Discourse: Journal of Social Studies and Education
Vol. 4 No. 1, November 2026, pp. 309-322
ISSN: 3032-6516, DOI: 10.69875/djosse.v4i1.626

Collaborative Governance in Accelerating the Operationalization of a Mobility Hub in Trenggalek Regency

Collaborative Governance Dalam Percepatan Pengoperasian Mobility Hub di Kabupaten Trenggalek

Dahlan Toni Wijaya[1*], Imam Fachruddin[2]
[1,2]Program Studi Magister Administrasi Publik, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Kadiri, Indonesia

ARTICLE INFO

Article history:
Received: September 29, 2026
Reviced: October 18, 2026
Accepted: November 12, 2026

Kata Kunci:
Collaborative Governance; TGX Mobility Hub; Collaborative Governance Regime; Kebijakan; Strategi; Transportasi Terintegrasi.

Keywords:
Collaborative Governance; TGX Mobility Hub; Collaborative Governance Regime; Policy; Strategy; Integrated Transportation.

This is an open access article under the CC BY-SA license.
Copyright © 2026 by Author. Published by PT Citra Media Publishing.

ABSTRAK

Penelitian ini menganalisis collaborative governance dalam strategi percepatan pengoperasian kebijakan TGX Mobility Hub di Kabupaten Trenggalek, termasuk hasil kolaborasi serta faktor pendukung dan penghambatnya. TGX merupakan identitas atau city branding Kabupaten Trenggalek yang dimaknai sebagai "Trenggalek X", dengan X merepresentasikan faktor pengungkit atau nilai tambah dalam pengembangan daerah, termasuk inovasi dan pengembangan sistem transportasi yang terintegrasi. Penelitian menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif. Data diperoleh melalui wawancara mendalam, observasi nonpartisipatif, dan dokumentasi, dengan informan yang mewakili pemerintah, operator transportasi, masyarakat, akademisi, dan media massa. Analisis data menggunakan model interaktif Miles, Huberman, dan Saldaña, sedangkan interpretasi proses kolaborasi menggunakan Collaborative Governance Regime Emerson dan Nabatchi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kolaborasi terbentuk karena adanya komitmen pimpinan daerah, kebutuhan integrasi transportasi, interdependensi antarpihak, serta ketidakpastian lingkungan kebijakan. Dinamika kolaborasi berkembang melalui komunikasi, koordinasi, penyamaan persepsi, pembentukan kepercayaan, dan pemanfaatan kapasitas bersama. Kolaborasi kemudian diwujudkan melalui uji coba TGX Attractive Tour, TGX Trans, TGX CIKAR, dan TRUBUS serta dukungan teknologi Zenbus. Hasil awal menunjukkan meningkatnya koordinasi, keterlibatan operator, tersedianya alternatif transportasi, dan respons masyarakat yang positif. Namun, pengoperasian belum stabil karena keterbatasan anggaran, roadmap yang belum cukup jelas, keterbatasan data dan kajian, integrasi jaringan yang masih berlangsung, sosialisasi yang belum merata, jumlah pengguna yang belum stabil, serta kesiapan teknis armada. Penelitian menyimpulkan bahwa collaborative governance dalam pelaksanaan kebijakan dan strategi TGX Mobility Hub telah terbentuk, tetapi perlu bergeser dari kolaborasi berbasis komitmen menuju kolaborasi yang lebih terstruktur, terukur, dan berkelanjutan melalui roadmap bersama, kepastian pembiayaan, penguatan data dan kajian, integrasi jaringan, komunikasi publik, serta evaluasi berkala.

ABSTRACT

This study analyzes collaborative governance in strategies to accelerate the operationalization of the TGX Mobility Hub policy in Trenggalek Regency, including collaborative outcomes and their supporting and inhibiting factors. TGX represents Trenggalek Regency's city branding, interpreted as "Trenggalek X," where X signifies a driving factor or added value in regional development, including innovation and the development of an integrated transportation system. This study employs a descriptive qualitative approach. Data were collected through in-depth interviews, non-participant observation, and documentation, involving informants representing

Corresponding author: Dahlan Toni Wijaya
E-mail addresses: dahlantony@gmail.com

government institutions, transportation operators, local communities, academics, and the mass media. Data were analyzed using the interactive model developed by Miles, Huberman, and Saldaña, while the collaborative process was interpreted through Emerson and Nabatchi's Collaborative Governance Regime framework. The findings indicate that collaboration emerged from the commitment of regional leaders, the need for transportation integration, interdependence among stakeholders, and uncertainty within the policy environment. Collaborative dynamics evolved through communication, coordination, the development of shared understanding, trust-building, and the mobilization of joint capacities. These collaborative efforts were subsequently implemented through pilot initiatives involving TGX Attractive Tour, TGX Trans, TGX CIKAR, and TRUBUS, supported by Zenbus technology. Initial outcomes included improved coordination, greater operator involvement, the availability of alternative transportation services, and positive community responses. However, operations have yet to achieve stability due to budget constraints, the absence of a sufficiently clear roadmap, limited data and supporting studies, ongoing transportation network integration, uneven public outreach, fluctuating passenger numbers, and insufficient technical readiness of vehicle fleets. The study concludes that collaborative governance has been established in the implementation of the TGX Mobility Hub policy and its operationalization strategies. Nevertheless, collaboration must evolve from a commitment-driven approach toward a more structured, measurable, and sustainable governance arrangement through a jointly developed roadmap, secure financing, stronger data and evidence-based assessments, integrated transportation networks, effective public communication, and periodic evaluation.

PENDAHULUAN

Transportasi publik merupakan salah satu unsur penting dalam penyelenggaraan pelayanan publik karena berhubungan langsung dengan mobilitas masyarakat, aktivitas ekonomi, akses pendidikan, serta perkembangan pariwisata. Dalam praktik pemerintahan daerah, persoalan transportasi tidak berdiri sendiri. Keterbatasan anggaran, perubahan pola perjalanan, tuntutan pelayanan yang semakin cepat, perkembangan teknologi, serta keterlibatan banyak kewenangan membuat pemerintah daerah tidak selalu dapat menyelesaikan persoalan transportasi melalui pendekatan birokrasi yang bersifat sektoral. Kondisi tersebut mendorong kebutuhan terhadap tata kelola yang mampu mempertemukan pemerintah, operator, sektor swasta, masyarakat, akademisi, dan aktor lainnya dalam satu proses kerja bersama.

Collaborative governance memberikan kerangka yang relevan untuk memahami perubahan tersebut. Ansell dan Gash (2008) menjelaskan collaborative governance sebagai proses yang mempertemukan aktor publik dan nonpublik dalam forum bersama untuk mengambil keputusan dan menyelesaikan persoalan publik. Perspektif ini menempatkan dialog, kepercayaan, komitmen, dan kesepakatan sebagai unsur penting dalam membangun tindakan bersama. Emerson, Nabatchi, & Balogh (2012) kemudian mengembangkan kerangka integratif yang melihat kolaborasi sebagai sistem yang dipengaruhi konteks, penggerak kolaborasi, dinamika kolaboratif, tindakan bersama, serta hasil dan dampak. Kerangka tersebut dikembangkan lebih lanjut oleh Emerson dan Nabatchi (2015) melalui Collaborative Governance Regime (CGR), yang menekankan bahwa keberhasilan kolaborasi tidak cukup diukur dari keberadaan forum kerja sama, tetapi dari kemampuan aktor membangun motivasi bersama dan kapasitas untuk melakukan tindakan bersama.

Konteks tersebut relevan dengan Kabupaten Trenggalek yang memiliki karakter wilayah pegunungan, perbukitan, dataran rendah, dan pesisir. Keragaman geografis memberikan tantangan tersendiri dalam penyediaan konektivitas transportasi. Di sisi lain, perkembangan kegiatan wisata meningkatkan kebutuhan terhadap layanan mobilitas yang lebih terhubung. Penelitian dalam tesis ini mencatat bahwa dari 337 trayek yang terdaftar, hanya 99 trayek yang masih aktif. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa persoalan transportasi bukan hanya mengenai ketersediaan jaringan, tetapi juga mengenai

keberlanjutan operasional dan kemampuan sistem transportasi menyesuaikan diri dengan pola mobilitas masyarakat.

Sebagai respons atas kebutuhan tersebut, Pemerintah Kabupaten Trenggalek mengembangkan TGX Mobility Hub sebagai inovasi simpul integrasi layanan transportasi. Program ini dikembangkan untuk menghubungkan berbagai layanan mobilitas, termasuk TGX Attractive Tour, TGX Trans, TGX CIKAR, dan TRUBUS, dengan dukungan teknologi digital Zenbus. Pengembangan tersebut tidak dapat dilakukan oleh satu organisasi karena membutuhkan koordinasi pemerintah, operator, penyedia teknologi, sektor pariwisata, media, akademisi, serta masyarakat sebagai pengguna. Dengan demikian, TGX Mobility Hub dapat dipahami bukan hanya sebagai inovasi transportasi, tetapi juga sebagai arena collaborative governance.

Temuan penelitian menunjukkan bahwa pengoperasian TGX Mobility Hub telah memasuki tahap uji coba dan menghasilkan respons masyarakat yang positif. Uji coba pada 27 Juli sampai 7 September 2025 mencatat 3.271 peserta pada TGX Attractive Tour, 1.119 pengguna dari 1.141 pendaftar pada TGX Trans, serta 150 peserta pada TGX CIKAR dan TRUBUS. Data tersebut menunjukkan adanya minat terhadap layanan transportasi yang lebih terintegrasi. Namun, capaian uji coba belum otomatis menjadi layanan yang stabil. Penelitian menemukan keterbatasan anggaran, roadmap yang belum cukup jelas, keterbatasan data dan kajian, jumlah pengguna yang belum stabil, integrasi dengan jaringan transportasi lain yang masih berlangsung, komunikasi publik yang belum merata, serta persoalan kesiapan teknis armada.

Kajian terdahulu memperlihatkan bahwa collaborative governance telah banyak digunakan untuk menganalisis pelayanan transportasi dan persoalan mobilitas. Prasetyo et al. (2025), misalnya, menunjukkan pentingnya koordinasi dan keterlibatan multiaktor dalam tata kelola transportasi. Rahmat (2024) menemukan bahwa kolaborasi pemerintah, operator, dan masyarakat dapat meningkatkan pelayanan transportasi publik, meskipun partisipasi dan sosialisasi masih menjadi persoalan. Riwayanto et al. (2025) menunjukkan bahwa kolaborasi dalam transportasi daerah dapat meningkatkan efisiensi dan pemanfaatan teknologi, tetapi masih menghadapi fragmentasi organisasi dan ketergantungan pembiayaan. Yahya et al. (2024) juga menunjukkan bahwa kolaborasi lintas sektor penting dalam penanganan persoalan transportasi perkotaan, sementara kekuatan kelembagaan dan kesinambungan kerja sama tetap diperlukan.

Meskipun demikian, kajian yang secara khusus melihat collaborative governance dalam percepatan pengoperasian Mobility Hub pada konteks kabupaten masih terbatas. Penelitian ini mengisi ruang tersebut dengan menempatkan TGX Mobility Hub sebagai kasus tata kelola kolaboratif yang menggabungkan integrasi layanan transportasi, teknologi digital, kepentingan operator, kebutuhan masyarakat, dan agenda pariwisata daerah. Fokus penelitian diarahkan pada drivers, collaborative dynamics yang terdiri atas principled engagement, shared motivation, dan capacity for joint action, collaborative actions, serta outcomes/impacts. Penelitian juga mengidentifikasi faktor pendukung dan penghambat yang memengaruhi kemampuan kolaborasi untuk bergerak dari tahap uji coba menuju pengoperasian yang lebih stabil.

Tujuan penelitian adalah menganalisis proses collaborative governance dalam strategi percepatan pengoperasian TGX Mobility Hub di Kabupaten Trenggalek serta mengidentifikasi faktor pendukung dan penghambatnya. Kontribusi penelitian terletak pada pemahaman bahwa percepatan transportasi terintegrasi tidak semata-mata

membutuhkan kebijakan dan sarana, tetapi juga membutuhkan kemampuan kolektif untuk mengelola hubungan antaraktor, pembiayaan, data, integrasi jaringan, komunikasi publik, dan evaluasi. Dengan demikian, penelitian ini menempatkan keberlanjutan hasil kolaborasi sebagai persoalan penting setelah kesepahaman dan komitmen antaraktor mulai terbentuk.

METODE

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif untuk memperoleh pemahaman mendalam mengenai proses collaborative governance dalam percepatan pengoperasian TGX Mobility Hub di Kabupaten Trenggalek. Pendekatan kualitatif dipilih karena objek penelitian berkaitan dengan proses, interaksi, pengalaman, persepsi, dan hubungan antarpemangku kepentingan yang tidak dapat dipahami hanya melalui ukuran kuantitatif. Penelitian dilaksanakan pada konteks alamiah dengan peneliti sebagai instrumen utama, sedangkan data diperoleh dari sumber primer dan sekunder.

Informan dipilih secara purposive berdasarkan keterlibatan, pengalaman, dan pengetahuan mengenai TGX Mobility Hub. Penelitian melibatkan lima unsur, yaitu pemerintah, swasta/operator angkutan, masyarakat pengguna transportasi, akademisi, dan media massa. Unsur pemerintah diwakili oleh Kepala Dinas Perumahan, Kawasan Permukiman dan Perhubungan Kabupaten Trenggalek; unsur operator diwakili oleh Direktur Pemasaran dan Government PO Bagong; unsur masyarakat diwakili pengguna angkutan umum; unsur akademisi diwakili ahli transportasi; dan unsur media diwakili jurnalis Bioz TV. Komposisi tersebut digunakan untuk memperoleh sudut pandang yang beragam terhadap proses kolaborasi.

Data primer diperoleh melalui wawancara mendalam dan observasi. Wawancara menggunakan pola semi-terstruktur sehingga peneliti memiliki pedoman pertanyaan, tetapi tetap dapat mengembangkan pertanyaan sesuai informasi yang muncul selama proses wawancara. Observasi dilakukan secara nonpartisipatif pada lokasi yang berkaitan dengan mobilitas dan pengembangan layanan, antara lain Pasar Pon, terminal dan titik pemberhentian angkutan lokal, serta kawasan wisata. Data sekunder diperoleh melalui dokumen perencanaan daerah, regulasi transportasi, data statistik, dokumen teknis TGX Mobility Hub, laporan uji coba, berita acara rapat, dokumen kerja sama, serta data penggunaan aplikasi dan hasil survei yang relevan.

Keabsahan data diperkuat melalui triangulasi sumber dan metode. Informasi hasil wawancara dibandingkan dengan hasil observasi, keterangan antaraktor, dan dokumen resmi. Langkah tersebut digunakan untuk menguji konsistensi informasi mengenai proses kolaborasi, faktor pendukung dan penghambat, serta kesiapan menuju pengoperasian. Analisis data menggunakan model interaktif Miles, Huberman, dan Saldaña (2014), yang meliputi kondensasi data, penyajian data, serta penarikan kesimpulan dan verifikasi. Kerangka analisis substantif dalam penelitian ini menggunakan pendekatan Collaborative Governance Regime (CGR) dari Emerson dan Nabatchi (2015) untuk menganalisis proses kolaborasi antarpemangku kepentingan dalam percepatan pengoperasian TGX Mobility Hub di Kabupaten Trenggalek.

Analisis pada penelitian difokuskan pada empat komponen utama, yaitu drivers, collaborative dynamics, collaborative actions, dan outcomes/impacts yang dijelaskan sebagaimana berikut: Pertama, *drivers* (penggerak kolaborasi) digunakan untuk mengidentifikasi faktor yang mendorong terbentuknya kolaborasi, meliputi ketidakpastian, ketergantungan antaraktor, manfaat dan risiko yang dihadapi, serta peran kepemimpinan dalam menginisiasi kerja sama. Analisis ini bertujuan mengetahui alasan

kolaborasi diperlukan dan faktor yang memengaruhi keterlibatan para pihak dalam pengoperasian TGX Mobility Hub.

Kedua, *collaborative dynamics* (dinamika kolaborasi) digunakan untuk menganalisis proses interaksi antaraktor melalui tiga aspek, yaitu principled engagement (dialog dan pengambilan keputusan bersama), shared motivation (kepercayaan dan komitmen bersama), serta capacity for joint action (kesiapan kelembagaan, sumber daya, dan kemampuan melaksanakan kesepakatan). Analisis ini bertujuan mengetahui sejauh mana para aktor membangun kesepahaman dan memiliki kapasitas untuk mendukung pengoperasian TGX Mobility Hub.

Ketiga, *collaborative actions* (tindakan kolaboratif) digunakan untuk mengkaji pelaksanaan kesepakatan melalui pembagian tugas, koordinasi, integrasi layanan dan teknologi, serta penyelesaian hambatan operasional. Analisis ini menilai sejauh mana komitmen para aktor diwujudkan dalam tindakan nyata untuk mempercepat pengoperasian TGX Mobility Hub.

Keempat, *outcomes/impacts* (hasil dan dampak) digunakan untuk menilai capaian kolaborasi, baik berupa peningkatan kesiapan operasional, penyelesaian kendala, maupun terlaksananya layanan secara terintegrasi. Analisis juga mengidentifikasi hasil yang belum tercapai beserta faktor penyebabnya, dengan mempertimbangkan bahwa TGX Mobility Hub masih menghadapi hambatan dalam proses uji coba.

Keempat komponen tersebut dianalisis secara saling berkaitan melalui wawancara, observasi, dan studi dokumentasi. Data yang diperoleh dibandingkan untuk mengidentifikasi pola kolaborasi, hambatan, dan kesenjangan antara kesepakatan dengan pelaksanaan. Hasil analisis digunakan untuk menjelaskan faktor yang memengaruhi proses kolaborasi serta merumuskan strategi perbaikan guna mempercepat pengoperasian TGX Mobility Hub di Kabupaten Trenggalek.

HASIL

1. Drivers (Penggerak Kolaborasi)

Hasil penelitian menunjukkan bahwa kolaborasi dalam pengembangan TGX Mobility Hub di Kabupaten Trenggalek didorong oleh kepemimpinan, ketergantungan antaraktor, manfaat yang diharapkan, dan ketidakpastian pelaksanaan program. Komitmen pimpinan daerah menjadi faktor penting dalam mendorong keterlibatan berbagai pihak. Kepala Dinas Perkimhub, Suprihadi, S.T., menyatakan:

> "Pendukung utamanya memang komitmen Bupati. Beliau secara konsisten mendorong agar seluruh perangkat daerah dan stakeholder duduk bersama untuk mewujudkan konsep tersebut."
> (Wawancara, Suprihadi, 8 Juli 2026).

Kolaborasi diperlukan karena setiap aktor memiliki peran dan sumber daya yang berbeda. Muhammad Saidan, Direktur Pemasaran dan Government PO Bagong, menjelaskan:

> "Sebagai operator, kami tidak mungkin berjalan sendiri. Kami membutuhkan kepastian regulasi, dukungan infrastruktur, dan koordinasi dari pemerintah. Di sisi lain, pemerintah juga membutuhkan operator yang memiliki pengalaman."
> (Wawancara, Muhammad Saidan, 12 Juli 2026).

Selain itu, keterbatasan anggaran, ketidakpastian jumlah penumpang, dan belum adanya roadmap yang jelas menjadi hambatan pengembangan. Dengan demikian, faktor pendorong kolaborasi telah terbentuk, tetapi masih memerlukan kepastian perencanaan dan dukungan operasional.

2. Collaborative Dynamics (Dinamika Kolaborasi)

a. Principled Engagement (Keterlibatan Berprinsip)

Keterlibatan berprinsip terlihat melalui koordinasi, pertukaran informasi, dan kesempatan bagi para aktor untuk menyampaikan pendapat. Suprihadi menyatakan:

> "Dalam setiap pembahasan kami selalu memberikan kesempatan kepada stakeholder untuk menyampaikan pendapat."
> (Wawancara, Suprihadi, 8 Juli 2026).

Hal tersebut diperkuat oleh Muhammad Saidan yang menjelaskan bahwa operator dapat menyampaikan kondisi operasional, potensi penumpang, kelayakan trayek, dan kebutuhan masyarakat dalam forum koordinasi (Wawancara, 12 Juli 2026).
Namun, pemahaman antaraktor belum sepenuhnya sama. Choirul Anam, jurnalis Bioz TV, mengungkapkan:

> "Masih ada beberapa operator angkutan yang merasa belum memperoleh informasi secara utuh mengenai tujuan program tersebut."
> (Wawancara, Choirul Anam, 15 Juli 2026).

Temuan ini menunjukkan bahwa koordinasi telah berjalan, tetapi sosialisasi dan penyamaan persepsi masih perlu diperkuat agar TGX Mobility Hub dipahami sebagai sistem transportasi terintegrasi, bukan sebagai pesaing angkutan yang telah ada.

b. Shared Motivation (Motivasi Bersama)

Motivasi bersama terlihat dari tumbuhnya kepercayaan dan komitmen para aktor. Muhammad Saidan menyampaikan:

> "Sebagai operator, kami merasa dipercaya untuk ikut terlibat sejak tahap perencanaan. Pemerintah tidak hanya meminta kami menjalankan layanan, tetapi juga mendengarkan pengalaman kami di lapangan."
> (Wawancara, Muhammad Saidan, 12 Juli 2026).

Meskipun demikian, pemahaman mengenai konsep TGX Mobility Hub belum merata. Akademisi dan ahli transportasi, Dr. Heri Prasetyo, S.ST., M.A.P., menyatakan:

> "Masih ada yang menganggap program ini hanya sebatas membuka trayek baru, padahal konsep mobility hub jauh lebih luas."
> (Wawancara, Dr. Heri Prasetyo, 10 Juli 2026).

Hal ini menunjukkan bahwa kepercayaan dan komitmen mulai terbentuk, tetapi perlu diperkuat melalui komunikasi yang konsisten, penyamaan persepsi, dan tindak lanjut atas kesepakatan bersama.

c. Capacity for Joint Action (Kapasitas untuk Bertindak Bersama)

Kapasitas bertindak bersama terlihat dari pembagian peran antara pemerintah, operator, dan pemangku kepentingan lainnya. Pemerintah berperan dalam penyusunan kebijakan dan koordinasi, sedangkan operator menyediakan armada dan pelayanan transportasi. Dukungan teknologi juga dilakukan melalui Zenbus untuk pendaftaran, pemesanan, dan pemantauan perjalanan selama uji coba. Namun, keterbatasan sumber daya masih menjadi kendala. Suprihadi ST menjelaskan:

> "Program ini memerlukan dukungan anggaran yang berkelanjutan serta regulasi yang selaras dengan kewenangan masing-masing instansi."
> (Wawancara, Suprihadi ST, 8 Juli 2026).

Dengan demikian, pembagian peran dan dukungan teknologi telah tersedia, tetapi masih perlu diperkuat melalui kepastian regulasi, anggaran, kesiapan armada, dan mekanisme operasional yang jelas.

3. Collaborative Actions (Tindakan Kolaboratif)

Tindakan kolaboratif diwujudkan melalui uji coba TGX Attractive Tour, TGX Trans, TGX CIKAR, dan TRUBUS, serta pemanfaatan Zenbus. Operator turut menyediakan armada dan mengikuti tahapan uji coba. Muhammad Saidan menyatakan:

> "Kami menyiapkan armada sesuai kesepakatan dan mengikuti seluruh tahapan uji coba."
> (Wawancara, Muhammad Saidan, 12 Juli 2026).

Meskipun demikian, pelaksanaan uji coba masih menghadapi kendala teknis, termasuk kendaraan yang mengalami mogok dan jumlah penumpang yang belum stabil. Evaluasi dilakukan bersama dengan membahas kondisi rute, waktu tempuh, titik naik turun penumpang, dan penyesuaian jadwal. Dr. Heri Prasetyo menegaskan bahwa evaluasi perlu didasarkan pada indikator terukur, seperti ketepatan waktu, tingkat keterisian armada, biaya operasional, dan kepuasan masyarakat (Wawancara, 10 Juli 2026). Temuan ini menunjukkan bahwa kolaborasi telah menghasilkan tindakan nyata, tetapi masih membutuhkan perbaikan agar layanan siap beroperasi secara rutin.

4. Outcomes/Impacts (Hasil dan Dampak)

Hasil kolaborasi mulai terlihat dari meningkatnya komunikasi antaraktor, keterlibatan operator, dan tersedianya alternatif layanan transportasi. Dr. Heri Prasetyo menyatakan:

> "Hasil yang sudah terlihat bukan hanya terlaksananya uji coba layanan, tetapi juga mulai terbangunnya kerja sama antar stakeholder yang sebelumnya berjalan sendiri-sendiri."
> (Wawancara, Dr. Heri Prasetyo, 10 Juli 2026).

Dari sisi pengguna, layanan dinilai memberikan kemudahan perjalanan karena masyarakat tidak perlu membawa kendaraan sendiri. Namun, pengguna juga berharap layanan dapat beroperasi secara rutin dengan jadwal yang pasti, armada yang siap, dan informasi yang mudah diperoleh

Keberlanjutan program masih menghadapi kendala berupa keterbatasan anggaran, belum jelasnya roadmap, kebutuhan penyempurnaan regulasi, dan integrasi dengan jaringan transportasi lainnya. Oleh karena itu, hasil kolaborasi telah menunjukkan kemajuan dalam koordinasi dan pelaksanaan uji coba, tetapi belum sepenuhnya menghasilkan sistem transportasi yang stabil dan berkelanjutan.

Secara keseluruhan, penelitian menunjukkan bahwa kolaborasi TGX Mobility Hub telah terbentuk dan menghasilkan tindakan nyata. Namun, percepatan pengoperasian masih memerlukan penguatan komitmen, kepastian perencanaan, dukungan sumber daya, penyelesaian kendala teknis, serta evaluasi berbasis indikator yang terukur.

Tabel 1. Ringkasan Temuan Collaborative Governance TGX Mobility Hub

Dimensi CGR	**Temuan utama**	**Status**
Drivers	Leadership, interdependence, incentives, dan uncertainty mendorong kolaborasi.	Terbentuk; belum sepenuhnya matang.
Principled engagement	Komunikasi, koordinasi, discovery, definition, deliberation, dan determination mulai berjalan.	Berjalan; pemahaman belum seragam.
Shared motivation	Kepercayaan, komitmen, dan rasa memiliki mulai terbentuk.	Positif; perlu dipelihara.
Capacity for joint action	Peran pemerintah, operator, teknologi, akademisi, media, dan masyarakat mulai saling melengkapi.	Tersedia; anggaran, data, regulasi, dan integrasi masih terbatas.
Collaborative actions	Uji coba TGX Attractive Tour, TGX Trans, TGX CIKAR, dan TRUBUS serta dukungan Zenbus.	Nyata; masih dominan uji coba.
Outcomes/impacts	Koordinasi meningkat, alternatif layanan tersedia, dan respons masyarakat positif.	Mulai terlihat; keberlanjutan belum optimal.

Sumber: Diolah Peneliti, 2026

Tabel 2. Faktor Pendukung dan Penghambat

Faktor	**Temuan**	**Implikasi percepatan**
Pendukung	Komitmen pimpinan; komunikasi terbuka; keterlibatan stakeholder; dukungan teknologi; penerimaan awal masyarakat.	Dipertahankan dan dilembagakan agar kolaborasi berlanjut pada tahap operasi.

Penghambat	Anggaran terbatas; roadmap belum jelas; data/kajian terbatas; pengguna belum stabil; integrasi jaringan belum tuntas; sosialisasi belum merata; kesiapan armada.	Memerlukan roadmap bersama, pembiayaan, penguatan data, integrasi, komunikasi publik, dan evaluasi.

Sumber: Diolah Peneliti, 2026

PEMBAHASAN

Temuan penelitian memperlihatkan bahwa collaborative governance TGX Mobility Hub berada pada tahap transisi dari pembentukan kolaborasi menuju konsolidasi operasional. Jika dilihat melalui CGR Emerson dan Nabatchi (2015), penggerak kolaborasi sudah tersedia, dinamika kolaborasi telah berkembang, dan tindakan bersama telah dilakukan. Persoalan utama justru muncul pada kemampuan mempertahankan hasil tindakan tersebut. Dengan kata lain, tantangan TGX Mobility Hub bukan terutama membangun kemauan untuk bekerja sama, melainkan mengubah kemauan dan koordinasi menjadi kapasitas kelembagaan yang mampu menghasilkan layanan rutin.

Pada aspek drivers, leadership menjadi unsur paling menonjol. Komitmen pimpinan daerah mampu membuka ruang pertemuan lintas aktor dan memberi legitimasi terhadap agenda integrasi transportasi. Temuan ini sejalan dengan Emerson et al. (2012) yang menempatkan leadership sebagai salah satu kondisi yang dapat mengaktifkan proses kolaborasi. Dalam konteks TGX Mobility Hub, kepemimpinan berfungsi sebagai pemicu awal yang mempertemukan aktor dengan sumber daya dan kepentingan berbeda. Namun, ketergantungan yang kuat pada dorongan pimpinan juga perlu diikuti pelembagaan agar kolaborasi tidak berhenti ketika perhatian politik atau administratif berubah. Karena itu, leadership perlu diterjemahkan menjadi aturan kerja, roadmap, pembagian tanggung jawab, dan mekanisme evaluasi yang dapat berjalan secara institusional.

Interdependence juga menunjukkan kesesuaian yang kuat dengan CGR. Pemerintah tidak memiliki seluruh sumber daya yang dibutuhkan untuk mengoperasikan Mobility Hub. Armada, pengalaman operasional, teknologi, pengetahuan akademik, komunikasi publik, dan pengalaman pengguna berada pada aktor yang berbeda. Kondisi tersebut membuat kolaborasi menjadi kebutuhan struktural. Temuan ini memperkuat pandangan Bryson, Crosby, dan Stone (2015) bahwa kolaborasi lintas sektor diperlukan ketika persoalan publik memiliki sumber daya, kewenangan, dan pengetahuan yang tersebar di berbagai organisasi. Pada TGX Mobility Hub, interdependensi tersebut merupakan modal penting, tetapi belum otomatis menjamin kesinambungan karena masih terdapat ketidakseimbangan kapasitas dan manfaat yang diterima setiap aktor.

Pada *consequential incentives*, terdapat peluang manfaat bagi berbagai pihak, tetapi belum seluruhnya menjadi insentif yang kuat. Pemerintah memperoleh peluang meningkatkan pelayanan dan konektivitas, masyarakat memperoleh alternatif mobilitas, sektor pariwisata memperoleh peluang akses yang lebih baik, sedangkan operator memperoleh peluang meningkatkan jumlah penumpang. Namun, operator masih menghadapi persoalan kestabilan penumpang dan biaya operasional. Artinya, manfaat kolaborasi sudah terlihat secara sosial dan pelayanan, tetapi belum sepenuhnya kuat secara ekonomi. Kondisi tersebut menjelaskan mengapa keberlanjutan operasional membutuhkan skema pembiayaan dan pembagian manfaat yang lebih jelas.

Uncertainty justru memperkuat kebutuhan terhadap kolaborasi. Perubahan pola mobilitas, perkembangan teknologi, ketidakpastian permintaan, keterbatasan anggaran,

dan proses integrasi dengan jaringan transportasi lain membuat pemerintah tidak dapat menentukan seluruh kebutuhan layanan secara sepihak. Dalam kondisi seperti ini, kolaborasi berfungsi sebagai mekanisme pembelajaran. Informasi dari operator, masyarakat, akademisi, dan media membantu pemerintah membaca perubahan yang terjadi. Temuan ini menunjukkan bahwa uncertainty tidak selalu menjadi hambatan; dalam kerangka CGR, ketidakpastian dapat menjadi pendorong bagi aktor untuk saling berbagi pengetahuan dan menyesuaikan tindakan.

Pada collaborative dynamics, principled engagement telah berkembang melalui proses discovery, definition, deliberation, dan determination, meskipun kedalamannya belum sama pada setiap tahap. Discovery terlihat dari upaya pemerintah mengenali dan melibatkan stakeholder yang relevan. Definition terlihat dari proses membangun pemahaman bahwa TGX Mobility Hub merupakan sistem integrasi, bukan pesaing langsung bagi angkutan yang sudah ada. Deliberation berlangsung melalui diskusi mengenai rute, operasional, teknologi, dan kebutuhan pengguna. Sementara itu, determination mulai diwujudkan dalam pelaksanaan uji coba dan pembagian peran. Temuan ini menunjukkan bahwa forum kolaborasi telah menghasilkan pembelajaran bersama, tetapi belum seluruh hasil deliberasi diterjemahkan menjadi keputusan jangka panjang yang mengikat.

Shared motivation juga mulai terbentuk. Keterbukaan pemerintah dalam menerima masukan membuat operator merasa dilibatkan. Respons positif masyarakat terhadap uji coba memperkuat legitimasi sosial. Kepercayaan tumbuh melalui pengalaman bekerja bersama dan penyelesaian persoalan di lapangan. Namun, shared motivation belum sepenuhnya kokoh karena masih terdapat kekhawatiran sebagian pelaku transportasi dan ketidakmerataan informasi di masyarakat. Hal ini menunjukkan bahwa trust tidak cukup dibangun melalui pertemuan, tetapi harus dipelihara melalui konsistensi kebijakan, transparansi manfaat, dan kepastian peran.

Pada capacity for joint action, penelitian menemukan bahwa unsur penting kolaborasi telah tersedia, tetapi belum dalam tingkat yang sama. Pemerintah memiliki kewenangan koordinasi, operator memiliki armada dan kemampuan operasional, penyedia teknologi mendukung digitalisasi, akademisi menyediakan pengetahuan, media mendukung komunikasi, dan masyarakat memberikan umpan balik. Akan tetapi, kapasitas tersebut belum terintegrasi dalam sistem yang sepenuhnya stabil. Keterbatasan anggaran, data, regulasi, kesiapan teknis, dan integrasi jaringan menjadi titik lemah. Temuan ini memperluas pemahaman bahwa capacity for joint action bukan sekadar jumlah aktor atau sumber daya yang tersedia, tetapi kemampuan menggabungkan sumber daya tersebut menjadi mekanisme kerja yang konsisten.

Pada collaborative actions, temuan penelitian memperlihatkan bahwa TGX Mobility Hub telah melewati tahap wacana. Uji coba TGX Attractive Tour, TGX Trans, TGX CIKAR, dan TRUBUS menjadi bukti bahwa collaborative dynamics telah diterjemahkan menjadi tindakan. Penggunaan Zenbus juga menunjukkan bahwa teknologi tidak hanya menjadi pelengkap, tetapi bagian dari upaya mengintegrasikan informasi dan akses layanan. Hal tersebut memperlihatkan hubungan antara kapasitas kolaboratif dan tindakan konkret sebagaimana ditekankan (Emerson & Nabatchi, 2015).

Namun, tindakan bersama yang masih dominan berupa uji coba menunjukkan bahwa kolaborasi belum mencapai konsolidasi. Uji coba memang penting sebagai ruang belajar, tetapi tidak dapat menjadi bentuk permanen pelayanan. Temuan adanya kendaraan

mogok, ketidakstabilan penumpang, serta kebutuhan penyempurnaan rute dan jadwal menunjukkan bahwa kesiapan teknis dan manajerial masih perlu diperkuat. Karena itu, ukuran keberhasilan seharusnya tidak berhenti pada terlaksananya kegiatan, tetapi dilanjutkan pada konsistensi jadwal, tingkat keterisian, biaya operasional, kualitas pelayanan, dan kepuasan pengguna.

Pada outcomes/impacts, penelitian menunjukkan pola yang khas dari kolaborasi yang masih berkembang. Hasil awal sudah nyata, tetapi dampaknya belum luas. Koordinasi antarpihak membaik, operator memperoleh ruang partisipasi, masyarakat memperoleh alternatif transportasi, dan dukungan teknologi tersedia. Akan tetapi, manfaat tersebut masih lebih kuat dirasakan oleh pihak yang terlibat langsung dalam uji coba daripada masyarakat secara keseluruhan. Kondisi ini sesuai dengan logika CGR bahwa hasil kolaborasi perlu dilihat sebagai proses yang berkembang, bukan sekadar keluaran sesaat.

Respons pengguna yang positif juga perlu dibaca secara proporsional. Tingginya partisipasi pada masa uji coba merupakan indikator bahwa kebutuhan terhadap layanan terintegrasi memang ada. Namun, jumlah peserta pada kegiatan uji coba belum dapat disamakan dengan permintaan penumpang reguler. Untuk memastikan kelayakan layanan, pemerintah perlu mengubah data uji coba menjadi basis pengambilan keputusan melalui kajian demand, analisis pola perjalanan, dan pengukuran kinerja setiap rute. Dengan cara tersebut, proses kolaborasi dapat bergerak dari learning by doing menuju evidence-based collaborative management.

Jika dibandingkan dengan penelitian terdahulu, temuan ini memiliki pola yang sejalan sekaligus memperlihatkan kekhasan. Prasetyo et al. (2025) menekankan pentingnya koordinasi, kapasitas kelembagaan, dan keterlibatan multiaktor dalam tata kelola transportasi. Rahmat (2024) menunjukkan bahwa kolaborasi dapat meningkatkan pelayanan transportasi, tetapi sosialisasi dan partisipasi masyarakat tetap menjadi persoalan. Riwayanto et al. (2025) menunjukkan manfaat kolaborasi dan teknologi dalam transportasi daerah, tetapi menemukan ketergantungan pembiayaan dan fragmentasi organisasi. Penelitian TGX Mobility Hub memperlihatkan persoalan yang serupa, tetapi menambahkan dimensi penting berupa kebutuhan mengubah hasil uji coba menjadi layanan Mobility Hub yang stabil dan terintegrasi dengan jaringan transportasi yang lebih luas.

Dari sisi kebijakan, temuan paling penting adalah perlunya pergeseran orientasi dari project-based collaboration menuju system-based collaboration. Project-based collaboration cenderung kuat ketika ada agenda, peluncuran, atau uji coba, sedangkan system-based collaboration membutuhkan mekanisme yang tetap berjalan setelah kegiatan selesai. Dalam konteks TGX Mobility Hub, pergeseran tersebut dapat dilakukan melalui roadmap bersama, pembagian peran yang terdokumentasi, skema pembiayaan berkelanjutan, integrasi data, sinkronisasi rute dan jadwal, komunikasi publik, serta evaluasi rutin. Langkah ini juga penting untuk memastikan bahwa kolaborasi tidak terlalu bergantung pada individu tertentu.

Dengan demikian, hasil penelitian menegaskan bahwa collaborative governance TGX Mobility Hub telah memiliki fondasi yang cukup kuat. Komitmen pimpinan, interdependensi antarpihak, komunikasi terbuka, keterlibatan multiaktor, dukungan teknologi, dan penerimaan awal masyarakat merupakan modal kolaboratif yang bernilai. Kelemahannya terletak pada capacity for joint action dan kemampuan mempertahankan

outcomes. Oleh sebab itu, strategi percepatan tidak semata-mata menambah kegiatan, tetapi memperkuat sistem yang membuat setiap kegiatan menghasilkan pembelajaran, keputusan, dan perbaikan yang dapat dipertahankan.

KESIMPULAN

Penelitian ini menunjukkan bahwa collaborative governance dalam strategi percepatan pengoperasian TGX Mobility Hub di Kabupaten Trenggalek telah terbentuk dan bergerak dari tahap inisiasi menuju tindakan bersama. Drivers kolaborasi terutama berasal dari komitmen pimpinan daerah, kebutuhan integrasi transportasi, interdependensi antarpihak, serta ketidakpastian lingkungan kebijakan. Collaborative dynamics berkembang melalui komunikasi dan penyamaan persepsi, pembentukan kepercayaan dan komitmen, serta pemanfaatan kapasitas yang saling melengkapi. Kolaborasi kemudian menghasilkan tindakan nyata melalui uji coba TGX Attractive Tour, TGX Trans, TGX CIKAR, dan TRUBUS dengan dukungan teknologi Zenbus.

Meskipun demikian, kolaborasi belum sepenuhnya menghasilkan layanan transportasi yang rutin, stabil, dan berkelanjutan. Hasil awal berupa peningkatan koordinasi, keterlibatan operator, alternatif mobilitas, dan respons masyarakat yang positif masih dibatasi oleh keterbatasan anggaran, roadmap yang belum cukup jelas, keterbatasan data dan kajian, jumlah pengguna yang belum stabil, integrasi jaringan yang masih berlangsung, komunikasi publik yang belum merata, serta kesiapan teknis armada. Temuan ini menunjukkan adanya kesenjangan antara komitmen untuk berkolaborasi dan kapasitas untuk mempertahankan hasil kolaborasi.

Implikasinya, percepatan TGX Mobility Hub perlu diarahkan pada penguatan collaborative governance sebagai mekanisme yang berkelanjutan. Pemerintah bersama stakeholder perlu menetapkan roadmap dan pembagian peran yang jelas, memperkuat skema pembiayaan, membangun pengambilan keputusan berbasis data, menyelesaikan integrasi jaringan, memperluas komunikasi publik, memberikan kepastian kepada operator, serta menerapkan evaluasi layanan dengan indikator terukur. Dengan langkah tersebut, TGX Mobility Hub memiliki peluang lebih besar untuk berkembang dari inovasi berbasis uji coba menjadi sistem transportasi terintegrasi yang konsisten dan berkelanjutan.

UCAPAN TERIMA KASIH

Penulis menyampaikan terima kasih kepada Universitas Kadiri, Pemerintah Kabupaten Trenggalek, para informan, operator transportasi, penyedia teknologi, akademisi, media, serta seluruh pihak yang telah mendukung pelaksanaan penelitian dan penyusunan artikel ini.

PERNYATAAN KONFLIK KEPENTINGAN

Penulis menyatakan tidak memiliki konflik kepentingan terkait penelitian, penulisan, maupun publikasi artikel ini.

PERNYATAAN ETIKA PENELITIAN

Penelitian dilaksanakan dengan memperhatikan prinsip etika penelitian kualitatif, termasuk partisipasi sukarela, penggunaan informasi sesuai tujuan penelitian, dan menjaga kerahasiaan data yang bersifat tidak untuk dipublikasikan. Data penelitian digunakan untuk kepentingan akademik dan analisis kebijakan.

DAFTAR PUSTAKA

Abror, M. D., & Fachruddin, I. (2025). Inter-Regional Cooperation Model for Managing the Tumpak Sewu Waterfall Tourist Attraction in Sidomulyo Village, Lumajang Regency. Society, 13(2), 600–615. https://doi.org/10.33019/society.v13i2.829

Ansell, C., & Gash, A. (2008). Collaborative governance in theory and practice. Journal of Public Administration Research and Theory, 18(4), 543–571. https://doi.org/10.1093/jopart/mum032

Badan Pusat Statistik Kabupaten Trenggalek. (2026). Kabupaten Trenggalek dalam angka 2026. Badan Pusat Statistik Kabupaten Trenggalek.

Bertolini, L. (1999). Spatial development patterns and public transport: The application of an analytical model in the Netherlands. Planning Practice & Research, 14(2), 199–210.

Bryson, J. M., Crosby, B. C., & Stone, M. M. (2015). Designing and implementing cross-sector collaborations: Needed and challenging. Public Administration Review, 75(5), 647–663.

Cervero, R. (1998). The transit metropolis: A global inquiry. Island Press.

Creswell, J. W., & Poth, C. N. (2018). Qualitative inquiry and research design: Choosing among five approaches (4th ed.). SAGE Publications.

Emerson, K., & Nabatchi, T. (2015). Collaborative governance regimes. Georgetown University Press.

Emerson, K., Nabatchi, T., & Balogh, S. (2012). An integrative framework for collaborative governance. Journal of Public Administration Research and Theory, 22(1), 1–29. https://doi.org/10.1093/jopart/mur011

Fachruddin, I., & Darsono Wisadirana. (2020). The dynamics of community behavior changes in "Kampung Inggris", Kediri. Journal of Advanced Research in Dynamical & Control Systems, 12(08-Special Issue). https://doi.org/10.5373/JARDCS/V12SP8/20202538

Fachruddin, I. (2026). Wajah baru Kampung Inggris: Dinamika perubahan sosial di Pare. Be Creative. ISBN 978-634-7848-25-3.

Fachruddin, I., & Rahmawati, D. A. (2024). Scenario planning based on the "TAID" model in the framework of empowering communities affected by the development of Kediri International Airport.

Fachruddin, I., Rahmawati, D. A., & Muzaqi, A. H. (2024). Socio-economic and cultural impacts of Dhoho Airport development on buffer villages: A case study in Tiron and Banyakan, Kediri. Society, 12(2), 591–602. https://doi.org/10.33019/society.v12i2.704

Geurs, K. T., & van Wee, B. (2004). Accessibility evaluation of land-use and transport strategies. Journal of Transport Geography, 12(2), 127–140.

Miles, M. B., Huberman, A. M., & Saldaña, J. (2014). Qualitative data analysis: A methods sourcebook (3rd ed.). SAGE Publications.

Pemerintah Kabupaten Trenggalek. (2025). Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Kabupaten Trenggalek Tahun 2025–2029.

Prasetyo, H., Sumartono, S., Suryadi, S., & Nuh, M. (2025). Collaborative governance in port management in Indonesia: A literature review. Journal of Posthumanism.

Rahmat, S. A. P. (2024). Collaborative governance dalam peningkatan pelayanan transportasi publik (Teman Bus) di Kota Makassar (Skripsi).

Riwayanto, R. M., Rahmasari, F. A., & Fitri, N. (2025). Manajemen kolaboratif sebagai strategi peningkatan efektivitas pelayanan publik dalam konteks transportasi di Kabupaten Banyumas.

Thomson, A. M., Perry, J. L., & Miller, T. K. (2009). Conceptualizing and measuring collaboration. Journal of Public Administration Research and Theory, 19(1), 23–56.

Yahya, A. S., Kusmana, D., Ismunarta, & Sururama, R. (2024). Collaborative governance dalam penanganan kemacetan di Kota Surabaya.

Yin, R. K. (2018). Case study research and applications: Design and methods (6th ed.). SAGE Publications.