PEMERINTAH KOTA PALANGKA RAYA
SEKRETARIAT DAERAH
Jalan Tjilik Riwut Km. 5,5 No .98 Palangka Raya Kode Pos 73112 Telp. (0536) 3231496, 3231422 Fax. 3231496-3231422 Email : setda@palangkaraya.go.id

SURAT KETERANGAN

Nomor : B-400.7.22.1/26/Bag.Pem/I/2024

Yang bertandatangan di bawah ini,

Nama	: KEMILAU MUTIK, SH., M.H
NIP	: 19860827 201101 2 015
Pangkat/Gol. Ruang	: Pembina/IVa
Jabatan	: Kepala Bagian Pemerintahan

Dengan ini menerangkan :

Nama	: MUHAMMAD IKHSAN, M.Si
NIP	: 19800328 200904 1 004
Pangkat/Gol. Ruang	: Pembina/IVa
Jabatan	: Fungsional Pengelola Pengadaan Barang/Jasa Ahli Muda

Bahwa Pegawai atas nama MUHAMMAD IKHSAN, M.Si tersebut telah melaksanakan pendampingan perencanaan, penyusunan draf kontrak, dan pengawasan pada kegiatan Swakelola Kerjasama Kajian Best Practices Collaborative Governance Tahun 2023.

Demikian Surat Keterangan ini saya buat untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Palangka Raya, 15 Januari 2024

Yang membuat keterangan,
Kepala Bagian Pemerintahan
Sekretariat Daerah Kota Palangka Raya,

KEMILAU MUTIK, SH., M.H
Pembina
NIP. 19860827 201101 2 015

Dokumen ini telah ditandatangani secara elektronik yang diterbitkan oleh Balai Sertifikasi Elektronik (BSrE), BSSN

PEMERINTAH KOTA PALANGKA RAYA
SEKRETARIAT DAERAH
Jl. Tjilik Riwut Nomor 98 Km. 5,5 Telepon (0536) 3231422 Faximile : (0536) 3231496
Website : www.palangkaraya.go.id email : setda@palangkaraya.go.id
Palangka Raya 73112

KEPUTUSAN KEPALA BAGIAN PEMERINTAHAN
SEKRETARIAT DAERAH KOTA PALANGKA RAYA
SELAKU PENGGUNA ANGGARAN/ KUASA PENGUNA ANGGARAN
Nomor : 100/190/Bag.Pem/VII/2023

TENTANG
PEMBENTUKAN TIM PERSIAPAN SWAKELOLA
PEKERJAAN KERJASAMA KAJIAN *BEST PRACTICES COLLABORATIVE GOVERNANCE* TAHUN 2023

Menimbang :

1. Bahwa dalam rangka pelaksanaan pekerjaan swakelola Kerjasama Kajian Best Practices Collaborarative Governance Tahun 2023 dipandang perlu untuk membentuk Tim Persiapan Swakelola sesuai dengan ketentuan yang berlaku;
2. Bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud pada huruf a, perlu menetapkan Keputusan Kepala Bagian Pemerintahan Sekretariat Daerah Kota Palangka Raya Selaku Pengguna Anggaran/ Kuasa Pengguna Anggaran tentang Pembentukan Tim Persiapan Swakelola;
3. Bahwa nama yang tercantum dalam lampiran keputusan ini dianggap memenuhi syarat dan mampu untuk melaksanakan tugas tersebut diatas.

Meningat :

1. Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2018 tentang Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2018 Nomor 33);
2. Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 12 Tahun 2021 tentang Perubahan Atas Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2018 tentang Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 63);
3. Peraturan Lembaga Kebijakan Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2021 tentang Pedoman Swakelola (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 485).

Memperhatikan : Dokumen Pelaksanaan Anggaran Satuan Kerja Perangkat Daerah (DPA-SKPD) Sekretariat Daerah Kota Palangka Raya, Bagian Pemerintahan Nomor : 188.45/23/2023 Tanggal 12 Januari 2023 Tahun Anggaran 2023

MEMUTUSKAN

Menetapkan

Pertama : Tim Persiapan Swakelola Pekerjaan swakelola Kerjasama Kajian *Best Practices Collaborarative Governance* Tahun 2023 dengan susunan personil sebagaimana tecantum dalam lampiran Keputusan ini.

Kedua : Tim Persiapan Swakelola melaksanakan tugas :

1. Menyusun rencana kegiatan dan Jadwal Pelaksanaan.
2. Melaksanakan Reviu spesifikasi teknis dan RAB.
3. Menyiapkan Laporan dan Dokumen lainnya dalam rangka persiapan pelaksanaan Swakelola.

Ketiga : Dengan dikeluarkannya Keputusan ini maka dalam melaksanakan kegiatannya agar menyesuaikan dengan tugas dan fungsi sebagaimana diktum kedua.

Keempat : Keputusan ini berlaku sejak tanggal ditetapkan, dengan ketentuan bahwa Keputusan ini dapat dirubah dan diperbaiki sebagaimana mestinya apabila dikemudian hari ternyata terdapat kekeliruan dalam penetapan ini.

Ditetapkan di Palangka Raya
pada tanggal 12 Juli 2023

KEPALA BAGIAN PEMERINTAHAN
SEKRETARIAT DAERAH KOTA PALANGKA RAYA
Selaku Kuasa Pengguna Anggaran merangkap
Pejabat Pembuat Komitmen,

KEMILAU MUTIK, S.H., M.H.
Pembina (IV/a)
NIP. 19860827 201101 2 015

LAMPIRAN KEPUTUSAN

Nomor :100/190/Bag.Pem/VII/2023
Tanggal : 12 Juli 2023
Perihal : Pembentukan Tim Persiapan Swakelola Pekerjaan Kerjasama Kajian *Best Practices Collaborative Governance* Tahun 2023

SUSUNAN TIM PERSIAPAN SWAKELOLA
PEKERJAAN KAJIAN *BEST PRACTICES COLLABORARATIVE GOVERNANCE*
TAHUN 2023

NO	NAMA	NIP	JABATAN	KET
1.	DONY WANDIRA, S.STP., M.Si.	19901010 201010 1 003	Ketua	
2.	VERONICA EVRIANI, S.IP.	19820923 201101 2 013	Anggota	
3.	MARIANA, S.Sos.	19790814 199903 2 002	Anggota	
4.	TRI AYU WULANDARI, S.An., MAP.	-	Anggota	

Ditetapkan di Palangka Raya
pada tanggal 12 Juli 2023

KEPALA BAGIAN PEMERINTAHAN
SEKRETARIAT DAERAH KOTA PALANGKA RAYA
Selaku Kuasa Pengguna Anggaran merangkap
Pejabat Pembuat Komitmen,

KEMILAU MUTIK, S.H., M.H.
Pembina (IV/a)
NIP. 19860827 201101 2 015

YAYASAN BHAKTI OTONOMI DAERAH

Jl. Blora No.11, RT.2/RW.6, Menteng, Kota Jakarta Pusat, Daerah Khusus Ibukota Jakarta
Telp./Fax. 021-21234775 Email : yayasanbhaktiotda@gmail.com

SURAT TUGAS

Nomor : 001/ST/VII/2023

TENTANG
PENUNJUKAN TIM PELAKSANA KEGIATAN KAJIAN BEST PRACTICES COLLABORATIVE GOVERNANCE DI KOTA PALANGKA RAYA TAHUN 2023

Dasar : Surat Presiden Institut Otonomi Daerah (i-OTDA) Nomor : 009/i-OTDA/VII/2023 dan Kepala Bagian Pemerintahan Sekretariat Kota Palangka Raya Nomor 100/172/Bag.Pem/VII/2023.

MENUGASKAN:

Kepada :

1. Nama : Prof. Dr. Djohermansyah Djohan, MA
   Jabatan : Ketua Tim/Pakar Pemerintahan Daerah
2. Nama : Jose Rizal, S.STP.,M.Si
   Jabatan : Anggota Tim/Adm. Pemerintahan Daerah
3. Nama : Zumrizal Labolo, S.IP
   Jabatan : Anggota Tim/Kebijakan Publik

Untuk :

1. Melaksanakan kegiatan Best Practices Collaborative Governance di Kota Palangka Raya Tahun 2023, yang meliputi penyusunan laporan pendahuluan, pengumpulan data, analisis data, melaksanakan presentasi draft laporan, dan melakukan koordinasi pelaksanaan kegiatan.
2. Menyelesaikan administrasi kegiatan sesuai dengan perjanjian kerja sama atau kontrak swakelola kegiatan dimaksud.
3. Melaporkan pelaksanaan kegiatan kepada Ketua Yayasan Bhakti Otonomi Daerah setiap tahapan pekerjaan atau sewaktu-waktu diminta oleh Ketua Yayasan Bhakti Otonomi Daerah.

Demikian surat tugas ini untuk dilaksanakan dengan sebaik-baiknya dan penuh tanggungjawab.

Dikeluarkan di : Jakarta
Pada tanggal : 12 Juli 2023

An. KETUA YAYASAN BHAKTI OTONOMI DAERAH
SEKRETARIS,

ZUMRIZAL LABOLO, S.IP

PEMERINTAH KOTA PALANGKA RAYA
SEKRETARIAT DAERAH
Jl. Tjilik Riwut Nomor 98 Km. 5,5 Telepon (0536) 3231422 Faximile : (0536) 3231496
Website : www.palangkaraya.go.id email : setda@palangkaraya.go.id
Palangka Raya 73112

KEPUTUSAN KEPALA BAGIAN PEMERINTAHAN
SEKRETARIAT DAERAH KOTA PALANGKA RAYA
SELAKU PENGGUNA ANGGARAN/ KUASA PENGUNA ANGGARAN
Nomor : 100/195/Bag.Pem/VII/2023

TENTANG
PEMBENTUKAN TIM PENGAWAS SWAKELOLA
PEKERJAAN KERJASAMA KAJIAN *BEST PRACTICES COLLABORATIVE GOVERNANCE* TAHUN 2023

Menimbang :

1. Bahwa dalam rangka pelaksanaan pekerjaan swakelola Kerjasama Kajian Best Practices Collaborarative Governance Tahun 2023 dipandang perlu untuk membentuk Tim Pengawas Swakelola sesuai dengan ketentuan yang berlaku;
2. Bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud pada huruf a, perlu menetapkan Keputusan Kepala Bagian Pemerintahan Sekretariat Daerah Kota Palangka Raya Selaku Pengguna Anggaran/ Kuasa Pengguna Anggaran tentang Pembentukan Tim Pengawas Swakelola;
3. Bahwa nama yang tercantum dalam lampiran keputusan ini dianggap memenuhi syarat dan mampu untuk melaksanakan tugas tersebut diatas.

Meningat :

1. Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2018 tentang Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2018 Nomor 33);
2. Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 12 Tahun 2021 tentang Perubahan Atas Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2018 tentang Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 63);
3. Peraturan Lembaga Kebijakan Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2021 tentang Pedoman Swakelola (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 485).

Memperhatikan : Dokumen Pelaksanaan Anggaran Satuan Kerja Perangkat Daerah (DPA-SKPD) Sekretariat Daerah Kota Palangka Raya, Bagian Pemerintahan Nomor : 188.45/23/2023 Tanggal 12 Januari 2023 Tahun Anggaran 2023

MEMUTUSKAN

Menetapkan

Pertama : Tim Pengawas Swakelola Pekerjaan swakelola Kerjasama Kajian *Best Practices Collaborarative Governance* Tahun 2023 dengan susunan personil sebagaimana tecantum dalam lampiran Keputusan ini.

Kedua : Tim Pengawas Swakelola melaksanakan tugas :

1. Melakukan Pengawasn yang dilakukan sejak tahap Persiapan sampai dengan serah terima.
2. Menyiapkan Laporan dan Dokumen lainnya dalam rangka pengawasan pelaksanaan Swakelola.

Ketiga : Dengan dikeluarkannya Keputusan ini maka dalam melaksanakan kegiatannya agar menyesuaikan dengan tugas dan fungsi sebagaimana diktum kedua.

Keempat : Keputusan ini berlaku sejak tanggal ditetapkan, dengan ketentuan bahwa Keputusan ini dapat dirubah dan diperbaiki sebagaimana mestinya apabila dikemudian hari ternyata terdapat kekeliruan dalam penetapan ini.

Ditetapkan di Palangka Raya
pada tanggal 12 Juli 2023

KEPALA BAGIAN PEMERINTAHAN
SEKRETARIAT DAERAH KOTA PALANGKA RAYA
Selaku Kuasa Pengguna Anggaran merangkap
Pejabat Pembuat Komitmen,

PEMERINTAH KOTA PALANGKA RAYA
SEKRETARIAT DAERAH

KEMILAU MUTIK, S.H., M.H.
Pembina (IV/a)
NIP. 19860827 201101 2 015

LAMPIRAN KEPUTUSAN

Nomor :100/195/Bag.Pem/VII/2023
Tanggal : 12 Juli 2023
Perihal : Pembentukan Tim Pengawas Swakelola Pekerjaan Kerjasama Kajian *Best Practices Collaborative Governance* Tahun 2023

SUSUNAN TIM PENGAWAS SWAKELOLA
PEKERJAAN KAJIAN *BEST PRACTICES COLLABORARATIVE GOVERNANCE*
TAHUN 2023

NO	NAMA	NIP	JABATAN	KET
1.	MARDIAN ARDI, S.T., M.T.	19720906 199303 1 007	Ketua	
2.	MUHAMMAD IKHSAN, M.Si.	19800328 200904 1 004	Anggota	
3.	CHRISTIN VALENTINE, S.STP., M.A.P	19860519 200412 2 001	Anggota	

Ditetapkan di Palangka Raya
pada tanggal 12 Juli 2023

KEPALA BAGIAN PEMERINTAHAN
SEKRETARIAT DAERAH KOTA PALANGKA RAYA
Selaku Kuasa Pengguna Anggaran merangkap
Pejabat Pembuat Komitmen,

KEMILAU MUTIK, S.H., M.H.
Pembina (IV/a)
NIP. 19860827 201101 2 015

PEMERINTAH KOTA PALANGKA RAYA
SEKRETARIAT DAERAH
Jl. Tjilik Riwut Nomor 98 Km. 5,5 Telepon (0536) 3231422 Faximile : (0536) 3231496
Website : www.palangkaraya.go.id email : setda@palangkaraya.go.id
Palangka Raya 73112

RENCANA KEGIATAN

PROGRAM : **PROGRAM PEMERINTAHAN DAN KESEJAHTERAAN RAKYAT**
KEGIATAN : **ADMINISTRASI TATA PEMERINTAHAN**
PEKERJAAN : **KAJIAN BEST PRACTICES COLLABORATIVE GOVERNANCE DI KOTA PALANGKA RAYA**
LOKASI : **KOTA PALANGKA RAYA PROVINSI KALIMANTAN TENGAH**
TAHUN ANGGARAN : **2023**

No	Kegiatan	Penanggung Jawab	Keterangan
	I. TAHAP PERSIAPAN		
1	Surat Penetapan Tim Persiapan dan Pengawas	PA/KPA	
2	Surat Penetapan Tim Pelaksana	Pimpinan Yayasan IOTDA	
3	Penyusunan Rencana Kegiatan dan Jadwal Pelaksanaan	Tim Persiapan dan Tim Pelaksana	
4	Reviu Spesifikasi teknis dan RAB	Tim Persiapan dan Tim Pelaksana	
5	Penyusunan Rancangan kontrak	PPK dan Ketua Tim Pelaksana	
6	Penandatanganan Kontrak Swakelola Tipe III	PPK dan Ketua Tim Pelaksana	
	II. TAHAP PELAKSANAAN		
7	Persiapan	Ketua Tim Pelaksana	
8	Penyusunan Laporan Pendahuluan	Ketua Tim Pelaksana	
9	Pembayararan Termin Pertama	PPK dan Ketua Tim Pelaksana	
10	Pengumpulan Data Sekunder	Ketua Tim Pelaksana	
11	FGD I (Pengumpulan, Konfirmasi keabsahan dan kecukupan Data)	Ketua Tim Pelaksana	
12	Analisis Data	Ketua Tim Pelaksana	
13	Penyusunan Laporan Antara	Ketua Tim Pelaksana	
14	FGD II (Pembahasan Draft Laporan Akhir)	Ketua Tim Pelaksana	
15	Penyusunan Laporan Akhir	Ketua Tim Pelaksana	
	III. TAHAP PELAPORAN		
16	Pengawasan dilakukan sejak tahap persiapan sampai dengan serah terima	Tim Pengawas	
17	Laporan Pelaksanaan pekerjaan selesai 100%	PPK dan ketua Tim Pelaksana	
18	BA. Penyerahan Pekerjaan	PPK dan ketua Tim Pelaksana	
19	BA. Serah Terima Hasil Pekerjaan	PPK dan PA/KPA	
20	Pembayararan Termin Kedua	PPK dan Ketua Tim Pelaksana	

Palangka Raya, Agustus 2023

Ditetapkan Oleh
Pejabat Pembuat Komitmen (PPK),

KEMILAU MUTIK, S.H., M.H.
NIP. 19860827 201101 2 015

Dibuat Oleh :
Tim Persiapan,

DONY WANDIRA, S.STP., M.Si.
NIP. 19901010 201010 1 003

JADWAL KEGIATAN

PROGRAM : PROGRAM PEMERINTAHAN DAN KESEJAHTERAAN RAKYAT
KEGIATAN : ADMINISTRASI TATA PEMERINTAHAN
PEKERJAAN : KAJIAN BEST PRACTICES COLLABORATIVE GOVERNANCE DI KOTA PALANGKA RAYA
LOKASI : KOTA PALANGKA RAYA PROVINSI KALIMANTAN TENGAH
TAHUN ANGGARAN : 2023

PELAKSANA KEGIATAN : TIM PELAKSANA SEKRETARIAT DAERAH KOTA PALANGKA RAYA
WAKTU PELAKSANAAN : 15 AGUSTUS 2023 s/d 15 NOVEMBER 2023 (90 HARI KALENDER)
PENGAWAS KEGIATAN : TIM PENGAWAS SEKRETARIAT DAERAH KOTA PALANGKA RAYA
BESAR DANA : Rp 217.250.000

No	Kegiatan	Waktu (Hari)	Biaya	Bobot Pekerjaan %	Agustus				September				Oktober				November			
					1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
	I. TAHAP PERSIAPAN																			
1	Penetapan Sasaran	3																		
2	Penetapan Penyelenggara Swakelola	3																		
3	Penetapan Rencana Kegiatan, Jadwal dan RAB	10																		
	II. TAHAP PELAKSANAAN																			
1	Persiapan	3																		
2	Koordinasi dengan Pihak terkait	4																		
3	Laporan Pendahuluan	15	77.750.000,00	35,79							5,11	5,11								
4	Pelaksanaan	30	122.250.000,00	56,27									8,04	8,04	8,04	8,04				
5	Biaya Pembuatan Laporan	14																		
6	Biaya Personil	2	17.250.000,00	7,94															1,13	
7	Laporan Penyerahan Pekerjaan Ketua Ormas selesai 100%	2																		
8	BA Penyerahan Pekerjaan	2																		
9	BA Serah Terima Hasil Pekerjaan	2																		
10	Laporan			100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5,11	5,11	8,04	8,04	8,04	8,04	0,00	0,00	1,13	
			217.250.000,00	Kumulatif	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5,11	10,22	18,26	26,30	34,34	42,38	42,38	42,38	44	

Palangka Raya, September 2023
Pejabat Pembuat Komitmen (PPK),

KEMILAU MUTIK, S.H., M.H.
NIP. 198608272010122015

PEMERINTAH KOTA PALANGKA RAYA
SEKRETARIAT DAERAH
Jl. Tjilik Riwut Nomor 98 Km. 5,5 Telepon (0536) 3231422 Faximile : (0536) 3231496
Website : www.palangkaraya.go.id email : setda@palangkaraya.go.id
Palangka Raya 73112

SPESIFIKASI TEKNIS/ KAK (KERANGKA ACUAN KERJA)

Untuk Program : Pemerintahan dan Kesejahteraan Rakyat. Kegiatan : Administrasi Tata Pemerintahan. Pekerjaan: Kerjasama Kajian Best Practices Collaborative Governance Tahun 2023, PA/KPA bersama PPK telah menyusun spesifikasi teknis/KAK pengadaan barang/jasa) melalui Swakelola dengan Tipe III dengan Spesifikasi teknis/KAK antara lain :

A. LATAR BELAKANG, MAKSUD DAN TUJUAN, SASARAN, SUMBER PENDANAAN, DAN BARANG/JASA YANG DISEDIAKAN;

1. Latar belakang

Bagian Pemerintahan Sekretariat Daerah Kota Palangka Raya telah merencanakan Program Pemerintahan dan Kesejahteraan Rakyat TA. 2023 dalam Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD)) TA. 2023. Adapun lingkup Kegiatan yang dilaksanakan meliputi

1. Melakukan pemantauan dan analisis terhadap kebijakan desentralisasi dan otonomi daerah;
2. Melakukan kegiatan peningkatan kapasitas kelembagaan pemerintahan daerah dan masyarakat melalui konsultasi, asistensi, *asesment* dan edukasi;
3. Melakukan penelitian terhadap berbagai masalah desentralisasi dan otonomi daerah;
4. Menjalin kerja sama dengan berbagai pihak (pemerintah pusat/daerah/dunia usaha, lembaga donor) dalam mengembangkan desentralisasi dan otonomi daerah;
5. Membuat publikasi terkait masalah-masalah desentralisasi dan otonomi daerah;
6. Melakukan kegiatan usaha yang sah dan tidak bertentang dengan peraturan perundang-perundangan.

Lokasi kegiatan adalah **Kajian *Best Practices Collaborative Covernance*** di Kota Palangka Raya. Collaborative governance merupakan strategi baru dalam tata kelola pemerintahan dimana Pemerintahan Daerah secara langsung melibtakan aktor nonpemerintah dalam proses pembuatan kebijakan kolektif yang bersifat formal, berorientasi consensus dan konsultatif yang bertujuan

merumuskan dan melaksanakan kebijakan publik sehingga menghasilkan pelayanan publik yang efektif dan efisien.

Kerangka Acuan Kerja (KAK) ini merupakan petunjuk bagi Pelaksana yang melakukan pelaksanaan Swakelola Pekerjaan Kerjasama Kajian *Best Practices Collaborative Governance* Tahun 2023.

2. Maksud dan tujuan

Maksud pelaksanaan Swakelola Pekerjaan Kerjasama Kajian *Best Practices Collaborative Governance yakni melaksanakan* analisis kebijakan otonomi daerah dan pelaksanaan penelitian atas berbagai masalah desentralisasi dan otonomi daerah. Kajian ini membahas dan menganalisis permasalahan yang dihadapi oleh Pemerintah Kota Palangka Raya.

Tujuan pelaksanaan Swakelola Pekerjaan Kerjasama Kajian *Best Practices Collaborative Governance* Tahun 2023 agar Pemerintah Kota Palangka Raya di bawah kepemimpinan fasilitatif Walikota akan dapat secara komprehensif mengetahui permasalahan yang dihadapi, sehingga dapat dijadikan bahan pemetaan dan pengembangan kebijakan *collaborative governance* pada masa depan.

3. Sasaran

Target/ sasaran yang ingin dicapai dalam pengadaan pekerjaan swakelola ini adalah tersedianya terlaksananya Kerjasama Kajian Best Practices Collaborative Governance Tahun 2023 di Kota Palangka Raya yang telah memenuhi peraturan, standar dan pedoman sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

4. Sumber Dana dan Perkiraan Biaya

a. Sumber Dana

   Biaya dari keseluruhan pekerjaan bersumber dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD) Kota Palangka Raya melalui Dokumen Pelaksanaan Anggaran Satuan Kerja Perangkat Daerah (DPA-SKPD) Bagian Pemerintahan Sekretariat Daerah Kota Palangka Raya Tahun anggaran 2023.

b. Perkiraan Biaya

   Besarnya Biaya Pekerjaan swakeloa Kajian Pemerintahan Best Practices Collaborative Governance Tahun 2023 di Kota Palangka Raya adalah Rp.200.000.000 (Dua Ratus Juta Rupiah)

B. PERSYARATAN UMUM DAN LINGKUP PEKERJAAN

Persyaratan umum Pekerjaan Swakelola Kajian *Best Practices Collaborative Governance* di guna memenuhi kebutuhan kajian yang komprehensif untuk mengetahui permasalahan yang dihadapi, sehingga dapat dijadikan bahan pemetaan dan pengembangan kebijakan *collaborative governance* pada masa depan di wilayah Kota Palangka Raya. Perencanaan Pekerjaan Swakelola Kajian Best Practices Collaborative Governance di Kota Palangka Raya adalah sebagai berikut:

a). Pekerjaan Pendahuluan (Penyusunan Laporan Pendahuluan, FGD dan Pengumpulan Data)

b). Pekerjaan Kajian (Analisis Data, FGD dan Penyusunan Laporan)

c). Pekerjaan Honor

C. ITEM PEKERJAAN

1. Pekerjaan Pendahuluan

   Pekerjaan Pendahuluan diawali dengan Persiapan dan Penyusunan Laporan Pendahuluan. Pada tahapan selanjutnya melaksanakan Forum Group Diskusi (FGD) dengan agenda Pengumpulan, Konfirmasi keabsahan dan Kecukupan Data.

2. Pekerjaan Kajian

   Pekerjaan Kajian diawali dengan Analisis Data dan Penyusunan Laporan. Pada tahapan selanjutnya melaksanakan Forum Group Diskusi (FGD. Kegiatan pada Tahapan akhir adalah penyusunan Draft Laporan Akhir dan Penyusunan Laporan Akhir. Detail Swakelola Kajian Best Practices Collaborative Governance di Kota Palangka Raya dapat dilihat pada RAB.

3. Pekerjaan Honor dan lain-lain

   Pekerjaan honor adala upah dan sewa temasuk biaya operasional selama pelaksanaan pekerjaan yang nilainya sudah diatur dalam peraturan yang berlaku (HSBJ, PMK, kesepakatan bersama dan harga riil di lapangan).

4. *Time Scedule*/Rencana Pelaksanaan Pekerjaan

   Rencana jika memungkinkan pelaksanaan Pekerjaan Swakelola Kajian *Best Practices Collaborative Governance* dilaksanakan dikerjakan selama 60 (Enam puluh) hari kalender dari bulan Oktober s/d bulan November 2023.

5. *Addendum* Pekerjaan dan keadaan lahar

   Jika dalam pelaksanaan Pekerjaan Swakelola Kajian *Best Practices Collaborative Governance* di Kota Palangka Raya terjadi perubahan tambah kurang dan lain sebagainya yang menyebabkan perubahan dan penyesuaian

sesuai kondisi lapangan maka akan dilakukan proses addendum sebagaimana yang dibutuhkan/diperlukan. Sedangkan apabila terjadi keadaan force majore/Keadaan Kahar tim pelaksana dapat dihentikan dan dalam hal pelaksanaan pekerjaan dilanjutkan, para pihak dapat melakukan perubahan rencana kegiatan. untuk perpanjangan waktu untuk penyelesaian pekerjaan disebabkan keadaan kahar dapat melewati Tahun Anggaran dengan Tindak lanjut setelah terjadinya keadaan kahar diatur Bersama pihak Pemerintah Kota Palangka Raya.

6. Pembayaran Kegiatan Swakelola

   Pembayaran Swakelola dilakukan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

7. Penyelesaian pelaksanaan pekerjaan dan ketentuan lainnya

   Dalam hal Tim Pelaksana gagal menyelesaikan pekerjaan sampai masa pelaksanaan pekerjan berakhir, namun PPK/KPA menilai bahwa Tim Pelaksana mampu menyelesaikan pekerjaan, PPK memberikan kesempatan Tim Pelaksana untuk menyelesaikan pekerjaan. Pemberian kesempatan kepada Tim Pelaksana untuk menyelesaikan pekerjaan tersebut, dimuat dalam adendum kontrak yang didalamnya mengatur waktu penyelesaian pekerjaan. Pemberian kesempatan kepada Tim Pelaksana, untuk menyelesaikan pekerjaan dapat melampaui Tahun Anggaran. Tim Pelaksana melaporkan kemajuan pelaksanaan Swakelola dan penggunaan keuangan kepada PPK secara berkala. Tim Pengawas melakukan pengawasan pelaksanaan Swakelola secara berkala sejak tahapan persiapan, pelaksanaan sampai dengan penyerahan hasil pekerjaan yang meliputi pengawasan administrasi, teknis, dan keuangan. Berdasarkan hasil pengawasan, Tim Pengawas melakukan evaluasi swakelola dan memberikan rekomendasi kepada PPK/KPA untuk mengambil tindakan korektif apabila diperlukan.

8. Penyerahan Hasil Pekerjaan

   Penyerahan hasil pekerjaan Swakelola dilakukan oleh Tim Pelaksana kepada PPK/KPA sesuai dengan ketentuan Swakelola. Penyerahan hasil pekerjaan Swakelola dilaksanakan setelah Tim Pengawas melakukan pemeriksaan hasil pekerjaan dituangkan dalam Berita Acara Serah Terima Pekerjaan.

D. KEBUTUHAN TENAGA AHLI/NARASUMBER/PAKAR/PRAKTISI DAN TENAGA PENDUKUNG/TENAGA ADMINISTRASI.

Dalam pekerjaan Pekerjaan Swakelola Kajian *Best Practices Collaborative Governance* di Kota Palangka Raya, tim pelaksana membutuhkan tenaga Ahli/Narasumber/ Pakar/Praktisi sebanyak 3 (tiga) orang dan 1 orang tenaga Administrasi. Sedangkan untuk tim Persiapan dan tim pengawas menggunakan tenaga ASN yang ada di Bagian Pemerintahan dan Bagian Pengadaan Barang dan Jasa Sekretariat Daerah Kota Palangka Raya secara maksimal.

E. KELUARAN

1. Laporan Pendahuluan

   Berisikan keterangan mengenai, antara lain :

   a. Identifikasi awal
   b. Permasalahan yang terjadi dan rekomendasi penyelesaian
   c. Keterangan lainnya

2. Laporan Akhir

   Berisikan keterangan mengenai, antara lain :

   a. Summary pelaksanaan pekerjaan
   b. Hal-Hal penting yang dianggap perlu

3. Dokumentasi Berwarna

   Dokumentasi kegiatan pelaksanaan kegiatan dengan menggunakan foto berwarna

4. *Back Up Data*

   Untuk semua softcopy Laporan disimpan dalam Harddisk Eksternal dan Google Drive.

F. RAB TERLAMPIR

Palangka Raya, September 2023

Disusun/ Disiapkan Oleh : Tim Persiapan,	Ditetapkan oleh Pejabat Pembuat Komitmen (PPK),
DONY WANDIRA, S.STP., M.Si.	**KEMILAU MUTIK, S.H., M.H.**
NIP. 19901010 201010 1 003	NIP. 19860827 201101 2 015

PEMERINTAH KOTA PALANGKA RAYA
SEKRETARIAT DAERAH
Jl. Tjilik Riwut Nomor 98 Km. 5,5 Telepon (0536) 3231422 Faximile : (0536) 3231496
Website : www.palangkaraya.go.id email : setda@palangkaraya.go.id
Palangka Raya 73112

PERNYATAAN TELAH DIREVIU

Kami telah mereviu Rencana Anggaran Belanja (RAB) kegiatan sebagai berikut:

Program : Program Pemerintahan dan Kesejahteraan Rakyat

Kegiatan : Administrasi Tata Pemerintahan

Pekerjaan : Kajian *Best Practices Collaborative Governance* di Kota Palangka Raya

Lokasi : Kota Palangka Raya

Nilai : Rp. 217.250.000 (Dua Ratus Tujuh Belas Juta Dua Ratus Lima Puluh Ribu Rupiah)

Reviu dilaksanakan berdasarkan Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 12 Tahun 2021 tentang Perubahan Atas Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2018 tentang Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah dan Peraturan Lembaga Kebijakan Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2021 tentang Pedoman Swakelola. Substansi informasi yang dimuat dalam Rencana Anggaran Belanja (RAB) menjadi tanggung jawab manajemen.

Reviu bertujuan untuk memberikan keyakinan terbatas atas Rencana Anggaran Belanja (RAB) telah disajikan secara akurat, andal dan Valid. Demikian disampaikan sebagai bahan selanjutnya.

Palangka Raya, September 2023

KEPALA BAGIAN PEMERINTAHAN
SEKRETARIAT DAERAH KOTA PALANGKA RAYA
Selaku Kuasa Pengguna Anggaran merangkap
Pejabat Pembuat Komitmen,

KEMILAU MUTIK, S.H., M.H.
Pembina (IV/a)
NIP. 19860827 201101 2 015

PEMERINTAH KOTA PALANGKA RAYA
SEKRETARIAT DAERAH
Jl. Tjilik Riwut Nomor 98 Km. 5,5 Telepon (0536) 3231422 Faximile : (0536) 3231496
Website : www.palangkaraya.go.id email : setda@palangkaraya.go.id
Palangka Raya 73112

RENCANA ANGGARAN BIAYA (RAB)

PROGRAM : **PROGRAM PEMERINTAHAN DAN KESEJAHTERAAN RAKYAT**
KEGIATAN : **ADMINISTRASI TATA PEMERINTAHAN**
PEKERJAAN : **KAJIAN BEST PRACTICES COLLABORATIVE GOVERNANCE DI KOTA PALANGKA RAYA**
LOKASI : **KOTA PALANGKA RAYA PROVINSI KALIMANTAN TENGAH**
TAHUN ANGGARAN : **2023**

No	Uraian	Volume	Sat	Volume	Sat	Volume	Sat	Harga Satuan	Jumlah Harga
A	**PEKERJAAN PENDAHULUAN**								
	1 Biaya Personil								
	a. Tenaga Ahli/Narasumber/Pakar/Praktisi	3,00	Org	15,00	Jam			Rp 1.400.000,00	Rp 63.000.000,00
	b. Tenaga Pendukung/Tenaga Administrasi	1,00	Org	2,00	Bulan			Rp 3.000.000,00	Rp 6.000.000,00
	2 Biaya Non Personil								
	a. Perjalanan Dinas Tiket PP	3,00	Org	1,00	Hari	1,00	Kl	Rp 3.500.000,00	Rp 10.500.000,00
	b. Hotel	3,00	Kamar	2,00	Malam	1,00	Kl	Rp 900.000,00	Rp 5.400.000,00
	c. Konsumsi Rapat/FGD	30,00	Org	1,00	Hari	1,00	Kl	Rp 250.000,00	Rp 7.500.000,00
	d. Transportasi Peserta Rapat/FGD	30,00	Org	1,00	Hari	1,00	Kl	Rp 200.000,00	Rp 6.000.000,00
	3 Pembuatan Laporan								
	Penggandaan Laporan (Pendahuluan)	4,00	Pcs					Rp 400.000,00	Rp 1.600.000,00
								JUMLAH A	**Rp 100.000.000,00**
B	**PEKERJAAN KAJIAN**								
	1 Biaya Personil								
	a. Tenaga Ahli/Narasumber/Pakar/Praktisi	3,00	Org	15,00	Jam			Rp 1.400.000,00	Rp 63.000.000,00
	b. Tenaga Pendukung/Tenaga Administrasi	1,00	Org	2,00	Bulan			Rp 3.000.000,00	Rp 6.000.000,00
	2 Biaya Non Personil								
	a. Perjalanan Dinas Tiket PP	3,00	Org	1,00	Hari	1,00	Kl	Rp 3.500.000,00	Rp 10.500.000,00
	b. Hotel	3,00	Kamar	2,00	Malam	1,00	Kl	Rp 900.000,00	Rp 5.400.000,00
	c. Konsumsi Rapat/FGD	30,00	Org	1,00	Hari	1,00	Kl	Rp 250.000,00	Rp 7.500.000,00
	d. Transportasi Peserta Rapat/FGD	30,00	Org	1,00	Hari	1,00	Kl	Rp 200.000,00	Rp 6.000.000,00
	3 Pembuatan Laporan								
	Penggandaan Laporan (Antara dan Akhir)	4,00	Pcs					Rp 400.000,00	Rp 1.600.000,00
								JUMLAH B	**Rp 100.000.000,00**
C	**PEKERJAAN HONOR**								
	1 Honor Tim Persiapan								
	a. Ketua	1,000	Org	3,000	Bulan			Rp 1.000.000,00	Rp 3.000.000,00
	b. Anggota	3,000	Org	3,000	Bulan			Rp 750.000,00	Rp 6.750.000,00
	2 Honor Tim Pengawas								
	a. Ketua	1,000	Org	3,000	Bulan			Rp 1.000.000,00	Rp 3.000.000,00
	b. Anggota	2,000	Org	3,000	Bulan			Rp 750.000,00	Rp 4.500.000,00
								JUMLAH B	**Rp 17.250.000,00**
								TOTAL A+B+C	**Rp 217.250.000,00**

Palangka Raya, 30 Agustus 2023

Ditetapkan Oleh
Pejabat Pembuat Komitmen (PPK),

KEMILAU MUTIK, S.H., M.H.
NIP. 19860827 201101 2 015

Dibuat Oleh :
Tim Persiapan,

DONY WANDIRA, S.STP., M.Si.
NIP. 19901010 201010 1 003

PEMERINTAH KOTA PALANGKA RAYA

SEKRETARIAT DAERAH

Jl. Tjilik Riwut Nomor 98 Km. 5,5 Telepon (0536) 3231422 Faximile : (0536) 3231496
Website : www.palangkaraya.go.id email : setda@palangkaraya.go.id
Palangka Raya 73112

REKAPITULASI RENCANA ANGGARAN BIAYA

PROGRAM	:	**PROGRAM PEMERINTAHAN DAN KESEJAHTERAAN RAKYAT**
KEGIATAN	:	**ADMINISTRASI TATA PEMERINTAHAN**
PEKERJAAN	:	**KAJIAN BEST PRACTICES COLLABORATIVE GOVERNANCE DI KOTA PALANGKA RAYA**
LOKASI	:	**KOTA PALANGKA RAYA PROVINSI KALIMANTAN TENGAH**
TAHUN	:	**2023**

NO	REKAPITULASI BIAYA PEKERJAAN	TOTAL
A	PEKERJAAN PENDAHULUAN	Rp. 100.000.000,00
B	PEKERJAAN KAJIAN	Rp. 100.000.000,00
C	PEKERJAAN HONOR	Rp. 17.250.000,00
	TOTAL REKAPITULASI BIAYA PEKERJAAN	**Rp. 217.250.000,00**
	DIBULATKAN	**Rp. 217.250.000,00**

TERBILANG :

#Dua Ratus Tujuh Belas Juta Dua Ratus Lima Puluh Ribu Rupiah"

Palangka Raya, 30 Agustus 2023

Ditetapkan Oleh
Pejabat Pembuat Komitmen (PPK),

KEMILAU MUTIK, S.H., M.H.
NIP. 19860627 201101 2 015

Dibuat Oleh :
Tim Persiapan,

DONY WANDIRA, S.STP., M.Si.
NIP. 19901010 201010 1 003

KONTRAK SWAKELOLA

PEKERJAAN KERJASAMA KAJIAN

***BEST PRACTICES COLLABORATIVE GOVERNANCE* TAHUN 2023**

Nomor : 100/233/Bag.Pem/IX/2023

Nomor : 001/Kontrak-YBOD/IX/2023

KONTRAK SWAKELOLA ini berikut semua lampirannya (selanjutnya disebut "Kontrak") dibuat dan ditandatangani di Jakarta pada hari Senin tanggal Delapan Belas bulan September tahun Dua Ribu Dua Puluh Tiga antara **KEMILAU MUTIK, S.H., M.H.** selaku Pejabat Pembuat Komitmen, yang bertindak untuk dan atas nama Sekretariat Daerah Kota Palangka Raya], yang berkedudukan di Jalan Tjilik Riwut Nomor 98, Km. 5,5 Kota Palangka Raya berdasarkan Surat Keputusan Walikota Palangka Raya Nomor 188.45/185/2023 Tentang Perubahan Atas Keputusan Walikota Palangka Raya Nomor 188.45/42/2023 tentang Penetapan Pejabat Kuasa Pengguna Anggaran di Lingkungan Sekretariat Daerah Kota Palangka Raya Tahun Anggaran 2023, selanjutnya disebut "PPK" dan **Prof. DR. H. DJOHERMANSYAH DJOHAN, MA** yang berkedudukan di Jalan Blora No. 11 Menteng, Jakarta Pusat kartu identitas Nomor 3174042112540005 sebagai Ketua Tim Pelaksana Kegiatan Kajian Best *Practices Collaborative Governance* di Kota Palangka Raya Tahun 2023 berdasarkan Surat Tugas Ketua Yayasan Bhakti Otonomi Daerah Nomor 001/ST/VII/2023, selanjutnya disebut "Pelaksana Swakelola".

MENGINGAT BAHWA :

a) PPK telah meminta Pelaksana Swakelola untuk melaksanakan pekerjaan sebagaimana diterangkan kerangka acuan kerja dalam Kontrak ini;
b) Pelaksana Swakelola sebagaimana dinyatakan kepada PPK, memiliki keahlian profesional, personil, dan sumber daya teknis, serta telah menyetujui untuk menyediakan jasa sesuai dengan persyaratan dan ketentuan dalam Kontrak ini;
c) PPK dan Pelaksana Swakelola menyatakan memiliki kewenangan untuk menandatangani Kontrak ini, dan mengikat pihak yang diwakili;
d) PPK dan Pelaksana Swakelola mengakui dan menyatakan bahwa sehubungan dengan penandatanganan Kontrak ini masing-masing pihak :
    1) telah dan senantiasa diberikan kesempatan untuk didampingi oleh advokat;
    2) menandatangani Kontrak ini setelah meneliti secara patut;
    3) telah membaca dan memahami secara penuh ketentuan Kontrak ini;
    4) telah mendapatkan kesempatan yang memadai untuk memeriksa dan mengkonfirmasikan semua ketentuan dalam Kontrak ini beserta semua fakta dan kondisi yang terkait.

MAKA OLEH KARENA ITU, PPK dan Pelaksana Swakelola dengan ini bersepakat dan menyetujui hal-hal sebagai berikut :

1. Total harga kontrak atau Nilai Kontrak termasuk biaya lain yang sah adalah sebesar Rp.200.000.000,- (Dua Ratus Juta rupiah)";

2. Peristilahan dan ungkapan dalam Surat Perjanjian ini memiliki arti dan makna yang sama seperti yang tercantum dalam lampiran Surat Perjanjian ini;
3. Dokumen-dokumen berikut merupakan satu-kesatuan dan bagian yang tidak terpisahkan dari Kontrak ini:
   a. Adendum Surat Perjanjian (apabila ada);
   b. Pokok perjanjian;
   c. Proposal (apabila ada); atau
   d. Dokumen lain yang terkait.
4. Dokumen kontrak dibuat untuk saling menjelaskan satu sama lain, dan jika terjadi pertentangan antara ketentuan dalam suatu dokumen dengan ketentuan dalam dokumen yang lain maka yang berlaku adalah ketentuan dalam dokumen yang lebih tinggi berdasarkan urutan hierarki pada angka 3 di atas;
5. Hak dan kewajiban timbal-balik PPK dan Pelaksana Swakelola dinyatakan dalam Kontrak yang meliputi khususnya:
   a. PPK mempunyai hak dan kewajiban untuk:
      1) mengawasi dan memeriksa pekerjaan yang dilaksanakan oleh Pelaksana Swakelola;
      2) meminta laporan-laporan mengenai pelaksanaan pekerjaan yang dilakukan oleh Pelaksana Swakelola;
      3) memberikan fasilitas berupa sarana dan prasarana yang dibutuhkan oleh Pelaksana Swakelola untuk kelancaran pelaksanaan pekerjaan sesuai ketentuan Kontrak;
      4) membayar pekerjaan sesuai dengan harga yang tercantum dalam Kontrak yang telah ditetapkan kepada Pelaksana Swakelola;
   b. Pelaksana Swakelola mempunyai hak dan kewajiban untuk:
      1) menerima pembayaran untuk pelaksanaan pekerjaan sesuai dengan harga yang telah ditentukan dalam Kontrak;
      2) meminta fasilitas-fasilitas dalam bentuk sarana dan prasarana dari PPK untuk kelancaran pelaksanaan pekerjaan sesuai ketentuan Kontrak;
      3) melaporkan pelaksanaan pekerjaan secara periodik kepada PPK;
      4) melaksanakan dan menyelesaikan pekerjaan sesuai dengan jadwal pelaksanaan pekerjaan yang telah ditetapkan dalam Kontrak;
      5) memberikan keterangan-keterangan yang diperlukan untuk pemeriksaan pelaksaan yang dilakukan PPK;
      6) menyerahkan hasil pekerjaan sesuai dengan jadwal penyerahan pekerjaan yang telah ditetapkan dalam kontrak;
      7) Mengambil langkah-langkah yang cukup memadai untuk melindungi lingkungan tempat kerja dan membatasi perusakan dan gangguan kepada masyarakat maupun miliknya akibat kegiatan pelaksana swakelola.

6. Tata Cara Pembayaran
   a. Pembayaran dilakukan dengan cara transfer ke Rekening BNI An. Yayasan Bhakti Otonomi Daerah, Nomor rekening : 2112195410.
   b. Pembayaran dilakukan dengan metode termin, dengan rincian sebagai berikut :
      - termin pertama sebesar 40% (empat puluh persen) dibayarkan setelah tim pelaksana menyelesaikan laporan pendahuluan dan diserahkan kepada PPK;
      - termin kedua sebesar 60% (enam puluh persen) dibayarkan setelah tim pelaksana menyelesaikan Laporan final dan diserahkan kepada PPK.

7. Kontrak ini mulai berlaku efektif terhitung sejak tanggal yang ditetapkan.

DENGAN DEMIKIAN, PPK dan pelaksana Swakelola telah bersepakat untuk menandatangani kontrak ini pada tanggal tersebut di atas dan melaksanakan kontrak sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan di Republik Indonesia.

Untuk dan atas nama Sekretariat Daerah Kota Palangka Raya PPK,	Untuk dan atas nama Pelaksana Swakelola,
KEMILAU MUTIK, S.H., M.H.	**Prof. DR. H. DJOHERMANSYAH DJOHAN, MA**
Kepala Bagian Pemerintahan Sekretariat Daerah Kota Palangka Raya	Yayasan Bhakti Otonomi Daerah

METERAI TEMPEL
CA57BAKX553902920

PEMERINTAH KOTA PALANGKA RAYA
SEKRETARIAT DAERAH
Jalan Tjilik Riwut Km. 5,5 No.98 Palangka RayaKode Pos 73112 Telp. (0536) 3231496, 3231422
Fax. 3231496-3231422 Email : setda@palangkaraya.go.id

BERITA ACARA PEMERIKSAAN

Nomor: 100/244.2/Bag.Pem/IX/2023

Pada hari ini, Selasa tanggal Dua Puluh Enam bulan September tahun Dua Ribu Dua Puluh Tiga telah dilakukan pemeriksaan kelengkapan administrasi dan teknis untuk pekerjaaan *Kajian Best Practises Collaborative Governance* di Kota Palangka Raya oleh tim pengawas berikut :

HASIL PENGAWASAN TAHAPAN PELAKSANAAN PENDAHULUAN KEGIATAN KAJIAN BEST PRACTICES COLLABORATIVE GOVERNANCE DI KOTA PALANGKA RAYA

1. Telah melakukan pemeriksaan dan penilaian terhadap:

No	Lingkup Pengawasan	Jenis Pengawasan	Pelaksana	Checklist Kelengkapan	Ket.
I	**Tahap Persiapan**				
1.	Penetapan Penyelenggara Swakelola	Administratif	KPA/PPK	✓	
2.	Penyusunan Rencana Kegiatan	Administratif dan Teknis	PPK/Tim Persiapan	✓	
3.	Penyusunan Jadwal Kegiatan	Administratif dan Teknis	PPK/Tim Persiapan	✓	
4.	Reviu KAK	Administratif dan Teknis	PPK/Tim Persiapan	✓	
5.	Reviu RAB	Keuangan	PPK/Tim Persiapan	✓	
6.	Finalisasi dan Penandatanganan Kontrak Swakelola	Administratif	PPK/Tim Persiapan	✓	
II	**Tahap Pelaksanaan**				
1.	Tenaga Ahli	Teknis	Tim Pelaksana	✓	
2.	Laporan Pendahuluan	Administratif	Tim Pelaksana	✓	

2. Bahwa hasil pemeriksaan pelaksanaan pekerjaan sebagaimana dimaksud pada angka 1 di atas Menunjukan bahwa tim pelaksana telah menyelesaikan sebagian pekerjaan
3. Berdasarkan hasil pemeriksaan dan kemajuan pelaksanaan pekerjaan sebagaimana dimaksud pada angka 1 dan 2 di atas, maka tim pengawas menyatakan dapat menerima hasil pekerjaan yang dilaksanakan oleh Tim Pelaksana untuk tahapan pendahuluan

Demikian Berita Acara ini dibuat dengan sebenarnya untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Palangka Raya, 26 September 2023

TIM PENGAWAS,

Ketua	Mardian Ardi, S.T, M.T NIP. 19720906 199903 1 007	(.....)
Anggota	Muhammad Ikhsan., M.Si NIP. 19800328 200904 1 004	(.....)
Anggota	Christin Valentine NIP. 19860519 200412 2 001	(.....)

YAYASAN BHAKTI OTONOMI DAERAH

Jl. Blora No.11, RT.2/RW.6, Menteng, Kota Jakarta Pusat, Daerah Khusus Ibukota Jakarta
Telp./Fax. 021-21234775 Email : yayasanbhaktiotda@gmail.com

Jakarta, 6 Desember 2023

Kepada
Yth. **KEPALA BAGIAN PEMERINTAHAN SETDA KOTA PALANGKA RAYA**

Di -

Palangka Raya

Nomor : 006/YBOD/XII/2023
Sifat : Biasa
Lampiran : 1 eksemplar
Perihal : Penyampaian Laporan Hasil Kajian *Collaborative Governance* Bidang Transportasi Publik di Kota Palangka Raya Tahun 2023

Dengan hormat, bersama ini kami sampaikan laporan Hasil Kajian *Collaborative Governance* Bidang Transportasi Publik di Kota Palangka Raya Tahun 2023 dalam bentuk *Soft File,* dan akan diserahkan secara langsung dalam bentuk buku sebanyak 8 (delapan) eksemplar pada hari Jumat, 8 Desember 2023 di Kota Palangka Raya bersamaan dengan acara Bedah Buku Koki Otonomi. Kiranya hasil kajian dimaksud dapat bermanfaat untuk kemajuan kota Palangka Raya ke depan. Tak lupa kami sampaikan terima kasih kepada Ibu atas dukungan dan fasilitasinya guna kelancaran pelaksanaan kajian ini.

Demikian disampaikan, atas bantuan dan kerjasamanya diucapkan banyak terima kasih.

An. KETUA YAYASAN BHAKTI OTONOMI DAERAH
SEKRETARIS,

ZUMRIZAL LABOLO

HASIL KAJIAN

COLLABORATIVE GOVERNANCE BIDANG TRANSPORTASI PUBLIK DI KOTA PALANGKA RAYA TAHUN 2023

Tim Peneliti:
Djohermansyah Djohan
Jose Rizal

Presented to:
Bagian Pemerintahan
Setda Kota Palangka Raya

Presented by:
Yayasan Bhakti Otonomi Daerah

DESEMBER 2023

HASIL KAJIAN

COLLABORATIVE GOVERNANCE BIDANG TRANSPORTASI PUBLIK DI KOTA PALANGKA RAYA TAHUN 2023

Tim Peneliti:
Djohermansyah Djohan
Jose Rizal

Presented to:
Bagian Pemerintahan
Setda Kota Palangka Raya

Presented by:
Yayasan Bhakti Otonomi Daerah

Desember 2023

KATA PENGANTAR

Collaborative governance (Colgov) merupakan strategi baru dalam tata kelola pemerintahan di mana Pemerintah Daerah secara langsung melibatkan aktor nonpemerintahan dalam proses pembuatan kebijakan kolektif yang bersifat formal, berorientasi konsensus dan konsultatif yang bertujuan merumuskan dan melaksanakan kebijakan publik sehingga menghasilkan pelayanan publik yang efektif dan efisien. Dengan berkolaborasi maka Pemerintah Daerah dapat menyelesaikan tugas pemerintahan tidak seorang diri, memperoleh keuntungan yang lebih besar karena adanya *share* sumber daya, dan mendapatkan dukungan atas kebijakan yang telah ditetapkan.

Pelaksanaan Colgov bidang transportasi di Kota Palangka Raya perlu mendapat perhatian khusus mengingat solusi atas persoalan transformasi publik belum terakomodir dengan baik. Implementasi kebijakan yang belum terintegrasi dan terkoordinasi dengan baik meliputi kurangnya kerjasama, koordinasi dan komunikasi antar *stakeholders* dalam memberikan pelayanan. Selain itu, belum memadainya sarana dan prasarana transportasi, serbuan angkutan *online*, pradigma dan kultur warga yang cenderung menghindari angkutan umum, lemahnya komitmen aktor penyelenggara layanan transportasi publik yang lebih baik, menjadi sejumlah hal yang ditemui dan menjadi kajian dalam laporan ini untuk dirumuskan ke dalam rekomendasi kebijakan. Melalui Colgov, maka berbagai permasalahan tersebut dapat diuraikan sehingga menemukan solusi tepat dan mudah.

Kota Palangka Raya merupakan Ibu Kota Provinsi Kalimantan Tengah dengan segala kompleksitas permasalahan yang dihadapinya membutuhkan langkah-langkah yang tepat agar persoalan transportasi yang belum terlampau dirasakan saat ini tidak menjadi gunung masalah di kemudian hari. Karena jika tidak diselesaikan secara cepat dan tepat, maka dapat mengganggu penyelenggaraan pemerintahan. Permasalahan akan semakin meningkat (terakumulasi), dan dapat menimbulkan kerugian materil dan immateril yang semakin meningkat.

Melalui *Focus Group Discussion* (FGD), berbagai keluhan, pendapat, pengalaman fakta empirik yang dirasakan dan dialami peserta FGD kemudian dianalisis, diolah dan berpadu dengan data sekunder melalui konsep Colgov sehingga akhirnya dirumuskan dalam laporan kajian ini.

Oleh sebab itu menjadi harapan kita bersama, melalui laporan akhir kajian ini, maka Pemerintah Kota Palangka Raya di bawah kepemimpinan fasilitatif wali kota dapat secara komprehensif mengetahui permasalahan yang dihadapi, pihak-pihak yang terlibat dalam Colgov beserta bidang yang dikolaborasikan, dan manfaat/nilai tambah (*added value*) yang diperoleh dari pelaksanaan Colgov, sehingga dapat dijadikan sebagai bahan perencanaan, pemetaan dan pengembangan kebijakan berupa kegiatan Colgov di bidang transportasi di Kota Palangka Raya pada masa depan.

Demikian, semoga laporan hasil kajian ini bermanfaat.

Jakarta, 5 Desember 2023
YAYASAN BHAKTI OTONOMI DAERAH

Prof. Dr. DJOHERMANSYAH DJOHAN, M.A
Ketua

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR i
DAFTAR ISI ii
DAFTAR TABEL iii
DAFTAR GAMBAR iv

BAB I PENDAHULUAN 1
1.1. Latar Belakang 1
1.2. Tujuan Kajian 5
BAB II KONDISI UMUM DAN KAJIAN LITERATUR 6
2.1. Kota Palangka Raya dan Sistem Angkutan Umum 6
2.2. Kajian *Collaborative Governance* (Colgov) 13
2.3. Kolaborasi Bidang Transportasi Publik 21
BAB III PROBLEMATIKA DAN PEMBAHASAN 24
3.1. Degradasi Jumlah dan Fungsi Transportasi Publik di Kota Palangka Raya 25
3.2. Lemahnya Komitmen Para Aktor 27
3.3. Pemilihan dan Pengembangan Moda Transportasi Belum Berbasis Kebutuhan Warga 29
3.4. Serbuan Transportasi Online 31
3.5. Perubahan Kultur/*Mindset* Warga (Pilih Kredit Mudah dan Murah Kendaraan Bermotor daripada Angkutan Umum ... 33
3.6. Buruknya Layanan dan Sistem Transportasi Publik 37
3.7. Potensi Kolaborasi Aktor Bidang Transportasi 38
BAB IV REKOMENDASI KEBIJAKAN 44

DAFTAR PUSTAKA 47
LAMPIRAN-LAMPIRAN 49

DAFTAR TABEL

Tabel 1	Peserta FGD Bidang Transportasi yang Hadir dan Absen ...	4
Tabel 2	Luas Wilayah Palangka Raya Menurut Kecamatan (km^2) ...	7
Tabel 3	Jumlah Penduduk Kota Palangka Raya Menurut Kecamatan dan Jenis Kelamin (Jiwa), 2020-2022	7
Tabel 4	Jumlah Penduduk Menurut Kelompok Umum dan Jenis Kelamin Kota Palangka Raya (Ribu Jiwa), 2020-2022	8
Tabel 5	Panjang Jalan Menurut Kecamatan dan Kondisi Jalan di Kota Palangka Raya (km), 2020-2022	22
Tabel 6	Rekapitulasi Hasil Pilihan Skenario Pengembangan Sistem Angkutan	30
Tabel 7	Jumlah Kendaraan Bermotor Kota Palangka Raya Menurut Jenis dan Fungsinya, 2020-2022	35
Tabel 8	Peran Hubungan Para Pihak dalam Kolaborasi Transportasi Palangka Raya	39

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1	Colgov Sebagai Kerangka Kerja	16
Gambar 2	Model Colgov Menurut Ansell dan Gash	20
Gambar 3	Mikrolet atau Angkot Palangka Raya	38
Gambar 4	Model Kolaborasi Bidang Transportasi	42

BAB I
PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Palangka Raya, sebuah kota di mana mobilitas berkecepatan tinggi dan padat di beberapa titik, menghadapi tantangan menarik dalam mengelola lalu lintasnya. Saat ini, meskipun kemacetan belum sepenuhnya menjadi masalah, kita dapat melihat potensi untuk merancang sistem transportasi yang lebih efisien dan berkelanjutan. Langkah antisipatif yang mesti dilakukan sejak dini, agar Kota Palangka Raya yang diprediksi mengalami lompatan kemajuan teknologi, tidak berhadapan dengan kesemrawutan transportasi publik pada beberapa tahun mendatang.

Salah satu tantangan serius yang tengah dihadapi oleh masyarakat perkotaan seiring dengan pertumbuhan pesatnya adalah tata kelola transportasi publik yang semakin kompleks. Menariknya, hampir setiap kota besar di Indonesia menghadapi dinamika tersendiri dalam mengatasi permasalahan transportasi. Meskipun sering kali dianggap hanya sebagai konsekuensi dari perencanaan infrastruktur yang kurang memadai atau ketidakberfungsian jaringan transportasi publik, kenyataannya persoalan ini juga terkait erat dengan faktor-faktor sosio-ekonomi dan kultural yang mewarnai kehidupan perkotaan.

Dalam menghadapi tantangan ini, beberapa kota telah mengambil langkah-langkah inovatif, seperti mengintegrasikan transportasi *online* dengan moda transportasi publik tradisional atau memanfaatkan teknologi untuk meningkatkan efisiensi penggunaan transportasi. Di samping itu, munculnya tren gaya hidup berkelanjutan juga memainkan peran penting dalam merancang solusi transportasi yang ramah lingkungan. Transportasi merupakan sarana yang sangat krusial dalam menunjang keberhasilan pembangunan suatu negara terutama dalam mendukung kegiatan perekonomian masyarakat karena sistem transportasi dapat meningkatkan pelayanan mobilitas penduduk dan sumber daya lainnya, sehingga diharapkan dapat semakin memuaskan dan memberi kebahagiaan dalam kehidupan warganya.

Transportasi memiliki peran sentral dalam memfasilitasi kegiatan perkotaan dengan membantu mobilitas masyarakat dari tempat asal ke tujuan, baik dengan menggunakan berbagai moda transportasi maupun berjalan kaki. Ada tiga mode utama yang digunakan untuk memenuhi kebutuhan layanan transportasi: darat, laut, dan udara. Dalam memenuhi permintaan layanan transportasi di dalam kota, digunakan mode transportasi darat seperti kereta api, transportasi jalan raya (bus kota dan angkutan lokal), dan mode para transit lainnya.

Selain itu, transportasi juga memiliki peran yang sangat signifikan dalam mendukung kemajuan suatu negara, terutama dalam menggerakkan roda perekonomian dan memfasilitasi mobilitas masyarakat. Sistem transportasi yang efisien tidak hanya meningkatkan layanan mobilitas penduduk, tetapi juga mendukung optimalisasi sumber daya lainnya. Dengan demikian, diharapkan dapat mengurangi isolasi dan memberikan dorongan positif untuk perkembangan di berbagai sektor kehidupan, termasuk perdagangan, industri, dan sektor lainnya antar daerah. Transportasi bukan sekadar sarana untuk melancarkan roda perekonomian, tetapi juga menjadi pilar yang memperkokoh persatuan dan kesatuan, serta memiliki dampak besar pada berbagai aspek kehidupan masyarakat. Konsep ini sejalan dengan pandangan Sani (2010: 11), yang menyatakan bahwa transportasi memiliki dua fungsi krusial: sebagai pendorong pembangunan (fungsi promosi) dan pelayan kegiatan nyata (fungsi pelayanan).

Pakar transportasi publik Pambagio (2013) mengungkapkan masalah transportasi menjadi sangat krusial karena tingginya keberagaman dan karakteristik masyarakat. Keberagaman ini mencakup perbedaan budaya, kebiasaan, dan kebutuhan mobilitas yang memunculkan tantangan tersendiri dalam merancang sistem transportasi yang responsif dan sesuai dengan kebutuhan setiap individu.

Menurut Miro (2005), transportasi diartikan sebagai usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut atau mengalihkan suatu objek dari satu tempat ke tempat lainnya yang lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu atau dari suatu lokasi ke lokasi lainnya dengan menggunakan suatu alat tertentu. Secara umum ada dua

kelompok besar moda transportasi yaitu: Pertama, Transportasi Pribadi, yakni moda transportasi yang dikhususkan untuk pribadi seseorang sehingga ia bebas menggunakannya ke mana saja, di mana saja dan kapan saja yang dia mau, bahkan mungkin juga dia tidak memakainya sama sekali. Contoh kendaraan pribadi seperti sepeda motor, dan mobil. Kedua, adalah jenis transportasi umum (*Public Transportation*), yang mencakup moda transportasi yang diperuntukkan buat bersama (orang banyak), kepentingan bersama, menerima pelayanan bersama, mempunyai arah dan tujuan yang sama serta terikat dengan peraturan trayek yang sudah ditentukan dan jadwal yang sudah ditetapkan dan para pelaku perjalanan wajib menyesuaikan atau mematuhi ketentuan-ketentuan tersebut apabila angkutan umum ini sudah mereka pilih. Sebagai contoh kendaraan umum seperti, ojek, mikrolet, bus umum, kereta api, MRT, kapal, dan pesawat.

Diakui, masih banyak pekerjaan yang harus dilakukan untuk mengatasi tantangan transportasi perkotaan ini. Pentingnya perencanaan yang tepat dan cermat dalam kebijakan transportasi menjadi landasan awal yang kritis dalam mengatasi permasalahan ini. Adopsi kebijakan yang inklusif, mengakomodasi kebutuhan beragam masyarakat, dan merespons dinamika perkembangan ekonomi dan sosial merupakan langkah penting dalam menciptakan sistem transportasi yang berdaya saing dan berkelanjutan. Diperlukan kolaborasi antara pemerintah, sektor swasta, dan masyarakat untuk menciptakan solusi yang holistik dan berkelanjutan. Dengan pendekatan yang kreatif dan beragam, diharapkan masa depan transportasi publik di perkotaan Indonesia (93) kota) dapat menjadi cerminan dari perkembangan masyarakat yang lebih baik dan berkelanjutan.

Focus Group Discussion (FGD) Bidang Transportasi diselenggarakan pada Rabu, 11 Oktober 2023 di Swiss Bell Hotel, Palangka Raya. Adapun peserta FGD Bidang Transportasi yang diharapkan kehadirannya dan yang memenuhi undangan tampak pada tabel berikut ini:

Tabel 1. Peserta FGD Bidang Transportasi yang Hadir dan Absen

NO	DAFTAR UNDANGAN	ABSENSI	KET
1.	Pj Wali Kota Palangka Raya	Hadir	Dr. Hera Nugrahayu
2.	Ketua DPRD Kota Palangka Raya	Absen	-
3.	Plh. Sekda Kota Palangka Raya	Hadir	Sahdin Hasan
4.	Asisten Pemerintahan dan Kesejahteraan Rakyat Setda Kota Palangka Raya	Hadir	Herson Aden
5.	Staf Ahli Walikota Bidang Ekonomi, Keuangan dan Pembangunan Kota Palangka Raya	Hadir	
6.	Direksi PT Isen Mulang (Perseroda)	Hadir	Frans
7.	Rektor Universitas Kota Palangka Raya	Hadir	(mewakili)
8.	Rektor Institut Agama Islam Negeri Palangka Raya	Hadir	(mewakili)
9.	Kepala Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Tengah	Hadir	(mewakili)
10.	Kepala Dinas Perhubungan Kota Palangka Raya	Hadir	(mewakili)
11.	Ketua Organda Palangka Raya	Hadir	Hadi Suwandoyo
12.	Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Daerah, Penelitian dan Pengembangan Kota Palangka Raya	Hadir	Frans Suwito
13.	Kepala Bagian Pemerintahan Sekretariat Daerah Kota Palangka Raya	Hadir	Kemilau
14.	Kepala Bagian Perekonomian dan Sumber daya Alam Sekretariat Daerah Kota Palangka Raya	Hadir	
15.	Executive General Manager PT Angkasa Pura II Kantor Cabang Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya	Hadir	
16.	Camat Pahandut	Hadir	
17.	Camat Jekan Raya	Hadir	
18.	Camat Sebangau	Hadir	
19.	Camat Bukit Batu	Hadir	
20.	Camat Rakumpit	Hadir	
21.	Seluruh Kepala Bidang pada Dinas Perhubungan Kota Palangka Raya	Hadir	(3 orang)
22.	Pemerhati kebijakan Kota Palangka Raya	Hadir	Prof. Dr. Ibnu elmi AS Pelu, SH, MH
23.	Pemerhati kebijakan Kota Palangka Raya	Hadir	Dr. Mambang I. Tubil, S.H, M.AP
24.	Kalangan LSM Transportasi	Hadir	
25.	Komunitas Transportasi	Hadir	
26.	Rektor Universitas Muhamadiyah Palangkaraya	Hadir	
27.	Rektor UNKRIP	Hadir	
28.	Dekan Fakultas Teknik UPR	Hadir	Sutan Silitonga
29.	Dekan Fisip UMP	Hadir	
30.	Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis UPR	Hadir	Prof Irawan
31.	Ketua STIE YBKP	Hadir	
32.	Dekan Fisip UNKRIP	Hadir	
33.	Dekan FT UNKRIP	Hadir	
34.	Ketua Organda Provinsi Kalimantan Tengah.	Hadir	Ari Hartanto
JUMLAH KEHADIRAN		**35**	

Dari tabel di atas, tampak bahwa jumlah peserta FGD sebanyak 35 orang yang merupakan undangan dari 34 Instansi. Di samping itu, ada satu instansi yakni DPRD Kota Palangka Raya yang tidak memenuhi undangan FGD. Selain melalui FGD, pengumpulan data juga melalui wawancara mendalam dan pengumpulan data sekunder.

1.2. Tujuan Kajian

Kajian ini bertujuan untuk: Pertama, memahami problematika terkait perencanaan, pembangunan dan pengembangan transportasi publik di Kota Palangka Raya. Kedua, memahami jaringan kolaborasi antar sektor pemerintahan, swasta, dan masyarakat dalam mengembangkan transportasi umum di Palangka Raya. Ketiga, memahami perubahan *mindset* dan kultur warga dalam pemanfaatan transportasi dalam pemenuhan kebutuhan dan aktivitas keseharian mereka. Keempat, memahami hambatan regulasi dan kebijakan yang mendukung maupun menjadi penghambat dalam pengembangan dan pembangunan transportasi publik di Kota Palangka Raya.

BAB II
KONDISI UMUM DAN KAJIAN LITERATUR

2.1. Kota Palangka Raya dan Sistem Angkutan Umum

Kota Palangka Raya merupakan Ibukota Provinsi Kalimantan Tengah yang pembentukannya menjadi bagian integral dari pembentukan Provinsi Kalimantan Tengah berdasarkan Undang-Undang Darurat Nomor 10 Tahun 1957 yang selanjutnya disebut Undang-Undang Pembentukan Daerah Swatantra Tingkat I Kalimantan Tengah, pada tanggal 17 Juli 1957. Kota Palangka Raya dibentuk berdasarkan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1965 tentang Pembentukan Kotapraja Palangka Raya, dengan mengubah Undang-Undang Nomor 27 Tahun 1959 tentang Penetapan Undang-undang Darurat Nomor 3 Tahun 1953 tentang Pembentukan Daerah Tingkat II di Kalimantan. Kota Palangka Raya terletak pada posisi strategis yaitu berada di tengah-tengah Indonesia dan Kalimantan Tengah, mempunyai fungsi sebagai Pusat Kegiatan Nasional (PKN) untuk Wilayah Provinsi Kalimantan Tengah. Palangka Raya sebagai kota yang terencana, dibangun di tengah hutan pada tahun 1957.

Secara administratif Wilayah Kota Palangka Raya terdiri dari 5 (lima) kecamatan yaitu: Kecamatan Pahandut, Kecamatan Sabangau, Kecamatan Jekan Raya, Kecamatan Bukit Batu dan Kecamatan Rakumpit. serta terdapat 30 kelurahan, dengan luas wilayah 2.853,12 Km2 atau 285.312,40 Ha, merupakan salah satu profil kota dengan skala wilayah terluas di Indonesia yang secara administratif berbatasan dengan beberapa kabupaten.

Kota Palangka Raya yang secara geografis terletak pada 113˚30` - 114˚07` Bujur Timur dan 1˚35` - 2˚24` Lintang Selatan, dengan wilayah seluas 2.853,52 Km2. Kota Palangka Raya berbatasan dengan: Sebelah Utara yakni Kabupaten Gunung Mas. Batas di SebelahTimur adalah Kabupaten Gunung Mas dan Kabupaten Pulang Pisau, Sebelah Selatan yakni Kabupaten Pulang Pisau, dan di Sebelah Barat adalah Kabupaten Katingan. Adapun luas Kota Palangka Raya per tiap-tiap kecamatan dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel 2. Luas Wilayah Palangka Raya Menurut Kecamatan (Km²)

Kecamatan	Luas Wilayah Palangka Raya Menurut Kecamatan (km²)		
	2021	2022	2023
1. Pahandut	119,73	200,00	200,00
2. Sabangau	640,73	641,00	641,00
3. Jekan Raya	387,53	388,00	388,00
4. Bukit Batu	603,14	603,00	603,00
5. Rakumpit	1 101,99	1 102,00	1 102,00
Palangka Raya	2 853,12	2 853,00	2 853,00

Sumber: BPS Kota Palangka Raya

Dari tabel 1 di atas, Kecamatan Rakumpit menjadi yang terluas di Kota Palangka Raya dengan luas 1.102 Km2 yang selanjutnya disusul secara berturut-turut oleh Kecamatan Sabangau, Kecamatan Bukit Batu, Kecamatan Jekan Raya dan Kecamatan Pahandut. Ironisnya, walau Rakumpit memiliki wilayah paling luas, tetapi menjadi kecamatan paling rendah jumlah penduduknya. Hal ini dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel 3. Jumlah Penduduk Kota Palangka Raya Menurut Kecamatan dan Jenis Kelamin (Jiwa), 2020-2022

Kecamatan	Jumlah Penduduk Kota Palangka Raya Menurut Kecamatan dan Jenis Kelamin (Jiwa)								
	Laki-laki			Perempuan			Lk + Pr		
	2020	2021	2022	2020	2021	2022	2020	2021	2022
1. Pahandut	49 300	49 938	50 781	47 700	48 377	49 248	97 100	98 315	100 029
2. Sabangau	12 400	12 916	13 507	11 600	12 139	12 712	24 100	25 055	26 219
3. Jekan Raya	78 100	79 584	81 442	76 300	77 840	79 807	15 400	157 424	161 249
4. Bukit Batu	7 300	7 385	7 468	6 700	6 718	6 787	14 000	14 103	14 255
5. Rakumpit	2 200	2 236	2 298	1 800	1 821	1 857	4 000	4 057	4 155
Palangka Raya	149 300	152 059	155 496	144 100	146 895	150 411	293 500	298 954	305 907

Sumber: BPS Kota Palangka Raya

Jumlah penduduk Kota Palangka Raya pada Tahun 2022 sebanyak 305.907 jiwa. Kota Palangka Raya mengalami laju pertumbuhan alami penduduk sebesar 2,24% atau termasuk dalam kriteria pertumbuhan penduduk yang cepat. Jumlah penduduk bilamana dibandingkan berdasarkan jenis kelamin didominasi oleh jenis kelamin laki-laki dengan rasio jenis kelamin (*sex ratio*) 103 yang memberikan pengertian bahwa dalam 100 jiwa penduduk jenis kelamin perempuan terdapat 103 jiwa penduduk jenis kelamin laki-laki.

Hal mendasar pada data tersebut bila dilihat dari persebaran penduduk pada setiap kecamatan, terlihat jelas jumlah penduduk tidak tersebar secara merata, namun lebih gemuk pada kecamatan yang berada pada kawasan perkotaan yaitu Kecamatan Pahandut dan Kecamatan Jekan Raya.

Tabel 4. Jumlah Penduduk Menurut Kelompok Umur dan Jenis Kelamin Kota Palangka Raya (Ribu Jiwa), 2020-2022

Kel Umur Penduduk	Jumlah Penduduk Menurut Kelompok Umur dan Jenis Kelamin Kota Palangka Raya (Ribu Jiwa)								
	Laki-laki			Perempuan			Lk + Pr		
	2020	2021	2022	2020	2021	2022	2020	2021	2022
0-4	12,9	13,0	13,2	12,2	12,3	12,4	25,1	25,3	25,6
5-9	12,3	12,3	12,4	11,8	11,8	11,9	24,1	24,1	24,3
10-14	12,9	12,8	12,8	12,0	11,9	11,9	24,9	24,7	24,7
15-19	12,2	12,2	12,3	11,4	11,4	11,4	23,6	23,6	23,8
20-24	13,9	13,9	14,1	13,6	13,8	13,9	27,5	27,7	28,0
25-29	13,8	13,9	14,1	13,9	14,1	14,4	27,7	28,0	28,5
30-34	13,1	13,3	13,5	13,2	13,3	13,5	26,3	26,6	27,0
35-39	11,7	11,9	12,2	11,5	11,7	12,1	23,2	23,6	24,2
40-44	11,0	11,3	11,5	10,6	10,9	11,2	21,6	22,1	22,7
45-49	9,8	10,2	10,5	9,3	9,7	10,0	19,1	19,8	20,6
50-54	8,0	8,3	8,7	7,5	7,9	8,3	15,5	16,2	17,0
55-59	6,5	6,8	7,1	6,2	6,6	6,9	12,7	13,4	14,1
60-64	4,7	5,1	5,4	4,2	4,5	4,8	8,9	9,6	10,2
65+	6,8	7,2	7,7	6,7	7,2	7,7	13,5	14,4	15,4
Palangka Raya	149,6	152,1	155,5	144,1	146,9	150,4	293,7	299,0	305,9

Sumber : BPS Kota Palangka Raya

Bila melihat tabel di atas, penduduk Kota Palangka Raya tergolong dalam piramida struktur penduduk muda hal ini ditunjukkan dengan dominasi kelompok umur 25- 29 tahun (28,5 ribu jiwa) dan umur 20-24 tahun (28 ribu jiwa) lebih besar dibandingkan dengan kelompok umur lainnya.

Seiring dengan perkembangan wilayah perkotaan, permintaan akan transportasi untuk memfasilitasi pergerakan masyarakat semakin meningkat. Seperti yang dicatat oleh Simbolon (2003), permintaan transportasi mengacu pada jumlah layanan transportasi yang diperlukan untuk mengangkut manusia atau barang dari satu lokasi ke lokasi lain. Saat ini, banyak wilayah perkotaan mengalami perubahan transformasional, didorong oleh intensitas kegiatan yang semakin tinggi di dalam kota.

Pertumbuhan daerah pinggiran menjadi zona perkotaan baru secara signifikan memengaruhi sektor transportasi, menyebabkan peningkatan jumlah dan jarak perjalanan.

Meskipun transportasi memiliki peran strategis, kenyataannya, tantangan dalam sektor transportasi, khususnya transportasi darat di kota-kota besar Indonesia, masih menjadi isu yang belum terselesaikan. Menurut Munawar (2007:11), permasalahan transportasi perkotaan sering melibatkan masalah kemacetan lalu lintas, parkir, ketersediaan angkutan umum, polusi, dan ketertiban lalu lintas. Fenomena kemacetan bukan sekadar persoalan logistik, tetapi telah menjadi sorotan publik yang mendalam. Beberapa kalangan bahkan memandang kemacetan sebagai indikator politik yang menggambarkan kinerja pemerintahan.

Hasil penelitian Silitonga & Riani (2017), salah satu tantangan utama dalam sosialisasi penggunaan angkutan umum di masyarakat adalah karena *lifestyle* yang mengindikasikan pemilihan moda dipengaruhi oleh ketertarikan pribadi secara emosional sehingga pemilihan moda lebih dipengaruhi hal-hal yang bersifat subyektif dibandingkan dengan kebutuhan sesungguhnya. bahwa peningkatan peluang pemilihan angkutan umum tidak signifikan dengan perbaikan kinerja operasi dari moda yang lama.

Silitonga & Riani (2017) menyebutkan jika dibandingkan jumlah kendaraan yang beroperasi saat ini di kota Palangka Raya, sangat tidak optimal karena di bawah 18%. Jumlah armada terlalu banyak untuk jumlah potensi penumpang yang tidak terlalu besar. Kondisi ini merupakan salah satu cerminan semakin terpuruknya angkutan kota mikrolet di kota Palangka Raya, dan jika hal ini tidak ditanggapi dengan serius akan menjadi kendala untuk meningkatkan kinerja angkutan umum karena penghasilan yang tidak sebanding. Dari satu sisi, peluang untuk bersaing dengan moda transport lain semakin berat karena kinerja angkutan umum yang sulit untuk diperbaiki. Hal ini jelas akan mengarah kepada kebangkrutan dari perusahaan pengelola tersebut. Tantangan utama yang harus dihadapi lebih lanjut adalah dilema bahwa jumlah armada yang layak beroperasi berdasarkan analisis kebutuhan/kecukupan armada di bawah 18% untuk kota Palangka Raya, dan dari sudut pandang lain tuntutan profesional dalam

sistem transportasi yang berkelanjutan, peningkatan penggunaan angkutan umum adalah mutlak. Oleh karena itu, diperlukan perumusan sistem angkutan umum di Kota Palangka Raya yang memenuhi aspek kolaboratif.

Sistem angkutan umum, sebagai sebuah *intricately woven network*, tidak hanya sekadar menyediakan layanan jasa angkutan, tetapi juga memainkan peran krusial dalam mengatur dan memfasilitasi pergerakan masyarakat. Dipandu oleh konsep kebutuhan pergerakan, sistem ini melibatkan elemen-elemen perangkat keras (*hardware*) utama, yang meliputi prasarana dan sistem sarana.

Komponen sarana angkutan umum mencakup ragam jenis kendaraan dan desainnya. Para ahli transportasi menekankan bahwa desain kendaraan bukan hanya tentang estetika, tetapi juga ergonomi dan keamanan penumpang. Sementara itu, prasarana angkutan umum membentang dari kompleksitas sistem jaringan hingga rute yang dirancang dengan teliti, serta *track* di sepanjang *right of way* dari setiap rute. Tak lupa, terminal dan halte bus yang dirancang strategis untuk meningkatkan efisiensi perpindahan penumpang.

Para pakar transportasi membedakan angkutan umum menjadi dua sistem utama, masing-masing membawa dinamika tersendiri:

1. Sistem Sewa (*Demand Responsive System*): Merupakan inovasi dalam mobilitas yang memungkinkan kendaraan dapat dioperasikan baik oleh operator maupun oleh penyewa. Tanpa terikat pada rute dan jadwal tertentu, sistem ini memungkinkan fleksibilitas yang tinggi. Keberhasilannya bergantung pada adanya permintaan, menciptakan dinamika unik di mana kendaraan merespon kebutuhan penggunanya.
2. Sistem Penggunaan Bersama (*Transit System*): Merupakan pilar utama dalam memberikan stabilitas dan ketepatan waktu. Kendaraan dioperasikan dengan rute dan jadwal yang tetap, dengan dua kategori utama: para transit dan transit. Para transit, seperti taksi dan angkutan kota, menawarkan kebebasan berhenti di sepanjang rute tanpa jadwal yang pasti. Sementara itu, transit seperti bus kota atau kereta api menawarkan keteraturan dengan jadwal dan rute yang telah ditentukan.

Dengan demikian, sistem angkutan umum tidak hanya menciptakan kerangka kerja pergerakan massal, tetapi juga mewujudkan keseimbangan antara fleksibilitas dan ketertiban untuk menjawab kebutuhan unik setiap komunitas pengguna. Sebuah mobilitas yang terorganisir dengan indah, diiringi oleh harmoni antara prasarana canggih dan kebutuhan manusia yang beragam.

Angkutan umum merupakan sebuah proses pemindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain, ditempuh dengan menggunakan berbagai jenis kendaraan. Kendaraan umum, yang secara khusus disiapkan untuk digunakan oleh masyarakat umum dengan biaya tertentu, menjadi tulang punggung dari sistem angkutan modern (Munawar, 2007).

Pandangan terinci tentang angkutan umum penumpang, sebagaimana diuraikan dalam Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Umum di Wilayah Perkotaan dalam Trayek Tetap dan Teratur (2002), melibatkan beragam moda transportasi. Termasuk di antaranya adalah bus kota, minibus, kereta api, angkutan air, dan angkutan udara. Teori yang diungkapkan oleh Munawar (2007) mengenai kendaraan umum memberikan landasan untuk memahami bahwa kendaraan ini memiliki peran khusus dalam mengakomodasi kebutuhan pergerakan masyarakat secara efisien.

Tujuan mendasar dari penyelenggaraan transportasi publik, sebagaimana diungkapkan oleh Tamin (2000), adalah untuk menyediakan pelayanan angkutan yang tidak hanya baik dan handal, tetapi juga nyaman, aman, cepat, dan terjangkau bagi masyarakat umum. Dalam rangka mencapai standar keunggulan angkutan umum, beberapa kriteria ideal telah diidentifikasi oleh para pakar transportasi:

1. Keandalan: Memastikan ketersediaan kendaraan setiap saat dengan waktu perjalanan yang minimal.
2. Kenyamanan: Memberikan pelayanan yang sopan, melindungi penumpang dari cuaca buruk, memfasilitasi kemudahan turun naik, menyediakan tempat duduk yang cukup, dan menawarkan interior yang menarik.

3. Keamanan: Mencegah potensi kecelakaan dan melindungi penumpang dari tindak kejahatan.
4. Waktu Perjalanan: Mengoptimalkan waktu di dalam kendaraan agar perjalanan menjadi lebih efisien.

Dengan menggabungkan prinsip-prinsip ini, sistem angkutan umum tidak hanya menjadi sebuah alat untuk mencapai tujuan fisik, tetapi juga membentuk pengalaman mobilitas yang berkesan. Sebuah perjalanan yang tidak hanya mempertemukan tempat, tetapi juga menghubungkan harapan dan kebutuhan setiap individu dalam keberagaman masyarakat.

Konsep transportasi publik secara masal disepakati sebagai solusi pembenahan transportasi di masa depan yakni melalui *Mass Rapid Transit* (MRT). MRT muncul sebagai pilar utama dalam layanan transportasi penumpang yang mendefinisikan era mobilitas modern. Dengan cakupan lokal yang luas, MRT menjadi opsi yang dapat diakses oleh semua orang dengan membayar tarif yang telah ditetapkan. Moda transportasi ini, menurut Wright (2002), umumnya beroperasi pada jalur terpisah atau jalur potensial yang terdedikasi, dengan jadwal tetap dan rute yang dirancang secara eksklusif.

MRT hadir dalam empat bentuk umum, masing-masing membawa inovasi tersendiri, yaitu Bus Rapid Transit, Metro, Kereta Komuter, dan Light Rail Transit. Fokus utama dalam evolusi MRT adalah menciptakan sistem terpadu yang memiliki identitas unik dan mampu memberikan layanan terbaik kepada penggunanya.

Bus Rapid Transit (BRT), sebagai salah satu varian MRT, menonjolkan diri dengan koridor *busway* pada jalur terpisah atau bertingkat dan teknologi bus yang modern. Ciri-ciri khas BRT mencakup pelayanan penumpang yang efisien, stasiun dan halte yang nyaman, serta integrasi moda yang mendukung mobilitas lintas-sektoral.

Penerapan pertimbangan efisiensi lahan menjadi kunci sukses bagi MRT, di mana realokasi lahan jalan yang ada bertujuan meningkatkan efisiensi moda transportasi. Keunggulan lainnya terletak pada kecepatan dan

kapasitas penumpang yang tinggi, menciptakan pengalaman perjalanan yang efisien dan efektif.

MRT, sebagai suatu sistem, beroperasi dengan baik ketika terjadi pertukaran (*interchange*) dengan elemen-elemen sistem transportasi lainnya, seperti kendaraan pribadi, pejalan kaki, dan sepeda. Di dalam paket pelayanan tingkat tinggi MRT, terdapat elemen-elemen penting seperti terminal dan *interchange*, kebersihan, citra pemasaran modern, informasi penumpang yang efektif, pengendalian suhu, serta integrasi dengan atraksi perjalanan utama.

Sehingga, MRT tidak sekadar menjadi alat perpindahan, tetapi sebuah penawaran pengalaman perjalanan yang nyaman, efisien, dan modern, yang diimajinasikan oleh para pakar transportasi untuk memenuhi tuntutan mobilitas masa kini.

2.2. Kajian *Collaborative Governance* (Colgov)

Colgov merupakan kajian terhadap tata kelola kolaboratif yang menunjukkan bahwa sistem kolaborasi akan memperkenalkan berbagai jenis konsep yang dapat menjembatani sebuah proses yang berlangsung, terutama yang melibatkan pihak pemerintah dan di luar pemerintah dengan beragam kepentingan yang dapat diselesaikan melalui dialog dan kolaborasi (Innes & Booher, 2003; Evans et al, 2007;).

Pemahaman atas konsep Colgov dapat ditinjau dari beberapa sisi. Pertama dari sisi etimologi, Colgov sebagai sebuah konsep terdiri dari dua entitas di dalamnya yaitu entitas "*collaborative*" dan entitas "*governance*". "*Governance*" sebagai bangunan utama dengan ornamen yang melengkapinya yaitu "*collaborative*". *United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific* menjelaskan "*governance*" sebagai sebuah proses pembuatan keputusan dan proses di mana keputusan tersebut diimplementasikan.

Emerson, Tina dan Stephen (2012) menjelaskan "*governance*" sebagai kegiatan "*to govern*" atau memerintah. "*Collaborative*" dalam konteks administrasi publik adalah kondisi ketika setiap pemangku kepentingan bekerja sama dengan pemerintah untuk menyusun suatu kebijakan publik guna menyelesaikan permasalahan publik. Kedua entitas tersebut kemudian

melebur menjadi konsep “Colgov” yang dijelaskan sebagai sebuah proses yang berusaha untuk berbagi kekuasaan dalam pengambilan keputusan dengan para pemangku kepentingan untuk mengembangkan rekomendasi bersama untuk solusi yang efektif dan langgeng untuk masalah publik. Dalam tata kelola kolaboratif menurut Carmen (2009) desain kebijakan bertujuan untuk “memberdayakan, mencerahkan, dan melibatkan warga negara dalam proses pemerintahan sendiri.”

Poin-poin yang dapat dipetik dari definisi oleh Emerson, Tina dan Stephen (2012) adalah bahwa Colgov itu proses yang terjadi lintas batas (*across the boundaries*); melibatkan beberapa aktor dari berbagai sektor; dan berupaya mencapai suatu visi yang tidak bisa dicapai tanpa adanya kolaborasi antar aktor tersebut. Lintas batas artinya adalah aktivitas pencapaian misi dan penyusunan solusi tidak hanya dilakukan secara terfragmentasi yang dipisahkan oleh garis-garis pemisah otoritas. Masalah publik yang dihadapi bersama tidak dihadapi oleh masing-masing pihak yang terdampak tetapi dihadapi oleh seluruh pihak yang terdampak. Poin lintas batas ini kemudian berlanjut kepada poin berikutnya yaitu aktor-aktor yang terlibat dalam Colgov.

Emerson, Tina dan Stephen (2012) juga menjelaskan ada tiga pihak yang terlibat yaitu sektor publik (*public agencies and levels of government*), sektor privat (*private sector*) dan masyarakat (*civic spheres*). Otoritas, kekuasaan, dan sumber daya yang dimiliki setiap aktor yang terlibat dikolaborasikan untuk mencapai suatu visi pemecahan masalah bersama. Hal tersebut yang menjadi poin ketiga dari definisi Colgov oleh Emerson, Tina dan Stephen (2012) bahwa ada suatu tujuan yang hanya dapat dicapai ketika ada kolaborasi kinerja antar aktor/pemangku kepentingan/stakeholders. Jadi secara etimologi, Colgov adalah proses pengambilan keputusan yang melibatkan keterlibatan pemangku kepentingan dari sektor publik, sektor privat, sektor non-privat, dan masyarakat untuk memecahkan masalah masalah publik.

McDougall (2013) menjelaskan bahwa pihak-pihak atau sektor tersebut dalam berkolaborasi menunjukkan tiga ciri khas yaitu 1) secara sadar dan dengan nyata mendasarkan penyusunan pengambilan keputusan

pada pembelajaran sosial dan refleksi kritis; 2) mengedepankan inklusifitas dan kesetaraan antar pihak/aktor; dan 3) berorientasi pada keseimbangan hubungan antar aktor yang bersifat strategis termasuk di dalamnya mengatasi konflik secara efektif.

Pihak masyarakat (*citizen*) berperan dengan memberikan tuntutan perubahan atau solusi dari masalah publik kepada sektor publik/pemerintah. Peran lainnya adalah dengan memberikan umpan balik/masukkan kepada pemerintah terkait dengan kebijakan yang ada. Masyarakat juga dapat berperan dengan menuntut transparansi atau akuntabilitas kepada pemerintah. Sektor privat dapat berperan dengan berkontribusi mengalokasikan sumber dayanya, bantuan-bantuan finansial, kerja sama *public-private-partnership*, dan lain sebagainya (Ramadass, 2017).

Kerja sama dan kolaborasi antar aktor/*stakeholders* tersebut berpeluang besar membawa manfaat berupa solusi efektif terhadap pemecahan masalah publik melalui penguatan *partnership* dan kapasitas dari masing-masing aktor (Biddle dan Koontz, 2014). Colgov juga mendukung terbentuknya efisiensi program karena mampu menghindari adanya duplikasi solusi/kegiatan/kebijakan dari masing-masing aktor (Hodges, et al, 2013). Efisiensi juga dapat tercapai dengan mendistribusi biaya dari program/kegiatan/solusi yang dijalankan (Huxham, et al, 2000).

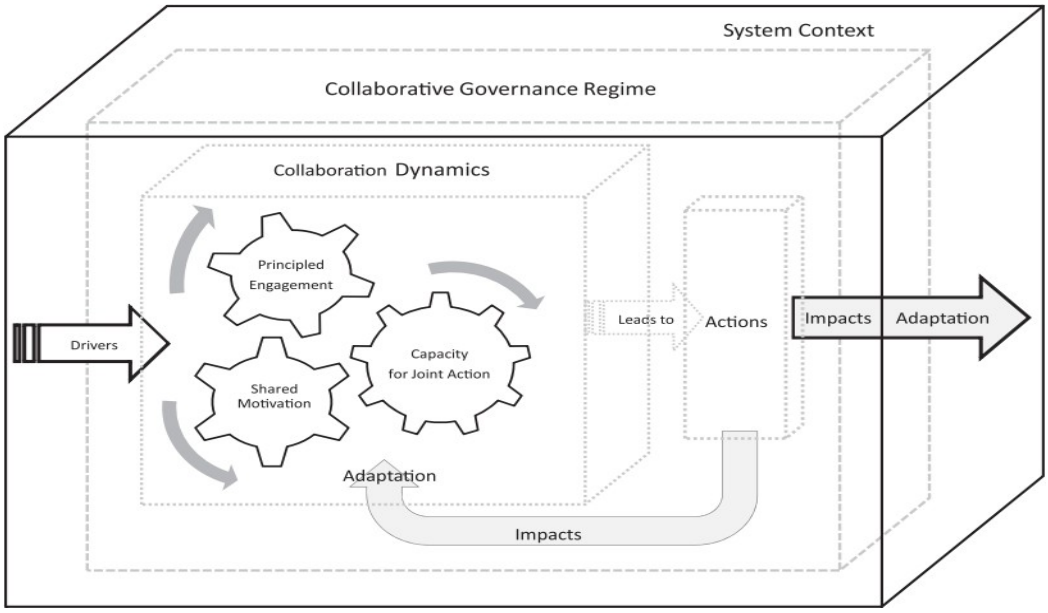
Sebelum pandangan tersebut muncul, Ansell dan Gash (2007) memiliki pemahaman atas konsep Colgov sebagai sebuah kegiatan pemecahan masalah publik yang melibatkan banyak aktor. Secara utuh definisi yang dirumuskannya adalah: "*A governing arrangement where one or more public agencies directly engage non-state stakeholders in a collective decision-making process that is formal, consensus- oriented, and deliberative and that aims to make or implement public policy or manage public programs or assets*".

Colgov ini dipandang oleh Ansell dan Gash (2017) sebagai strategi mutakhir dalam pelaksanaan governansi modern. Definisi tersebut menekankan enam kriteria penting dari Colgov. ***Pertama***, forum atau kolaborasi yang terbentuk harus diinisiasi oleh agensi publik/sektor publik/lembaga pemerintah. ***Kedua***, anggota/partisipan yang ikut berkolaborasi harus melibatkan aktor/pihak/organisasi di luar pemerintah.

Ketiga, anggota/partisipan yang terlibat dalam kolaborasi harus benar-benar terlibat secara langsung dalam pembuatan keputusan (tidak hanya dihubungi untuk sebatas konsultasi). ***Keempat***, forum/komunikasi yang terjadi atau dilakukan oleh para aktor yang berkolaborasi harus bersifat resmi dan disusun secara kolektif. ***Kelima***, setiap forum/komunikasi yang berlangsung antar aktor yang berkolaborasi berorientasi untuk mencapai sebuah konsensus bersama. ***Keenam***, kolaborasi yang terjadi harus diarahkan atau difokuskan untuk memecahkan masalah sosial/masalah publik/berkaitan dengan produksi kebijakan publik.

Sisi berikutnya setelah sisi etimologi adalah sisi kerangka kerja (*framework*). Colgov secara esensial adalah sebuah proses kerangka kerja. Sebuah kotak proses yang mengolah masukan dan memproduksi keluaran. Emerson, Tina dan Stephen (2012) menjabarkan bagaimana Colgov memiliki fitur-fitur sebagai sebuah kerangka kerja. Komponen kerangka kerjanya adalah konteks sistem (*System Context*), rezim Colgov (Colgov Regime), dan dinamika kolaborasi (*Collaboration Dynamics*).

Gambar 1. Colgov Sebagai Kerangka Kerja



Sumber: Emerson dan Nabatchi (2012)

Komponen-komponen dalam kerangka kerja Colgov ada tiga kotak utama yaitu kotak paling luar konteks sistem, kotak di tengah yaitu rezim Colgov, dan kotak paling dalam atau kotak inti yaitu dinamika kolaborasi. Konteks sistem adalah lingkungan di mana permasalahan publik terjadi atau dapat dipahami sebagai konteks di mana proses kolaborasi dilakukan. Konteks sistem ini meliputi kondisi-kondisi sosial yang terjadi pada tempat dan waktu tertentu. Kondisi- kondisi tersebut mencakup aspek politik, peraturan/legalitas yang berlaku, kondisi sosio ekonomi masyarakatnya, kondisi lingkungan geografis, dan faktor-faktor lingkungan lainnya. Konteks sistem ini menyumbangkan pengaruh-pengaruh dalam dua bentuk yaitu kesempatan (*opportunity*) dan tantangan (*constraint*). Dua bentuk pengaruh tersebut secara langsung berdampak kepada dua kotak di dalam kerangka kerja ColGov yaitu rezim kolaborasi dan dinamika kolaborasi. Dua pengaruh tersebut bermetamorfosis menjadi pendorong (*drivers*) yang memberi masukan dan menentukan arah bergeraknya proses dinamika kolaborasi yang terjadi. Drivers yang muncul dapat berupa permasalahan publik/masalah bersama, ketidakpastian, saling ketergantungan, dan lain sebagainya.

Kotak kedua yaitu rezim Colgov. Pendorong (*drivers*) yang muncul dari kotak terluar (konteks) kemudian diadaptasikan oleh rezim yang ada untuk selanjutnya diproses lebih dalam di kotak dinamika kolaborasi. Rezim yang dimaksud di sini adalah "*sets of implicit and explicit principles, rules, norms, and decision-making procedures around which actors*" (Krasner dalam Emerson, Tina dan Stephen, 2011). Prinsip-prinsip, aturan, norma, dan prosedur yang dianut oleh suatu rezim tertentu di wilayah tertentu dan pada waktu tertentu mempengaruhi langsung proses dinamika kolaborasi yang terjadi pada kotak berikutnya di kerangka kerja Colgov.

Kotak ketiga atau kotak inti dari kerangka kerja Colgov adalah kotak dinamika kolaborasi. Ada tiga komponen yang saling berinteraksi dalam kotak dinamika kolaborasi ini yaitu *principled engagement, shared motivation,* dan *capacity for joint action*. Komponen pertama yaitu hubungan yang terprinsip adalah suatu dasar yang menjadi fondasi pengikat kolaborasi antar aktor yang terlibat. Komponen pertama ini terdiri dari beberapa hal yaitu

discovery, definition, deliberation, dan *determination*. *Discovery* adalah ketika para aktor menemukan adanya suatu masalah. *Definition* adalah proses pendefinisian dari masalah yang ditemukan. *Deliberation* adalah diskusi mendalam antar aktor untuk mempertimbangkan kegiatan kolaborasi. *Determination* adalah niat/determinasi antar aktor untuk terlibat dalam sebuah kolaborasi pemecahan masalah. Komponen kedua adalah motivasi kolektif yang secara bersama dipegang teguh dengan komitmen tegas. Hal-hal yang tercakup dalam komponen kedua ini adalah *mutual trust, mutual understanding, internal legitimacy,* dan *shared commitment*.

Biddle dan Koontz (2014) juga menjelaskan konsep Colgov sebagai sebuah proses. Proses tersebut terdiri dari enam tahapan yakni masukan (*inputs*); tahap proses-proses (*processes*); produk jangka pendek (*Intermediate Outputs*); produk akhir (*end outputs*); keluaran jangka pendek (*intermediate outcomes*); dan keluaran akhir (*end outcomes*).

Keluaran akhir dipengaruhi juga oleh variabel-variabel lainnya. Variabel tersebut serupa dengan kotak konteks sistem sebagaimana dijelaskan oleh Emerson, Kirk, dan Tina (2011). Tahap input adalah masalah-masalah publik yang teridentifikasi dan merangsang para pemangku kepentingan untuk berkolaborasi mencapai suatu solusi efektif, di mana mencakup unsur pelibatan pemangku kepentingan, ketersediaan sumber daya finansial, SDM dan teknis. Tahap proses adalah tahap di mana para pemangku kepentingan berkolaborasi memecahkan masalah, tahapan ini meliputi partisipasi yang berkelanjutan, kesediaan berbagi informasi dan pelaporan bersama atas proses yang berlangsung. Produk jangka pendek adalah produk awal dari hasil kolaborasi tersebut yaitu draft rencana solusi. Produk akhir adalah tahap implementasi solusi. Keluaran jangka pendek adalah hasil sementara dari solusi yang sudah diimplementasikan, sedangkan keluaran akhir adalah pencapaian tujuan bersama yaitu dengan terselesaikannya masalah publik.

Pendekatan praktis untuk tata kelola kolaboratif menurut Donahue & Zeckhauser (2011) dimulai dengan tiga pertanyaan berurutan: pertama, apakah pemerintah bertanggung jawab untuk memastikan bahwa misi khusus ini tercapai? Kedua, di mana pemerintah terlibat, haruskah ia

bertindak sendiri atau mendelegasikan pengiriman ke sektor swasta? Dan ketiga di mana pemerintah mendelegasikan, bagaimana seharusnya mendelegasikan.

Ansell dalam Torfing & Triantafillou (2016) menekankan bahwa pendekatan Colgov merupakan sebuah strategi kreatif dalam pemecahan masalah. Hal ini berguna untuk memulai dengan definisi luas dari konsep tata kelola kolaboratif, yang telah didefinisikan sebagai pengaturan pemerintahan di mana satu atau lebih lembaga publik secara langsung melibatkan pemangku kepentingan non-negara dalam proses pengambilan keputusan kolektif yang formal, berorientasi pada konsensus, dan deliberatif dan yang bertujuan untuk membuat atau melaksanakan kebijakan publik atau mengelola program atau aset publik.

Ansell dan Gash (2007) sebelumnya telah mengembangkan sebuah model Colgov. Ciri yang terlihat juga berkutat pada sebuah proses dari input ke output. Komponen input/masukan disebut dengan "*Starting Conditions*" yakni kondisi permulaan yang dibentuk dari dua faktor utama yaitu adanya asimetri kekuasaan, sumber daya, dan pengetahuan; dan sejarah kerja sama/kooperasi dan juga konflik yang pernah terjadi. Dua faktor tersebut membentuk kondisi yang disebut sebagai "*Incentives for and Contrainsts on Participation*". Kondisi tersebut adalah daya tawar yang mendorong atau menghambat niat antar aktor untuk memulai kolaborasi. Komponen input/masukan yang ada menjadi pengaruh atau bahan yang selanjutnya masuk ke dalam komponen proses.

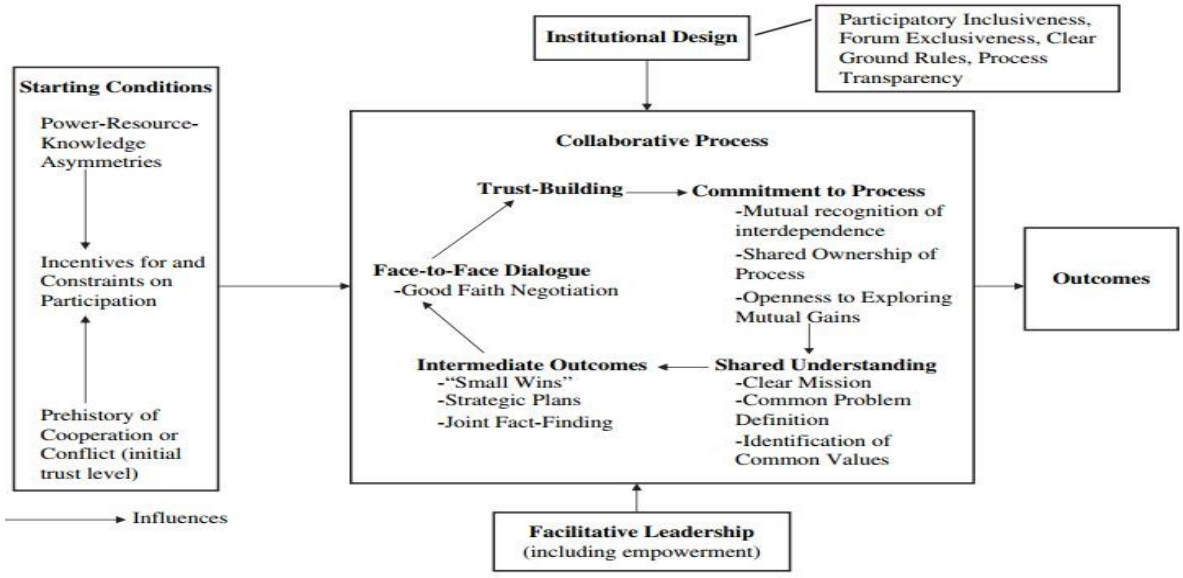
Komponen proses disebut dengan "*Collaborative Process*" dan terdiri dari lima tahapan. Pertama, tahap dialog antar muka atau dialog langsung antar aktor yang berkolaborasi. Kedua, pemupukan kepercayaan antar aktor. Ketiga, tahapan pelaksanaan komitmen terhadap proses kolaborasi yang terdiri dari tiga hal yaitu kesadaran akan ketergantungan mutual antar aktor, adanya rasa memiliki dari proses yang dijalani (*shared ownership of process*), dan keterbukaan mutual. Keempat, tahapan mencapai kesepahaman bersama. Tahap keempat ini terdiri dari tiga hal yaitu adanya misi yang jelas, adanya definisi masalah yang jelas, dan adanya identifikasi nilai-nilai yang disepakati bersama. Kelima, tahapan produksi keluaran jangka pendek

merupakan sasaran antara yang dapat dicapai selama proses kolaborasi yang berlangsung.

Komponen lainnya adalah desain kelembagaan dan kepemimpinan fasilitatif, desain kelembagaan meliputi aturan-aturan dasar/legitimasi prosedural dalam proses kolaborasi, adanya partisipasi yang luas, dan pemerintahan yang bersifat terbuka dan inklusif. Sedangkan kepemimpinan fasilitatif mencakup kapasitas dari seorang pemimpin yang memiliki kemampuan untuk mengarahkan, membina dan memfasilitasi berlangsungnya kolaborasi termasuk di dalamnya peran untuk memberdayakan para pihak.

Komponen akhir dari model Ansell dan Gash berupa produk jangka panjang dari "*collaborative process*" yang disebut sebagai *outcomes* atau keluaran jangka panjang. Keluaran jangka panjang ini merupakan bentuk dari hasil yang diharapkan dalam proses kolaborasi yang berjalan. Poin yang membedakan pendapat Ansell dan Gash (2007) dengan Emerson (2012) adalah komponen "*Facilitative Leadership*" yang mempengaruhi, memberdayakan, dan mengembangkan tahap proses dari "*Collaboration Process*". Penggambaran model ColGov oleh Ansell dan Gash (2007) diilustrasikan pada gambar berikut ini:

Gambar 2. Model Colgov Menurut Ansell dan Gash



Sumber: Ansell dan Gash, 2007

Model Colgov yang dikembangkan oleh Ansell dan Gash (2007) sebagaimana digambarkan tersebut menunjukkan bahwa kepemimpinan fasilitatif menjadi faktor yang mempengaruhi keberhasilan proses kolaboratif. Model tersebut juga menggambarkan proses kolaboratif sebagai unsur utama yang dipengaruhi oleh kepemimpinan dan kelembagaan dalam upaya pencapaian hasil yang diinginkan.

Lebih jauh Djohan (2023) menambahkan bahwa terdapat beberapa faktor kunci dalam menjalankan proses kolaboratif, yaitu, ***pertama,*** diperlukan kepemimpinan fasilitatif pemimpin pemda dalam hal ini kepala daerah. ***Kedua,*** penyediaan regulasi baik dalam bentuk peraturan daerah, dan peraturan kepala daerah. ***Ketiga,*** dukungan birokrasi dan Kerjasama antar pemerintahan (organisasi perangkat daerah, dan antara pemerintah daerah dengan pemerintah pusat). ***Keempat,*** adanya keterlibatan swasta dan masyarakat sebagai ko-kreator. ***Kelima,*** pengembangan sistem digitalisasi dalam pelayanan publik (*digital innovation in changing public service*), dan ***keenam,*** program yang dijalankan memiliki fleksibilitas (tidak kaku, lentur).

2.3. Kolaborasi Bidang Transportasi Publik

Kolaborasi transportasi yang menjadi fokus penelitian ini adalah pada transportasi darat yang mengalami degradasi dari tahun ke tahun. Hal menarik adalah adanya inisiatif dari komunitas lokal yang berperan aktif dalam menciptakan solusi kreatif untuk permasalahan transportasi mereka. Dengan melibatkan masyarakat secara langsung, terbentuklah solusi yang lebih sesuai dengan kebutuhan lokal dan mendukung pengembangan berkelanjutan di tingkat kota.

Tabel 5. Panjang Jalan Menurut Kecamatan Dan Kondisi Jalan Di Kota Palangka Raya (Km), 2020-2022

Kecamatan	Baik		Sedang		Rusak		Rusak Berat		Jumlah	
	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022
1. Pahandut	-	109.71	-	50.11	-	45.41	-	0.85	-	206.08
2. Sabangau	-	18.85	-	3.82	-	35.08	-	6.85	-	64.60
3. Jekan Raya	-	230.83	-	92.73	-	92.44	-	41.00	-	456.99
4. Bukit Batu	-	29.77	-	24.71	-	40.62	-	11.95	-	107.05
5. Rakumpit	-	7.80	-	16.57	-	8.40	-	44.35	-	77.12
Palangka Raya	385.69	532.85	175.17	169.25	234.09	190.89	116.88	18.84	911.83	911.83

Sumber : BPS Kota Palangka Raya

Terlebih bila ditelusuri lebih jauh, transportasi darat dan sungai di Kota Palangka Raya memiliki konektivitas yang sangat membantu warga dalam kehidupan sehari-hari. Dulunya sungai menjadi jalur transportasi warga Pahandut (warga asli/penduduk yang pertama kali menghuni Kota Palangka Raya) karena bagi warga Pahandut sungai adalah tulang punggung transportasi. Rumah-rumah penduduk mayoritas di pinggiran sungai. Sedangkan alat transportasi untuk membawa hasil pertanian, hasil hutan atau barang dagangan adalah kapal banding, kapal tiung, dan perahu dayung (Damiyanus dkk, 2019). Kultur warga yang berkembang saat ini tidak banyak yang dapat dinilai menjadi local wisdom. Karena peralihan pola kehidupan warga yang dahulu menggantung hidup ke sungai seperti berdirinya perkampungan-perkampungan Dayak di tepian sungai (Pusat Budaya Betang Kalteng (2003).

Menurut Silitonga & Riani (2017) di Kota Palangkaraya mengembangkan skenario pengembangan sistem angkutan umum yang berpotensi. Diharapkan, solusi yang diusulkan dapat menjadi alternatif untuk menghidupkan kembali minat masyarakat dalam menggunakan angkutan umum. Konsep ini mencerminkan pandangan para pakar transportasi yang menekankan pada integrasi efektif, pemanfaatan jalur khusus, dan penempatan terminal *interchange* strategis sebagai langkah vital dalam mencapai kesuksesan sistem angkutan umum yang berkelanjutan. Aplikasi yang mengemban keberhasilan dalam memajukan sistem angkutan

umum pada kota-kota berkembang saat ini adalah Mass Rapid Transit (MRT). Sebagaimana yang diungkapkan oleh Wright (2002), Kuritiba di Brazil muncul sebagai contoh terkemuka integrasi transportasi dan perencanaan kota, dengan memanfaatkan jalur busway sepanjang 65 km yang didukung oleh 340 angkutan pengumpan (feeder). Terminal interchange yang strategis ditempatkan memungkinkan penumpang memanfaatkan akses transportasi umum hingga mencapai 90%. Keberhasilan konsep serupa juga terlihat di Transmilenio, Bogota, di mana Bus Rapid Transit (BRT) telah melayani lebih dari 600.000 penumpang per hari sejak tahun 2001. Proyek ini terus berkembang, dan pada tahun 2015, diestimasi dapat menangani 5 juta penumpang setiap hari. Brazil juga menjadi pusat inspirasi dengan penggunaan BRT di Sao Paulo sejak tahun 2000. Keberhasilan MRT ini memberikan dorongan pada berbagai kota di seluruh dunia untuk mengadopsi konsep serupa. Beberapa di antaranya termasuk Kumming dan Hongkong di Cina, Taipei di Taiwan, Ottawa di Kanada, serta sebagian besar kota di Eropa. Di Indonesia, seperti di Jakarta, Padang, Banjarmasin, dan Yogyakarta, penggunaan Bus Rapid Transit juga sudah menjadi bagian dari sistem angkutan umum.

Sebagai contoh di Jakarta, misalnya cakupan aneka layanan transportasi publik dari 42% pada tahun 2017 meluas menjadi 87% pada tahun 2022, pengguna transportasi publik 144 juta pada tahun 2017 meningkat signifikan menjadi 288 juta pada tahun 2019. Sedangkan tingkat kemacetan yang semula tinggi yakni 58% pada tahun 2017 menurun menjadi 34% pada tahun 2021.

BAB III
PROBLEMATIKA DAN PEMBAHASAN

Diskusi kelompok terarah telah digelar pada Rabu, 11 Oktober 2023 di Hotel Swiss Bell, Palangka Raya mengundang Pj. Walikota Palangka Raya, Ketua DPRD Kota Palangka Raya, Plh. Sekretaris Daerah Kota Palangka Raya, Rektor Universitas Kota Palangka Raya, Rektor Institut Agama Islam Negeri Palangka Raya, Kepala Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Tengah, Executive General Manager PT Angkasa Pura II Kantor Cabang Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya, Asisten Pemerintahan dan Kesejahteraan Rakyat Setda Kota Palangka Raya, Staf Ahli Walikota Bidang Ekonomi, Keuangan dan Pembangunan Kota Palangka Raya, Kepala Dinas Perhubungan Kota Palangka Raya, Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Daerah, Penelitian dan Pengembangan Kota Palangka Raya, Kepala Bagian Pemerintahan Sekretariat Daerah Kota Palangka Raya, Kepala Bagian Perekonomian dan Sumber daya Alam Sekretariat Daerah Kota Palangka Raya, Camat Pahandut, Camat Jekan Raya, Camat Sebangau, Camat Bukit Batu, Camat Rakumpit, seluruh Kepala Bidang pada Dinas Perhubungan Kota Palangka Raya, Direksi PT Isen Mulang (Perseroda), Ketua Organda Palangka Raya (Hadi Suwandoyo), Pemerhati kebijakan Prof. Dr. Ibnu Elmi AS Pelu, S.H, M.H dan Dr. Mambang I. Tubil, S.H., M.AP, Kalangan LSM Transportasi, Komunitas Transportasi, Rektor UMP, Rektor UNKRIP, Dekan Fakultas Teknik UPR, Dekan Fisip UMP, Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis UPR, ketua STIE YBKP, Dekan Fisip UNKRIP, Dekan FT UNKRIP, dan Ketua Organda Provinsi Kalimantan Tengah (daftar kehadiran lihat Tabel 1), yang pada akhirnya mengungkapkan sejumlah permasalahan, diskusi, dan pembahasan yang menjadi kajian laporan ini.

Masalah transportasi Palangka Raya berbeda dari kota-kota umumnya di Indonesia. Persoalan kemacetan, polusi, konflik antar perusahaan transportasi dalam memperebutkan rute trayek dan sumber-sumber ekonomi, maupun persoalan rumitnya koordinasi antar penyedia layanan belum menjadi permasalahan krusial di Palangka Raya. Permasalahan transportasi Palangka Raya bukanlah soal kesadaran berlalu lintas pengemudi, petugas, penumpang dan masyarakat pengguna jalan yang

relatif rendah, maraknya aksi pencopetan dan pengamen, tidak tertibnya sopir yang mengetem menunggu penumpang di luar terminal dan di persimpangan jalan, atau pedagang kaki lima yang berjualan di pinggir jalan, serta rendahnya disiplin lalu lintas pengguna jalan telah ikut berkontribusi bagi terjadinya kemacetan. Namun demikian, seluruh peserta FGD sependapat bahwa seluruh persoalan tersebut akan mereka hadapi bila tidak diantisipasi semenjak dini.

Problem yang dihadapi Palangka Raya, lebih kepada persoalan menyusutnya jumlah dan kualitas kendaraan umum dari tahun ke tahun. Layaknya kota-kota lainnya, yang diminati orang-orang, maka tingginya mobilitas penduduk dan barang di Palangka Raya rupanya belum diimbangi dengan ketersediaan transportasi umum yang memadai, aman, dan nyaman. Ini pula yang membuat kendaraan pribadi baik, kendaraan roda empat maupun sepeda motor pertumbuhannya dari tahun ke tahun sangat pesat. Di tambah lagi, dengan kemudahan warga mendapatkan kredit kendaraan bermotor. Cukup bermodal Rp.500ribu, maka mereka sudah dapat membawa pulang sepeda motor. Bila punya uang Rp 5 juta, maka bisa pula pulang membawa sebuah mobil. Uang-uang tersebut sebagai pembayar uang muka dari kredit kendaraan pribadi.

3.1. Degradasi Jumlah dan Fungsi Transportasi Publik di Kota Palangka Raya

Palangka Raya, sebagai salah satu kota utama di Kalimantan dan ibu kota Provinsi Kalimantan Tengah, mengalami perkembangan pesat yang terlihat dari pertumbuhan jumlah penduduk. Menurut data Badan Pusat Statistik (BPS) Kota Palangka Raya tahun 2019, jumlah penduduk kota ini mencapai 291.667 jiwa. Angka ini terus meningkat setiap tahun seiring dengan perkembangan kota, dengan laju pertumbuhan penduduk sebesar 0,97% pada tahun 2019. Peningkatan jumlah penduduk secara langsung mempengaruhi kebutuhan akan infrastruktur transportasi. Pertumbuhan tahunan jumlah kendaraan pribadi, baik roda dua maupun roda empat, di Kota Palangka Raya cukup mencolok. Menurut data Dinas Perhubungan Kota Palangka Raya, jumlah kendaraan pribadi pada tahun 2015 sebanyak

116.624 unit, dan pada tahun 2019, jumlahnya meningkat mendekati tiga kali lipat menjadi 324.028 unit.

Saat ini, opsi transportasi umum di Kota Palangka Raya diwakili oleh mikrolet, sebuah moda yang menyediakan layanan angkutan dalam kota. Mikrolet mengoperasikan sistem rotasi harian dengan dua jenis rute yang berbeda, yakni rute tetap teratur dan rute bebas. Menurut data dari Dinas Perhubungan Kota Palangka Raya tahun 2015, terdapat 230 unit mikrolet yang kemudian mengalami penurunan menjadi 150 unit pada tahun 2019.

Ketua Organda Palangka Raya/ Mewakili Dinas Perhubungan dan juga jabat Kabid Sarana Prasarana Dinas Perhubungan Kota Palangka Raya, Hadi Suwandoyo, mengungkapkan:

> "Sangat ironis memang, di Kota Palangka Raya, ibu kota Kalimantan Tengah tidak memiliki angkutan kota yang memadai. Padahal dulu angkot ini sangat berkembang. 2006 ada 430 unit. Berjalan sesuai koridornya. Ada trayek yang jelas. Kami sekolah dulu juga naik angkot. Kini angkotnya lebih tua dari usia saya. Sekarang tahun 2023, yang aktif hanya kurang lebih 20 unit. Yang aktif ini juga lebih banyak yang jalannya mundur daripada jalannya maju. Artinya angkot ini tak layak berjalan."

Lebih jauh Hadi Suwandoyo menyebutkan bahwa berdasarkan PP 14/2017 tentang Angkutan Umum angkot harus berbadan hukum.

> "Tak bisa punya pribadi. Ini lebih parah lagi karena bersaing dengan angkutan online yang tidak ada kantornya, ada tapi tak bisa terdeteksi. Ini jadi masalah pula, mereka tak ada yang jaminan apapun, bagaimana dengan warga yang celaka atau pengemudi yang celaka, asusransi jasa raharja tak bisa mengganti kerugian. Angkutan online ini mungkin sekitar ribuan. Selain itu, dengan beroperasinya grab, maxim, dan gojek itu, Palangka Raya tak dapat apa-apa. Pajak retribusinya tak ada untuk Pemda. Sementara fasilitas transportasi mereka yang gunakan. Ekonomi kerakyatan makin terpuruk, contohnya supir dan kenek angkot tadi, padahal merekalah sebenarnya pejuang ekonomi sejati. Kita bicara ke depan, bagaimana kalau sepuluh tahun lagi ini dibiarkan, pasti transportasi makin ruwet."

Temuan dari penelitian Silitonga (2019) mencatat load factor mikrolet yang sangat rendah, hanya sekitar 26,4%, hal ini memberikan gambaran bahwa optimalisasi penggunaan angkutan umum ini masih perlu ditingkatkan. Jumlah penumpang per rit sekitar 7,32 penumpang,

menunjukkan bahwa kendaraan ini belum sepenuhnya mampu menarik perhatian penumpang. Di samping mikrolet, ojek online juga menjadi moda transportasi yang hadir sejak tahun 2018 di Kota Palangka Raya.

3.2. Lemahnya Komitmen Kolaborasi Para Aktor

Menurut pakar transportasi, kolaborasi antara berbagai pihak menjadi kunci untuk mengoptimalkan mobilitas di kota ini. Organda dan Bus Damri dapat menjadi mitra strategis dalam merancang solusi transportasi yang lebih terintegrasi. Dengan memanfaatkan kehadiran mereka, terutama pada jam-jam padat seperti pagi saat para pegawai bergerak menuju kantor, serta jam pulang kerja dan pulang sekolah yang cukup ramai, Pemko Palangka Raya dapat merancang perencanaan program layanan yang lebih responsif terhadap kebutuhan masyarakat.

Persoalan komitmen pra aktor untuk berkolaborasi dan merancang langkah antisipatif disuarakan Dr. Mambang Tubil yang juga selaku Dewan Adat dan Pemerhati Kebijakan Publik Kota Palangka Raya:

> "Transportasi publik, pelayanan yang jadi kewajiban pemerintah. Apalagi di tingkat kota. Harus masuk ke RPJMD, RPJPD dan menjadi fokus dalam visi misi kepala daerah ke depan.

Menurut Mambang, seluruh pembahasan tidak akan direalisasikan bila pemerintah tidak memasukkannya dalam perencanaan agenda perbaikan bidang transporatsi ke dalam program kegiatan yang berkesinambungan. Mambang Tubil juga mengatakan kebijakan ke depan adalah bagaimana caranya karena daerah yang banyak keterbatasan, sehingga perlu juga dana pusat. Anggaran dari pusat akan dukung daerah dan kolaborasi ini jadi daya tarik juga untuk membuka akses ke pariwisata.

Senada dengan hal itu, Prof Irawan, Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Palangka Raya, mengatakan persetujuannya bahwa kolaborasi yang berangkat dari komitmen aktor. Seluruh stakeholder berkomitmen yang kuat untuk atasi persoalan transportasi. Sekarang transportasi publik makin turun kualitas dan kapasitasnya karena tidak ada keseriusan dalam mencari jalan keluar sehinga warga lebih pilih gunakan angkutan pribadi.

> “Di Palangka Raya ada situasi yang berbeda. Kalau anak sekolah pulang, maka di kantor-kantor pegawainya kosong karena mereka pergi pulang sebentar untuk jemput anak. Kalau pagi, ibu-ibu pakai daster antar anak sekolah pakai motor. Bila aktor transportasi berkomitmen, memberikan kepercayaan pada warga, meyakinkan masyarakat bahwa transportasi publik memadai dan memberi keamanan dan kenyamanan, maka warga pasti menggunakannya.”

Lemahnya komitmen aktor tidak berhenti pada perencanaan, namun juga saat mengimplementasikan yakni dengan memastikan operasional transportasi berjalan sebagaimana sistem yang telah dibangun, serta melakukan pengawasan dan evaluasi terhadap persoalan di lapangan dan serius dalam penegakan aturan.

Contoh yang mengemuka saat FGD adalah maraknya travel liar yang diduga akibat ketiadaan komitmen dalam pengawasan dan memberian sanksi. Hal ini dikeluhkan oleh Ketua Organda Provinsi Kalimantan Tengah (Ketua Harian), Ari Hartanto:

> “Kami berperang dengan travel liar, baik yang berada di bawah perusahaan maupun tidak punya perusahaan. Mereka melayani dari pintu ke pintu. Orang yang ke luar dari pintu rumah dijemput, kemudian diantar lagi sampai depan pintu rumahnya. Kami melawannya dengan menurunkan tiket yang lebih murah. Tapi tetap saja kalah. Contoh travel ilegal, dari Palangka Raya ke Banjarmasin, itu harga tiketnya 165 ribu, mereka sediakan mobil travel Innova. Kami yang travel resmi, dari Otobis, dengan rute yang sama memberikan harga tiket 120 ribu, dengan bus yang terbaru. Tapi masyarakat lebih pilih tiket yang mahal, yang 165 ribu karena mereka dilayani dari pintu ke pintu. Kalau mereka pilih bus, maka hanya turun di terminal, kemudian sambung lagi kendaraan lain agar sampai ke lokasi tujuan. Tapi dengan travel liar, mereka diantarkan sampai tujuannya.”

Menurut Ari Hartanto, bila semua sepakat ingin berkolaborasi membenahi transportasi umum, maka jangan tanggung-tanggung. Pelayanan harus bisa mendekatkan warga dengan pintu-pintu rumah mereka. Tapi kalau kualitas kendaraan umum buruk, mobil karatan dan sering mogok, maka pasti masyarakat akan meninggalkannya. Perwakilan dari pengusaha transportasi ingin Pemko Palangka Raya serius untuk sediakan anggaran yang lebih besar untuk pembangunan dan pengembangan transportasi publik.

> "Bus AKDP (Antar Kota Dalam Provinsi) dari terminal ke terminal, tapi rental liar itu dari pintu ke pintu. Kalau ingin masyarakat umum menggunakan angkutan publik, mestinya mereka dimudahkan dengan adanya angkutan umum kecil sebagai feeder hingga mereka sampai ke rumah-rumah mereka, tidak berhenti di terminal saja. Nah, angkot itu harus dibenahi, dibuat nyaman dan tepat waktu. Jadi tidak saja di jalan protokol saja, tapi harus ada feeder. Ini harus menjadi kegiatan prioritas, harus ada manajemen sistem yang luar biasa, yang menghitung berbagai aspek pembiayaan."

Hadi Suwandoyo, yang hadir selaku Ketua Organda Palangka Raya/ Mewakili Dinas Perhubungan dan juga sebagai Kabid Sarana Prasarana Dinas Perhubungan Kota Palangka Raya, menyebutkan:

> "Regulasi harus diatur dan berpihak pada perusahan transportasi resmi. Angkutan kota Palangka Raya semestinya sudah bisa seperti Banjarmasin yang memiliki moda transportasi Trans Banjarmasin. Bahkan mereka sudah mengkoneksikan moda transportasi sungai dan darat."

Perwakilan dari pengusaha transportasi sepakat ingin Pemko Palangka Raya serius untuk sediakan anggaran yang lebih besar untuk pembangunan dan pengembangan transportasi publik dan lebih tegas terhadap pelanggar tak berizin di bidang transportasi publik Kota Palangka Raya.

3.3. Pemilihan dan Pengembangan Moda Transportasi Belum Berbasis Kebutuhan Warga

Pentingnya pemilihan moda transportasi dalam perencanaan dan kebijakan transportasi dapat dilihat dari perspektif efisiensi pergerakan di wilayah perkotaan. Sebagaimana dikemukakan oleh Tamin (2000), pemilihan moda transportasi melibatkan faktor efisiensi pergerakan, penggunaan ruang kota untuk prasarana transportasi, dan berbagai opsi transportasi yang tersedia bagi penduduk. Setiap individu memiliki kebutuhan perjalanan yang berbeda, seperti pergi bekerja, anak-anak pergi ke sekolah, dan lain sebagainya. Keputusan masyarakat dalam memilih moda transportasi tidak hanya dipengaruhi oleh kebutuhan praktis, tetapi juga oleh variasi waktu perjalanan dan kecenderungan mobilitas untuk menikmati kegiatan perjalanan itu sendiri.

Terkait pengembangan sistem angkutan umum di Kota Palangka Raya telah dilakukan penelitian kuantitatif dengan hasil 45% responden memilih skenario transportasi publik melalui BRT (Bus Rapit Transit). Kemudian sebesar 23% mengharapkan pembenahan pada angkot (mikrolet), pembangunan sistem kereta api listrik (KRL) sejumlah 20% dan yang menginginkan commuter tram sebesar 12%. Adapun data tersebut dapat dicermati pada tabel di bawah ini.

Tabel 6. Rekapitulasi Hasil Pilihan Skenario Pengembangan Sistem Angkutan

ALTERNATIF SKENARIO	PILIHAN RESPONDEN	PERSENTASE
Angkot (Mikrolet)	62	23
BRT (Bus)	120	45
Commuter (Tram)	32	12
LRT/KRL	54	20
TOTAL	268	100

Sumber: Silitonga & Riani (2017)

Sehingga, salah satu inovasi yang dapat dirintis adalah pengembangan sistem angkutan umum dengan memperkenalkan moda baru melalui konsep Bus Rapid Transit (BRT), yang dilengkapi dengan feeder sebagai pendukungnya. Keberhasilan implementasi BRT ini sangat terkait dengan kemampuan finansial kota untuk mewujudkannya, sehingga menjadi prioritas utama dalam pertimbangan.

Ketua Organda Palangka Raya/ Mewakili Dinas Perhubungan dan juga sebagai Kabid Sarana Prasarana Dinas Perhubungan Kota Palangka Raya, Hadi Suwandoyo, menyebutkan bahwa seandainya angkot di Palangka Raya tetap kita manfaatkan sebagai drivernya maka kita perlu 76 bus dengan biaya operasional 9 milyar per tahun.

> "Kami memimpikan itu, ada kajian tapi uangnya tak ada. Kami ke Surabaya, gandeng para akademisi untuk hitung kebutuhan dan apa yang dilakukan jangka pendek dan panjang. Jadi kebijakan berbasis riset. Kami studi ke Kalsel, mereka dapaat 40 unit bus dari pusat dan dapat pula subsidi. Mengapa kita tidak dapat? Apa masalah kami?"

Revitalisasi angkutan umum di Kota Palangka Raya bukanlah usaha yang terpisah dari partisipasi dan dukungan semua pihak, terutama

masyarakat setempat. Kunci keberhasilan proyek ini, seperti yang ditegaskan oleh para pakar transportasi, terletak pada sejauh mana keinginan dan kebutuhan masyarakat terakomodasi dalam perencanaan sistem angkutan umum yang baru. Masyarakat Palangka Raya, yang semakin memperlihatkan ketertarikan terhadap sistem transportasi yang modern dan efisien, melihat penawaran menarik dari skenario penerapan BRT dengan feeder sebagai solusi potensial.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa pilihan untuk mengoptimalkan sistem angkutan umum yang lama kurang mendapat perhatian, sementara masyarakat memiliki preferensi untuk adopsi sistem baru yang lebih menarik. Oleh karena itu, penting bagi pemerintah daerah untuk mempertimbangkan secara serius penerapan BRT sebagai solusi angkutan baru di Kota Palangka Raya. Para peneliti di masa depan juga diharapkan dapat aktif terlibat dalam perencanaan operasional BRT, mengintegrasikan pemahaman akan dinamika lokal dan kebutuhan mobilitas masyarakat dalam penyelenggaraan layanan transportasi yang efektif dan berkelanjutan.

3.4. Serbuan Transportasi Online

Sementara itu, fenomena transportasi online juga menjadi bagian tak terpisahkan dari dinamika kota modern. Para pakar mengingatkan bahwa kendaraan berbasis aplikasi ini membawa dampak besar pada pola perjalanan masyarakat. Oleh karena itu, penting bagi kita untuk tidak hanya melarang, tetapi mencari cara untuk mengintegrasikan layanan ini ke dalam kerangka transportasi yang lebih luas.

Transportasi online lahir sebagai solusi yang murah, efisien, dan memenuhi kebutuhan akan mobilitas yang cepat. Popularitas transportasi online di perkotaan dan sekitarnya terus meningkat, mendorong semakin banyaknya pengguna yang memanfaatkan layanan ini. Meski demikian, penting untuk diakui bahwa transportasi online sementara menjadi solusi yang efektif bukanlah jalan keluar jangka panjang terhadap masalah kemacetan dan kepadatan lalu lintas. Dibutuhkan solusi terpadu yang mencakup integrasi transportasi umum untuk mengatasi permasalahan yang lebih luas dalam mobilitas perkotaan.

Lonjakan penggunaan layanan transportasi online di Kota Palangka Raya diatributkan pada ketidakpuasan terhadap pelayanan transportasi umum yang kurang memadai dan kekurangan fasilitas transportasi massal. Para penumpang merasa kecewa karena tidak ada jadwal yang pasti, kurangnya kenyamanan dan rasa aman selama menggunakan kendaraan umum, serta ketidakpraktisan titik pemberhentian yang sering jauh dari tujuan akhir, memaksa penumpang untuk melanjutkan perjalanan dengan berjalan kaki atau mencari alternatif transportasi.

Ketidaknyamanan dan pengalaman negatif saat menggunakan mikrolet menjadi faktor utama yang mendorong masyarakat beralih ke layanan transportasi online. Kelebihan dari layanan ini termasuk kepastian waktu antar-jemput yang lebih diandalkan dibandingkan dengan transportasi umum tradisional seperti oplet atau angkot. Fenomena ini mencerminkan dampak langsung dari kesenjangan antara harapan dan kenyataan dalam penggunaan transportasi umum, yang menjadi titik fokus bagi para peneliti transportasi dalam merancang solusi yang lebih efektif dan menarik bagi masyarakat lokal.

Persoalan tak berhenti di sana, maraknya transportasi online juga dituding sebagai pemicu turunnya selera warga menaiki kendaraan umum. Transportasi online semakin memperpuruk transportasi publik. Kendaraan online diminati warga karena sangat dirasakan manfaatnya yang menjawab kebutuhan kekinian, di mana mobilitas penduduk yang menginginkan transportasi yang cepat, mudah, murah, dan tidak menghabiskan waktu untuk menunggu. Ditambah lagi, pelayanan kendaraan online yang dinilai lebih terasa nyaman dibandingkan kendaraan umum yang kian reyot.

Seluruh peserta FGD sependapat, bahwa transportasi online seperti Gojek, Gocar, Maxim tengah menyerbu Kota Palangka Raya jelas bukan merupakan solusi jangka panjang dalam menjawab problem transportasi publik di Palangka Raya. Ojek online sudah merajalela dan membuat ojek pangkalan surut menghilang. Peserta FGD mengkhawatirkan transportasi online akan menjadi ancaman bila tidak diantisipasi sejak dini. Perlu adanya solusi terpadu mengenai transportasi umum terintegrasi. Maraknya penggunaan transportasi berbasis sistem aplikasi online oleh warga justru

dikhawatirkan suatu hari nanti akan menjadi biang keladi timbulnya kemacetan. Arus kendaraan akan semakin tinggi, dan kondisi kini di mana telah ditemukan pola parkir yang tidak teratur atau sembarangan. Di samping itu, masuknya transportasi berbasis sistem aplikasi online juga menjadi pemicu salah satu faktor penyumbang polusi udara.

Damayanti (2017) menjelaskan bahwa peningkatan tuntutan mobilitas masyarakat menjadi salah satu pemicu utama perkembangan transportasi online. Masyarakat kini membutuhkan sarana transportasi yang tidak hanya memberikan pergerakan cepat, namun juga mampu menjangkau tempat-tempat terpencil dengan efisiensi, meskipun jaraknya cukup jauh. Lebih lanjut, Damayanti (2017) juga menyoroti inovasi terbaru dalam bentuk transportasi berbasis aplikasi online yang didukung oleh teknologi komunikasi melalui smartphone. Ini mencakup gabungan layanan transportasi ojek dengan teknologi komunikasi modern, membawa konsep baru dalam memberikan aksesibilitas dan efisiensi bagi pengguna. Penemuan ini menjadi sebuah lompatan signifikan dalam evolusi transportasi perkotaan.

Transportasi online muncul sebagai solusi yang murah, efisien, dan memenuhi kebutuhan akan mobilitas yang cepat. Popularitas transportasi online di perkotaan dan sekitarnya terus meningkat, mendorong semakin banyaknya pengguna yang memanfaatkan layanan ini. Meski demikian, penting untuk diakui bahwa transportasi online, sementara menjadi solusi yang efektif, bukanlah jalan keluar jangka panjang terhadap masalah kemacetan dan kepadatan lalu lintas. Oleh karena itu, dibutuhkan solusi terpadu yang mencakup integrasi transportasi umum untuk mengatasi permasalahan yang lebih luas dalam mobilitas perkotaan.

3.5. Perubahan Kultur/Mindset Warga (Pilih Kredit Mudah dan Murah Kendaraan Bermotor Dari Pada Angkutan Umum)

Problem lainnya, yang banyak diungkapkan peserta dalam FGD adalah perubahan *lifestyle* dan *mindset* yang menganggap bahwa orang yang naik kendaraan umum adalah orang miskin, sedangkan orang kaya adalah yang memiliki dan mengendarai kendaraan pribadi. Perilaku ini tak disia-siakan

kreditur untuk menyediakan jasa pinjaman uang atau pemberian kredit lunak. Alhasil warga kota berbondong-bondong memilih dan memiliki berbagai ragam merek kendaraan.

Hal tersebut terutama diutarakan oleh Dekan Fakultas Teknik Universitas Palangka Raya sekaligus Pemerhati Transportasi, Sutan Silitonga:

> "Hasil riset kami dan kami pelajari, bila ingin menghidupkan transportasi lokal, harus mengubah lifesyle. Mengapa statistik penggunaan transportasi di Kota Palangka Raya semakin menghilang, ini sudah kami prediksi sepuluh tahun lalu. Karena fungsinya sudah kalah dengan mindset personel warga kota yang telah berubah."

Menurut Sutan Silitonga, bila kita ingin bangun transportasi yang efektif adalah peran semua pihak. Anggaran juga diarahkan untuk kampanye penggunaan transportasi publik. Jangan sampai ada asumsi bahwa naik angkot itu akan menurunkan status sosial yang bersangkutan.

> "Sekarang yang terjadi adalah, orang naik angkot itu orang yang tak mampu beli motor. Dia orang miskin. Naik angkot jadi memalukan. Mindset ini berbeda dengan orang di Jakarta, yang menggunakan transportasi umum karena merasa nyaman, menghindari capek, agar tidak kena polusi, atau biar tidak kena macet. Naik transportasi umum di jakarta, secara rasional menjadi lebih baik ditimbang naik kendaraan pribadi. Sedangkan di Palangka Raya, selain faktor gengsi tadi, memang secara hitung-hitungan, baik dari segi waktu, efektifitas, bahkan uang sekalipun lebih menguntungkan naik kendaraan pribadi atau transportasi online. Sehingga membudayakan dan mempromosikan transportasi umum di Palangka Raya menjadi perjuangan yang cukup menantang.

Persoalan juga terjadi tatkala warga memiliki kendaraan bermotor melalui mekanisme kredit yang terlampau mudah dan murah. Cukup bermodal Rp 500 ribu, maka sudah dapat membawa pulang sepeda motor. Bila punya uang Rp 5 juta, maka bisa pula pulang membawa sebuah mobil. Uang-uang tersebut sebagai pembayar uang muka dari kredit kendaraan pribadi. Alhasil, dalam satu keluarga bisa memiliki dua sampai tiga motor.

Kepemilikan kendaraan secara kredit dikhawatirkan akan menjadi puncak gunung es di masa mendatang. Pertumbuhan jalan yang tidak seimbang dengan pertumbuhan warga penduduk dan jumlah kendaraan tentu akan mengundang kesemrawutan lalu lintas suatu saat nanti.

Diperlukan regulasi agar pemberian kredit tidak semata-mata karena pemenuhan uang DP, akan tetapi juga diperlukan sebagai bentuk kontrol dan langkah antisipatif dari pemerintah.

Adapun penggunaan kendaraan bermotor di Kota Palangka Raya menurut jenis dan fungsinya dari tahun 2020 hingga 2022 dapat dicermati pada tabel di bawah ini.

Tabel 7. Jumlah Kendaraan Bermotor Kota Palangka Raya Menurut Jenis dan Fungsinya 2020-2022

Jenis Kendaraan Bermotor	Jumlah Kendaraan Bermotor Kota Palangka Raya Menurut Jenis dan Fungsinya		
	2020	2021	2022
Mobil Sedan	1 788	1 788	1 784
Mobil Jeep	4 523	4 523	4 692
Mini Bus	33 220	33 220	34 978
Microbus	331	331	337
Bus	22	22	22
Mobil Bak Terbuka	11 336	11 336	11 836
Truk Ringan	987	987	1 010
Truk	3 977	3 977	4 242
Sepeda Motor	288 543	288 543	300 526
Sepeda Motor R3	783	783	930
Palangka Raya	345 510	345 510	360 347

Sumber: BPS Kota Palangka Raya

Dari Tabel 7 di atas jenis kendaraan bermotor paling banyak adalah sepeda motor yakni pada tahun 2022 telah mencapai angka 300.526 unit sepeda motor, disusul dengan mini bus sebanyak 34.978 unit dan mobil bak terbuka 11.836 unit. Total kendaraan bermotor yang ada di Kota Palangka Raya pada 2022 adalah 360.347 unit. Bila dibandingkan total jumlah penduduk Kota Palangka Raya yakni 305.907 orang (lihat tabel 3), maka "dapat disimpulkan" seluruh penduduk telah memiliki kendaraan bermotor, bahkan masih ada 54.440 orang yang memiliki dua kendaraan bermotor. Data statistik di atas, sejalan dengan penyampaian sejumlah peserta FGD yang menyebutkan setiap rumah di Kota Palangka Raya memiliki dua sampai tiga kendaraan bermotor lantaran mudahnya mendapatkan kredit.

Dewan Adat dan Pemerhati Kebijakan Publik Kota Palangka Raya, Dr. Mambang Tubil menyebutkan bahwa saat ini anak-anak bergantung pada

orang tua untuk mengantar mereka ke sekolah. Hal ini juga karena minimnya transportasi publik di Kota Palangka Raya yang aman dan nyaman untuk anak-anak berangkat sekolah. Ketika mereka sudah dewasa dan layak mengendarai motor atau mobil, maka orang tuanya pun membelikan mereka kendaraan roda dua atau empat untuk memudahkan mereka berangkat ke SMA dan pergi kuliah. Bahkan untuk masyarakat yang kurang mampu pun dapat membeli motor dengan cara kredit. Mereka memaksakan diri untuk kredit, terpaksa dilakukan karena memang anak-anaknya butuh motor. Padahal kemampuan mereka terbatas. Bila transportasi publik memadai, maka hal ini sangat membantu, tidak ada lagi antrian kendaraan mengantar jemput anak-anak ke sekolah. Angka kecelakaan juga akan diminimalisir. Tidak ada lagi kredit menunggak dan mencekik rakyat.

Ketua Organda Palangka Raya/ Mewakili Dinas Perhubungan dan juga sebagai Kabid Sarana Prasarana Dinas Perhubungan Kota Palangka Raya, Hadi Suwandoyo menyatakan bahwa perlunya subsidi agar masyarakat berminat menaiki transportasi publik:

> “Masyarakat pengguna transportasi itu disubsidi, seperti di Kalsel. Agar mereka bergairah kembali dan membiasakan diri menggunakan kendaraan umum.”

Pengalihan budaya mengoleksi dan mengendarai kendaraan pribadi harus juga beriringan dengan perbaikan dan penyesuaian moda transportasi berbasis kebutuhan warga. Dagun et. al dalam Rifusua (2010) menyebutkan bahwa transportasi publik yang baik harus memenuhi tiga kriteria dasar yaitu: aman, nyaman, cepat, dan tepat. Kenyaman bisa ada fasilitas berpendingin udara, tertutup dari asap polusi, tidak berbau. Aman artinya tidak rawan kecelakaan, minim peluang terjadinya aksi kriminalitas. Kemudian cepat dalam artian tidak menghabiskan banyak waktu selama di perjalanan. Dan ketepatan, dalam arti tidak harus menunggu lama dan sesuai jadwal yang ditentukan. Faktor lain yang menjadi pertimbangan yang dapat kami tambahkan adalah soal murah. Artinya transportasi menaruh biaya tarif yang terjangkau bagi masyarakat karena akan dipergunakan dalam keseharian mereka.

3.6. Buruknya Layanan dan Sistem Transportasi Publik

Layanan transportasi publik di Kota Palangka Raya yang buruk ditengarai peserta FGD sebagai salah satu faktor masyarakat lebih memilih mengendarai kendaraan pribadi, memakai angkutan online, dan menggunakan travel liar. Buruknya halte pemberhentian dan ketidaknyamanan di dalam angkot menjadi unsur warga meninggalkan transportasi umum.

Menurut Dekan FEB UPR, Prof Irawan, ruas-ruas jalan yang belum terkoneksi juga menjadi tantangan. Padahal, dengan terbukanya jaringan ke pusat-pusat ekonomi akan memudahkan dan menarik minat warga menggunakan angkutan umum. Prof Irawan menyarankan agar transportasi Kota Palangka Raya harus menjadi kegiatan ekonomi yang menghasilkan pendapatan bagi daerah sehingga memancing banyak pelaku ekonomi seperti perusahaan berminat untuk mengembangkan transportasi sebagai bisnis yang menguntungkan di Kota Palangka Raya.

Camat Jekan Raya, Untung menyebutkan pengalamannya bahwa sedari sekolah dulu angkot tidak pernah berubah atau melakukan perbaikan. Artinya, kondisi saat ini menjadi lebih buruk.

> "1997-1998, transportasi angkot itu bagus, ada musik dan lampunya. Kami para pelajar antri tepi jalan, naik angkot, Rp 200,-, penumpang umum Rp 400,-. Kami pelajar dicuekin kalau ada penumpang umum yang juga berdiri tak jauh dari kami. Sekarang para pelajar malah cuek ke supir angkot karena sudah punya kendaraan pribadi masing-masing. Kalau mau bersaing, kita harus berubah. Kalau pakai cara konvensional, kita jelas kalah. Dengan jumlah penduduk yang belum terlalu banyak, maka transporatasi umum dinilai tak dibutuhkan. Kita juga diserbu berbagai merek motor, dengan uang Rp 500 ribu, sudah bisa jadi DP motor, bawa uang Rp 5 juta, sudah bisa jadi DP mobil"

Hal serupa juga diakui Sutan Silitonga:

> "Kita melihat ke belakang, 10-20 tahun lalu angkot masih ramai. Sekarang malah menurun. Orang banyak beli motor. Angkot jadi tak laku. Angkot dari dulu ya begitu begitu saja. Tak ada perubahan. Mestinya angkotnya ada pembaruan. Untuk tarik minat warga menggunakannya."

Sistem transportasi yang buruk juga mencakup sarana dan prasarana yang pendukung transportasi publik. Secara komprehensif, dapat diuraikan dalam kolaborasi antar aktor sehingga pembagian peran menjadi lebih efektif.

3.7. Potensi Kolaborasi Aktor Bidang Transportasi

Kolaborasi jaringan aktor di Kota Palangka Raya di bidang transportasi belum terbentuk dan terjalin dengan baik. Pihak swasta atau pengusaha bus, masih merasa belum difasilitasi dan diprioritaskan ketika menghadapi "perang" dengan travel liar maupun transportasi daring. Mereka merasa berkontribusi terhadap pajak dan retribusi hingga menambah pemasukan daerah, sementara perusahan travel liar dan kendaraan online tidak dikenai sanksi atau tindakan apapun. Hal ini menimbulkan rasa putus asa dan apatis pada pengusaha transportasi resmi di mana salah satunya yakni dengan tidak meremajakan angkutan umum atau memperbaiki layanannya. Dari 86 unit angkutan kota (angkot) yang tercatat dan beroperasi tidak ada satu pun yang mengantongi izin trayek.

Gambar 3. Mikrolet Atau Angkot Palangka Raya

Sumber: InfoPublik - Dinas Perhubungan Palangka Raya Inspeksi Keselamatan Angkot

Adapun potensi terbangunnya kolaborasi tiap-tiap pihak dengan peran dan tugasnya bidang transportasi publik di Kota Palangka Raya, dapat dirumuskan sebagaimana tabel berikut ini:

Tabel 8. Peran Hubungan Para Pihak dalam Kolaborasi Transportasi Palangka Raya

NO.	STAKEHOLDERS	PERAN	HUBUNGAN DENGAN PIHAK LAINNYA
1.	Wali Kota Palangka Raya	Merumuskan dan menjalankan komitmen membangun dan mengkolaborasikan pengembangan tata transortasi publik yang menjawab kebutuhan warga Kota Palangka Raya	• Pemerintah Pusat • Pemerintah Provinsi Kalteng • DPRD Kota Palangka Raya • Pelaku usaha, ekonomi terkait transportasi publik • Masyarakat
2.	Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Tengah	1. Berada dalam lingkup Pemprov Kalimantan Tengah bertanggung jawab di bawah Gubernur. 2. Mengembangkan sistem transportasi darat, dan sungai, di Kalimantan Tengah. 3. Menetapkan dan pengawasan trayek transportasi publik lintas kota dan kabupaten se-Kalimantan Tengah	• Seluruh Kota/Kabupaten di Provinsi Kalimantan Tengah • Pemprov Sekitar Kalimantan Tengah • Pemerintah Pusat • Organda Prov Kalteng
3.	Dinas Perhubungan Kota Palangka Raya	1. Berada dalam lingkup Pemko Palangka Raya. 2. Mengembangkan sistem transportasi darat dan sungai di Palangka Raya. 3. Menetapkan dan pengawasan trayek transportasi publik.	• Seluruh pihak terkait menyangkut penyelenggaraan urusan perhubungan di tingkat Kota Palangka Raya • Dishub Provinsi Kalteng • Kecamatan/Kelurahan di Palangka Raya • Kapolres Kota Palangka Raya • Dinas PU • Tokoh Masyarakat/Adat/ Akademisi.
4.	PT Isen Mulan (Perseroda)	BUMD Kota Palangka Raya yang berperan dalam pengembangan usaha ekonomi dan pembangunan Kota Palangka Raya	• Pemko Palangka Raya • Pelaku/ Aktor Ekonomi dalam dan luar Kota Palangka Raya
5.	Bappeda Kota Palangka Raya	Perangkat Daerah yang berperan sebagai penyusun perencanaan pengembangan dan pembangunan sarana dan prasarana transportasi publik di Kota Palangka Raya	• Pemerintah pusat/ Provinsi Kalteng • Kecamatan dan kelurahan • Pelaku/ Aktor Ekonomi dalam dan luar Kota Palangka Raya • Akademisi

NO.	STAKEHOLDERS	PERAN	HUBUNGAN DENGAN PIHAK LAINNYA
6.	Bagian Pemerintahan/Kerja sama	Breperan dalem merumuskan model kerjasama antar pemerintah maupun badan usaha dan masyarakat guna berkolaborasi dalam mendukung komitmen transformasi pembangunan sistem transportasi terpadu di Kota Pangka Raya	• Dinas Perhubungan Kota Palangka Raya • Bappeda Kota Palangka Raya • Peneliti/Akademisi • Para Pelaku/Penggiat Transportasi • Kecamatan/kelurahan
7.	Kecamatan/ Kelurahan	Berperan dalam sosialisasi dan menangkap persoalan/aspirasi kebutuhan warga terkait pengembangan transportasi publik	• Tokoh adat/agama • Tokoh masmasyarakat • Para pelaku usaha dan ekonomi.
8.	Organda Provinsi/Kota Palangka Raya	Berperan dalam membangun komunikasi dan memberikan masukan terkait perbaikan dan pengembangan sistem transportasi terpadu yang sesuai dengan kebutuhan masyarakat, menggerakkan gairah pelaku usaha transportasi.	• Dinas Perhubungan Kota Palangka Raya • Pelaku usaha dan ekonomi di bidang Transportasi Publik

Sumber: Hasil Riset i-OTDA 2023

Selain *stakeholders* di atas yang telah berperan dalam penguatan dan pengembangan sistem transportasi publik di Kota Palangka Raya, maka untuk menghadapi tantangan dan mengatasi persoalan angkutan umum, Pemerintah Kota Palangka Raya dapat juga mendorong terbentuknya sejumlah *stakeholder* BUMD yang memiliki peran, seperti:

1. Badan Pengelola Transportasi Palangka Raya, yang akan berperan dalam membuka sekat penataan transportasi, berkoordinasi dan sinkronisasi dalam penyusunan rencana kerja dengan Pemko Palangka Raya dalam rangka peningkatan pelayanan transportasi terintegrasi, melakukan fasilitasi teknis, pembiayaan, dan atau manajemen dalam menyediakan pelayanan angkutan umum perkotaan, melakukan fasilitasi teknis, pembiayaan, dan atau manajemen dalam mengembangkan dan meningkatkan sarana dan prasarana penunjang penyediaan pelayanan

angkutan umum perkotaan, memberikan rekomendasi penataan ruang yang berorientasi angkutan umum massal.

2. Dewan Transportasi Kota Palangka Raya (lembaga independen), yang akan berperan dalam menerima dan memproses pengaduan warga dan pihak lainnya terkait masalah transportasi di Kota Palangka Raya.
3. Badan Pembangunan Sarana dan Prasarana Transportasi Palangka Raya, yang akan berperan dalam pengusahaan dan pembangunan prasarana dan sarana, pengoperasian dan perawatan, serta pengembangan Mass Rapid Transit (MRT).
4. Badan Pengembangan Jaringan Transportasi Palangka Raya, yang akan berperan dalam merencanakan, menentukan, membuka, hingga mengevaluasi jaringan trayek dan rute transportasi publik serta kawasan berorientasi transit (*transit oriented development*/TOD) agar bernilai tambah, menjangkau dan menghubungkan pusat pertumbuhan dengan warga penduduk.
5. Badan Inovasi dan Teknologi Transportasi Palangka Raya, yang berperan dalam penciptaan terobosan digital dan pengintegrasian inovasi teknologi sistem pembayaran dan informasi transportasi publik di Kota Palangka Raya.

Bagaimana pun, upaya kolaborasi bidang transportasi di Palangka Raya hendaknya dapat dibangun dengan mendorong tumbuhnya berbagai perusahaan armada transportasi umum sehingga mampu memenuhi kebutuhan mobilisasi masyarakat di Kota Palangka Raya dan sekitarnya.

Apabila Pemerintah Kota Palangka Raya akan berinvestasi dalam pengadaan moda transportasi, maka rencana tersebut harus dapat pula mengantisipasi potensi timbulnya dampak negatif seperti kemungkinan matinya usaha-usaha kecil dan menengah yang juga ikut menyediakan jasa layanan transportasi berbasis jalan raya.

Kolaborasi di bidang transportasi yang belum terbangun juga mengakibatkan efektivitas kolaborasi belum dapat dicermati. Mobilitas penumpang dan barang di Palangka Raya dalam memanfaatkan ketersediaan

transportasi umum yang aman dan nyaman diakui para peserta FGD tidak begitu tinggi bahkan cenderung menurun.

Pemerintah Kota melalui Dinas Perhubungan bersama PT Isen Mulang selaku BUMD, dapat mengawali penyediaan kebutuhan transportasi umum yang aman dan nyaman serta selanjutnya mempromosikan pengalihan penggunaan kendaraan pribadi menjadi menggunakan transportasi umum. Hal ini, akan mengantisipasi tidak terjadinya kemacetan, serta mengurangi pertumbuhan kendaraan bermotor pribadi yang lebih tinggi dari pertumbuhan panjang jalan. Langkah-langkah strategis tersebut, hendaknya dapat dituangkan dalam kebijakan kolaborasi transportasi.

Kebijakan kolaborasi transportasi menjadi salah satu alat ukur keberpihakan pemerintah pada masyarakat dengan melibatkan para pihak untuk menjalankan peran dan fungsinya di bidang transportasi publik. Para pihak terlibat dalam kolaborasi di bidang transportasi akan merasa bahwa usulan dan rekomendasi yang diutarakan pada pemerintah diakomodir dalam perumusan kebijakan. Untuk lebih jelasnya, model kolaborasi transportasi yang dapat diterapkan di Palangka Raya tampak pada gambar berikut ini:

Gambar 4. Model Kolaborasi Bidang Transportasi

Sumber : Hasil Riset Tim i-OTDA, 2023

Penataan transportasi melalui kolaborasi berarti menata ulang institusi, fiskal, operasional, dan menangkap kebutuhan komunal. Institusional mencakup penyatuan kesepakatan antar koperasi dan perusahaan transportasi. Fiskal lebih pada penentuan tarif tiket,

pembayaran, dan pelaporan anggaran melalui digitalisasi. Penumpang bus membayar dengan menempelkan kartu pada mesin pemindai, selanjutnya saldo otomatis terpotong.

Operasional menyangkut rute, pelayanan, informasi, dan stasiun hingga moda-moda yang melayani warga. Integrasi antar moda yang menghubungkan terminal dan halte dengan transportasi publik. Mengintegrasikan data dan informasi untuk memudahkan dan memperjelas perjalanan multimoda, serta upaya memperluas jangkauan integrasi layanan angkutan umum seluas-luasnya dan memudahkan akses siapa saja dan di mana saja.

Fiskal mencakup pembiayaan dan penganggaran yang menopang berjalannya operasional dari institusional tiap moda transportasi umum. Alur fiskal beserta besarannya harus transparan dan dapat dipertanggungjawabkan. Hal ini guna menambah kepercayaan publik serta memastikan pelayanan transportasi tidak dikorupsi. Ruang terakhir sebagai penentu dalam berjalannya kolaboratif di bidang transportasi adalah peran komunal sebagai pengguna layanan transportasi. Pengabaian terhadap kebutuhan pelanggan atau warga kota akan berdampak pada kegagalan pembangunan transportasi publik. Warga kota yang enggan menaiki kendaraan umum, apakah karena terlalu mahal, memakan waktu, ketidaknyamanan, akan menurunkan fungsi transportasi publik tersebut.

BAB IV
REKOMENDASI KEBIJAKAN

Mencermati berbagai persoalan dan analisis di atas, maka Tim Kajian Institut Otonomi Daerah (i-OTDA), merekomendasikan 6 (enam) hal, sebagai berikut:

1. Pemerintah Kota Palangka Raya sebagai penggagas perumusan perencanaan yang berkesinambungan, tahap demi tahap, dalam pembangunan dan pengembangan kelengkapan sarana dan prasarana transportasi publik di Kota Palangka Raya yang mengintegrasikan darat dan sungai serta menjangkau dan menghubungkan sentra produksi ke seluruh pusat permukiman warga kota.
2. Pemerintah Kota Palangka Raya membangun *network*, jaringan antar daerah, ke pusat dan pelaku ekonomi dan bisnis, serta memperkuat jaringan internal guna membantu pembiayaan pengembangan transportasi umum di Palangka Raya, dengan terlebih dahulu menerbitkan Peraturan Walikota Palangka Raya terkait *network* itu.
3. Bersama seluruh jajaran pemerintahan, pelaku ekonomi, akademisi, LSM, tokoh agama, dan adat sebagai ko-kreator, Pemerintah Kota Palangka Raya menyusun program sosialisasi dan kampanye inspiratif, nilai-nilai positif dan keuntungan berkendara umum guna mengubah *mindset* dan kultur warga dalam pemanfaatan transportasi publik.
4. Bersama seluruh jajaran pemerintahan, pelaku ekonomi, akademisi, LSM, tokoh agama, dan adat, Pemerintah Kota Palangka Raya merancang regulasi penertiban dan pengendalian penggunaan transportasi *online* sehingga mampu menambah pemasukan pada kas daerah dan memberikan jaminan kecelakaan bagi penumpang kendaraan beraplikasi. Menyangkut regulasi ini, diperlukan *political will* pengampu kebijakan, baik Wali Kota Palangka Raya hingga unsur pimpinan DPRD Kota Palangka Raya, memberikan ruang bagi publik untuk berpartisipasi mewujudkan komitmen penggunaan transformasi publik.
5. Pemerintah Kota Palangka Raya perlu mempertimbangkan pengembangan teknologi, seperti platform transportasi berbasis aplikasi dan kendaraan listrik yang memberikan dimensi baru dalam pemikiran

tentang masa depan transportasi. Inovasi-inovasi ini membuka peluang untuk meningkatkan efisiensi, menurunkan dampak lingkungan, dan memberikan solusi yang lebih adaptif terhadap kebutuhan masyarakat yang terus berubah. Sumber daya teknologi juga harus dimanfaatkan secara optimal dalam perencanaan transportasi yang holistik.

6. *Bus rapid transit* atau bus raya terpadu (BRT) menjadi moda transportasi umum yang paling sesuai dengan mobilitas di Kota Palangka Raya, diikuti dengan pengembangan angkutan kota yang aman dan nyaman bagi masyarakat. Oleh sebab itu, Pemerintah Kota Palangka Raya dengan dukungan pemerintah pusat (Kementerian Perhubungan) dapat menyusun perencanaan rute utama dan *feeder* yang mampu menjangkau pusat produksi yang menghubungkannya dengan kawasan-kawasan padat penduduk.

Melalui kolaborasi bidang transportasi di Kota Palangka Raya maka diharapkan akan terjadi transformasi yang semata-mata demi menumbuhkan kepuasan warga terhadap penyelenggaraan pemerintahan yang baik. Banyak warga puas ketika gaji dan upah mereka tak lagi terkuras habis di jalanan karena memenuhi kebutuhan transportasi. Dari segi waktu, mereka juga tak perlu berlama-lama menunggu sesuatu yang tak pasti, apalagi sampai habis waktu di jalan karena macet.

Selain itu, posisi strategis Palangka Raya sebagai ibu kota Kalimantan Tengah, merupakan keuntungan positif karena menguasai jalur-jalur strategis yang menjadi perlintasan antar kota dan kabupaten se-Provinsi Kalimantan Tengah. Terlebih, jalur antar provinsi yang semakin terbuka dan lancar, akan menguatkan posisi Palangka Raya sebagai daerah yang terdampak langsung sumber-sumber produksi dan reproduksi.

Perumusan sistem angkutan umum di Kota Palangka Raya yang memenuhi aspek kolaboratif tidak saja membidik target pemenuhan jumlah angkutan, akan tetapi juga menyasar pada pembentukan karakter warga yang mencintai pemanfaatan transportasi publik, dan pemberian jaminan kesetaraan, keadilan, dan benefit bagi para pelaku usaha transportasi, serta

tentu saja kenyamanan, ketetapan waktu, dan pemenuhan kepuasan pelanggan atas layanan transportasi publik.

Dengan demikian, Palangka Raya dapat menjadi laboratorium kreatif untuk inovasi dalam mobilitas perkotaan. Melalui kolaborasi antara sektor swasta, pemerintah, dan masyarakat, kita dapat menciptakan sistem transportasi yang tidak hanya mengatasi kemacetan saat ini tetapi juga mengarah pada masa depan yang lebih berkelanjutan dan efisien.

Pada akhirnya, komitmen yang tinggi dari Walikota Palangka Raya dalam merumuskan dan menjalankan kebijakan transportasi publik agar selalu berpihak pada rakyat, menjadi solusi bagi tantangan transportasi masa depan.

DAFTAR PUSTAKA

Buku, Jurnal, Bahan Ajar

Ansell, Chris, and Alison Gash. (2008). *Collaborative governance in theory and practice*. Journal of Public Administration Research and Theory, 18, 543–71.

Ansell, M, and Gash. A., (2007). *Collaborative Governance in Theory and Practice*. Journal of Public Administration Research and Theory.

Baswedan, Anies, (2022), *Transformasi Jakarta, 2017-2022, Gagasan, Narasi, dan Karya*. Jakarta

Biddle, Jennifer, and Tom Koontz, (2014). *Goal Specificity: A Proxy Measure for Improvements in Environmental Outcomes in Collaborative Governance*. Journal of Enviromental Management.

Carmen, Sirianni. (2009) *Investing in Democracy. Engaging Citizens in Collaborative Governance*. Washington DC: Brookings Institution Press.

Damayanti, SAS (2017) *Transportasi Berbasis Aplikasi Online: Go-Jek Sebagai Sarana Transportasi Masyarakat Kota Surabaya*.

Damiyanus, Siyok., Bambang S Lautt, & Yankris. (2019). "*Ngabe Anom Soekah: Narasi Rintisan dan Sejarah Pembangunan" Kota Palangkaraya*: PT. Sinar Bagawan Khatulistiwa.

Djohan, Djohermansyah, (2023), *Dinamika Fungsi-Fungsi Pemerintahan (Penjaga Malam, Pelayanan, Fasilitatif, dan Kolaboratif)*, Bahan Ajar Mahasiswa Magister Terapan IPDN, Jakarta: IPDN.

Donahue, John., and Richard Zekshauser. (2011). *Collaborative Governance, Private Roles for Public Goals in Turbulent Times*. Princeton University Press.

Emerson, Kirk., Tina Nabatchi & Stephen Balogh. (2012). *An Integrative Framework for Collabborative Governance*. Journal of Administration Reasearch and Theory. Vol. 22 no. 1, hal. 1-29.

Emerson, Kirk., and Tina Nabatchi. (2015). *Collaborative Governance Regimes*. Washington DC: Georgetown University Press.

Evans, Edward G., dan Patricia Layzell Ward. (2007). *Leadership Basics for Librarians and Information Professionals*. Scarecrow Press.

Innes, J.E. and Booher, D.E. (2000) *Collaborative Dialogue as a Policy Making Strategy. Institute of Urban and Regional Development University of California*, Berkeley. IURD Working Paper. http://escholarship.org/uc/item/8523r5zt. Diunduh pada tanggal 16 Juli 2022.

_____. (2003). *Collaborative policymaking: governance through dialogue. In Deliberative Policy Analysis: Understanding*

Governance in the Network Society. New York, NY: Cambridge University Press.

McDougall, Cynthia.et.al (2013). *Does Adaptive Collaborative Forest Governance Affect Poverty? Participatory Action Research in Nepal's Community Forests*

Miro, Fidel. (2005) *Perencanaan Transportasi: Untuk Mahasiswa, Perencana dan Praktisi*. Erlangga.

Munawar, Ahmad. (2007) *Pengembangan Transportasi yang Berkelanjutan*, Pidato Pengukuhan Guru Besar Fakultas Teknik Universitas Gadjah Mada di Yogyakarta tanggal 7 Februari 2007

Pambagio, Agus. (2013) *Protes Publik Transportasi Indonesia*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.

Pusat Budaya Betang Kalimantan Tengah. (2003). *"Adat Istiadat Dayak Ngaju"*. Palangkaraya: PBBKT.

Ramadass, Shila Deva et.al (2017). *Critical Factors in Public Sector Collaboration in Malaysia: Leadership, Interdepedence, and Community*

Sani, Zulfar (2010). *Transportasi (Suatu Pengantar)* Jakarta: UI-Press

Silitonga, Sutan Parasian & Riani, Desi. (2017) *Skenario Pengembangan Sistem Angkutan Umum Di Kota Palangka Raya Berbasis Sistem Transportasi Berkelanjutan*. Jurnal Spektran. Vol. 5, No. 2, Juli 2017, Hal. 138 – 146. e-ISSN: 2302-2590.

Tamin. (2000) *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*, Penerbit ITB, Bandung

Torfing, Jacob and Peter Triantafillou. (2016) *Enhancing Public Innovation by Transforming Public Governance*. Cambridge University Press.

Wright L. (2002) *Opsi Angkutan Massal Transportasi Berkelanjutan: Panduan Bagi Pembuat kebijakan di kota-kota berkembang*, TZ Verlagsgesellschaft mbH, Eschborn German

Media Online:

BPS Kota Palangka Raya

UEU-Undergraduate-23450-BAB1.Image.Marked.pdf (esaunggul.ac.id)

https://www.nusapaper.com/hanya-tersisa-86-unit-angkot-di-kota-palangka-raya-belum-kantongi-izin-trayek

Lampiran-Lampiran

DAFTAR HADIR PESERTA

FGD "COLLABORATIVE GOVERNANCE BIDANG TRANSPORTASI PUBLIK"

Hari/Tanggal : Rabu, 11 Oktober 2023

Waktu : 09.00 s.d selesai

Tempat : Ruang Kahayan 3, Swiss-belhotel Danum Palangka Raya

NO	NAMA	JABATAN/INSTANSI	NOMOR HP	TANDA TANGAN
1	Sahdin Hasan.			
2	Frans M	Perseroda IM	0811 5121 888	
3	Alimin	WR III / IAIN	085249011437	
4	Irawan	WD-Akademik FEB	082262300978	
5	JUNAIDI	WKL Dekan Fisipump	0811-21300	
6	MARLIAN SYAH	SEKCAM PAHANDUT	085228999888	
7	SIHEN	Camat Rakumpit	085249286 [illegible]	
8	FERRY SONI	KABID. LALIN	08215056 [illegible]	
9	Satta Maulid	AOS AP [illegible]	62813 [illegible]	
10	tambrin.SH	Peneliti / Bappedalitbang	081258824326	
11	Ahl. H	ORGANDA	0822 17618899	
12	Mambang Tubil	Pemerhati	0812 2424 4448	
13	Dr. Sutan PS	WD II FT UPR	08152820071 [illegible]	
14	Davi	Dishub Prov		
15	AFRIANTO	Dishub Kota	085248246[illegible]	
16	Hadi Purwandoyo	Organda Kota	08215960[illegible]	
17	Rama S.	Dishub Kota		
18	Untung Sutrisno	Camat Jekan Raya	0811[illegible]	
19	[illegible] Mimi	Kabag Ekosda		
20	EDDIE	BASI PEK	0852 50[illegible] 2822	
21	Herlambang S. Budi	Camat Bukit Batu	0811521757	
22	[illegible]	Sekretariat Dewan		
23	Kamilan Muhlis	Kabag Pem		
24	Dody A. Setiawan	Analis Kebijakan		
25	Dony Wardian	Analis Kebijakan		

26	Aprilia Istevani	Analis kelirgen. Bag. Pem		
27	christen Valentine.	—॥—		
28	Veronica Lurani	Bag. Pem		
29	VIRA ELFRI	॥		
30	Mariana	Bag. Pem		
31	TRI AYU WULANDARI	—॥—		
32	Nur Amini Septinawaty	—॥—		
33	Silvi	—॥—		
34	Purwati	bag.pem		
35	Jerry. D.			
36	Andreas.	—॥—		
37	Sovina	—॥—		
38	Siti Saniah.	—॥—		
39	Dedi Purwantoro	Bag Pemam		
40	Adi Styo ES	Bag Polw		
41	Hera Nugrahayu	Pj. Walidah P.Raja	Acc	ACC

Focus Group Discussion
Collaborative Governance
i-OTDA
Bidang Transportasi Publik
Di Kota Palangka Raya
Diselenggarakan oleh :
Institut Otonomi Daerah bekerjasama dengan Pemerintah Kota Palangka Raya
Swiss-Belhotel Danum Palangka Raya
Rabu, 11 Oktober 2023

Focus Group Discussion
Collaborative Governance
Bidang Transportasi
Di Kota Palangka
Diselenggarakan oleh :
www.institutotda.com

Focus Group Discussion
Collaborative Governance
Bidang Transportasi Publik
Di Kota Palangka Raya
i-OTDA
PALANGKA RAYA
Diselenggarakan oleh :

PEMERINTAH KOTA PALANGKA RAYA
SEKRETARIAT DAERAH

Jalan Tjilik Riwut Km. 5,5 No.98 Palangka RayaKode Pos 73112 Telp. (0536) 3231496, 3231422 Fax. 3231496-3231422 Email : setda@palangkaraya.go.id

BERITA ACARA SERAH TERIMA HASIL PEKERJAAN
Nomor: 100/ 514 /Bag.Pem/XII/2023

Pada hari ini Jumat tanggal Delapan bulan Desember tahun Dua Ribu Dua Puluh Tiga yang bertanda tangan dibawah ini:

I. PIHAK PERTAMA

Nama : **KEMILAU MUTIK, S.H., M.H**
Jabatan : Pejabat Pembuat Komitmen
Alamat : Jalan Tjilik Riwut Nomor 98 Km. 5,5 Kota Palangka Raya

II. PIHAK KEDUA

Nama : **Prof. DR. H. DJOHERMANSYAH DJOHAN, MA**
Jabatan : Ketua Tim Pelaksana Swakelola
Alamat : Jalan Blora Nomor 11 Menteng, Jakarta Pusat

Dengan ini PIHAK KEDUA telah menyerahkan hasil pekerjaan sesuai Kontrak Swakelola Pekerjaan Kerja Sama Kajian *Best Practices Collaborative Governance* Nomor : 100/233/Bag.Pem/IX/2023 dan Nomor : 001/kontrak-YBOD/IX/2023 Tanggal 18 September 2023 kepada PIHAK PERTAMA. Berdasarkan Laporan Hasil Kajian *Collaborative Governance* Bidang Transportasi Publik di Kota Palangka Raya Tahun 2023, maka pelaksanaan pekerjaan oleh Pihak Kedua telah mencapai tahap prestasi 100% dengan baik.

Demikian Berita Acara Serah Terima ini dibuat dengan sebenarnya dalam rangkap 3 (Tiga) untuk dipergunakan sebagaimana mestinya.

Pihak Pertama	Pihak Kedua Tim Pelaksana Swakelola
KEMILAU MUTIK, SH., MH	**Prof. DR. H. DJOHERMANSYAH DJOHAN, MA**
NIP. 19860827 201101 2 015	Ketua

Lampiran Berita Acara Serah Terima Hasil Pekerjaan

Nomor : Nomor: 100/ 514 /Bag.Pem/XII/2023

Tanggal : 8 Desember 2023

NO	URAIAN PEKERJAAN	JUMLAH SATUAN		KETERANGAN
1.	Laporan Pendahuluan	1	Dok	LENGKAP
2.	Laporan Akhir	1	Dok	LENGKAP

Palangka Raya, 8 Desember 2023

Pejabat Pembuat Komitmen,

Tim Pelaksana Swakelola,

KEMILAU MUTIK, SH., MH

NIP. 19860827 201101 2 015

Prof. DR. H. DJOHERMANSYAH DJOHAN, MA

Ketua

PEMERINTAH KOTA PALANGKA RAYA
SEKRETARIAT DAERAH

Jalan Tjilik Riwut Km. 5,5 No.98 Palangka RayaKode Pos 73112 Telp. (0536) 3231496, 3231422 Fax. 3231496-3231422 Email : setda@palangkaraya.go.id

BERITA ACARA SERAH TERIMA HASIL PEKERJAAN
Nomor: 100/ 514 /Bag.Pem/XII/2023

Pada hari ini Jumat tanggal Delapan bulan Desember tahun Dua Ribu Dua Puluh Tiga yang bertanda tangan dibawah ini:

I. PIHAK PERTAMA

Nama : **KEMILAU MUTIK, S.H., M.H**
Jabatan : Pejabat Pembuat Komitmen
Alamat : Jalan Tjilik Riwut Nomor 98 Km. 5,5 Kota Palangka Raya

II. PIHAK KEDUA

Nama : **Prof. DR. H. DJOHERMANSYAH DJOHAN, MA**
Jabatan : Ketua Tim Pelaksana Swakelola
Alamat : Jalan Blora Nomor 11 Menteng, Jakarta Pusat

Dengan ini PIHAK KEDUA telah menyerahkan hasil pekerjaan sesuai Kontrak Swakelola Pekerjaan Kerja Sama Kajian *Best Practices Collaborative Governance* Nomor : 100/233/Bag.Pem/IX/2023 dan Nomor : 001/kontrak-YBOD/IX/2023 Tanggal 18 September 2023 kepada PIHAK PERTAMA. Berdasarkan Laporan Hasil Kajian *Collaborative Governance* Bidang Transportasi Publik di Kota Palangka Raya Tahun 2023, maka pelaksanaan pekerjaan oleh Pihak Kedua telah mencapai tahap prestasi 100% dengan baik.

Demikian Berita Acara Serah Terima ini dibuat dengan sebenarnya dalam rangkap 3 (Tiga) untuk dipergunakan sebagaimana mestinya.

Pihak Pertama	Pihak Kedua
	Tim Pelaksana Swakelola
KEMILAU MUTIK, SH., MH	**Prof. DR. H. DJOHERMANSYAH DJOHAN, MA**
NIP. 19860827 201101 2 015	Ketua

Lampiran Berita Acara Serah Terima Hasil Pekerjaan

Nomor : Nomor: 100/ 514 /Bag.Pem/XII/2023

Tanggal : 8 Desember 2023

NO	URAIAN PEKERJAAN	JUMLAH SATUAN		KETERANGAN
1.	Laporan Pendahuluan	1	Dok	LENGKAP
2.	Laporan Akhir	1	Dok	LENGKAP

Palangka Raya, 8 Desember 2023

Pejabat Pembuat Komitmen,

Tim Pelaksana Swakelola,

KEMILAU MUTIK, SH., MH

NIP. 19860827 201101 2 015

Prof. DR. H. DJOHERMANSYAH DJOHAN, MA

Ketua

PEMERINTAH KOTA PALANGKA RAYA
SEKRETARIAT DAERAH
Jalan Tjilik Riwut Km. 5,5 No.98 Palangka RayaKode Pos 73112 Telp. (0536) 3231496, 3231422 Fax. 3231496-3231422 Email : setda@palangkaraya.go.id

BERITA ACARA PEMERIKSAAN
Nomor: 100/513.4/Bag.Pem/XII/2023

Pada hari ini Jumat tanggal Delapan bulan Desember tahun Dua Ribu Dua Puluh Tiga telah dilakukan pemeriksaan kelengkapan administrasi dan teknis untuk pekerjaaan *Kajian Best Practises Collaborative Governance* di Kota Palangka Raya oleh tim pengawas berikut :

HASIL PENGAWASAN PELAKSANAAN
KEGIATAN KAJIAN *BEST PRACTICES COLLABORATIVE GOVERNANCE*
BIDANG TRANSPORTASI PUBLIK DI KOTA PALANGKA RAYA TAHUN 2023

1. Telah melakukan pemeriksaan dan penilaian terhadap:

No	Lingkup Pengawasan	Jenis Pengawasan	Pelaksana	Checklist Kelengkapan	Ket.
I	**Tahap Persiapan**				
1.	Penetapan Penyelenggara Swakelola	Administratif	KPA/PPK	✓	
2.	Penyusunan Rencana Kegiatan	Administratif dan Teknis	PPK/Tim Persiapan	✓	
3.	Penyusunan Jadwal Kegiatan	Administratif dan Teknis	PPK/Tim Persiapan	✓	
4.	Reviu KAK	Administratif dan Teknis	PPK/Tim Persiapan	✓	
5.	Reviu RAB	Keuangan	PPK/Tim Persiapan	✓	
6.	Finalisasi dan Penandatanganan Kontrak Swakelola	Administratif	PPK/Tim Persiapan	✓	
II	**Tahap Pelaksanaan**				
1.	Tenaga Ahli	Teknis	Tim Pelaksana	✓	
2.	Laporan Pendahuluan	Administratif	Tim Pelaksana	✓	
III	**Serah terima Hasil Pekerjaan dari Tim Pelaksana**				
	Serah terima Hasil Pekerjaan dari Tim Pelaksana	Administratif dan Teknis	Tim Pelaksana	✓	

2. Bahwa hasil pemeriksaan pelaksanaan pekerjaan sebagaimana dimaksud pada angka 1 di atas menunjukan bahwa tim pelaksana telah menyelesaikan seluruh pekerjaan.
3. Berdasarkan hasil pemeriksaan dan kemajuan pelaksanaan pekerjaan sebagaimana dimaksud pada angka 1 dan 2 di atas, maka tim pengawas menyatakan dapat menerima hasil pekerjaan yang dilaksanakan oleh Tim Pelaksana.

Demikian Berita Acara ini dibuat dengan sebenarnya untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Palangka Raya, Desember 2023

TIM PENGAWAS,

Ketua	Mardian Ardi, S.T, M.T NIP. 19720906 199903 1 007	(.....)
Anggota	Muhammad Ikhsan., M.Si NIP. 19800328 200904 1 004	(.....)
Anggota	Christin Valentine, S.STP., M.A.P NIP. 19860519 200412 2 001	(.....)

LAPORAN PENGAWASAN PELAKSANAAN SWAKELOLA
KAJIAN *BEST PRACTICES COLLABORATIVE GOVERNANCE*
BIDANG TRANSPORTASI PUBLIK DI KOTA PALANGKA RAYA
TAHUN 2023

1.1 Latar Belakang

Pengelolaan transportasi publik adalah aspek krusial dalam memastikan mobilitas dan konektivitas masyarakat di suatu wilayah. Dalam era dinamis ini, pemerintah dan pihak terkait dihadapkan pada tantangan kompleks untuk meningkatkan efisiensi, keterjangkauan, dan kualitas layanan transportasi publik. Salah satu pendekatan yang muncul sebagai solusi inovatif adalah kajian *collaborative governance* dalam konteks transportasi publik.

Collaborative governance merujuk pada pendekatan kolaboratif di mana pemerintah, sektor swasta, masyarakat sipil, dan pemangku kepentingan lainnya bekerja bersama-sama dalam pengambilan keputusan, perencanaan, dan implementasi kebijakan. Dalam konteks transportasi publik, kajian *collaborative governance* menekankan pada partisipasi aktif dari berbagai pihak untuk menciptakan sistem transportasi yang inklusif, berkelanjutan, dan responsif terhadap kebutuhan masyarakat. Pelaksanaan kajian *collaborative governance* bidang transportasi publik di Kota Palangka Raya dilaksanakan oleh Yayasan Bhakti Otonomi Daerah. Pelaksanaan pekerjaan melalui swekelola memerlukan pengawasan mulai dari perencanaan hingga serah terima pekerjaan. Untuk itu, Tim Pengawasan kegiatan sebagai bagian dari tim swakelola melaporkan perihal pelaksanaan pekerjaan tersebut.

1.2 Ruang Lingkup

Lingkup tugas tim pengawasan adalah sebagai berikut :

1) Verifikasi administrasi dan dokumentasi serta pelaporan;
2) Pengawasan teknis pelaksanaan dan hasil Swakelola untuk mengetahui realisasi fisik meliputi:
   a) Pengawasan kemajuan pelaksanaan kegiatan;
   b) Pengawasan penggunaan tenaga kerja (tenaga ahli, tenaga terampil atau tenaga pendukung) dan jasa konsultansi, sarana prasarana/peralatan dan material/bahan;
   c) Pengawasan pengadaan Barang/Jasa (jika ada).
3) Pengawasan tertib administrasi keuangan;
4) Membuat laporan pengawasan Swakelola.

1.3 Aspek-aspek yang akan dievaluasi

Tim Pengawas melakukan pengawasan pelaksanaan Swakelola secara berkala sejak tahapan persiapan, pelaksanaan, sampai dengan penyerahan hasil pekerjaan yang meliputi pengawasan administrasi, teknis dan keuangan.

1.4 Persiapan Swakelola

Setelah paket Pengadaan Barang/Jasa baik melalui Swakelola maupun penyedia diumumkan ke dalam aplikasi SIRUP, PPK mengkoordinasikan persiapan Swakelola setelah penetapan DIPA/DPA dengan memperhatikan penetapan sasaran yang ditetapkan oleh PA/KPA. Langkah berikutnya adalah menyusun dan menetapkan dokumen persiapan Pengadaan Barang/Jasa. Dokumen persiapan Swakelola terdiri dari:

1. Penetapan penyelenggara Swakelola;
2. Rencana kegiatan;
3. Jadwal pelaksanaan;
4. Reviu spesifikasi teknis/KAK;
5. Reviu RAB;
6. Finalisasi dan penandatanganan kontrak Pelaksanaan Swakelola.

Adapun dalam rangka menyusun rencana kegiatan Kajian *Best Practices Collaborative Governance* Bidang Transportasi di Kota Palangka Raya, pada tanggal 14 Februari 2023, Asisten Perekonomian dan Pembangunan, Kepala Bagian Pemerintahan serta Kepala Bagian Pengadaan Barang dan Jasa pada Sekretariat Daerah Kota Palangka Raya melaksanakan koordinasi awal ke Yayasan Bhakti Otonomi Daerah di Jakarta.

1.5 Pelaksanaan Swakelola

Pelaksanaan Swakelola Tipe III diawali dengan Kontrak Swakelola antara Pejabat Pembuat Komitmen (PPK) dengan Pimpinan Organisasi Kemasyarakatan pelaksana Swakelola. Selanjutnya tim pelaksana melaksanakan Swakelola sesuai dengan rencana kegiatan, jadwal pelaksanaan dan RAB yang telah di tetapkan oleh PPK pada tahap persiapan. Adapun rincian pengawasan disampaikan sebagaimana lampiran.

Pelaksanaan Focus Group Discussion (FGD) Kajian *Best Practices Collaborative Governance* Bidang Transportasi di Kota Palangka Raya merupakan bagian dari tahap pelaksanaan Swakelola yang diselenggarakan pada Rabu, 11 Oktober 2023 di Swiss Bell Hotel, Palangka Raya. Adapun peserta FGD Bidang Transportasi yang hadir memenuhi undangan yaitu sebanyak 35 orang diantaranya yaitu : Pj. Walikota Palangka Raya, Plh. Sekda Kota Palangka Raya, Kepala Perangkat Daerah di Lingkungan Kota Palangka Raya yang membidangi perencanaan dan transportasi publik, Direksi PT. Isen Mulang, Ketua Organda Palangka Raya, Executive General Manager PT. Angkasa Pura II Kantor Cabang Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya, seluruh Camat se-Kota Palangka raya, Pemerhati Kebijakan Kota Palangka Raya, serta seluruh Perwakilan dari setiap Universitas/Perguruan Tinggi yang ada di Kota Palangka Raya.

Tahap selanjutnya yaitu kegiatan penyerahan Laporan Hasil Kajian *Best Practices Collaborative Governance* Bidang Transportasi di Kota Palangka Raya kepada Pj. Walikota Palangka Raya yang dilaksanakan pada hari Jumat, 8 Desember 2023 bertempat di Swiss Bell Hotel, Palangka Raya dan diserahkan dalam bentuk buku sebanyak 8 (delapan) Eksemplar.

Ketua Tim Pelaksana Kegiatan Swakelola menyerahkan Laporan Hasil Kajian *Collaborative Governance* Bidang Transportasi di Kota Palangka Raya kepada Pejabat Pembuat Komitmen (PPK) yang didampingi oleh perwakilan Tim Perencana dan Tim Pengawas Kegiatan Swakelola.

1.6 Rekomendasi dan Kesimpulan

Secara keseluruhan pelaksanaan swakelola pada kegiatan Pelaksanaan kajian *collaborative governance* bidang transportasi publik di Kota Palangka Raya berjalan dengan baik dan diharapkan dapat mendapatkan hasil yang diharapkan. Demikian laporan pengawasan ini disampaikan untuk dapat dipergunakan dengan semestinya.

Palangka Raya, Desember 2023

TIM PENGAWAS

Ketua	Mardian Ardi, S.T, M.T NIP. 19720906 199903 1 007	(.....)
Anggota	Muhammad Ikhsan., M.Si NIP. 19800328 200904 1 004	(.....)
Anggota	Christin Valentine, S.STP., M.A.P NIP. 19860519 200412 2 001	(.....)