilaku kurang sopan terhadap penumpang, serta pengemudi yang tidak menaati pemberhentian di rambu bus stop yang telah ditetapkan. Namun, pihak PT. Transjakarta telah menindaklanjuti pelanggaran-pelanggaran ini dengan menjatuhkan sanksi tegas berupa skorsing. Dengan adanya peraturan dan regulasi yang ketat tersebut, implementasi Standar Pelayanan Minimum setiap tahunnya tetap dapat berlangsung dengan baik sebagaimana ditampilkan pada Tabel 7.

Tabel 7. Pencapaian Standar Pelayanan Minimum

Tahun	Target	Realisasi	Pencapaian (%)
2018	88%	93,5%	106,3%
2019	90%	92,02%	102,24%
2020	90%	97,80%	109%
2021	95%	99,46%	104,69%
2022	92%	97,83%	106,34%
2023	96,75%	98,41%	101,72%

Sumber: PT. Transjakarta (2024)

Dalam evaluasi proses, menurut Stufflebeam & Coryn (2014: 310-337), tujuan utamanya adalah untuk menilai sejauh mana kegiatan yang telah direncanakan terlaksana, serta menentukan apakah diperlukan penyesuaian atau revisi terhadap rencana tersebut. Berdasarkan teori yang dikemukakan Stufflebeam, evaluasi proses pada program Mikrotrans menegaskan pentingnya realisasi kuota armada sebagai target integrasi dalam program ini. Namun, hasil evaluasi menunjukkan bahwa pelaksanaan program Mikrotrans belum sepenuhnya berjalan optimal.

Evaluasi Produk

Evaluasi produk dalam pembahasan ini berfokus pada manfaat program dan dampak yang dihasilkan. Evaluasi produk bertujuan untuk mengukur keberhasilan dalam pencapaian sasaran serta membantu dalam pengambilan keputusan guna memperbaiki kekurangan yang ada. Berdasarkan data hasil wawancara dan observasi yang dilakukan oleh peneliti, manfaat yang dihasilkan dari program Mikrotrans dalam penataan moda transportasi umum dinilai cukup baik. Dampak yang dirasakan juga cenderung positif, meskipun masih terdapat beberapa aspek yang perlu ditingkatkan dan diperbaiki. Hal ini sejalan dengan hasil penelitian Rivai et al. (2024) yang menyatakan bahwa tingkat kepuasan penumpang Mikrotrans sudah tergolong memuaskan, namun masih perlu adanya peningkatan untuk memaksimalkan pelayanan.

Mengacu pada teori Stufflebeam, evaluasi produk terhadap pelaksanaan program Mikrotrans menunjukkan manfaat yang cukup baik, meskipun implementasi programnya

belum berjalan secara optimal. Berdasarkan data yang diperoleh melalui wawancara, observasi, dan analisis peneliti, temuan ini dapat dimanfaatkan sebagai dasar untuk melakukan perbaikan program di masa mendatang, serta memastikan keberlanjutan dan peningkatan kualitas program.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian, dapat disimpulkan bahwa pada evaluasi konteks, tujuan program telah disusun sesuai dengan kebutuhan masyarakat. Pada evaluasi masukan, program-program pendukung seperti strategi pengimplementasian, sumber daya manusia, anggaran, serta hambatan yang perlu diperhatikan dalam program ini, secara keseluruhan telah berjalan dengan baik. Dalam evaluasi proses, program ini sudah melaksanakan tujuan yang telah ditetapkan, meskipun masih terdapat beberapa aspek yang perlu mendapatkan perhatian lebih, seperti integrasi manajemen dan penerapan Standar Pelayanan Minimum (SPM) yang masih perlu ditingkatkan. Sementara itu, pada evaluasi produk, program ini telah berhasil memberikan pelayanan yang baik kepada masyarakat, sebagaimana terlihat dari dampak positif yang dirasakan serta tingkat kepuasan masyarakat terhadap keberadaan program Mikrotrans.

Adapun saran dari peneliti adalah perlunya peningkatan pada program Mikrotrans dengan mengejar target realisasi integrasi armada guna memaksimalkan jangkauan layanan hingga ke seluruh daerah. Selain itu, diperlukan perhatian khusus terhadap perbaikan fasilitas penunjang Mikrotrans serta upaya memperluas cakupan layanan ke wilayah-wilayah pemukiman, agar minat masyarakat untuk menggunakan transportasi umum, khususnya Mikrotrans, semakin meningkat.

REFERENSI

- Agustino, L. (2020). *Dasar-Dasar Kebijakan Publik Edisi Revisi Ke-2*. Bandung: CV. Alfabeta
- Aslamiyah, S. (2023). *Perilaku Pengguna Mikrotrans Pasca Penerapan Sistem Jaklingko (Studi Kasus Masyarakat di Jakarta Selatan)*. Skripsi.
- Bangun, G. E. & Suwandi, I. M. (2024). Evaluasi Kebijakan Integrasi Angkutan Pengumpan ke Dalam Sistem Bus Rapid Transit: Studi pada Mikrotrans Jaklingko. *Jurnal Ilmiah Ilmu Sosial dan Humaniora*, 10 (1), 154-171.
- Dinas Kependudukan dan Pencatatan Sipil DKI Jakarta. (2020). "Pertumbuhan Penduduk DKI Jakarta Tahun 2019"
<http://kependudukancapil.jakarta.go.id/pages/?page=index&a=9&b=30&periode=2019>

- Dinas Kependudukan dan Pencatatan Sipil DKI Jakarta. (2020). "Kepadatan Penduduk DKI Jakarta 2019 : Portal Statistik Sektor Provinsi DKI Jakarta" <http://statistik.jakarta.go.id/berapa-kepadatan-penduduk-dki-jakarta-saat-ini/>
- Handayani. (2021). Implementasi Kebijakan Angkutan Umum di DKI Jakarta. *Jurnal Teknologi Transportasi dan Logistik*, 2 (1), 19-28.
- Loudoe & Farhan, M. (2021). Strategi Komunikasi Pemasaran PT. Mass Rapid Transit (MRT) Jakarta (Studi Kasus Tentang Strategi Komunikasi Pemasaran PT MRT Jakarta dalam Meningkatkan Penggunaan Masyarakat Terhadap MRT sebagai Alternatif Transportasi Masyarakat Jakarta). *Jurnal Komunikasi Massa Universitas Sebelas Maret*. 1 (8), 119-126.
- Makello & Daeng, I. (2017). Sejarah Perkotaan: Sebuah Tinjauan Historiografis dan Tematis. *Lensa Budaya: Journal of Cultural Sciences*, 12 (2), 97-98.
- Murti, G. H. (2015). Mengurai Makna Kemacetan Ibu Kota. *Jurnal LAKON*, Vol 4. No.1, Hal. 41-55.
- Rakamandi, N. B. & Winaya, I. P. P. (2022). Transformation of Public Transport Based on Bus Rapid Transit (BRT) & Implementation of Buy The Service (BTS) Scheme in a Metropolitan City of Sarbagita, Bali. *International Journal of Current Science Research and Review*, 5 (7), 2775-2784.
- Saleh, Y., Meutia, W. & Anggraini, K. (2024). Evaluasi Kinerja Angkutan Kota Mikrotrans Jaklingko. *Jurnal Artesis*, 4 (1), 34-39.
- Stufflebeam, D. L. 2003. *The CIPP Model for Evaluation*. Dordrecht: Kluwer Academic Publisher.
- Wijianto. (2022). Analisis Kepuasan Publik Terhadap Angkutan Umum Model Jak Lingko Sebagai Pengintegrasian Antar Moda Transportasi Publik Di DKI Jakarta. *Jurnal Keselamatan Transportasi Jalan*, 9 (2), 119-130.