

Networking in Ministry of Transportation Programs Batik Solo Trans in Surakarta by 2015

Desi Indah Pratiwi

Jurusan Ilmu Pemerintahan FISIP, Universitas Diponegoro Semarang

Email : Dessi_Indah@ymail.com

Abstract:

One of the types of public services offered by the Local Government of Surakarta since 2010 is public transportation service of Batik Solo Trans (BST). However, until now Batik Solo Trans is considered yet been able to attract people's interest to move using public transportation. It is characterized by the increase number of private vehicles in Surakarta. Therefore, management of Batik Solo Trans needs a network in which there are some actors or stakeholders involved and having different resources and respective role to side by side improve Batik Solo Trans's service quality.

This research has a purpose to understand and explain the partnership between the Local Government of Surakarta with some other actors involved in Batik Solo Trans's service network in order to improve the quality of public transportation in Surakarta. The research is conducted in Surakarta. The type of research is descriptive qualitative with officials informant of Department of Transportation, Communications and Informatics, Surakarta's Regional House of Representatives member, operators of Batik Solo Trans, NGOs, entrepreneurs of city bus, and the general public who use or don't use the service of Batik Solo Trans. The technique of determining the informant uses purposive sampling technique. The method of collecting data in this research is non participatory observation, in-depth interviews, and literature review. The analysis of data is done through interactive model, whereas the validity of data is done through data triangulation.

Based on the results, the networking in the service of Batik Solo Trans in Surakarta is well-executed but there are still some barriers or obstacles occurs, that is the different of perception between the actors involved so that the impact leads to the service of Batik Solo Trans which then be less maximal.

Suggestions for the Local Government of Surakarta are improving service management of Batik Solo Trans, establishing good communication with stakeholders,

and providing sanctions firmly against operators of Batik Solo Trans who violate the Minimum Procedure Standards (SPM).

Keywords: Networking, The actors involved, Batik Solo Trans service.

Pendahuluan

Kota Surakarta atau biasa dikenal dengan sebutan kota Solo sebagaimana seperti kota besar lainnya di Indonesia yang merupakan salah satu tempat yang menjadi pusat kota dari beberapa daerah tetangga yang semakin berkembang dari waktu ke waktu pasti tidak luput dari beberapa masalah besar perkotaan. Salah satu masalah yang cukup penting dan sering menjadi sorotan publik saat sekarang ini adalah masalah transportasi. Tidak dipungkiri bahwa transportasi merupakan layaknya jantung bagi masyarakat khususnya di perkotaan karena transportasi adalah bagian yang tidak dapat dipisahkan dan sangat dibutuhkan oleh masyarakat umum untuk memenuhi kepentingan dan kebutuhan kehidupan sehari-hari. Terlebih di kota Surakarta jika dilihat dari segi geografisnya, kota Surakarta selain menjadi pusat jasa perdagangan, pendidikan, dan pariwisata kota ini juga sebagai pusat dari berbagai kegiatan kabupaten di sekitarnya seperti kabupaten Sukoharjo, Wonogiri, Klaten, Karanganyar, Sragen dan Boyolali atau biasa dikenal dengan aglomerasi Subosukowonosraten. Karena letaknya yang strategis, Surakarta juga menjadi penghubung jalan lintas Jawa antara provinsi Jawa Tengah dan provinsi Jawa Timur. Berlatar belakang demikian, tidak heran jika kota Surakarta kini telah mulai dipadati dengan berbagai jenis kendaraan baik kendaraan pribadi maupun umum. Melihat permasalahan kemacetan, kecelakaan, emisi gas buang kendaraan yang rawan terjadi di kota Surakarta ini maka ada sebuah upaya berupa kebijakan dari pemerintah kota Surakarta yang salah satunya adalah meluncurkan moda transportasi darat berupa bus dalam kota berbentuk bus rapid transit yang diberi nama Batik Solo Trans dengan mengacu pada Perda No. 6 tahun 2005 tentang lalu lintas dan angkutan jalan di kota Surakarta selain itu pemerintah kota Surakarta dalam hal ini juga berpedoman pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 10 tahun 2012 tentang standarisasi pelayanan minimal angkutan massal berbasis jalan yakni meliputi keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, dan keteraturan.

Batik Solo Trans merupakan salah satu alternatif angkutan umum yang diluncurkan pada 1 september 2010 yang mana Batik Solo Trans ini adalah angkutan massal dengan

sistem bus rapid transit yang mempunyai tujuan memberikan pelayanan transportasi cepat, inovatif, tepat waktu dengan biaya terjangkau bagi masyarakat luas. Batik Solo Trans diharapkan akan dapat menjadi solusi transportasi massal untuk mengurangi penggunaan kendaraan pribadi dan sedikit demi sedikit akan mengurangi kemacetan yang biasa terjadi di titik-titik jalan tertentu. Selain itu Batik Solo Trans juga akan menjawab keluhan dan tuntutan dari masyarakat menganggap moda transportasi saat sekarang ini dinilai masih kurang baik dan kurang memuaskan penumpang, seperti:

1. Dari segi keamanan dan kenyamanan yang masih kurang dikarenakan beberapa kondisi bus sudah berusia rata-rata >10 tahun.
2. Tidak berjadwal, sehingga mempunyai waktu tempuh yang tidak menentu.
3. Sering berhenti tidak pada tempat yang disediakan.
4. Kepemilikan oleh perseorangan koperasi sehingga masih memakai sistem setoran.
5. Rute yang trayeknya masih berhimpitan dan melingkar atau siksak.

Keadaan transportasi yang telah dijelaskan di atas jelas akan melanggar apa yang sudah diamanatkan oleh UU No. 22 tahun 2009 pasal 141 mengenai standar pelayanan angkutan orang yang mengatakan bahwa perusahaan angkutan umum WAJIB memenuhi standar pelayanan minimal yang meliputi: keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan dan keteraturan. Namun pada kenyataan saat sekarang ini atau realita yang ada layanan Batik Solo Trans yang dianggap akan mampu menyelesaikan atau bisa menjadi solusi dari masalah transportasi di kota Surakarta ini terutama dalam memindahkan seseorang agar bersedia atau mau berpindah menggunakan angkutan umum dan meninggalkan kendaraan pribadinya kini tidak semudah seperti apa yang telah direncanakan atau seperti yang telah digrand desainkan oleh pemerintah kota Surakarta karena Batik Solo Trans kini sedang menemui beberapa hambatan seperti angkutan-angkutan dalam kota yang masih menggunakan atau melalui rute yang sama dengan rute Batik Solo Trans sehingga penumpang Batik Solo Trans ini bisa dikatakan belum bisa maksimal, selain itu jumlah penggunaan kendaraan pribadi juga masih menjadi saingan yang berat bagi angkutan umum khususnya Batik Solo Trans ini kemudian hambatan selanjutnya yaitu tentang keterjangkauan akses ke semua rute atau ke semua koridor yang telah direncanakan, Batik Solo Trans memang direncanakan bakal menggantikan angkutan umum dalam kota secara keseluruhan di wilayah Surakarta yakni di 9 koridor, akan tetapi sampai saat ini tahun 2015 Batik Solo Trans belumlah bisa untuk menjangkau ke semua koridor tersebut atau

trayek yang telah direncanakan di Surakarta, Batik Solo Trans ini baru mengisi 2 koridor saja dari target 9 koridor walaupun kemungkinan di tahun 2015 ini pemerintah kota Surakarta baru akan membuka koridor 3 nantinya, ini kemungkinan alasan utama yang membuat mengapa layanan Batik Solo Trans ini bisa dikatakan masih belum bisa maksimal dalam menarik minat seseorang untuk menggunakan angkutan umum karena belum bisa menjangkau ke semua koridor yang ada di wilayah Surakarta karena pada dasarnya transportasi yang baik dan yang bisa akan dikatakan berhasil adalah transportasi yang tidak terputus-putus bisa terintegrasi dan ada konektivitasnya di semua koridor wilayah Surakarta.

Hal-hal demikian yang kemudian akan menjadi tuntutan masyarakat bagi pemerintah khususnya pemerintah kota Surakarta untuk dapat meningkatkan kinerja dari pelayanan publik bidang transportasi Batik Solo Trans agar bisa menjadi lebih baik ke depan dan dapat mewujudkan sistem transportasi massal yang berorientasi kepentingan dan kebutuhan masyarakat yakni penciptaan transportasi massal yang baik, aman, nyaman, lancar, tepat, cepat, selamat, dengan tarif terjangkau dan dapat menjangkau masyarakat luas seperti apa yang telah diamanatkan oleh UU No. 22 tahun 2009 tersebut.

Tinjauan Pustaka

Pelayanan pada dasarnya merupakan sebuah aktivitas sekelompok orang atau sebuah organisasi yang mempunyai tujuan yaitu untuk memenuhi kebutuhan orang lain. Monir (2003) mengatakan bahwa pelayanan adalah proses pemenuhan kebutuhan melalui aktivitas orang lain secara langsung kemudian arti pelayanan publik sendiri seperti yang dikemukakan oleh Sinambela (2005) adalah sebagai setiap kegiatan yang dilakukan oleh pemerintah terhadap sejumlah manusia yang memiliki setiap kegiatan yang menguntungkan dalam suatu kumpulan atau kesatuan dan menawarkan kepuasan meskipun hasilnya tidak terikat pada suatu produk secara fisik (Bambang, 2009).

Sistem penyelenggaraan pemerintahan dengan model jaringan/*network* memberikan banyak keuntungan dibandingkan dengan mekanisme pengelolaan organisasi lainnya (*advantages of network*) antara lain (William D. Eggers & Stephen Goldsmith, 2004:5):

1. *Flexibility*: Jaringan/*network* cenderung akan lebih fleksibel dan gesit daripada hierarki dalam membuat sebuah keputusan atau kebijakan karena dapat memanfaatkan keterampilan berbagai mitra.

2. *Inovation*: Jaringan biasanya memberikan solusi masalah yang lebih inovatif dibandingkan dengan cara tradisional (pemerintah yang terikat dengan aturan). Karena memungkinkan organisasi untuk memberikan hasil jauh lebih besar kepada klien daripada yang sebelumnya telah disediakan oleh pemerintah.
3. *Specialization*: Pendekatan jaringan memungkinkan pemerintah untuk lebih berkonsentrasi pada misi utama dengan memanfaatkan keahlian dari mitra.
4. *Speed*: Bentuk desentralisasi dari jaringan dan otonomi pada setiap anggota memungkinkan untuk mengambil keputusan di tingkat lokal atau bawah. Sehingga berdasarkan hal ini maka akan mengakibatkan akses informasi pada saat-saat kritis menjadi lebih cepat dan efisiensi dalam keputusan yang diambil.

Di samping itu agar pemerintah juga dapat mencapai kinerja tinggi dalam sebuah pengaturan jaringan, mereka harus melakukan empat hal dengan benar, menurut William D. Eggers & Stephen Goldsmith, (2004:17) yaitu:

1. *Menyelaraskan Intensif*: Hal pertama yang perlu dilakukan adalah menyelaraskan kepentingan dan tujuan peserta jaringan.
2. *Mengukur Performa*: Sebuah sistem pengukuran kinerja yang efektif sangatlah penting. Tanpa informasi kinerja yang handal, tidak mungkin mengetahui apakah peserta jaringan memenuhi peran dan kewajiban mereka.
3. *Membangun Kepercayaan*: Sistem kepercayaan yang terbentuk dari faktor-faktor eksternal relative mudah berubah. Secara khusus, jaringan pemerintahan akan memiliki kemungkinan yang lebih besar untuk menjadi organisasi yang efektif ketika kepercayaan meluas di seluruh jaringan.
4. *Sharing Resiko*: Salah satu keuntungan utama pengaturan jaringan adalah bahwa mereka (pemerintah) memungkinkan mengalihkan beberapa resiko keuangan ke sektor swasta.

Pemerintah dalam hal ini tidak mungkin hanya mengandalkan dirinya sendiri dalam penyediaan pelayanan publik maka kompleksitaspun dapat meningkat dan juga pada pengembangan jaringan dapat dilakukan, jika kompleksitas ini dapat diterima dan dapat dianggap sebagai sesuatu yang diinginkan dan bisa dikelola maka yang akan terjadi adalah pembentukan susunan pemerintahan yang kooperatif dan kemitraan seperti menjalin hubungan kerjasama dengan pihak swasta ataukah berkolaborasi dengan antar kota maupun kabupaten. Jika pemerintah tidak menghargai kompleksitas yang ada maka pada akhirnya mereka akan memilih untuk menangani peningkatan saling ketergantungan melalui prosedur tradisional seperti pemisahan tugas, membangun kembali tugas-tugas dan dengan konsep

kontrak. Pada kerangka teori di atas nantinya akan diteliti bagaimana bentuk kerjasama yang dilakukan pemerintah kota dalam sebuah network/jejaring di dalam pengelolaan Batik Solo Trans, apakah dalam bentuk partnership ataukah dengan menggunakan sistem kontrak dengan segala kegiatan yang dilakukan para aktor di dalamnya sesuai dengan sistem yang digunakan.

Metodologi

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan tipe penelitian deskriptif analitis dimana yang menjadi subyek penelitian adalah pejabat pada Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika, anggota DPRD kota Surakarta, operator Batik Solo Trans, LSM, pengusaha bus kota, serta masyarakat umum Surakarta. Situs penelitian berkaitan dengan tempat atau wilayah dimana penelitian akan dilaksanakan yaitu di kota Surakarta.

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini meliputi dua sumber data yakni data primer yaitu data yang diperoleh peneliti dari sumber asli (langsung dari informan). Sumber data primer dalam penelitian ini adalah wawancara secara mendalam dengan informan. Data sekunder yaitu data yang diperoleh melalui sumber kedua atau secara tidak langsung melalui laporan-laporan, studi literatur lain yang berhubungan dengan masalah yang diteliti. Sumber data kedua dalam penelitian ini adalah arsip yang akan diperoleh dari media massa, database dari pemerintah daerah, instansi-instansi terkait, internet, serta tulisan atau kajian-kajian yang terkait dengan penelitian ini.

Penelitian ini menggunakan beberapa teknik yang digunakan dalam pengumpulan data yaitu wawancara mendalam dengan informan sebagai teknik utamanya, kemudian digunakan teknik observasi non partisipatoris, dimana nantinya peneliti melakukan proses pengumpulan data dan informasi tanpa menitikberatkan diri atau tidak menjadi bagian dan melibatkan diri dalam lingkungan objek penelitian. Peneliti juga menggunakan teknik dokumentasi dan studi pustaka untuk mendapat data-data tertulis yang dianggap relevan dengan penelitian ini.

Data yang telah dikumpulkan akan dianalisis dengan pendekatan kualitatif model interaktif yaitu Reduksi data yang dapat diartikan sebagai proses pemilihan, pemusatan perhatian pada penyederhanaan, pengabstrakan dan transformasi data kasar yang muncul dari catatan-catatan tertulis dari lapangan. Reduksi data berlangsung secara terus menerus sejalan pelaksanaan penelitian berlangsung, kemudian diikuti dengan Penyajian data yaitu

pemaparan data yang telah diperoleh, sebagai persiapan untuk melakukan analisis dan kemudian pada akhirnya melakukan penyimpulan data.

Hasil dan Analisis

Dalam penyediaan layanan transportasi Batik Solo Trans ini oleh pemerintah kota Surakarta saat sekarang ini telah membangun jejaring bersama dengan berbagai pihak atau melibatkan beberapa aktor di dalamnya guna untuk memperlancar dan menunjang pengoperasian layanan Batik Solo Trans menjadi lebih baik ke depan. Aktor ini dibagi menjadi 2 kluster yaitu aktor primer dan aktor sekunder dan setiap dari masing-masing aktor tersebut sudah mempunyai peranannya sendiri-sendiri disesuaikan dengan orientasinya atau tujuan yang ingin dicapainya melalui layanan Batik Solo Trans ini.

Berdasarkan temuan yang ditemukan oleh peneliti faktor utama yang menjadi kendala atau hambatan dalam jejaring layanan Batik Solo Trans ini adalah adanya pandangan atau persepsi yang berbeda dari beberapa aktor yang terlibat, yakni: *pertama*, adanya persepsi yang berbeda dari pihak pemerintah dengan pihak operator khususnya pihak operator koridor satu yaitu Perum Damri atas ketidakcocokan pada hal pembiayaan BST. *Kedua*, adanya hambatan atas kurang responsifnya pemerintah daerah yang tergabung dalam Subosukowonosraten untuk bekerjasama dalam penyediaan layanan transportasi model BST ini. *Ketiga* adalah masyarakat masih beranggapan dan berpersepsi bahwa penggunaan kendaraan pribadi jauh lebih cepat, aman dan nyaman dibanding harus berlama-lama menggunakan angkutan umum.

Upaya yang telah pemerintah kota Surakarta lakukan untuk mengatasi kendala yang terjadi di dalam jejaring layanan Batik Solo Trans antara lain yaitu: *pertama*, pemerintah kota Surakarta akan mengevaluasi layanan Batik Solo Trans terutama dari segi pengoperasiannya serta giat melakukan rapat-rapat koordinasi dengan pihak operator maupun dengan stakeholder lainnya. *Kedua*, melakukan pendekatan melalui sosialisasi-sosialisasi terkait dengan transportasi yang terintegrasi dengan daerah kabupaten sekitar Surakarta. *Ketiga*, pemerintah kota Surakarta telah bekerjasama dengan para pihak kepolisian maupun dengan LSM untuk selalu memberikan sosialisasi ke sekolah-sekolah yaitu berupa himbauan atau anjuran anak sekolah agar memakai angkutan umum dan dampak negatif dari penggunaan kendaraan pribadi di bawah umur. *Keempat*, wacana atau rencana untuk kebijakan pembatasan kendaraan pribadi dan pelarangan anak sekolah SMP maupun SMA dan para pegawai negeri sipil menggunakan kendaraan pribadi.

Kesimpulan

Mempertimbangkan hasil penelitian dan analisis yang tersebut di atas, maka sebaiknya bagi pemerintah kota Surakarta agar dapat membuat perubahan atau penambahan rute Batik Solo Trans ke tempat-tempat wisata lintas daerah sehingga dapat menambah PAD suatu kota tersebut. Kemudian perlu adanya tanggapan yang serius dari pemerintah kota Surakarta sendiri maupun dari pemerintah provinsi dan pemerintah pusat agar sesegera mungkin mengamanatkan kebijakan atau peraturan khusus berhubungan dengan penyediaan transportasi massal seperti BST yang berbasis bus rapid transit terhadap kabupaten-kabupaten yang tergabung ke dalam SUBOSUKOWONOSRATEN dalam kerjasama penyediaan layanan Batik Solo Trans tersebut agar masyarakat perlahan-lahan dapat berpindah dari penggunaan kendaraan pribadi ke penggunaan angkutan umum sehingga dapat sedikit demi sedikit mengurai kemacetan yang ada serta mengurangi dampak negatif yang terjadi. Kemudian bagi pihak operator Batik Solo Trans, yakni Perum Damri dan PT. Bengawan Solo Transport untuk dapat memperbaiki manajemen pihak operator bus Batik Solo Trans, mengingat karena mengundang orang untuk naik ke publik transport bukanlah hal yang mudah maka diperlukan manajemen dan strategi yang baik. Lalu bagi penelitian selanjutnya, yang akan datang mungkin penulis bisa memberikan masukan kepada peneliti selanjutnya untuk bisa meneliti atau menggali lebih dalam lagi tentang dampak sosial yang disebabkan oleh adanya layanan Batik Solo Trans ini terhadap angkutan kota khususnya dan pada angkutan lainnya yang ada di kota Surakarta pada umumnya dan menemukan bagaimana solusi yang baik ke depan untuk kelangsungan angkutan umum lainnya (selain BST) di kota Surakarta agar tidak merasa dirugikan oleh adanya Batik Solo Trans.

Daftar Pustaka

- Hardiansyah. 2011. *Kualitas Pelayanan Publik (Konsep, Dimensi, Indikator dan Implementasinya)*. Yogyakarta: Gava Media.
- Suwitri, Sri. 2008. *Jejaring Kebijakan Dalam Perumusan Kebijakan Publik-Suatu Kajian Tentang Perumusan Kebijakan Penanggulangan Banjir dan Rob Pemerintah Kota Semarang*. Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro

MH, Ismail, dkk. 2010. *Menuju Pelayanan Prima (Konsep dan Strategi Peningkatan Kualitas Pelayanan Publik)*. Program Sekolah Demokrasi.

Rizqi Luthfiana, Iwan Pratoyo K. (2012). *Studi Kinerja Pelayanan Bus Batik Solo Trans di Kota Surakarta*. Bandung : Institut Teknologi Bandung.

Aziz, Muhammad Nur. 2011. *Analisis Kinerja batik Solo Trans (Studi Kasus Kota Surakarta)*. Surakarta: FT UNS. Skripsi tidak diterbitkan.