

COLLABORATIVE GOVERNANCE DALAM PENGELOLAAN METRO TRANS JABAR UNTUK MENGATASI KEMACETAN DI CEKUNGAN BANDUNG

Arvenia Noer¹, Rahman Mulyawan², Agus Taryana³

^{1,2,3}Departemen Ilmu Pemerintahan, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Padjadjaran
Bandung, Indonesia

Email Korespondensi: arveniaa21001@mail.unpad.unpad.ac.id

Submitted: 09-06-2025; Accepted: 02-07-2025; Published : 10-07-2025

ABSTRAK

Transportasi publik dapat menjadi jawaban bagi kemacetan yang sudah terjadi di berbagai wilayah di Indonesia. Salah satu wilayah yang menghadapi kemacetan adalah Cekungan Bandung. Dinas Perhubungan Jabar sudah berupaya untuk menghadirkan transportasi publik berupa Metro Trans Jabar sebagai langkah kecil namun pasti untuk mengatasi kemacetan di daerah ini. Pemerintah berkolaborasi dengan PT Jasa Sarana, Perum Damri, dan PT Blue Bird dalam mengelola MJT. Pada kenyataannya, MJT belum mampu untuk mengatasi kemacetan di Cekungan Bandung. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis dan mendeskripsikan efektivitas proses kolaborasi pemerintahan. Metode yang digunakan adalah metode penelitian kualitatif dengan penyajian deskriptif. Teori *collaborative governance* milik Ansell dan Gash digunakan sebagai kerangka berpikir untuk menilai keberhasilan kolaborasi Pemerintah Daerah Provinsi Jabar dalam mengelola MJT. Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa aspek dialog tatap muka, membangun kepercayaan, komitmen terhadap proses, dan pemahaman bersama sudah dipenuhi. Namun, para aktor yang terlibat belum mampu untuk menyatakan keseragaman terhadap aspek hasil sementara. Pihak pemerintah seperti Dishub Jabar dan PT Jasa Sarana menyatakan bahwa belum ada hasil yang signifikan atas kehadiran MJT untuk mengurai kemacetan di Cekungan Bandung. Sedangkan pihak non-publik seperti Perum Damri dan PT Blue Bird menyatakan bahwa MJT sedikit demi sedikit sudah mampu mengurai kemacetan di daerah ini.

Kata kunci: Kolaborasi Pemerintahan, Transportasi Publik, Metro Trans Jabar

ABSTRACT

Public transportation can be the answer to traffic congestion in various regions of Indonesia. One region facing traffic congestion is the Bandung Basin. Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat has made efforts to introduce public transportation in the form of Metro Trans Jabar as a small but sure step to overcome traffic congestion in the Bandung Basin. The government collaborates with PT Jasa Sarana, Perum Damri, and PT Blue Bird in managing MJT. However, in reality, MJT has not been able to address the traffic congestion in the Bandung Basin. Therefore, this study aims to analyze and describe the effectiveness of the government collaboration process. This study uses a descriptive method with an interview, observation, and literature review approach. The collaborative governance theory by Ansell and Gash is used as a framework to assess the success of the West Java Provincial Government's collaboration in managing the MJT. The results of this study indicate that the aspects of face-to-face dialogue, trust building, commitment to the process, and shared understanding have been fulfilled. However, the actors involved have not been able to express uniformity regarding the interim results. Government agencies such as the Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat and PT Jasa Sarana stated that there have been no significant results from the MJT in relieve traffic congestion in the Bandung Basin. Meanwhile, non-public entities such as Perum Damri and PT Blue Bird stated that the MJT has gradually been able to relieve traffic congestion in this area.

Key words: Government Collaboration, Public Transportation, Metro Trans Jabar

PENDAHULUAN

Saat ini, mobilitas masyarakat di Indonesia semakin tinggi. Masyarakat berbondong-bondong melakukan perpindahan tempat menggunakan berbagai moda transportasi demi menunjang aktivitasnya. Dalam hal ini, transportasi merupakan solusi yang mampu mengakomodir mobilitas masyarakat. Namun, berbarengan dengan mobilitas yang tinggi, maka angka penggunaan transportasi juga akan meningkat. Hal ini akan menjadi masalah apabila pemerintah tidak dapat beradaptasi dengan perkembangan kebutuhan transportasi masyarakat. Buktinya saat ini kerap terjadi kemacetan di beberapa kota metropolitan di Indonesia. Salah satu daerah yang sedang menghadapi masalah kemacetan adalah daerah di sekitar Cekungan Bandung. Cekungan Bandung merupakan Kawasan Strategis Nasional (KSN) yang terbentuk karena aglomerasi kegiatan ekonomi, aglomerasi aktivitas sosial masyarakat, dan aglomerasi penduduk Terdapat lima kabupaten/kota yang termasuk ke dalamnya, meliputi Kota Bandung, Kota Cimahi, Kabupaten Bandung, sebagian wilayah Kabupaten Bandung Barat dan sebagian wilayah Kabupaten Sumedang. Aglomerasi wilayah menyebabkan terpusatnya kegiatan masyarakat di daerah tertentu. Dengan terpusatnya kegiatan masyarakat maka perpindahan tempat atau mobilitas penduduk juga tinggi begitupun dengan jumlah kendaraannya.

Dengan mengambil Kota Bandung sebagai salah satu wilayah metropolitan Cekungan Bandung, dapat diketahui bahwa saat ini, jumlah kendaraan di Kota Bandung mencapai 2,2 juta unit. Jika dibandingkan dengan data jumlah penduduk Kota Bandung pada tahun 2023 yang berada di angka 2,4 juta jiwa, maka rasio antara jumlah kendaraan dan jumlah penduduk hampir 1:1, hampir menyamai jumlah penduduk. Tidak mengherankan apabila saat ini Kota Bandung mendapatkan gelar sebagai kota termacet di Indonesia. Namun, kemampuan dan kapasitas jalan yang tersedia tidak mampu menampung lonjakan kendaraan bermotor, ini lah yang akhirnya menjadi penyebab utama kemacetan di Kota Bandung.

Terdapat beberapa ruas jalan di Kota Bandung dan Wilayah Cekungan Bandung yang kerap menghadapi kemacetan. Beberapa

jalan di antaranya seperti Jalan Buah Batu, Jalan Cibaduyut, Jalan Moh. Toha merupakan jalan yang berlangganan macet pada jam-jam tertentu. Rata-rata kemacetan disebabkan oleh ruas jalan yang tidak mampu menampung volume kendaraan. Beberapa kemacetan di beberapa ruas jalan disebabkan oleh hal yang kondisional seperti banjir.

Pemerintah Provinsi Jawa Barat dalam hal ini Dinas Perhubungan sudah melakukan berbagai cara untuk mengurai kemacetan seperti dibangunnya berbagai jalan baru, pembangunan flyover, penertiban PKL, penertiban parkir liar, dan perbaikan jalan. Namun masalah kemacetan belum dapat diselesaikan dengan baik dan terus menjadi masalah akut. Salah satu upaya pemerintah provinsi Jawa Barat yang dirasa ampuh untuk mengatasi kemacetan adalah menghadirkan transportasi umum yang berkelanjutan (*sustainable transport concept*). Pembangunan merupakan bagian dari usaha pemerintah untuk menuju *good governance*. Hal ini sesuai dengan pernyataan Agus (2022) yang menyatakan bahwa pembangunan berkelanjutan akan berpengaruh pada reformasi nasional yang akan mendorong perekonomian masyarakat. Jika masyarakat memilih untuk menggunakan transportasi umum, maka volume kendaraan akan berkurang, sehingga kapasitas jalan akan berjalan dengan normal. Namun saat ini rasio kendaraan umum dan kendaraan pribadi masih jomplang.

Tabel 1 Perbandingan Kendaraan Pribadi dan Kendaraan Umum

Aspek	Kendaraan Pribadi	Kendaraan Umum
Rasio	96,59%	3,4%
Penggunaan Jalan	81,77%	18,23%

Sumber: Dishub Jabar

Pada Desember 2021, Pemerintah Daerah Provinsi Jawa Barat mendapatkan subsidi dari pemerintah pusat untuk mengembangkan program *Buy The Service* (BTS) yang diwujudkan melalui pelayanan transportasi publik Metro Jabar Trans. Metro Jabar Trans hadir sebagai jawaban atas

transportasi umum yang nyaman dan aman. Saat ini Metro Jabar Trans memiliki 5 jalur atau 5 koridor pelayanan yang melayani daerah perkotaan Bandung dan Cekungan Bandung. Transportasi publik ini hadir dalam bentuk bus yang mampu mengangkut 18 - 30 penumpang setiap sekali jalannya. Saat ini Metro Jabar Trans melayani setiap hari dari jam 05.00 - 21.00 dengan biaya yang relatif murah dan terjangkau, setiap penumpang hanya harus membayar sebesar Rp4.900 untuk sekali perjalanan.

Dalam pengadaan MJT, Pemerintah Daerah Provinsi Jawa Barat melakukan kolaborasi dengan PT Jasa Sarana, Perum Damri dan PT Big Bird Pusaka. PT Jasa Sarana berperan sebagai perpanjangan pemerintah provinsi dalam mengelola Metro Trans Jabar. Perum Damri memegang koridor 1, 4, dan 5, sedangkan PT Big Bird Pusaka memegang koridor 2 dan 3. Metro Jabar Trans dapat dikatakan sebagai transportasi yang aman, cepat, dan nyaman karena transportasi ini tidak menaikan penumpang di sembarang tempat, proses menaikkan dan menurunkan penumpang hanya dapat dilakukan di halte-halte yang sudah ditentukan dan MJT tidak boleh menyetem untuk menunggu penumpang. Selain itu, MJT tidak memperbolehkan pengamen, dan pedagang asongan untuk memasuki bus. MJT dapat dikatakan sebagai moda transportasi umum yang nyaman karena fasilitas yang ada di dalamnya cukup memadai seperti tempat duduk yang nyaman, AC yang berfungsi, disediakan tempat sampah hand grip, kursi prioritas, dan CCTV.

Namun, Metro Jabar Trans memiliki permasalahan. Permasalahan tersebut berupa masih kurangnya informasi masyarakat mengenai Metro Jabar Trans sehingga menyebabkan pengguna MJT pun masih sedikit. Lalu, menurut masyarakat jangkauan bus Metro Jabar Trans masih tergolong sempit. MJT saat ini hanya dapat menyediakan 5 koridor perjalanan saja, yaitu Koridor 1 (Leuwipanjang-Soreang), Koridor 2 (Kota Baru Parahyangan - Alun-Alun Kota Bandung), Koridor 3 (Baleendah-BEC), Koridor 4 (Leuwipanjang-Dago), Koridor 5 (Dipatiukur-Jatinangor (Via Tol)). Sehingga, karena jangkauan rute MJT masih terbatas, masyarakat memilih untuk menggunakan transportasi pribadi. Selain kedua masalah diatas, MJT juga

menghadapi masalah yaitu kurangnya minat masyarakat untuk menggunakan MJT sebagai moda transportasi untuk mobilitas sehari-hari. Selain itu, tidak bisa dipungkiri bahwa kehadiran Metro Trans Jabar seharusnya mampu mengurangi kemacetan yang terjadi di Cekungan Bandung. Namun, realitanya, kemacetan di Cekungan Bandung masih menjalar dan semakin hari semakin parah.

Menurut Syafa, Agus, dkk (2022: 417) menyatakan bahwa rendahnya pengimplementasian standar pelayanan publik menimbulkan sejumlah pertanyaan besar dari masyarakat terkait kesanggupan pemerintah dalam menyediakan pelayanan. Hasil evaluasi Institute For Transportation and Development Policy (ITDP) yang menyatakan bahwa salah satu aspek evaluasi dari program Metro Trans Jabar adalah kurangnya kolaborasi dan koordinasi antar pemangku kebijakan yang terlibat. Dalam pengoperasian transportasi publik, termasuk Metro Jabar Trans diperlukan sebuah kolaborasi dan kerjasama kontrak antara pihak pemerintah sebagai regulator dengan pihak swasta sebagai operator yang menjalankan layanan transportasi publik. Kolaborasi ini diperlukan untuk mengatasi keterbatasan sumber daya (keuangan dan manusia), faktor efisiensi dan efektivitas pemerintahan, dan pertanggungjawaban pemerintah kepada masyarakat (Ansell dan Gash, 2008).

Tentunya, penyelesaian masalah kemacetan di Cekungan Bandung tidak dapat diselesaikan hanya dengan satu pihak, karena masalah kemacetan merupakan masalah multisektoral. Perlu melibatkan beberapa pihak yang terlibat agar dapat mencapai kebijakan yang tepat sasaran. Dalam pengadaan transportasi publik Metro Jabar Trans, terdapat beberapa pihak yang terlibat, yaitu Kementerian Perhubungan, Pemerintah Daerah Provinsi Jawa Barat melalui Dinas Perhubungan Jawa Barat, PT Jasa Sarana, Perum Damri, dan PT Big Bird Pusaka. Masing-masing pihak memegang peranan penting dan saling berkesinambungan dalam mewujudkan transportasi publik berupa Metro Jabar Trans untuk mengatasi kemacetan.

Dari paparan isu empiris diatas, peneliti akan menganalisa permasalahan-permasalahan tersebut menggunakan pendekatan *collaborative governance*. Kolaborasi

pemerintahan merupakan salah satu upaya menyelesaikan masalah dan mencapai tata pemerintahan yang baik dengan melibatkan berbagai aktor di dalamnya seperti pemerintah dan swasta. Menurut pendapat Ansell dan Gash (2008) terdapat lima proses *collaborative governance* yang mana dapat menilai efektivitas dari pelaksanaan *collaborative governance* tersebut yaitu; (1) dialog tatap muka; (2) membangun kepercayaan; (3) komitmen dalam proses kolaborasi; (4) pemahaman bersama; (5) hasil sementara. Berdasarkan pertimbangan tersebut peneliti tertarik untuk mengkaji lebih dalam tentang pelaksanaan *collaborative governance* dalam menanggulangi kemacetan dengan memanfaatkan transportasi publik berupa Metro Jabar Trans di Cekungan Bandung

Dalam beberapa dekade terakhir paradigma *collaborative governance* semakin relevan dengan kebutuhan pemerintah dalam mengelola aset publik, salah satunya adalah transportasi publik. Sejumlah studi telah menunjukkan keberhasilan dari teori ini, salah satunya adalah penelitian yang dilakukan oleh Agung Nurul Falaq dan Adi Wibowo pada tahun 2020 dengan judul *Collaborative Governance Dalam Pelayanan Transportasi Publik (Study BRT Trans Semarang)*. Pada penelitian ini ditemukan bahwa masih terdapat hambatan pada tahap *trust building* karena terjadi konflik internal di BLU UPTD Trans Semarang, dimana terjadi pergolakan antara bawahan yang menolak melaksanakan kebijakan pimpinan. Hambatan *trust building* juga turut terjadi antara BLU UPTD Trans Semarang dan para operator, dimana terjadi kesenjangan keinginan para operator dengan kemampuan BLU UPTD Trans Semarang.

Namun demikian, literatur mengenai implementasi *collaborative governance* dalam konteks Metro Trans Jabar, khususnya dalam upaya mengurangi kemacetan di wilayah Cekungan Bandung, masih sangat terbatas. Oleh karena itu, penelitian ini hadir untuk mengisi kekosongan tersebut dengan mengkaji bagaimana praktik *collaborative governance* diterapkan dalam pengelolaan Metro Trans Jabar serta sejauh mana kolaborasi antar aktor mampu menghasilkan solusi yang efektif, adaptif, dan berkelanjutan dalam mengatasi kemacetan di kawasan metropolitan tersebut.

Maka dari itu, melalui penelitian diharapkan mampu menjawab kekosongan riset dan menganalisis penerapan *collaborative governance* yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat, PT Jasa Sarana, Perum Damri, dan PT Blue Bird. Analisis ini akan menggunakan teori *collaborative governance* milik Ansell dan Gash (2008) yang menitikberatkan pada lima proses, yaitu dialog tatap muka, membangun kepercayaan, komitmen terhadap proses, pemahaman bersama, dan hasil sementara.

METODE PENELITIAN

Riset ini memiliki fokus utama untuk mendeskripsikan dan menganalisis efektivitas dari penerapan *collaborative governance* dalam menanggulangi kemacetan dengan memanfaatkan transportasi publik berupa Metro Jabar Trans di Cekungan Bandung. Pendekatan penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Data dalam penelitian ini yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer berupa wawancara dan observasi dan sumber data sekunder berupa studi kepustakaan serta data dokumen pendukung lainnya.

Teknik penentuan informan dilakukan dengan teknik *purposive sampling* dimana menurut cara ini peneliti akan mewawancarai orang-orang yang terpilih sesuai dengan kebutuhan penelitian. Dalam penelitian ini, peneliti memetakan beberapa informan yang sesuai dan dapat menyediakan informasi yang dibutuhkan. Pertama, Staf Analisis Angkutan Darat Direktorat Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat selaku informan utama dari pihak pemerintah sekaligus pembuat kebijakan MJT. Kedua, Penanggungjawab Layanan BTS PT Jasa Sarana selaku perpanjangan tangan pemerintah daerah kepada para operator. Ketiga, Kepala Operasional Perum Damri sebagai operator yang menjalankan MJT. Terakhir, Manajer Operasional PT Blue Bid sebagai pihak swasta sekaligus pihak yang mengoperasikan MJT bersama dengan Perum Damri. Teknik validasi data dalam penelitian ini menggunakan triangulasi sumber. Adapun teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian menggunakan teknik analisis interaktif milik Miles dan Huberman yang menyatakan bahwa terdapat tiga tahapan, yaitu:

(1) reduksi data; (2) display data; dan (3) penarikan kesimpulan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Keberlangsungan program Metro Jabar Trans termasuk kedalam proses kolaborasi karena dapat diidentifikasi mana saja pihak publik dan pihak non-publik yang menjadi syarat terjadinya kolaborasi menurut Ansell and Gash. Pihak-pihak tersebut meliputi publik atau pemerintah yang diwakilkan oleh Dinas Perhubungan Jawa Barat dan PT Jasa Sarana, serta pihak non-publik yang diwakilkan oleh Perum Damri dan PT Blue Bird.

Proses kolaborasi pemerintahan dalam program Metro Jabar Trans untuk mengatasi kemacetan di Cekungan Bandung juga semakin diperkuat dengan aktivitas para stakeholder atau para pemangku kebijakan di dalamnya. Para stakeholder melakukan aktivitas seperti pengambilan keputusan kolektif secara formal, musyawarah yang bertujuan pada konsensus, dan musyawarah yang bertujuan untuk menerapkan kebijakan publik atau mengelola program/aset publik. Selain itu para aktor didalamnya terlibat aktif untuk melakukan dialog tatap muka, membangun kepercayaan, berkomitmen terhadap proses kolaborasi, membangun pemahaman bersama, sehingga hasil sementara yang didapatkan bisa dinikmati oleh semua pihak.

Metro Jabar Trans merupakan salah satu strategi yang dilakukan oleh pemerintah untuk dapat mengatasi kemacetan, khususnya di wilayah Cekungan Bandung. Metro Jabar Trans termasuk kedalam salah satu aset pemerintah yang dapat menjanjikan sustainable development karena jika program ini berhasil, maka efek domino yang dirasakan akan berdampak besar baik bagi pemerintah, swasta, dan masyarakat. Bagi pemerintah, salah satu tugas pemerintah adalah melakukan pelayanan (*service*) publik kepada masyarakat, salah satu bentuk pelayanan adalah dengan menyediakan transportasi publik yang aman dan nyaman. Hal ini juga sesuai dengan amanat Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2000 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menyebutkan kewajiban pemerintah dalam menjamin tersedianya angkutan umum, baik untuk orang maupun barang. Bagi swasta, program Metro Jabar Trans ini tentunya akan penting karena dapat mendukung keberlangsungan perusahaan.

Dimana para aktor non-publik akan mendapatkan pendapatan dari program yang diberikan oleh pemerintah. Bagi masyarakat, tentunya dengan adanya Metro Jabar Trans, perjalanan yang dirasakan akan nyaman, aman, dan murah.

Namun, terdapat kesenjangan antara kondisi ideal yang diinginkan dan realita yang ada dihadapan terlebih dalam proses kolaborasi. Dimana kondisi ideal yang diharapkan dengan adanya kolaborasi antara Dinas Perhubungan Jawa Barat, PT Jasa Sarana, Perum Damri, dan PT Blue Bird dalam mengelola transportasi publik Metro Jabar Trans adalah mampu mengatasi kemacetan di wilayah Cekungan Bandung yang kian hari kian parah. Namun, realitanya dampak atau output yang dihasilkan dari proses kolaborasi ini belum maksimal karena kemacetan masih menjalar di wilayah Cekungan Bandung.

1) Dialog Tatap Muka (*Face to Face Dialogue*)

Dialog tatap muka merupakan tahap awal dan menjadi faktor determinan apakah kolaborasi bisa berlanjut atau tidak serta apakah kolaborasi dapat sukses atau tidak. Pada tahap ini masing-masing pihak akan berkomunikasi dengan mengutamakan aspek konsensus, mengidentifikasi peluang keuntungan bersama, serta komunikasi terarah dan berkala. Seperti yang kita ketahui bahwa terdapat empat aktor utama dalam proses kolaborasi pemerintahan dalam pengelolaan Metro Trans Jabar, pertama Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat, PT Jasa Sarana, Perum Damri dan PT Blue Bird. Pada aspek dialog tatap muka, semua pihak yang terlibat menyatakan bahwa sudah terjadi dialog tatap muka antara para aktor. Namun, terdapat alur komunikasi yang terpenggal antara Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat dengan para operator yaitu Perum Damri dan PT Blue Bird. Dimana, Dishub Jabar akan melakukan komunikasi langsung dengan Perum Damri dan PT Blue Bird jikalau ada case-case tertentu yang mendesak. Selebihnya para operator akan banyak berkomunikasi dengan PT Jasa Sarana. Informasi ini sesuai dengan pernyataan Dishub Jabar saat dilakukan wawancara pada 11 April 2025 di Kantor Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat, yaitu:

“Pasti ya, kalau dialog tatap muka kita pasti dan juga sering dalam proses

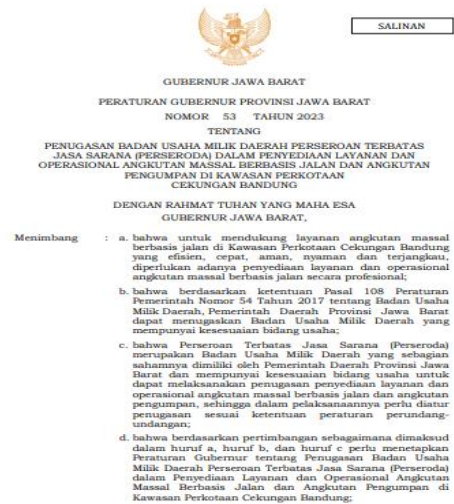
perencanaan. Adapun proses dialog tatap muka tidak semuanya dilakukan secara berbarengan misalkan dengan Damri atau Blue Bird, hanya dengan case case tertentu saja kami bertemu tatap muka. Apalagi Damri dan Blue Bird pihak ketiga dan mereka pihak swasta, jadi ada beberapa yang memang misalkan di tahap perencanaan yang merupakan hanya ranah pemerintah daerah dan pusat itu tidak melibatkan Damri dan Blue Bird, tetapi jika sudah implementasi dan sudah ditunjuk secara sah sebagai operator dari bus, mereka bisa dilibatkan.”

Perlu diketahui bahwa dalam pengelolaan Metro Jabar Trans, Pemerintah Provinsi Jawa Barat mendelegasikan tugasnya kepada salah satu Badan Usaha Milik Daerah (BUMD) yaitu Perseroan Terbatas Jasa Sarana (Perseroda) sebagai perpanjangan tangan pemerintah daerah. PT Jasa Sarana mendapatkan penugasan untuk mengelola Metro Trans Jabar melalui Peraturan Gubernur Provinsi Jawa Barat Nomor 53 Tahun 2023 Tentang Penugasan Badan Usaha Milik Daerah Perseroan Terbatas Jasa Sarana (Perseroda) Dalam Penyediaan Layanan Dan Operasional Angkutan Massal Berbasis Jalan Dan Angkutan Pengumpan Di kawasan Perkotaan Cekungan Bandung. Jadi tidak mengherankan dalam pelaksanaannya Perum Damri dan PT Blue Bird akan banyak berkomunikasi dengan PT Jasa Sarana. Informasi ini sesuai dengan pernyataan PT Jasa Sarana saat diwawancara pada 25 April 2025, yang menyatakan bahwa:

“Kita PT Jasa Sarana mendapatkan penugasan dari Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat melalui Peraturan Gubernur Nomor 53 Tahun 2023. Jadi per 1 Januari 2025 kami diminta untuk melanjutkan layanan BRT yang sudah dilakukan sebelum-sebelumnya.”

Dialog tatap muka yang terpotong antara Dinas Perhubungan dengan Perum Damri dan PT Blue Bird menandakan bahwa terjadi pelimpahan beberapa tugas kepada PT Jasa Sarana. Menurut Pergub Nomor 23 Tahun 2023, Pemerintah Provinsi Jawa Barat mendelegasikan tugas berupa: (1) Penyediaan BRT di Kawasan Perkotaan Cekungan Bandung dengan Skema Pembelian Layanan;

(2) penyediaan Angkutan Pengumpan (feeder); dan (3) penyelenggaraan sistem tiket dan pembayaran BRT.



Gambar 1 Peraturan Gubernur Nomor 53 Tahun 2023

Dialog tatap muka yang efektif merupakan dialog tatap muka yang berorientasi pada konsensus, identifikasi peluang keuntungan bersama, serta komunikasi terarah dan berkala. Pada aspek konsensus, PT Jasa Sarana, Perum Damri, dan PT Blue Bird menyatakan bahwa terdapat konsensus, bahwa semua pihak setuju melakukan kolaborasi sebagai bentuk pelayanan publik kepada masyarakat. Hal ini sesuai dengan pernyataan PT Blue Bird saat wawancara pada 5 Mei 2025, yang menyatakan:

“Gak ada, karena lead nya itu adalah Dishub, kita berusaha menuntaskan masalah kemacetan dan melayani publik. Kami sebagai operator ikut saja, tidak mungkin kami membantah.”

Disisi lain Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat memiliki pandangan yang berbeda. Dishub Jabar menyatakan bahwa Ia harus memastikan terjadi konsensus diantara para walikota/bupati yang berada di wilayah Cekungan Bandung. Dishub Jabar harus memastikan bahwa Metro Trans Jabar dapat tetap beroperasi dibawah siapapun bupati atau walikota yang sedang menjabat. Maka dari itu, Dishub Jabar mengeluarkan *Memorandum of Understanding (MoU)* dengan satu gubernur dan lima walikota pada 27 Maret 2024 silam.

Hal ini sesuai dengan pernyataan Dishub Jabar saat di wawancara:

“Pasti, karena kalau dengan pemerintah daerah dan pemerintah pusat konsensusnya dinaungi oleh MoU. Jadi kita punya MoU antara Kementerian Perhubungan, Gubernur Jawa Barat, dan Walikota/Bupati se-Bandung Raya. Jadi itu ditandatangani 27 Maret 2024 dan MoU tersebut harus disepakati oleh semua menjadi tahapan atau rencana kerja yang bisa menjadi pedoman pemerintah daerah untuk menjalankan, mengembangkan, atau merencanakan angkutan massal di wilayah Cekungan Bandung. Jadi nanti, siapapun gubernur atau walikotanya harus melihat perjanjian yang sudah disepakati sebagai komitmen bersama.”

Dari informasi ini diketahui bahwa walau terjadi perbedaan pandangan antara Dishub Jabar dengan PT Jasa Sarana, Perum Damri, dan PT Blue Bird, namun keempatnya memiliki tujuan yang sama yaitu memberikan pelayanan transportasi publik Metro Trans Jabar kepada masyarakat sekaligus sebagai usaha kecil namun pasti untuk mulai mengurai kemacetan di Cekungan Bandung.

Pada aspek identifikasi peluang keuntungan bersama, masing-masing pihak memiliki perspektif yang berbeda dalam memandang keuntungan yang mereka dapatkan dari proses kolaborasi ini. Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat memetakan bahwa pihaknya memiliki anggaran dan kelembagaan yang mumpuni untuk menyediakan transportasi publik, sehingga strategi konkretnya diwujudkan melalui Metro Trans Jabar. PT Jasa Sarana memandang bahwa proses kolaborasi dalam pengelolaan Metro Trans Jabar mampu menjadi jawaban untuk menciptakan kondusifitas di jalan raya sehingga kemacetan dapat terurai. Perum Damri memandang bahwa proses kolaborasi ini memberikan keuntungan terhadap perusahaannya karena melalui proses kolaborasi ini armadanya mendapatkan subsidi dari Pemerintah Provinsi Jawa Barat untuk operasional dan perawatan bus. Selain ini, Perum Damri juga mendapatkan keuntungan sebesar 5%-10%. PT Blue Bird memandang bahwa proses kolaborasi bukan hanya untuk sekedar berbisnis, namun sebagai aksi nyata perusahaannya dalam membantu Pemerintah

Provinsi Jawa Barat dalam menangani kemacetan di Cekungan Bandung.

Pada aspek komunikasi terarah dan berkala dalam proses kolaborasi pengelolaan Metro Trans Jabar sudah dilakukan dan akan terus dipertahankan. PT Jasa Sarana, Perum Damri, dan PT Blue Bird akan rutin melakukan komunikasi dalam bentuk forum khusus setiap satu bulan sekali. Dalam forum tersebut akan dibahas target dan capaian kerja para operator, apa saja kendala, apa saja evaluasi, dan apa saja yang harus diperhatikan dalam operasional Metro Trans Jabar agar sesuai dengan harapan masyarakat. Sementara Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat akan menerima laporan dari PT Jasa Sarana atau bergabung dengan forum sebanyak tiga bulan sekali. Dalam hal ini, Dinas Provinsi Jawa Barat lebih banyak berkomunikasi dengan gubernur dan walikota/bupati yang ada di Cekungan Bandung. Bagaimanapun masing-masing daerah tentunya memiliki visi dan misinya sendiri terkait pengadaan transportasi publik. Maka dari itu, Dishub Jabar harus tetap memastikan bahwa Metro Trans Jabar tetap bisa beriringan dengan visi misi masing-masing daerah.



Dialog Tatap Muka antara PT Jasa Sarana dan Perum Damri

Sumber: Dokumentasi Penelitian

Adapun berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan, peneliti mengetahui bahwa dialog tatap muka yang dilakukan sudah dapat dikatakan efektif karena terdapat konsensus, identifikasi peluang untuk keuntungan bersama, dan komunikasi terarah dan rutin yang dirasakan oleh masing-masing pihak yang terlibat dalam proses kolaborasi. Namun dalam

pelaksanaannya, proses kolaborasi dalam pengelolaan transportasi publik Metro Trans Jabar dalam mengatasi kemacetan di wilayah Cekungan Bandung akan semakin efektif apabila Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat, PT Jasa Sarana, Perum Damri, dan PT Blue Bird dapat berdialog tatap muka secara rutin, dan tidak harus melewati PT Jasa Sarana terlebih dahulu. Dengan begitu, Perum Damri dan PT Blue Bird sebagai pihak yang turun ke lapangan langsung dan mengetahui kondisi konsumen dari Metro Trans Jabar dapat memberi masukan secara langsung kepada Dinas Perhubungan Pemprov Jabar sebagai puncak pimpinan dari proses kolaborasi ini sehingga kebijakan mengenai transportasi publik dapat sesuai dan tepat sasaran.

2) Membangun Kepercayaan (*Trust Building*)

Tahap membangun kepercayaan merupakan tahap yang bisa dilaksanakan ketika dialog tatap muka sudah terpenuhi, sehingga dapat dikatakan bahwa modal utama untuk membangun kepercayaan adalah bertemu dan berdialog terlebih dahulu. Menurut teori *collaborative governance* milik Ansell dan Gash, proses membangun kepercayaan merupakan proses yang memakan banyak waktu dan komitmen jangka panjang untuk mendapatkan hasil yang diharapkan dari proses kolaborasi. Proses kolaborasi pemerintahan juga akan berjalan dengan efektif apabila masing-masing aktor yang terlibat mempercayai satu sama lain. Dalam proses kolaborasi pengelolaan Metro Trans Jabar, PT Jasa Sarana, Perum Damri, dan PT Blue Bird saling mempercayai satu sama lain dan memiliki pemahaman yang sama bahwa kepercayaan merupakan hal yang mutlak dalam proses kolaborasi yang sedang mereka jalankan. Disisi lain Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat berusaha menjaga kepercayaan ke beberapa pihak yang berbeda. Pertama, Dishub Jabar berusaha menjaga kepercayaan ke satu gubernur dan lima walikota melalui MoU yang dibuat. Kedua, Dishub Jabar berusaha menjaga kepercayaan dengan para mitra yang terlibat dalam proses kolaborasi, seperti PT Jasa Sarana, Perum Damri, dan PT Blue Bird.

Proses membangun kepercayaan bukan merupakan proses singkat tanpa perjuangan untuk mendapatkan dan mempertahankannya.

Begitupun dengan proses membangun kepercayaan antar pihak dalam proses kolaborasi Metro Trans Jabar. Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat dan Perum Damri menyatakan bahwa mereka saat ini masih terus menerus berusaha membangun dan menjaga kepercayaan yang sudah ada. Masing-masing pihak pun memiliki cara tersendiri untuk menjaga kepercayaan. PT Jasa Sarana mengandalkan komunikasi yang intens untuk menghindari kesalahpahaman agar kepercayaan terhadap masing-masing pihak akan tetap terjaga. Perum Damri berusaha menjaga kepercayaan dengan melakukan peremajaan terhadap armada busnya sehingga keamanan dan keselamatan masyarakat dapat terjamin. Dengan begitu PT Jasa Sarana dan Dishub Jabar sebagai pihak pemberi pekerjaan akan tetap percaya. PT Blue Bird menyatakan bahwa pihak mereka memiliki *track record* perusahaan yang harus dijaga. PT Blue Bird juga merupakan perusahaan besar yang sudah dikenal masyarakat sehingga mereka harus selalu memberikan pelayanan yang terbaik.

3) Komitmen Terhadap Proses

Setelah masing-masing pihak sudah berhasil membangun kepercayaan dalam proses kolaborasi, maka tahap selanjutnya adalah komitmen terhadap proses. Menurut teori *collaborative governance* milik Ansell dan Gash, berkomitmen atau tidaknya para aktor terhadap proses kolaborasi dapat ditentukan dari motivasi awal mengapa aktor tersebut tertarik dalam proses kolaborasi.

Komitmen terhadap proses antar aktor publik dan non publik dalam proses pengelolaan transportasi publik Metro Trans Jabar sudah ada. Hal ini dapat diketahui dari motivasi awal Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat, PT Jasa Sarana, Perum Damri, dan PT Blue Bird. Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat menyatakan bahwa terdapat dua motivasi mendasar mengapa mereka melakukan kolaborasi. Pertama, karena Dishub Jabar harus menjalankan amanat yang diberikan Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. Awalnya Metro Trans Jabar merupakan project milik Kementerian Perhubungan pada tahun 2021 yang tergabung dalam program Teman Bus yang disebar ke 7 kota besar di Indonesia. Kota-kota yang ditunjuk sebagai *pilot project* program adalah Bandung, Solo, Yogyakarta,

Medan, Palembang, Makassar, dan Balikpapan. Namun, sejak tahun 2024, Kementerian Perhubungan menyerahkan urusan Metro Trans Jabar kepada pemerintahan provinsi yaitu Dinas Perhubungan Pemprov Jabar. Motivasi kedua Dishub Jabar menjalankan proses kolaborasi ini adalah karena Dishub Jabar menyadari bahwa terdapat fakta bahwa Cekungan Bandung, khususnya Kota Bandung mendapat predikat sebagai salah satu kota termacet di Indonesia maupun ASEAN. Berangkat dari dua motivasi dasar ini maka Dishub Jabar memilih untuk melakukan kolaborasi. Hal ini sejalan dengan pernyataan Dishub Jabar, yaitu:

“Karena sebetulnya Bandung Raya itu masuk ke dalam RPJMN ketika Pak Jokowi masih menjabat. Jadi kita termasuk ke dalam kota yang terlibat pilot project untuk mengembangkan angkutan umum massal berbasis jalan. Itu sih sebenarnya motivasi awalnya, jadi diturunkan ke dalam strategi-strategi konkret. Disamping, dilihat dari urgensinya kita termasuk ke dalam kota yang paling macet se-Indonesia, se-ASEAN juga peringkat kedua.”

PT Jasa Sarana sebagai perpanjangan pemerintah provinsi kepada para operator juga memiliki motivasi awal terhadap proses kolaborasi pengelolaan Metro Trans Jabar. Motivasi awal PT Jasa Sarana menjalankan proses kolaborasi ini adalah untuk menjalankan tugas yang diberikan oleh Pemerintah Provinsi Jawa Barat. PT Jasa Sarana mendapatkan penugasan untuk mengelola Metro Trans Jabar melalui amanat Peraturan Gubernur Nomor 53 Tahun 2024. Hal ini sesuai dengan pernyataan PT Jasa Sarana saat diwawancara:

“Kami ini kan mendapat penugasan karena salah satu BUMD ya harus kami jalankan hal tersebut. Jadi berdasarkan penugasan saja.”

Disisi lain Perum Damri sebagai penyedia jasa menyatakan bahwa motivasi awal mereka setuju untuk menjalankan proses kolaborasi adalah untuk mendapatkan keuntungan demi keberlangsungan perusahaan. Perum Damri merupakan bagian dari Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang dituntut untuk mendapatkan keuntungan dari berbagai produk jasa yang mereka miliki, salah satunya adalah dengan menyediakan armada bus dan pengemudinya untuk operasional Metro Trans

Jabar. Hal ini sesuai dengan pernyataannya saat di wawancara:

“Ya dari Damri karena kita di bidang layanan transportasi yang sudah dari awal berkiprah disini dan demi keberlanjutan perusahaan juga karena di BUMN ini kita dituntut untuk menjadi perusahaan yang layak dan komersil juga. Jadi selain yang di subsidi ini kita juga melayani pelayanan yang komersial seperti AKAP antar kota.”

PT Blue Bird menyatakan motivasi awal mereka setuju untuk melakukan proses kolaborasi adalah untuk memperluas jangkauan bisnis yang dimiliki perusahaannya. Selama ini, konsumen PT Blue Bird hanya orang-orang yang menyewa jasanya, sedangkan dengan Metro Trans Jabar, PT Blue Bird mampu menjangkau berbagai kalangan masyarakat Cekungan Bandung secara acak dan beragam. Sehingga pengetahuannya mengenai kondisi masyarakat di Cekungan Bandung akan lebih luas. Informasi ini sesuai dengan pernyataan Manajer Operasional PT Blue Bird, yang menyatakan bahwa:

“Ekspansi bisnis. Kami selama ini hanya di pariwisata, kiat ingin melihat lebih dalam dan melayani masyarakat Bandung. Ya sambil tentunya ada nuansa bisnis. Kira-kira kira bisa ga meluaskan sayap ke transportasi umum. Alhamdulillahnya bisa dan menyenangkan bisa melayani lebih banyak masyarakat. Kalau pariwisata kan hanya yang menyewa, kalau ini kan nggak, semua masyarakat. Kita bisa tahu masyarakat Baleendah yang ke tengah berapa, jam berapa ramainya, mahasiswa berapa banyak, kan kelihatan”

Berdasarkan berbagai informasi diatas, maka dapat dipetakan berbagai informasi mengenai motivasi awal para aktor terlibat dalam proses kolaborasi dalam pengelolaan Metro Trans Jabar. Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat sebagai kepala dari kolaborasi ini adalah untuk menjalankan amanat dari Kementerian Perhubungan dan sebagai langkah awal mengatasi kemacetan di Cekungan Bandung yang tiap hari semakin parah. Motivasi awal PT Jasa Sarana dalam proses kolaborasi ini adalah untuk menjalankan

amanat Peraturan Gubernur Nomor 53 Tahun 2024. Sebagai pihak yang diajak berkolaborasi oleh Dishub Jabar dan PT Jasa Sarana, Perum Damri dan PT Blue Bird memiliki motivasi awal untuk berbisnis dan ekspansi bisnis.

4) Pemahaman Bersama

Tahap selanjutnya dalam proses kolaborasi adalah pemahaman bersama. Pada titik ini, semua pemangku kepentingan harus mampu mengembangkan pemahaman bersama tentang apa yang hendak mereka capai bersama dalam proses kolaborasi. Pemahaman bersama merupakan fondasi yang penting dalam proses kolaborasi karena dengan pemahaman bersama membuat aktor memiliki pengetahuan dan tujuan yang sama terkait proses kolaborasi. Pemahaman bersama akan efektif apabila para aktor memiliki tujuan yang sama, lalu ada penyelarasan nilai-nilai berbeda yang kemudian menjadi satu nilai dalam proses kolaborasi.

Dalam pengelolaan transportasi publik Metro Jabar Trans, para aktor yang terlibat mampu menyampaikan tujuan utama mereka bergabung dalam proses kolaborasi ini. Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat menyatakan bahwa tujuan utama mereka melakukan proses kolaborasi adalah untuk menjalankan amanat Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ). Undang-undang ini menegaskan bahwa pemerintah pusat dan pemerintah daerah memiliki kewajiban untuk menyediakan transportasi publik untuk memenuhi kebutuhan mobilitas masyarakat. Selain itu, Dishub Jabar juga memiliki tujuan untuk menjalankan amanat Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintah Daerah. Lebih rinci, dalam undang-undang ini dijelaskan bahwa salah satu urusan pemerintah wajib yang tidak berkaitan dengan pelayanan dasar adalah pelayanan di bidang perhubungan. Maka dari itu, sudah menjadi tugas Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat untuk menyediakan layanan transportasi publik yang nyaman dan aman untuk masyarakat.

Tujuan utama yang dimiliki PT Jasa Sarana serupa dengan tujuan yang dimiliki Dishub Jabar, yaitu untuk melaksanakan pelayanan publik. Selain itu, PT Jasa Sarana juga memiliki tujuan untuk membujuk masyarakat untuk menggunakan transportasi publik Metro Jabar Trans agar kemacetan

sedikit demi sedikit dapat terurai. Hal ini sesuai dengan pernyataan PT Jasa Sarana, yaitu:

“Tujuan utama kami adalah untuk melaksanakan pelayanan publik. Seiringnya waktu kami sedang mencoba membujuk masyarakat menggunakan transportasi publik agar bisa mengurangi kemacetan.”

Terkait tujuan bersama, Perum Damri menyatakan bahwa pihaknya mengutamakan kepentingan masyarakat di samping kepentingan perusahaan. Perum Damri mendukung penuh usaha pemerintah dalam menyediakan transportasi umum massal yang layak, bagus, dan murah. Hal ini sesuai dengan pernyataannya, yang mengatakan bahwa:

“Tujuannya kepentingan masyarakat dan ada kepentingan perusahaan dimana kita harus memajukan perusahaan. Jadi kita dukung programnya pemerintah atas pelayanan publik karena tugas pemerintah memberikan pelayanan transportasi umum massal yang layak, bagus, murah. Tujuan utamanya itu.”

PT Blue Bird pun menyatakan hal yang seirama bahwa mereka dalam proses kolaborasi ini memiliki tujuan yang sama, yaitu selain berbisnis, mereka juga mengedepankan pelayanan terhadap masyarakat. Disisi lain, mereka juga berusaha mendorong masyarakat agar beralih dari kendaraan pribadi ke transportasi umum. Hal ini sesuai dengan pernyataan Manajer Operasional PT Blue Bird yang menyatakan bahwa:

“Tujuan utama pelayanan, tujuan lain bisnis. Kalau dari sisi pelayanan kan untuk membuat masyarakat beralih dari kendaraan pribadi ke kendaraan umum.”

Berdasarkan berbagai informasi diatas, dapat diketahui bahwa proses kolaborasi pengelolaan Metro Trans Jabar dalam aspek pemahaman bersama sudah terpenuhi. Dimana masing-masing aktor memiliki tujuan yang sama, yaitu pelayanan publik kepada masyarakat berupa penyediaan transportasi publik.

5) Hasil Sementara

Tahap terakhir dari proses kolaborasi ini adalah terlihatnya hasil sementara atas usaha-usaha yang sebelumnya sudah dilakukan. Hasil sementara merupakan buah dari usaha dialog

tatap muka, membangun kepercayaan, komitmen bersama, dan pemahaman bersama, maka dari itu hasil sementara dapat dirasakan ketika tahap-tahap diatas sudah dilaksanakan. Pada proses kolaborasi pengelolaan Metro Jabar Trans, para aktor yang terlibat seperti Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat, PT Jasa Sarana, Perum Damri, dan PT Blue Bird menyatakan hasil yang berbeda-beda. Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat menyatakan bahwa pihaknya belum bisa memvalidasi kemacetan sudah berkurang dengan hadirnya Metro Jabar Trans. Dalam hal ini peneliti setuju karena kemacetan masing kerap dijumpai di berbagai ruas jalan di wilayah Cekungan Bandung walau pemerintah sudah menyediakan transportasi publik. PT Jasa Sarana pun mengatakan hal yang senuansa dengan Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat. Pihaknya merasa bahwa pelayanan yang mereka berikan belum maksimal karena masih banyak yang harus diperbaiki. Dalam pandangan PT Jasa Sarana, pihaknya belum bisa memberikan pelayanan yang maksimal kepada masyarakat karena prasarana yang disediakan oleh pemerintah masih kurang. Contoh sederhananya adalah banyak halte yang tidak proper sebagai tempat menunggu datangnya Metro Jabar Trans. PT Jasa Sarana menyampaikan bahwa:

“Hasil sementara ya masih banyak yang harus diperbaiki, terutama untuk di layanan publik, ini kami kan di penyedia jasa transportasi publik, khususnya bus memang masih banyak infrastruktur yang harus disediakan, contoh sederhananya seperti halte

masih banyak kurangnya. Itu juga mungkin yang masih membuat masyarakat ragu. Mudah-mudahan dengan adanya kolaborasi yang baik dari pemerintah bisa menyediakan sarana dan prasarana. Prasarana disediakan oleh pemerintah ya kalau sarana sendiri contohnya armada bus disediakan oleh operator. Mungkin dari pemerintah juga kan anggaran bukan hanya untuk halte, bisa jadi ada anggaran untuk yang lain. Jadi mungkin masih dipilah dan dipilih, kapan waktu yang tepat. Tapi setahu saya, nanti akan ada bantuan dari pemerintah pusat.”

Perum Damri mengatakan hal yang berbeda dengan Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat dan PT Jasa Sarana. Menurutnya, proses kolaborasi ini sudah menghasilkan output yang nyata, yaitu keberlangsungan perusahaan dan tersedianya transportasi publik bagi masyarakat. PT Blue Bird memiliki pandangan yang kurang lebih sama dengan Perum Damri bahwa proses kolaborasi ini sudah dapat memberikan kemenangan kecil dan output nyata. Lebih rinci, PT Blue Bird berpendapat bahwa proses kolaborasi Metro Jabar Trans sudah membuahkan hasil berupa penumpang yang naik dari bulan ke bulan. Dengan meningkatnya angka penumpang dari bulan ke bulan berarti ada masyarakat yang mulai beralih dari kendaraan pribadi ke Metro Jabar Trans. Maka dari itu, kemacetan perlahan namun pasti dapat diurai.

Tabel 2 Ringkasan Penemuan Proses *Collaborative Governance* dalam Metro Trans Jabar

Dimensi	Dishub Jabar	PT Jasa Sarana	Perum Damri	PT. Blue Bird
Dialog Tatap Muka	Melakukan dialog kepada 5 Pemerintahan di Cekungan Bandung dan PT Jasa Sarana	Melakukan dialog kepada Dishub Jabar dan para operator	Melakukan dialog dengan PT Jasa Sarana	Melakukan dialog dengan PT Jasa Sarana
Membangun Kepercayaan	Percaya kepada semua <i>stakeholder</i>	Percaya kepada semua <i>stakeholder</i>	Percaya kepada semua <i>stakeholder</i>	Percaya kepada semua <i>stakeholder</i>
Komitmen Terhadap Proses	Memiliki motivasi untuk mengurai kemacetan di Cekungan Bandung	Memiliki motivasi untuk menjalankan tugas yang telah diberikan Pemda Jabar	Memiliki motivasi untuk menghasilkan keuntungan sebagai salah satu perusahaan	Memiliki motivasi untuk melakukan ekspansi bisnis

			BUMN	
Pemahaman Bersama	Memiliki tujuan untuk pelayanan publik	Memiliki tujuan untuk pelayanan publik	Memiliki tujuan untuk pelayanan publik	Memiliki tujuan untuk pelayanan publik
Hasil Sementara	MJT masih belum bisa mengurai kemacetan di Cekungan Bandung	MJT masih belum bisa mengurai kemacetan di Cekungan Bandung	MJT sudah mampu mengurai kemacetan di Cekungan Bandung	MJT masih belum bisa mengurai kemacetan di Cekungan Bandung

Sumber: Olahan Penulis, 2025

SIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian yang sudah peneliti dapatkan dari hasil wawancara dan observasi mengenai proses kolaborasi pemerintahan Pemerintah Provinsi Jawa Barat dalam mengelola transportasi publik Metro Trans Jabar untuk mengatasi kemacetan di wilayah Cekungan Bandung, maka peneliti dapat menyimpulkan hasil penelitian sebagai berikut. Proses *collaborative governance* dalam pengelolaan Metro Trans Jabar sudah dilaksanakan sesuai dengan tahap teori *collaborative governance* menurut Ansell dan Gash. Stakeholder yang terlibat seperti Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat, PT Jasa Sarana, Perum Damri, dan PT Blue Bird sudah menjalankan tahap dialog tatap muka, membangun kepercayaan, komitmen terhadap proses, pemahaman bersama, dan hasil sementara. Terdapat keseragaman pernyataan mengenai dialog tatap muka, membangun kepercayaan, pemahaman bersama, dan komitmen terhadap proses. Namun terdapat beberapa perbedaan pandangan pada hasil sementara sehingga menyebabkan pelaksanaan kolaborasi belum maksimal dan proses kolaborasi dalam pengelolaan Metro Trans Jabar belum mampu memberikan dampak yang signifikan terhadap usaha pemerintah dalam mengurai kemacetan di wilayah Cekungan Bandung. Dimana pihak pemerintah seperti Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat dan PT Jasa Sarana menyatakan bahwa kehadiran Metro Trans Jabar belum mampu mengurai kemacetan di wilayah Cekungan Bandung. Sedangkan Perum Damri dan PT Blue Bird optimis bahwa Metro Trans Jabar sedikit demi sedikit sudah mampu mengatasi kemacetan di Cekungan Bandung.

Riset ini membuktikan bahwa teori *collaborative governance* milik Ansell dan

Gash dapat diimplementasikan secara konkret ke berbagai kebijakan pemerintah, salah satunya adalah di bidang transportasi publik. Riset ini tidak hanya menguji teori, namun riset ini kembali mengingatkan bahwa teori *collaborative governance* masih relevan digunakan untuk mengkaji berbagai kebijakan pemerintah. Salah satu aspek yang paling mencolok dari penelitian ini adalah pentingnya peran PT Jasa Sarana sebagai jembatan atau *policy broker* bagi Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat dengan Perum Damri dan PT Blue Bird. Pada riset ini, teori *collaborative governance* mampu memetakan tahapan mana saja yang menjadi penghambat para aktor dalam mencapai tujuannya.

SARAN

Berdasarkan hasil analisis, terdapat beberapa saran yang dapat peneliti berikan untuk mendukung program kolaborasi pemerintahan dalam pengelolaan Metro Trans Jabar semakin membaik. Pada tahap dialog tatap muka, dialog tatap muka sudah dijalankan dengan rutin. Dimana Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat, PT Jasa Sarana, Perum Damri dan PT Blue Bird melaksanakan evaluasi dan monitoring yang diagendakan tiap satu bulan sekali. Namun, terdapat alur yang terpotong dimana para operator jarang bertemu dengan Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat, melainkan diwakilkan oleh PT Jasa Sarana. Peneliti menyarankan agar dialog tatap muka yang langsung melibatkan keempat aktor lebih sering dilakukan. Mengingat, para operator merupakan orang yang sangat mengetahui seluk beluk kondisi di lapangan dan Dinas Perhubungan merupakan pihak yang dapat mengeluarkan kebijakan. Semakin sering pertemuan yang dilakukan antar operator dan

Dishub Jabar, maka kebijakan yang dihasilkan akan semakin tepat sasaran.

DAFTAR PUSTAKA

- 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>
- Falaq, A. N., & Wibowo, A. (2020). Collaborative Governance Dalam Pelayanan Transportasi Publik (Study Brt Trans Semarang).
- Ginastyar Yuniarti, N., & Erowati, D. (2023). Implementasi Kebijakan Trans Metro Bandung (Tmb) Dalam Mengatasi Kemacetan Di Kota Bandung Tahun 2022.
- Kodariyah, L., Kurniawan, I. A., & Firdiyani, F. (2022). Kolaborasi Stakeholder Dalam Melaksanakan Program Layanan Transportasi Integrasi Jaklingko Di Provinsi Dki Jakarta. In *Jurnal Ilmiah Ilmu Administrasi (Jiia)* (Vol. 12, Issue 01). <http://ejournal.unis.ac.id/index.php/jiia>
- Nanlohy Vinensia. (2023). Laporan-Full-Dokumentasi-Evaluasi-Program-Buy-The-Service-Di-Indonesia-1 (1).
- Peraturan Gubernur. (2023). Pergub Nomor 53 Tahun 2023 (Pemerintah, Ed.).
- Putri, S. M. (2019). Kolaborasi Pengembangan Kawasan Geopark Dalam Mewujudkan Destinasi Pariwisata Berkelas Dunia Di Provinsi Jawa Barat. In *Agustus* (Vol. 2, Issue 2).
- Qomaruddin, Q., & Sa'diyah, H. (2024). Kajian Teoritis Tentang Teknik Analisis Data Dalam Penelitian Kualitatif: Perspektif Spradley, Miles Dan Huberman. *Journal Of Management, Accounting, And Administration*, 1(2), 77–84. <https://doi.org/10.52620/jomaa.v1i2.93>
- Taryana, A., Rifa, M., Mahmudi, E., & Bkti, H. (2022). Analisis Kesiapsiagaan Bencana Banjir Di Jakarta. In *Jurnal Administrasi Negara*, Februari (Vol. 13).
- Taryana, A., Suwandi, I., Nuryanto, Y., Sandjaya, T., & Ramadhan, R. A. (N.D.). State Of The Art Dari Digital Governance Dalam Hubungannya Dengan Good Governance Melalui Analisis Vosviewer Dan Systematic Mapping Studies (Sms). In *Humaniora Dan Kebijakan Publik* (Vol. 5).
- 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>