



INNOVATIVE: Journal Of Social Science Research

Volume 4 Nomor 3 Tahun 2024 Page 16087-16098

E-ISSN 2807-4238 and P-ISSN 2807-4246

Website: <https://j-innovative.org/index.php/Innovative>

Governance Network dalam Optimalisasi Transportasi Umum Bus Trans Semanggi Listrik (BTS) di Kota Surabaya

Padma Galuh Ascarya¹, Nuruz Zakiyah², Cindy Charissa O³, Nur Fitria Setiyani⁴, Laely Rosyidah^{5✉}, Bagus Nuari Harmawan⁶
UPN Veteran Jatim
Email: Laelyrosyidah17@gmail.com^{5✉}

Abstrak

Bus Trans Semanggi Listrik Kota Surabaya merupakan bentuk skema dari Buy The Service (BTS) yang diciptakan oleh Kementerian Perhubungan. Keberadaan Bus Trans Semanggi bertujuan untuk dapat mengurangi kemacetan Surabaya, dengan ini Bus Trans Semanggi sebagai bentuk peningkatan kualitas transportasi umum. Namun berkaitan dengan peningkatan kualitas transportasi umum Bus Trans Semanggi listrik dalam pengoperasiannya masih memiliki kendala yang berhubungan dengan masalah teknis armada bus yang masih mengalami kendala. Berkenaan dengan masalah teknis, maka dalam penelitian ini menganalisis hubungan governance network antara pemerintah dengan pihak swasta dalam pengoperasian Bus Trans Semanggi Listrik, aktor pelaksana dari Bus Trans Semanggi ini yaitu PT. Damri, PT.Inka, PT. IMSS dan PT. Surveyor. Metode penelitian yang digunakan yaitu metode kualitatif dengan pendekatan studi kasus. Tujuan penelitian ini untuk mengetahui apakah governance network yang dilaksanakan Bus Trans Semanggi Listrik apakah sudah berjalan dengan baik, dengan analisis menggunakan Teori Klijn&Joop (2016) meliputi 3 garis besar yakni analisis aktor, analisis proses, dan analisis kelembagaan.

Kata Kunci: *Bus Trans Semanggi, Governance Network, Transportasi Umum*

Abstract

The Surabaya City Electric Trans Semanggi Bus is a form of Buy The Service (BTS) scheme created by the Ministry of Transportation. The existence of the Trans Semanggi Bus aims to reduce congestion in Surabaya, with this the Trans Semanggi Bus as a form of improving the quality of public transportation. However, regarding improving the quality of public transportation, the electric Trans Semanggi Bus in its operation still has problems related to technical problems with the bus fleet which is still experiencing problems. With regard to technical issues, this research analyzes the governance network relationship between the government and the private sector in the operation of the Trans Semanggi Electric Bus, the implementing actors of the Trans Semanggi Bus are Damri, PT.Inka, PT.IMSS and PT. surveyor. The research method used is a qualitative method with a case study approach. The aim of this research is to find out whether the network governance implemented by the Trans Semanggi Electric Bus is running well, using the Klijn & Joop Theory (2016) which includes 3 main lines, namely actor analysis, process analysis, and institutional analysis.

Keywords: *Trans Semanggi Bus, Governance Network, Public Transportation*

PENDAHULUAN

Kota Surabaya tercatat sebagai peringkat pertama kota penduduk terpadat di Provinsi Jawa Timur, dengan jumlah penduduk mencapai 2.887.223 jiwa berdasarkan jenis kelamin (BPS Kota Surabaya, 2022). Pemerintah sesuai dengan amanat UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, bertanggung jawab atas penyelenggaraan angkutan umum bagi masyarakat (Kemenhub RI, 2022). Kementerian Perhubungan memperkenalkan skema *Buy The Service* (BTS) yang menghadirkan angkutan perkotaan yang ramah lingkungan, transportasi yang nyaman, aman, serta berkelanjutan. Layanan *Buy The Service* (BTS), menggunakan armada transportasi darat berupa bus dengan lokasi awal di Kota Medan, Surakarta, Denpasar, Yogyakarta, Palembang, dan kemudian mengalami perluasan wilayah di Kota Bandung, Surabaya, Makassar, Banjarmasin, dan Banyumas. Dengan mengadopsi skema *Buy The Service* (BTS), pemerintah mengupayakan angkutan umum yang diharapkan mampu mengurangi penggunaan kendaraan pribadi dan mengurai kemacetan di Kota Surabaya (Saputra et al., 2023). Pemerintah Kota Surabaya memperkenalkan Bus Trans Semanggi yang melayani beberapa pilihan rute dengan kapasitas mencapai 49 penumpang serta terintegrasi antar angkutan umum yang beroperasi di Kota Surabaya.

Keberadaan Bus Trans Semanggi Listrik bertujuan untuk mengurangi kemacetan agar mampu membatasi penggunaan kendaraan pribadi yang semakin meningkat, khususnya kendaraan bermotor di Kota Surabaya telah mencapai 3.690.950 unit menurut *website* resmi (Polri, 2024). Bus Trans Semanggi Listrik adalah bentuk upaya peningkatan dan

perbaikan kualitas sistem transportasi publik, sehingga menjadi tanggung jawab pemerintah untuk menghasilkan layanan transportasi yang aman, nyaman, dan terjangkau. Upaya ini dilakukan pemerintah demi memudahkan mobilisasi dan menunjang masyarakat dalam menjalankan setiap aktivitas serta memenuhi kebutuhan transportasi yang mudah diakses seluruh lapisan masyarakat. Bus Trans Semanggi Listrik dapat dimanfaatkan untuk mengajak masyarakat beralih dari menggunakan kendaraan pribadi ke transportasi umum dengan pelayanan yang lebih baik, sehingga mencapai kepuasan masyarakat.

Namun, pada kenyataan di lapangan terdapat berbagai kendala dalam penyelenggaraan transportasi Bus Trans Semanggi Listrik. Saat ini Bus Trans Semanggi Listrik beroperasi di dua koridor yakni koridor rute Unesa – Karang Menjangan – ITS dan koridor rute Purabaya – Kenjeran Park. Rute Purabaya – Kenjeran Park menggunakan armada bus listrik oleh PT. Inka Madiun, di mana rute ini mulai beroperasi kembali pada 5 Februari 2024. Bus Listrik Trans Semanggi sempat mangkrak selama 1 tahun. Yulianto selaku General Manager Damri cabang Surabaya menuturkan mangkraknya bus listrik tersebut berkaitan dengan pembaharuan kontrak, pelengkapan dokumen, dan juga perbaikan teknis terhadap armada bus listrik (Setiawan & Gonsaga, 2024). Namun, setelah dioperasikan kembali ditemukan kasus mogoknya bus listrik trans semanggi saat sedang beroperasi. Sebelumnya tepat pada sehari sebelum berakhirnya masa uji coba yakni tanggal 24 Februari, salah satu armada bus listrik mogok sehingga dibantu bis lain untuk menariknya kembali ke garasi Damri (Faiq, 2024a). Melansir dari Tribunjatim pada tanggal 11 Maret bus listrik kembali mengalami mogok di daerah Sinar Galaxy. Sopir mengatakan bahwa baterai bis masih dalam keadaan terisi penuh dan tidak tahu penyebab pasti mengapa bis tersebut mengalami mogok (Faiq, 2024).

Permasalahan teknis maupun tata kelola seperti yang tertulis di atas merupakan tanggung jawab seluruh pihak terkait. Antara pihak-pihak terkait harus memiliki komunikasi yang baik sehingga mampu berkoordinasi secara optimal, permasalahan baik teknis maupun non teknis harus dapat segera diatasi. Pembagian tugas dan wewenang yang jelas harus ditegakkan sehingga tidak ada pihak yang saling menyalahkan dan saling melempar tugas terhadap masalah yang timbul. Interaksi, komunikasi, dan koordinasi pihak-pihak terkait tersebut selanjutnya dapat dijelaskan melalui *Governance Network*. *Governance Network in the public sector* berasal dari ilmu organisasi, ilmu politik dan administrasi publik, yang berusaha untuk memberikan kerangka teoritis dan konsep untuk menganalisis masalah pemerintah dalam sektor publik (Ridha Rofita & Prasajo, 2022). *Governance Network* (jaringan tata pemerintah) merupakan hubungan yang melibatkan antara sektor publik, swasta dan sosial. Dengan adanya konsep *Governance Network* ini bertujuan agar

aktor-aktor yang terlibat dapat saling berinteraksi dan bekerjasama (Rahayu et al., 2023). Dengan konsep *Governance Network* ini akan memberikan gambaran bagaimana jejaring antar aktor dalam tata kelola Trans Semanggi di Kota Surabaya.

METODE PENELITIAN

Metode yang diterapkan dalam penelitian ini adalah metode kualitatif dengan pendekatan studi kasus. Studi kasus menurut Creswell (2015) digunakan untuk menjabarkan suatu penelitian yang terkandung pertanyaan berunsur bagaimana atau mengapa terhadap fokus penelitian yang bersifat kontemporer (kasus) dalam kehidupan nyata maupun dari berbagai kasus (Farisi & As'ari, 2023). Fokus penelitian ini adalah *Governance Network* dalam optimalisasi transportasi umum Bus Trans Semanggi Listrik di Kota Surabaya berdasarkan teori Klijn dan Koppenjan (2016) mengenai beberapa dimensi untuk mengukur pola hubungan antar aktor meliputi, analisis aktor, analisis proses, dan analisis institusional atau kelembagaan. Penelitian ini menggunakan *Purposive Sampling* (Sugiyono, 2015:85) yaitu teknik pengambilan sampel sumber data melalui beberapa pertimbangan tertentu berupa pemilihan beberapa subyek secara selektif berdasarkan kriteria tertentu yang terkait dengan penelitian (Norlaela & Muslimin, 2022). Dengan *purposive sampling* menghasilkan informan penelitian yaitu PT. Damri Cabang Surabaya selaku pengelola operasional Bus Trans Semanggi Listrik. Lokasi penelitian ini di kantor PT. Damri Cabang Surabaya sebagai tempat berkumpulnya pegawai dalam mengoperasikan Bus Listrik Trans Semanggi.

Penelitian ini memanfaatkan sumber data primer berupa hasil pengamatan, wawancara dan dokumen serta sumber data sekunder berupa literatur, dokumentasi, buku, jurnal, dan arsip tertulis sesuai topik penelitian. Teknik pengumpulan data melalui observasi secara langsung dengan melihat dan menggunakan transportasi Bus Trans Semanggi Listrik. Peneliti juga melakukan wawancara dengan narasumber dan menggunakan dokumen pendukung seperti data jumlah penumpang serta data lain yang relevan. Penelitian ini menggunakan teknik analisis data oleh Miles dan Huberman dalam (Nugrahani, 2014) yang terdiri atas 4 tahapan meliputi, pengumpulan data, reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan. Sedangkan, validitas data penelitian ini menggunakan triangulasi melalui kredibilitas peneliti melakukan pengecekan data mengenai keberhasilan penggunaan transportasi umum Bus Trans Semanggi listrik di Kota Surabaya untuk memperoleh data secara valid.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Jejaring antar aktor dalam penyelenggaraan suatu program dapat memetakan bagaimana program tersebut berjalan. *Governance Network* juga berkaitan dengan hubungan para aktor yang saling bergantung satu sama lain. Hubungan saling ketergantungan ini tercipta dari kekurangan antar aktor seperti kekurangan sumber daya, ahli, dan lain sebagainya yang kemudian kekurangan ini dapat ditutupi dengan cara menjalin hubungan kerja sama, dalam hal ini pemerintah menjalin kerja sama dengan berbagai pihak seperti swasta dan badan usaha lainnya. Bus Semanggi merupakan produk layanan transportasi umum yang memanfaatkan *Governance Network* dalam pelaksanaannya. Adapun aktor yang dijumpai untuk penelitian ini berasal dari PT. Damri selaku operator Bus Trans Semanggi Bus Listrik Koridor Terminal Purabaya-Kenjeran Park. Analisis pemetaan kompleksitas Bus Trans Semanggi menurut Teori Klijn & Joop (2016) meliputi 3 garis besar yakni analisis aktor, analisis proses, dan analisis kelembagaan sebagai berikut:

A. Analisis Aktor

1. Identifikasi Aktor-Aktor yang Relevan

Dalam penyelenggaraan Bus Trans Semanggi di Kota Surabaya Terdapat dua rute yang dilalui yaitu rute ITS-UNESA Lidah Wetan dan Terminal Purabaya - Kenpark. Dalam pelaksanaan tersebut aktor yang menyelenggarakan bus trans semanggi dinaungi oleh dua pihak yang berbeda, hal ini disebabkan oleh Bus Trans Semanggi Rute Terminal Purabaya - Kenpark merupakan bus listrik sedangkan Rute ITS- Unesa Lidah Wetan menggunakan bahan bakar solar. Aktor menurut Menurut Klijn & Joop (2016) adalah individu, kelompok maupun organisasi yang dapat mengambil tindakan secara mandiri untuk dapat mencapai tujuan. Berkaitan dengan aktor yang bertanggung jawab atas berjalanya Bus Trans Semarang rute Terminal Purabaya - Kenpark yaitu terdapat kerja sama antara Damri sebagai operasional yang berkaitan dengan sumber daya manusia dan PT. Inka berkaitan dengan Armada Bus Trans Semanggi. Sehingga dalam berjalanya Bus Trans Semanggi terdapat kerja sama antara Damri dan PT Inka, selain itu terdapat pihak ketiga yang memiliki tugas untuk melakukan perawatan dan pengecekan armada Bus Trans Semanggi yaitu PT, IMSS. Dalam Bus Trans Semanggi ini juga bekerja sama dengan PT. Surveyor yang memiliki tugas untuk mengawasi jalanya Bus Trans Semanggi.

2. Rekonstruksi Persepsi Para Aktor

Menurut Klijn & Joop (2016) Rekonstruksi Persepsi Para Aktor dapat diartikan

persamaan dan perbedaan pendapat antara para aktor. Dalam Bus Trans Semarang rute Terminal Purabaya-Kenpark, terdapat berbagai aktor yang sudah memiliki tugas masing-masing. Dengan hal ini berkaitan permasalahan yang ada dalam Bus Trans Semanggi setiap aktor memiliki tantangan tersendiri sesuai dengan tugas yang mereka laksanakan. Dalam hal ini dapat dilihat dari Damri yang memiliki tugas operasional memiliki tantangan dalam bertanggung jawab berkaitan dengan sumber daya manusia terhadap pegawai di Bus Trans Semarang Rute Terminal Purabaya-Kenpark untuk mengatasi tantangan agar tidak menjadi masalah Damri melaksanakan Evaluasi setiap hari. Aktor selanjutnya terdapat PT. Inka yang memiliki tanggung jawab berkaitan armada, masalah yang sering dialami oleh Bus Trans Semanggi rute ini adalah armadanya berasal dari tenaga listrik. Selain itu terdapat pihak ketiga PT. IMSS yang mengatasi permasalahan berkaitan dengan perawatan dan PT. Surveyor yang memiliki tugas mengawasi agar menghindari terjadinya kesalahan yang menyebabkan Bus Trans Semanggi tidak berjalan sesuai SOP.

3. Analisis Posisi dan Ketergantungan Para Aktor

Masing-masing aktor memiliki sumber daya yang berbeda satu sama lain sehingga kerja sama dan ketergantungan muncul untuk menjembatani perbedaan tersebut. Hal ini sesuai dengan karakteristik *governance network* yang dikemukakan Klijn & Joop (2016) yakni sebagai variasi dari berbagai kombinasi aktor, ikatan, dan karakteristik jaringan beserta sistemnya. Dalam pengelolaan Trans Semanggi bus listrik terdapat 3 aktor utama yakni PT. Damri sebagai operator yang berkaitan dengan operasional, PT. IMSS sebagai aktor yang bertanggung jawab dalam pemeliharaan armada yang berkaitan dengan kelistrikan dan komponen mesin armada bus listrik, dan PT. Surveyor Indonesia sebagai pengawas yang melakukan *monitoring*. Posisi aktor beserta peranannya tersebut sangat penting sehingga setiap aktor saling membutuhkan dan posisi setiap aktor terikat secara horizontal atau sebanding sehingga sama kuatnya dan saling bergantung satu sama lain.

B. Analisis Proses

1. Identifikasi Area yang Relevan

Selanjutnya pengelompokan arena yang memperjelas bahwa terdapat berbagai tempat di mana sekelompok aktor mengambil keputusan yang relevan dalam proses penyelesaian masalah, hal ini karena sering kali arena tidak bisa diakses semua pihak (Klijn & Joop, 2016). Dapat dikatakan bahwa pengelolaan Bus Trans Semanggi terbagi menjadi 2 sesuai dengan operator yang bertanggung jawab. PT. Damri bertanggung

jawab pada bus listrik Trans Semanggi sedangkan PT. Seduluran Bus Suroboyo bertanggung jawab pada bus tipe trunk bertenaga solar Trans Semanggi. Kedua operator tersebut dapat disimpulkan sebagai 2 arena yang terpisah sehingga segala bentuk pengambilan keputusan tidak saling berkaitan, sehingga PT. Damri tidak memiliki hak untuk mencampuri PT. SBS dalam urusan operasional begitu pula sebaliknya.

2. Identifikasi Cakupan dan Analisis Interaksi

Menurut Klijn & Joop (2016), Identifikasi cakupan dan analisis interaksi diperlukan untuk memperoleh lebih banyak informasi terkait kemajuan rancangan kebijakan dan kejadian yang faktual. Seperti yang disampaikan sebelumnya terkait pengelolaan Bus Trans Semanggi yang terbagi menjadi dua, pada pengelolaan BTS Listrik oleh PT. DAMRI selaku operator lapangan terbatas untuk mengelola layanan. Kemudian apabila selama operasional bus mengalami kendala teknis, penyelesaian akan diserahkan kepada PT. Inka Multi Solusi Service (IMSS) selaku perawat dan pemeliharaan unit. Kemudian dalam memantau kinerja layanan BTS Listrik dilakukan dengan pemantauan CCTV dalam bus oleh PT. Surveyor Indonesia Cabang Surabaya yang akan mengevaluasi apabila kinerja SDM BTS Listrik dianggap kurang maksimal.

3. Evaluasi Proses

Menurut Klijn & Joop (2016), evaluasi proses berguna untuk menilai proses interaksi dalam jaringan, sehingga perlu merekonstruksi hasil dari seluruh proses. Dalam pengelolaan BTS Listrik, baik PT. DAMRI, PT. Inka, PT. Inka Multi Solusi Service (IMSS), dan PT. Surveyor Indonesia Cabang Surabaya, empat aktor tersebut rutin melakukan *monitoring* dan evaluasi yang dilakukan secara rutin setiap hari oleh pihak operasional lapangan. Hubungan antar empat aktor terjalin dengan baik dan rutin, dibuktikan dengan kegiatan rekonsiliasi rutin setiap minggu untuk menyelaraskan data yang dimiliki setiap aktor dalam pengelolaan BTS Listrik. Selain itu, PT. Inka rutin mengunjungi PT. DAMRI untuk melihat dan mendengarkan keluhan terkait kondisi bus listrik yang digunakan dalam layanan Bus Trans Semanggi Surabaya. Hubungan yang baik antar aktor pelaksana BTS Listrik memudahkan setiap aktor menjalankan tugas pokok dan fungsinya, pengelolaan lebih transparan, dan meningkatkan kepercayaan antar aktor dalam pengelolaan layanan BTS Listrik.

4. Identifikasi Upaya Manajemen Jaringan

Klijn & Joop (2016) menyatakan bahwa manajemen jaringan merupakan upaya untuk menyatukan seluruh pihak atau aktor yang bersangkutan dalam penerapan kebijakan, sehingga para aktor dapat memperoleh pengetahuan satu sama lain dari

berbagai persepsi, menemukan peluang untuk menghubungkan adanya berbagai tujuan, dan menyelaraskan strategi-strategi ke dalam berbagai tujuan tersebut. PT. DAMRI selaku pengelola operasional Bus Trans Semanggi Listrik Kota Surabaya juga menerapkan strategi manajemen jaringan yaitu dengan melakukan rekonsiliasi.

Rekonsiliasi adalah suatu kegiatan yang dilakukan sebagai manajemen konflik dari adanya permasalahan, sehingga terjadi penyelesaian permasalahan dan sinkronisasi antar aktor. Rekonsiliasi ini diselenggarakan oleh bidang usaha minimal 1 – 2 minggu sekali melalui pertemuan bersama dengan PT. Industri Kereta Api (INKA) selaku pihak pengadaan Bus Trans Semanggi Listrik dan PT. Surveyor Indonesia selaku pengawas dari pelaksanaan Bus Trans Semanggi Listrik Kota Surabaya. Hal ini dilakukan guna meninjau permasalahan yang terjadi dalam pelaksanaan Bus Trans Semanggi Listrik Kota Surabaya agar dapat saling berkoordinasi antar aktor serta menemukan solusi permasalahan. Selain itu, terdapat manajemen jaringan antara bidang operasional PT. DAMRI dengan PT. Inka Multi Solusi Service (IMSS) selaku perawat dan pemeliharaan unit, sehingga terjalin koordinasi yang baik ketika adanya kendala sarana dan prasarana agar cepat teratasi.

C. Analisis Kelembagaan

1. Identifikasi Pola Interaksi Aktor

Klijn & Joop (2016) menyatakan, pola interaksi adalah upaya untuk membangun stabilitas dalam kontak antar aktor yang saling ketergantungan dan hubungan interaksi dalam jaringan. Secara logis, pola ini dapat dikatakan bahwa aktor-aktor yang sering berinteraksi satu sama lain juga saling bergantung pada sumber daya lain untuk mencapai tujuan bersama. Para aktor ini juga memiliki pembagian kepentingan masing-masing dalam pendanaan yang tersedia untuk realisasi kebijakan sektoral dan layanan serta produk bersangkutan.

Adapun interaksi dari PT. DAMRI dengan PT. Inka Multi Solusi Service (IMSS) dilakukan ketika terdapat kendala sarana prasarana Bus Trans Semanggi Listrik Kota Surabaya seperti terdapat bus yang mengalami mogok dan kendala pengisian daya bus listrik. Selain itu, interaksi juga dilakukan dengan PT. Industri Kereta Api (INKA) melalui rekonsiliasi agar dapat mengetahui adanya permasalahan dan menjadi bahan evaluasi saat pengoperasian Bus Trans Semanggi Listrik Kota Surabaya. Selanjutnya, terdapat PT. Surveyor Indonesia yang melakukan interaksi dengan bidang operasional melalui adanya pelaporan target rute yang telah dicapai oleh bus. Setiap harinya dan dilakukan rekapitulasi setiap bulan untuk *monitoring* dan evaluasi. PT. Surveyor

Indonesia juga berinteraksi dengan bidang sumber daya manusia yaitu berkaitan dengan pengawasan kinerja pengemudi atau sopir bus dan penumpang Bus Trans Semanggi Listrik Kota Surabaya saat berjalan yang dapat dipantau melalui kamera pemantau di setiap bus.

2. Identifikasi Pola Persepsi dan Hubungan Kepercayaan

Menurut Klijn & Joop (2016) Identifikasi pola persepsi merupakan pola persepsi yang dimiliki oleh para aktor apakah berubah dari waktu ke waktu. Dalam pengelolaan BTS Listrik tidak ada perubahan persepsi yang dimiliki oleh para aktor karena dalam pengoperasian Bus Trans Semanggi (BTS) Listrik sejak awal sudah dilakukan berdasarkan kontrak antara PT. DAMRI sebagai operator bagian SDM, PT. Inka sebagai pembuat BTS Listrik, PT. Inka Multi Solusi Service (IMSS) sebagai pemeliharaan teknik dan PT. Surveyor Indonesia sebagai pengawas. Selain itu, PT. DAMRI juga memiliki kontrak dengan Kementerian Perhubungan dalam 1 armada BTS Listrik melakukan 5 trayek/hari.

Sedangkan hubungan kepercayaan menurut Klijn & Joop (2016) yaitu seberapa tingkat kepercayaan yang dimiliki antar aktor yang terlibat. Seperti yang sudah dibahas sebelumnya terdapat 2 pengelola BTS di Surabaya. Ibu Yetty Sushanty selaku bagian Sumber Daya Manusia dan Keuangan BTS Listrik DAMRI mengatakan bahwa PT. DAMRI setiap bulan membuat laporan untuk diserahkan kepada PT. Surveyor Indonesia, PT. Surveyor Indonesia juga dapat melakukan pemantauan melalui CCTV yang ada di setiap armada BTS Listrik sebagai salah satu bentuk kepercayaan kepada PT. DAMRI dalam operator SDM. selain itu, setiap 1 bulan hingga 2 bulan akan dilakukan Monitoring dan Evaluasi bersama dengan semua aktor yang terlibat dalam BTS Listrik. Ibu Yetty juga menjelaskan bahwa untuk menjalin kepercayaan antara PT. DAMRI dan PT. Inka selaku pembuat BTS Listrik sering melakukan kunjungan ke PT. DAMRI untuk memastikan BTS Listrik tidak terjadi kendala.

3. Identifikasi Peraturan Kelembagaan

Terkait identifikasi peraturan kelembagaan yang ada mencakup kewenangan para aktor untuk membuat keputusan, hak milik mereka, dan sebagainya dan karakteristik kelembagaan formal dari interaksi yang berkaitan dengan kerangka hukum untuk perencanaan dan pengambilan keputusan seperti partisipasi, status yuridis, dan sebagainya. Berdasarkan penelitian yang sudah kami lakukan, tidak ada kebijakan atau peraturan yang khusus terkait penyelenggaraan Bus Trans Semanggi Listrik (BTS) di Kota Surabaya. Sejauh ini hanya berdasarkan Pemerintah sesuai dengan amanat UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, bertanggung jawab

atas penyelenggaraan angkutan umum bagi masyarakat.

SIMPULAN

Berdasarkan pemaparan di atas dapat disimpulkan bahwa penggunaan *governance network* sebagai optimalisasi angkutan umum Bus Trans Semanggi listrik (BTS) di Kota Surabaya menunjukkan bahwa tata kelola dari setiap *stakeholder* dalam menjalankan tugas masing-masing sudah cukup baik dengan adanya pembagian tugas yang jelas terkait tugas setiap aktor. Hal ini meliputi PT. Inka Madiun sebagai pembuat armada Bus Trans Semanggi Listrik (BTS), perawatan dan perbaikan oleh PT. Inka Multi Solusi Service (IMSS), untuk bagian operator dan Sumber daya manusia dilakukan oleh armada bus dilakukan oleh PT. Damri yang diawasi oleh PT. Surveyor Indonesia sebagai pengawas. Namun dalam pengoperasian Bus Trans Semanggi Listrik (BTS) di Kota Surabaya belum adanya kebijakan khusus yang mengatur hal itu yang dikeluarkan oleh pemerintah Kota Surabaya.

DAFTAR PUSTAKA

- BBSTV. (2023). *REMBUK SUROBOYO " SETAHUN BUS TRANS SEMANGGI SUROBOYO "*.
https://www.youtube.com/live/PVk9xGMxlw4?si=QF4axQ_3pFHomCRe
- BPS Kota Surabaya. (2022). *Jumlah Penduduk Surabaya Menurut Jenis Kelamin dan Kelompok Umur (Jiwa), 2020-2022*. Badan Pusat Statistik Kota Surabaya.
- Dewi, C. P., & Larasati, E. (2018). INOVASI PELAYANAN TRANSPORTASI PUBLIK BRT (BUS RAPID TRANSIT) TRANS SEMARANG OLEH DINAS PERHUBUNGAN KOTA SEMARANG. *Jurnal Tinjauan Dan Kebijakan Publik*, 7(2), 336–352.
- Faiq, N. (2024a). *Bus Listrik Trans Semanggi Surabaya Mogok di Jalan MERR*. *Tribun Jatim.Com*.
- Faiq, N. (2024b). *Bus Listrik Trans Semanggi Surabaya Mogok Lagi saat Layani Penumpang, Sopir : Padahal Baterai Full*. *Tribun Jatim.Com*.
- Faiq, N. (2024c, February 25). *Jadwal Operasional dan Tarif Lengkap Bus Trans Semanggi Suroboyo Rute Terminal Purabaya-Kenpark*. *Tribunjatim.Com*.
<https://jatim.tribunnews.com/2024/02/25/jadwal-operasional-dan-tarif-lengkap-bus-trans-semanggi-suroboyo-rute-terminal-purabaya-kenpark#:~:text=Tarif%20Rp%206.200%20untuk%20karyawan%20umum.%20Sementara%20pelajar%2C,disabilitas%20cukup%20Rp%202.000%2C%22%20urair%20Rizki%2C%20Minggu%20%2825%2F2%2F2024%29>

- Farisi, K. Al, & As'ari, H. (2023). Implementasi Kebijakan Penyelenggaraan Administrasi Kependudukan Di Kabupaten Kuantan Singingi (Studi Kasus Akta Kematian). *Public Service and Governance Journal*, 4(1), 136. <https://doi.org/10.56444/psgj.v4i1.875>
- Fatimah, S. (2019). *Pengantar Transportasi*. Myria Publisher.
- Kamaluddin, S. (2021). TATA KELOLA PEMERINTAHAN YANG BAIK (GOOD GOVERNANCE) PADA KANTOR DISTRIK OKHIKA KABUPATEN PEGUNUNGAN BINTANG. *Jurnal Publikasi*.
- Karim, A., Lesmini, L., Sunarta, D. A., Suparman, A., Yunus, A. I., Khasanah, Marlita, D., Saksono, H., Asniar, N., & Andari, T. (2023). *Manajemen Transportasi* (1st ed.). Yayasan Cendikia Mulia Mandiri. https://books.google.co.id/books?hl=id&lr=&id=bum1EAAAQBAJ&oi=fnd&pg=PA1&dq=manfaat+kegunaan+transportasi+umum&ots=q5EYEu1fSa&sig=cQD6SQwzVVRnK8BD3oo2TY-cZHA&redir_esc=y#v=onepage&q=manfaat%20kegunaan%20transportasi%20umum&f=false
- Kementerian Pehubungan Republik Indonesia. (2022). *Layanan Bus The Service Sebagai Moda Baru Transportasi Publik di Perkotaan*. Kementerian Pehubungan Republik Indonesia .
- Klijn, E. H., & Joop K. (2016). *Governance Networks in the Public Sector* (1st ed.). Routledge London And New York.
- Nahrawi, M., & Ibrahim, A. (2021). Network Administrative Organization Dalam Implementasi Kebijakan Sektor Publik. Studi Kasus: Implementasi Program Pemberdayaan Masyarakat Desa. *NUSANTARA: Jurnal Ilmu Pengetahuan Sosial*, 8(8), 2543.
- Norlaela, A., & Muslimin, M. (2022). Pengaruh Pelatihan Profesional, Penghargaan Finansial, dan Pertimbangan Pasar Kerja terhadap Minat Berkarir Akuntan Publik. *Al-Kharaj: Jurnal Ekonomi, Keuangan & Bisnis Syariah*, 5(2), 641–642. <https://doi.org/10.47467/alkharaj.v5i2.1247>
- Nugrahani, F. (2014). *METODE PENELITIAN KUALITATIF DALAM PENELITIAN PENDIDIKAN BAHASA*. Cakra Books.
- Nurhalim, S. (2024). *Bus Listrik Trans Semanggi Surabaya: Jadwal, Rute dan Tarif* Baca artikel detikjatim, "Bus Listrik Trans Semanggi Surabaya: Jadwal, Rute dan Tarif." Detik Jatim.
- Polri. (2024). *Jumlah Kendaraan Polda Jawa Timur*. Korlantas Polri .
- Rahayu, Y., Haning, M. T., & Yunus, M. (2023). Governance Network dalam Optimalisasi Transportasi Mamminasata di Provinsi Sulawesi Selatan. *Jurnal Analisis Kebijakan Dan Pelayanan Publik*, 9(1).

- Rofita, R., & Prasajo, E. (2022). Governance Networks Dalam Implementasi Kebijakan Pemanfaatan Data Kependudukan Guna Mewujudkan Single Identity Number. *Jurnal Ilmiah Ilmu Administrasi*, 5(1), 26–37. <https://ojs.stiami.ac.id/transparansi/index>
- Saputra, A. A., Murti, I., & Puspaningtyas, A. (2023). IMPLEMENTASI PROGRAM TEMAN BUS SEBAGAI TRANSPORTASI PUBLIK DI KOTA SURABAYA. *Jurnal Penelitian Administrasi Publik*, 3(06).
- Setiawan, D. A., & Gonsaga, A. (2024). *Mangkrak 1 Tahun, Bus Trans-Semanggi Suroboyo Beroperasi Lagi* Artikel ini telah tayang di Kompas.com dengan judul "Mangkrak 1 Tahun, Bus Trans-Semanggi Suroboyo Beroperasi Lagi", Klik untuk baca: <https://surabaya.kompas.com/read/2024/02/26/221847478/mangkrak-1-tahun-bus-trans-semanggi-suroboyo-beroperasi-lagi?page=all>. Kompascom+ baca berita tanpa iklan: <https://kmp.im/plus6> Download aplikasi: <https://kmp.im/app6>. Kompas.Com.
- Shinta Rossilawati, R., & Hanani, R. (2023). *NETWORK GOVERNANCE DALAM PENINGKATAN IPM PEREMPUAN DI KABUPATEN WONOGIRI*.
- Sugiantao, & Kurniawan, M. A. (2020). TINGKAT KETERTARIKAN MASYARAKAT TERHADAP TRANSPORTASI ONLINE, ANGKUTAN PRIBADI DAN ANGKUTAN UMUM BERDASARKAN PERSEPSI. *Jurnal Teknologi Transportasi Dan Logistik*, 1(2), 51–58.
- Wang, H., & Ran, B. (2023). Network governance and collaborative governance: a thematic analysis on their similarities, differences, and entanglements. *Public Management Review*, 25(6), 1187–1211.