

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Mobilitas dan konektivitas merupakan permasalahan utama yang dihadapi masyarakat di seluruh dunia di era peningkatan populasi yang cepat, pembangunan ekonomi, dan globalisasi. Infrastruktur yang berkaitan dengan transportasi juga berperan penting untuk mempercepat arus barang dan jasa, menjadi landasan ekspansi ekonomi, dan mempengaruhi kondisi lingkungan. Sementara itu, permasalahannya antara lain polusi udara, kemacetan di jalan, dan ketergantungan pada bahan bakar fosil menekankan pentingnya membangun infrastruktur transportasi yang ramah lingkungan dan berkelanjutan dalam rangka membangun masa depan yang berkelanjutan (Litman, 2017).

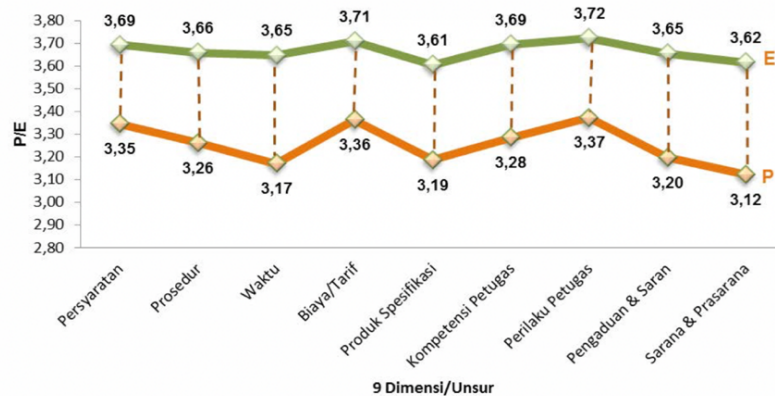
Kebijakan pemerintah terbaru yang terkait pembangunan berkelanjutan ditetapkan melalui Perpres No. 32/2011 tentang Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) 2011-2025. Perpres tersebut menetapkan penguatan konektivitas nasional sebagai salah satu dari 3 strategi utama. Konektivitas nasional merupakan pengtata kelolaan 4 elemen kebijakan nasional yang terdiri dari Sistem Logistik Nasional (Sislognas), Sistem Transportasi Nasional (Sistranas), Pengembangan wilayah (RPJMN/RTRWN), Teknologi Informasi dan Komunikasi (TIK/ICT).

Upaya ini perlu dilakukan agar dapat diwujudkan konektivitas nasional yang efektif, efisien, dan terpadu. Sebagaimana diketahui dengan kepadatan penduduk yang

tinggal di Jakarta serta banyaknya permasalahan yang telah disebutkan membuat warga yang tinggal di DKI Jakarta membutuhkan transportasi publik baik kendaraan roda dua, roda empat atau model transportasi lainnya. Sampai saat sudah ada banyak sekali model transportasi Publik yang tersedia di kota Jakarta mulai dari, kendaraan roda dua, Bus Umum Kereta Commuter line, MRT dan lainnya. Sebagai upaya untuk memenuhi kebutuhan pelayanan publik di Kota Jakarta (Yusak, 2007)

Tataran nasional menjelaskan, kebijakan mengenai transportasi juga diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Undang-undang ini menekankan pentingnya peran masyarakat, termasuk operator angkutan umum, dalam penyelenggaraan transportasi. Hal ini sejalan dengan semangat *collaborative governance* yang menjadi fokus dalam penelitian ini, di mana sinergitas dan kolaborasi antar pemangku kepentingan menjadi kunci keberhasilan dalam pengembangan sistem transportasi yang jauh lebih terkelola dengan baik. Dalam konteks kebutuhan transportasi publik yang dibutuhkan masyarakat terdapat kebijakan terkait pengelolaan transportasi publik di Kota Jakarta yang diatur dalam Peraturan Daerah DKI Jakarta Nomor 5 Tahun 2014 tentang Penyelenggaraan transportasi. Peraturan ini mengatur mengenai peran dan tanggung jawab pemerintah daerah dalam penyelenggaraan, perencanaan, pengaturan, pengendalian, dan pengawasan terhadap sistem transportasi, termasuk di dalamnya upaya tata kelola antar moda transportasi. Kebijakan ini memberikan landasan bagi Pemerintah Daerah untuk menjalin kolaborasi dengan pemangku kepentingan terkait dalam mewujudkan tata kelola sistem transportasi yang lebih baik.

Gambar 1. 1 Tingkat Pencapaian Harapan Pengguna Jaklingko 2019



Sumber: BpsJakarta, 2019

Tabel diatas di jelaskan bahwa Nilai harapan (E) responden masih lebih besar dibandingkan dengan nilai kinerja (P). Dimensi yang memilik nilai kinerja terkecil (3.12) dengan pencapaian 86.19% dari nilai harapan (3,62) yaitu ‘Sarana & Prasarana’, hal ini dapat diartikan bahwa kinerja saat ini sudah masuk dalam kategori baik tetapi belum bisa memenuhi harapan masyarakat. Hal Tersebut tentunya menjadi suatu acuan untuk mewujudkan layanan transportasi yang lebih baik untuk masyarakat dan menjadi dasar dalam evaluasi kualitas pelayanan di kota Jakarta terutama pada program jak lingko.

Gubernur selanjutnya Anies Baswedan telah menerbitkan SK Gubernur 2019 Nomor 66 tentang pengelolaan kualitas Udara. Syafrin Liputo Dishub DKI Jakarta menerangkan terobosan yang dilakukan pihaknya yaitu mewujudkan revitalisasi angkutan umum dan menggabungkan dengan Jak-Lingko (Parikesit & Chairunnisa Ninis,

2022). Tata kelola sistem angkutan umum di Kota Jakarta melalui program Jak-Lingko merupakan salah satu kebijakan strategis yang dicanangkan oleh Pemerintah Daerah DKI Jakarta untuk mewujudkan sistem transportasi publik yang lebih efisien, tertata kelola, dan ramah lingkungan. Kebijakan ini tertuang dalam Peraturan Gubernur DKI Jakarta No. 77 Tahun 2019 tentang Sistem Angkutan Umum Massal.

Kebijakan ini mengamanatkan adanya koordinasi dan kolaborasi antar berbagai pemangku kepentingan, termasuk Pemerintah Daerah, operator angkutan konvensional, dan pengguna jasa, dalam merancang Pergub DKI Jakarta Nomor 63 tahun 2020 tentang penugasan kepada BUMD untuk menyelenggarakan sistem tata kelola pembayaran antar moda transportasi maka gubernur provinsi DKI Jakarta, Menteri BUMN dan Menteri Perhubungan RI mulai mencanangkan Jak-Lingko Indonesia pada tanggal 15 juli 2020(JakLingkoIndonesia.co.id, 2022). Pada tahun 2018, Pemprov DKI Jakarta mengganti nama layanan angkutan umum kota Ok Trip yang saat ini diubah menjadi Jak-Lingko. Melihat banyaknya terobosan yang telah dilakukan oleh Pemerintah Daerah DKI Jakarta dapat diasumsikan transportasi umum di Jakarta sudah berkembang dengan baik dan menawarkan berbagai pilihan bagi warga dan pengunjung untuk menjelajahi kota. Beberapa moda transportasi umum utama di Jakarta antara lain seperti Trans Jakarta, MRT, dan masih banyak transportasi umum lainnya (Budi Aji Purwoko, 2022). Salah satu masalah yang berkepanjangan di Jakarta yaitu kemacetan dan tingkat polusi yang tinggi, dan mengalami perubahan secara signifikan dan terus meningkat di kota Jakarta, Indonesia. Transportasi umum yang belum optimal merupakan salah satu penyebab dari masalah tersebut.

Pemerintah Provinsi DKI Jakarta Anies Baswedan menawarkan solusi terkait fenomena permasalahan belum optimalnya transportasi umum dengan memberikan target untuk meningkatkan jumlah pengguna transportasi umum, bahwa jumlah pengguna transportasi umum yang semula sebanyak 19% menjadi 30% dari total pengguna jalan. Untuk mencapai target tersebut, Pemprov DKI Jakarta mengeluarkan program revitalisasi sistem transportasi tertata kelola bernama Jak-Lingko sebagai transportasi umum yang dapat menjadi pilihan bagi masyarakat Jakarta dan resmi dioperasikan serta diberlakukan pada Oktober 2018. Armada Jak-Lingko terbagi menjadi dua kategori yaitu BRT (Bus Rapid Transit) dengan ukuran besar dan non-BRT dengan ukuran bus sedang ke besar dan bus kecil atau disebut juga dengan mikrotrans (Tirtasari, 2021)

Selain target yang diberikan guna mengoptimalkan penggunaan transportasi umum, pemerintah daerah DKI Jakarta mengeluarkan sebuah kebijakan yang mendukung target pengoptimalan transportasi umum, yaitu Tata kelola sistem angkutan umum di Kota Jakarta melalui program Jak-Lingko yang menjadi salah satu kebijakan strategis yang dicanangkan oleh pemerintah daerah DKI Jakarta untuk mewujudkan sistem transportasi publik yang lebih efisien, tertata kelola, dan ramah lingkungan. Kebijakan ini tertuang dalam Peraturan Gubernur DKI Jakarta No. 77 Tahun 2019 tentang Sistem Angkutan Umum Massal. Kebijakan ini mengamanatkan adanya koordinasi dan kolaborasi antar berbagai pemangku kepentingan, termasuk pemerintah daerah, operator angkutan konvensional, dan pengguna jasa, dalam merancang keberhasilan Ibu Kota Jakarta diraih melalui berbagai upaya berkelanjutan di bidang transportasi, yaitu:

1. Tata kelola angkot (microbus) dengan layanan TransJakarta dengan 10 operator angkot sepakat untuk bergabung dengan TransJakarta.
2. Tata kelola layanan transportasi, baik fisik maupun pembayaran. Hal itu terbukti dengan dibangunnya stasiun-stasiun dan rute-rute TransJakarta yang tertata kelola dengan MRT Jakarta, LRT Jakarta serta mikrobus.
3. Penataan kawasan transportasi publik milik DKI Jakarta dengan perusahaan transportasi publik milik negara, yakni KRL Commuter Line. Tujuannya untuk menjadi hub-transportasi yang memberi kemudahan, keamanan dan kenyamanan bagi warga. Pada tahap pertama, stasiun yang ditata adalah Stasiun Tanah Abang, Stasiun Juanda, Stasiun Sudirman dan Stasiun Pasar Senen.
4. Mengembangkan Armada bus listrik yang ramah lingkungan. Upaya ini dilakukan oleh TransJakarta dan telah dilakukan ujicoba pada tahun ini. TransJakarta juga mempunyai target untuk mengubah semua armadanya menjadi bus listrik pada 2030.
5. Mengubah fungsi Terowongan Kendal sebagai area khusus pejalan kaki yang nyaman untuk menghubungkan stasiun KRL, stasiun MRT Jakarta, stasiun Kereta Bandara dan halte TransJakarta. Fasilitas ini dibangun sebagai upaya pendukung program tata kelola transportasi, namun juga tetap mempertimbangkan kenyamanan warga.

Untuk mempertahankan prestasi yang diraih Kota DKI Jakarta dalam bidang transportasi, hadirnya program JakLingko menjadi salah satu kunci bagi Pemerintah DKI

Jakarta untuk mempertahankan prestasinya serta mengembangkan transportasi umum yang berkelanjutan JakLingko Indonesia adalah sebuah kerjasama antara PT MRT, PT Jakarta Propertindo, PT Transportasi Jakarta, PT Moda Transportasi, LRT. Jaklingko ini dilaksanakan tanggal 15 Juli 2020 (Forino & Putranto, 2023). Walaupun program ini belum 100% penerapannya, namun pemerintah berencana segera menerapkannya di seluruh tempat umum secara bertahap mulai dari MRT, LRT, TransJakarta, Mikrotrans Jaklingko. Sebagaimana telah diatur dalam Peraturan Gubernur Pasal 1 Nomor 68 Tahun 2021 terkait Dalam Penyelenggaraan Sistem Transportasi Yang Menyeluruh Tertata kelola (Peraturan Gubernur, 2021). Yang berisikan pada perencanaan Pembangunan dan pengembangan jaringan transportasi di Provinsi Daerah Ibu Kota Jakarta yang dikenal sebagai rencana induk transportasi Jakarta. Penyelenggaraan ini dinamakan sistem Jaklingko yang mendukung kebijakan pada peningkatan penggunaan angkutan massal dan mengurangi penggunaan kendaraan pribadi berupa mobil dan motor.

konteks ini menjelaskan bahwa penting untuk memahami peran berbagai aktor yang terlibat dalam tata kelola sistem transportasi ini. Setiap aktor memiliki tanggung jawab dan kontribusi yang unik dalam memastikan keberhasilan program JakLingko. Dengan adanya kolaborasi yang efektif antara Pemerintah DKI Jakarta, Dinas Perhubungan(Dishub), operator mikrotrans, pengguna transportasi, dan Akademik, diharapkan sistem transportasi yang tertata kelola dapat berjalan dengan baik. Kolaborasi ini tidak hanya akan meningkatkan efisiensi layanan transportasi, tetapi juga memberikan solusi yang lebih baik untuk mengatasi tantangan mobilitas dan konektivitas di Jakarta.

Berikut adalah penjelasan mengenai aktor-aktor yang terlibat dalam tata kelola mikrotrans ke dalam program JakLingko.

Tabel 1. 1 Aktor-aktor dalam tata kelola mikrotrans kedalam program jaklingko

Aktor	Peran	Tugas dan fungsi
Pemerintah Provinsi DKI Jakarta	Penggagas dan pengelola Program Jak-lingko	Merancang dan menetapkan kebijakan yang mendukung tata kelola sistem transportasi mikro. Selain Itu, pemerintah juga bertanggung jawab untuk menciptakan regulasi yang jelas dan mendukung operasional mikrotrans. Ini termasuk menetapkan standar layanan, tarif, dan regulasi lainnya yang diperlukan untuk menjamin kualitas dan keselamatan layanan.
Dinas Perhubungan DKI Jakarta	Pengendali dan pengatur lalu lintas, serta berfungsi sebagai pengawas layanan transportasi publik, termasuk mikrotrans yang merupakan bagian dari program Jak-Lingko.	Merumuskan dan melaksanakan kebijakan transportasi yang mendukung tata kelola antar moda, termasuk mikrotrans. Dalam hal ini Dinas Perhubungan bertanggung jawab untuk menganalisis terhadap kebutuhan masyarakat pengguna mulai dari mempertimbangkan aspek kenyamanan, aksesibilitas dan keterjangkauan pengguna transportasi.

Aktor	Peran	Tugas dan fungsi
Operator Mikrotrans	Sebagai penyedia layanan transportasi dan juga berkontribusi dalam tata kelola sistem transportasi yang lebih luas di Jakarta.	mengoperasikan armada kendaraan, mengatur jadwal keberangkatan, serta memastikan bahwa kendaraan dalam kondisi baik dan aman untuk digunakan. Dengan memberikan layanan yang berkualitas, operator mikrotrans dapat meningkatkan kepuasan pengguna dan menarik lebih banyak penumpang untuk menggunakan layanan mereka.
Masyarakat	Pengguna layanan transportasi	Masyarakat memiliki hak untuk mendapatkan layanan yang aman,nyaman dan terjangkau. Fungsi mereka sangat penting untuk memberikan umpan balik kepada operator dan pemerintah. Selain itu, mereka juga dapat berfungsi sebagai mitra dalam mensosialisasikan program jak-lingko. Mereka dapat membantu menyebar luaskan informasi terkait program dan manfaatnya kepada masyarakat lain.
Akademisi	Melakukan studi dan analisis guna mendukung pengembangan dan evaluasi terhadap program jak-lingko	sebagai peneliti yang melakukan studi dan analisis mendalam tentang berbagai isu yang berkaitan dengan sistem transportasi. Mereka dapat menggunakan metode ilmiah untuk mengevaluasi

Aktor	Peran	Tugas dan fungsi
		efektivitas program Jak-Lingko, menganalisis pola mobilitas masyarakat, serta mengidentifikasi tantangan dan peluang yang ada dalam tata kelola mikrotrans. Hasil penelitian ini dapat menjadi dasar untuk pengambilan keputusan yang lebih baik oleh pemerintah dan pemangku kepentingan lainnya.

Sumber: diolah oleh peneliti 2024

Pemerintah DKI Jakarta berfungsi sebagai penggagas kebijakan dan pengarah utama dalam program Jak-Lingko. Mereka memiliki tanggung jawab untuk merumuskan visi dan strategi yang menyeluruh, serta menetapkan kerangka hukum dan regulasi yang mendukung operasional mikrotrans hal tersebut seperti yang tertera pada Pergub Nomor 68 Tahun 2021. Dalam hal ini, hubungan antara pemerintah dan Dinas Perhubungan sangat penting, karena Dinas Perhubungan bertindak sebagai eksekutor kebijakan yang ditetapkan. Dinas ini bertanggung jawab dalam merancang dan mengimplementasikan kebijakan teknis, serta melakukan pengawasan terhadap operasional mikrotrans. Keberhasilan program sangat bergantung pada koordinasi yang efektif antara kedua pihak ini, di mana pemerintah memberikan arahan dan Dinas Perhubungan melaksanakan rencana tersebut di lapangan. (Irsyad Alfikri, 2022)

Operator mikrotrans memiliki peran yang sangat krusial sebagai penyedia layanan transportasi yang langsung berinteraksi dengan pengguna. Mereka tidak hanya

menjalankan operasional sehari-hari, tetapi juga harus berkomunikasi dengan Dinas Perhubungan untuk memastikan bahwa layanan yang mereka tawarkan memenuhi standar yang ditetapkan. Dalam konteks ini, operator mikrotrans berfungsi sebagai jembatan antara pemerintah dan masyarakat, menyampaikan umpan balik dari pengguna kepada Dinas Perhubungan. Melalui interaksi ini, operator dapat menginformasikan tantangan yang dihadapi dalam operasional, serta memberikan masukan mengenai kebijakan yang diambil oleh pemerintah. (Noveesra Zahra, 2020)

Masyarakat, sebagai pengguna akhir dari layanan transportasi, memainkan peran penting dalam ekosistem ini. Mereka tidak hanya berhak atas layanan yang baik, tetapi juga memiliki suara dalam proses pengambilan keputusan. Keterlibatan masyarakat dalam forum-forum yang diselenggarakan oleh pemerintah dan Dinas Perhubungan memungkinkan mereka untuk menyampaikan aspirasi dan kebutuhan mereka. Umpan balik yang diberikan oleh masyarakat sangat berharga untuk meningkatkan kualitas layanan, serta membantu pemerintah dan operator mikrotrans memahami isu-isu yang dihadapi dalam penggunaan transportasi.

Akademisi dapat berkontribusi melalui penelitian dan analisis yang mendalam. Mereka dapat menyediakan data dan rekomendasi yang berbasis bukti untuk mendukung pengambilan keputusan oleh pemerintah dan Dinas Perhubungan. Dengan perspektif yang objektif, akademisi juga dapat membantu menjembatani komunikasi antara masyarakat dan pemerintah, memberikan ruang bagi dialog yang konstruktif. Keterlibatan akademisi dalam proses ini sangat penting untuk memastikan bahwa

kebijakan yang diambil didasarkan pada riset yang valid dan relevan. (Putranto, 2023). Hubungan antar aktor menciptakan proses kolaboratif yang dinamis dalam program Jak-Lingko. Pemerintah mengambil kebijakan, Dinas Perhubungan melaksanakan dan mengawasi, operator mikrotrans memberikan pelayanan, masyarakat memberikan masukan, dan pendidik memberikan kajian mendalam.

Setiap aktor memainkan peran berbeda yang bekerja bersama-sama dengan aktor lainnya. Melalui komunikasi dan kerja sama, tata kelola mikrotrans ke dalam program Jak-Lingko diharapkan dapat terwujud, sehingga memberikan manfaat besar bagi masyarakat Jakarta dan meningkatkan standar seluruh sistem transportasi. Dalam pelaksanaan program ini pihak operator juga menemukan hambatan yang dilakukan. Hambatan yang ditemukan selama melaksanakan program ini yaitu berupa hambatan teknis pada sistem pembayaran yang ada pada transportasi Transjakarta yang awal mulanya menggunakan sistem satu kali tap berubah menjadi dua kali tap.

Beberapa hambatan yang ditemukan oleh penyelenggara program dalam hal ini PT. Jaklingko Indonesia yaitu kurangnya partisipasi beberapa operator yang dikuasai oleh pemerintah pusat agar bergabung dalam ekosistem program Jak-lingko yang dimiliki oleh pemerintah provinsi DKI Jakarta. Program mikrotrans Jaklingko, selain untuk dapat melakukan proses tata kelola angkutan bus kecil dengan BRT Transjakarta, juga bertujuan untuk memperbaiki sistem transportasi publik di DKI Jakarta yang saat ini tidak teratur, utamanya di segmen angkutan bus kecil, dan menciptakan kondisi lalu lintas serta sistem transportasi umum yang tertib dan berkualitas dengan keharusan memenuhi

Standar Pelayanan Minimal (SPM) yang telah ditetapkan. Kebutuhan meningkatkan kualitas pelayanan transportasi umum dilakukan karena kondisi saat ini belum memenuhi standar pelayanan minimal dan harapan masyarakat (Sidjabat, 2015).

Belum semua layanan transportasi mengikuti program ini dan masih terdapat kesenjangan antara jumlah bus kecil yang tersedia dan jumlah yang telah tertata kelola dengan Transjakarta, belum meratanya tata kelola angkutan pengumpan ke dalam sistem BRT ini juga berdampak pada sistem tarif angkutan umum di Jakarta. Pembayaran yang sudah berlaku menggunakan sistem pembayaran elektronik belum dapat mengakomodir sepenuhnya pengtata kelolaan tarif transportasi publik, mengingat pengtata kelolaan tarif ini baru dapat berlaku pada angkutan yang sudah bergabung dengan transjakarta melalui mikrotrans Jaklingko (Handayani, 2021).

Permasalahan yang dapat digambarkan dari empat bagian tata kelola berdasarkan Pergub 96 Tahun 2018 sebagai akibat belum tertata kelolanya layanan angkutan bus kecil secara menyeluruh ke dalam mikrotrans Jak-lingko. Program Jak-Lingko yang diinisiasi oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta bertujuan untuk menyediakan layanan transportasi terpadu yang menghubungkan wilayah kepulauan dengan wilayah daratan. Salah satu upaya yang dilakukan adalah melakukan tata kelola moda transportasi air dan darat, termasuk angkutan konvensional yang telah beroperasi sebelumnya di wilayah dekat kepulauan.

Terdapat beberapa kendala yang dihadapi dalam upaya tata kelola angkutan konvensional ke dalam program Jak-Lingko. Salah satu tantangan utama dalam proses

tata kelola angkutan konvensional ke dalam program Jak-Lingko adalah mengelola konflik kepentingan antar operator angkutan mikrotrans. Kurangnya partisipasi antar *stakeholders* dalam mengambil kesepakatan menjadi tantangan utama dalam proses integrasi angkutan konvensional ke dalam program Jak-Lingko. Salah satu faktor yang memperumit situasi ini adalah konflik kepentingan antar operator angkutan mikrotrans, seperti mikrolet, bajaj, dan kendaraan sejenis. Data dari Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta pada tahun 2022 mencatat bahwa lebih dari 13.000 unit angkutan konvensional beroperasi di Jakarta, dengan sebagian besar tergabung dalam berbagai asosiasi dan koperasi. Beragamnya kepentingan dari masing-masing asosiasi membuat proses pengambilan keputusan bersama sulit terwujud, terutama terkait rute, tarif, dan pembagian wilayah operasi.

Dalam konteks ini, seharusnya terdapat proses mediasi yang jelas dan terstruktur untuk menyatukan berbagai kepentingan tersebut. Namun, hingga saat ini, belum ada mekanisme formal yang dirancang oleh pemerintah daerah untuk memfasilitasi dialog terbuka antar operator angkutan. Pemerintah daerah cenderung hanya berperan sebagai regulator tanpa menyediakan wadah yang memungkinkan terciptanya kesepakatan bersama. Minimnya ruang komunikasi yang inklusif ini menyebabkan setiap operator lebih mengutamakan kepentingan individu atau kelompoknya, sehingga menghambat terciptanya solusi kolaboratif.

Kelemahan dalam membangun proses kolaborasi ini turut diperparah oleh lemahnya peran pemimpin daerah dalam memfasilitasi pengelolaan konflik kepentingan.

Menurut Kementerian Perhubungan RI, kepemimpinan yang tidak proaktif menjadi salah satu faktor penghambat utama dalam membangun sinergi antara pemerintah dan operator angkutan. Tanpa adanya proses yang jelas dalam menyelaraskan kepentingan berbagai pihak, upaya integrasi angkutan konvensional ke dalam Jak-Lingko akan terus berjalan lambat dan belum optimal. Hal ini menunjukkan bahwa partisipasi aktif dari seluruh *stakeholders* perlu ditingkatkan dengan menghadirkan mekanisme pengambilan kesepakatan yang inklusif dan transparan.

Tabel 1. 2 Jumlah Armada Dan Jumlah Penumpang Di Wilayah Cililitan dan Sekitarnya Pada April Tahun 2024

NO	Kode	Rute	Jumlah Unit	Jumlah penumpang
1.	Jak-06	Kampung Rambutan- Pondok gede	32	152.515
2.	Jak-16	Cililitan - Condet	37	203.798
3.	Jak-20	Cawang UKI-Lubang Buaya	25	130.405
4.	Jak-21	Cililitan- Dwikora3	20	173.851
5.	Jak-25	Kalisari-Kamung Rambutan	21	96.781
6.	Jak-28	Pasar Rebo-Taman Wiladatika	23	128.344
7.	Jak-36	Cililitan- Cilangkap	30	159.161
8.	Jak-71	Kampung Rambutan- Pinang Ranti	30	107.190
9.	Jak-73	St. LRT Hajar Mukti – Kramat jati	39	135.991
10.	Jak-75	Cililitan- Kampung Pulo via Halim	19	119.810

Sumber: pttransjakarta, 2024

Tabel tersebut terdapat rute Jak.36 yaitu rute Cilangkap-Cililitan yang dimana dalam rute tersebut terdapat 30-unit armada jaklingko dengan jumlah penumpang 159.161 orang dalam periode 1 tahun. Dengan begitu rute tersebut mengangkut sekitar

436 orang dalam sehari. Hal tersebut tentu saja terbilang masih cukup rendah terkait ketersediaan armada, selain itu apabila saat jam kerja dan jam pulang kerja pasti terjadi pelonjakan jumlah penumpang yang menggunakan angkutan tersebut. Dibutuhkan lebih banyak terkait dengan armada yang disediakan agar waktu tunggu semakin cepat dan jumlah penumpang yang menggunakan menjadi lebih banyak. Terdapat Permasalahan lain yaitu sebagian besar operator angkutan konvensional ini mengandalkan bisnis mereka sebagai sumber utama penghasilan.

Kurangnya kerja sama dan kepercayaan antar *stakeholders* menjadi hambatan signifikan dalam proses integrasi angkutan konvensional ke dalam program Jak-Lingko. Perbedaan kepentingan antara pemerintah daerah, operator mikrotrans, dan asosiasi angkutan menyebabkan sulitnya mencapai kesepakatan bersama. Banyak operator mikrotrans khawatir bahwa bergabung dalam sistem Jak-Lingko akan mengurangi pendapatan mereka, terutama tanpa adanya jaminan penghasilan yang jelas. Hal ini semakin diperburuk dengan minimnya komunikasi terbuka yang dapat membangun rasa saling percaya antara pihak-pihak yang terlibat. Pemerintah daerah hingga saat ini belum menawarkan insentif atau skema kompensasi yang memadai bagi operator yang bersedia bergabung dalam sistem Jak-Lingko. Sebagaimana hal ini terlihat dari paparan Saut Marulitua Hutabarat, anggota Komisi Tarif dan Pembiayaan Dewan Transportasi Kota Jakarta (DTKJ) bahwa masih terdapat keterbatasan anggaran untuk menyerap operator baru—mengingat adanya standar pemerintah terhadap transportasi yang harus dipenuhi (Pardede, 2023). Dukungan finansial yang seharusnya menjadi daya tarik utama bagi operator mikrotrans justru belum dirancang secara konkret. Tanpa adanya skema

kompensasi yang jelas, banyak operator memilih untuk tetap beroperasi secara mandiri demi menjaga kestabilan pendapatan mereka.

Proses perancangan insentif ini seharusnya menjadi langkah awal dalam membangun kepercayaan dan mendorong partisipasi sukarela dari operator mikrotrans. Selain itu, belum ada mekanisme mediasi yang difasilitasi oleh pemerintah untuk mempertemukan berbagai kepentingan *stakeholders* dalam satu forum. Pemerintah daerah hanya berperan sebagai regulator tanpa membangun proses dialog yang terstruktur dan inklusif. Ketiadaan proses ini memperkuat kesenjangan antara pemerintah dan operator mikrotrans, sehingga memperlambat upaya integrasi angkutan konvensional ke dalam sistem Jak-Lingko.

Keterbatasan kemampuan administratif dan teknis dari Badan Pengelola Jak-Lingko. Sejak dibentuk pada tahun 2018, badan ini belum mampu secara optimal menjalankan fungsi koordinasi, pengelolaan, dan pengawasan seluruh moda transportasi umum di DKI Jakarta. Keterbatasan sumber daya manusia, anggaran, serta sistem informasi yang memadai menjadi faktor penghambat utama. Akibatnya, proses integrasi antara angkutan konvensional dan layanan Transjakarta sering kali berjalan lambat dan tidak efektif, sehingga memperburuk tingkat kepercayaan dari operator angkutan mikrotrans. Tidak adanya skema insentif yang disepakati bersama antar *stakeholders* turut memperparah situasi ini. Pemerintah daerah belum menawarkan mekanisme kompensasi yang menarik bagi operator yang bersedia menata kelolaan armadanya ke dalam sistem Jak-Lingko. Hal ini menyebabkan operator mikrotrans enggan

berpartisipasi, karena khawatir akan kehilangan sumber pendapatan tanpa adanya jaminan keuntungan yang jelas. Proses perancangan skema insentif seharusnya melibatkan seluruh *stakeholders* agar dapat menciptakan solusi yang adil dan menarik bagi semua pihak.

Minimnya skema insentif ini juga menunjukkan bahwa belum ada proses formal dalam menyusun kesepakatan bersama antar *stakeholders*. Pemerintah daerah belum membangun ruang dialog terbuka yang melibatkan operator, Badan Pengelola Jak-Lingko, dan asosiasi angkutan untuk merancang skema insentif secara kolektif. Ketiadaan proses ini memperpanjang ketidakpastian di kalangan operator angkutan konvensional, sehingga memperlambat upaya integrasi. Diperlukan inisiatif dari pemerintah daerah untuk memfasilitasi proses negosiasi yang inklusif, transparan, dan berkelanjutan agar kolaborasi antar *stakeholders* dapat terwujud. Penguatan kapasitas kelembagaan Badan Pengelola Jak-Lingko merupakan salah satu prasyarat penting agar tata kelola angkutan konvensional dapat terlaksana dengan baik (Wildan Fido Ramadhan, 2024). Selain itu, terdapat tantangan dalam memasukkan moda perjalanan tradisional ke dalam inisiatif Jak-Lingko, khususnya karena tidak adanya saling pengertian dan koordinasi upaya di antara pihak-pihak terkait. Kurangnya koordinasi antar *stakeholders* menjadi salah satu hambatan utama dalam proses tata kelola moda perjalanan tradisional ke dalam inisiatif Jak-Lingko. Tantangan ini muncul akibat keterlibatan banyak pihak, seperti masyarakat, Transjakarta, operator transportasi tradisional, dan pemerintah daerah, yang memiliki peran dan kepentingan berbeda. Namun, belum adanya pemahaman yang sama mengenai tujuan, pendekatan, maupun tahapan tata kelola yang perlu diikuti menyebabkan proses

integrasi berjalan lamban dan tidak efektif. Ketiadaan koordinasi ini memperkuat fragmentasi di antara *stakeholders*, sehingga upaya kolaborasi menjadi sulit diwujudkan.

Belum ada bentuk mekanisme formal yang dirancang untuk mempertemukan seluruh *stakeholders* dalam satu forum koordinasi. Sebagaimana hal ini dicantumkan pada Peraturan Daerah DKI Jakarta Nomor 5 Tahun 2014 tentang Penyelenggaraan Transportasi bahwa evaluasi dilakukan hanya oleh pemerintah dan PT Transjakarta dengan tidak melibatkan *stakeholder* lainnya. Pemerintah daerah hanya berperan sebagai regulator tanpa menghadirkan ruang komunikasi yang inklusif dan berkelanjutan. Padahal, proses koordinasi yang efektif seharusnya melibatkan dialog terbuka untuk menyelaraskan pandangan serta merumuskan langkah-langkah strategis secara bersama-sama. Kurangnya ruang koordinasi ini memperbesar kesenjangan antara operator transportasi tradisional dan pemerintah daerah, yang pada akhirnya menghambat proses tata kelola. Penguatan sinkronisasi antar *stakeholders* menjadi langkah krusial agar proses tata kelola dapat berjalan lebih efektif. Pemerintah daerah perlu mengambil inisiatif dalam membentuk forum komunikasi yang melibatkan seluruh pemangku kepentingan secara aktif. Forum ini dapat menjadi wadah dalam membangun pemahaman bersama, mendiskusikan solusi, serta merancang tahapan integrasi yang jelas. Dengan adanya koordinasi yang baik, proses tata kelola moda perjalanan tradisional ke dalam Jak-Lingko diharapkan dapat berjalan lebih lancar dan inklusif. Penguatan sinkronisasi di antara seluruh pemangku kepentingan menjadi penting agar upaya tata kelola dapat berjalan lebih efektif (Sulistyorini, 2021).

Fenomena permasalahan yang teridentifikasi menunjukkan berbagai tantangan yang dihadapi dalam manajemen pemangku kepentingan (*stakeholders management*) untuk melakukan tata kelola sistem Jak-Lingko dengan operator mikrotrans di Kota Jakarta. Pertama, kurangnya partisipasi antar *stakeholders* dalam mengambil kesepakatan. Kedua, perbedaan kepentingan antar *stakeholders* menyebabkan kurangnya kerja sama dan kepercayaan. Ketiga, perbedaan kepentingan antar *stakeholders* menyebabkan kurangnya kerja sama dan kepercayaan. Keempat, kurangnya koordinasi antar *stakeholders* yang menghambat proses tata kelola. Secara keseluruhan, fenomena-fenomena ini menunjukkan bahwa manajemen pemangku kepentingan yang kolaboratif masih menjadi tantangan utama dalam tata kelola program Jak-Lingko.

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan uraian dalam latar belakang, adapun identifikasi masalah dalam penelitian ini, yakni:

1. Kurangnya partisipasi antar *stakeholders* dalam mengambil kesepakatan.
2. Perbedaan kepentingan antar *stakeholders* menyebabkan kurangnya kerja sama dan kepercayaan.
3. Tidak adanya skema insentif yang disepakati bersama antar *stakeholders*.
4. Kurangnya koordinasi antar *stakeholders* yang menghambat proses tata kelola.

1.3 Rumusan Masalah Penelitian

Berdasarkan uraian yang peneliti sampaikan pada bagian latar belakang tersebut, peneliti merumuskan masalah-masalah penelitian ini dalam bentuk pertanyaan-pertanyaan penelitian sebagai berikut :

1. Bagaimana proses kolaborasi antar *stakeholders* dalam melakukan tata kelola angkutan konvensional ke dalam program Jak Lingko?

1.4 Tujuan Penelitian

1. Menganalisis proses kolaborasi antar *stakeholders* dalam melakukan tata kelola angkutan konvensional ke dalam program Jak Lingko.

1.5 Kegunaan Penelitian

1.5.1 Kegunaan Teoritis

1. Penelitian ini digunakan untuk berkontribusi dalam pengembangan ilmu administrasi publik terkait pemikiran akademis dalam menganalisis peran kolaborasi *stakeholders* dalam meningkatkan penerimaan dan partisipasi mikrotrans dalam program jaklingko di Kota Jakarta.
2. Penelitian ini dapat menjadi bahan dalam peningkatan serta perbaikan peran kolaborasi *stakeholders* dalam meningkatkan penerimaan dan partisipasi mikrotrans dalam program jaklingko di Kota Jakarta

1.5.2 Kegunaan Praktis

1. Bagi Peneliti

Penelitian ini berguna untuk menjadi dasar atas hasil dari proses pembelajaran selama perkuliahan sehingga materi yang disajikan dalam penelitian ini

merupakan materi yang telah diajarkan selama perkuliahan dan diharapkan dapat menambah pengetahuan serta pengalaman dalam melakukan sebuah penelitian.

2. Bagi Instansi

Penelitian ini mampu memberikan wawasan yang lebih baik tentang pentingnya peran kolaborasi *stakeholders* dalam meningkatkan penerimaan dan partisipasi mikrotrans dalam program jaklingko di Kota Jakarta.

1.6 Kerangka Teoritis

Kerangka teoretis merupakan salah satu pendukung sebuah penelitian, hal ini karena kerangka teoritis adalah wadah dimana akan dijelaskan teori-teori yang berhubungan dengan variabel-variabel yang diteliti. Arikunto (2006: 107) mengatakan, Penelitian ini dapat menjadi bahan dalam peningkatan serta perbaikan penggunaan media sosial dalam mendukung implementasi kebijakan keterbukaan informasi publik di Kota Semarang. “Kerangka teori merupakan wadah yang menerangkan variabel atau pokok permasalahan yang terkandung dalam penelitian.” Teori-teori tersebut digunakan sebagai bahan acuan untuk pembahasan selanjutnya. Dengan demikian, kerangka teoritis disusun agar penelitian diyakini kebenarannya.

1.6.1 Penelitian Terdahulu

Berdasarkan penelusuran peneliti, terdapat beberapa penelitian terkait yang relevan dan dapat dijadikan acuan untuk mendukung penelitian ini. Oleh karena itu, untuk mengembangkan kajian keilmuan maka peneliti merujuk pada penelitian-penelitian

sebelumnya sebagai bahan referensi untuk melakukan penelitian selanjutnya. Berikut beberapa karya penelitian yang ditemukan peneliti, diantaranya adalah

Tabel 1 . 3 Penelitian terdahulu

No.	Peneliti/Tahun/ Jurnal	Tujuan Penelitian	Landasan Teori	Metode	Hasil Penelitian
1	Devi Ananta Putri, Suswanta, Fitri Nur Aini Tahun (2020) "Collaborative Governance dalam Pengelolaan Program Jak Lingko di Kota Jakarta Utara" Jurnal Penelitian: Jurnal Ilmu Administrasi Negara, Vol. 8, No. 1	Menganalisis implementasi <i>collaborative governance</i> dalam pengelolaan program Jak Lingko di wilayah Kota Jakarta Utara	Teori <i>collaborative governance</i> (Chris Ansell dan Alison Gash, 2008) - Teori yang menjelaskan proses kolaboratif antara pemerintah, swasta, dan masyarakat dalam menyelesaikan masalah publik yang kompleks.	Kualitatif dengan pendekatan studi kasus.	Penelitian menemukan bahwa penerapan <i>collaborative governance</i> dalam pengelolaan program Jak Lingko di Jakarta Utara masih menghadapi tantangan seperti kurangnya koordinasi dan komunikasi antar <i>stakeholders</i> , serta minimnya sumber daya. Namun, terdapat upaya untuk melibatkan masyarakat dan LSM dalam proses perencanaan dan pelaksanaan program.

No.	Peneliti/Tahun/ Jurnal	Tujuan Penelitian	Landasan Teori	Metode	Hasil Penelitian
2	Rizki Amalia Putri, Eko Prasajo, Rendra Nugraha (2021) "Analisis Peran <i>Stakeholders</i> dalam Implementasi Program Jak Lingko di Jakarta Selatan" Jurnal Kebijakan Publik, Vol. 9, No. 2	Mengidentifikasi dan menganalisis peran berbagai <i>stakeholders</i> dalam implementasi program Jak Lingko di wilayah Jakarta Selatan.	Teori Peran <i>stakeholders</i> (Ronald K. Mitchell, Bradley R. Agle, dan Donna J. Wood, 1997) - Teori yang menjelaskan bagaimana <i>stakeholders</i> dapat berpengaruh terhadap keberhasilan atau kegagalan organisasi	Metode Penelitian yang digunakan yaitu Kualitatif dengan pendekatan studi kasus.	Penelitian ini menemukan bahwa <i>stakeholders</i> seperti pemerintah daerah, masyarakat, dan LSM lingkungan memiliki peran yang penting dalam implementasi program Jak Lingko di Jakarta Selatan. Namun, masih terdapat kendala seperti kurangnya koordinasi dan minimnya sumber daya.
3	Ratna Indri Sari, Arya Hada Wijaya, Taufik Hidayatulloh Tahun Penelitian: 2022 Judul Penelitian: " <i>Collaborative Governance</i> dalam Pengelolaan Sampah Melalui Program Jak Lingko di Jakarta Timur" Jurnal Penelitian: Jurnal Ilmu Lingkungan, Vol. 10, No. 1	Menganalisis penerapan <i>collaborative governance</i> dalam pengelolaan sampah melalui program Jak Lingko di wilayah Jakarta Timur.	Teori yang Digunakan: Teori <i>collaborative governance</i> (Chris Ansell dan Alison Gash, 2008) - Teori yang menjelaskan proses kolaboratif antara pemerintah, swasta, dan masyarakat dalam menyelesaikan masalah publik yang kompleks.	Metode Penelitian: Kualitatif dengan pendekatan studi kasus	Penelitian ini menemukan bahwa penerapan <i>collaborative governance</i> dalam pengelolaan sampah melalui program Jak Lingko di Jakarta Timur masih menghadapi beberapa tantangan, seperti kurangnya kepercayaan antar <i>stakeholders</i> dan keterbatasan sumber daya. Namun, beberapa inisiatif kolaboratif telah dilakukan, seperti pembentukan forum komunikasi dan kerja sama dengan LSM lingkungan.

No.	Peneliti/Tahun/ Jurnal	Tujuan Penelitian	Landasan Teori	Metode	Hasil Penelitian
4	Rina Trisnawati, Agus Suryono, Rina Herlina Tahun Penelitian: 2021 Judul Penelitian: "Analisis <i>Collaborative Governance</i> dalam Pengelolaan Program Jak Lingko di Jakarta Pusat" Jurnal Penelitian: Jurnal Administrasi Publik, Vol. 11, No. 2	Menganalisis penerapan <i>collaborative governance</i> dalam pengelolaan program Jak Lingko di wilayah Jakarta Pusat	Teori yang Digunakan: Teori <i>collaborative governance</i> (Chris Ansell dan Alison Gash, 2008) - Teori yang menjelaskan proses kolaboratif antara pemerintah, swasta, dan masyarakat dalam menyelesaikan masalah publik yang kompleks.	Metode Penelitian: Kualitatif dengan pendekatan studi kasus.	Penelitian ini menemukan bahwa penerapan <i>collaborative governance</i> dalam pengelolaan program Jak Lingko di Jakarta Pusat masih menghadapi beberapa tantangan, seperti kurangnya kepercayaan antar <i>stakeholders</i> dan keterbatasan sumber daya. Namun, beberapa inisiatif kolaboratif telah dilakukan, seperti pembentukan forum komunikasi dan kerja sama dengan LSM lingkungan.
5	Reni Windiarti, Adhi Setiawan, Desy Hermawati Tahun Penelitian: 2022 Judul Penelitian: " <i>Collaborative Governance</i> dalam Pengelolaan Sampah Melalui Program Jak Lingko di Kepulauan Seribu" Jurnal Penelitian: Jurnal Administrasi Pembangunan, Vol. 7, No. 2	Menganalisis penerapan <i>collaborative governance</i> dalam pengelolaan sampah melalui program Jak Lingko di wilayah Kepulauan Seribu.	Teori yang Digunakan: Teori <i>collaborative governance</i> (Chris Ansell dan Alison Gash, 2008) - Teori yang menjelaskan proses kolaboratif antara pemerintah, swasta, dan masyarakat	Metode Penelitian: Kualitatif dengan pendekatan studi kasus.	Penelitian ini menemukan bahwa penerapan <i>collaborative governance</i> dalam pengelolaan sampah melalui program Jak Lingko di Kepulauan Seribu menghadapi tantangan yang cukup besar, seperti keterbatasan akses dan sumber daya, serta kurangnya koordinasi antar <i>stakeholders</i> . Namun, terdapat upaya untuk melibatkan masyarakat dan LSM dalam proses perencanaan dan pelaksanaan program.

No.	Peneliti/Tahun/ Jurnal	Tujuan Penelitian	Landasan Teori	Metode	Hasil Penelitian
6	Rima Adelina, Fajar Sidik, Rizki Nanda Putra Tahun Penelitian: 2021 Judul Penelitian: "Analisis Peran <i>Stakeholders</i> dalam Pengelolaan Program Jak Lingko di Kota Administrasi Jakarta Utara" Jurnal Penelitian: Jurnal Ilmu Administrasi Negara, Vol. 9, No. 2	Menganalisis peran dan kolaborasi <i>stakeholders</i> dalam pengelolaan program Jak Lingko di Kota Administrasi Jakarta Utara.	Teori yang Digunakan: Teori <i>stakeholders</i> (Edward Freeman, 1984) Penjelasan Teori: Teori <i>stakeholders</i> adalah teori yang menjelaskan bagaimana organisasi harus mempertimbangkan kepentingan semua pihak yang terkait	Metode Penelitian: Kualitatif dengan pendekatan studi kasus.	Penelitian ini menemukan bahwa kolaborasi antar <i>Stakeholders</i> dalam pengelolaan program Jak Lingko di Jakarta Utara masih belum optimal, terutama dalam hal koordinasi dan pembagian peran yang jelas. Namun, beberapa <i>stakeholders</i> seperti pemerintah daerah, masyarakat, dan LSM telah menunjukkan peran yang aktif dalam mendukung program ini.
7	Riska Amalia, Tri Suswati Utami, Agus Suryono Tahun Penelitian: 2021 Judul Penelitian: "Evaluasi Program Jak Lingko dalam Meningkatkan Kualitas Lingkungan di Jakarta Timur" Jurnal Penelitian: Jurnal Ilmu Lingkungan, Vol. 9, No. 2	Mengevaluasi efektivitas program Jak Lingko dalam meningkatkan kualitas lingkungan di wilayah Jakarta Timur.	Teori Evaluasi Program (Michael Quinn Patton, 1997) - Teori yang menjelaskan pendekatan dan metode dalam mengevaluasi program atau kebijakan publik.	Metode Penelitian: Campuran (kualitatif dan kuantitatif) dengan pendekatan evaluasi.	Penelitian ini menemukan bahwa program Jak Lingko cukup efektif dalam meningkatkan kualitas lingkungan di Jakarta Timur, terutama dalam hal pengelolaan sampah dan peningkatan kesadaran masyarakat.

No.	Peneliti/Tahun/ Jurnal	Tujuan Penelitian	Landasan Teori	Metode	Hasil Penelitian
8	Ratna Indri Sari, Arya Hada Wijaya, Taufik Hidayatulloh (2022) "Collaborative Governance dalam Penyelenggaraan Program Transportasi Terpadu Jak Lingko di DKI Jakarta" Jurnal Transportasi Multimoda, Vol. 10, No. 1	Menganalisis penerapan <i>collaborative governance</i> dalam penyelenggaraan program transportasi terpadu Jak Lingko di Provinsi DKI Jakarta.	Teori yang Digunakan yaitu Teori <i>collaborative governance</i> (Chris Ansell dan Alison Gash, 2008) - Teori yang menjelaskan proses kolaboratif antara pemerintah, swasta, dan masyarakat dalam menyelesaikan masalah publik yang kompleks.	Metode Penelitian: Kualitatif dengan pendekatan studi kasus	Penelitian ini menemukan bahwa penerapan <i>collaborative governance</i> dalam penyelenggaraan program Jak Lingko di DKI Jakarta masih menghadapi beberapa tantangan, seperti kurangnya kepercayaan antar <i>stakeholders</i> dan keterbatasan sumber daya.
9	Lailiyah Kodariyah, Irvan Arif Kurniawan, Fitria Firdiyani (2022) "Kolaborasi <i>Stakeholders</i> Dalam Melaksanakan Program Layanan Transportasi Tata kelola Jaklingko Di Provinsi Dki Jakarta" Jurnal Ilmiah Ilmu Administrasi Volume 12 Nomor 01 Tahun 2022 : 1 – 9	Menganalisis proses dan hambatan <i>collaborative governance</i> dalam pelaksanaan program pelayanan transportasi tertata kelola JakLingko di provinsi DKI Jakarta.	Teori yang Digunakan: Teori <i>collaborative governance</i> (Chris Ansell dan Alison Gash, 2008) - Dimana pemerintah melibatkan berbagai aktor atau pemangku kepentingan secara bersama sama didalam suatu forum dengan aparatur pemerintah untuk membuat keputusan bersama.	Penelitian menggunakan jenis penelitian kualitatif. Teknik pengumpulan data menggunakan teknik observasi, wawancara mendalam dan dokumentasi	Menurut hasil penelitian dapat dijelaskan hasil yaitu, proses face to face dialogue dimana proses ini awal dalam membangun kolaborasi dengan proses dialog langsung antar pemangku kepentingan.

No.	Peneliti/Tahun/ Jurnal	Tujuan Penelitian	Landasan Teori	Metode	Hasil Penelitian
10	Riyanti Djalante dan Saut Sagala(2022)" <i>Collaborative Governance in Integrating Jakarta's Public Transportation: A Case Study of Jak-lingko and Mikrolet Integration</i> "Jurnal Transportation Research Part A: Policy and Practice	menganalisis proses <i>collaborative governance</i> dalam mengintegrasikan program Jak-lingko dan mikrolet di Jakarta, termasuk tantangan dan faktor pendukung yang dihadapi.	Teori <i>collaborative governance</i> (Ansell & Gash, 2008) - menjelaskan bagaimana berbagai pemangku kepentingan dengan kepentingan yang berbeda dapat bekerja sama secara efektif.	Studi kasus dengan pengumpulan data melalui wawancara mendalam dan analisis dokumen.	Tata kelola Jak-lingko dan mikrolet menghadapi tantangan seperti konflik kepentingan, kurangnya koordinasi, dan masalah pendanaan. Faktor pendukung termasuk kepemimpinan yang kuat, kepercayaan antar pemangku kepentingan, dan partisipasi masyarakat.
11	Ayu Sekar Utami dan Wahyu Mulyo(2021)Utomo " <i>Stakeholders Engagement and Power Dynamics in Jakarta's Integrated Public Transportation System</i> " Jurnal Urban Studies	Mengeksplorasi keterlibatan dan dinamika kekuasaan antara berbagai pemangku kepentingan dalam tata kelola program Jak-lingko dan Mikrotrans di Jakarta.	Teori Kekuasaan Foucault (Foucault, 1980) - menjelaskan bagaimana kekuasaan tersebar dan digunakan oleh berbagai aktor dalam hubungan sosial.	Studi kasus dengan pengumpulan data melalui wawancara, observasi, dan analisis dokumen.	Terdapat ketimpangan dalam distribusi kekuasaan antara pemerintah, operator transportasi, dan masyarakat, yang memengaruhi proses tata kelola. Diperlukan keseimbangan kekuasaan yang lebih baik untuk memastikan kolaborasi yang efektif.

No.	Peneliti/Tahun/ Jurnal	Tujuan Penelitian	Landasan Teori	Metode	Hasil Penelitian
12	Dina Suryani dan Arif Wicaksono(2022) "The Role of Local Communities in Collaborative Governance for Jakarta's Integrated Public Transportation"jurnal Sustainable Cities and Society	Menelaah peran masyarakat lokal dalam <i>collaborative governance</i> terkait tata kelola program Jak-lingko dan Mikrotrans di Jakarta.	Teori Modal Sosial (Putnam, 2000) - menjelaskan bagaimana jaringan sosial, norma, dan kepercayaan dapat memfasilitasi tindakan kolektif.	Studi kasus dengan pengumpulan data melalui wawancara, diskusi kelompok terfokus, dan observasi partisipatif.	Masyarakat lokal memainkan peran penting dalam mendukung tata kelola Jak-lingko dan Mikrotrans melalui advokasi, pengawasan, dan pemberian umpan balik. Namun, kapasitas dan keterlibatan mereka masih terbatas.
13	Eko Prihantoro dan Andri Irawan(2018)"Public Participation in the Integration of Jak-lingko and Mikrolet: A Case Study in Jakarta"	Mengkaji partisipasi publik dalam proses tata kelola program Jak-lingko dan mikrolet di Jakarta, serta faktor-faktor yang memengaruhi partisipasi tersebut.	Teori Partisipasi Publik (Arnstein, 1969) - menjelaskan tingkatan partisipasi publik dalam pengambilan keputusan.	Kualitatif dengan Studi kasus dengan pengumpulan data melalui wawancara, survei, dan analisis dokumen.	artipisipasi publik dalam tata kelola Jak-lingko dan mikrolet masih terbatas pada konsultasi dan penyampaian informasi. Faktor penghambat partisipasi antara lain kurangnya kesadaran masyarakat dan minimnya mekanisme partisipasi yang tersedia.
14	Yuni Wahyuningsih dan Teguh Kurniawan(2022) "Collaborative Governance in Jakarta's Integrated Public Transportation System: An	Menganalisis peran kepercayaan dan komitmen dalam mendukung <i>collaborative governance</i> dalam tata kelola sistem transportasi publik Jakarta, termasuk	Teori Kepercayaan Institusional (Levi & Stoker, 2000) dan Teori Komitmen Organisasi (Meyer & Allen, 1997).	Studi kasus dengan pengumpulan data melalui wawancara mendalam dan survei.	Tingkat kepercayaan dan komitmen di antara pemangku kepentingan masih rendah, yang menjadi hambatan dalam kolaborasi. Diperlukan upaya untuk membangun kepercayaan dan komitmen yang lebih kuat melalui komunikasi

No.	Peneliti/Tahun/ Jurnal	Tujuan Penelitian	Landasan Teori	Metode	Hasil Penelitian
	Analysis of Trust and Commitment" jurnal Public Administration Review	program Jaklingko dan Mikrotrans.			yang lebih baik dan insentif yang tepat.

Sumber: diolah oleh peneliti, 2024.

Tabel ini merupakan jurnal penelitian yang dijadikan peneliti sebagai referensi dan dapat ditarik kesimpulan dari beberapa jurnal nasional dan internasional yang telah dibahas sebelumnya dan terkait pelaksanaan program Jaklingko di Jakarta. Pada penelitian ini peneliti menggunakan teori kolaborasi dari Chris Ansell dan Alison Gash (2008) Berdasarkan teori kolaborasi yang dikemukakan oleh Gasell dan Ash (2008), penelitian terdahulu menunjukkan bahwa kolaborasi antar individu atau organisasi dapat memberikan manfaat yang signifikan. Melalui kolaborasi, para pihak yang terlibat dapat saling bertukar informasi, pengetahuan, dan sumber daya, sehingga dapat mencapai tujuan yang lebih besar dibandingkan jika bekerja secara individual.

Penelitian-penelitian sebelumnya telah mengidentifikasi beberapa faktor kunci yang mendukung keberhasilan kolaborasi, antara lain: adanya tujuan bersama yang jelas, kepercayaan dan keterbukaan di antara pihak-pihak yang terlibat, pembagian peran dan tanggung jawab yang seimbang, serta adanya komunikasi yang efektif. Selain itu, penelitian juga menunjukkan bahwa kolaborasi yang efektif dapat membantu mengatasi tantangan-tantangan kompleks yang tidak dapat diselesaikan oleh satu pihak saja. Secara umum, studi-studi terdahulu telah memberikan wawasan berharga mengenai dinamika

dan manfaat dari kolaborasi antar individu maupun organisasi. Temuan-temuan tersebut dapat dijadikan landasan bagi penelitian-penelitian selanjutnya untuk mengembangkan praktik kolaborasi yang lebih efektif dan berdampak positif.

1.6.2. Paradigma Administrasi Publik

Perkembangan suatu disiplin ilmu dapat ditelusuri dari perubahan atau pergeseran paradigmanya. Paradigma adalah cara pandang, nilai, teknik, prinsip, atau pendekatan dalam memecahkan suatu masalah yang dianut oleh komunitas ilmiah pada waktu tertentu, menurut (Kuhn Keban, 2014). Ketika suatu paradigma berada dalam krisis, masyarakat mulai kehilangan kepercayaan terhadap paradigma tersebut dan mulai mencari perspektif baru yang lebih sesuai dengan keadaan yang ada. Perspektif lama telah digantikan dengan perspektif baru akibat adanya keterkaitan antara krisis ini dengan kemajuan ilmu administrasi publik. Berikut ini justifikasi berkembangnya enam paradigma dalam manajemen publik.

Paradigma dikotomi politik dan administratif dinamai Paradigma 1 (1900–1926). Protagonis dari paradigma ini adalah Leonard D. White dan J. Goodnow. Paradigma ini hanya menonjolkan bagian lokusnya yaitu birokrasi pemerintahan, namun tidak mencakup secara rinci atau rinci fokus atau strategi yang harus ditetapkan dalam administrasi publik. Paradigma Prinsip Administrasi merupakan paradigma 2 yang berlangsung pada tahun 1927–1937. Perwakilan terkenal dari paradigma 2 adalah Willoughby, Gullick, dan Urwick, yang ide-idenya sangat dipengaruhi oleh Taylor dan tokoh-tokoh manajemen klasik lainnya seperti Fayol. Dengan fokus pada administrasi publik, mereka mengusulkan prinsip-prinsip administrasi. Gagasan ini bersifat universal

dan dituangkan dalam pengertian POSDCORB (Perencanaan, Pengorganisasian, Penempatan Staf, Pengarahan, Koordinasi, Pelaporan dan Penganggaran).

Paradigma administrasi negara sebagai ilmu politik dikenal dengan Paradigma 3 (1950– 1970). Morstein-Marx, salah satu pendukung paradigma ketiga ini, berpendapat bahwa memisahkan politik dari administrasi adalah hal yang mustahil atau tidak masuk akal. Herbert Simon melanjutkan dengan mengatakan bahwa meskipun ide-ide administratif ini mungkin tidak dapat diterapkan secara universal, namun administrasi negara akan dapat diterapkan. Birokrasi pemerintah adalah titik fokus dari pandangan dunia ini. Karena ilmu politik dianggap mendominasi bidang administrasi publik, maka patut digaris bawahi bahwa administrasi publik saat ini sedang mengalami krisis identitas.

Konsep administrasi publik sebagai ilmu administrasi dimulai pada tahun 1956–1970. Paradigma 4 melanjutkan pengembangan ilmiah dan mendalam dari prinsip-prinsip manajemen yang sebelumnya populer. Paradigma ini berfokus pada perilaku organisasi, analisis manajemen, dan penggunaan teknologi kontemporer seperti metodologi kuantitatif, analisis sistem, riset operasi, dan sebagainya. Paradigma administrasi publik sebagai administrasi publik adalah Paradigma 5 (1970–sekarang). Paradigma ini memiliki titik konsentrasi yang sangat berbeda. Lokusnya adalah permasalahan dan kepentingan publik, sedangkan fokusnya adalah teori organisasi, teori manajemen, dan kebijakan publik.

Paradigma Governance merupakan paradigma 6 yang dimulai sejak tahun 1990 hingga saat ini. Paradigma ini mewakili fase terkini dalam pertumbuhan ilmu administrasi publik. Pengelolaan berbagai urusan ekonomi, sosial, dan politik melalui interaksi atau

kerja sama antara masyarakat, pemerintah, dan sektor swasta dikenal dengan istilah tata kelola (Keban, 2014). Tata kelola adalah suatu sistem prinsip, kebijakan, dan institusi. Paradigma ini mengutamakan prosedur dan sistem yang memungkinkan masyarakat dan kelompok untuk mengekspresikan tujuan mereka, menyelesaikan konflik yang muncul, dan melaksanakan kewajiban hukum dan moral mereka. Pemerintah diharapkan dapat menciptakan iklim politik dan hukum yang mendukung dalam situasi ini, sektor swasta diharapkan dapat menciptakan lapangan kerja dan uang, serta masyarakat dapat menyelenggarakan lingkungan sosial yang sehat.

Paradigma keenam, kadang-kadang dikenal sebagai paradigma tata kelola, mencakup penelitian ini. Paradigma ini mencakup tanggung jawab yang dibebankan pada pemerintah untuk menjamin masyarakat menerima pelayanan publik yang berkualitas guna memuaskan warganya. Pada paradigma Governance pemerintah berusaha untuk merespons terkait fenomena-fenomena sosial yang terjadinya seperti terjadinya globalisasi maupun permasalahan sosial yang terjadi. Program kampung keluarga berencana merupakan salah satu mitigasi yang digunakan untuk fenomena terjadinya pertumbuhan penduduk.

1.6.3. Paradigma Governance

Governance banyak dipergunakan sebagai padanan untuk menggantikan istilah “administrasi publik” atau setidaknya merujuk pada padanannya cukup banyak (Lan dan Rosenbloom, 1992; Peters dan Savoie, 1995; Salamon, 1989). Istilah “Governance” sebagai bentuk kata ganti dari “government”, pemahaman ini sangat umum ditemukan akan tetapi perlu dipahami bahwa “Governance” bukanlah sinonim dari

“government”. Governance memiliki perhatian terhadap pentingnya keterlibatan para pemangku kepentingan dalam proses pengambilan keputusan, hal ini disebabkan dalam proses pengambilan keputusan dan pelaksanaannya sudah semakin kompleks akan tantangan dan masalah yang dihadapi (Dwiyanto, 2018). Menurut Roderick Arthur William Rhodes, mengatakan bahwa Governance merujuk pada perubahan dari tata kelola pemerintahan yang bermakna lebih luas meliputi sebuah proses baru pengaturan (new process of governing), perubahan kondisi kaidah pengaturan (a changed condition ordered rule), atau sebuah metode baru dimana masyarakat diatur (new method by which society is governed) (Rhodes, 1996). Governance secara umum dapat di pahami bentuk peralihan dalam “penyelenggaraan kebijakan publik” yang tidak hanya pada berpusat pada pemerintah, namun melibatkan aktor lain untuk turut berpartisipasi baik dari masyarakat, swasta, dan lainnya.

1.6.4. Collaborative Governance

Konsep *collaborative governance* merupakan salah satu konsep pemerintahan yang dilakukan secara kolaboratif. Menurut pendapat Ansell & Grash (2008, h.545) “*collaborative governance is therefore a type of Governance in which public and private actor work collectively in distinctive way, using particular processes, to establish laws and rules for the provision of public goods*”. *Collaborative governance* merupakan salah satu tipe *governance*. Pada pelaksanaan konsep *collaborative governance* terlihat pentingnya kerja sama sektor publik dan sektor private dengan cara tertentu, sehingga dapat menghasilkan regulasi dan kebijakan yang efektif dan tepat sasaran bagi

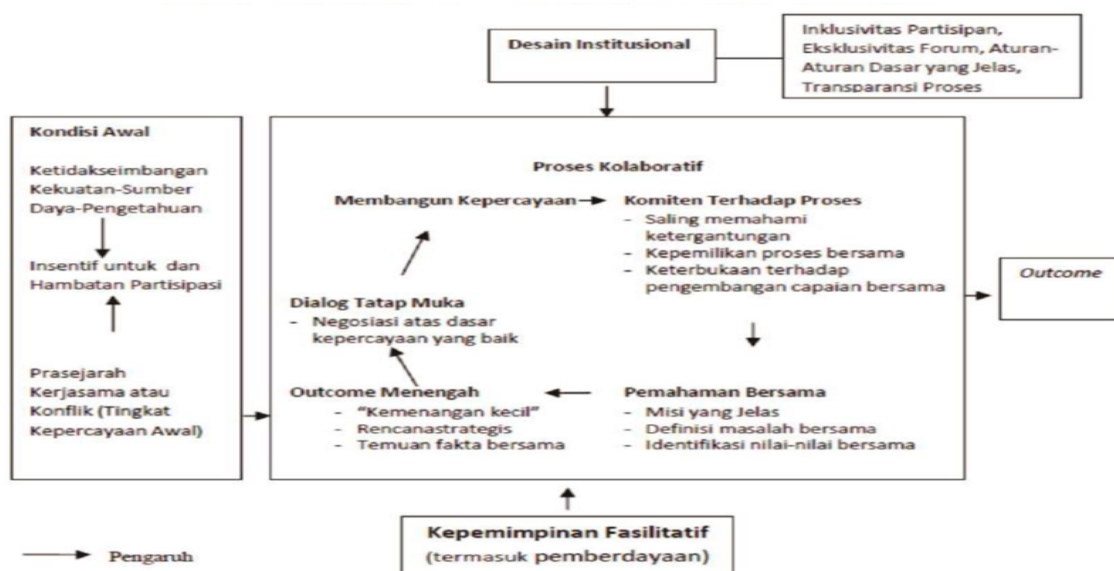
masyarakat. Dalam penyelenggaraan negara, aktor publik, dan aktor privat saling bekerja sama untuk mencapai tujuan kepentingan publik.

Menurut Agranoff & McGuire dalam Chang (2009, h.76-77) mengartikan *collaborative governance* sebagai bentuk kolaborasi atau kerja sama secara horizontal dengan para pelaku multi sektoral. Pada proses kolaborasi seringkali tuntutan klien melebihi batas kapasitas dan peran organisasi, dengan adanya hal tersebut maka diperlukan kerja sama antar organisasi yang terlibat. Kolaborasi mempunyai tujuan, yaitu agar *governance* menjadi lebih terstruktur dan efektif dalam meningkatkan pengelolaan lintas sektor pemerintah, organisasi publik atau private dan pembagian wewenangnya.

Selanjutnya penjelasan Ansell & Gash dalam Sudarmo (2011) disampaikan dengan lebih spesifik bahwa dengan adanya beberapa alasan dan pentingnya sebuah konsep *collaborative governance* diambil kesimpulan bahwa *collaborative governance* ada karena kesengajaan dan diciptakan secara sadar karena alasan-alasan, yaitu: (a) Hubungan yang kompleks dan adanya saling tergantung pada organisasi; (b) Timbulnya konflik kepentingan antar kelompok yang sulit diselesaikan karena sudah mendarah daging; (c) Menggunakan solusi baru untuk kepentingan legitimasi politik; (d) Adanya kegagalan dalam implementasi program di lapangan; (e) Kurangnya kemampuan beberapa kelompok dikarenakan adanya pemisahan rezim-rezim kekuasaan pada organisasi lain untuk menunda pengambilan keputusan; (f) Peningkatan mobilisasi sebagai wujud pengorganisasian kelompok; serta (g) Tingginya anggaran dan campur tangan politik pada kebijakan. Menurut Ansell & Gash (2008), *collaborative governance* adalah proses mengambil keputusan secara bersama-sama yang terdiri dari satu atau lebih

lembaga pemerintah yang berkaitan dengan lembaga non pemerintah dengan tujuan melaksanakan implementasi kebijakan publik dan mengelola asset publik. Selanjutnya, Ansell & Gash (2008) mengembangkan sebuah model *collaborative governance* dengan empat buah variabel utama, yaitu kondisi awal (*starting condition*), institutional design, kepemimpinan, dan proses kolaborasi. Keempat variabel tersebut kemudian terbagi menjadi beberapa sub-variabel yang digambarkan dalam gambar 2, sebagai berikut:

Gambar 1 . 2 Model Collaborative Governance Ansell & Gash



Sumber: Ansell & Gash, 2008.

Variabel pertama dalam *model collaborative governance* Ansell & Gash (2008) adalah kondisi awal (*starting conditions*), yang menjadi faktor penting dalam membentuk proses kolaborasi. Kondisi awal ini dipengaruhi oleh *power resources knowledge asymmetries*, yaitu ketidakseimbangan kekuatan, sumber daya, dan pengetahuan antar aktor kolaborasi yang terlibat. Ketimpangan ini sering kali membuat pihak dengan

sumber daya lebih rendah merasa tidak memiliki posisi dalam menyampaikan kepentingannya, sehingga partisipasi mereka menjadi terbatas. Selain itu, *prehistory for cooperation or conflict* atau sejarah kerja sama maupun konflik di masa lalu turut mempengaruhi tingkat kepercayaan awal antar aktor. Jika terdapat konflik sebelumnya, maka proses kolaborasi akan menghadapi tantangan dalam membangun kepercayaan di antara para *stakeholders*.

Ketidakseimbangan sumber daya dan sejarah konflik ini akan mempengaruhi *incentives for and constrains on participation*, di mana setiap aktor memiliki insentif dan hambatan yang berbeda dalam berpartisipasi. Aktor dengan sumber daya besar cenderung lebih dominan dan aktif, sedangkan aktor dengan sumber daya terbatas membutuhkan dorongan agar bersedia terlibat. Pada tahap ini, peran *leadership* terutama dalam hadirnya dialog dan konsistensi sangat krusial dalam merangkul seluruh pihak yang terlibat, membangun kepercayaan, serta memastikan semua *stakeholders* memiliki ruang yang setara dalam proses kolaborasi. Kepemimpinan yang efektif harus mampu menciptakan lingkungan yang inklusif dan transparan, sehingga semua pihak merasa didengar dan dihargai.

Dalam konteks integrasi angkutan konvensional ke dalam program Jak-Lingko, penting bagi pemerintah daerah sebagai pemimpin kolaborasi untuk menginisiasi *facilitative leadership*. Pemerintah perlu menyediakan mekanisme komunikasi yang memungkinkan dialog terbuka, memperkuat kapasitas sumber daya aktor yang lebih lemah, serta menawarkan insentif yang adil bagi semua pihak. Dengan begitu, proses

kolaborasi dapat berjalan lebih efektif dan inklusif, serta menghasilkan tata kelola angkutan yang berkelanjutan dan saling menguntungkan bagi seluruh *stakeholders*.

Variabel kedua dalam adalah *institutional design*, yang merujuk pada protokol dan regulasi pada kolaborasi dan memiliki peran penting untuk legitimasi prosedur dalam kolaborasi (Ansell & Gash, 2008). Desain kelembagaan memiliki peran penting dalam memastikan legitimasi prosedur dan membangun kepercayaan antar aktor yang terlibat. Institutional design menentukan siapa saja aktor yang akan berpartisipasi dalam forum kolaborasi, bagaimana peran masing-masing aktor, serta mekanisme pengambilan keputusan yang akan digunakan selama proses berlangsung. Kejelasan dalam desain kelembagaan sangat penting agar seluruh *stakeholders* merasa memiliki posisi yang setara dan terlindungi dalam forum kolaborasi.

Desain kelembagaan yang bersifat inklusif menjadi kunci dalam menciptakan lingkungan kolaboratif yang efektif. Ketika forum kolaborasi sudah terbentuk, aturan-aturan yang jelas, transparan, dan disepakati bersama akan memperkuat legitimasi prosedur yang dijalankan. Proses ini harus melibatkan seluruh *stakeholders* secara aktif, termasuk aktor dengan sumber daya terbatas, sehingga tidak ada pihak yang merasa terpinggirkan. Keterbukaan informasi dan mekanisme pengambilan keputusan yang partisipatif juga menjadi aspek penting dalam menjaga transparansi serta meningkatkan akuntabilitas dalam forum kolaborasi. Pemerintah daerah sebagai fasilitator perlu merancang forum yang melibatkan seluruh aktor, dengan aturan main yang jelas terkait hak, kewajiban, dan mekanisme penyelesaian konflik.

Variabel ketiga dalam adalah *facilitative leadership*, yang berperan penting dalam mendorong kerja sama antar pihak dan memperkuat keterkaitan dalam semangat kolaborasi. *Facilitative leadership* menekankan peran pemimpin sebagai fasilitator yang mampu merangkul seluruh *stakeholders*, membangun komunikasi yang efektif, serta menjaga dinamika hubungan yang konstruktif di antara para aktor. Pemimpin kolaborasi memiliki tanggung jawab untuk memastikan setiap aktor merasa didengarkan, dihargai, dan memiliki kesempatan yang sama dalam proses pengambilan keputusan. Pemimpin harus mampu mempertemukan berbagai perspektif yang berbeda, menengahi konflik, serta membangun rasa saling percaya di antara para *stakeholders*. Selain itu, fasilitator juga berperan dalam menciptakan suasana yang mendukung dialog terbuka dan transparan, sehingga seluruh aktor dapat terlibat secara aktif dalam proses kolaborasi. *Facilitative leadership* menjadi faktor penting dalam menjembatani berbagai kepentingan antara operator angkutan mikrotrans, Transjakarta, masyarakat, dan pemerintah daerah. Pemerintah daerah sebagai pemimpin kolaborasi perlu membangun komunikasi yang intensif dan proaktif dengan seluruh *stakeholders*, sekaligus menawarkan solusi yang menguntungkan semua pihak.

Ketiga variabel tersebut kemudian bersama-sama menghadirkan praktek kolaborasi yang dilaksanakan melalui beberapa tahapan, Ansell & Grash (2008, h.558 - 561) membagi tahapan proses kolaborasi sebagaimana berikut:

a. Dialog Tatap Muka / *Face to Face Dialogue*

Proses *collaborative governance* muncul dari dialog tatap muka yang melibatkan seluruh *stakeholders* yang terlibat. Interaksi langsung ini menjadi elemen penting

dalam membangun pemahaman bersama, memperkuat komunikasi, dan mengidentifikasi peluang serta keuntungan bagi setiap kelompok. Proses ini berperan penting dalam membangun komunikasi langsung yang memungkinkan terjadinya negosiasi antara pihak-pihak terkait. Melalui dialog tatap muka, para *stakeholder* dapat mengidentifikasi peluang, merumuskan kebutuhan bersama, serta mencapai kesepakatan yang saling menguntungkan. Negosiasi dalam forum ini menjadi dasar untuk memperkuat kolaborasi, mengurangi potensi konflik, dan menghasilkan keputusan yang lebih efektif dalam mendukung tujuan bersama.

b. Membangun Kepercayaan / *Trust Building*

Membangun kepercayaan menjadi fondasi penting dalam *collaborative governance*, di mana kepercayaan antar *stakeholder* harus dibangun sejak awal proses kolaborasi. Kepercayaan tidak hanya berfungsi sebagai pendukung negosiasi, tetapi juga memperkuat hubungan jangka panjang antar pihak. Proses ini melibatkan transparansi, komunikasi terbuka, dan konsistensi dalam tindakan, sehingga setiap *stakeholder* merasa dihargai dan memiliki komitmen yang sama dalam mencapai tujuan bersama.

c. Komitmen dalam Proses / *Commitment to Process*

Komitmen dalam setiap proses menekankan kesadaran setiap *stakeholder* akan ketergantungan satu sama lain dalam mencapai tujuan bersama. Kesiapan untuk memahami bahwa keberhasilan kolaborasi tidak dapat dicapai secara individu, melainkan melalui sinergi antar pihak, menjadi landasan utama dalam membangun komitmen. Rasa kepemilikan terhadap proses bersama mendorong

setiap *stakeholder* untuk aktif terlibat, baik dalam perencanaan, pelaksanaan, hingga evaluasi kebijakan yang disepakati. Komitmen ini juga membutuhkan keterbukaan terhadap capaian bersama, di mana setiap perkembangan dan hasil yang dicapai harus dikomunikasikan secara transparan. Keterbukaan ini memperkuat kepercayaan antar pihak, mencegah potensi konflik, dan memastikan setiap *stakeholder* merasa dihargai dalam proses kolaborasi. Dengan demikian, *commitment to process* tidak hanya memperkuat hubungan kerja sama, tetapi juga menjadi fondasi dalam menciptakan keputusan yang lebih inklusif dan berkelanjutan.

d. Pemahaman Bersama / *Shared Understanding*

Shared understanding menuntut setiap *stakeholder* memiliki persepsi yang sejalan terkait tujuan yang ingin dicapai. Proses ini dimulai dengan merumuskan misi yang jelas sebagai panduan utama dalam kolaborasi. Misi tersebut menjadi titik temu bagi seluruh aktor, sehingga setiap pihak memahami peran dan kontribusi yang diharapkan. Selain itu, pemahaman bersama juga melibatkan identifikasi masalah bersama yang menjadi latar belakang kolaborasi, sehingga fokus kerja sama dapat diarahkan pada penyelesaian isu-isu yang mendesak dan relevan. Penting bagi setiap *stakeholder* untuk mengidentifikasi dan menyepakati nilai-nilai bersama sebagai prinsip dasar kolaborasi. Kesepahaman mengenai nilai-nilai bersama memperkuat hubungan antar *stakeholder*, meminimalisir potensi konflik, dan memastikan bahwa seluruh proses kolaborasi berjalan secara harmonis dan berkelanjutan.

e. *Outcome* Menengah / *Intermediate Outcomes*

Outcome menengah merupakan hasil sementara yang dicapai selama proses kolaborasi berlangsung. Salah satu indikator keberhasilan *outcome* ini adalah adanya *small win*, yaitu pencapaian kecil namun signifikan yang menunjukkan progres positif dalam kolaborasi. *Small win* menjadi motivasi bagi *stakeholder* untuk terus melanjutkan kerja sama, memperkuat kepercayaan, dan memperkuat komitmen terhadap tujuan bersama. Selain itu, *outcome* menengah juga mencakup perumusan rencana strategis yang disepakati bersama untuk memperjelas langkah-langkah selanjutnya. Proses ini didasarkan pada temuan fakta bersama yang diperoleh dari hasil diskusi dan analisis kolaboratif. Dengan adanya pemahaman yang sama terhadap kondisi dan tantangan yang dihadapi, *stakeholder* dapat merancang strategi yang lebih efektif, terukur, dan adaptif terhadap perubahan dinamika dalam proses kolaborasi.

Adapun hasil dari proses tata kelola kolaborasi menurut model *collaborative governance* oleh Ansell dan Gash (2008) adalah *outcome*, yang menunjukkan hasil akhir dari proses kolaborasi yang telah dijalankan. *Outcome* menjadi tolak ukur keberhasilan dalam mencapai tujuan bersama yang disepakati oleh seluruh *stakeholder*. Dalam model ini, *outcome* tidak hanya berfokus pada hasil kebijakan atau program yang diimplementasikan, tetapi juga pada dampak sosial, tingkat kepercayaan, dan kualitas hubungan antar *stakeholder* yang terbangun selama proses kolaborasi.

1.6.5 Kerangka Berpikir

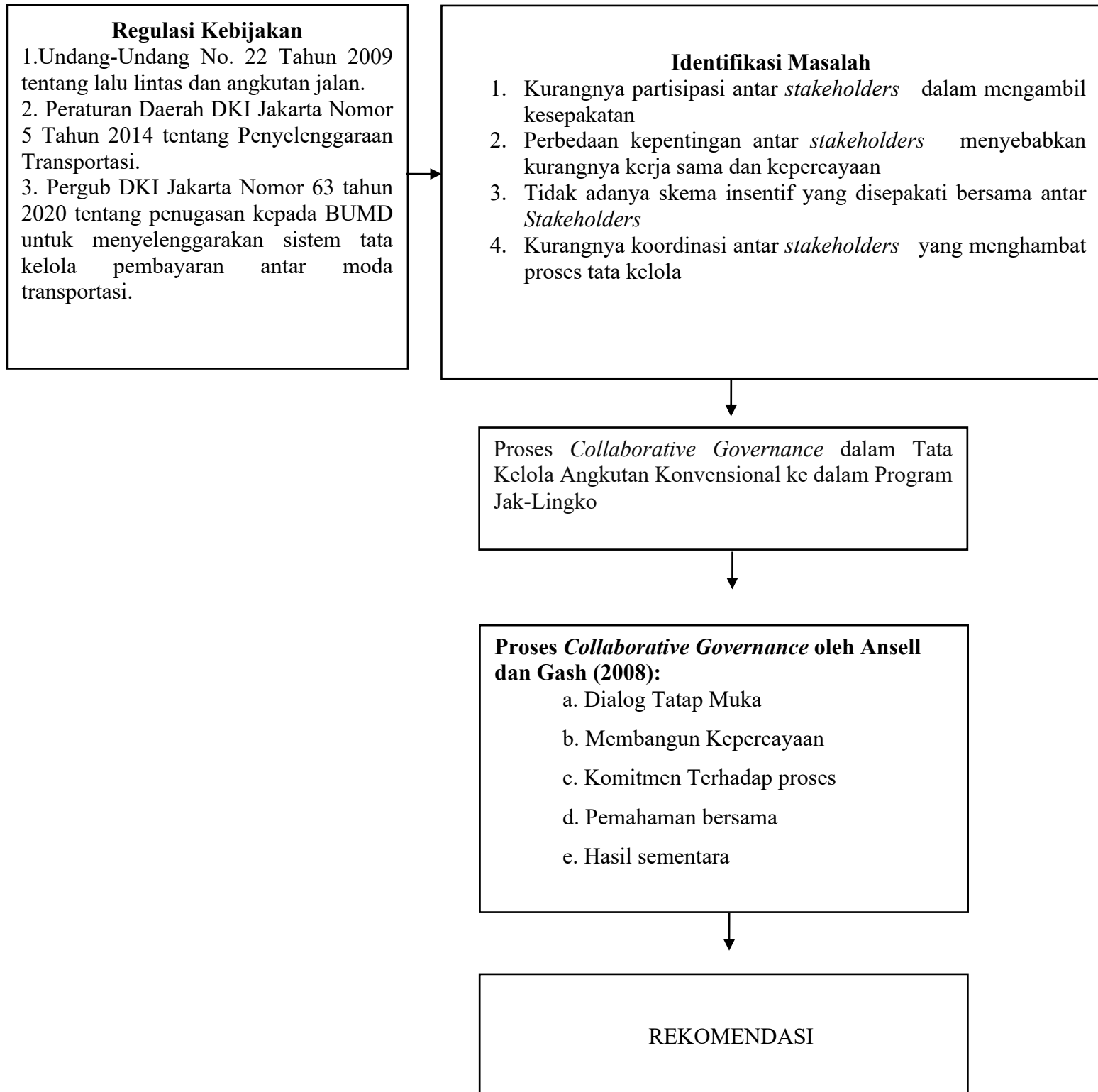
Dalam Penelitian ini, objek yang akan diteliti yaitu para pemangku kepentingan yang terlibat dalam proses tata kelola program Jak-Lingko pada mikrotrans di Kota Jakarta. Ini mencakup Pemerintah Daerah, khususnya Dinas Perhubungan DKI Jakarta sebagai regulator dan pembuat kebijakan, Badan Pengelola Jak-Lingko yang bertanggung jawab atas koordinasi dan pengoperasian sistem tertata kelola, operator angkutan konvensional seperti pemilik dan pengemudi mikrolet atau angkot merupakan mitra dalam tata kelola, asosiasi atau organisasi terkait seperti asosiasi mikrotrans Jakarta yang mewakili kepentingan para operator, serta pengguna jasa angkutan umum, yakni masyarakat kota Jakarta, yang menjadi sasaran utama dari tata kelola program Jak-Lingko.

Hal ini dikarenakan masih banyak fenomena permasalahan yang muncul atas kurangnya keselarasan antar *Stakeholders* dalam melakukan tata kelola program Jak-Lingko. Fenomena Permasalahan yang masih terjadi saat ini adalah Lemahnya kemampuan pemimpin dalam mengelola konflik kepentingan antar operator angkutan konvensional, tidak adanya insentif finansial atau skema kompensasi yang menarik bagi operator mikrotrans untuk bergabung ke dalam Jak-Lingko, kurangnya kemampuan administratif dan teknis Badan Pengelola Jak-Lingko dalam mengoordinasikan tata kelola, kurangnya pemahaman bersama dan sinkronisasi tindakan di antara pemangku kepentingan dalam proses tata kelola, dan proses perizinan dan regulasi yang berbelit-belit menjadi hambatan bagi mereka untuk bergabung padahal sesuai Peraturan Daerah DKI Jakarta Nomor 5 Tahun 2014 tentang Penyelenggaraan Transportasi.

Peraturan ini mengatur mengenai peran dan tanggung jawab pemerintah daerah dalam penyelenggaraan, perencanaan, pengaturan, pengendalian, dan pengawasan terhadap sistem transportasi, termasuk di dalamnya upaya tata kelola antar moda transportasi. Kebijakan ini memberikan landasan bagi Pemerintah Daerah untuk menjalin kolaborasi dengan pemangku kepentingan terkait dalam mewujudkan tata kelola sistem transportasi yang lebih baik serta Pergub DKI Jakarta Nomor 63 tahun 2020 tentang penugasan kepada BUMD untuk menyelenggarakan sistem tata kelola pembayaran antar moda transportasi.

Pada tingkat nasional, Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Undang-undang ini menekankan pentingnya peran serta masyarakat, termasuk operator angkutan umum, dalam penyelenggaraan transportasi. Hal ini menunjukkan bahwa Proses *collaborative governance* dalam mengatasi tata kelola program Jak-Lingko di Kota Jakarta masih belum sesuai dengan target yang ada. Sehingga, dalam penelitian ini, peneliti juga ingin mendalami lebih dalam teori Proses *collaborative governance* agar dapat menjawab berbagai permasalahan dalam tata kelola program Jak-Lingko agar dapat memperlancarkan keberlangsungan program yang ada .

Gambar 1. 3 Kerangka Pikir Penelitian



1.7. Operasionalisasi Konsep

Suatu proses untuk menerjemahkan konsep abstrak menjadi konsep yang dapat diamati dan diinterpretasikan secara kualitatif. Proses ini penting dilakukan dalam penelitian kualitatif, karena memungkinkan peneliti untuk memahami konsep-konsep tersebut secara mendalam dan menyeluruh. Isi-isi dari operasional konsep dari permasalahan kolaborasi Governance dalam tata kelola angkutan konvensional ke dalam program jak-lingko dapat dirumuskan sebagai berikut:

1.7.1. Proses Collaborative Governance dalam Tata Kelola Angkutan Konvensional ke dalam Program Jak-Lingko

Pemerintah Provinsi DKI Jakarta, sebagai regulator, memiliki peranan penting dalam memfasilitasi dan mengakomodasi kepentingan semua pihak. Pemerintah perlu menetapkan kerangka kebijakan, regulasi, serta skema insentif yang dapat mendorong operator mikro transportasi untuk bergabung ke dalam sistem Jak-Lingko. Langkah ini harus diimbangi dengan penyediaan kompensasi yang memadai bagi operator mikro transportasi agar transisi dapat berjalan lancar tanpa merugikan bisnis mereka. Di sisi lain, operator mikro transportasi yang telah lama beroperasi di Jakarta juga memiliki posisi tawar yang kuat. Mereka telah memiliki jaringan rute, armada, serta basis pelanggan yang mapan. Tata kelola ke dalam sistem Jak-Lingko tentunya akan mengubah model bisnis dan pendapatan mereka secara signifikan.

Oleh karena itu, keterlibatan aktif operator mikro transportasi dalam proses perencanaan dan pengambilan keputusan menjadi sangat penting. Mereka perlu diberikan

ruang untuk menyuarakan kekhawatiran dan kepentingannya agar upaya tata kelola tidak menimbulkan resistensi yang dapat menghambat proses. Sehingga dalam menjawab persoalan ini memerlukan teori *collaborative governance* oleh Ansell dan Gash (2008). Adapun penjelasan dari setiap fenomena sebagai berikut:

a. Dialog tatap muka

- Frekuensi pertemuan langsung antar *stakeholders*
- Negosiasi atas dasar kepercayaan

b. Membangun Kepercayaan

- Upaya membangun kepercayaan antar *stakeholders*
- Konsistensi dalam menjalankan komitmen

c. Komitmen terhadap proses

- Saling memahami Ketergantungan
- Kepemilikan proses Bersama
- Keterbukaan terhadap pengembangan capaian bersama

d. Pemahaman bersama

- Misi yang jelas
- Definisi masalah Bersama
- Identifikasi nilai nilai Bersama

e. Hasil Sementara

- Rencana Strategis
- Temuan Bersama
- Kemenangan Kecil

Tabel 1 . 4 Tabel Operasioonalisasi Konsep

Fenomena Penelitian	Dimensi	Aspek yang Diamati
Proses Collaborative Governance dalam Tata Kelola Angkutan Konvensional ke dalam Program Jak-Lingko	Dialog Tatap Muka	1. Frekuensi pertemuan langsung antar <i>stakeholders</i> Mengamati seberapa sering pertemuan tatap muka dilakukan 2. Menelaah negosiasi atas dasar kepercayaan yang terjadi melalui rapat koordinasi resmi dengan agenda formal, <i>focus group discussion</i> untuk pembahasan isu spesifik, <i>workshop</i> pelatihan, atau sosialisasi program kepada <i>stakeholders</i>
	Membangun Kepercayaan	1. Bagaimana upaya-upaya yang dilakukan oleh para <i>stakeholder</i> untuk menumbuhkan dan memperkuat kepercayaan di antara mereka 2. Konsistensi <i>stakeholder</i> dalam menjalankan komitmen atau kesepakatan yang telah dibuat bersama. Apakah ada tindak lanjut nyata dari hasil-hasil pertemuan dan diskusi yang dilakukan, serta sejauh mana komitmen tersebut diimplementasikan di lapangan. Hal ini akan sangat menentukan tingkat kepercayaan yang terbangun.

Fenomena Penelitian	Dimensi	Aspek yang Diamati
	Komitmen Terhadap Proses	1. Menganalisis bagaimana kesadaran masing-masing pihak akan peran dan kontribusi dalam menyukkseskan proses tata kelola dalam memahami bentuk saling ketergantungan antar <i>stakeholder</i> 2. Bagaimana para <i>stakeholders</i> tetap berpegang pada kesepakatan yang telah dibuat yang termasuk ke dalam proses bersama meskipun menghadapi berbagai tantangan atau perubahan situasi. 3. Menganalisis wujud partisipasi aktif dan keterbukaan <i>stakeholder</i> dalam menerima dan mendukung pengembangan capaian bersama secara berkelanjutan melalui strategi kolaborasi.
	Pemahaman Bersama	1. Pengamatan dilakukan dengan melihat bagaimana <i>stakeholder</i> memahami misi, visi program, target yang ingin dicapai, serta manfaat yang diharapkan bagi semua pihak. 2. Dalam aspek identifikasi masalah, pengamatan difokuskan pada bagaimana para <i>stakeholders</i> memahami berbagai tantangan dan kendala yang dihadapi

Fenomena Penelitian	Dimensi	Aspek yang Diamati
		dalam proses tata kelola. Hal ini mencakup pemetaan permasalahan bersama, pemahaman yang sama tentang permasalahan yang di hadapi akan memudahkan proses pencarian solusi secara kolektif 3. Melihat adanya nilai-nilai yang digunakan sebagai standarisasi atau dianggap sebagai dasar kesepakatan bersama.
	Hasil Sementara	1. Menganalisis kesesuaian rencana strategis dalam pengembangan proses tata kelola transportasi, Menilai sejauh mana tata kelola mikrotrans ke dalam sistem Jak-Lingko telah mencapai target yang ditetapkan 2. Pengamatan juga diarahkan pada bagaimana cara <i>stakeholders</i> dalam menerapkan implementasi nyata dari kesepakatan yang telah di buat . Hal ini mencakup bagaimana para <i>stakeholders</i> mampu menerapkan apa yang telah disepakati sebelumnya. 3. Melihat adanya bentuk pencapaian progresif yang menunjukkan dampak positif dari kolaborasi antar

Fenomena Penelitian	Dimensi	Aspek yang Diamati
		<i>stakeholder</i> seperti peningkatan kualitas layanan atau optimalisasi armada. Pencapaian ini dilihat sebagai indikator keberhasilan awal atau bentuyk kemenangan kecil untuk mendorong keberlanjutan.

Sumber: diolah peneliti, 2024

1.8. Argumen Penelitian

Penulis mengkaji riset penelitian dengan judul “Collaborative Governance Untuk Mewujudkan Tata Kelola Mikrotrans dalam Program Jak-Lingko Kota Jakarta” ini untuk menjawab persoalan tentang permasalahan terkait adanya beberapa fenomena mengenai *collaborative governance* dalam tata kelola mikrotrans. Masalah-Masalah yang sering muncul yaitu :

- a) Pertama lemahnya kemampuan pemimpin dalam mengelola konflik kepentingan antar operator angkutan konvensional. Dalam hal ini kemampuan pemimpin keterbatasan dalam memahami kompleksitas, berkomunikasi secara efektif, serta mendapatkan dukungan yang memadai untuk mencapai solusi yang berkeadilan bagi semua pihak yang terlibat.
- b) Kedua Data dari Asosiasi Mikrotrans Jakarta (2022) menunjukkan tidak adanya insentif finansial atau skema kompensasi yang menarik bagi operator mikrotrans untuk bergabung ke dalam Jak-Lingko.
- c) Kurangnya kemampuan administratif dan teknis Badan Pengelola Jak-Lingko dalam mengoordinasikan tata kelola.

- d) Kurangnya pemahaman bersama dan sinkronisasi tindakan di antara pemangku kepentingan dalam proses tata kelola.
- e) Proses perizinan dan regulasi yang berbelit-belit menjadi hambatan bagi mereka untuk bergabung

1.9. Metode Penelitian

Metode penelitian merupakan bagian penting dalam melakukan penelitian dan menentukan tindakan untuk mencapai tujuan penelitian. Oleh karena itu, peneliti harus menentukan dan memilih metode yang digunakan untuk memperoleh hasil yang sebesar-besarnya selama penelitiannya.

1.9.1. Pendekatan

Penelitian kualitatif membatasi masalah penelitian, berpusat pada fokus, menggunakan kriteria berbeda untuk menilai data, dan menggunakan desain sementara. Hal ini disebabkan karena lebih menekankan pada metode penelitian dibandingkan temuan penelitian sehingga mendapatkan pemahaman umum mengenai realitas sosial dari sudut pandang partisipan atau tujuan lain dari penelitian kualitatif. Pemahaman tidak ditentukan sebelumnya; Sebaliknya, hal ini dicapai melalui analisis realitas sosial yang menjadi fokus utama penelitian. Suatu kesimpulan kemudian dicapai berdasarkan pemeriksaan ini dalam bentuk pemahaman fakta secara keseluruhan dan abstrak.

Dalam buku *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan Penelitian dan Pengembangan*, pendekatan deskriptif dijelaskan Sugiyono sebagai strategi yang

digunakan untuk menjelaskan atau menafsirkan temuan penelitian tanpa melakukan generalisasi. Metode deskriptif memerlukan pencarian dan penerapan interpretasi yang sesuai. Dalam penelitian deskriptif, situasi tertentu diperiksa, termasuk hubungan, pencarian, opini, dan dampak dari suatu fenomena. Data penelitian ini termasuk dalam kategori data kualitatif yang sering digunakan dalam penelitian deskriptif. Pendekatan penelitian bersifat kualitatif deskriptif bertujuan memperoleh pengertian serta pemahaman atas suatu peristiwa maupun perilaku manusia dalam suatu organisasi atau institusi. Dalam pendekatan ini, data dikumpulkan sesuai dengan gambaran, kondisi, keadaan dan kenyataan dari fenomena yang diteliti, dan fenomena tersebut dijelaskan sedetail mungkin melalui pengumpulan data tersebut, sehingga pentingnya kedalaman atau detail satu dapat mendemonstrasikan ilmu yang dipelajari. Tujuan dari penelitian ini untuk mengetahui kolaborasi antar *stakeholder* dalam proses tata kelola angkutan konvensional ke dalam program Jak-lingko secara rinci dan detail untuk dapat menjawab berbagai permasalahan dengan menganalisis data secara mendalam.

1.9.2. Situs Penelitian

Situs penelitian adalah tempat dilakukannya penelitian. Penentuan lokasi penelitian merupakan langkah yang sangat penting dalam penelitian kualitatif. Hal ini dikarenakan penentuan lokasi penelitian juga menentukan topik penelitian dan tujuan penelitian, sehingga pekerjaan penelitian para peneliti dapat difasilitasi. Jadi, situs penelitian adalah tempat dimana peneliti menangkap Keadaan sebenarnya dari objek penelitian untuk mendapatkan informasi yang diperlukan untuk penelitian, Penelitian ini

berlokasi di Kota Jakarta . alasan peneliti memilih Kota Jakarta sebagai situs penelitian karena sebagai salah satu kota yang memiliki jumlah penduduk paling tinggi di Indonesia yang tingkat mobilisasi nya sangat padat terutama pada saat hari kerja

1.9.3. Subjek Penelitian

Subjek penelitian adalah orang, benda atau organisme yang bertindak sebagai sumber Informasi untuk pengumpulan data penelitian. Penentuan subyek penelitian secara tepat sangat penting agar menghindari kesalahan dalam mengidentifikasi informan. Hal ini dikarenakan diharapkan informasi yang terkumpul dari informan berguna untuk menjawab pertanyaan penelitian yang diajukan. Informan dalam penelitian ini adalah aktor-aktor yang memiliki peran dan pemahaman mengenai kolaborasi *stakeholder* dalam tata kelola mikrotrans jak lingko di kota Jakarta.

Tabel 1 . 5 Informan Penelitian

No	Informan	Jumlah	Alasan
1.	Staff Dinas Perhubungan DKI Jakarta	1 orang	memiliki peran kunci dalam perencanaan, koordinasi, dan implementasi program Jak-Lingko serta kebijakan terkait transportasi mikro (mikrotrans).
2.	Staff Badan Pembinaan badan usaha milik daerah DKI Jakarta	1 orang	Mereka dapat memberikan informasi tentang regulasi, rencana, dan upaya pemerintah daerah dalam tata kelola mikrotrans ke dalam program Jak-Lingko.
3.	Kepala Divisi Tata kelola Angkutan PT Transportasi Jakarta	1 orang	memiliki pengalaman langsung dalam mengoperasikan dan mengelola sistem transportasi dalam Sistem Jak-Lingko.

4.	Operator Angkutan Umum Terpadu Jak-Lingko	1 orang	mengidentifikasi peluang dan tantangan dalam tata kelola mikrotrans ke dalam program Jak-Lingko.
5.	Pengguna Jasa Mikrotrans dengan Jak-Lingko	1 orang	Pengguna jasa Jak-Lingko dan pengguna jasa mikrotrans dapat memberikan perspektif dan pengalaman sebagai konsumen atas tata kelola kedua sistem transportasi tersebut.

Sumber: diolah peneliti, 2024.

1.9.4. Jenis Data

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif karena data yang dihasilkan berupa teks, kata-kata tertulis, kalimat dan simbol yang menggambarkan atau mewakili orang, tindakan dan peristiwa dalam kehidupan sosial. Oleh karena itu, dalam melakukan analisis eksploratif ini, peneliti memfokuskan pada data kualitatif. Secara umum, ada dua jenis data, yaitu data kuantitatif dan data kualitatif, yang dijelaskan sebagai berikut:

1) Data Kuantitatif

Sugiyono (2015) mendefinisikan data kuantitatif sebagai angka atau data kualitatif numerik. Data kuantitatif adalah data yang dapat berupa angka atau bilangan. Dalam bentuk bab ini, data kuantitatif dapat diolah menggunakan rumus matematika atau dianalisis menggunakan sistem statistik.

2) Data Kualitatif

Sugiyono (2015) mendefinisikan data kualitatif sebagai data yang berupa kata-kata, grafik dan gambar. Data kualitatif adalah data yang diterangkan secara lisan atau secara lisan atau lisan. Informasi kualitatif dapat diperoleh melalui wawancara.

1.9.5. Sumber Data

Secara umum data penelitian dibagi menjadi dua bagian yaitu informasi yang diperoleh langsung dari subjek penelitian di lapangan dan informasi yang diperoleh secara tidak langsung. Data yang diperoleh secara langsung disebut sebagai data primer, data yang diperoleh secara tidak langsung disebut sebagai data sekunder (Sukanto, 2014).

1) Data Primer

Data primer adalah jenis dan sumber data penelitian yang berasal langsung dari sumber pertama (tapa perantara) atau melalui individu atau kelompok. Data primer secara khusus dilakukan untuk menjawab pertanyaan penelitian. Sementara itu, peneliti dalam penelitian ini memperoleh data primer melalui kegiatan wawancara mendalam (indepth interview).

2) Data Sekunder

Data sekunder merupakan sumber informasi penelitian yang peneliti peroleh secara tidak langsung melalui media (diperoleh atau disimpan oleh pihak lain). Dalam penelitian ini, data sekunder diperoleh peneliti melalui observasi dan studi literatur diperoleh melalui kajian sumber-sumber literatur referensi jurnal-jurnal, dan bahan bacaan lainnya yang relevan dan sesuai dengan topik penelitian ini.

1.9.6. Teknik dan Pengumpulan Data

Penelitian yang berjudul “ Proses *Collaborative Governance* dalam Tata kelola Program Jak-Lingko Pada Mikrotrans Kota Jakarta Rute Cialngkap-Cililitan Jak.36” ini,

menggunakan metode deskriptif kualitatif. Adapun Teknik yang digunakan dalam mengumpulkan data pada penelitian ini adalah:

a. Wawancara mendalam (*indepth interview*)

Teknik pengumpulan data utama yang digunakan dalam penelitian ini adalah wawancara mendalam. Wawancara mendalam adalah teknik yang bertujuan untuk memberikan gambaran yang jelas tentang perspektif partisipan terhadap topik penelitian. Tujuan wawancara dalam penelitian ini adalah untuk mengkontekstualisasikan orang, peristiwa, kegiatan, organisasi, emosi, motif, reaksi atau persepsi, tingkat dan bentuk partisipasi dalam rangka merekonstruksi berbagai hal.

b. Observasi

Observasi adalah teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan pengamatan langsung terhadap kondisi lapangan. Jenis observasi yang dilakukan oleh peneliti adalah observasi non partisipan. Observasi non-partisipan, peneliti mengumpulkan informasi yang diperlukan tanpa menjadi bagian dari situasi

c. Studi literatur

Studi literatur juga digunakan pada penelitian ini sebagai Teknik pendukung. Studi literatur diperoleh melalui literatur referensi jurnal-jurnal, dan bahan bacaan lainnya yang relevan dan sesuai dengan topik penelitian ini.

Adapun Teknik pengambilan sampel dalam penelitian yang berjudul “*Collaborative Governance* Untuk Mewujudkan Tata Kelola Mikrotrans dalam Program Jaklinko Kota Jakarta” menggunakan Teknik non-probability sampling.

Teknik non-probability sampling adalah teknik pengumpulan data atau sampel sehingga semua data kemungkinan besar akan dipilih sebagai sampel yang tidak sama. Ini didasarkan pada pedoman peneliti ketika memutuskan elemen sampling apa yang akan digunakan. Pengambilan sampel dengan metode non-probability sampling didasarkan pada kriteria tertentu seperti penilaian, status, kuantitas, dan kesukarelaan. Adapun teknik non-probability sampling yang akan digunakan peneliti adalah sebagai berikut:

- a. Purposive sampling, yaitu teknik pengambilan sampel berdasarkan karakteristik objek penelitian sesuai dengan tujuan penelitian. Sumber penelitian ini adalah Dinas Perhubungan Kota Jakarta, Badan Usaha Milik Daerah (BUMD) Kota Jakarta, Asosiasi Pengusaha Angkutan Umum Daerah (APAUD) Pada sisi masyarakat seperti Masyarakat pengguna Transportasi Mikrotrans Jak Lingko di Kota Jakarta.
- b. Snowball sampling, yaitu teknik pengambilan sampel berdasarkan penelusuran sampel sebelumnya. Menurut Sugiyono (2014), snowball sampling adalah Teknik pengambilan sampel yang awalnya berjumlah kecil tetapi berkembang.

1.9.7. Analisis dan Interpretasi Data

Analisis data adalah proses mencari dan membandingkan secara sistematis informasi yang diperoleh melalui wawancara, catatan lapangan, dan dokumentasi dengan cara mengorganisasikan data ke dalam kategori-kategori, membaginya menjadi unit-unit, menyintesisnya, mengorganisasikannya ke dalam model-model, dan memilih yang akan digunakan. Penelitian dilakukan dan kesimpulan ditarik dengan cara yang mudah

dipahami oleh diri sendiri dan orang lain. Model analisis data yang digunakan peneliti adalah etnografi yaitu dari catatan lapangan yang kemudian diberi kode, diklasifikasikan atau dikategorikan kemudian disusun secara sistematis. kemudian tema disusun berdasarkan hasil analisis data.

Teori yang relevan dan hasil penelitian terdahulu yang mendukung penelitian in digunakan sebagai bahan referensi atau sebagai alat analisis bila diperlukan. Analisis data dalam penelitian kualitatif dimulai sebelum memasuki lapangan, selama kunjungan lapangan, dan setelah selesai lapangan. Adapun teknik analisis data dalam penelitian kualitatif menurut Miles & Huberman (1992: 16) terdiri dari:

- a. Reduksi Data, reduksi data adalah proses menggabungkan dan menyeragamkan semua jenis data yang berbentuk tulisan untuk dianalisis. Peneliti mereduksi informasi yang terkumpul di lapangan dengan menggabungkan, meringkas dan memilih informasi penting dari hasil wawancara subjek.
- b. Penyajian Data, Penyajian data yaitu pengolahan informasi setengah jadi, yang koheren dalam bentuk tulisan dan sudah memiliki alur yang jelas. Peneliti menggunakan penyajian data dengan deskripsi singkat dalam bentuk narasi untuk menjelaskan kebijakan keterbukaan informasi publik (KIP).
- c. Pengambilan Kesimpulan, penarikan kesimpulan merupakan tahap akhir dari penelitian kualitatif yang mengarah pada jawaban atas pertanyaan penelitian yang disajikan. Pada tahap in, perekaman dilakukan dengan pola dan tema yang sama. Tujuan verifikasi data adalah untuk memastikan keakuratan dan keandalan

informasi yang ditemukan. Untuk menghindari kesalahan, kebenaran data yang akan dianalisis harus diperiksa dengan cara berikut :

- d. Pengumpulan data secara terus menerus pada subyek penelitian yang sama. Hal ini dilakukan agar data penelitian yang didapat melalui subjek penelitian bersifat mendalam dan las. Sehingga dalam menganalisis (interpretasi) data dapat mempertajam fokus pengamatan dan memperdalam topik yang berkaitan dengan permasalahan yang akan diteliti.
- e. Triangulasi pada sumber lain yang dapat dipertanggung jawabkan Metode triangulasi digunakan untuk mencapai validitas konvergen dan menguji tingkat validitas eksternal, (Denzin, 1978). Konsep triangulasi didasarkan pada penggunaan beberapa sumber (data, metode, dan peneliti) dan dapat menetralsir bias penelitian yang spesifik terhadap sumber data, peneliti, atau metode tertentu (Jick 1979). Teknik triangulasi dilakukan dengan cara mengecek keabsahan data dengan cara membandingkan hasil wawancara dengan objek penelitian. Teknik triangulasi bertujuan untuk mempelajari. Perbedaan antara informasi yang diterima oleh seorang informan (informan) dengan informan lainnya sehingga diperoleh informasi yang benar dan akurat.
- f. Pengecekan oleh subyek penelitian hal in dilakukan menghindari bias - bias: dalam penelitian. Pengecekan informasi bertujuan untuk mengetahui sejauh mana informasi yang diterima sesuai dengan informasi yang diberikan oleh data. Informasi yang diperoleh digunakan untuk menulis laporan sesuai dengan maksud informan.

1.9.8. Kualitas Data (goodness criteria)

Triangulasi adalah metode yang digunakan dalam penelitian kualitatif untuk menelaah dan menentukan keabsahan data yang peneliti terima dari sudut pandang yang berbeda dengan cara mengurangi bias dalam pengumpulan dan analisis data sebanyak mungkin. Keabsahan data dalam penelitian kualitatif mengacu pada keakuratan hasil penelitian yang mencerminkan keadaan dan didukung oleh bukti-bukti yang kuat.

Norman K. Denkin yang dikutip oleh Mudjia Rahardjo (2012) mendefinisikan triangulasi sebagai kombinasi atau gabungan dari berbagai metode yang digunakan untuk mempelajari fenomena yang berkaitan dari sudut dan perspektif yang berbeda. Menurutnya, triangulasi meliputi (1) triangulasi metode, (2) triangulasi antar peneliti (apabila penelitian dilakukan dalam kelompok), (3) triangulasi sumber data, dan (4) triangulasi teori.

- a) Triangulasi metodologi adalah triangulasi yang dilakukan dengan cara membandingkan informasi atau data dengan cara yang berbeda. Dalam penelitian kualitatif, peneliti menggunakan wawancara, Observasi, dan survei. Oleh karena itu, peneliti dapat menggunakan wawancara dan observasi untuk mendapatkan informasi yang dapat dipercaya untuk membuktikan kebenarannya. Selain itu, peneliti dapat menggunakan berbagai informan untuk memverifikasi kebenaran informasi. Triangulasi ini dilakukan ketika informasi yang diperoleh tidak pasti, tergantung subjek atau peneliti.
- b) Triangulasi antar peneliti adalah triangulasi yang melibatkan lebih dari satu orang untuk pengumpulan dan analisis data. Teknik ini digunakan untuk memperkaya

kumpulan data berdasarkan informasi yang digali sesuai dengan objek yang diteliti. Namun, yang diundang untuk menggali data haruslah seseorang yang memiliki pengalaman penelitian sebelumnya dan bebas dari konflik kepentingan, sehingga tidak terlalu merugikan peneliti dan menimbulkan bias baru menurut triangulasi.

- c) Triangulasi sumber informasi adalah triangulasi dimana kebenaran suatu informasi diperiksa dengan menggunakan berbagai metode dan sumber informasi. Misalnya, selain wawancara dan observasi, peneliti dapat menggunakan observasi partisipan, dokumen tertulis, arsip, dokumen sejarah, dokumen resmi, catatan atau tulisan pribadi, dan gambar atau foto. Masing-masing metode tersebut kemudian menyajikan bukti atau data yang berbeda, yang kemudian memberikan perspektif yang berbeda terhadap realita yang diselidiki.
- d) Triangulasi teoritis. Hasil akhir penelitian kualitatif adalah pernyataan informasi atau tesis. Data ini kemudian dibandingkan menggunakan perspektif teoretis terkait untuk menghindari bias peneliti individu dalam hasil atau kesimpulan. Selain itu, triangulasi teori dapat menambah kedalaman pemahaman selama peneliti dapat menelaah secara menyeluruh informasi teori dari hasil analisis data yang diperoleh.

Dalam penelitian terkait "*Collaborative Governance* dalam Tata kelola Program Jak-Lingko Pada Mikrotrans Kota Jakarta", Triangulasi yang digunakan peneliti adalah triangulasi sumber. Informasi yang lengkap tersebut kemudian divalidasi oleh berbagai sumber sehingga dapat dijadikan dasar penarikan kesimpulan. Diharapkan melalui teknik

triangulasi tersebut, dapat diperoleh validitas data yang sesuai dengan kriteria sebagai berikut:

- A. Derajat kepercayaan (credibility) Kriteria tersebut berfungsi membantu melakukan penyelidikan untuk mencapai Kredibilitas pernyataan dan menunjukkan kredibilitas pernyataan melalui bukti kehidupan nyata yang diselidiki oleh peneliti. (Sugiyono,2009:270).
- B. Keteralihan (transferability) Transferabilitas adalah validitas eksternal penelitian kualitatif. Penjelasan rinci dan mendalam tentang hali dan konteks penelitian dapat diperoleh. (Sugiyono, 2009:276).
- C. Ketergantungan / reliabilitas (dependability) Penelitian dapat dikatakan dependable apabila orang lain meniru atau dapat mereplikasi proses penelitian tersebut. Dalam penelitian kualitatif, uji reliabilitas dilakukan dengan cara memeriksa keseluruhan proses penelitian. Metode tersebut dilakukan oleh auditor atau supervisor independen untuk meninjau keseluruhan kegiatan penelitian peneliti (Sugiyono, 2009:277).
- D. Kepastian / dapat dikonfirmasi (confirmability) Pengujian Kepastian atau kepastian dalam penelitian kualitatif dikenal dengan pengujian objektivitas penelitian. Verifiable test memverifikasi hasil penelitian terkait dengan proses yang dilakukan. Apabila hasil penelitian yang dilakukan merupakan tugas dan proses penelitian yang dilakukan, maka penelitian tersebut telah memenuhi standar verifikasi.