

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

Hanifa Aulia Rahma, Slamet Rosyadi, Guntur Gunarto, Simin

Universitas Jenderal Soedirman, Purwokerto, Indonesia

ARTICLE HISTORY

Received : 13 Februari 2024

Accepted : 29 Februari 2024

Available Online : 5 Maret 2024

KEYWORDS

Collaborative Governance; Public Transportation; JakLingko Program

CORRESPONDENSI

Nama : Hanifa Aulia Rahma

Email : hanifa.rahma@mhs.unsoed.ac.id



Copyright: © 2024 by the authors. Submitted for possible open access publication under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution (CC BY) license (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).

ABSTRACT

High population density and mobility in Jakarta have triggered persistent traffic congestion. The impacts are not only on time and cost but also on deteriorating air quality. Government efforts to provide alternative public transportation have not been fully effective, due to low public interest caused by inadequate facilities and limited accessibility. The solution is evident in the JakLingko Program, an initiative that integrates the public transportation system. To ensure the success of this program, the Jakarta Transportation Agency collaborates with public transportation modes and relevant businesses. Through this synergy, it is expected that public interest in using public transportation will increase, reducing the use of private vehicles, thereby alleviating traffic congestion and improving air quality in Jakarta. This research employs the collaborative governance model proposed by Ansell and Gash, encompassing four dimensions: initial conditions, institutional design, facilitative leadership, and collaboration processes. The research methodology is qualitative-descriptive. The research results indicate that collaborative governance in managing the JakLingko Program in Jakarta is fairly optimal, but not yet fully so.

Pendahuluan

Selain sebagai ibu kota, DKI Jakarta juga merupakan kota metropolitan karena merupakan pusat bisnis, politik, budaya, dan pemerintahan sehingga menjadi daya tarik bagi masyarakat DKI Jakarta sendiri maupun luar daerah dan sekitarnya untuk menetap dan mencari nafkah di ibu kota. Berdasarkan data Dinas Kependudukan dan Pencatatan Sipil Provinsi DKI Jakarta, tercatat jumlah penduduk DKI Jakarta pada tahun 2021 mencapai 11.261.595 jiwa. Jumlah tersebut mengalami peningkatan sebesar 0,58 persen atau sebanyak 64.962 jiwa dari tahun 2020. Peningkatan jumlah penduduk dan tingginya perpindahan penduduk (urbanisasi) berdampak pada peningkatan laju kepadatan penduduk di DKI Jakarta, pada tahun 2021 meningkat sebesar 0,61 persen menjadi 17.014,06 per km².

DKI Jakarta juga memiliki mobilitas yang cukup tinggi karena selain sebagai ibu kota negara yang menjadi tempat aktivitas penduduk aslinya, DKI Jakarta juga menjadi tempat aktivitas para pendatang dari sekitar Sobri, dkk (2019) seperti bogor, depok, tangerang, dan bekasi. Berdasarkan data [Badan Pusat Statistik \(2019\)](#), jumlah masyarakat yang melakukan mobilitas di DKI Jakarta mencapai 2.099.887 orang. Tingginya tingkat mobilitas masyarakat perlu diimbangi dengan tersedianya transportasi yang dapat menampung masyarakat dalam melakukan berbagai aktivitas ([Fernando et al., 2020](#)). Namun, tingginya tingkat

populasi dan mobilitas menyebabkan permasalahan yang belum terselesaikan pada sektor transportasi di DKI Jakarta, yaitu kemacetan. Dalam lima tahun terakhir (2017 – 2021), jumlah kendaraan di DKI Jakarta terus meningkat hingga mencapai 5,49% per tahun atau sekitar satu juta kendaraan per tahun. Tercatat pada tahun 2021, jumlah angkutan di DKI Jakarta mencapai 21.758.695 kendaraan yang didominasi oleh sepeda motor yang mencapai 16.519.197 unit.

Berdasarkan [TomTom Traffic Index \(2021\)](#), dalam lima tahun terakhir tingkat kemacetan di DKI Jakarta terus mengalami penurunan, hingga pada tahun 2021, indeks kemacetan di DKI Jakarta berada pada posisi ke-46 dengan tingkat kemacetan sebesar 34%. Artinya pada jam sibuk rata-rata waktu yang diperlukan untuk melakukan perjalanan 34% lebih lama jika dibandingkan dengan perjalanan pada kondisi normal tanpa kemacetan. Meski mengalami tren penurunan yang signifikan, permasalahan kemacetan menimbulkan berbagai kerugian, baik kerugian materiil berupa uang yang dikeluarkan maupun hilangnya waktu ([Syaukat et al., 2019](#)). Selain itu, kemacetan juga berdampak pada kondisi lingkungan di DKI Jakarta. Berdasarkan data Air Quality Index (AQI), pada tahun 2021, DKI Jakarta menjadi kota dengan kualitas udara terburuk di Indonesia ([IQAir, 2021](#)). Hal ini juga didukung oleh data yang dilansir [Dinas Lingkungan Hidup Pemerintah Provinsi DKI Jakarta \(2021\)](#), pada tahun 2021 nilai Indeks Kualitas Udara (AQI) DKI Jakarta mengalami penurunan sebesar 0,17 poin dari nilai AQI tahun 2020 yang bernilai 66,69.

Untuk mengatasi masalah kemacetan dan dampak yang ditimbulkannya, Pemerintah DKI Jakarta telah melakukan berbagai upaya, salah satunya dengan menyediakan berbagai alternatif transportasi. Namun pada praktiknya, tingkat penggunaan jasa transportasi umum di DKI Jakarta masih sangat rendah. Berdasarkan hasil Survei Angkatan Kerja Nasional (Sakernas) Agustus 2020, penggunaan transportasi umum hanya mencapai 29,37% ([Badan Pusat Statistik, 2021](#)). Rendahnya minat masyarakat untuk menggunakan angkutan umum disebabkan oleh berbagai hal, antara lain, fasilitas kendaraan umum yang dinilai masih tidak nyaman, waktu tunggu dan waktu perjalanan yang lama, serta faktor keamanan yang membuat penumpang merasa khawatir ([Sitanggang & Saribanon, 2018](#)). Sebagai wujud nyata peningkatan pelayanan transportasi umum di DKI Jakarta guna mendorong minat masyarakat dalam menggunakan transportasi umum, Pemerintah DKI Jakarta telah membuat program bernama JakLingko yang merupakan sistem transportasi terpadu di DKI Jakarta. Program JakLingko memiliki lima jenis integrasi yaitu integrasi fisik, integrasi jadwal pelayanan, integrasi rute, integrasi tarif dan sistem pembayaran, serta integrasi sistem data dan informasi dengan tujuan menjadi *first* dan *last mile* bagi masyarakat.

Dengan keterbatasan yang dimiliki pemerintah dalam melakukan kelima integrasi khususnya pada integrasi tarif dan sistem pembayaran, maka pemerintah melakukan kerjasama dengan pihak swasta. Keterlibatan pihak swasta dalam proses kerjasama tersebut diperlukan untuk melakukan investasi yang tidak hanya dilakukan dalam bentuk dana, namun juga untuk meningkatkan kemampuan sumber daya manusia dalam membangun dan memelihara infrastruktur yang belum tersedia guna meningkatkan kualitas dan kesejahteraan masyarakat ([Wibowo, 2020](#)). Dalam hal ini, Dinas Perhubungan DKI Jakarta

bekerja sama dengan moda transportasi DKI Jakarta dan badan usaha bernama PT JakLingko Indonesia untuk mengintegrasikan tarif dan sistem pembayaran.

Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh [Adelia \(2020\)](#) terkait efektivitas Program JakLingko, telah terungkap bahwa program ini berhasil mencapai kesuksesan dalam beberapa aspek krusial, seperti pemahaman program, ketepatan sasaran, dan pencapaian tujuan. Program ini telah secara signifikan mengurangi beban finansial masyarakat dalam menggunakan transportasi umum di DKI Jakarta, sementara juga berhasil membangkitkan minat masyarakat untuk kembali mengadopsi sistem transportasi publik. Penelitian ini menjelaskan bahwa kesuksesan Program JakLingko terbukti dengan lonjakan signifikan dalam jumlah penumpang angkutan umum di DKI Jakarta, dari 1.633.915 penumpang pada tahun 2018 menjadi 4.111.884 penumpang pada tahun 2019. Namun, meskipun pencapaian ini menggembirakan, ada gap penting yang perlu diteliti lebih lanjut. Sebelumnya, penelitian hanya memfokuskan pada evaluasi efektivitas program tanpa memperhatikan aspek kolaborasi yang menjadi kunci keberhasilan implementasinya. Sebagaimana yang dikemukakan oleh [Warsono dan rekan-rekannya \(2020\)](#), dalam pengelolaan angkutan umum, pentingnya melibatkan berbagai pihak untuk mendukung kesuksesan implementasi kebijakan menjadi semakin jelas. Oleh karena itu, penelitian ini bertujuan untuk mengisi kesenjangan pengetahuan dengan mengeksplorasi dan menganalisis proses kolaborasi antara Pemprov DKI Jakarta dengan para pemangku kepentingan terkait dalam pelaksanaan Program JakLingko.

Melalui pemahaman yang lebih mendalam tentang dinamika kolaborasi ini, diharapkan penelitian ini dapat memberikan wawasan yang berharga dalam mengatasi tantangan transportasi yang kompleks di DKI Jakarta. Selain itu, temuan dari penelitian ini juga diharapkan dapat menjadi acuan bagi daerah lain dalam mengembangkan kebijakan transportasi umum yang terintegrasi dan berkelanjutan. Oleh karena itu, penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul “Collaborative Governance dalam Pengelolaan Program JakLingko (Studi Kasus Pengelolaan Transportasi Umum di DKI Jakarta)”.

Metode

Penelitian ini berlokasi di Dinas Perhubungan DKI Jakarta. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah deskriptif kualitatif, dengan sasaran Dinas Perhubungan DKI Jakarta, moda transportasi di DKI Jakarta yang terdiri dari PT TransJakarta, PT MRT Jakarta, dan PT LRT Jakarta, perusahaan pengelola integrasi pembayaran yaitu PT JakLingko Indonesia, dan JakLingko pengguna layanan. Penelitian ini berfokus pada proses *collaborative governance* dalam pengelolaan Program JakLingko di DKI Jakarta. Penelitian ini menggunakan metode analisis data interaktif yang dikemukakan oleh [Miles et al. \(2014\)](#), meliputi pengumpulan data, kondensasi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan/verifikasi.

Hasil dan Pembahasan

Tata kelola kolaboratif adalah serangkaian pengaturan yang mengatur satu atau lebih lembaga publik yang melibatkan lembaga pemangku kepentingan non-publik secara langsung dalam proses pengambilan kebijakan yang formal, berorientasi pada konsensus,

dan deliberatif dengan tujuan membuat atau melaksanakan kebijakan publik atau mengelola program dan aset publik [Ansell & Luka \(2008\)](#). Ansell & Gash menjelaskan konsep tata kelola kolaboratif memiliki empat dimensi penting yang saling berkontribusi, yaitu kondisi awal, desain kelembagaan, kepemimpinan fasilitatif, dan proses kolaboratif. Dalam penelitian ini masing-masing dimensi tersebut diuraikan lebih detail melalui beberapa aspek. Berikut pembahasan hasil penelitian *collaborative governance* dalam pengelolaan Program JakLingko yang diuraikan setiap aspek yang digunakan dalam penelitian:

1. Kondisi awal

Dalam proses kolaborasi, kondisi awal ini sangat mempengaruhi baik buruknya perjalanan kolaborasi ([Akadun, 2023](#)). Dalam kondisi ini, masing-masing pemangku kepentingan mempunyai kepentingan dan tujuan yang berbeda-beda, namun mereka mempunyai visi bersama yang ingin dicapai melalui kolaborasi [Ansell & Gash \(2008\)](#). Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, kondisi awal dalam proses tata kelola kolaboratif dalam pengelolaan Program JakLingko diawali dengan penggantian program yang telah berjalan sebelumnya bernama OK-OTRIP yang kemudian diperluas cakupannya menjadi sistem yang mengintegrasikan transportasi umum di DKI Jakarta dengan tujuan untuk memudahkan masyarakat dalam menggunakan transportasi umum, sehingga meningkatkan minat masyarakat untuk menggunakan transportasi umum dan mengurangi penggunaan kendaraan pribadi yang pada hakikatnya juga akan berdampak pada penurunan tingkat kemacetan di DKI Jakarta.

Sistem JakLingko mengintegrasikan sistem fisik, jadwal, rute, tarif dan pembayaran, serta data dan informasi. Dalam melakukan berbagai integrasi tersebut, Pemprov DKI Jakarta dalam hal ini Dinas Perhubungan DKI Jakarta memiliki keterbatasan sehingga bekerjasama dengan BUMD yang mempunyai tugas mengelola moda transportasi umum di DKI Jakarta, antara lain PT TransJakarta, PT MRT Jakarta, dan PT Jakarta Propertindo yang membawahi LRT Jakarta. Selain itu, dari berbagai integrasi yang dilakukan pada sistem JakLingko, terdapat ketimpangan sumber daya dalam pengelolaan integrasi tarif dan sistem pembayaran. kemudian selain sebagai sistem, kata “JakLingko” dijadikan branding integrasi tarif dan sistem pembayaran. Berangkat dari hal tersebut, ketiga moda transportasi di DKI Jakarta sepakat membentuk badan usaha yang saat ini bernama PT JakLingko Indonesia yang fokus pada integrasi tarif dan sistem pembayaran angkutan umum di DKI Jakarta. Namun hingga saat ini, KRL belum dimasukkan dalam sistem integrasi transportasi umum, khususnya integrasi tarif dan pembayaran. Sebab, integrasinya masih sebatas moda transportasi yang hanya berada di bawah naungan Pemprov DKI Jakarta.

Berdasarkan hasil penelitian dikatakan bahwa kondisi awal pada proses tata kelola kolaboratif dalam pengelolaan Program JakLingko telah berjalan cukup baik dengan terpenuhinya seluruh subaspek yang mendorong kondisi awal dalam proses kolaborasi. Namun masih perlu menjadi perhatian untuk memperluas integrasi dengan moda transportasi yang berada di bawah naungan pemerintah pusat, sehingga diharapkan

integrasi ini dapat diterapkan pada seluruh angkutan umum di DKI Jakarta tanpa terkecuali.

2. Desain Kelembagaan

Ansell & Gash (2008) menjelaskan bahwa desain kelembagaan mengacu pada protokol atau peraturan tentang kolaborasi dan memiliki peran penting untuk melegitimasi prosedur dalam kolaborasi. Ketika kolaborasi sudah terbentuk maka akan ada aturan-aturan yang jelas dan transparan sebagai tata cara dalam proses kolaborasi sehingga akan timbul rasa saling percaya antar aktor yang terlibat dalam proses kolaborasi tersebut (Danastry & Kurniawan, 2021). Selain aturan, desain kelembagaan juga memuat penjelasan siapa saja aktor yang terlibat dalam kolaborasi.

Desain kelembagaan dalam proses tata kelola kolaboratif dalam pengelolaan Program JakLingko merupakan amanah yang diamanatkan PERPRES Nomor 55 Tahun 2018 tentang Rencana Induk Transportasi Jabodetabek 2018-2029 untuk mengembangkan sistem transportasi yang terintegrasi, efektif, efisien, dan terjangkau tanpa dibatasi oleh administrasi pemerintahan daerah. Berdasarkan PERPRES tersebut juga didukung dengan PERDA DKI Jakarta Nomor 5 Tahun 2014 tentang Transportasi yang kemudian diturunkan dalam PERGUB DKI Jakarta Nomor 68 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Sistem Transportasi Terpadu.

PERGUB tersebut secara khusus menjelaskan sistem JakLingko yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan, BUMD, dan badan hukum. Pasal 1 Ayat 3 menjelaskan sistem JakLingko merupakan sistem terpadu yang mendukung kebijakan peningkatan penggunaan angkutan umum massal dan pembatasan kendaraan bermotor perorangan. Dalam PERGUB juga terdapat pembagian tugas dan fungsi integrasi yang dilakukan dan Pasal 10 Ayat 4 menjelaskan bahwa integrasi sistem pembayaran sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c dengan ketentuan sebagai berikut: a) dilaksanakan oleh BUMD yang menerima penugasan berdasarkan PERGUB dan/atau badan usaha yang tergabung dalam kerjasama dengan BUMD. Sesuai PERGUB tersebut, PT TransJakarta, PT MRT Jakarta, dan PT Jakarta Propertindo yang membawahi LRT Jakarta membentuk badan usaha dengan nama PT JakLingko Indonesia. Hal ini juga sesuai dengan amanat yang tertuang dalam PERGUB DKI Jakarta Nomor 63 Tahun 2020 tentang Penugasan kepada BUMD untuk menyelenggarakan Sistem Integrasi Pembayaran Transportasi Antarmoda.

Kemudian untuk besaran tarifnya diatur dalam KEPGUB Nomor 733 Tahun 2022 tentang Besaran Paket Tarif Pelayanan Transportasi Massal. Sedangkan hubungan BUMD dengan badan hukum dalam hal ini PT JakLingko Indonesia dilakukan melalui perjanjian pemegang saham. Berdasarkan uraian tersebut, secara lebih rinci tugas pokok dan fungsi masing-masing pemangku kepentingan yang terlibat disajikan pada tabel berikut:

Tabel 1. Tugas Pokok dan Fungsi Masing-masing Stakeholder yang Terlibat

No.	Stakeholder yang Terlibat Tugas	Tugas Pokok & Fungsinya
1.	DKI Jakarta Transportation Agency	- Menyelenggarakan Program JakLingko; - Merencanakan, mengelola dan/atau mengembangkan Program JakLingko; - Mengintegrasikan sarana dan prasarana transportasi meliputi pembangunan, pemeliharaan, pengelolaan, dan pengembangan; - Mengintegrasikan sistem operasional yang meliputi integrasi jadwal pelayanan, rute/rute/jalur; Dan - Mengembangkan sistem integrasi data dan informasi.
2.	PT TransJakarta	- Mengolah, mengoperasikan, dan memelihara fasilitas sistem BRT; Dan - Mengintegrasikan angkutan bus besar, bus sedang, dan bus kecil.
3.	PT MRT Jakarta	- Penataan prasarana dan sarana moda transportasi MRT; - Melaksanakan pengoperasian dan pemeliharaan MRT Jakarta; Dan - Mengembangkan usaha melalui bisnis properti di stasiun dan sekitarnya.
4.	PT LRT Jakarta	- Penataan prasarana dan sarana moda transportasi LRT; - Melakukan pengoperasian dan pemeliharaan LRT Jakarta; Dan - Mengembangkan bisnis melalui usaha properti di stasiun dan sekitarnya.
5.	PT JakLingko Indonesia	- Integrasi tarif dan sistem pembayaran antar moda transportasi melalui Elektronifikasi Integrasi Pembayaran Angkutan Umum Jakarta; Dan - Mengembangkan aplikasi JakLingko dan kartu transportasi sebagai alat pembayaran di berbagai moda transportasi.

Sumber: Data diolah oleh peneliti

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan menyatakan bahwa desain kelembagaan dalam tata kelola kolaboratif dalam pengelolaan Program JakLingko yang digambarkan melalui aturan-aturan dasar serta tugas pokok dan fungsi masing-masing pemangku kepentingan yang terlibat dalam kolaborasi telah berjalan sangat baik. Diatur dengan baik dan jelas serta transparan sehingga semua pihak dapat dengan mudah memahami tugas pokok dan fungsinya.

3. Kepemimpinan Fasilitatif

Kepemimpinan fasilitatif merupakan dimensi penting dalam proses kolaborasi. Meskipun dalam konsep tata kelola konsensus dan partisipasi merupakan syarat mutlak, namun tetap diperlukan peran kepemimpinan yang fasilitatif pada elemen lainnya (Akadun, 2023). Hal ini sejalan dengan pendapat Ansell & Gash (2008) yang menyatakan bahwa kepemimpinan mempunyai peran penting untuk mempertemukan pemangku kepentingan dalam forum dan membuat mereka saling terlibat dalam semangat kolaboratif dengan pemimpin untuk menghasilkan konsensus.

Kepemimpinan fasilitatif dalam tata kelola kolaboratif dalam pengelolaan Program JakLingko digambarkan melalui peran dan komitmen pemimpin dalam kolaborasi antar pemangku kepentingan. Berdasarkan hasil penelitian, peran pemimpin sangat krusial untuk menyatukan berbagai perbedaan yang dimiliki oleh masing-masing pihak yang terlibat dalam kolaborasi. Selain itu, peran pimpinan juga diperlukan untuk menyamakan persepsi, mengatasi permasalahan, dan mendorong anggota di bawahnya untuk aktif dan berpartisipasi membantu mensukseskan Program JakLingko. Langkah yang dilakukan pimpinan untuk menjadikan Program JakLingko lebih masif adalah dengan mengajak anggotanya turun ke lapangan, merasakan langsung menjadi pengguna jasa transportasi umum dan khususnya menggunakan JakLingko itu sendiri. Selain itu, sebagai wujud komitmen dalam pengelolaan Program JakLingko, pimpinan juga terus memperluas informasi JakLingko melalui sosialisasi dan publikasi di media sosial milik anggotanya. Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan disebutkan bahwa kepemimpinan fasilitatif dalam proses tata kelola kolaboratif dalam pengelolaan Program JakLingko dapat dikatakan cukup baik. Hal ini terlihat dari peran dan komitmen pimpinan dalam proses kolaborasi yang dilakukan dengan berbagai pemangku kepentingan.

4. Proses Kolaborasi

Ansell & Gash (2008) menyatakan bahwa proses kolaborasi adalah suatu proses dimana terjadi dialog yang memerlukan partisipasi para pemangku kepentingan, yang pada akhirnya menghasilkan keputusan yang disepakati bersama. Dalam kaitan ini, proses kolaborasi digambarkan sebagai sebuah siklus yang memiliki saling ketergantungan antara satu dimensi dengan dimensi lainnya. Proses kolaborasi pengelolaan Program JakLingko dijabarkan melalui dialog tatap muka, membangun kepercayaan, komitmen proses, saling pengertian, dan pencapaian hasil sementara. Berdasarkan hasil penelitian, tahap awal yang harus dilakukan dalam proses kolaborasi adalah dialog tatap muka. Plummer & Fitzgibbon (2004) dalam Wibowo (2020) menyatakan bahwa dialog tatap muka merupakan inti dari proses membangun kepercayaan, saling menghormati, saling pengertian, dan komitmen terhadap proses tersebut.

Dalam pengelolaan Program JakLingko, Dinas Perhubungan DKI Jakarta sebagai *lead sector* bersama operator moda transportasi umum di DKI Jakarta dan PT JakLingko telah rutin melakukan dialog tatap muka. Dialog tatap muka dilakukan secara hybrid melalui pertemuan antar bagian. Frekuensi pertemuan disesuaikan dengan seberapa penting

pembahasannya, sehingga akan lebih efektif dalam menyelesaikan solusi permasalahan tersebut. Kemudian dari komunikasi yang dibangun melalui dialog tatap muka akan terbangun kepercayaan antar pemangku kepentingan yang terlibat. Hasil penelitian menyatakan bahwa dalam pengelolaan Program JakLingko, kepercayaan antar pihak terbangun karena adanya komunikasi yang baik. Hal ini sejalan dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh Prihatin & Dwimawanti (2020) bahwa komunikasi dan keterbukaan informasi yang intens antar pihak yang terlibat dalam kolaborasi dapat membangun kepercayaan.

Setelah kepercayaan muncul maka komitmen dalam menjalankan tanggung jawab masing-masing pemangku kepentingan dalam proses kolaborasi dapat terlaksana dengan baik (Wibowo, 2020). Dalam pengelolaan Program JakLingko, masing-masing pihak yang terlibat sudah mengetahui tanggung jawabnya masing-masing. Sebab, komitmen yang dibangun antar pemangku kepentingan merupakan amanat PERGUB DKI Jakarta 63 Tahun 2020 tentang Penugasan kepada BUMD untuk Menyelenggarakan Sistem Integrasi Pembayaran Transportasi Antarmoda dan PERGUB DKI Jakarta 68 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Sistem Transportasi Terpadu dan Terpadu yang jika tidak dilaksanakan merupakan suatu pelanggaran. Selain itu, komitmen terhadap proses tersebut juga didukung oleh peran pemimpin dengan fokus yang sesuai dengan yang diamanatkan, sehingga dapat memberikan arahan yang jelas.

Amanah tersebut juga berdampak pada saling pengertian mengenai tujuan kerjasama. Karena sudah jelas tercantum dalam PERGUB, tujuan kerjasama pengelolaan Program JakLingko adalah untuk meningkatkan penggunaan angkutan umum massal dan membatasi kendaraan bermotor perorangan. Selain itu, setiap pihak yang terlibat dalam pengelolaan Program JakLingko juga memahami permasalahan yang ada termasuk solusi yang harus dilakukan. Untuk saat ini permasalahan yang sering ditemukan adalah permasalahan teknis namun gerbang pada masing-masing moda transportasi dan untuk penyelesaiannya diserahkan kepada tim teknis dari PT JakLingko Indonesia yang lebih memahami penyelesaian permasalahan tersebut.

Dengan berbagai tahapan yang dilakukan sebelumnya untuk mencapai tujuan utama, maka proses kerjasama pengelolaan Program JakLingko telah mencapai kemenangan-kemenangan kecil sebelum mencapai tujuan akhir dari kerjasama yang dilakukan. Kemenangan kecil bagi Dishub adalah meningkatnya minat masyarakat untuk menggunakan transportasi umum pasca penerapan tarif integrasi. Sedangkan bagi PT TransJakarta selaku operator, kemenangan kecil yang berhasil diraih menjadi fokus bisnis inti PT TransJakarta sebagai perusahaan pengelola bus. Dan bagi PT JakLingko Indonesia sebagai badan usaha yang fokus pada sistem integrasi tarif dan pembayaran, kemenangan kecil yang diraih merupakan keuntungan finansial bagi perusahaan.

Kemudian untuk meningkatkan pelayanan yang diberikan kepada masyarakat dalam pelayanan transportasi umum, PT JakLingko Indonesia selaku pelaksana penerapan tarif terintegrasi mempunyai rencana strategis dengan melakukan penyempurnaan pada aplikasi JakLingko agar dapat digunakan dengan berbagai metode pembayaran, dan fokus

pada tahap ketiga, yaitu *account base ticketing* (ABT) yang memungkinkan tarif berlangganan dan tarif disesuaikan dengan karakteristik pengguna. Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan disebutkan bahwa proses kolaborasi pengelolaan Program JakLingko telah berjalan dengan sangat baik. Hal ini dibuktikan dengan terpenuhinya seluruh tahapan proses kolaborasi yang diusulkan oleh Ansell & Gash.

Simpulan

Berdasarkan pembahasan yang telah disampaikan, dapat ditarik beberapa kesimpulan penting mengenai tata kelola kolaboratif dalam pengelolaan Program JakLingko di DKI Jakarta. Pertama, 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. Proses ini berhasil menciptakan kemenangan-kemenangan kecil yang menguntungkan setiap pemangku kepentingan, namun tetap memperhatikan aspek teknis yang perlu diperbaiki. Dengan demikian, keseluruhan proses kolaborasi dalam pengelolaan Program JakLingko dapat dianggap berjalan dengan baik, meskipun masih ada ruang untuk peningkatan dalam beberapa aspek tertentu.

Daftar Pustaka

- Adelia. (2020). *Efektivitas Program JakLingko dalam Penataan Moda Transportasi Umum di DKI Jakarta* [Skripsi]. Universitas Bakrie.
- Akadun. (2023). *Konstruksi Organisasi Melalui Perspektif Collaborative Governance*. *Jiapi: Jurnal Ilmu Administrasi Dan Pemerintahan Indonesia*, 4(1). <http://jiapi.ut.ac.id/index.php/jiapi/index>
- Ansell, C., & Gash, A. (2008). Collaborative governance in theory and practice. *Journal of Public Administration Research and Theory*, 18(4), 543–571. <https://doi.org/10.1093/jopart/mum032>
- Badan Pusat Statistik. (2019). *Statistik Komuter Jabodetabek 2019*. Badan Pusat Statistik.
- Badan Pusat Statistik. (2021). *Statistik Mobilitas Penduduk dan Tenaga Kerja 2021*. Badan Pusat Statistik.
- Danastry, A. G., & Kurniawan, T. (2021). *Tata Kelola Kolaboratif pada Penetrasi Jaringan*

- Fixed Broadband di Indonesia. *Jurnal Ilmiah Administrasi Publik (JIAP)*, 7(2), 158–163.
- Dinas Lingkungan Hidup Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. (2021). *Indeks Kualitas Lingkungan Hidup Provinsi DKI Jakarta*.
- Fernando, A. S., Irianto, H., Adelina, A., & Nugraha, X. (2020). Legal Analysis On The Management Of Suroboyo Bus Public Transportation In Surabaya City. *Syariah: Jurnal Hukum Dan Pemikiran*, 20(1), 72. <https://doi.org/10.18592/sjhp.v20i1.3548>
- IQAir. (2021). *World Air Quality Report*.
- Miles, M. B., Huberman, A. M., & Saldana, J. (2014). *Qualitative Data Analysis: A Methods Sourcebook* (3rd ed.). SAGE Publications, Inc.
- Plummer, R., & Fitzgibbon, J. (2004). Co-management of Natural Resources: A Proposed Framework. *Environmental Management*, 33(6). <https://doi.org/10.1007/s00267-003-3038-y>
- Prihatin, E., & Dwimawanti, I. H. (2020). Collaborative Governance dalam Mengatasi Kenakalan Remaja di Kabupaten Tegal. *Journal Of Public Policy And Management Review*, 9(2).
- Sitanggang, R., & Saribanon, E. (2018). Faktor-faktor Penyebab Kemacetan di DKI Jakarta. *Jurnal Manajemen Bisnis Transportasi Dan Logistik (JMBTL)*, 4(3), 289–296. <http://library>.
- Sobri, S., Sintaningrum, S., Saefullah, D., & Widianingsih, I. (2019). Kebijakan Aplikasi Program One Karcis One Trip (OK TRIP) Di Provinsi Daerah Khusus Ibu Kota (DKI) Jakarta. *Jurnal Administrasi Publik*, 10(1), 62–82. <https://doi.org/10.31506/jap.v10i1.5986>
- Syaukat, Y., Sarma, M., Falatehan, A. F., & Bahtiar, R. (2019). Valuasi Ekonomi Dampak Kemacetan Lalu-Lintas Di DKI Jakarta. *Jurnal Manajemen Pembangunan Daerah*, 6(1). https://doi.org/10.29244/jurnal_mpd.v6i1.24652
- TomTom Traffic Index. (2021). *TomTom Traffic Index Ranking 2021*. <https://www.tomtom.com/traffic-index/ranking/?country=ID>
- Warsono, H., Imam, R., Hafis, A., & Putra, H. D. (2020). *Talent Development & Excellence Collaborative Governance: Efforts to Improve the Quality of Public Transportation Services in Indonesia*. 12(3s), 251–264. <http://www.iratde.com>
- Wibowo, A. N. F. A. (2020). Collaborative Governance Dalam Pelayanan Transportasi Publik (Study BRT Trans Semarang). *Syntax Literate : Jurnal Ilmiah Indonesia*, 5(3), 1–18