

**NETWORK GOVERNANCE DALAM PENGADAAN BARANG DAN JASA
PEMBANGUNAN TEROWONGAN PEJALAN KAKI TERMINAL
INTERMODA JOYOBOYO – KEBUN BINTANG SURABAYA**

Riska Oktapiani

Program Studi Administrasi Negara,
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik,
Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya
oktavianiriska184@gmail.com

Yusuf Hariyoko

Program Studi Administrasi Negara,
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik,
Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya
yusufhari@untag-sby.ac.id

Eddy Wahyudi

Program Studi Administrasi Negara,
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik,
Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya
eddywahyudi@untag-sby.ac.id

ABSTRAK

Dalam *network governance*, berbagai aktor yang saling berinteraksi dalam implementasi kebijakan. Pemangku kepentingan yang berwenang bekerja berdasarkan tugas pokok dan fungsi mereka serta mengikuti proses yang telah ditentukan. Kompleksitas program dan masalah yang semakin meningkat mendorong pemerintah untuk membangun kolaborasi antara departemen dan pemangku kepentingan. Kolaborasi ini terbentuk melalui sistem kemitraan antara pemerintah lokal, agen pemerintah pusat, dan perusahaan swasta. Penelitian ini bertujuan untuk memahami proses tata kelola jaringan dalam pengadaan barang dan jasa untuk pembangunan Terowongan Pejalan Kaki di Terminal Intermoda Joyoboyo – Kebun Binatang Surabaya. Metode penelitian yang digunakan adalah metode kualitatif dengan berfokus pada teori tata kelola jaringan oleh Provan dan Kenis (2008), yang mencakup tiga indikator: jumlah aktor yang terlibat, kewenangan masing-masing aktor, dan tujuan tata kelola jaringan. Dari hasil yang diperoleh, terlihat bahwa proses tersebut telah berjalan dengan lancar melalui proses lelang yang jelas, terjalannya komunikasi antara pemerintah dan non-pemerintah, serta melibatkan masyarakat terdampak melalui perekrutan pekerja non-skill.

Kata kunci: *Network Governance, Pengadaan Barang/jasa, Kolaborasi*

ABSTRACT

In Network Governance, policy implementation involves various actors who interact with one another. The stakeholders involved work according to their institutional characteristics and follow established processes. The increasing

complexity of programs and issues drives the government to build collaboration between departments and stakeholders. This collaboration is established through a partnership system between local government, central government agencies, and private companies. This research aims to understand the process of Network Governance in the procurement of goods and services for the construction of the Pedestrian Tunnel at Joyoboyo Intermodal Terminal – Surabaya Zoo. The research method used is qualitative, referring to the Network Governance theory by Provan and Kenis (2008), which includes three indicators: the number of actors involved, the authority of each actor, and the objectives of Network Governance. The results show that the process has been running smoothly through a clear bidding process, established communication between governmental and non-governmental entities, and the involvement of the affected community by recruiting non-skilled workers.

Keywords: *Network Governance, Procurement of Goods/Services, Collaboration*

A. PENDAHULUAN

Dalam *Network Governance*, penerapan kebijakan melibatkan berbagai aktor yang berinteraksi satu sama lain. Para pemangku kepentingan yang terlibat bekerja berdasarkan karakteristik kelembagaan masing-masing dan mengikuti prosedur yang telah ditentukan. Meningkatnya kompleksitas program dan masalah mendorong pemerintah untuk menjalin kolaborasi antara departemen dan pemangku kepentingan. Kolaborasi ini terbentuk melalui kemitraan antara pemerintah lokal, agen pemerintah pusat, dan perusahaan swasta.

Kemacetan terjadi ketika volume kendaraan melebihi kapasitas jalan, menyebabkan penundaan atau bahkan berhenti total. Masalah ini umum terjadi di kota-kota besar, terutama yang kurang memiliki sistem transportasi publik yang memadai atau di mana infrastruktur jalan tidak sebanding dengan kepadatan penduduk. Surabaya, sebagai kota metropolitan terbesar kedua di Indonesia setelah Jakarta, sering menghadapi banyak keluhan terkait kemacetan lalu lintas. Setiap hari, jutaan penduduk Surabaya harus berjuang melintasi jalan-jalan yang padat untuk mencapai tujuan mereka. Dinas Perhubungan Kota Surabaya telah melakukan kajian lalu lintas di sekitar Jalan Joyoboyo dari arah Terminal Intermoda Surabaya menuju Kebun Binatang Surabaya, yang menghasilkan Data Lalu Lintas Harian Rata-rata (LHR). Volume kendaraan yang melintas di Jalan Joyoboyo meliputi 134.932 unit sepeda motor, 31.426 unit mobil pribadi, 881 unit angkot, 85 unit bus mini, 1.246 unit pickup, dan 72 unit mini truk. Kemacetan juga diperparah oleh aktivitas wisatawan kebun binatang Surabaya yang memarkir kendaraannya di Terminal Intermoda Joyoboyo, karena mereka harus menyebrang melalui jalan raya untuk mencapai Kebun Binatang Surabaya. Kondisi ini menyebabkan ketidakteraturan lalu lintas yang merugikan.

B. METODE PENELITIAN

Metode penelitian kualitatif digunakan oleh peneliti, dengan mengacu pada teori Provan dan Kennis (2008) yang memiliki yang memiliki 3 komponen atau indikator yaitu jumlah aktor yang terlibat, kewenangan masing-masing aktor, dan tujuan *network governance*.

Peneliti memanfaatkan berbagai teknik pengumpulan data seperti wawancara, observasi, dan dokumentasi. Proses analisis data dilakukan melalui tahapan reduksi data, penyajian data, dan pengambilan kesimpulan.

C. HASIL DAN PEMBAHASAN

Pemerintah Kota Surabaya saat ini sedang berupaya melakukan peningkatan pelayanan kepada masyarakat, salah satunya dengan membangun terowongan pejalan kaki penghubung antara Terminal Intermoda Joyoboyo dengan Kebun Binatang Surabaya. Dengan dibangunnya terowongan pejalan kaki tersebut diharapkan lebih memberikan kemudahan dan keselamatan penyebrangan bagi pengunjung Kebun Binatang Surabaya serta mengurangi kemacetan lalu lintas. Untuk memastikan pekerjaan sesuai dengan skop, kualitas, biaya, dan jadwal yang telah ditetapkan dalam kontrak jasa konstruksi, diperlukan tim reviewer desain dan pengawas. Tim ini bertugas membantu Dinas Perhubungan Kota Surabaya dalam melakukan pengawasan teknis, serta mendampingi dan memverifikasi perencanaan dan pembangunan. Selain itu, diperlukan tim representatif pemilik pekerjaan dari Dinas Perhubungan Kota Surabaya untuk merencanakan, mengorganisir, menempatkan sumber daya manusia, mengarahkan, dan mengontrol pelaksanaan fisik pembangunan Kota Surabaya

Peneliti menggunakan teori Provan dan Kennis (2008) yang memiliki yang memiliki 3 komponen atau indikator yaitu jumlah aktor yang terlibat, kewenangan masing-masing aktor, dan tujuan *network governance*.

Jumlah Aktor yang terlibat

Dalam teori Keith G Provan dan Patrick Kennis, menyatakan bahwa aktor yang terlibat akan mempengaruhi hasil yang diinginkan. Indikator ini juga menjelaskan bahwa jumlah aktor yang terlibat dengan keahlian masing-masing akan membentuk sebuah jaringan yang dapat menyelesaikan masalah dengan cepat, pada hasil wawancara, indikator Jumlah aktor yang terlibat dalam Pengadaan Barang dan Jasa Pembangunan Terowongan Pejalan Kaki Terminal Intermoda Joyoboyo – Kebun Binatang Surabaya saling berinteraksi dan memiliki peran serta tanggung jawab yang jelas. Peneliti berpendapat keterlibatan semua pihak merupakan kunci utama dalam kerjasama. Dengan partisipasi dari setiap aktor, diharapkan dapat menghasilkan regulasi yang terperinci dengan memprioritaskan musyawarah bersama untuk mencapai tujuan secara efektif dan efisien.

Kewenangan masing-masing Aktor

Menurut Keith G. Provan dan Patrick Kenis, kewenangan setiap aktor dalam jaringan dijelaskan sebagai pemberian wewenang kepada setiap instansi sesuai dengan tugas pokok dan fungsinya. Pembagian Kewenangan masing-masing aktor telah berjalan dengan baik dalam kerangka kerja yang terstruktur dan terkoordinasi, dengan mematuhi peran dan wewenang yang telah diatur oleh regulasi dan kerangka acuan kerja yang ada, proyek dijamin berjalan sesuai dengan rencana dan

tujuan yang telah ditetapkan. Hal ini bertujuan untuk mencapai hasil yang diinginkan dengan efektif dan efisien, serta mengurangi potensi kerja berlebihan dari salah satu pihak yang terlibat. Dinas perhubungan Surabaya mengatur kebijakan atas dasar ide dan sumber daya yang disesuaikan dengan pemenang lelang yang menjadi pelaksana.

Tujuan network governance

Berdasarkan hasil wawancara, kolaborasi antara berbagai pihak terkait, seperti Dinas Perhubungan, PT. Sigma Rekatama Consulindo – Bhakti Persada (KSO) dan instansi terkait lainnya berjalan dengan baik. Hal ini terlihat dari kesepakatan para informan dalam Rapat Koordinasi mengenai pentingnya regulasi yang jelas dalam kerjasama tersebut, serta upaya bersama dalam menanggapi masalah-masalah yang ada, seperti kemacetan dan keamanan pejalan kaki. Dengan demikian, proyek pembangunan terowongan ini dapat dianggap sebagai contoh keberhasilan dalam implementasi *network governance* yang efektif dan efisien.

D. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang telah dilakukan di Dinas Perhubungan Kota Surabaya mengenai proses *Network Governance* dalam Pengadaan Barang dan Jasa Pembangunan Terowongan Pejalan Kaki Terminal Intermoda Joyoboyo – Kebun Binatang Surabaya. Dalam pelaksanaannya terlihat bahwa proses tersebut telah berjalan dengan lancar melalui proses lelang yang jelas, terjalinnya komunikasi antara pemerintah dan non pemerintah, serta melibatkan masyarakat terdampak dengan perekrutan pekerja non skill. Berikut penjelasan pada setiap indikator.

- 1) Jumlah Aktor yang terlibat, *Network Governance* dilakukan melalui proses lelang yang dijalankan melalui LPSE, dengan Dinas Perhubungan bertanggung jawab atas perencanaan dan pelaksanaan lelang melalui ULP. PT. Sigma Rekatama Consulindo – Bhakti Persada (KSO) memenangkan lelang dan akan melaksanakan proyek pembangunan tersebut. Kolaborasi antara Dinas Perhubungan, ULP, dan perusahaan pemenang lelang penting untuk kesuksesan proyek, di mana masing-masing pihak memiliki peran khusus yang saling mendukung. Hasil penelitian juga menunjukkan bahwa interaksi antar aktor seperti Dinas Perhubungan, ULP, dan perusahaan pemenang lelang telah berjalan baik dengan masing-masing pihak memainkan peran mereka secara efektif dan saling mendukung.
- 2) Kewenangan masing-masing Aktor, bahwa setiap instansi terlibat memiliki wewenang yang telah ditetapkan sesuai dengan tugas dan fungsi mereka, yang diatur oleh regulasi yang jelas. Kerangka acuan kerja dari Dinas Perhubungan Kota Surabaya memperinci peran dan tanggung jawab masing-masing pihak. Pemenang lelang bertanggung jawab atas aspek teknis yang harus disesuaikan dengan kerangka acuan kerja, sementara Dinas Perhubungan memberikan arahan teknis melalui kerangka acuan kerja tersebut. Usulan teknis dari pemenang lelang menunjukkan pemahaman yang baik terhadap tujuan proyek dan lingkungannya seiring dengan *respons* terhadap kerangka acuan kerja. Interaksi antar aktor terbukti berjalan dengan baik dalam kerangka kerja yang terstruktur dan terkoordinasi, sesuai dengan peran

dan wewenang yang telah ditetapkan oleh regulasi dan kerangka acuan kerja. Hal ini memastikan kelancaran proyek sesuai dengan rencana dan tujuan yang telah ditetapkan, serta mencapai efektivitas dan efisiensi dalam hasil yang diinginkan.

- 3) Tujuan *Network Governance*, terlihat adanya kesepakatan bahwa regulasi yang dihasilkan dari kerjasama harus mencakup seluruh wewenang dari semua aktor yang terlibat dalam pembangunan terowongan. Para informan sepakat bahwa kerjasama perlu didasari oleh regulasi yang jelas untuk memastikan tercapainya tujuan bersama. Pembangunan Terowongan Joyoboyo merupakan kelanjutan dari perencanaan yang telah ada sejak pemerintahan sebelumnya, dipicu oleh peningkatan aktivitas di sekitar Kebun Binatang Surabaya (KBS) dan masalah kurangnya tempat parkir yang kerap menyebabkan kemacetan. Terowongan Joyoboyo diharapkan menjadi solusi dengan menyediakan fasilitas parkir yang memadai, *food court*, dan layanan publik, serta memberikan akses yang aman bagi pengunjung Kebun Binatang Surabaya tanpa mengganggu lalu lintas dan mengurangi risiko kecelakaan. Kolaborasi antara berbagai pihak terkait, termasuk Dinas Perhubungan dan instansi terkait lainnya, terlihat berjalan dengan baik. Hal ini terlihat dari kesepakatan para informan mengenai pentingnya regulasi yang jelas dalam kerjasama tersebut, serta upaya bersama dalam menanggapi masalah-masalah yang ada, seperti kemacetan dan keamanan pejalan kaki di sekitar Kebun Binatang Surabaya. Dengan demikian, proyek pembangunan terowongan ini dapat dianggap sebagai contoh keberhasilan dalam implementasi network governance yang efektif dan efisien.

DAFTAR PUSTAKA

- Agustian, D., Patiung, M., Rembu, Y., Nur, M., & Ode, S. (2023). Network Governance Dalam Implementasi Kebijakan Ketahanan Pangan. *Jurnal Kebijakan Publik*, 14(1), 63. <https://doi.org/10.31258/jkp.v14i1.8225>
- Baihaki, & Rachman, A. (2021). Pengantar Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah.
- Hijri, Y. S., Kamil, M., Sadewo, B., Sihidi, I. T., & Malang, U. M. (2021). Jurnal Tata Sejuta STIA MATARAM NETWORK GOVERNANCE DALAM PEMENUHAN KETERSEDIAAN PANGAN DI KOTA MALANG. *Jurnal Tata Sejuta*, 7(2).
- Kapucu, N., Hu, Q., Sadiq, A. A., & Hasan, S. (2023). Building urban infrastructure resilience through network governance. *Urban Governance*, 3(1), 5–13. <https://doi.org/10.1016/j.ugj.2023.01.001>