

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

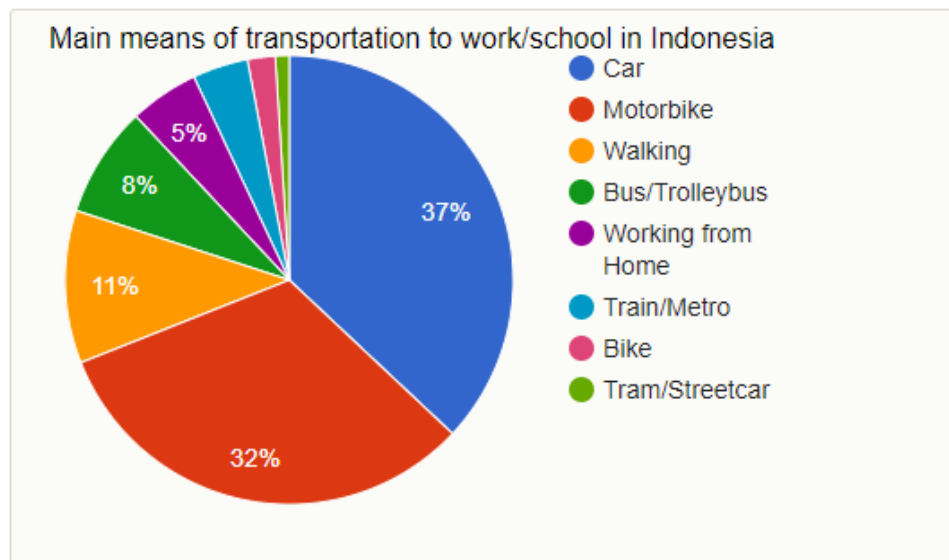
Aktivitas keseharian tidak terlepas dari perpindahan tempat sehingga kebutuhan transportasi menjadi hal penting di masyarakat. Transportasi dapat diartikan sebagai berpindahnya manusia atau barang dari suatu tempat ke tempat yang menjadi tujuan yang dilakukan dengan menggunakan sebuah wahana yang digerakkan oleh manusia, hewan atau mesin (Karim et al., 2023). Terdapat tiga mode transportasi yaitu transportasi darat, laut dan udara. Keberadaan transportasi darat tidak terlepas dari lalu lintas jalanan. Pada perkotaan, permasalahan transportasi seringkali terjadi karena volume kendaraan lebih besar dibandingkan volume jalanan. Hal ini ditunjukkan dengan adanya peningkatan jumlah kendaraan sebesar 3% setiap tahunnya sedangkan peningkatan volume jalanan setiap tahunnya tidak sampai 1% (Mu'allimah & Mashpufah, 2022). Kondisi inilah yang menyebabkan ketidakseimbangan antara volume kendaraan dengan kapasitas jalanan yang ada.

Tabel 1.1 Kondisi Lalu Lintas Negara di Asia Tenggara

Rank	Country	Traffic Index	Time Index (in minutes)	Time Exp. Index	Inefficiency Index	CO₂ Emission Index
1	Indonesia	193.9	43.2	2697.0	236.9	6957.1
2	Philippines	181.9	42.0	2251.5	232.0	5961.7
3	Thailand	173.5	38.8	1294.6	227.5	6988.3
4	Malaysia	168.8	37.0	902.2	188.7	7738.6
5	Singapore	146.1	41.0	1912.9	144.9	2433.0

Sumber : numbeo.com, diakses pada 1 September 2024

Indonesia masuk pada peringkat 11 sebagai negara dengan permasalahan lalu lintas yang tinggi di dunia. Pada tingkat Asia Tenggara, Indonesia berada pada peringkat pertama sebagai negara dengan permasalahan lalu lintas tertinggi. Negara Indonesia dengan populasi yang besar berimbas pada volume kendaraan yang ada sehingga memicu terjadinya kemacetan di kota-kota besar. Kemacetan di Indonesia terjadi karena ketidakseimbangan volume kendaraan pribadi dengan kapasitas jalanan yang ada. Keberadaan transportasi publik menjadi penting untuk mendukung mobilitas masyarakat dalam melakukan perpindahan tempat serta dapat mengurangi kemacetan lalu lintas yang kebanyakan disebabkan oleh padatnya kendaraan pribadi (Bhakti, 2024). Transportasi publik merupakan alternatif yang dapat dipilih masyarakat untuk melakukan aktivitas sehari-hari. Penggunaan transportasi publik selain mendukung program-program pemerintah juga dapat meningkatkan kesadaran masyarakat untuk lebih peduli terhadap kondisi lalu lintas di negara ini.



Gambar 1.1 Jenis Kepadatan Kendaraan di Indonesia

Sumber : numbeo.com, diakses pada 1 September 2024

Berdasarkan data base dunia – numbeo, masih banyak masyarakat Indonesia yang menggunakan kendaraan pribadi sebagai transportasi untuk berangkat bekerja maupun sekolah. Mobil dan motor menjadi kendaraan darat yang banyak memenuhi jalanan di Indonesia. Kurang optimalnya penggunaan transportasi publik merupakan penyebab kemacetan lalu lintas yang ada di Indonesia (Romadhona et al., 2024). Penyebab dari kurang optimalnya penggunaan transportasi publik dipicu oleh kurangnya ketersediaan transportasi publik di waktu tertentu serta ketertarikan masyarakat yang masih rendah. Ketersediaan transportasi publik menjadi kewajiban pemerintah sesuai dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 139 yang menjelaskan bahwa Pemerintah wajib menjamin tersedianya angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang antarkota, antarprovinsi, serta lintas batas negara.

Transportasi publik di Indonesia terbagi menjadi transportasi publik dalam kota dan antar kota. Transportasi publik dalam kota meliputi bus kota, trem (kereta api ringan), kereta api, kereta cepat (metro/subway/bawah tanah, dsb). Sedangkan transportasi publik antar kota meliputi maskapai penerbangan, bus antarkota, kereta api, dan kereta antarkota. Peningkatan layanan transportasi publik selalu diupayakan oleh pemerintah untuk dapat menarik minat masyarakat dalam penggunaan transportasi publik. Transportasi publik memiliki peran dalam pengelolaan lalu lintas, kemudian berperan dalam penghematan bahan bakar atau energi, serta dapat berperan sebagai perencanaan dan pembangunan daerah (Putra et al., 2023). Upaya dalam pemberian pelayanan yang baik serta layak untuk mobilitas keseharian masyarakat merupakan tujuan dari penyelenggaraan transportasi publik.

Pemerintah telah banyak melakukan inovasi terhadap ketersediaan transportasi publik di Indonesia baik transportasi dalam kota maupun transportasi antarkota. Transportasi publik yang ada di DKI Jakarta menjadi prototipe masyarakat dengan menawarkan layanan berdasarkan permintaan, mengambil dan menurunkan penumpang dari serangkaian pemberhentian yang telah ditentukan sebelumnya atau antar lokasi yang dipilih (Narayan et al., 2020). Berikut merupakan transportasi publik modern di DKI Jakarta:

1. BRT (*Bus Rapid Transit*)

BRT atau *Bus Rapid Transit* adalah mode transportasi publik dengan kapasitas penumpang dalam jumlah banyak yang dapat digunakan oleh semua kalangan mulai dari anak-anak, remaja, orang dewasa, bahkan lansia. Trans Jakarta merupakan bentuk BRT yang telah beroperasi sejak 2004 dan terus mengalami peningkatan layanan hingga saat ini (Mughis, 2023). Salah satu faktor utama masyarakat dalam memilih Trans Jakarta sebagai transportasi publik yaitu karena waktu dan tarif yang disediakan oleh Trans Jakarta sesuai dengan kebutuhan masyarakat Jakarta (Pristanto et al., 2023).

2. MRT (*Mass Rapid Transit*)

MRT atau *Mass Rapid Transit* merupakan sistem transportasi massal yang efisien dan modern. Sistem transportasi ini dirancang sebagai upaya dalam mengatasi kemacetan jalanan di kota-kota besar. Pembangunan sistem transportasi ini sejak 2013 dengan jalur pertama layanan MRT Jakarta yang dioperasikan sejak 24 Maret 2019. Pelayanan MRT terbilang cukup memuaskan masyarakat, mulai dari pelayanannya, kenyamanan yang diberikan, serta ketersediaan fasilitas

pendukung yang dapat menjadi faktor-faktor pendukung masyarakat dalam memilih MRT sebagai mode transportasi publik (Mahendra et al., 2023).

3. LRT (*Light Rail Transit*)

LRT atau *Light Rail Transit* adalah mode transportasi baru di Jabodetabek dalam bentuk kereta berdimensi ringan serta memiliki ukuran yang lebih ramping dan hanya dapat menjangkau daerah tertentu. Pembangunan sistem LRT ini dimulai sejak Juni 2016 dan mulai beroperasi secara penuh sejak 1 Desember 2016. Dibandingkan dengan mode transportasi BRT dan MRT, Masyarakat masih belum banyak yang menjadikan LRT pilihan mode transportasi publik karena lintasannya yang masih terbatas serta kondisi tarifnya yang belum sesuai dengan kebutuhan masyarakat (Dhenarisa et al., 2023).

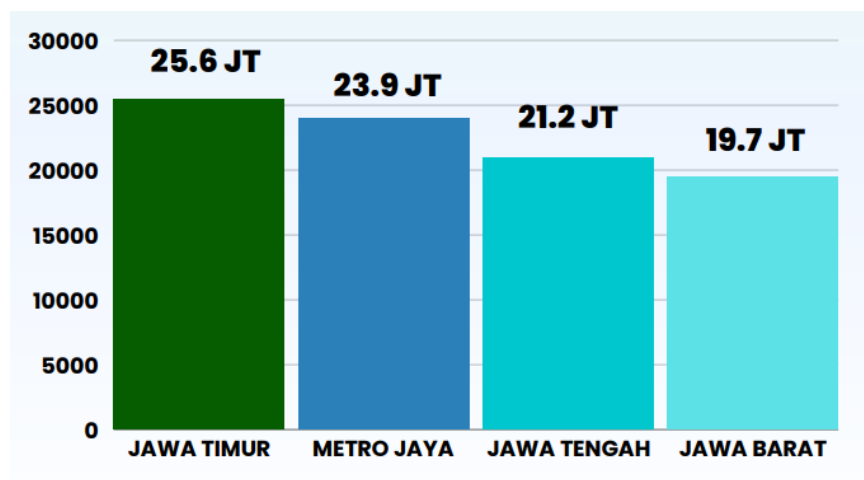
BRT, MRT dan LRT merupakan bentuk inovasi dari transportasi publik untuk meningkatkan pelayanan dalam penggunaan transportasi publik. Kehadiran BRT Trans Jakarta dengan jumlah koridor *Busway* lebih dari 10 yang melintasi jalanan utama di DKI Jakarta ini sangat membantu kebutuhan transportasi publik masyarakat DKI (Ayuningtias et al., 2023). Pengoperasiannya yang menggunakan jalur eksekutif membuat Trans Jakarta tidak terhambat oleh kemacetan jalanan di DKI Jakarta. *Busway* Trans Jakarta ini hanya akan berhenti di halte-halte yang telah ditetapkan untuk mempermudah pengguna mencapai tempat tujuan dengan mengetahui halte terdekat yang dapat pengguna kunjungi. Konsep BRT yaitu sistem transportasi dengan jalur khusus dan memiliki kapasitas tinggi yang berbasis bus. Dalam aplikasi MitraDarat, terdapat 28 BRT di Indonesia yang terbagi menjadi BRT antar kota dan BRT dalam Kota. BRT menjadi inovasi transportasi publik yang dapat memberikan kemudahan dan kenyamanan terhadap masyarakat.

Tabel 1.2 Nama BRT di Indonesia

No	Nama BRT	Lokasi	Jumlah Koridor	Jenis BRT
1.	Trans Makassar	Kota Makassar	1 Koridor	Teman Bus
2.	Trans Banyumas	Kab. Banyumas	4 Koridor	Teman Bus
3.	Batik Solo Trans	Kota Surakarta	12 Koridor	Teman Bus
4.	Trans Metro Dewata	Kota Denpasar	6 Koridor	Teman Bus
5.	Trans Jogja	Kota Yogyakarta	3 koridor	Teman Bus
6.	Trans Semanggi Surabaya	Kota Surabaya	3 Koridor	Teman Bus
7.	Metro Jabar Trans	Kota Bandung	6 Koridor	Teman Bus
8.	Trans Banjarbakula	Kota Banjarmasin	4 Koridor	Teman Bus
9.	Balikpapan City Trans	Kota Balikpapan	2 Koridor	Teman Bus
10.	Trans Musi	Kota Palembang	1 Koridor	Teman Bus
11.	Trans Semarang	Kota Semarang	18 Koridor	BRT Nusantara
12.	Trans Jogja Istimewa	DIY	22 Koridor	BRT Nusantara
13.	Trans Jateng	Prov. Jawa Tengah	7 Koridor	BRT Nusantara
14.	Trans Batam	Kota Batam	9 Koridor	BRT Nusantara
15.	Trans Jatim	Prov. Jawa Timur	6 Koridor	BRT Nusantara
16.	Trans Tangerang Tayo	Kota Tangerang	13 Koridor	BRT Nusantara
17.	Suroboyo Bus	Kota Surabaya	14 Koridor	BRT Nusantara
18.	Trans Metro Pekanbaru	Kota Pekanbaru	8 Koridor	BRT Nusantara
19.	Trans Banjarmasin	Kota Banjarmasin	3 Koridor	BRT Nusantara
20.	Trans Koetaradja	Provinsi Aceh	10 Koridor	BRT Nusantara
21.	Trans Banjarbaru	Kota Banjarbaru	7 Koridor	BRT Nusantara
22.	Trans Palu	Kota Palu	5 Koridor	BRT Nusantara
23.	Trans Donggala	Kab. Donggala	3 Koridor	BRT Nusantara
24.	Feeder LRT Musi Emas	Kota Palembang	7 Koridor	BRT Nusantara
25.	Trans Medan WB	Kota Medan	5 Koridor	BRT Nusantara
26.	Trans Pakuan	Kota Bogor	4 Koridor	BisKita
27.	Trans Bekasi Patriot	Kota Bekasi	1 Koridor	BisKita
28.	Trans Depok	Kota Depok	1 Koridor	BisKita

Sumber : MitraDarat, diakses pada 25 Januari 2025 (diolah penulis)

Di Provinsi Jawa Timur terdapat tiga BRT yang meliputi Trans Semanggi, Trans Suroboyo Bus dan Trans Jatim. Trans Semanggi dan Trans Suroboyo Bus merupakan BRT dalam kota yang rutenya hanya berada di dalam Kota Surabaya. Sedangkan Trans Jatim merupakan BRT yang menghubungkan antar kota atau kabupaten di Jawa Timur khususnya di wilayah Gerbangkertosusila. Wilayah Gerbangkertosusila terdiri dari Gresik, Bangkalan, Mojokerto, Surabaya, Sidoarjo dan Lamongan yang merupakan wilayah aglomerasi metropolitan di Jawa Timur.



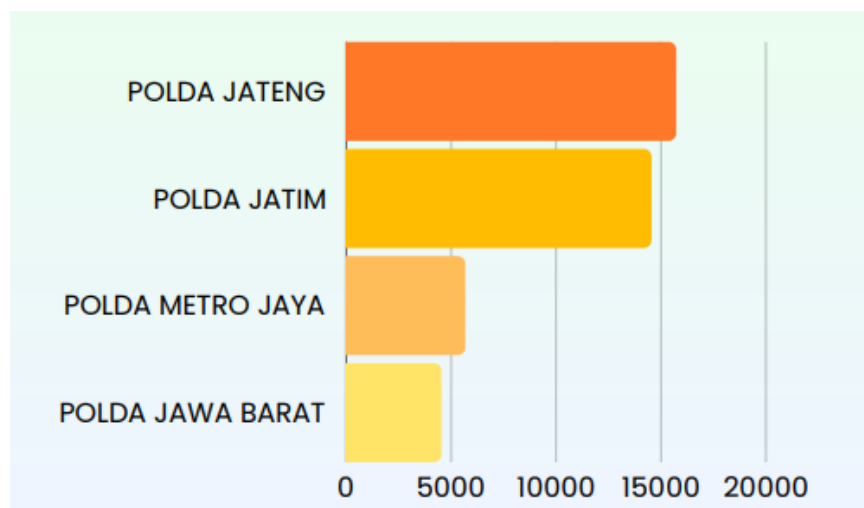
Gambar 1.2 Data Kendaraan per POLDA

Sumber : korlantas.polri.id, 2024

Jawa Timur merupakan provinsi yang padat penduduk dan menjadi provinsi dengan jumlah kendaraan tertinggi di Indonesia terutama di wilayah Gerbangkertosusila. Berdasarkan data dari korlantas.polri.go.id yang diperbarui pada 29 Agustus 2024, tercatat bahwa jumlah kendaraan bermotor di Indonesia mencapai 164 juta dan di Jawa Timur mencapai 25.6 juta kendaraan bermotor. Rendahnya minat masyarakat dalam menggunakan transportasi publik menjadi faktor padatnya kendaraan pribadi di jalanan. Hal ini dikarenakan pelayanan transportasi publik yang ada masih kurang maksimal serta waktu operasionalnya

tidak dapat dipastikan. Dampak dari tingginya jumlah kendaraan di jalanan dapat menjadi salah satu faktor meningkatnya angka kecelakaan lalu lintas.

Kecelakaan lalu lintas memiliki dampak yang serius, selain pada korbannya juga berdampak pada kondisi perekonomian. Di Indonesia, kematian terbesar disebabkan oleh kecelakaan lalu lintas. Pada tahun 2021, korban kecelakaan lalu lintas yang tewas mencapai 25.266 jiwa dan pada tahun 2022 mencapai hingga 26.100 jiwa. Jenis kendaraan sepeda motor dan angkutan barang menjadi kendaraan yang terlibat dalam kasus kecelakaan yakni sebesar 73% pada jenis kendaraan sepeda motor dan sebesar 12% pada jenis kendaraan angkutan barang (Biro Komunikasi dan Informasi Publik, 2023). Kemudian berdasarkan data kecelakaan terbaru di Indonesia periode 1 Januari s/d 29 Agustus 2024 dari pusat informasi kriminal POLRI, tercatat 71.159 kasus laka lintas yang menyebabkan kerugian material sebanyak Rp 133.600,00 miliar. Kendaraan pribadi menjadi kendaraan yang mendominasi kecelakaan lalu lintas.



Gambar 1.3 Data Kecelakaan di Indonesia

Sumber : Pusat Informasi Kriminal nasional POLRI, 2024

Jawa Timur berada di posisi kedua dengan jumlah laka lintas 14.552 kejadian yang menyebabkan kerugian material sebesar 19 miliar. Terdapat korban tewas

sebanyak 1.097 jiwa, korban luka berat sebanyak 762 jiwa, dan korban luka ringan sebanyak 20.812 jiwa. Pemerintah Provinsi Jawa Timur melalui Dinas Perhubungan meluncurkan BRT Trans Jatim sebagai upaya dalam mengatasi masalah lalu lintas di Jawa Timur. Dengan meningkatkan layanan transportasi publik diharapkan dapat meningkatkan minat dan kesadaran masyarakat untuk mulai menggunakan transportasi publik dalam keseharian sehingga dapat menekan angka laka lantas yang disebabkan oleh kendaraan pribadi. Kehadiran Trans Jatim juga diharapkan dapat membantu mempermudah masyarakat Jawa Timur untuk melakukan perjalanan antar kota dengan aman. Kepala Seksi Prasarana Angkutan Jalan Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur, menyatakan bahwa terjadi penurunan angka kecelakaan di Jawa Timur sebagai berikut:

“Secara umum, sekarang sudah ada penurunan 7% untuk angka kecelakaan di Jawa Timur. Tapi pergerakan Trans Jatim kan hanya difokuskan pada wilayah Gerbangkertosusila saja, jadi kemungkinan lebih besar angka penurunannya.” (wawancara pendahuluan dilakukan pada tanggal 18 November 2024).

Pelayanan transportasi publik Trans Jatim Koridor I telah mampu membantu pemerintah dalam mengurangi kemacetan jalanan dan mengurangi gas emisi serta menguntungkan bagi masyarakat dalam meringankan pengeluaran masyarakat untuk transportasi (Febriyanti et al., 2023). Setelah suksesnya pelayanan transportasi publik Trans Jatim pada Koridor I Rute Sidoarjo-Surabaya-Gresik yang diluncurkan pada 20 Agustus 2022, Pemerintah Provinsi Jawa Timur yaitu Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur memperluas jangkauan Trans Jatim dengan meluncurkan dua koridor yaitu Trans Jatim Koridor II Rute Surabaya-Mojokerto pada 21 Agustus 2023 dan Trans Jatim Koridor III Rute Mojokerto- Gresik pada 18 Oktober 2023. Di tahun 2024, Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur kembali meluncurkan dua koridor Trans Jatim yaitu Trans Jatim Koridor IV Rute Gresik-

Lamongan pada 9 Agustus 2024 dan Trans Jatim Koridor V Rute Surabaya-Bangkalan pada 30 September 2024.

Layanan transportasi publik Trans Jatim merupakan layanan transportasi publik yang mudah dijangkau oleh masyarakat. Bus Trans Jatim merupakan sistem layanan transportasi publik berbentuk bus transit antar kota atau kabupaten dengan skema pembelian layanan (*buy the service*) (Hasib et al., 2024). Pengguna Trans Jatim dapat mengetahui titik-titik pemberhentian bus atau halte-halte Trans Jatim lewat aplikasi TRANSJATIM-AJAIB. Tarif dari transportasi publik Trans Jatim sangat ramah dikantong masyarakat yaitu untuk masyarakat umum dikenakan tarif tiket Trans Jatim sebesar Rp 5.000,00 dan untuk pelajar sebesar Rp 2.500,00 dengan menunjukkan kartu pelajar atau dengan memakai seragam sekolah. Metode pembayaran pada layanan Trans Jatim dapat secara tunai maupun non-tunai. Layanan Trans Jatim didesain secara efektif dan efisien sehingga memberikan kenyamanan dan kemudahan kepada masyarakat.

Tabel 1.3 Data Pelayanan Trans Jatim 2024

Bulan	Koridor	Load Factor	Rata-rata penumpang/hari	Jumlah bus
Jan-Nov	Koridor I	147 %	5000-6000	33
Jan-Nov	Koridor II	67 %	3500-4500	22
Jan-Nov	Koridor III	60 %	2500-3000	22
Aug-Nov	Koridor IV	94 %	3500-4000	15
Okt-Nov	Koridor V	-	2000-2500	15

Sumber : Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur, 2024

Penggunaan Trans Jatim disetiap koridornya memiliki *load factor* yang berbeda-beda tergantung tipe penumpangnya. *Load factor* dalam transportasi publik merupakan perbandingan antara ketersediaan kapasitas penumpang dengan penggunaan kapasitas penumpang yang dinyatakan dalam bentuk persentase (%).

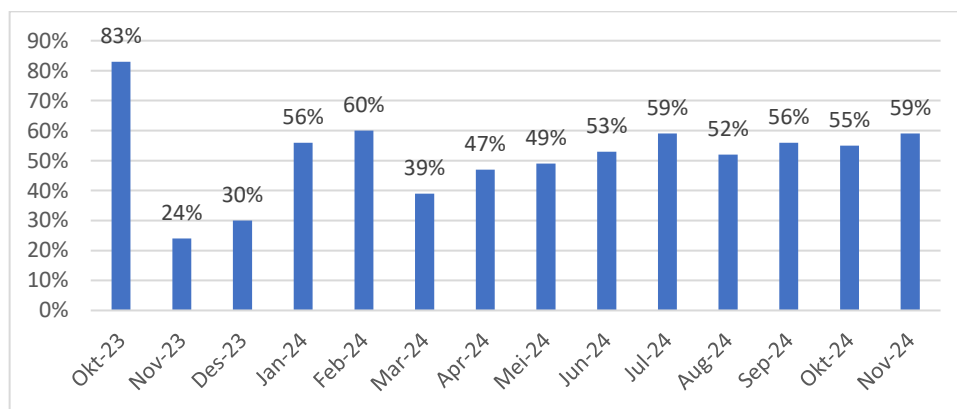
Pada koridor I dan II kebanyakan penumpangnya adalah para pekerja harian yang melakukan keberangkatan dan kepulangan dihari yang sama. Sedangkan pada Koridor III memiliki tipe penumpang pekerja bukan harian sehingga keberangkatan dan kepulangan tidak dilakukan dihari yang sama. Untuk koridor IV baru beroperasi sejak Agustus 2024 dan sudah mencapai *load factor* sebesar 94%. Tipe penumpang di koridor IV selain pekerja juga banyak didominasi wisatawan. Sedangkan untuk Trans Jatim Koridor V baru beroperasi akhir September sehingga belum berjalan dengan normal.

Trans Jatim koridor III menjadi koridor dengan *load factor* paling rendah dengan rata-rata penumpang per-hari 2500-3000 penumpang. Trans Jatim Koridor III merupakan koridor yang awalnya direncanakan untuk rute Surabaya-Sidoarjo dengan relasi perjalanan Terminal Intermoda Joyoboyo-Terminal Larangan via arteri (non tol). Rencana pengembangan koridor III rute Surabaya-Sidoarjo diubah menjadi Mojokerto-Gresik yang diungkapkan oleh Kadishub dan Gubernur Jawa Timur di acara peluncuran koridor II. Terdapat beberapa faktor yang diduga menjadi alasan pengubahan rute koridor III yaitu belum selesainya pembangunan *Flyover Aloha* serta terdapat konflik kepentingan dengan serikat supir angkutan umum eksisting (Shoim, 2023). Maka dari itu, rute Trans Jatim Koridor III menjadi Mojokerto-Gresik. Kemudian untuk mempermudah, mempercepat, menjangkau, dan menyediakan transportasi publik yang aman dan nyaman bagi masyarakat, Gubernur Jawa Timur mengatakan hal berikut dalam peresmian Trans Jatim Koridor III:

"Trans Jatim koridor III ini menghubungkan dua wilayah melalui jalan penghubung dengan beberapa destinasi wisata yang dapat dinikmati masyarakat. Kami optimis selain mempercepat dan mempermudah mobilitas masyarakat, ini juga meningkatkan sektor ekonomi terutama dari sektor

pariwisata. Salah satunya wisata alam Bukit Kayu Putih ini," https://biroadpim.jatimprov.go.id/detail/berita/resmikan_trans_jatim_koridor_iii_gubernur_khofifah_optimis_wujudkan_transportasi_publik_aman_dan_nyaman_serta_tingkatkan_sektor_pariwisata_dan_ekonomi_kreatif (diakses 21 November 2024).

Trans Jatim Koridor III hadir sebagai transportasi publik lokal yang menghubungkan wilayah Mojokerto Utara dengan Gresik Selatan setelah sekian lama transportasi publik lokal di wilayah tersebut punah. Rute koridor III ini akan terhubung dengan berbagai moda transportasi publik lokal dan bus antarkota di Terminal Kertajaya, Kota Mojokerto. Kemudian di wilayah utara DAS Sungai Brantas, koridor III dapat terhubung dengan moda transportasi pedesaan dari Terminal Lepadangan di Mojokerto. Koridor III juga terhubung dengan beberapa jaringan trayek MPU (Mobil Penumpang Umum) transportasi pedesaan Kabupaten Gresik yang berada di Kecamatan Balongpanggang.



Gambar 1.4 Load Factor Trans Jatim Koridor III
Sumber : Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur, 2024

Berdasarkan data *load factor* Trans Jatim dari Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur, dapat diketahui bahwa *load factor* tertinggi pada koridor III hanya pada bulan pertama pengoperasian Bus Trans Jatim Koridor III yaitu sebesar 83%. Untuk bulan-bulan selanjutnya *load factor* koridor III tidak pernah mencapai 70% yang artinya masih belum memenuhi target. Staff Pengelola Retribusi Terminal Dinas

Perhubungan Provinsi Jawa Timur menyatakan bahwa Dinas Perhubungan Provinsi Jawa timur telah menetapkan target *load factor* yang harus dicapai oleh layanan Trans Jatim sebesar 70%. *Load factor* Trans Jatim Koridor III yang rendah dapat terjadi karena jumlah penumpang yang sedikit sehingga ketersediaan kapasitas lebih besar dibandingkan kapasitas yang terjual. Kepala Cabang Mojokerto PT Yukida Multi Sinergy selaku penyedia bus dan operator Trans Jatim Koridor III menyatakan bahwa *load factor* Trans Jatim Koridor III yang rendah juga dipicu oleh ketidakseimbangan jumlah bus dengan permintaan penumpang. Hal ini dikatakan langsung oleh Pak Mur sebagai berikut:

“...sudah berjalan satu tahun lebih akhirnya kemarin itu load factornya rendah dibawah 70%. Cuma begitu waktu rapat, sayanya sendiri itu punya analisa bahwasannya kenapa kita rendah, pertama mobil kita itu banyak, kita itu punya 20, yang 2 itu cadangan. Sedangkan K4 dan K5 itu mobilnya cuma 15, itu yang jalan cuma 14 dan satunya cadangan.” (wawancara pendahuluan dilakukan pada tanggal 24 Januari 2025).

Layanan Trans Jatim dapat hadir karena adanya kolaborasi antar pihak yang terlibat. Pembangunan infrastruktur di era saat ini tentu saja aktor utamanya bukan hanya pemerintah tetapi harus berkolaborasi dengan berbagai pihak dan yang paling penting adalah masyarakat dan pihak swasta (Priambodo & Widiyarta, 2022). Trans Jatim merupakan program pemerintah yang melibatkan sektor privat dalam pelayanannya sehingga keberhasilan layanan Trans Jatim yang dapat diketahui melalui data *load factor* didasarkan pada proses kolaborasi antar pihak yang terlibat. Dalam hal ini, pihak privat berperan sebagai vendor pemerintah dalam pelaksanaan kebijakan transportasi publik Trans Jatim. Pemilihan *stakeholder* dalam pelayanan Trans Jatim dilakukan oleh Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur dengan pola *scrapping* yakni dengan menggantikan unit transportasi eksisting dengan unit transportasi yang baru pada 90% trayek yang dilalui.

Sehingga hadirnya Trans Jatim tidak menggusur transportasi publik serta operator eksisting, tetapi hanya mengganti kendaraan dengan yang baru.

Tabel 1.4 Operator Trans Jatim

No	Trans Jatim	Operator
1	Koridor I	Perum DAMRI Cabang Surabaya dan PT. Harapan Jaya Mining Transport
2	Koridor II	PT Bagong Dekaka Makmur
3	Koridor III	PT Yukida Multi Sinergy
4	Koridor IV	PT Harapan Jaya Mining Transport
5	Koridor V	PO Menggala

Sumber : Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur, 2024

Kolaborasi merupakan kerjasama antar pelaku atau instansi untuk mencapai tujuan yang tidak bisa dicapai secara independen. Pada pelayanan Trans Jatim Koridor III terdapat berbagai *stakeholder* yang menjadi pelaku kerjasama. Selain adanya audiensi antara Kepala Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur dengan Bupati Kabupaten Mojokerto dan Gresik, dalam proses layanan transportasi publik Trans Jatim juga ada *stakeholder* lain yang berperan sebagai operator bus. Operator bus Trans Jatim koridor III yaitu PT Yukida Multi Sinergy. Kolaborasi dalam implementasi program atau kebijakan pemerintah tidak terlepas dari peranan masyarakat. Masyarakat sebagai penerima atau pengguna layanan publik juga menjadi bagian penting pada kolaborasi. Adanya unsur pemerintah, sektor privat dan masyarakat dalam penyelenggaraan suatu program atau kebijakan merupakan bentuk *collaborative governance*. Alasan utama diperlukannya sebuah kolaborasi antara sektor publik dengan sektor privat yaitu agar berbagai permasalahan terkait penyelenggaraan transportasi publik dapat terharmonisasi dengan baik (Wibowo, 2020). Peran sektor publik sebagai regulator kebijakan perlu bekerja sama dengan

sektor privat untuk menyelesaikan permasalahan seperti keterbatasan dana, efisiensi dan efektivitas pemerintahan, serta pertanggungjawaban pemerintah terhadap masyarakat.

Proses kolaborasi tidak selalu mengalami keberhasilan seperti Badan Layanan Umum Unit Pelaksana Teknis Dinas (BLU UPTD) Trans Semarang yang bekerjasama dengan pihak privat sebagai operator dalam pelayanan transportasi publik BRT Trans Semarang masih terjadi ketidaksesuaian antara *stakeholder* dalam melaksanakan kebijakan pimpinan sehingga perlu adanya koordinasi lebih lanjut untuk menyelesaikan segala perbedaan yang ada (Wibowo, 2020). Kemudian pada layanan BRT di Kota Surakarta juga menunjukkan bahwa pelaksanaan *collaborative governance* dalam layanan BRT pada proses awal kolaborasi sudah berjalan dengan secara normatif, namun dalam perkembangannya tidak berjalan dengan baik hingga berujung pemutusan kontrak kerjasama (Fitriyani & Suharto, 2021). Alasan menarik sektor privat untuk terlibat dalam program dan kebijakan pemerintah merupakan upaya untuk mempermudah dalam mencapai tujuan dan kesejahteraan masyarakat. Tidak dapat dipungkiri bahwa peran sektor privat dalam program dan kebijakan pemerintah sangat penting. Anggota Komisi D DPRD Provinsi Jawa Timur – Dr. Kuswanto, SH, MH menilai program Trans Jatim pada Rabu, 13 Desember 2023 sebagai berikut:

“Lokasi halte itu kebanyakan jauh dari pemukiman sehingga masyarakat perlu penghantar menuju halte. Kalau ada tempat penitipan sepeda tentu masyarakat akan lebih mudah.”
<https://www.infopublik.id/kategori/nusantara/807959/komisi-d-dprd-harap-bus-trans-jatim-ditingkatkan-pelayanan> (diakses 21 November 2024).

Fasilitas penitipan sepeda motor di dekat halte dapat menjadi alternatif dalam meningkatkan pelayanan Trans Jatim. Pemerintah perlu menggandeng sektor privat

untuk mengelolah fasilitas penitipan kendaraan atau tempat parkir di dekat halte-halte Trans Jatim. Terdapat beberapa halte yang dekat dengan tempat penitipan kendaraan seperti pada koridor I di parkir GKB UM Surabaya, koridor II di Gunung Gedangan Mojokerto dan di koridor IV di Terminal Paciran yang saat ini menjadi terminal mati. Pemerintah melakukan kerjasama dengan pihak privat untuk pengadaan tempat penitipan atau parkir kendaraan bagi pengguna Trans Jatim seperti yang dikatakan oleh Andi Kurniawan, A.Md selaku Staff Pengelola Retribusi Terminal Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur sebagai berikut:

“Terkait tempat parkir itu kami bekerja sama dengan wilayah setempat. Jadi ada beberapa yang dikelola karang taruna, kemudian BUMD, Bumdes. Yang paling terlihat yaitu di koridor V, wilayah parkirnya langsung masuk di lahan Bumdes. Di situ ada warung-warung, ada kios, dan ada fasilitas umum. Kemudian ada tempat parkirnya yang dekat dengan Halte Rest Area Tangkal.” (wawancara pendahuluan dilakukan pada tanggal 18 November 2024).

Pihak Dinas Perhubungan Provinsi Jawa timur menyatakan bahwa belum tercatat adanya tempat parkir atau penitipan sepeda motor di rute Trans Jatim Koridor III. Pemerintah perlu bekerja sama dengan sektor privat untuk melakukan investasi. Investasi yang dilakukan tidak harus berupa dana, tetapi juga dalam bentuk peningkatan kemampuan sumber daya manusianya sehingga dapat membangun serta memelihara infrastruktur yang belum atau sudah tersedia sehingga dapat mendukung kesejahteraan masyarakat. Layanan transportasi publik Trans Jatim menjadi tanggung jawab dari Pemerintah Provinsi Jawa Timur yakni oleh Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur. Dalam pelaksanaan operasionalnya, Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur menggandeng sektor privat untuk mewujudkan layanan transportasi publik yang efektif dan efisien untuk dinikmati masyarakat. Namun, data *load factor* Trans Jatim 2024 menunjukkan bahwa koridor III menjadi koridor dengan *load factor* terendah yaitu 60%. Kondisi ini

dapat disebabkan oleh pelaksanaan pelayanan transportasi publik dari para *stakeholder* yang berperan. Maka dari itu, berdasarkan uraian dan data tersebut penulis tertarik membahas pelaksanaan kolaborasi antar *stakeholder* dalam pelayanan Trans Jatim koridor III rute Mojokerto-Gresik berdasarkan teori *collaborative governance*.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang yang telah dipaparkan di atas, permasalahan yang menjadi pembahasan di penelitian ini yaitu: “Bagaimana *Collaborative Governance* dalam Pelayanan Trans Jatim Koridor III rute Mojokerto-Gresik?”

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan dilakukannya penelitian ini adalah untuk mengetahui, menganalisis serta mendeskripsikan pola kolaborasi antar *stakeholder* berdasarkan teori *collaborative governance* dalam pelayanan Trans Jatim Koridor III rute Mojokerto-Gresik.

1.4 Manfaat Penelitian

Berdasarkan tujuan penelitian, penulis mempunyai pandangan mengenai manfaat yang dapat dicapai dari penulisan penelitian ini sebagai berikut:

1.4.1 Manfaat Teoritis

Hasil dilakukannya penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan referensi pengetahuan dalam kajian serta pemahaman mengenai pola kolaborasi antar *stakeholder* berdasarkan teori *collaborative governance* dalam pelayanan Trans Jatim Koridor III rute Mojokerto-Gresik.

1.4.2 Manfaat Praktis

1. Bagi penulis, penelitian ini akan menjadi ilmu baru untuk penelitian yang serupa serta dapat menjadi wawasan baru bagi pembaca mengenai pola kolaborasi antar *stakeholder* berdasarkan teori *collaborative governance* dalam pelayanan Trans Jatim Koridor III rute Mojokerto-Gresik.
2. Bagi instansi, yakni Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur dan PT Yukida Multi Sinergy, penelitian ini diharapkan mampu menjadi bahan evaluasi atau perbaikan bagi para *stakeholder* dalam proses kolaborasi antar *stakeholder* berdasarkan teori *collaborative governance* dalam pelayanan Trans Jatim Koridor III rute Mojokerto-Gresik.
3. Bagi Universitas Pembangunan Nasional “Veteran” Jawa Timur, hasil dilaksanakannya penelitian ini diharapkan mampu dijadikan bahan untuk bacaan lebih lanjut dan sebagai tambahan bahan pustaka serta sebagai sumber referensi penelitian sejenis di Universitas Pembangunan Nasional “Veteran” Jawa Timur.