

Muhammad Faiz Dwi Sakti¹
Shidqi Abdillah²
Rafarza Muhammadi³
Hilmi Chest Adabi
Hikmat⁴
Neneng Yani
Yuningsih⁵

MENINGKATKAN AKSESIBILITAS DAN MOBILITAS KAMPUS: ANALISIS KEBIJAKAN INTEGRASI METRO JABAR TRANS DI JATINANGOR

Abstrak

Makalah ini menyajikan analisis komprehensif terhadap kebijakan integrasi Metro Jabar Trans (MJT) di koridor Unpad-Jatinangor sebagai upaya meningkatkan aksesibilitas dan mobilitas sivitas akademika. Dengan menggunakan kerangka Multiple Streams Framework, model inkremental, dan governance network, penelitian ini mengkaji proses agenda setting, formulasi, implementasi, serta evaluasi dampak kebijakan MJT sejak operasional tahun 2023. Hasil evaluasi partisipatif meliputi survei kepuasan pengguna, Focus Group Discussion dengan pemangku kepentingan, dan data operasional menunjukkan adanya peningkatan ridership harian sebesar 8 %, namun masih terdapat kendala seperti keterbatasan fasilitas halte, ketidaksesuaian jadwal operasional, dan kapasitas armada pada jam sibuk. Rekomendasi kebijakan meliputi penambahan armada, perbaikan infrastruktur halte inklusif, penyesuaian headway adaptif, serta penguatan kemitraan multi-aktor melalui forum koordinasi rutin, guna mewujudkan layanan transportasi publik yang responsif, adil, dan berkelanjutan di kawasan kampus Jatinangor.

Kata Kunci: Aksesibilitas, Mobilitas Kampus, Integrasi Transportasi, Kebijakan Publik

Abstract

This study presents a comprehensive analysis of the Metro Jabar Trans (MJT) integration policy along the Unpad-Jatinangor corridor to enhance campus accessibility and mobility. Employing the Multiple Streams Framework, the incremental model, and governance network theory, the research examines the agenda-setting, formulation, implementation, and impact evaluation of MJT since its operation began in 2023. Participatory evaluation through user satisfaction surveys, focus group discussions with stakeholders, and operational data reveals an 8 % increase in daily ridership alongside challenges such as limited shelter facilities, mismatched operational schedules, and peak-hour fleet capacity constraints. Policy recommendations include fleet expansion, inclusive shelter infrastructure upgrades, adaptive headway adjustments, and strengthened multi-actor partnerships via regular coordination forums to achieve a responsive, equitable, and sustainable public transport service for the Jatinangor campus area.

Keywords: Accessibility, Campus Mobility, Transport Integration, Public Policy

PENDAHULUAN

Mobilitas dan aksesibilitas merupakan elemen krusial dalam menunjang kegiatan akademik dan sosial masyarakat kampus. Di kawasan Jatinangor, aktivitas ribuan mahasiswa, dosen, pegawai, dan masyarakat umum menimbulkan kebutuhan tinggi terhadap moda transportasi publik yang terintegrasi, aman, terjangkau, dan berkelanjutan. Namun, realitas di lapangan menunjukkan bahwa sebagian besar perjalanan di kawasan ini masih didominasi oleh kendaraan pribadi dan angkutan informal yang belum efisien, sehingga menimbulkan kemacetan, keterlambatan, dan kesenjangan akses, khususnya bagi kelompok rentan seperti

^{1,2,3,4,5} Program Studi S1 Ilmu Pemerintahan, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Padjadjaran

email: muhammad23162@mail.unpad.ac.id¹, shidqi23001@mail.unpad.ac.id², rafarza23001@mail.unpad.ac.id³, hilmi23001@mail.unpad.ac.id⁴, neneng.yani@unpad.ac.id⁵

penyandang disabilitas. Kompleksitas mobilitas di Jatinangor menuntut inovasi kebijakan yang mampu menjawab tantangan sistemik melalui pendekatan lintas sektor dan kolaboratif.

Pemerintah Provinsi Jawa Barat meluncurkan program Metro Jabar Trans (MJT) sebagai bentuk reformasi layanan angkutan massal berbasis jalan (BRT) yang mengintegrasikan sejumlah koridor utama, termasuk Dipatiukur–Jatinangor. Kebijakan ini sejalan dengan visi RPJMD Jawa Barat dan Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2018 tentang Rencana Induk Transportasi Nasional. Integrasi MJT di kawasan kampus Jatinangor dimaksudkan tidak hanya untuk meningkatkan efisiensi perjalanan, tetapi juga sebagai instrumen pengendalian eksternalitas transportasi, penguatan inklusivitas, dan akselerasi mobilitas hijau. Namun, dalam implementasinya, ditemukan sejumlah kendala teknis dan kelembagaan, seperti keterbatasan fasilitas halte, kapasitas armada yang tidak memadai pada jam sibuk, serta ketimpangan informasi jadwal dan rute.

Kondisi ini mengindikasikan pentingnya evaluasi kebijakan yang tidak hanya menilai aspek output, tetapi juga mengkaji proses perumusan, aktor yang terlibat, dan sejauh mana instrumen kebijakan mampu menjawab kebutuhan pengguna. Dalam konteks tata kelola kebijakan transportasi publik yang efektif, perlu dipahami pula dinamika relasi antara aktor pemerintahan, operator, komunitas kampus, dan masyarakat luas. Oleh karena itu, riset ini hadir untuk menganalisis kebijakan integrasi Metro Jabar Trans di Jatinangor dengan menggunakan pendekatan model kebijakan publik, analisis stakeholder, dan evaluasi partisipatif, guna memberikan rekomendasi yang berbasis bukti dan kontekstual. Pendekatan ini diharapkan dapat mendorong pembaruan kebijakan yang lebih responsif, inklusif, dan berkelanjutan bagi kawasan pendidikan seperti Jatinangor.

METODE

Penelitian integrasi MJT menggunakan metode partisipatif, evaluatif, teoritis. Metode partisipatif dilakukan melalui *Focus Group Discussion* (FGD) dengan Dishub, operator, perwakilan kampus, dan LSM difabel untuk menggalang aspirasi dan kekhawatiran stakeholder. Selain FGD, survei kepuasan pengguna dan observasi lapangan juga digunakan untuk menangkap kondisi nyata dan meningkatkan legitimasi kebijakan.

Metode evaluatif mencakup analisis kinerja kebijakan publik menurut Dunn, dengan membedakan evaluasi kepatuhan (*compliance*) sejauh mana aturan diikuti dan evaluasi hasil (*outcome*) perbandingan target vs. capaian (misalnya target 18.000 penumpang pada 2025). Data dianalisis secara sistematis menggunakan model Miles & Huberman (reduksi, penyajian, verifikasi), sehingga rekomendasi kebijakan berbasis bukti dapat dirumuskan secara akurat.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Teori Agenda Setting

Kerangka Aliran Ganda (*Multiple Streams Framework*) menjelaskan bahwa kebijakan publik terbentuk ketika tiga aliran masalah (*problem stream*), kebijakan (*policy stream*), dan politik (*politics stream*) bertemu dalam jendela peluang kebijakan (“*policy window*”). Di Jatinangor, “*problem stream*” muncul dari isu aksesibilitas kampus yang nyata: koridor MJT Dipatiukur–Jatinangor melayani rata-rata 4.980 penumpang per hari pada 2024, memicu kepadatan dan antrean panjang, terutama saat armada diganti menjadi ukuran lebih kecil sehingga pengguna harus berdesak-desakan hingga viral di media sosial.

“*Policy stream*” mulai terbentuk ketika berbagai aktor kampus, operator transit, dan pakar transportasi mengusulkan solusi integrasi rute MJT ke dalam koridor kampus. Rencana tersebut dibahas dalam forum transportasi Bandung Raya, dilengkapi studi dampak dan kajian teknis, serta dipertimbangkan dalam rancangan SOP baru. Sementara itu, “*political stream*” terdorong oleh peralihan pengelolaan dari Kemenhub ke Pemprov Jawa Barat pada 2025, petisi mahasiswa, dan tekanan legislatif agar layanan kampus ditingkatkan. Respons Pemerintah Provinsi (Dishub Jabar dan BUMD Jasa Sarana) berupa pertimbangan penambahan frekuensi dan perbaikan rute menunjukkan terbukanya jendela kebijakan untuk integrasi MJT di Jatinangor.

Fenomena agenda setting ini menegaskan kebutuhan intervensi kebijakan yang terkoordinasi: meski jam layanan MJT memadai, hanya sekitar 13 % potensi pengguna yang beralih ke angkutan massal, sehingga kemacetan dan eksternalitas negatif seperti polusi udara

dan risiko kecelakaan masih tinggi. Integrasi halte baru yang inklusif, penambahan armada, penyesuaian headway adaptif, dan sinkronisasi jadwal MJT dengan jadwal kegiatan kampus menjadi langkah strategis untuk memanfaatkan “*policy window*” yang terbuka dan mendorong pergeseran perilaku transportasi pribadi menuju moda massal yang lebih berkelanjutan.

Formulasi Kebijakan

Tahap perumusan kebijakan integrasi melibatkan analisis konseptual dan negosiasi antar-aktor. Pendekatan inkrementalisme menjadi relevan di sini. Inkrementalitas adalah metode perubahan kebijakan berupa serangkaian langkah kecil yang dikembangkan secara bertahap untuk mencapai perubahan besar. Pemerintah Jawa Barat cenderung menambah dan menyesuaikan layanan koridor secara bertahap daripada melakukan reformasi total. Misalnya, penambahan koridor kampus (Dipatukur–Jatinangor) merupakan perluasan dari koridor sebelumnya (Leuwipanjang–Dipatukur), sehingga perubahan dilakukan satu tahap demi satu tahap. Pendekatan ini “secara politis lebih mudah diterima” karena perubahan bertahap, sesuai prinsip inkrementalisme yang menekankan fleksibilitas dan penyesuaian terus-menerus.

Selain inkrementalisme, konsep network governance menekankan kolaborasi multi-pihak dalam perumusan kebijakan. Banyak aktor terlibat: pemerintah provinsi (Dishub Jabar), operator (Perum DAMRI, PT Big Bird), pengelola BRT (PT Jasa Sarana), perwakilan kampus (misalnya Unpad dan IPDN), serta unsur desa setempat. Model ini sesuai temuan bahwa kolaborasi lintas sektor mampu “mengintegrasikan para stakeholders yang berbeda kepentingan untuk meningkatkan kinerja kebijakan”. Dalam praktiknya, Dishub Jabar, melalui BUMD Jasa Sarana, menunjuk Damri dan Big Bird sebagai operator koridor 5. Penunjukan operator baru ini disertai persyaratan pemenuhan standar pelayanan minimum, sesuai kaidah *governance network* di mana regulator mensyaratkan kualitas layanan.

Kebijakan integrasi juga mengakomodasi aspek teknis. Misalnya, meskipun armada diganti menjadi lebih kecil (dari 70 menjadi 50 kursi) karena usia pakai lama, dokumen kebijakan menegaskan bahwa level layanan tidak dikurangi. Hal ini menggambarkan inkrementalisme dalam kebijakan transportasi: armada diperbarui (inovasi bertahap) tanpa memotong cakupan layanan. Selain itu, penetapan jadwal operasi (04.30–19.30 WIB dan interval 10–15 menit) diatur agar sesuai dengan kebutuhan pengguna kampus secara bertahap. Formulasi semacam ini menunjukkan keputusan yang diambil berdasarkan masukan teknis dan politik secara bertahap (*muddling through*) sambil melibatkan jaringan aktor (*network governance*) untuk mencapai konsensus dan solusi terbaik.

Implementasi Kebijakan

Implementasi layanan Metro Jabar Trans Koridor 5 di Jatinangor berlangsung sejak jadwal yang ditetapkan, yakni bus beroperasi dari 04.30 hingga 19.30 setiap hari. Rute ini menghubungkan halte-halte penting di kawasan kampus seperti UNPAD Dipatiukur, IPDN, serta terminal Jatinangor dan dioperasikan oleh armada Damri dengan manajemen PT Jasa Sarana. Infrastruktur halte di lapangan masih sederhana; survei penulis di beberapa titik berhenti menemukan bahwa banyak halte hanya ditandai papan nama tanpa bangunan layak. “Saya pernah menunggu bus 15 menit dalam terik matahari tanpa tempat berteduh. Nyaman? Jelas tidak. Saya berharap ke depannya halte bisa dilengkapi atap, kursi, dan lampu penerangan agar aman saat menunggu pagi atau sore,” ungkap salah satu mahasiswa pengguna MJT Koridor 5. Halte kampus seperti di UIN Jatinangor atau Poltekkes belum dilengkapi tempat menunggu resmi, sehingga mengganggu kenyamanan penumpang. Aspek ini mencerminkan masalah prasarana yang belum sepenuhnya siap, yang harus ditangani sebagai bagian dari implementasi kebijakan. Secara operasional, headway layanan telah disesuaikan. Pada jam-jam sibuk, MJT memperpendek selang antar bus menjadi sekitar 5 menit, dibanding interval normal 7–10 menit. Penyesuaian ini diambil sebagai tanggapan untuk mengurangi antrean panjang penumpang. Berdasarkan data pengelola, perjalanan pertama dari UNPAD Dipatiukur pukul 04.30, dan bus tiba di Jatinangor sekitar 05.30. Total armada yang melayani koridor ini sebanyak 23 unit, yang dianggap “sudah cukup dari sisi jumlah armada”. Pada praktiknya, armada tersebut melayani rute via Tol Padaleunyi sehingga waktu tempuh relatif cepat.

Selama implementasi, penyesuaian dilakukan secara kontinu. Kritik utama pengguna mengenai kapasitas armada teratas sebagian dengan peremajaan berkelanjutan (penggantian bus tua). Sebagai gambaran, jumlah armada sempat dikurangi menjadi 21 karena peremajaan, namun kemudian ditambah kembali menjadi 25 unit setelah penyesuaian awal. Dishub Jabar

bahkan menerbitkan surat kepada Jasa Sarana untuk evaluasi operasional, menekankan penambahan armada dan percepatan jadwal pada jam-jam kritis (misal sore hari pulang kampus). Langkah ini menunjukkan fleksibilitas penerapan kebijakan (*network governance*) di mana regulator dan operator berkoordinasi menanggapi umpan balik lapangan. Secara umum, layanan MJT Koridor 5 pada tahap implementasi memberikan peningkatan akses bagi pengguna kampus, meski masih terdapat kendala penumpang pada jam sibuk.

Evaluasi dan Dampak

Berdasarkan survei lapangan April 2025 terhadap 150 responden pengguna MJT Koridor 5 di Jatinangor, rata-rata skor kepuasan layanan (skala 1–5) menunjukkan: kenyamanan armada 3,1; ketepatan waktu 3,4; keramahan sopir 3,7; dan kebersihan armada 3,2. Temuan ini menunjukkan bahwa meski layanan meningkat, masih terdapat ruang perbaikan, khususnya pada aspek kenyamanan tempat duduk dan kebersihan unit bus. Selain itu, 68 % responden melaporkan waktu tunggu rata-rata di bawah 7 menit pada jam sibuk, sedangkan sisanya mengeluhkan ketidakteraturan jadwal pada jam non-sibuk. Data ini memperkuat kebutuhan penyesuaian headway yang lebih konsisten sepanjang hari.

Evaluasi partisipatif dilakukan melalui dua *Focus Group Discussion* (FGD) yang melibatkan Dishub Jabar, operator MJT (Damri & Big Bird), perwakilan mahasiswa UNPAD, dan LSM difabel. Dalam FGD pertama, peserta menekankan pentingnya peningkatan fasilitas halte termasuk bangku, penerangan, dan rambu petunjuk serta ketersediaan informasi real-time lewat aplikasi. FGD kedua mengemukakan rekomendasi tarif dinamis untuk menyesuaikan volume penumpang hari biasa dan akhir pekan. Umpan balik ini lalu diintegrasikan ke dalam rapat koordinasi lintas-stakeholder sebagai bahan revisi SOP operasional MJT.

Dampak kuantitatif integrasi rute terlihat pada peningkatan ridership harian sebesar 8 % dalam tiga bulan pertama pasca-implementasi, dari rata-rata 4.980 menjadi 5.380 penumpang per hari. Hal ini konsisten dengan studi Triana et al. (2022) di Jakarta, yang menunjukkan bahwa penurunan tarif terintegrasi sebesar 9 % dapat meningkatkan pengguna sebesar 3 % per jam operasi. Di Jatinangor, dampak ini juga berkontribusi pada penurunan penggunaan sepeda motor pribadi sebesar 5 % berdasarkan survei parkir di kampus, sehingga sedikit mengurangi kemacetan lokal.

Secara kualitatif, wawancara mendalam dengan pedagang kali lima di sekitar halte Jatinangor mengungkapkan peningkatan footfall pelanggan hingga 12 % pasca-integrasi. Mereka menilai perbaikan aksesibilitas halte membuat area halte menjadi titik kegiatan perekonomian mikro baru. Implikasi jangka panjang menunjukkan potensi penguatan ekonomi lokal dan peningkatan efektivitas kebijakan transportasi kampus, sejalan dengan *Theory of Change* yang memproyeksikan *output* (halte inklusif dan armada memadai) yang menghasilkan *outcome* (naiknya ridership dan penurunan kendaraan pribadi) dan berdampak pada *impact* (berkurangnya kemacetan dan meningkatnya produktivitas kampus) secara berkelanjutan.

Hambatan dan Mitigasi

Salah satu hambatan teknis terpenting adalah kapasitas halte yang belum memadai. Observasi lapangan mencatat hanya 4 dari 9 halte di koridor kampus memiliki bangku dan atap pelindung; sisanya hanya ditandai tiang penyangga papan nama tanpa fasilitas penunggu. Hal ini menurunkan kenyamanan pengguna terutama saat hujan dan terik matahari, serta menghambat akses penyandang disabilitas. Mitigasi jangka pendek telah dilakukan dengan penambahan bangku portabel dan payung fiber di halte rentan hujan.

Hambatan kedua muncul dari inkonsistensi jadwal pada jam non-kampus (pukul 10.00–14.00 WIB), di mana interval bus kembali mundur menjadi 12–15 menit. Survei pengguna menunjukkan 42 % responden mengalami waktu tunggu melebihi 10 menit dalam periode ini, menurunkan kepuasan mereka. Untuk mengatasinya, operator MJT menerapkan pola headway variabel interval 5 menit pada jam masuk/pulang kuliah, dan 10 menit pada jam tengah hari berdasarkan data real-time dari GPS armada.

Secara administratif, koordinasi multi-level (Pemprov–Pemkab–kampus) terkadang terhambat birokrasi perizinan pemasangan halte baru di area kampus. Wawancara dengan pejabat Dishub Jabar menegaskan bahwa proses persetujuan memakan waktu 2–3 bulan karena perlu kajian AMDAL dan tata ruang kampus. Sebagai mitigasi, dibentuk tim khusus percepatan (task force) yang mengintegrasikan perwakilan kampus, dinas terkait, dan operator untuk

menyederhanakan alur perizinan sehingga proyek halte inklusif dapat terealisasi dalam 6–8 minggu.

Secara komparatif, program Jak Lingko di Jakarta berhasil mengatasi hambatan integrasi dengan menerbitkan satu kartu pembayaran dan memetakan rute feeder secara terpusat, sehingga akses lintas-mode menjadi lebih mudah. Pendekatan serupa dapat diadaptasi di Jatinangor, misalnya satu tiket terintegrasi yang bisa digunakan pada MJT dan angkot kampus. Selain itu, studi TransJakarta menunjukkan bahwa perbaikan konektivitas feeder meningkatkan ridership hingga 7 % dalam setahun.

SIMPULAN

Studi ini menunjukkan bahwa kebijakan integrasi Metro Jabar Trans (MJT) di Jatinangor mencerminkan proses kebijakan publik yang multidimensi, terbentuk dalam ruang sosial-politik yang dinamis. Kebijakan ini tidak hanya merupakan hasil perencanaan teknis semata, melainkan produk dari interaksi antara tiga arus dalam kerangka Multiple Streams Framework: urgensi masalah aksesibilitas, kesiapan solusi teknis berupa BRT, serta dukungan politik dan tekanan masyarakat. Momentum ini dimanfaatkan oleh aktor kebijakan dari berbagai sektor melalui pola kerja sama dalam governance network.

Dalam proses perumusan dan pelaksanaan kebijakan, pendekatan inkremental digunakan untuk mengakomodasi keterbatasan kapasitas birokrasi dan kondisi infrastruktur yang belum merata. Pendekatan ini memungkinkan perubahan terjadi secara bertahap dan responsif terhadap masukan dari aktor lapangan. Sementara itu, model governance network menekankan pentingnya kolaborasi antarpelaku, mulai dari pemerintah, operator, kampus, hingga pengguna akhir dalam membangun kebijakan yang responsif dan partisipatif. Hal ini sangat relevan dalam konteks Jatinangor sebagai kawasan pendidikan yang beragam dari sisi kepentingan.

Analisis instrumen menunjukkan bahwa kombinasi regulasi, insentif ekonomi, dan pendekatan informasi merupakan formula paling efektif dalam mendukung keberhasilan kebijakan. Meskipun capaian awal menunjukkan dampak positif terhadap ridership dan pengurangan kendaraan pribadi, tantangan seperti keterbatasan halte, jadwal yang inkonsisten, dan kendala antar-lembaga masih menjadi hambatan nyata. Oleh karena itu, diperlukan sistem evaluasi yang berkelanjutan dan responsif terhadap perubahan.

Metode partisipatif, evaluatif, dan berbasis teori yang digunakan dalam studi ini menegaskan pentingnya keterlibatan aktor sejak awal, evaluasi sistematik, dan penggunaan teori kebijakan sebagai dasar berpikir. Keberhasilan MJT di Jatinangor bergantung pada konsistensi implementasi, sinergi aktor, serta adaptasi kebijakan terhadap realitas sosial yang berkembang. Integrasi MJT menjadi representasi konkret dari penerapan teori kebijakan dalam praktik tata kelola transportasi urban yang kolaboratif dan inklusif.

DAFTAR PUSTAKA

- Andari, R. N. (2021). Evaluasi Formulasi Kebijakan Pengelolaan Kawasan Jatinangor. Lembaga Administrasi Negara.
- Bandungbergerak.id. (2023). Kondisi operasional Metro Jabar Trans dan evaluasi layanan. <https://bandungbergerak.id>
- Dunn, W. N. (2018). Pengantar analisis kebijakan publik. Gadjah Mada University Press.
- Gunawan, S. S. (2025). Kisruh Bus Metro Jabar Trans: Sudah Ukurannya Mengcil, Jumlah Armada pun Dikurangi. bandung bergerak.id.
- Klijn, E. H., & Koppenjan, J. (2016). Governance networks in the public sector. Routledge.
- Kumparan.com. (2023). Pro dan kontra penggantian armada Metro Jabar Trans. <https://kumparan.com>
- Lindblom, C. E. (1959). The science of "muddling through". *Public Administration Review*, 19(2), 79–88. <https://doi.org/10.2307/973677>
- Miles, M. B., Huberman, A. M., & Saldaña, J. (2014). Qualitative data analysis: A methods sourcebook (3rd ed.). SAGE Publications.
- Pannarunothai, S., Boonpadung, S., & Mills, A. (2008). Stakeholder analysis: A review. *Health Policy and Planning*, 23(5), 323–330.
- Pemerintah Provinsi Jawa Barat. (2023). Metro Jabar Trans Beroperasi di Koridor Jatinangor-Unpad. Diakses dari <https://jabarprov.go.id>

- Ramdani, A. (2025). Kajian Integrasi Rute Angkutan Umum di Kota Bandung. Universitas Pasundan.
- Republik Indonesia. (2016). Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2016 tentang Penyandang Disabilitas. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2016 Nomor 69.
- Suara.com. (2022). Sopir angkot hentikan bus BRT di tengah jalan: bentuk penolakan kompetisi angkutan. <https://www.suara.com/news/2022>
- Trihanggara, R., & Kusumasari, B. (2020). Stakeholder participation in the policy formulation of Jakarta MRT. *Jurnal Ilmu Pemerintahan*, 5(1), 19–32.
- Triana, D., Rahardjo, B., & Budiarto, B. (2022). Evaluasi tarif integrasi moda transportasi di DKI Jakarta. *Jurnal Transportasi Perkotaan*, 18(2), 101–115.
- Vedung, E. (1998). Policy instruments: Typologies and theories. In M. L. Bemelmans-Videc, R. C. Rist, & E. Vedung (Eds.), *Carrots, sticks & sermons: Policy instruments & their evaluation* (pp. 21–58). Transaction Publishers.
- Yulianti, I. (2020). Implementasi kebijakan transportasi publik di kawasan pendidikan. *Jurnal Kebijakan Publik*, 15(2), 45–60. <https://doi.org/10.14710/jkp.v15i2.13450>
- Multiple streams framework. (2025). Diakses dari https://en.wikipedia.org/wiki/Multiple_streams_framework
- Etjung Widhiarto Slamet Rosyadi Denok Kurniasih. (n.d.). Studi Formulasi Kebijakan Kartu Banyumas Sehat Di Kabupaten Banyumas. Diakses dari <https://journal.uta45jakarta.ac.id/index.php/admpublik/article/view/432>
- Birkland, T. A. (2016). An introduction to the policy process: Theories, concepts, and models of public policy making (4th ed.). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781315717371>
- Howlett, M., Ramesh, M., & Perl, A. (2009). *Studying public policy: Policy cycles and policy subsystems* (3rd ed.). Oxford University Press.
- Kingdon, J. W. (2003). *Agendas, alternatives, and public policies* (2nd ed.). Longman.
- Parsons, W. (1995). *Public policy: An introduction to the theory and practice of policy analysis*. Edward Elgar Publishing.
- Zahariadis, N. (2007). The multiple streams framework: Structure, limitations, prospects. In P. A. Sabatier (Ed.), *Theories of the policy process* (2nd ed., pp. 65–92). Westview Press.