

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Jakarta, sebagai ibu kota Indonesia merupakan salah satu kota metropolitan terbesar di dunia, menghadapi tantangan serius dalam hal mobilitas perkotaan. Dengan populasi lebih dari 10 juta jiwa di dalam kota dan lebih dari 30 juta jiwa di wilayah Jabodetabek, kemacetan lalu lintas menjadi masalah yang semakin memburuk. Jakarta berkembang sangat pesat. Terdapat ada sekitar 47,5 juta pergerakan orang di Jabodetabek. BPS DKI Jakarta pada 2015 mencatat setiap hari ada sekitar 1,4 juta pelaju dari daerah sekitar Ibu Kota (BPS DKI Jakarta, 2015). Kecenderungan perluasan di wilayah Jakarta-Bodetabek yang pesat dan kurang terkendali secara signifikan meningkatkan biaya transportasi, mengurangi tingkat mobilitas, dan menurunkan kualitas hidup (BPS DKI Jakarta, 2015).

Perluasan kota Jakarta secara horizontal yang bergantung pada jaringan jalan raya dan kendaraan pribadi akan menyebabkan pertumbuhan kota yang semakin meluas, tidak efisien, boros sumber daya, dan sulit dikendalikan. Dampak terparahnya adalah kelompok kelas menengah yang produktif terdorong untuk tinggal di luar kota, sehingga memperbesar ketimpangan sosial baik di pusat kota maupun di daerah sekitarnya. Selain itu, ruang terbuka semakin berkurang, sementara infrastruktur tidak mampu mengimbangi laju ekspansi kota, yang akhirnya membuat kualitas pelayanan publik menurun drastis. Ironisnya, warga kota dan para pelaju harus menanggung biaya hidup yang terus meningkat tanpa diimbangi oleh perbaikan layanan publik yang memadai. (Firman, 2009).

Transit Oriented Development (TOD) adalah sebuah pendekatan perencanaan tata ruang yang mengintegrasikan transportasi publik dengan pengembangan kawasan di sekitarnya, yang bertujuan untuk menciptakan lingkungan kota yang lebih efisien, ramah lingkungan, dan nyaman bagi pejalan kaki. *Transit Oriented Development* (TOD) biasanya diterapkan di sekitar stasiun transportasi publik seperti MRT, LRT, atau *bus rapid transit* (BRT) dengan mengembangkan kawasan campuran (*mixed-use development*) yang mencakup perumahan, komersial, dan area perkantoran. Tujuannya adalah untuk mengurangi ketergantungan pada kendaraan pribadi dan meningkatkan penggunaan transportasi umum, yang pada akhirnya dapat membantu mengurangi kemacetan lalu lintas dan polusi udara (Cervero et al., 2004).

Pada umumnya, radius ideal kawasan *Transit Oriented Development* (TOD) adalah sekitar 400 hingga 800 meter dari stasiun transportasi, atau setara dengan jarak yang bisa ditempuh dalam waktu 5-10 menit berjalan kaki. Hal ini bertujuan untuk mendorong lebih banyak orang menggunakan transportasi publik karena kemudahan akses dan kenyamanan. *Transit Oriented Development* (TOD) juga didesain agar lingkungan sekitar ramah bagi pejalan kaki dan pesepeda, dengan fasilitas infrastruktur yang mendukung, seperti trotoar lebar, jalur sepeda, serta ruang terbuka publik yang memadai (Dittmar & Ohland, 2004).

Selain itu, *Transit Oriented Development* (TOD) sering kali menekankan pada kepadatan bangunan yang lebih tinggi di sekitar stasiun transportasi, dengan tujuan untuk memaksimalkan pemanfaatan lahan dan meningkatkan jumlah pengguna transportasi umum. Konsep ini juga mendorong adanya pengurangan penggunaan

lahan untuk parkir, dan sebagai gantinya mendorong terciptanya ruang yang lebih efisien untuk penggunaan lain, seperti ruang publik atau fasilitas komersial (Suzuki et al., 2013).

Manfaat dari *Transit Oriented Development* (TOD) sangat luas dan berdampak positif terhadap lingkungan perkotaan. Salah satu manfaat utamanya adalah peningkatan mobilitas. Dengan mengintegrasikan transportasi publik dan perencanaan tata ruang, *Transit Oriented Development* (TOD) memungkinkan akses yang lebih mudah dan cepat ke berbagai layanan kota serta tempat kerja. Ini dapat mengurangi waktu tempuh perjalanan, mengoptimalkan penggunaan ruang, serta mengurangi kemacetan lalu lintas yang sering menjadi masalah di kota-kota besar (Cervero et al., 2004). Selain itu, *Transit Oriented Development* (TOD) berkontribusi pada pengurangan emisi gas rumah kaca dan dampak lingkungan, karena mendorong penggunaan moda transportasi yang lebih ramah lingkungan seperti kereta api, bus, dan sepeda, serta meminimalkan penggunaan kendaraan pribadi (Dittmar & Ohland, 2004).

Dari sisi ekonomi, *Transit Oriented Development* (TOD) meningkatkan efisiensi ekonomi dengan meningkatkan nilai properti dan lahan di sekitar kawasan transportasi publik. Dengan berkembangnya pusat-pusat bisnis dan komersial di sekitar stasiun transportasi, *Transit Oriented Development* (TOD) menciptakan peluang ekonomi baru dan mempercepat pertumbuhan kawasan tersebut. Lebih jauh lagi, *Transit Oriented Development* (TOD) juga meningkatkan kualitas hidup warga kota dengan menciptakan lingkungan yang ramah pejalan kaki, menyediakan akses yang dekat ke berbagai fasilitas seperti perumahan, perkantoran, dan ritel

dalam satu kawasan. Hal ini memungkinkan orang untuk beraktivitas sehari-hari tanpa harus melakukan perjalanan jauh, yang pada akhirnya membantu menciptakan pola hidup yang lebih sehat dan seimbang (Suzuki et al., 2013).

Implementasi *Transit Oriented Development* (TOD) telah sukses di beberapa negara. Di Singapura, konsep ini diterapkan dengan sangat efektif. Sistem MRT (*Mass Rapid Transit*) diintegrasikan dengan kawasan perumahan, komersial, dan bisnis, memungkinkan warganya untuk mengakses transportasi publik dengan mudah. Integrasi ini membuat Singapura menjadi salah satu contoh kota yang berhasil mengurangi ketergantungan pada mobil pribadi dan memaksimalkan penggunaan transportasi umum (Suzuki et al., 2013). Sementara itu, di Jepang, terutama di kota-kota seperti Tokyo dan Osaka, prinsip *Transit Oriented Development* (TOD) telah lama diterapkan. Jaringan kereta api yang sangat maju dan terintegrasi dengan pusat perbelanjaan dan bisnis memungkinkan kawasan-kawasan di sekitar stasiun kereta tumbuh menjadi pusat ekonomi dan sosial (Cervero et al., 2004). Di Amerika Serikat, meskipun lebih lambat, beberapa kota seperti Portland dan Arlington telah mulai mengadopsi *Transit Oriented Development* (TOD), dengan hasil yang positif dalam mengurangi kemacetan lalu lintas dan menciptakan lingkungan yang lebih ramah pejalan kaki (Dittmar & Ohland, 2004).

Melihat berbagai manfaat dan penerapan *Transit Oriented Development* (TOD) di sejumlah negara, sudah saatnya Jakarta mengubah arah pembangunannya. Pendekatan yang selama ini berfokus pada kendaraan pribadi, terutama mobil, perlu dialihkan menjadi lebih ramah bagi pejalan kaki dan mengutamakan transportasi

umum massal (Bappenas, 2020). Transformasi ini tidak cukup hanya dengan menyediakan sistem transportasi massal yang memadai, tetapi juga harus mencakup pengembangan kota yang mendukung kenyamanan dan kemudahan bagi warganya. Hal ini mencakup penataan wilayah, pengelolaan arus penumpang, serta integrasi antarmoda transportasi (Darmawan, 2021). Seiring dengan meningkatnya jumlah kendaraan pribadi dan keterbatasan infrastruktur yang ada, kota ini mengalami kemacetan parah yang mempengaruhi produktivitas dan kualitas hidup penduduknya (Kemenhub, 2020). Fragmentasi moda transportasi di Jakarta semakin memperparah masalah ini. Berbagai moda transportasi, seperti bus, angkot, MRT, LRT, dan kendaraan pribadi, beroperasi tanpa integrasi yang memadai, yang menyulitkan perpindahan antar moda. Pengguna transportasi umum sering kali dihadapkan pada rute yang tidak terhubung dengan baik, waktu tunggu yang lama, dan jarak yang jauh antar moda, yang mengurangi daya tarik transportasi umum dan mendorong penggunaan kendaraan pribadi.

Sebagai tanggapan atas masalah ini, konsep *Transit Oriented Development* (TOD) diperkenalkan sebagai solusi. *Transit Oriented Development* (TOD) merupakan pendekatan perencanaan perkotaan yang mengintegrasikan transportasi umum dengan pengembangan kawasan sekitarnya, yang dirancang untuk mendorong mobilitas yang lebih efisien, ramah lingkungan, dan berkelanjutan (Husna, 2022). Dengan mengembangkan kawasan dengan kepadatan tinggi di sekitar stasiun transportasi umum, *Transit Oriented Development* (TOD) bertujuan menciptakan lingkungan yang lebih ramah bagi pejalan kaki dan mendorong penggunaan transportasi umum sebagai alternatif utama dibandingkan kendaraan

pribadi. Selain itu, *Transit Oriented Development* (TOD) memastikan bahwa kawasan yang dikembangkan memiliki akses mudah ke fasilitas publik penting seperti sekolah, pusat kesehatan, dan pusat perbelanjaan, sehingga memudahkan warga untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari tanpa bergantung pada kendaraan pribadi. Selain meningkatkan aksesibilitas dan kenyamanan, *Transit Oriented Development* (TOD) juga diharapkan dapat mengurangi emisi karbon dan dampak lingkungan lainnya yang dihasilkan oleh kemacetan dan penggunaan kendaraan pribadi (Sari, 2022).

Untuk mewujudkan konsep *Transit Oriented Development* (TOD) di Jakarta, keterlibatan berbagai aktor sangatlah penting. PT MRT Jakarta merupakan salah satu aktor kunci yang bertanggung jawab dalam merencanakan, mengembangkan, dan mengoperasikan sistem MRT sebagai tulang punggung transportasi umum Jakarta. Mereka juga berperan dalam merancang infrastruktur pendukung, seperti jalur pedestrian, halte bus, dan fasilitas parkir sepeda di sekitar stasiun MRT, untuk memastikan kelancaran integrasi dengan moda transportasi lainnya. Pemerintah Daerah DKI Jakarta juga memainkan peran vital dalam perumusan kebijakan, regulasi, dan perencanaan tata ruang yang mendukung pengembangan kawasan *Transit Oriented Development* (TOD). Mereka bertanggung jawab atas pengaturan zonasi dan pengembangan infrastruktur, serta memastikan bahwa proyek *Transit Oriented Development* (TOD) sejalan dengan visi pembangunan jangka panjang kota. Sementara itu, pengembang swasta memiliki peran penting dalam berinvestasi dan membangun properti komersial, hunian, dan fasilitas publik di sekitar stasiun transportasi. Mereka bertanggung jawab untuk merancang dan membangun

properti yang sesuai dengan prinsip *Transit Oriented Development* (TOD), serta bekerja sama dengan pemerintah dan PT MRT untuk memastikan integrasi yang baik antara pembangunan properti dan infrastruktur transportasi.

Tabel 1. 1 Aktor Transit Oriented Development

Aktor	Peran	Tugas Pokok dan Fungsi
Pemerintah Provinsi DKI Jakarta (BPBUMD DKI Jakarta)	Perencana, Pengawas, Pembina dan pengatur kebijakan	Menyusun kebijakan dan regulasi tata ruang serta transportasi , & sebagai pengawas serta pembina dari PT.MRT Jakarta dalam melaksanakan mandat yang diberikan.
Dinas Perhubungan DKI Jakarta	Pengelola transportasi umum, dan BMD	Meningkatkan integrasi moda transportasi dan efisiensi sistem transportasi.
PT. MRT Jakarta	Operator utama TOD Kawasan Blok M	Meningkatkan kapasitas dan kualitas integrasi layanan transportasi umum dan mengelola Kawasan TOD
Dinas Tata Ruang DKI Jakarta	Perencanaan penggunaan lahan	Mengatur zonasi dan tata ruang untuk mendukung TOD.
Perusahaan Sektor swasta (Investor Swasta)	Investor dan pengelola kawasan komersial di sekitar kawasan TOD	Meningkatkan nilai properti dan keuntungan dari pengembangan kawasan. Berperan dalam pembangunan fasilitas komersial dan hunian di sekitar stasiun MRT. Mereka bekerja sama dengan PT MRT Jakarta untuk memastikan bahwa proyek mereka sesuai dengan rencana TOD
Akademis dan Peneliti	Penyedia pengetahuan dan analisis	Mengembangkan teori dan praktik terbaik dalam perencanaan kota dan transportasi. Melakukan studi dan analisis mengenai kesiapan

		kawasan untuk menjadi TOD serta faktor-faktor yang memengaruhi keberhasilan implementasinya. Hasil penelitian ini dapat membantu pemerintah dan pengembang dalam merencanakan proyek yang lebih efektif
Masyarakat	Pengguna transportasi umum dan penghuni kawasan TOD	Masyarakat setempat berperan penting dalam memberikan masukan dan umpan balik mengenai pengembangan kawasan TOD. Partisipasi publik dianggap krusial untuk memastikan bahwa proyek memenuhi kebutuhan masyarakat.

Meskipun konsep *Transit Oriented Development* (TOD) menawarkan banyak keuntungan, terdapat berbagai masalah yang mendorong pengembangan integrasi moda transportasi ini. Salah satu masalah utama adalah kemacetan lalu lintas yang semakin parah, yang mengakibatkan waktu tempuh yang panjang dan biaya perjalanan yang tinggi. Selain itu, sistem transportasi di Jakarta sangat terfragmentasi, dengan moda transportasi yang tidak terhubung secara efektif. Hal ini menyebabkan ketidaknyamanan bagi pengguna transportasi umum dan mengurangi minat masyarakat untuk beralih dari kendaraan pribadi. Ketergantungan yang tinggi pada kendaraan pribadi juga memperburuk kemacetan, meningkatkan emisi karbon, dan menyebabkan kualitas udara yang buruk. Di samping itu, Jakarta juga menghadapi keterbatasan lahan, terutama di pusat kota,

yang menyulitkan pengembangan kawasan *Transit Oriented Development* (TOD) secara luas.

Namun, pelaksanaan proyek *Transit Oriented Development* (TOD) di Jakarta tidak lepas dari berbagai tantangan. Beberapa tantangan yang terjadi yaitu seperti, kurangnya sinkronisasi antar aktor dalam penerapan *Transit Oriented Development* (TOD), salah satu tantangan terbesar adalah adanya perbedaan kepentingan antara aktor-aktor yang terlibat. Pemerintah DKI Jakarta, PT MRT Jakarta, pengembang swasta, dan masyarakat lokal memiliki agenda yang berbeda dalam memajukan proyek *Transit Oriented Development* (TOD) di Blok M (Asmaaysi, 2023). Pemerintah lebih fokus pada perencanaan tata ruang dan pengembangan sistem transportasi massal yang ramah lingkungan, sementara pengembang swasta cenderung memprioritaskan keuntungan finansial melalui proyek komersial dan properti. Kurangnya komunikasi dan koordinasi antar aktor ini menyebabkan perencanaan dan pelaksanaan proyek *Transit Oriented Development* (TOD) tidak berjalan optimal, menghambat terciptanya kawasan yang benar-benar terintegrasi dan berorientasi pada transportasi publik (Linggar, 2020).

Keterlibatan masyarakat sangat penting untuk memastikan bahwa pembangunan yang dilakukan sesuai dengan kebutuhan dan harapan warga setempat. Namun, dalam banyak kasus, masyarakat sering kali hanya dilibatkan pada tahap akhir, sehingga aspirasi mereka tidak sepenuhnya terakomodasi. Kurangnya keterlibatan aktif ini dapat mengakibatkan kurangnya dukungan masyarakat terhadap proyek *Transit Oriented Development* (TOD) yang dirancang, sehingga memperlambat implementasi dan memunculkan potensi konflik

(Togar,2024). Tanpa partisipasi aktif dari warga setempat, proyek *Transit Oriented Development* (TOD) berisiko tidak memenuhi kebutuhan masyarakat, yang dapat menghambat penerimaan dan keberhasilan proyek (Giffary et al, 2022).

Masyarakat lokal juga memiliki peran signifikan dalam memastikan bahwa proyek *Transit Oriented Development* (TOD) benar-benar memenuhi kebutuhan warga setempat. Keterlibatan masyarakat melalui partisipasi aktif dalam forum publik dan konsultasi perencanaan dapat membantu mengidentifikasi masalah, aspirasi, dan kebutuhan yang mungkin tidak terpenuhi oleh pengembang atau pemerintah. Selain itu, lembaga non-pemerintah (NGO) dapat berperan sebagai advokat kebijakan transportasi yang berkelanjutan, serta menjembatani komunikasi antara masyarakat, pemerintah, dan sektor swasta. Mereka dapat memberikan masukan kebijakan yang mendorong penggunaan transportasi umum dan mempromosikan pentingnya sistem transportasi yang ramah lingkungan.

Kurangnya dukungan kebijakan yang holistik meskipun konsep *Transit Oriented Development* (TOD) telah diperkenalkan sebagai strategi pengembangan kawasan yang ramah transportasi publik, implementasinya sering kali terbentur oleh kurangnya kebijakan yang mendukung secara menyeluruh. Kebijakan yang ada terkadang tidak memiliki instrumen pelaksanaan yang jelas, terutama terkait pengaturan zonasi, pengelolaan lahan, dan pembangunan fasilitas publik yang mendukung *Transit Oriented Development* (TOD). Hal ini menyebabkan ketidakpastian dalam pelaksanaan proyek dan menghambat perkembangan kawasan *Transit Oriented Development* (TOD) seperti Blok M. Dibutuhkan kebijakan yang lebih komprehensif, disertai dengan pendanaan yang memadai,

untuk mendukung pengembangan *Transit Oriented Development* (TOD) secara berkelanjutan (Astri Rosalin, 2021)

Berbagai penelitian sebelumnya telah mengidentifikasi tantangan utama dalam pelaksanaan *Transit Oriented Development* (TOD) di Jakarta, seperti perbedaan kepentingan antar aktor, kurangnya keterlibatan masyarakat, dan kebijakan yang belum mendukung secara menyeluruh, masalah-masalah tersebut tetap menjadi hambatan signifikan dalam keberhasilan proyek TOD. Penelitian terdahulu, seperti yang diungkapkan oleh Asmaaysi (2023) dan Linggar (2020), menyebutkan bahwa kurangnya sinkronisasi antar aktor dan ketidakseimbangan kepentingan menjadi kendala besar. Sementara itu, Togar (2024) dan Giffary et al. (2022) menunjukkan bahwa kurangnya partisipasi aktif masyarakat menyebabkan proyek TOD tidak sepenuhnya memenuhi kebutuhan warga, yang pada akhirnya dapat memperlambat implementasi dan meningkatkan potensi konflik. Selain itu, kebijakan yang tidak jelas dan tidak komprehensif dalam mendukung TOD juga menghambat kemajuan proyek, sebagaimana ditemukan dalam penelitian milik Prasetyo dan Wirawan (2021) yang melihat adanya tumpang tindih kebijakan antar *stakeholder*. Ketidakjelasan kebijakan ini juga ditemukan dalam penelitian Ihsan (2023) menciptakan kesulitan dalam pengelolaan akses transportasi dan integrasi antar moda.

Setiap wilayah memiliki dinamika kolaborasi yang unik, termasuk dalam hal siapa saja aktor yang terlibat, bagaimana pola komunikasinya, tingkat kepercayaan, komitmen, dan pemahaman bersama antar pihak. Maka dari itu, penting untuk menguji bagaimana proses kolaboratif ini berlangsung secara empiris di kawasan

Blok M, dan tidak cukup hanya merujuk pada temuan terdahulu. Permasalahan yang sudah diidentifikasi dalam penelitian sebelumnya justru menjadi dasar yang kuat untuk menguji seberapa efektif proses *Collaborative Governance* dalam konteks Blok M. Dengan menggunakan teori Ansell & Gash (2007), saya menganalisis indikator-indikator seperti *face-to-face dialogue*, *building trust*, *commitment to the process*, dan *shared understanding* untuk melihat apakah memang ketiga masalah tersebut muncul akibat gagalnya proses kolaborasi atau jika ada faktor-faktor lain yang turut mempengaruhi. Pendekatan ini memberikan pemahaman yang lebih mendalam mengenai dinamika kolaborasi yang terjadi di Blok M dan memberikan panduan untuk perbaikan strategi kolaboratif yang dapat diterapkan pada proyek TOD di masa depan.

Dalam konteks ini, pendekatan *Collaborative Governance* sangat penting diterapkan untuk memastikan kesuksesan proyek *Transit Oriented Development* (TOD). *Collaborative Governance* melibatkan semua pemangku kepentingan dalam proses pengambilan keputusan, termasuk pemerintah, sektor swasta, komunitas, dan NGO. Dengan melibatkan semua pihak dalam dialog yang terbuka dan transparan, *Collaborative Governance* memungkinkan terciptanya keputusan yang lebih inklusif dan komprehensif. Setiap aktor dapat berkontribusi dengan perspektif dan kepentingan mereka, serta mencari solusi bersama untuk mengatasi tantangan yang ada. Pendekatan ini juga mendorong partisipasi aktif dari masyarakat dan memperkuat kerjasama antara pemerintah dan sektor swasta, yang pada akhirnya dapat menciptakan sistem transportasi yang lebih efisien,

peningkatan produktivitas masyarakat, ekonomi yang berkelanjutan, dan ramah lingkungan di Jakarta.

1.2 Identifikasi Masalah

Adapun identifikasi masalah dalam penelitian ini, yakni:

1. Kurangnya sinkronisasi antar aktor dalam penerapan dan pelaksanaannya
2. Kurangnya dukungan kebijakan yang holistik
3. Keterlibatan masyarakat yang masih sangat minim

1.3 Perumusan Masalah

Berdasarkan pemaparan diatas maka rumusan masalah dalam hal ini yakni:

1. Bagaimana Proses *Collaborative Governance* diterapkan dalam *Transit Oriented Development* (TOD) di kawasan Blok M?

1.4 Tujuan Penelitian

Berdasarkan pemaparan diatas maka tujuan penelitiannya yakni:

1. Menganalisis Proses *Collaborative Governance* diterapkan dalam *Transit Oriented Development* di kawasan Blok M?

1.5 Kegunaan Penelitian

Manfaat atau kegunaan penelitian yaitu menjelaskan mengenai kegunaan hasil penelitian mencakup manfaatnya bagi berbagai pihak yang memiliki keterkaitan dengan permasalahan yang diteliti, seperti penulis sendiri, lembaga pendidikan, pembuat kebijakan, dan lainnya. Diharapkan penelitian ini dapat memberikan kontribusi pemikiran yang berarti dalam upaya menyelesaikan

persoalan yang berkaitan dengan topik atau tema utama penelitian. Secara teknis, penelitian ini bermanfaat untuk memperbaiki, mengembangkan, atau meningkatkan suatu kondisi tertentu berdasarkan temuan yang diperoleh, serta mencari solusi atas permasalahan yang teridentifikasi selama proses penelitian berlangsung. Berikut adalah dua kategorinya yakni:

1.5.1 Kegunaan Teoritis

1. Penelitian ini dapat memberikan kontribusi dalam pengembangan ilmu administrasi publik, khususnya terkait *Transit Oriented Development* meninjau dari proses *Collaborative Governance*
2. Penelitian ini dapat memperkaya studi tentang *Collaborative Governance* dengan mengkaji penerapan *Transit Oriented Development* (TOD)
3. Hasil penelitian ini dapat menambah literatur dan referensi bagi penelitian-penelitian selanjutnya yang membahas tentang kebijakan pelayanan.

1.5.2 Kegunaan Praktis

1. Bagi Peneliti

Penelitian ini bermanfaat sebagai landasan sekaligus bentuk penerapan dari pembelajaran yang diperoleh selama masa perkuliahan. Materi yang disusun dalam penelitian ini berasal dari topik-topik yang telah dipelajari, dan diharapkan dapat memperluas pengetahuan serta menambah pengalaman dalam melaksanakan penelitian secara langsung.

2. Bagi Instansi

Penelitian ini dapat memberikan pemahaman lebih mengenai pentingnya peran teknologi digital dalam mendukung peningkatan kualitas pelayanan publik yang optimal bagi masyarakat.

1.6 Kerangka Pemikiran Teoritis

1.6.1 Penelitian Terdahulu

Berdasarkan hasil penelusuran, peneliti menemukan sejumlah penelitian terdahulu yang memiliki relevansi dan dapat dijadikan sebagai acuan guna mendukung penelitian ini. Oleh karena itu, untuk memperluas kajian keilmuan yang sedang dikembangkan, peneliti mengacu pada penelitian-penelitian sebelumnya sebagai referensi dalam pelaksanaan penelitian ini. Adapun beberapa penelitian yang berhasil ditemukan antara lain sebagai berikut:

Tabel 1. 2 Penelitian Terdahulu

No.	Penelitian/Judul Penelitian	Tujuan Penelitian/Metode Penelitian	Hasil Penelitian
1.	Peneliti: Audrey Juliana, Aliff Amin Senopati, Lanny Diana Judul Penelitian: PENERAPAN KONSEP TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT (TOD) DI KAWASAN PLAZA INDONESIA, JAKARTA Journal of Architecture Innovation Vol. 5, No. 1, June 2021	Penelitian ini dilakukan dengan tujuan untuk menganalisa penerapan konsep TOD di kawasan Plaza Indonesia, sebagai salah satu pionir mixed use building di ibukota Jakarta yang merupakan kota terpadat di Indonesia. Penerapan konsep TOD yang baik di Plaza Indonesia	<i>Collaborative Governance</i> dalam melaksanakan program layanan transportasi integrasi jaklingko menunjukkan adanya kerjasama yang terjadi dalam perspektif collaborative governance yaitu kolaborasi antara pemerintah, swasta dan masyarakat guna memperbaiki kualitas sistem pelayanan transportasi umum di DKI Jakarta yang awalnya tidak terintegrasi dan terpisah-pisah yang

		sangatlah perlu untuk dimaksimalkan sehingga dapat menjadi inspirasi bagi kawasan lainnya di Jakarta. Pendekatan konsep TOD ini memiliki 3 kategori penilaian yaitu <i>Gold Standard</i>, <i>Silver Standard</i> dan <i>Bronze Standard</i>.	menghabiskan ongkos yang cukup banyak dan kurang menjangkau kebutuhan masyarakat. Maka dengan itu dibutuhkan suatu nama program JakLingko dengan konsep menghubungkan semua. Sehingga menambah minat masyarakat pengguna transportasi umum dan kemacetan berkurang. Hambatan yang dialami selama proses kolaborasi merupakan hambatan internal yaitu masalah komunikasi antar <i>stakeholder</i> dimana mereka memiliki kepentingan lain diluar kolaborasi ini adapun cara mengatasi dengan berkerja sesuai timeline lalu mencoba berkomunikasi dengan intens, membuat grup komunikasi dan memastikan kolaborasi berjalan sesuai dengan waktu yang ditentukan. Hambatan lain juga terdapat beberapa masalah yang menjadi hambatan seperti masalah kesepakatan tarif, penyamaan visi misi.
2.	Peneliti: Lailiyah Kodariyah, Irvan Arif Kurniawan, Fitria Firdiyani Judul Penelitian: KOLABORASI STAKEHOLDER DALAM MELAKSANAKAN PROGRAM LAYANAN TRANSPORTASI INTEGRASI JAKLINGKO DI PROVINSI DKI JAKARTA Jurnal Ilmiah Ilmu Administrasi (JIIA) Vol 12 No 01 Tahun: 1-9	Penelitian bertujuan menganalisis proses dan hambatan <i>collaborative governance</i> dalam pelaksanaan program pelayanan transportasi terintegrasi Jaklingko diprovinsi DKI Jakarta. Peneliti menggunakan teknik observasi, wawancara mendalam dan dokumentasi.	Hasil yang dicapai menunjukan hasil perbaikan untuk menjadikan output itu sesuai target dan timeline-nya. Namun adapun hambatan selama proses kolaborasi mungkin terkait komunikasi antar takholider karena mereka memiliki kepentingan lain diluar kolaborasi ini. Cara menyikapinya terus berusaha berkomunikasi

		Teknik analisis data yang digunakan adalah reduksi data, ata, penyajian data dan verifikasi data.	lebih intens membuat grup komunikasi agar kolaborasi terus berjalan sesuai dengan waktu yang ditentukan
3.	Peneliti: Maudhy Satyadharma,, Neni Susanti Judul Penelitian: <i>Collaborative Governance</i> dalam Penyelenggaraan Transportasi Sektor Darat di Provinsi Sulawesi Tenggara Volume 2 Nomor 1 Tahun 2024	Penelitian ini dilakukan untuk menganalisis penerapan <i>Collaborative Governance</i> dalam penyelenggaraan transportasi khususnya di sektor darat Provinsi Sulawesi Tenggara Penelitian ini menggunakan jenis penelitian dengan pendekatan kualitatif dan penelitian telah dilaksanakan dari Bulan Oktober-Desember 2023.	Hasil penelitian menyimpulkan dalam penyelenggaraan transportasi sektor darat di Provinsi Sulawesi Tenggara diawali oleh proses dialog tatap muka diantara para stakeholder, lalu akan melahirkan kepercayaan yang terbangun diantara para stakeholder. Selain itu akan terbangun komitmen pada proses kolaborasi yang dilahirkan dalam bentuk Kesepakatan bersama (MoU) diantara para stakeholder. Rangkaian itu lalu dilanjutkan oleh pemahaman bersama oleh instansi terkait serta akan menimbulkan dampak sementara yang diharapkan mampu mendorong aturan penyelenggaraan angkutan umum baik angkutan penumpang (AKDP) dan Angkutan Barang serta aturan berlalu lintas di jalan raya lebih dipatuhi sehingga akan tercipta transportasi yang aman, nyaman, selamat dan berkelanjutan di Provinsi Sulawesi Tenggara.
4.	Peneliti: Elisa Fitriyani, Didik Gunawan Suharto Judul Penelitian:	Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis proses dan efektivitas keberhasilan <i>Collaborative Governance</i> dalam layanan bas rapid	Pertama, proses dialog tatap muka merupakan awalan dalam menjalin kerjasama melalui dialog langsung antar stakeholder. Proses membangun kepercayaan dilakukan sejak awal dialog tatap muka yang bertujuan

	<i>Collaborative Governance</i> Dalam Layanan Bus Rapid Transit Di Kota Surakarta Tahun 2010-2019: Studi Tentang Kegagalan Kolaborasi Journal of Government and Politics (JGOP) Vol. 3 No. 1 Juli 2021 Hal. 66-82	transit di Kota Surakarta. Obyek penelitian adalah proses kolaborasi dalam layanan bus rapid transit di Kota Surakarta pada tahun 2010-2019. Penelitian ini dilakukan melalui pendekatan deskriptif kualitatif. Teknik pengumpulan data dengan wawancara mendalam dan sumber dokumentasi yang berasal dari dokumen yang relevan.	agar kolaborasi bisa terus menerus berjalan dengan baik. Komitmen terhadap proses ditunjukkan dalam bentuk dokumen Nota Kesepakatan Bersama dan pembentukan konsorsium PT. Bengawan Solo Trans. Upaya membangun kesepemahaman bersama dilaksanakan dalam bentuk pertensian rutin secara formal maupun non-formal. Proses kolaborasi kehilangan momentum pada fase outcome jangka menengah dikarenakan kerugian yang dialami Perum DAMRI, sehingga h dorongan siklus yang baik dalam membangun kepercayaan dan komitmen. Kedua, dalam hal keberhasilan kolaborasi, struktur jaringan sudah terbentuk secara formal. Terdapat kesepakatan dan kontrak tertulis. Komitmen terhadap tujuan mengalami pensadaran yang berujung pada keputusan kontrak kerjasama. Kepercayaan antar stakeholder meluntur akibat adanya wanprestasi dari stakeholder. Tata kelola akses terhadap kekuasaan, pembagian akuntabilitas/responsibilitas, serta berbagi informasi secara formal sudah dinyatakan dalam Nota Kesepakatan Bersama/Mol dan secara normatif sudah berjalan. Memastikan keberhasilan program ini, Dinas Perhubungan DKI
--	---	---	---

			Jakarta bekerja sama dengan moda transportasi umum dan perusahaan terkait. Melalui kerja sama ini, diharapkan minat masyarakat terhadap angkutan umum meningkat, mengurangi penggunaan kendaraan pribadi, sehingga mengurangi kemacetan lalu lintas dan meningkatkan kualitas udara di Jakarta
5.	Peneliti: Hanifa Aulia Rahma, Slamet Rosyadi, Guntur Gunarto, Simin <i>Collaborative Governance</i> in Management of the JakLingko Program (Case Study on Public Transportation Management in DKI Jakarta) Journal of Economics, Business and Management Studies Volume: 2. Nomor 1. 2004, pp 18-27 DOI:10.134b21.139	Penelitian ini menggunakan model tata kelola kolaboratif yang dikemukakan oleh Amell dan Gash, yang meliputi empat dimensi yaitu kondisi awal, desain kelembagaan, kepemimpinan fasilitatif dan proses kolaboratif. Metodologi penelitian ini adalah kualitatif-deskriptif.	Hasil penelitian menunjukkan bahwa tata kelola kolaboratif dalam mengelola Program Jaklingko di Jakarta cukup optimal tetapi belum sepenuhnya. pada dimensi kondisi awal, program ini telah dimulai dengan visi yang jelas untuk meningkatkan aksesibilitas transportasi umum dan mengurangi penggunaan kendaraan pribadi. Meskipun demikian, perlu diperhatikan untuk memperluas kolaborasi dengan moda transportasi yang diatur oleh pemerintah pusat guna memperkuat integrasi yang lebih komprehensif. Kedua, dalam aspek desain kelembagaan, telah terbentuk kerangka kerja yang jelas dan transparan, sesuai dengan amanah peraturan yang ada, serta tugas dan fungsi masing-masing pemangku kepentingan. telah ditetapkan dengan baik.

			Selanjutnya, pada dimensi kepemimpinan fasilitatif, pimpinan telah berperan aktif dalam memfasilitasi dialog dan mempertemukan berbagai kepentingan yang berbeda, yang mengarah pada kepercayaan dan komitmen bersama dalam mencapai tujuan. Terakhir, dalam proses kolaborasi, langkah-langkah yang dilakukan mencakup dialog tatap muka, pembangunan kepercayaan, komitmen terhadap proses, saling pengertian, dan pencapaian hasil sementara.
6.	Peneliti: Erik Hysing Judul Penelitian: <i>Designing Collaborative Governance</i> that is fit for purpose: theorising policy support and voluntary action for road safety in Sweden Journal of Public Policy (2022), 42, 201-223 doi: 10.1017/50143814X21000029X	Kolaborasi dimaksudkan untuk mendapatkan dukungan bagi pembuatan kebijakan publik, mendorong tindakan sukarela oleh para pemangku kepentingan, atau sesuatu yang lain, tata kelola kolaboratif harus memiliki arti yang sangat berbeda. Disesuaikan dengan tujuan kolaborasi.	Kelembagaan dalam tata kelola kolaboratif dan menunjukkan bagaimana dua jenis tujuan strategis – dukungan kebijakan dan tindakan sukarela – menentukan pilihan desain kelembagaan yang tepat. Hal ini menghasilkan wawasan penting yang berkontribusi untuk memahami keragaman kelembagaan dan faktor-faktor yang penting bagi keberhasilan atau kegagalan tata kelola kolaboratif, dan dapat membantu praktisi yang merancang forum kolaboratif dalam berbagai bidang kebijakan.
7.	Peneliti: ANDREW SWITZER, LEONIE JANSSEN-JANSEN & LUCA BERTOLINI Judul Penelitian: Inter-actor Trust in the Planning Process: The Case of Transit-oriented Development	Makalah ini bertujuan untuk mengeksplorasi peran kepercayaan dalam koordinasi dalam proses pembangunan yang berorientasi pada angkutan umum,	Kepercayaan sering kali diidentifikasi pada tingkat pribadi sebagai sesuatu yang dapat menjembatani perbedaan antara organisasi, tetapi dapat terhalang oleh sejarah ketidakpercayaan antara organisasi.

	Vol. 21, No. 8, 1153-1175, http://dx.doi.org/10.1080/09654313.2012.722940	berdasarkan penelitian literatur dan dua studi kasus empiris di wilayah Toronto di Kanada dan provinsi Zuid-Holland di Belanda. Penelitian ini menunjukkan bahwa dalam kedua konteks perencanaan, kepercayaan merupakan elemen penting dalam mencapai hasil yang suksesm dan menggunakan metode positif kualitatif.	Membangun kepercayaan antara pemangku kepentingan tampaknya bergantung pada komitmen untuk membangun hubungan yang baik sejak dini dan keterbukaan secara menyeluruh. Pelanggaran kepercayaan, selama tidak berakibat fatal bagi hubungan tersebut, dapat mengarah pada hubungan kepercayaan yang lebih kuat dalam jangka panjang. Namun, kepercayaan bukan hanya masalah individu atau organisasi: konteks kelembagaan yang lebih luas juga ditemukan telah menunjukkan berdampak pada kemampuan kepercayaan untuk berakar.
8.	Peneliti: Antonio Delgado-Baena and Antonio Sianes Judul Penelitian: Power Dynamics in <i>Collaborative Governance</i> Processes: A Case Study of a Disadvantaged Neighbourhood in Southern Spain Buildings 2024, 14, 1002. https://doi.org/10.3390/buildings14041002	Studi ini berfokus pada penilaian tata kelola kolaboratif dari perspektif dinamika kekuasaan di lingkungan yang kurang beruntung di Spanyol selatan: Las Palmeras. Meningkatnya urbanisasi global dalam beberapa dekade terakhir telah memperburuk masalah segregasi di dalam kota, sehingga menimbulkan tantangan besar dalam mencapai lingkungan perkotaan yang sehat untuk hidup berdampingan secara harmonis.	Tata kelola kolaboratif telah muncul sebagai strategi yang menonjol untuk mendemokratisasi implementasi kebijakan publik dalam konteks perkotaan. Namun, kemandirian tata kelola kolaboratif terhambat oleh dinamika hubungan kekuasaan, yang membatasi efektivitasnya. Tujuan dari studi ini adalah untuk memahami bagaimana dinamika ini memediasi proses kolaboratif dalam konteks regenerasi perkotaan, suatu area yang sejauh ini jarang dibahas. Melalui studi kasus dan sistematisasi pengalaman, studi ini mengusulkan rekomendasi strategis untuk mengelola dinamika ini

		Studi ii menerapkan metode kualitatif deskriptif.	dalam tata kelola kolaboratif. Wawasan yang diperoleh dari studi ini dapat menjadi dasar untuk mengatasi tantangan perkotaan dengan lebih baik, sehingga mendorong inklusivitas dan keberlanjutan yang lebih besar di wilayah perkotaan serta menawarkan garis besar yang valid untuk penelitian masa depan di bidang ini.
9.	Peneliti: Robert Hrelja & Tom Riye Judul Penelitian: Delivering Transit Oriented Development (TOD) in low to medium density contexts. Actor relationships and market conditions in smaller Swedish cities INTERNATIONAL JOURNAL OF SUSTAINABLE TRANSPORTATION 2024, VOL 18 NO 3, 236-248 https://doi.org/10.1080/15568318.2023.2285318	Tujuannya menganalisis hubungan aktor dalam perencanaan Pengembangan Berorientasi Transit (TOD) untuk lebih memahami prasyarat yang diperlukan bagi proses perencanaan untuk menghasilkan TOD dalam konteks kepadatan rendah, di pinggiran kota, atau kota-kota kecil. Secara empiris, analisis ini dibangun berdasarkan studi kasus komparatif proyek perencanaan TOD. Fokus dalam pekerjaan analitis adalah pada pemahaman bagaimana kondisi pasar dalam konteks kepadatan rendah memengaruhi kondisi untuk proyek perencanaan TOD, dan bagaimana hal ini	Kondisi pasar berdampak pada proses perencanaan, tetapi begitu dalam tahap perencanaan, kondisi untuk implementasi lebih bergantung pada kemampuan untuk menangani kepentingan yang bersaing dan kurang pada kondisi pasar. Dalam hal rekomendasi kebijakan, penting bagi para aktor untuk mengembangkan visi bersama tentang lingkungan binaan di lokasi yang dimaksud yang menyalurkan tindakan individu organisasi ke arah bersama. Kemampuan untuk mencapai visi bersama seperti itu untuk desain pertanyaan lokasi mungkin lebih penting di kota-kota kecil daripada dalam konteks TOD yang lebih umum di daerah perkotaan yang lebih padat. Ini karena semua pendukung perlu bekerja sama secara positif di lokasi seperti itu yang mungkin marginal dari sudut pandang pasar agar

		memengaruhi proses perencanaan. Metode penelitian yang diterapkan yakni metode kualitatif dengan pendekatan skip koreksinya .	pembangunan dapat terus berlanjut.
10.	Peneliti: Bruce E. Cain', Elisabeth R. Gerber, dan Iris Hui Judul Penelitian: Public Perceptions of <i>Collaborative Governance</i> in Transportation Policy sagepub.com/journals-permissions 10.1177/1065912920943954 DOI:	Tujuannya mengkaji tata kelola kolaboratif digunakan secara luas dan banyak dipelajari di Amerika Serikat, kita masih tahu sedikit tentang bagaimana masyarakat luas mengevaluasi keterlibatan formal pemangku kepentingan swasta dalam pengambilan keputusan kolaboratif. Kami meneliti pertanyaan ini dengan melakukan serangkaian eksperimen survei tentang fungsi, komposisi, dan kekuatan dewan transportasi regional yang diusulkan. Metode yang diterapkan yakni teknik kualitatif.	Hasil survei mengungkapkan bahwa meskipun responden kami umumnya lebih menyukai tata kelola kolaboratif (yaitu pejabat publik dengan pemangku kepentingan swasta) daripada pemerintahan kolaboratif (yaitu, hanya pejabat publik), hal itu sebagian besar disebabkan oleh keterlibatan warga negara swasta, bukan perwakilan kelompok pemangku kepentingan. Temuan ini konsisten dengan kerangka populis yang menganggap bahwa pengaruh kelompok kepentingan cenderung menghalangi atau mendistorsi keinginan mayoritas elektoral dan yang lebih menyukai mandat yang dibatasi secara fungsional dan kekuasaan terbatas untuk badan-badan pembuat keputusan yang tidak dipilih. Hal ini memiliki implikasi penting bagi desain dan penerimaan publik terhadap pengaturan pemerintahan kolaboratif di masa mendatang

Adapun persamaan maupun perbedaan dari penelitian terdahulu dengan penelitian sekarang, yakni:

1. Peneliti: Audrey Juliana, Aliff Amin Senopati, Lanny Diana

Judul Penelitian: PENERAPAN KONSEP TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT (TOD) DI KAWASAN PLAZA INDONESIA, JAKARTA

Korelasi dari penelitian ini terdapat penelitian penulis yakni sama-sama mengkaji tentang suatu hal pada bidang transportasi dengan konsep TOD atau Transit Orientasi Development dengan metode penelitian kualitatif. Adapun perbedaan antara penelitian ini dengan penelitian penulis yakni penelitian ini mempunyai contoh kasus pada kawasan plaza Indonesia di Jakarta sementara penelitian penulis lebih detail lagi yakni pada contoh kasus moda transportasi Jakarta kawasan Blok M dengan menggunakan konsep *Collaborative Governance*.

2. Peneliti: Lailiyah Kodariyah. Iryan Arif Kurniawan. Fitria Firdivani

Judul Penelitian: KOLABORASI STAKEHOLDER DALAM MELAKSANAKAN PROGRAM LAYANAN TRANSPORTASI INTEGRASI JAKLINGKO DI PROVINSI DKI JAKARTA

Korelasi antara penelitian ini dengan penelitian penulis yakni penelitian ini sama-sama mengkaji terkait Bagaimana meneliti program pada sektor moda transportasi di daerah Jakarta melalui landasan teori kolaborasi pada pemerintahan.

Sementara itu, perbedaannya yakni terletak pada objek contoh kasus yang diteliti, dimana pada penelitian ini lebih fokus terhadap program pelayanan Jaklingko sedangkan penelitian penulis yakni hanya pada pemuda transportasi secara umum di kawasan blok M Jakarta.

3. Peneliti: Maudhy Satyadharma, Neni Susanti

Judul Penelitian: *Collaborative Governance* dalam Penyelenggaraan Transportasi Sektor Darat di Provinsi Sulawesi Tenggara

Korelasi antara penelitian ini dengan penelitian penulis yakni sama-sama mengkaji terkait *Collaborative Governance* konteksnya pada sektor moda transportasi. Akan tetapi, perbedaannya penelitian-penulis menggunakan teknik TOD atau Transit Oriented Development tahapan penelitian ini tidak dan penelitian penulis mengkaji moda transportasi pada wilayah Jakarta sedangkan penelitian ini lebih fokus pada Provinsi Sulawesi Tenggara.

4. Peneliti: Elisa Fitriyani. Didik Gunawan Suharto

Judul Penelitian: *Collaborative Governance* Dalam Layanan Bus Rapid Transit Di Kota Surakarta Tahun 2010- 2019: Studi Tentang Kegagalan Kolaborasi

Korelasi antara penelitian ini dengan penelitian penulis yakni penulis sama-sama mengkaji terkait konsep *Collaborative Governance* dengan objek yakni moda transportasi pada sebuah kota dan sama-sama menggunakan metode penelitian kualitatif. Sementara itu perbedaan penelitiannya yakni pada penelitian ini sektor transportasinya lebih terfokus pada Bus Rapid Transit dan pelayanannya pada Kota Surakarta dengan durasi tahun 2010 hingga 2019, sementara penelitian penulis menggunakan konsep Transit Oriented Development dengan fokus moda transportasi secara universal bukan hanya pelayanan bus saja dan lokusnya yakni di wilayah Jakarta serta tidak dibatas pada periode tertentu.

5. Peneliti: Hanifa Aulia Rahma, Slamet Rosyadi, Guntur Gunarto, Simin

Judul Penelitian: *Collaborative Governance in Management of the JakLingko Program* (Case Study on Public Transportation Management in DKI Jakarta)

Korelasi antara penelitiannya dengan penelitian penulis yakni sama-sama mengkaji terkait *Collaborative Governance* di wilayah DKI Jakarta pada sektor transportasi. Perbedaannya yakni program yang menjadi objek penelitian ini adalah program JakLingko dan berusaha untuk menelusuri solusi berupa bukti atau inisiasi untuk mengatasi masalah dalam program tersebut Sedangkan penelitian penulis berusaha mengkaji moda transportasi secara keseluruhan dengan konsep Transit Oriented Development secara menyeluruh dan lebih fokus pada tujuan integrasi moda transportasi kawasan TOD pada Blok M dan faktor-faktor yang mempengaruhi prosesnya.

6. Peneliti: Erik Hysing

Judul Penelitian: *Designing Collaborative Governance that is fit for purpose: theorising policy support and voluntary action for road safety in Sweden*

Korelasi antara penelitian ini dengan penelitian penulis ya penuh sama-sama mengkaji terkait konsep *Collaborative Governance* sebagai teori utama yang fokus terhadap dukungan kebijakan publik oleh para stakeholders di dalamnya. Namun, perbedaannya adalah lokus yang digunakan pada penelitian ini yakni di negara Swedia, objek penelitian yang lebih kepada keamanan jalan sementara penelitian dari penulis lebih fokus terhadap model transportasi dengan konsep Transit Oriented Development dengan lokus di Jakarta, Indonesia.

7. Peneliti: Andrew Switzer, Leonie Janssen- Jansen & Luca Bertolini

Judul Penelitian: Inter-actor Trust in the Planning Process: The Case of Transit-oriented Development

Korelasi antara penelitian ini dengan penelitian penulis yakni sama-sama mengkaji terkait contoh kasus terkait Transit Oriented Development, sedangkan perbedaannya adalah penelitian ini lebih fokus mengkaji terkait kepercayaan para aktor kebijakan di dalam proses perencanaan pengembangan contoh kasusnya di Belanda, sementara penelitian dari penulis fokus terhadap kolaborasi pemerintah untuk meneliti moda transportasi di Jakarta.

8. Peneliti: Antonio Delgado-Baena and Antonio Sianes

Judul Penelitian: Power Dynamics in Collaborative Governance Processes: A Case Study of a Disadvantaged Neighbourhood in Southern Spain

Korelasi antara penelitian ini dengan penelitian kembali siap bersama-sama mengkaji terkait *Collaborative Governance* melalui sebuah contoh kasus pada suatu tempat namun perbedaannya yakni penelitian ini lebih fokus terhadap kolaborasi pemerintah yang ditunjang melalui perspektif dinamika kekuasaan masalah segregasi di dalam kota, sehingga menimbulkan tantangan besar dalam mencapai lingkungan perkotaan sedangkan penelitian dari penulis lebih fokus terhadap bagaimana faktor-faktor maupun pelaksanaan kebijakan integrasi moda transportasi di wilayah Jakarta akibat dari masalah kurangnya sinkronisasi serta minimnya integrasi transportasi.

9. Peneliti: Robert Hrelja & Tom Rive

Judul Penelitian: Delivering Transit Oriented Development (TOD) in low to medium density contexts. Actor relationships and market conditions in smaller Swedish cities

Korelasi antara penelitian ini dengan penelitian penulis yakni sama-sama mengkaji terkait persoalan transportasi pada suatu wilayah kota dengan konsep *Transit Oriented Development* sedangkan perbedaannya yakni penelitian ini lebih fokus terhadap permasalahan kondisi pasar serta hubungan dari para aktor kebijakan dengan locus penelitian di Swedia sedangkan penelitian penulis lebih fokus terhadap kebijakan modal transportasi yang berangkat dari masalah sinkronisasi serta minimnya integrasi dan kurangnya dukungan kebijakan publik dengan menggunakan teori *Collaborative Governance* di kota Jakarta lebih tepatnya kawasan Blok M.

10. Peneliti: Bruce E. Cain', Elisabeth R. Gerber, dan Iris Hui

Judul Penelitian: Public Perceptions of Collaborative Governance in Transportation Policy

Korelasi antara penelitian ini dengan penelitian penulis yang ini sama-sama mengkaji terkait *Collaborative Governance* dalam sektor kebijakan transportasi sehingga penulis dapat mengambil gambaran bagaimana kebijakan transportasi diteliti menggunakan *Collaborative Governance* namun perbedaannya yakni penelitian ini lebih fokus terhadap persoalan persepsi publik dengan lokus yang lebih luas yaitu negara Amerika, diantara penelitian penulis permasalahan serta konteksnya lebih mengerucut yakni pada persoalan moda transportasi di suatu

kawasan Blok M pada Kota Jakarta di mana lokasinya lebih sempit dan menggunakan konsep *Transit Oriented Development*.

1.6.2 Administrasi Publik

Administrasi publik melibatkan pengorganisasian dan koordinasi sumber daya serta personel publik untuk merumuskan, melaksanakan, dan mengawasi keputusan terkait kebijakan publik (Keban 2014:3). Hal ini menunjukkan bahwa administrasi publik menggabungkan elemen seni dan ilmu yang berfokus pada pengelolaan urusan publik serta pelaksanaan tugas-tugas yang telah ditetapkan. Menurut McCurdy (1986), administrasi publik merupakan bagian dari proses politik dan berfungsi sebagai metode yang digunakan oleh pemerintah suatu negara, sehingga dianggap sebagai pendekatan utama dalam menjalankan berbagai fungsi negara. Dengan demikian, administrasi publik mencakup aspek manajerial dan politik. George J. Gordon (Inu Kencana 2006:25) mendefinisikan administrasi publik sebagai proses menyeluruh yang dilakukan oleh organisasi maupun individu terkait pemerintah, termasuk pelaksanaan hukum dan peraturan yang ditetapkan oleh lembaga eksekutif dan yudikatif.

Ilmu administrasi publik memiliki cakupan yang sangat luas, sehingga sejumlah ahli, seperti Robert Presthus, menyatakan bahwa bidang studi ini lebih menyeluruh dibandingkan dengan ilmu sosial lainnya. Berdasarkan berbagai definisi dari para ahli, dapat disimpulkan bahwa administrasi publik berkembang dari dua sudut pandang yang berbeda. Pandangan pertama melihat administrasi publik sebagai kegiatan yang dilakukan oleh pemerintah, khususnya lembaga eksekutif. Misalnya, M. E. Dimock mengutip W. F. Willoughby yang menyatakan

bahwa "Tugas administrasi adalah menjalankan hukum yang telah ditetapkan oleh legislatif dan diinterpretasikan oleh yudikatif."

Pernyataan tersebut menekankan bahwa administrasi publik hanya berfokus pada pelaksanaan hukum yang disahkan oleh DPR, dan secara lebih luas dimaknai sebagai "Administrasi publik sebagai disiplin ilmu terutama berkaitan dengan alat untuk menjalankan nilai-nilai politik." Sementara itu, pandangan kedua memandang administrasi publik secara lebih komprehensif, yaitu mencakup seluruh kegiatan yang dilakukan oleh tiga cabang pemerintahan — legislatif, eksekutif, dan yudikatif — yang bertujuan memberikan pelayanan kepada masyarakat. Dalam konteks ini, J. M. Pfiffner menyatakan bahwa "Administrasi publik adalah koordinasi dari upaya kolektif dalam melaksanakan kebijakan publik" (Dimock, 1964).

1.6.3 Paradigma Administrasi Publik

Dalam administrasi publik, terdapat beberapa evolusi paradigma yang mencerminkan perubahan dalam cara pandang terhadap peran pemerintah, interaksi dengan masyarakat, dan pendekatan dalam penyediaan layanan publik:

Paradigma pertama, yang berlangsung antara tahun 1900 hingga 1926, dikenal sebagai Paradigma Dikotomi antara Politik dan Administrasi. Dalam tahap ini, tokoh seperti Frank J. Goodnow dan Leonard D. White memiliki peran penting. Goodnow menyatakan bahwa politik seharusnya berfokus pada pembuatan kebijakan sebagai wujud kehendak rakyat, sementara administrasi bertugas melaksanakan dan menerapkan kebijakan tersebut. Pandangan ini dituangkan dalam karyanya *Politics and Administration* pada tahun 1900. Namun, paradigma

ini hanya menitikberatkan pada aspek locus atau birokrasi pemerintahan, tanpa memberikan perhatian mendalam pada metode atau pendekatan (focus) dalam studi administrasi publik.

Paradigma kedua, yang berkembang dari tahun 1927 hingga 1937, disebut sebagai Paradigma Prinsip-Prinsip Administrasi. Pada masa ini, tokoh-tokoh seperti Willoughby, Gullick, dan Urwick, bersama dengan pemikir manajemen klasik seperti Fayol dan Taylor, memperkenalkan bahwa prinsip-prinsip administrasi menjadi inti dari ilmu administrasi publik. Konsep seperti PODSCORB (Planning, Organizing, Staffing, Directing, Coordinating, Reporting, dan Budgeting) dianggap sebagai prinsip yang universal dan dapat diterapkan tanpa batasan waktu maupun tempat. Oleh karena itu, paradigma ini lebih menekankan pada aspek focus daripada locus.

Paradigma ketiga, yang berkembang antara tahun 1950 hingga 1970, memposisikan administrasi publik sebagai bagian dari ilmu politik. Dalam konteks ini, Herbert Simon menyatakan bahwa administrasi publik tidak bebas nilai dan tidak bersifat universal. Ia mengkritik prinsip-prinsip yang diperkenalkan sebelumnya karena dianggap tidak konsisten dan tidak dapat diterapkan secara umum. John Gaus menambahkan bahwa teori administrasi publik merupakan bagian dari teori politik. Paradigma ini menjadikan administrasi publik sebagai cabang dari ilmu politik, dengan fokus pada birokrasi pemerintahan, namun masih menghadapi ketidakjelasan dalam prinsip-prinsip dasarnya, sehingga memunculkan krisis identitas dalam disiplin ilmu ini.

Paradigma keempat, yang berlangsung antara tahun 1956 hingga 1970, memandang administrasi publik sebagai bagian dari ilmu administrasi. Pada tahap ini, prinsip-prinsip manajemen dari paradigma sebelumnya dikembangkan secara ilmiah. Fokus utama bergeser ke perilaku organisasi, analisis manajerial, dan pemanfaatan teknologi modern seperti metode kualitatif, sistem analisis, dan riset operasi. Dua arah berkembang dari paradigma ini: satu menekankan pengembangan ilmu administrasi murni yang dipengaruhi oleh psikologi sosial, dan yang lain mengarah pada kebijakan publik. Keduanya dianggap relevan baik dalam dunia bisnis maupun administrasi publik, namun menjadikan batasan locus dalam paradigma ini menjadi kurang jelas.

Paradigma kelima, yang dimulai sejak tahun 1970 hingga saat ini, mendefinisikan administrasi publik sebagai suatu disiplin ilmu tersendiri. Dalam paradigma ini, terdapat kejelasan antara focus dan locus. Fokus administrasi publik meliputi teori organisasi, teori manajemen, serta kajian kebijakan publik, sedangkan locus-nya berorientasi pada permasalahan dan kepentingan publik secara langsung.

Paradigma terakhir adalah Paradigma Governance. Paradigma ini menekankan pada sistem nilai, kebijakan, serta struktur kelembagaan yang digunakan dalam mengelola urusan ekonomi, sosial, dan politik melalui kerja sama antara pemerintah, masyarakat, dan sektor swasta. Dalam pendekatan ini, mekanisme yang memungkinkan warga dan kelompok masyarakat untuk menyampaikan aspirasi, menyelesaikan konflik, serta menjalankan hak dan kewajibannya menjadi hal yang sangat utama.

Dari semua paradigma yang telah dibahas, paradigma governance memiliki keterkaitan yang kuat dengan penelitian ini. Paradigma governance menekankan interaksi antara masyarakat, pemerintah, dan sektor swasta dalam pengelolaan urusan ekonomi, sosial, dan politik. Fokus utama dari paradigma ini adalah pada kolaborasi, yang sangat relevan dalam konteks *Transit Oriented Development* (TOD) di kawasan Blok M.

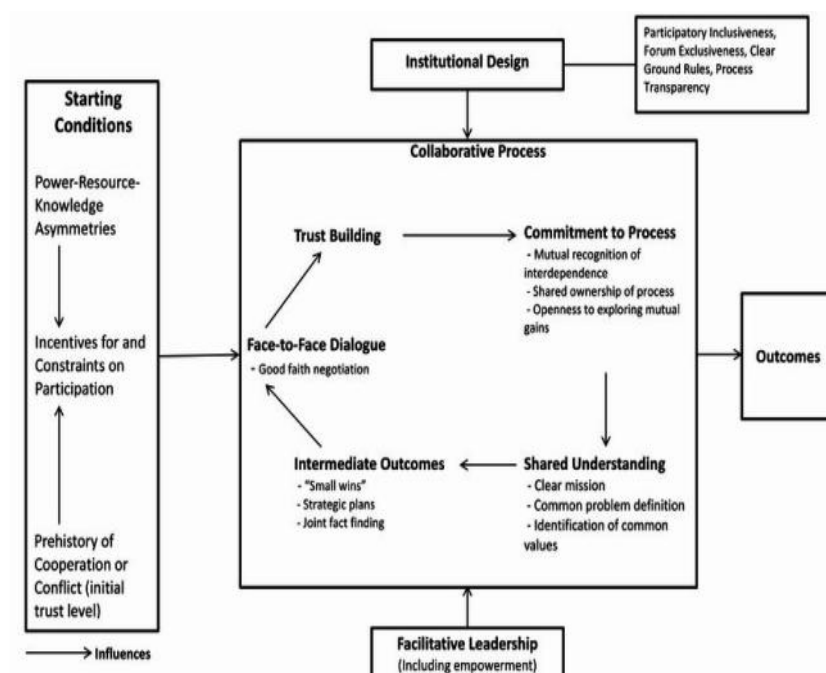
Salah satu aspek penting dari paradigma ini adalah bagaimana berbagai pihak dapat bekerja sama untuk merumuskan dan melaksanakan kebijakan yang mendukung pengembangan berbasis transit. Dalam penelitian ini, kolaborasi antara pemerintah, pengembang, dan masyarakat lokal sangat penting untuk memastikan keberhasilan *Transit Oriented Development* (TOD).

Lokus dari penelitian ini juga sejalan dengan konsep dalam paradigma governance, yang berfokus pada masalah-masalah publik dan kepentingan masyarakat. Di kawasan Blok M, penelitian ini akan mengeksplorasi bagaimana proses collaborative governance dapat mempengaruhi implementasi kebijakan *Transit Oriented Development* (TOD), serta bagaimana kepentingan masyarakat dapat diakomodasi dalam proses tersebut. Dengan demikian, paradigma governance memberikan kerangka yang relevan untuk menganalisis dinamika kolaboratif dalam pengembangan *Transit Oriented Development* (TOD) di kawasan ini.

1.6.4 Collaborative Governance

Teori *Collaborative Governance* merupakan pendekatan yang semakin relevan dalam konteks pengelolaan kebijakan publik yang melibatkan banyak

pihak, terutama dalam menghadapi masalah yang kompleks dan dinamis. Ansell dan Gash (2007) menjelaskan bahwa kolaborasi ini melibatkan proses pengambilan keputusan yang bersifat kolektif, di mana aktor dari sektor publik dan non-publik bekerja sama untuk mencapai tujuan bersama. Dalam konteks ini, keberhasilan kolaborasi sangat bergantung pada beberapa elemen kunci, seperti dialog yang terbuka, kepercayaan antara para pemangku kepentingan, dan komitmen bersama untuk mencapai hasil yang saling menguntungkan. Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan teori *Collaborative Governance* dari Ansell & Gash (2007) digunakan sebagai landasan teori yang menjadi faktor utama yang menjadi kunci keberhasilannya *Collaborative Governance*.



Sumber: Ansell and Gash (dalam Tilano & Suwitri, 2019)

1. Dialog Tatap Muka

Semua proses kolaborasi dibentuk dari dialog tatap muka secara langsung antara berbagai pihak yang terlibat. Dialog tatap muka sangat penting

untuk menemukan peluang dan keuntungan bersama. Dialog tatap muka ini bukan hanya sekedar negosiasi biasa, melainkan dapat meningkatkan komunikasi serta mengurangi konflik dan kurangnya rasa saling menghormati antar pihak-pihak yang terlibat. Dengan demikian, pihak-pihak tersebut dapat bekerja sama untuk kepentingan bersama.

2. Membangun Kepercayaan

Kolaborasi bukan hanya sekedar tentang negosiasi antar para pemangku kepentingan, tetapi juga melibatkan usaha untuk saling membangun kepercayaan di antara mereka. Membangun kepercayaan harus dimulai sejak awal kolaborasi dilakukan. Hal ini dilakukan untuk mencegah munculnya egosentrisme antar pihak-pihak yang terlibat. Oleh dari itu membangun kepercayaan ini sangat membutuhkan kehadiran pemimpin yang memahami betapa pentingnya kolaborasi.

3. Komitmen Terhadap Proses

Komitmen dalam proses kolaborasi tentunya memiliki keterkaitan yang erat. Komitmen adalah dorongan untuk terlibat atau berpartisipasi dalam kolaborasi. Setiap pihak yang terlibat harus mempunyai komitmen yang kuat untuk mengurangi risiko proses kolaborasi. Komitmen merupakan tanggung jawab dari setiap pemangku kepentingan agar memandang hubungan yang dijalankan sebagai sesuatu yang baru dan harus diperkuat dan dikembangkan.

4. Pemahaman Bersama

Pada tahap yang sama dalam proses kolaborasi, seluruh pemangku kepentingan harus memiliki pemahaman yang sama tentang tujuan yang dapat dicapai melalui kerja sama. Pemahaman yang sama ini mencakup memiliki visi bersama, misi bersama, tujuan bersama, ideologi yang sama, objektivitas umum dan lain sebagainya. Berbagi pemahaman ini dapat memengaruhi tercapainya kesepakatan bersama dalam menafsirkan dan memahami suatu isu.

1.6.5 *Transit Oriented Development (TOD)*

Transit Oriented Development (TOD) adalah konsep perencanaan kota yang berfokus pada pengembangan area di sekitar stasiun transportasi umum untuk mengurangi ketergantungan pada kendaraan pribadi dan meningkatkan aksesibilitas. Menurut Calthrope (2004), *Transit Oriented Development (TOD)* didefinisikan sebagai "pengembangan dengan kepadatan sedang hingga tinggi yang terletak dalam jarak mudah dijangkau dari titik transit utama, umumnya dengan campuran penggunaan lahan residensial, pekerjaan, dan belanja".

Transit Oriented Development (TOD) merupakan upaya penataan ulang pembangunan kota dengan mengoptimalkan penggunaan lahan campuran yang saling terintegrasi serta mendukung gaya hidup sehat, seperti berjalan kaki dan bersepeda. Pendekatan ini berfokus pada pengembangan fasilitas transportasi massal perkotaan. Konsep TOD banyak diterapkan dalam bentuk pembangunan terpadu yang menggabungkan stasiun kereta api dan bus rapid transit sebagai sarana transportasi massal bagi para komuter (Ayuningtias, 2019).

Transit Oriented Development (TOD) adalah pendekatan perencanaan perkotaan yang bertujuan untuk mengintegrasikan transportasi umum dengan pengembangan kawasan. Salah satu prinsip utama *Transit Oriented Development* (TOD) adalah kepadatan yang tinggi, yang mendorong pembangunan di sekitar stasiun transportasi untuk meningkatkan jumlah pengguna transportasi umum dan mengurangi ketergantungan pada kendaraan pribadi. Menurut Cervero (2004), kepadatan yang tinggi sangat penting untuk mendukung sistem transportasi umum yang efisien. Selain itu, aksesibilitas yang baik juga menjadi prinsip penting, di mana kawasan *Transit Oriented Development* (TOD) harus memiliki akses yang mudah dan nyaman ke stasiun transportasi. Dittmar dan Ohland (2004) menekankan bahwa aksesibilitas yang baik mendorong masyarakat untuk menggunakan transportasi umum.

Prinsip lain yang krusial adalah penggunaan lahan campuran, yang mengintegrasikan berbagai fungsi seperti perumahan, komersial, dan fasilitas publik dalam satu kawasan. Hal ini menciptakan lingkungan yang dinamis dan mendukung kehidupan sehari-hari tanpa ketergantungan pada mobil. Jacobs (1961) berargumen bahwa penggunaan lahan campuran meningkatkan interaksi sosial dan mengurangi jarak perjalanan. Selain itu, ruang publik yang berkualitas juga sangat penting dalam *Transit Oriented Development* (TOD). Ruang publik yang dirancang dengan baik, seperti taman dan plaza, dapat meningkatkan kualitas hidup dan mendorong interaksi antar warga, seperti yang diungkapkan oleh Gehl (2010).

Prinsip konektivitas antar moda juga menjadi fokus dalam *Transit Oriented Development* (TOD), memastikan integrasi yang baik antara berbagai moda

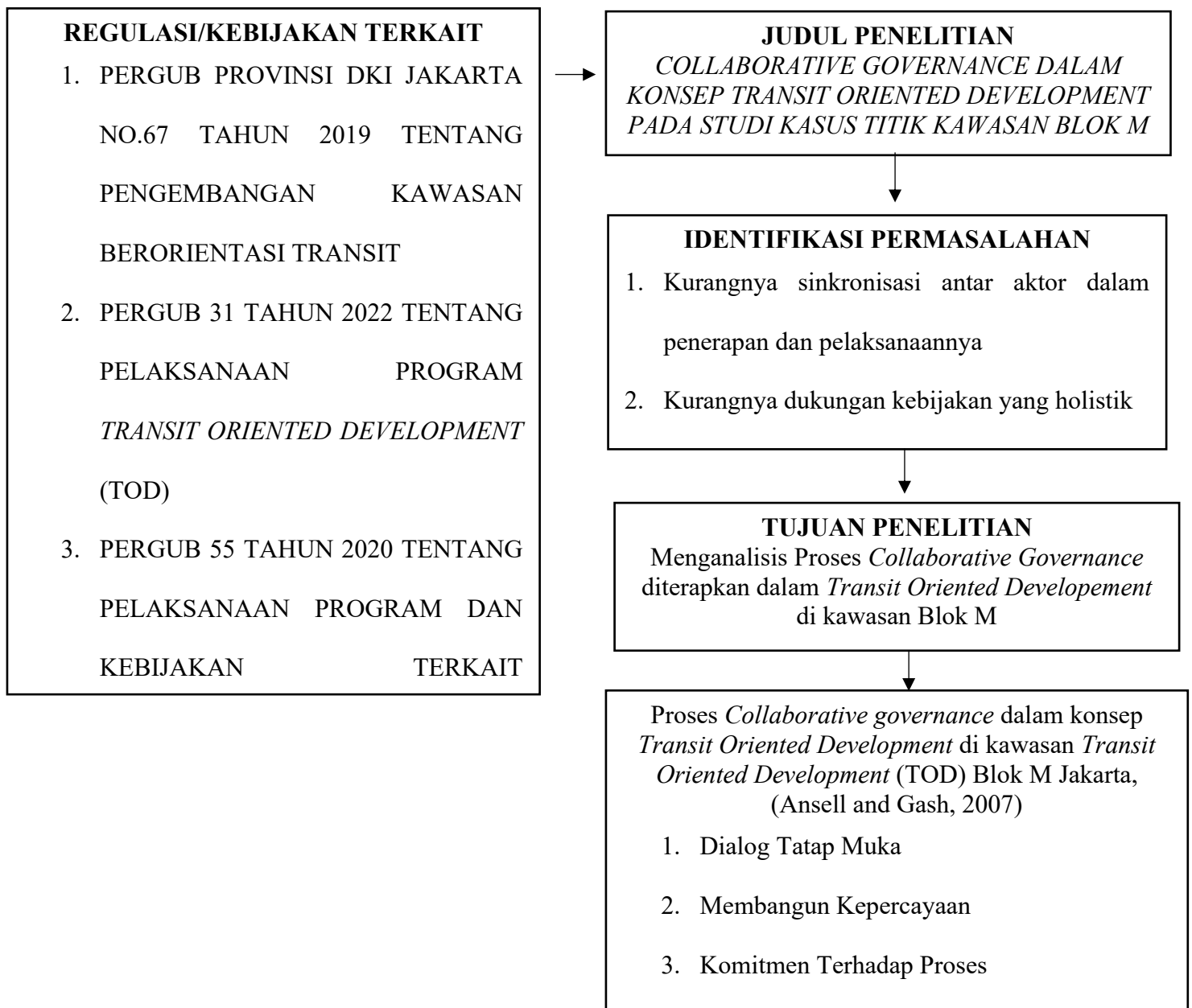
transportasi seperti bus, kereta, dan sepeda. Litman (2013) menekankan bahwa konektivitas ini memudahkan perpindahan antar moda dan meningkatkan efisiensi sistem transportasi secara keseluruhan. Selain itu, partisipasi masyarakat dalam proses perencanaan sangat penting untuk memastikan bahwa kebutuhan dan aspirasi warga terpenuhi. Arnstein (1969) menunjukkan bahwa keterlibatan masyarakat dapat meningkatkan keberhasilan proyek.

Terakhir, *Transit Oriented Development* (TOD) juga mengedepankan keberlanjutan lingkungan dengan mengurangi emisi karbon dan dampak negatif terhadap lingkungan akibat urbanisasi. Newman dan Kenworthy (1999) menegaskan bahwa sistem transportasi yang berkelanjutan dapat mengurangi dampak lingkungan dan mendukung perkembangan kota yang lebih baik. Dengan mengintegrasikan prinsip-prinsip ini, *Transit Oriented Development* (TOD) berpotensi menciptakan lingkungan urban yang lebih ramah dan berkelanjutan. Konsep *Transit Oriented Development* (TOD) bertujuan untuk menciptakan lingkungan yang mendukung mobilitas berkelanjutan.

Hal ini diharapkan dapat mengurangi kepemilikan kendaraan pribadi, meningkatkan efisiensi transportasi, dan menciptakan ruang publik yang lebih baik. Rahmat et al. (2016) menyatakan bahwa penerapan *Transit Oriented Development* (TOD) dapat meningkatkan efisiensi berkendara dan aktivitas dengan kendaraan umum, terutama dalam radius 0 hingga 800meter dari pusat transit. Menurut Cervero (2004), Sebuah kawasan seharusnya mencakup tiga aspek utama, yaitu *density*, *diversity*, dan *design*. *Density* merujuk pada tingginya intensitas pemanfaatan lahan, *diversity* berkaitan dengan keberagaman fungsi lahan serta jenis

aktivitas yang terdapat di dalam kawasan tersebut, sementara *design* menekankan pada rancangan lingkungan yang mendukung kenyamanan dan keamanan bagi pejalan kaki maupun pesepeda.

Tabel 1. 3 Kerangka Berfikir



Sumber: *Peneliti*

1.7 Operasionalisasi Konsep

Merupakan suatu proses untuk mengubah konsep yang bersifat abstrak menjadi bentuk yang dapat diamati dan dianalisis secara kualitatif. Proses ini memiliki peran penting dalam penelitian kualitatif karena membantu peneliti memahami konsep-konsep tersebut secara lebih mendalam dan menyeluruh. Adapun operasionalisasi konsep dari permasalahan dalam penelitian mengenai *Collaborative Governance* dalam integrasi antar moda transportasi di Jakarta melalui pendekatan *Transit Oriented Development*, dengan studi kasus pada kawasan Blok M, dapat dirumuskan sebagai berikut:

1.7.1 Proses Collaborative Governance dalam Transit Oriented Development (TOD) di kawasan Blok M

Untuk menjawab rumusan masalah "Bagaimana *Collaborative Governance* diterapkan dalam mengintegrasikan moda transportasi di kawasan *Transit Oriented Development* (TOD) Blok M, Jakarta?" berdasarkan teori *Collaborative Governance* dari Ansell dan Gash (2007), konsep ini dapat dioperasionalkan melalui beberapa pendekatan.

1. Dialog Tatap Muka menurut Ansell dan Gash (2007) merupakan proses interaksi langsung antara aktor-aktor yang terlibat untuk mencapai sebuah konsensus/kesepakatan dalam pengembangan *Transit Oriented Development* (TOD) di kawasan Blok M.

Indikator:

- a. Proses pembuatan kesepakatan

Definisi proses pembuatan kesepakatan dalam teori *Collaborative Governance* menurut Ansell dan Gash (2007) melibatkan langkah-langkah di mana pemangku kepentingan dari sektor publik dan swasta bekerja sama untuk mencapai keputusan konsensus. Dimulai dengan mengidentifikasi semua pihak yang berkepentingan, proses ini menciptakan suasana saling percaya dan menyusun kerangka kerja untuk interaksi. Diskusi dan negosiasi dilakukan untuk membahas perbedaan pandangan dan mencari solusi yang saling menguntungkan. Setelah mencapai kesepakatan, yang biasanya tertulis, langkah selanjutnya adalah implementasi dan evaluasi hasilnya.

2. Membangun Kepercayaan menurut Ansell dan Gash (2007) merupakan merupakan proses di mana aktor-aktor yang terlibat dalam *Transit Oriented Development* (TOD) di Blok M membangun kepercayaan antara satu sama lain dalam pengembangan *Transit Oriented Development* (TOD)

Indikator :

- a. Adanya komitmen jangka panjang untuk bekerja bersama

Definisi komitmen jangka panjang untuk bekerja bersama dalam teori *Collaborative Governance* menurut Ansell dan Gash (2007) mengacu pada kesediaan pemangku kepentingan untuk berinvestasi dalam hubungan kolaboratif yang berkelanjutan. Komitmen ini ditunjukkan melalui partisipasi aktif dan konsisten dalam proses, serta kesediaan untuk mengatasi tantangan yang mungkin muncul. Hal ini penting untuk

menciptakan stabilitas dan kepercayaan di antara para pihak, sehingga mereka dapat bersama-sama mengejar tujuan yang lebih besar.

b. Persepsi aktor terkait keterbukaan dan kerjasama

Definisi persepsi aktor terkait keterbukaan dan kerjasama dalam teori *Collaborative Governance* menurut Ansell dan Gash (2007) mencerminkan pandangan masing-masing pemangku kepentingan tentang sejauh mana komunikasi dan interaksi dalam proses kolaboratif berlangsung secara transparan dan inklusif. Ketika aktor merasa bahwa lingkungan kolaboratif terbuka dan mendukung, mereka cenderung lebih bersedia untuk berbagi informasi, mengemukakan pendapat, dan berkontribusi secara aktif. Keterbukaan ini membantu membangun kepercayaan dan memperkuat kerjasama, yang pada gilirannya meningkatkan efektivitas proses kolaboratif secara keseluruhan. Kedua elemen ini saling terkait, karena komitmen jangka panjang mendorong keterbukaan, dan persepsi positif tentang keterbukaan memperkuat komitmen para pihak.

3. Komitmen Terhadap Proses menurut Ansell dan Gash (2007) merupakan tingkat dedikasi yang ditunjukkan oleh aktor-aktor dalam melibatkan diri secara aktif pada seluruh tahapan proses dalam pengembangan *Transit Oriented Development* (TOD).

Indikator :

a. Ketergantungan antar aktor

Definisi Ketergantungan antar aktor dalam teori *collaborative governance* menurut Ansell dan Gash (2007) merujuk pada komitmen

terhadap suatu proses kolaboratif. Setiap aktor memiliki sumber daya, pengetahuan, atau keahlian yang saling melengkapi, sehingga keberhasilan pencapaian tujuan bersama sangat bergantung pada kontribusi masing-masing. Ketergantungan ini menciptakan dinamika interaksi yang kompleks, di mana keputusan dan tindakan satu pihak dapat mempengaruhi pihak lain.

b. Rasa kepemilikan atau tanggung jawab dalam proses kolaborasi

Definisi Rasa kepemilikan atau tanggung jawab dalam proses kolaborasi menurut teori *Collaborative Governance* oleh Ansell dan Gash (2007) mengacu pada perasaan individu atau kelompok bahwa mereka memiliki peran penting dan berkontribusi terhadap hasil dari proses kolaboratif. Rasa ini muncul ketika pemangku kepentingan merasa diikutsertakan dalam pengambilan keputusan, serta memahami dampak dari keputusan tersebut terhadap komunitas atau lingkungan mereka. Ketika aktor merasa memiliki tanggung jawab terhadap proses dan hasil, mereka cenderung lebih berkomitmen untuk berpartisipasi aktif dan mengatasi tantangan yang muncul.

4. Pemahaman Bersama menurut Ansell dan Gash (2007) merupakan tingkat kesepakatan yang dicapai antar aktor mengenai tujuan dan arah dari pengembangan *Transit Oriented Development* (TOD)

Indikator :

a. Adanya kesepakatan bersama tentang visi dan tujuan implmentasi TOD

Blok M

Definisi kesepakatan bersama tentang visi dan tujuan implementasi *Transit Oriented Development* (TOD) Blok M dalam proses kolaborasi menurut teori *Collaborative Governance* oleh Ansell dan Gash (2007) merujuk pada konsensus yang dicapai oleh berbagai pemangku kepentingan mengenai arah dan tujuan proyek. Kesepakatan ini penting karena memberikan kerangka kerja yang jelas untuk semua pihak yang terlibat, memastikan bahwa setiap aktor memahami dan sejalan dengan visi yang ingin dicapai. Dengan adanya kesepakatan ini, pemangku kepentingan merasa lebih terikat dan bertanggung jawab untuk mencapai tujuan bersama, serta dapat mengurangi potensi konflik yang mungkin muncul selama proses implementasi.

- b. Keselarasan pandangan antara aktor tentang langkah-langkah yang harus diambil dalam pengembangan *Transit Oriented Development* (TOD)

Definisi keselarasan pandangan antara aktor tentang langkah-langkah yang harus diambil dalam pengembangan *Transit Oriented Development* (TOD) menurut teori *Collaborative Governance* oleh Ansell dan Gash (2007) merujuk pada kesepakatan di antara berbagai pemangku kepentingan mengenai strategi dan tindakan konkret yang perlu diambil untuk mencapai tujuan bersama. Keselarasan ini sangat penting karena memastikan bahwa setiap aktor memiliki pemahaman yang sama mengenai langkah-langkah yang diperlukan, sehingga dapat mengurangi kebingungan dan meningkatkan efisiensi dalam pelaksanaan proyek.

Dengan menggunakan indikator-indikator ini, penelitian akan mengidentifikasi bagaimana *Process Collaborative Governance* diterapkan untuk memastikan tujuan dari *Transit Oriented Development* (TOD) Blok M berjalan sesuai dengan tujuannya, serta mengatasi tantangan yang muncul selama proses kolaborasi tersebut berlangsung.

Tabel 1. 4 Operasionalisasi Konsep

<i>Fenomena Permasalahan</i>	<i>Indikator Teori</i>	<i>Aspek yang Diamati</i>
1. Bagaimana proses Collaborative Governance diterapkan dalam Transit Oriented Development pada kawasan Blok M, Jakarta?	Dialog Tatap Muka	• Proses pembuatan kesepakatan
	Membangun Kepercayaan	• Komitmen jangka Panjang • Persepsi aktor terkait keterbukaan dan kerjasama
	Komitmen Terhadap Proses	• Ketergantungan antar aktor • Rasa kepemilikan atau tanggung jawab terhadap proses kolaborasi
	Pemahaman Bersama	• Adanya kesepakatan mengenai tujuan implementasi <i>Transit Oriented Development</i> di Kawasan Blok M Jakarta • Keselarasan pandangan mengenai langkah-langkah yang harus diambil dalam mengembangkan <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) di Kawasan Blok M Jakarta

1.8 Fenomena Penelitian

Pada penelitian mengenai Proses *Collaborative Governance* dalam Konsep *Transit Oriented Development* (TOD) di Kawasan Blok M, Jakarta, latar belakang penelitian ini adalah adanya tantangan koordinasi antara berbagai aktor, seperti

pemerintah, operator transportasi, pengembang, dan masyarakat, dalam upaya mengintegrasikan moda transportasi di kawasan tersebut. Meskipun kawasan *Transit Oriented Development* (TOD) Blok M memiliki potensi besar untuk menciptakan aksesibilitas dan mobilitas yang lebih baik, penerapan *Transit Oriented Development* (TOD) yang ideal belum sepenuhnya terwujud karena proses kolaborasi antar aktor yang belum optimal. Hal ini menyebabkan kurangnya sinergi antara moda transportasi yang ada, sehingga masyarakat masih mengalami kesulitan dalam melakukan perpindahan antarmoda secara efisien (Nugroho, 2019; Rahayu & Santosa, 2021).

Oleh karena itu, penelitian ini memiliki satu rumusan masalah, yaitu: Bagaimana Proses *Collaborative Governance* diterapkan dalam *Transit Oriented Development* (TOD) di kawasan Blok M? Peneliti berargumen bahwa hambatan yang terjadi dalam proses penerapan *Transit Oriented Development* (TOD) disebabkan oleh kurangnya koordinasi dan partisipasi aktif dari berbagai pihak yang terlibat, serta adanya kendala dalam membangun kepercayaan dan komitmen antar aktor (Ansell & Gash, 2007). Kurangnya komunikasi yang efektif dan perbedaan kepentingan juga berkontribusi pada tidak optimalnya keberhasilan penerapan *Transit Oriented Development* (TOD) di kawasan Blok M.

Fenomena ini menarik perhatian peneliti untuk mendeskripsikan dan menganalisis bagaimana proses *Collaborative Governance* dapat diterapkan dalam konteks *Transit Oriented Development* (TOD) di kawasan Blok M, serta untuk mengidentifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi keberhasilan atau kegagalan kolaborasi antar aktor dalam mencapai integrasi moda transportasi. Penelitian ini

berasumsi bahwa penelitian mengenai penerapan *Collaborative Governance* dalam konteks *Transit Oriented Development* (TOD) di kawasan Blok M masih jarang dilakukan, sehingga memberikan kontribusi baru dalam memahami dinamika kolaborasi antar aktor di kawasan *Transit Oriented Development* (TOD) (Suhartono, 2020; Widyastuti & Fadli, 2021).

1.9 Metode Penelitian

Metode penelitian adalah elemen krusial dalam pelaksanaan sebuah penelitian serta dalam menentukan langkah-langkah yang akan diambil guna mencapai tujuan yang diinginkan. Karena itu, peneliti perlu memilih dan menetapkan metode yang tepat agar dapat memperoleh hasil yang optimal dari penelitian yang dilakukan.

1.9.1 Tipe Penelitian

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah kualitatif deskriptif. Tipe penelitian kualitatif deskriptif difokuskan pada permasalahan berdasarkan fakta yang dilakukan melalui pengamatan, wawancara, dan studi dokumen. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif karena peneliti ingin menganalisis secara mendalam proses *Collaborative Governance* dalam penerapan pengembangan *Transit Oriented Development* (TOD) Blok M, Jakarta.

Melalui pendekatan kualitatif deskriptif, peneliti akan menggambarkan data secara terperinci dalam bentuk susunan kata atau secara lisan berdasarkan hasil pengamatan dan wawancara dengan para aktor yang terlibat dalam integrasi moda transportasi, termasuk pemerintah, operator transportasi, pengembang, dan

masyarakat. Dengan demikian, penelitian ini akan memberikan pemahaman yang lebih mendalam mengenai dinamika kolaborasi antar aktor dalam konteks *Transit Oriented Development* di kawasan Blok M.

1.9.2 Situs Penelitian

Situs penelitian adalah tempat dilakukannya penelitian. Penentuan lokasi penelitian merupakan langkah penting dalam penelitian kualitatif karena lokasi penelitian tidak hanya berhubungan dengan topik dan tujuan penelitian, tetapi juga memfasilitasi proses pengumpulan data yang lebih relevan dan mendalam. Situs penelitian menjadi tempat di mana peneliti dapat menangkap keadaan sebenarnya dari objek penelitian untuk mendapatkan informasi yang diperlukan.

Penelitian ini berlokasi di kawasan *Transit Oriented Development* (TOD) Blok M, Jakarta. Alasan peneliti memilih kawasan *Transit Oriented Development* (TOD) Blok M sebagai situs penelitian adalah karena kawasan ini merupakan salah satu titik yang ditetapkan sebagai kawasan *Transit Oriented Development* (TOD) dan juga pusat transportasi yang strategis di Jakarta, yang melibatkan integrasi berbagai moda transportasi seperti MRT, bus TransJakarta, dan moda transportasi lainnya. Jakarta, sebagai kota dengan populasi terbesar di Indonesia dan tingkat mobilitas yang sangat tinggi, terutama pada hari kerja, menjadi lokasi yang tepat untuk meneliti proses *Collaborative Governance* dalam pengembangan *Transit Oriented Development* (TOD). Selain itu, kawasan *Transit Oriented Development* (TOD) Blok M juga menjadi representasi penting dari konsep *Transit Oriented Development* yang sedang dikembangkan di kota ini.

1.9.3 Subjek Penelitian

Subjek penelitian adalah individu, kelompok, atau entitas yang berfungsi sebagai sumber informasi untuk pengumpulan data penelitian. Penentuan subjek penelitian yang tepat sangat penting untuk menghindari kesalahan dalam mengidentifikasi informan. Hal ini dikarenakan informasi yang terkumpul dari informan diharapkan dapat berguna untuk menjawab pertanyaan penelitian yang diajukan.

Informan dalam penelitian ini adalah aktor-aktor yang memiliki peran dan pemahaman mengenai proses *Collaborative Governance* dalam pengembangan *Transit Oriented Development* (TOD) di titik kawasan Blok M Jakarta. Aktor-aktor tersebut mencakup perwakilan dari pemerintah, operator transportasi, pengembang swasta, dan masyarakat yang terlibat langsung dalam penerapan *Transit Oriented Development* (TOD) di kawasan tersebut. Peneliti menentukan orang yang berpotensi dalam memberikan informasi mengenai proses *Collaborative Governance* dalam *Transit Oriented Development* pada Kawasan Blok M Jakarta, yaitu:

Tabel 1. 5 Informan

Informan	Keterangan	Alasan	Jumlah Informan
I	Dinas Tata Ruang DKI Jakarta 1. Kepala Bidang Perencanaan Tata Ruang 2. Divisi Pengendalian dan Pemanfaatan Tata Ruang	Mengawasi pemanfaatan lahan dan perencanaan tata ruang, sehingga mengetahui proses kolaboratif dalam pengaturan ruang <i>Transit Oriented Development</i> (TOD).	1
II	BPBUMD DKI Jakarta 1. Divisi Transportasi	Menjalankan integrasi transportasi dan pembangunan	3

	Properti dan Keuangan	<i>Transit Oriented Development</i> (TOD), langsung terlibat dalam kolaborasi dengan pemerintah dan swasta.	
III	PT. MRT Jakarta 1. Divisi <i>Transit Oriented Development</i>	Mengelola operasional <i>Transit Oriented Development</i> (TOD), memahami detail sinergi dan tantangan kolaborasi antar pemangku kepentingan.	3
IV	1. Masyarakat Lokal atau Komunitas Masyarakat	Memiliki perspektif dampak <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) pada masyarakat, penting untuk memahami partisipasi publik dan kepercayaan masyarakat dalam proyek <i>Transit Oriented Development</i> (TOD).	1
V	1. Pengelola Kawasan komersial sekitar wilayah <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) Blok M 2. Investor	Sebagai pengembang, memahami kemitraan publik-swasta, penting dalam membangun komitmen dan sinergi di proyek <i>Transit Oriented Development</i> (TOD).	1

1.9.4 Jenis Data

1. Jenis data berupa hasil wawancara dengan informan yaitu BPUMD DKI Jakarta bidang Transportasi, Dinas Tata Ruang DKI Jakarta, Pengembang Swasta, wawancara dengan pihak PT.MRT selaku operator utama *Transit Oriented Development* (TOD), wawancara dengan masyarakat setempat dan sejumlah komunitas masyarakat, dan pengembang swasta.
2. Peneliti akan mencatat hasil dari observasi. dalam melakukannya peneliti akan terjun langsung melihat bagaimana proses *Collaborative Governance* dalam konsep *Transit Oriented Development* di Blok M Jakarta.
3. Foto merupakan data yang diambil ketika peneliti melakukan observasi. dan

dilakukan untuk mendukung hasil wawancara dan pengamatan dengan informan

4. Sumber tertulis yang terdapat di dalam penelitian ini berupa buku, jurnal, artikel, serta dokumen pendukung seperti rencana pengembangan transportasi publik di DKI Jakarta, RESNTRA BUMD, situs website badan pusat statistik, dan skripsi atau jurnal terdahulu sebagai literatur

1.9.5 Sumber data

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

1. Data Primer

Data primer adalah jenis data yang bersumber langsung dari sumber pertama tanpa perantara, baik melalui individu maupun kelompok. Data ini dikumpulkan khusus untuk menjawab pertanyaan dalam penelitian. Dalam penelitian ini, data primer diperoleh melalui wawancara mendalam (in-depth interview).

2. Data Sekunder

Data sekunder adalah informasi yang diperoleh secara tidak langsung oleh peneliti melalui media atau pihak lain yang telah mengumpulkan dan menyimpan data tersebut. Dalam penelitian ini, data sekunder dikumpulkan

melalui observasi dan studi literatur, yang meliputi kajian terhadap jurnal, referensi, serta bahan bacaan lain yang relevan dengan topik penelitian

1.9.6 Teknik Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data merupakan teknik atau cara yang diterapkan oleh peneliti dalam mengumpulkan data, sementara instrumen pengumpulan data adalah alat atau sarana yang dipilih dan digunakan untuk mempermudah serta menjadikan proses pengumpulan data lebih terstruktur dan efisien. Metode pengumpulan data menunjukkan cara-cara yang dapat ditempuh untuk memperoleh data yang dibutuhkan. Dalam penelitian ini, pengumpulan data dilakukan dengan tiga cara: (1) observasi, (2) wawancara, dan (3) dokumentasi, yaitu sebagai berikut:

1. Observasi

Observasi adalah proses pengamatan secara langsung, di mana peneliti terlibat untuk mencatat seluruh fenomena yang terjadi di lapangan. Dalam penelitian ini, peneliti melakukan observasi di kawasan *Transit Oriented Development* (TOD) Blok M dan aktivitas terkait pengembangan TOD untuk mendapatkan informasi yang relevan mengenai penerapan Proses *Collaborative Governance*.

2. Wawancara

Wawancara adalah proses pengumpulan data melalui sesi tanya jawab antara peneliti dan informan untuk menggali informasi sebanyak mungkin. Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan teknik wawancara terbuka, di mana informan diberitahu mengenai tujuan wawancara untuk meningkatkan keterbukaan dan kedalaman informasi yang diperoleh. Informan yang dimaksud adalah Jenis data berupa hasil wawancara dengan informan di Pemerintah

Provinsi DKI Jakarta, Dinas Perhubungan DKI Jakarta, Dinas Tata Ruang DKI Jakarta, BPUMD DKI Jakarta bidang Transportasi, wawancara dengan pihak PT.MRT selaku operator utama *Transit Oriented Development* (TOD), wawancara dengan masyarakat setempat dan sejumlah komunitas masyarakat, dan pengembang swasta.

3. Dokumentasi

Dokumentasi digunakan untuk melengkapi dan menambah keakuratan data atau informasi yang dikumpulkan dari bahan-bahan dokumentasi yang ada di lapangan. Analisis dokumentasi dilakukan untuk mengumpulkan data yang bersumber dari arsip dan dokumen yang berkaitan dengan *Collaborative Governance* dalam pengembangan *Transit Oriented Development* (TOD) di titik kawasan Blok M Jakarta. Metode ini juga berfungsi sebagai pelengkap bagi data yang diperoleh melalui observasi dan wawancara dengan masyarakat dan pemangku kepentingan di kawasan *Transit Oriented Development* (TOD) Blok M.

4. Studi Kepustakaan

Studi kepustakaan adalah metode untuk menghimpun seluruh informasi dengan menelaah referensi yang ada. Penelitian ini mengumpulkan informasi dengan menggunakan studi kepustakaan berdasarkan buku, artikel, literatur, dan catatan yang berkaitan dengan *Collaborative Governance* dan pengembangan *Transit Oriented Development* (TOD).

1.9.7 Analisis dan Interpretasi Data

Analisis data merupakan proses sistematis dalam mencari dan membandingkan informasi yang diperoleh dari wawancara, catatan lapangan, dan dokumentasi dengan cara mengorganisasikan data ke dalam kategori-kategori, membaginya menjadi bagian-bagian kecil, menyintesis, menyusun dalam bentuk model-model tertentu, serta memilih mana yang akan digunakan. Proses penelitian dilakukan dan kesimpulan diambil dengan cara yang mudah dipahami oleh peneliti sendiri maupun oleh pihak lain. Model analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah etnografi, yaitu dengan mengolah catatan lapangan yang kemudian dikodekan, diklasifikasikan, atau dikelompokkan secara sistematis, lalu disusun berdasarkan hasil analisis tersebut. Teori-teori yang relevan serta hasil penelitian sebelumnya yang mendukung digunakan sebagai referensi atau alat bantu analisis apabila diperlukan. Analisis data dalam penelitian kualitatif dimulai sejak sebelum memasuki lapangan, berlangsung selama kunjungan lapangan, dan terus berlanjut setelah pengumpulan data selesai. Adapun teknik analisis data dalam penelitian kualitatif menurut Miles & Huberman (1992:16) terdiri dari:

1. Reduksi Data

Reduksi data adalah proses menyederhanakan dan mengorganisasi berbagai data berbentuk tulisan agar siap untuk dianalisis. Peneliti melakukan reduksi dengan mengumpulkan, merangkum, serta menyeleksi informasi penting dari hasil wawancara yang diperoleh dari subjek penelitian di lapangan.

2. Penyajian Data

Penyajian data adalah proses pengolahan informasi yang telah disederhanakan

menjadi bentuk tulisan yang terstruktur dan mudah dipahami. Dalam penelitian ini, peneliti menyajikan data berupa deskripsi singkat dan narasi untuk menggambarkan efektivitas serta efisiensi Collaborative Governance dalam pengembangan kawasan *Transit Oriented Development* (TOD) di Blok M, Jakarta.

3. Pengambilan Kesimpulan

Penarikan kesimpulan merupakan tahap akhir dalam penelitian kualitatif yang bertujuan memberikan jawaban atas pertanyaan penelitian yang diajukan. Pada proses ini, data direkam dengan pola dan tema yang konsisten. Verifikasi data dilakukan untuk memastikan bahwa informasi yang diperoleh akurat dan dapat dipercaya. Agar terhindar dari kesalahan, keabsahan data yang akan dianalisis perlu diperiksa melalui beberapa cara berikut:

a. Pengumpulan data secara berkelanjutan dari subjek penelitian yang sama.

Langkah ini dilakukan agar data yang diperoleh memiliki kedalaman dan keabsahan yang tinggi. Dengan begitu, peneliti dapat lebih memfokuskan pengamatan dan menggali secara lebih mendalam topik yang terkait dengan masalah yang sedang diteliti saat melakukan analisis atau interpretasi data.

b. Triangulasi pada sumber lain yang dapat dipertanggungjawabkan.

Metode triangulasi digunakan untuk mencapai validitas konvergen sekaligus menguji tingkat validitas eksternal (Denzin, 1978). Prinsip triangulasi didasarkan pada pemanfaatan berbagai sumber, seperti data, metode, dan peneliti, yang bertujuan untuk mengurangi bias yang mungkin

muncul dari sumber data, peneliti, atau metode tertentu (Jick, 1979). Teknik triangulasi ini dilakukan dengan membandingkan hasil wawancara dengan objek penelitian, guna mengidentifikasi perbedaan informasi yang diperoleh dari berbagai informan, sehingga informasi yang didapatkan menjadi lebih akurat dan terpercaya.

c. Pengecekan oleh subjek penelitian.

Langkah ini dilakukan agar terhindar dari bias dalam penelitian. Pengecekan informasi bertujuan untuk memastikan sejauh mana data yang diterima sesuai dengan informasi yang disampaikan oleh sumbernya. Informasi yang telah diverifikasi akan digunakan untuk menyusun laporan yang sesuai dengan maksud dan tujuan informan.

1.9.8 Kualitas Data (*Good Criteria*)

Sugiyono (2006:299) memaparkan standar kevalidan data yang didefinisikan sebagai keabsahan data. Kevalidan data penelitian menunjukkan seberapa besar data mencerminkan kebenaran. Untuk mengetahui kualitas data, dilakukan triangulasi data. Triangulasi adalah metodologi yang digunakan untuk meningkatkan validitas dan reliabilitas suatu penelitian dengan cara menggabungkan data dari berbagai sumber, metode, atau teori. Dalam penelitian ini, penulis memilih validitas data dengan pendekatan triangulasi untuk menganalisis kondisi yang terjadi dalam mengkaji proses *Collaborative Governance* pengembangan *Transit Oriented Development* (TOD) Blok M, Jakarta.

Untuk menguji kredibilitas penelitian ini, peneliti mengumpulkan dan menguji data yang diperoleh dari berbagai sumber yang relevan. Data tersebut kemudian ditranskrip secara verbatim, dideskripsikan, dikelompokkan, dan dianalisis sesuai dengan sumber-sumber yang ada. Peneliti melakukan triangulasi sumber sebagai berikut:

1. Peneliti membandingkan hasil wawancara dengan perwakilan dari pemerintah, operator utama transportasi, pengembang, dan masyarakat yang terlibat dalam proses pengembangan *Transit Oriented Development* (TOD) di kawasan Blok M.
2. Peneliti melakukan perbandingan antara hasil wawancara dengan isi dokumen yang berkaitan dengan kebijakan dan pelaksanaan *Collaborative Governance* dalam pengembangan *Transit Oriented Development* (TOD) di kawasan Blok M.