

SKRIPSI

***Collaborative Governance* Dalam Penanganan Permasalahan**

Kemacetan Di Kota Makassar



DI SUSUN OLEH :

VENIKE SRIYANTI

E051 191 062

UNIVERSITAS HASANUDDIN

FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

DEPARTEMEN ILMU PEMERINTAHAN

2024

LEMBARAN PENGESAHAN SKRIPSI

***Collaborative Governance* Dalam Penanganan Permasalahan**

Kemacetan Di Kota Makassar

Yang diajukan oleh:

VENIKE SRIYANTI

E051 191 062

Telah disetujui oleh:

Pembimbing I

Pembimbing II

Prof. Dr. Nurlinah, M.Si
NIP. 19630921 198702 2 001

Dr. Andi Lukman Irwan, M.Si
NIP. 19790106 200501 1 001

Mengetahui Ketua Departemen

Manajemen Pemerintahan



Dr. Andi Lukman Irwan, M.Si
NIP. 19790106 200501 1 001

LEMBAR PENERIMAAN SKRIPSI

LEMBAR PENERIMAAN SKRIPSI

COLLABORATIVE GOVERNANCE DALAM PENANGANAN PERMASALAHAN KEMACETAN DI KOTA MAKASSAR

Dipersiapkan dan Disusun Oleh :

VENIKE SRIYANTI

E051191062

Telah Diperbaiki Dan Dinyatakan Telah Memenuhi Syarat Oleh Panitia Ujian Skripsi

Pada Departemen Ilmu Pemerintahan

Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik Universitas Hasanuddin

Makassar, Pada Hari Selasa, 17 September 2024

Menyetujui :

PANITIA UJIAN

Ketua : Prof. Dr .Nurlinah, M.Si

Sekretaris : Dr. A. Lukman Irwan, S.IP,M,Si

Anggota : Dr. A.M. Rusli, M.Si

Anggota : Irwan Ade Saputra, S.IP.,M.Si

Pembimbing I : Prof. Dr .Nurlinah, M.Si

Pembimbing II : Dr. A. Lukman Irwan, S.IP,M,Si



PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : Venike Sriyanti

NIM : E051190162

Program Studi : Ilmu Pemerintahan

Jenjang : S1

Menyatakan dengan ini bahwa karya tulisan saya berjudul :

COLLABORATIVE GOVERNANCE DALAM PENANGANAN PERMASALAHAN KEMACETAN DI KOTA MAKASSAR

Adalah karya tulisan saya sendiri dan bukan merupakan pengambil alihan tulisan orang lain bahwa skripsi yang saya tulis ini benar merupakan hasil karya saya sendiri.

Apabila dikemudian hari terbukti atau dapat dibuktikan bahwa sebagian atau keseluruhan skripsi ini hasil karya orang lain, maka saya bersedia menerima sanksi atas perbuatan tersebut.

Makassar, 17 September 2024

Yang membuat pernyataan



Venike Sriyanti

KATA PENGANTAR

Segala Syukur dan Puji bagi Tuhan Yesus Kristus, oleh karena anugerah-Nya yang melimpah, kemurahan dan kasih setia yang besar, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi dengan judul “*Collaborative Governance* Dalam Penanganan Permasalahan Kemacetan Di Kota Makassar”. Skripsi ini diajukan untuk memenuhi sebagian persyaratan guna memperoleh gelar Sarjana Pendidikan (S1) pada Departemen Ilmu Pemerintahan, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Hasanuddin Makassar.

Penulis sangat menyadari bahwa dalam penyusunan skripsi ini tidaklah mudah, banyak hambatan yang penulis lalui sejak awal pembuatan skripsi ini hingga menjelang penyelesaiannya, sehingga membutuhkan waktu yang cukup lama. Namun kendala dan tantangan tersebut dapat teratasi berkat kemauan yang kuat, usaha keras yang disertai dengan doa tentunya. Pun juga dukungan, tenaga, pikiran dan doa dari berbagai pihak.

Pada kesempatan ini izinkan penulis untuk mengucapkan banyak terima kasih kepada orang tua penulis Bapak Paris Happy dan Ibu Damaris Aba, terima kasih atas doa, dukungan, nasehat dan kasih sayang yang tiada hentinya kepada penulis sehingga saya mampu menjalani pendidikan di Universitas Hasanuddin. Terima kasih selalu memberikan nasihat agar menjadi pribadi yang lebih baik dimana selalu mengingatkan agar selalu mengingat kepada Tuhan Yesus serta selalu mendoakan disetiap langkah dengan tiada hentinya sehingga penulis bisa sampai hingga saat ini. Doa terbaik untuk kalian semua. Aamiin Terima kasih yang sebesar-besarnya, juga penghargaan yang setinggi-tingginya penulis sampaikan kepada:

1. Prof. Dr. Ir. Jamaluddin Jompa, M.Sc selaku Rektor Universitas Hasanuddin beserta para Wakil Rektor dan jajarannya yang telah memberikan kesempatan kepada penulis untuk bisa menuntut ilmu di kampus tercinta dan mengikuti pendidikan pada program S1 Universitas Hasanuddin
2. Dr. Phil. Sukri, M.Si selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Hasanuddin beserta para Wakil Dekan dan jajarannya
3. Dr. Andi Lukman Irwan, S.IP, M.Si selaku Ketua Departemen Ilmu Pemerintahan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Hasanuddin
4. Para tim penguji yang telah memberikan masukan dan saran guna menyempurnakan skripsi ini menjadi lebih baik.
5. Seluruh dosen Ilmu Pemerintahan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Hasanuddin, Khususnya para Dosen dari Departemen Ilmu Pemerintahan, Prof. Dr. Juanda Nawawi, M.Si, (Alm) Prof Dr.A. Gau Kadir, MA, Prof. Dr. H. Rasyid Thaha, M.Si, Prof. Dr. Rabina Yunus, M.Si, Prof. Dr. Hj. Nurlinah, M.Si, Dr. Hj.Indar Arifin, M.Si, (Alm) Dr. H. Andi Syamsu Alam, M.Si, Dr. H. A.M. Rusli, M.Si, Suhardiman Syamsu, M.Si, Dr. Jayadi Nas, M.Si, Dr. Andi Lukman Irwan, S.IP, M.Si, Rahmatullah, S.IP, M.Si, Ashar Prawitno, S.IP, M.Si, Irwan Ade Saputra S.IP, M,Si, Saharuddin, S.IP, M.Si, yang telah memberikan pengetahuan dalam jenjang perkuliahan sarjana Ilmu Pemerintahan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Hasanuddin:
6. Para pegawai dan staf akademik Departemen Ilmu Pemerintahan, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik yang telah memberikan bantuan kepada peneliti:
7. Para informan dalam penulisan skripsi ini yang telah dengan baik menerima dan memberikan bantuan berupa perizinan untuk melakukan pengumpulan data dan melakukan wawancara.

8. Seluruh Keluarga Besar Himpunan Mahasiswa Ilmu Pemerintahan (HIMAPEM) sebagai rumah kedua peneliti yang telah memberikan pengalaman berorganisasi, dan bersosial di kehidupan kampus dengan rasa kekeluargaan yang erat beridentitaskan Merdeka Militan.
9. Seluruh teman-teman “ZEITGIRLS” yang telah menjadi sahabat terdekat peneliti selama berada dikampus yaitu Umi, Aldiani, Zharillah, Muthmainnah, Stevanny, Putri Dwi, Nurul Hudiya, Tisa Ramadhani, Sitti Nurul Aflaha, Nurul Alfiani, Rizka, Putri Nabila, Haerun Nisa dan Indah Apriani yang selama ini telah berbagi kebersamaan, memberi semangat, bantuan disegala urusan, terima kasih sudah menemani perjalanan penulis hingga sekarang, semoga kesuksesan senantiasa bersama kalian;
10. Seluruh teman-teman “ZEITGEIST” yang telah menjadi penolong pertama saat mengalami kesulitan yaitu Andi Mushawwir selaku ketua Angkatan, Eki, Hafiqi Atmaja, Adam, Arsel, Ramlan Taha, Viko, Wahyu, Amirul, Ilham, Asrul, Ibnu, Firga, serta Alm. Zaky Fadlan.
11. Seluruh teman-teman angkatan 2019 S1 Ilmu Pemerintahan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Hasanuddin.
12. Terima kasih kepada Keluarga Besar Kuliah Kerja Nyata (KKN) Gel. 109 khususnya kec, Tamalanrea Kota Makassar, Nurul Azzizah (Naa), Vanesya, Rayza, Rian, Rhafi dan Umronn atas kebersamaannya. Semoga kita masih punya waktu luang untuk dapat bertemu kembali. Doa terbaik untuk kalian semuanya.
13. Terima kasih untuk DF, atas perannya sebagai pendengar dan penyemangat serta men-support penulis untuk selalu melakukan yang terbaik selama perkuliahan sampai dengan diselesaikannya skripsi ini.

14. Kepada seluruh keluarga besar dari pihak Mama dan Bapak yang penulis cintai, Terima kasih atas dukungan, nasehat dan pengertiannya, serta selalu mendoakan disetiap langkah dengan tiada hentinya. Semoga senantiasa diberikan kesehatan dan kebahagiaan.

15. Kepada Venike Sriyanti (Diri saya sendiri) terima kasih telah mampu melewati segala proses kehidupan yang tidak mudah, melawan perasaan yang tidak karuan, melawan segala keraguan, kecemasan, dan kemalasan dalam menyelesaikan skripsi ini. Terima kasih telah menjadi pribadi yang kuat dan sabar dalam menghadapi cobaan dan telah bertahan sejauh ini. Kamu mampu !

Terima kasih juga kepada kalian semua yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu. Baik Keluarga, Teman-teman, maupun pihak lain yang telah membantu penulis dalam menjalani pendidikan di Universitas Hasanuddin ini. Atas doa, semangat dan dukungannya sekali lagi penulis ucapkan banyak terima kasih yang sebesar- besarnya.

Akhir kata, penulis berharap saran kritik yang dapat membangun skripsi penelitian ini, karena penulis mengetahui dan sangat menyadari bahwa dalam penyusunan skripsi ini masih banyak hal yang mesti untuk disempurnakan. Demikianlah penyusunan skripsi penelitian penulis selesaikan.

Makassar, 8 Agustus 2024

Venike Sriyanti

DAFTAR ISI

LEMBAR PENERIMAAN SKRIPSI.....	iii
KATA PENGANTAR.....	v
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR TABEL.....	xi
ABSTRAK.....	xii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 LATAR BELAKANG.....	1
1.2 RUMUSAN MASALAH.....	12
1.3 TUJUAN PENELITIAN.....	13
1.4 MANFAAT PENELITIAN.....	13
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	15
2.1 COLLABORATIVE GOVERNANCE.....	15
2.2 LALU LINTAS DAN KEMACETAN.....	27
2.2.1 Pengertian Lalu Lintas.....	27
2.2.2 Komponen Lalu Lintas.....	32
2.2.3 Manajemen Lalu Lintas.....	33
2.2.4 Masalah Lalu Lintas dan Kemacetan.....	43
2.3 KERANGKA KONSEPTUAL.....	47
BAB III METODE PENELITIAN.....	50
3.1 TIPE DASAR PENELITIAN.....	50
3.2 LOKASI DAN WAKTU PENELITIAN.....	51
3.3 INFORMAN PENELITIAN.....	51
3.4 TEKNIK PENGUMPULAN DATA.....	52
3.5 JENIS DATA.....	54
3.6 FOKUS PENELITIAN.....	54
3.7 ANALISIS DATA.....	57
BAB IV.....	59
HASIL DAN PEMBAHASAN.....	59
4.1 Gambaran Umum Objek Penelitian.....	59
4.2 Pembahasan.....	73
4.2.1 Kondisi Awal, Desain Kelembagaan, Kepemimpinan Fasilitatif dan Proses Kolaborasi dalam Penanganan kemacetan di Kota Makassar	

.....	73
4.2.2 Faktor-faktor yang mempengaruhi pelaksanaan Collaborative Governance dalam penanganan permasalahan kemacetan di Kota Makassar	90
BAB V	105
KESIMPULAN DAN SARAN	105
5.1 Kesimpulan.....	105
5.2 Saran.....	106
DAFTAR PUSTAKA	107
LAMPIRAN-LAMPIRAN	109

DAFTAR TABEL

Tabel 1 Jumlah Penduduk Di Kota Makassar Tahun 2022-2023.....	5
Tabel 2 Jumlah Kendaraan Bermotor di Kota Makassar Tahun 2021-2023.....	6
Tabel 3 Titik Rawan Macet	74
Tabel 4 Contoh Hasil Rapat dari Forum Lalu Lintas	87

ABSTRAK

VENIKE SRIYANTI, Nomor Induk Mahasiswa E051191062, Departemen Ilmu Pemerintahan, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Hasanuddin, Menyusun Skripsi dengan judul : “*Collaborative Governance* dalam Penanganan Permasalahan Kemacetan di Kota Makassar”, dibawah bimbingan Ibu Prof. Dr. Nurlinah, M.Si dan Bapak Dr. A. Lukman Irwan, S.IP, M.Si.

Penelitian ini bertujuan untuk: (1) mengetahui dan menganalisis *Collaborative Governance* dalam Penanganan Permasalahan Kemacetan di Kota Makassar; (2) menggambarkan faktor-faktor yang mempengaruhi pelaksanaan *Collaborative Governance* dalam penanganan permasalahan Kemacetan di Kota Makassar.

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif, tipe penelitian adalah deskriptif. Adapun informan penelitian ini Kepala Dinas Perhubungan, Kepala Dinas Pekerjaan Umum, Kepala Satuan Lalu Lintas, Masyarakat umum, dan Pengusaha Angkutan Umum. Data diperoleh dari hasil wawancara mendalam terhadap informan, observasi dan dokumentasi selama kurang lebih satu bulan di lapangan. Data dianalisis secara deskriptif-kualitatif.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa : (1) adanya upaya penanganan permasalahan oleh Pemerintah Kota Makassar yang saling berkolaborasi sesuai dengan mengikuti sistem aturan yang kemudian di aplikasikan sesuai dengan tugas pokok dan fungsi masing-masing stakeholder yang berperan dalam penangan permasalahan kemacetan (2) berdasarkan dengan penelitian yang dilakukan, faktor yang mempengaruhi proses *Collaborative Governance* yaitu penganggaran, sumber daya yang kurang memadai, penegakan hukum dan koordinasi yang tidak cukup antara instansi

Kata Kunci: *Collaborative Governance*, Kemacetan

Abstract

VENIKE SRIYANTI, Student ID E051191062, Department of Government Studies, Faculty of Social and Political Sciences, Hasanuddin University, has prepared a thesis entitled “Collaborative Governance in Addressing Traffic Congestion Issues in Makassar City,” under the supervision of Prof. Dr. Nurlinah, M.Si and Dr. A. Lukman Irwan, S.IP, M.Si.

This study aims to: (1) investigate and analyze Collaborative Governance in addressing traffic congestion issues in Makassar City; (2) describe the factors influencing the implementation of Collaborative Governance in managing traffic congestion in Makassar City.

Employing a qualitative approach, this research is descriptive in nature. The informants for this study include the Department of Transportation, the Public Works Department, the Traffic Unit, office workers, parking attendants, and public transportation operators. Data were collected through in-depth interviews with informants, observations, and documentation over approximately one month in the field. The data were analyzed descriptively and qualitatively.

The findings indicate that: (1) there are efforts by the Makassar City Government to collaboratively address traffic congestion issues in accordance with regulatory systems, with each stakeholder fulfilling their respective roles and responsibilities; (2) factors affecting the process of Collaborative Governance include budgeting, inadequate resources, law enforcement, and insufficient coordination among agencies.

Keywords: Collaborative Governance, Traffic Congestion

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 LATAR BELAKANG

Indonesia merupakan negara yang memiliki keanekaragaman budaya serta wilayah yang luas serta padat penduduk. Hukum Indonesia diciptakan untuk tujuan implementasi keadilan, kemanfaatan dan kepastian, untuk menciptakan kedamaian dan ketenangan. Salah satu sumber hukum adalah norma hukum. Selain hukum, norma, adat istiadat dan lain-lain juga berlaku dalam masyarakat, yang kesemuanya merupakan aturan tidak tertulis tetapi melekat dalam jiwa masyarakat. Penduduk memegang peran penting dalam pembentukan suatu kota. Untuk memenuhi kebutuhan hidup, penduduk mulai berinteraksi dan melakukan pergerakan. Hal tersebut menciptakan berbagai macam aktivitas antara lain aktivitas ekonomi, sosial, budaya dan sebagainya. Semakin banyak aktivitas yang penduduk lakukan akan berkontribusi terhadap perkembangan wilayah menjadi sebuah kota. Menurut Sujarto (1989) faktor manusia dan faktor kegiatan manusia mempengaruhi perkembangan suatu kota. Faktor manusia yang dimaksud berupa kelahiran maupun migrasi yang menyebabkan bertambahnya jumlah penduduk di suatu wilayah. Faktor kegiatan manusia menyangkut kegiatan kerja, kegiatan fungsional, kegiatan perekonomian dan kegiatan hubungan regional yang lebih luas.

Berkembangnya suatu kota akan mendorong perubahan-perubahan berupa pembangunan di berbagai sektor.

Kemacetan adalah kondisi atau situasi di mana lalu lintas kendaraan mengalami hambatan atau terhambat secara signifikan, sehingga menyebabkan kepadatan dan lambatnya laju pergerakan kendaraan. Menurut Undang-Undang Republik Indonesia No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, bahwa Angkutan jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya peningkatan kesejahteraan masyarakat sebagaimana disyaratkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945¹. Republik Indonesia. Lalu lintas dan angkutan jalan dalam kerangka sistem transportasi nasional harus mengedepankan potensi dan perannya dalam menjamin keselamatan, keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pembangunan daerah.

Pertumbuhan penduduk yang pesat berpengaruh pada penggunaan sumber daya seperti infrastruktur, transportasi dan layanan umum juga semakin meningkat. Pertumbuhan penduduk yang tinggi dapat menyebabkan kepadatan penduduk yang tinggi di daerah perkotaan. Kepadatan penduduk yang tinggi dapat

¹ Undang-Undang Republik Indonesia No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

menyebabkan lebih banyak aktivitas manusia, seperti bekerja, berbelanja, dan rekreasi, yang semuanya memerlukan teknologi seperti kendaraan pribadi, layanan transportasi, dan aplikasi berbasis internet.

Pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor yang melebihi kapasitas sarana dan prasarana yang ada memiliki dampak signifikan pada lalu lintas dan mobilitas kota. Macet menjadi masalah umum di banyak kota besar di seluruh dunia, mengakibatkan waktu tempuh yang lebih lama, stres, dan bahkan dampak negatif pada kesehatan masyarakat akibat polusi udara dan kebisingan. Akibatnya, produktivitas menurun dan biaya ekonomi bertambah karena waktu yang terbuang akibat kemacetan. Ketidakseimbangan antara kendaraan dan sarana/prasarana juga mempengaruhi lingkungan. Kenaikan jumlah kendaraan bermotor berkontribusi pada peningkatan emisi gas rumah kaca dan polusi udara, berdampak pada perubahan iklim global dan kesehatan manusia. Pertumbuhan kendaraan tanpa dukungan sarana dan prasarana yang memadai dapat mengurangi efisiensi ekonomi. Kemacetan lalu lintas dan peningkatan biaya bahan bakar membebani bisnis dan konsumen.

Dari segi infrastruktur jalan, hal ini menjadi salah satu faktor utama penyebab kemacetan infrastruktur sangat penting dalam mewujudkan pemenuhan hak dasar rakyat seperti pangan, sandang,

papan, rasa aman, pendidikan, dan kesehatan. Selain itu, infrastruktur juga memegang peranan penting dalam mendukung pertumbuhan ekonomi nasional dan daya saing global. Jalan merupakan infrastruktur penting yang mendukung perekonomian suatu daerah sehingga pembangunan jalan akan terus dilakukan demi tercapainya kondisi ekonomi dan sosial yang lebih baik. Keberadaan jalan raya akan membuka akses ke berbagai tempat yang bisa dilintasi oleh kendaraan sehingga meningkatkan efisiensi pendistribusian ke berbagai wilayah. Kemacetan adalah situasi atau keadaan terhalang atau bahkan Arus lalu lintas terganggu akibat banyaknya kendaraan yang melebihi kapasitas jalan. Kemacetan sering terjadi di kota-kota besar, terutama yang tidak memiliki angkutan umum yang memadai atau berkualitas atau memiliki ketidakseimbangan antara kebutuhan jalan dan kepadatan penduduk.

Kota Makassar merupakan Ibukota dari provinsi Sulawesi Selatan dan menjadi salah satu kota terbesar di Indonesia. Selain sebagai ibu kota provinsi Sulawesi Selatan, Makassar juga menjadi pusat pergerakan ekonomi Indonesia Timur (KTI). Jika pertumbuhan ekonomi yang pesat tidak dibarengi dengan pertumbuhan infrastruktur suatu kota, salah satu akibatnya adalah kemacetan

Tabel 1 Jumlah Penduduk Di Kota Makassar Tahun 2022-2023

Tahun	Jumlah
2021	1.427.619
2022	1.432.189
2023	1 436 626

Sumber : Badan Pusat Statistik (<https://makassarkota.bps.go.id/>)

Berdasarkan tabel 1.1, Kota Makassar memiliki lebih banyak penduduk daripada daerah-daerah lain yang ada di Provinsi Sulawesi Selatan tetapi hal ini berbanding terbalik dengan luas wilayah Kota Makassar yang hanya 175,77 Luas Wilayah (km²). Luas wilayah Kota Makassar terbilang lebih kecil daripada beberapa daerah seperti Kabupaten Bone, Kabupaten Luwu dan beberapa daerah lainnya. Kemudian, transportasi yang menjadi penggerak perekonomian warga Kota Makassar dalam perjalanan ke berbagai wilayah. Kota Makassar yang merupakan pusat pembangunan perekonomian di Indonesia Timur menjadikan segala aktivitas senantiasa mengalami pertumbuhan dan perkembangan baik secara fisik, sosial, maupun ekonomi. Pertumbuhan dan perkembangan aktivitas di Kota Makassar, mendorong permintaan kendaraan yang semakin besar jumlahnya dalam rangka mempermudah mobilitas.

Adapun pertumbuhan kendaraan di Kota Makassar dapat dilihat sebagai berikut :

Tabel 2 Jumlah Kendaraan Bermotor di Kota Makassar Tahun 2021-2023

Jenis kendaraan	2021	2022	2023
Mobil penumpang	257.015	-	332.166
Mobil Bus	27.582	-	2.737
Mobil Beban	88.359	-	95.116
Sepeda Motor	1.377.873	-	1.504.047
Kendaraan khusus	-	-	4.559
Total	1.740.793	-	1.938.678

Sumber : Badan Pusat Statistik Sulawesi Selatan dan Korlantas polri (<http://rc.korlantas.polri.go.id/>)

Berdasarkan tabel 1.2, dapat disimpulkan bahwa jumlah kendaraan bermotor melebihi jumlah penduduk yang ada di Kota Makassar. Hal tersebut menjadi faktor utama kemacetan yang terjadi di Kota Makassar. Jumlah kendaraan yang berlebihan dapat juga disebabkan penduduk tersebut berasal dari penduduk-penduduk daerah di sekitar Makassar yang bekerja di Kota Makassar, seperti Kabupaten Gowa, Kabupaten Maros, Kabupaten Takalar dan Kabupaten Pangkep.

Hampir disetiap sudut Kota Makassar identik dengan kemacetan yang dapat mengganggu laju kendaraan yang

mempengaruhi banyak aspek. Dibeberapa jalan yang selalu menjadi titik padat kendaraan seperti Jl. Urip Sumoharjo, Jl. Perintis Kemerdekaan dan sebagainya, banyak menimbulkan permasalahan yang mengarah pada terhambatnya proses distribusi dagangan, pengguna jalan yang tidak sabaran sehingga menggunakan trotoar sebagai alternatif jalan, bahkan tidak jarang terjadi pengguna jalan yang menggunakan kekerasan karena tidak mau mengalah dengan pengendara lainnya.

Pemerintah Kota Makassar sebagai wakil Pemerintah Pusat yang berada di daerah wajib memberikan solusi dengan membuat kebijakan untuk mengatasi permasalahan yang ada. Bentuk birokrasi pemerintah yang hierarki yang selama ini menjadi model dalam menjalankan layanan publik perlu diubah dengan pendekatan baru, yaitu sistem pemerintahan responsif dengan melibatkan pemerintah, masyarakat sipil dan sektor swasta. Dalam literatur administrasi publik keterlibatan pemerintah, swasta dan masyarakat disebut governance. Konsep governance menekankan gagasan bahwa tidak ada organisasi tunggal dalam penyelenggaraan pemerintahan dan pelayanan publik. Untuk memenuhi kebutuhan publik, tujuan dan sasaran bersama dapat dicapai secara efektif melalui proses kolaborasi. Aktor-aktor yang terlibat dalam proses kolaborasi harus mengembangkan

struktur kerja dalam rangka menjamin penyelenggaraan layanan publik yang efektif, akuntabel, transparan dan responsif.

Sabaruddin (2015:25) mengemukakan bahwa kolaborasi adalah kerjasama antar organisasi, atau antar institusi dalam rangka pencapaian tujuan yang tidak bisa dicapai atau dilakukan secara independent. Adapun istilah kerjasama dan kolaborasi masih digunakan secara bergantian dan belum ada upaya untuk menunjukkan perbedaan dan kedalaman makna serta tidak ada pemahaman yang lebih mendalam tentang paradigma apa yang seharusnya dianut pada dua istilah tersebut. Kolaborasi pada esensinya hanya dikenal sebagai kerjasama dengan para aktor baik secara kelompok ataupun secara individu sebagai bentuk komitmen kerja, kesamaan visi dan misi serta tujuan untuk diwujudkan secara bersama - sama yang kemungkinan akan sulit untuk dicapai ketika masing - masing aktor bekerja secara individu atau personalisme.

Kebijakan yang tertuang dalam UU Nomor 22 Tahun 2009 memerlukan aksi dalam pengimplementasiannya. Mulai dari program Kebijakan yang dikeluarkan pemerintah untuk menangani permasalahan kemacetan harus terealisasi agar tidak menimbulkan permasalahan baru. Kompleksnya permasalahan kemacetan belum terselesaikan sampai sekarang karena pemerintah hanya mengeluarkan kebijakan tanpa ada perealisasi kebijakan yang maksimal guna mengurangi kemacetan. Oleh karena

itu, untuk meningkatkan tingkat perealisasi kebijakan yang dibuat oleh pemerintah peran dari *stakeholder* lainnya pun dibutuhkan agar saling berkolaborasi untuk menghadirkan kesadaran akan peran masing-masing. Peran dari pemerintah maupun *stakeholder* yang ada untuk mengupayakan keputusan bersama dan dalam pengimplementasiannya yang dapat disebut sebagai *Collaborative Governance*.

Collaborative governance merupakan cara pengelolaan pemerintahan yang melibatkan secara langsung pemangku kepentingan di luar pemerintahan atau negara, berorientasi pada konsensus dan musyawarah dalam proses pengambilan keputusan kolektif yang bertujuan untuk membuat atau melaksanakan kebijakan publik serta program-program publik (Ansell dan Gash, 2008).

Dalam penanganan permasalahan kemacetan di Kota Makassar kolaborasi yang dapat dilakukan dengan melibatkan beberapa *stakeholder* yang mempunyai peran sesuai dengan fungsinya yaitu :

- Dinas Perhubungan Kota Makassar yang berperan mengatur angkutan jalan, manajemen dan rekayasa lalu lintas serta sarana dan prasarana. Serta berperan untuk menyalurkan informasi mengenai kemacetan.

- Dinas Pekerjaan Umum Kota Makassar yang berperan dalam penataan ruang dan perbaikan infrastruktur jalan.
- Satuan Lalu Lintas Polrestabes Kota Makassar yang berperan sebagai penegak hukum dalam penertiban lalu lintas.
- Pihak swasta, yaitu pengusaha angkutan umum yang mempunyai peran sebagai pemilik dari umum yang digunakan masyarakat.
- Masyarakat yang terdiri dari pengendara dan tukang parkir

Adapun Pemerintah sebagai salah satu instansi yang berperan menghadirkan solusi menghadirkan berdasarkan peraturan perundang-undangan Undang-Undang nomor 29 tahun 2011 tentang Angkutan Jalan dan Lalu Lintas yaitu Perwali Nomor 94 Tahun 2013 tentang Peraturan Operasional Kendaraan Angkutan Barang di wilayah Makassar yang mengatur truk tonase 8 ton beroda 10 hanya boleh beroperasi atau melintas di wilayah Kota Makassar pada pukul 21.00 hingga 05.00 pagi. Serta Perwali Nomor 64 Tahun 2011 tentang aturan walikota yang berisi penentuan kawasan area bebas parkir pada 5 ruas jalan.

Kolaborasi ini berfokus pada perencanaan yang strategis dan resmi yang melibatkan lembaga publik, swasta, *non-state* termasuk masyarakat umum yang ikut secara langsung dalam pengambilan keputusan. Pelaksanaan *Collaborative Governance* menggunakan

prespektif Ansel dan Gash merupakan salah satu alternatif untuk melibatkan semua pihak untuk memberikan jawaban serta peran masing-masing untuk menghadapi permasalahan kemacetan. Kebijakan yang dihasilkan untuk menangani permasalahan kemacetan harus terealisasi agar tidak menimbulkan permasalahan baru.

Dalam *Collaborative Governance*, Ansell dan Gash memiliki 4 (empat) Dimensi pendekatan yang menjadi rujukan yaitu Kondisi Awal, Desain Kelembagaan, Kepemimpinan Fasilitatif dan Proses Kolaborasi. Kondisi Awal dalam *Collaborative Governance* sangat menentukan dasar dari tingkat kepercayaan, masalah/konflik serta modal sosial yang dapat menjadi peluang dan tantangan dalam *Collaborative Governance*. Desain kelembagaan menjadi aturan dasar dalam kegiatan kolaborasi, serta kepemimpinan yang menjadi mediator sekaligus fasilitator dalam *Collaborative Governance* Proses Kolaborasi menjadi inti dari *Collaborative Governance* dimana dalam proses kolaborasi terdapat *Face to face Dialogue*, membangun Kepercayaan, membangun komitmen, berbagi pemahaman serta hasil sementara. Dengan pendekatan ini, kemacetan dilihat sebagai permasalahan yang memerlukan banyak pihak untuk terlibat karena masuk dalam kategori permasalahan yang kompleks dan rumit sehingga membutuhkan beberapa

stakeholder yang saling membangun kepercayaan serta komitmen untuk menyelesaikan masalah tersebut.

Berdasarkan hal tersebut, penulis merasa tertarik untuk melakukan penelitian mengenai “***Collaborative Governance* Dalam Penanganan Permasalahan Kemacetan Di Kota Makassar**”. Penelitian ini nantinya akan mengkaji serta menganalisis bagaimana *Collaborative Governance* dalam menangani permasalahan kemacetan menggunakan pendekatan instrumental serta menganalisis faktor-faktor yang mempengaruhi kebijakan dari *Collaborative Governance* dalam menangani permasalahan kemacetan di Kota Makassar.

1.2 RUMUSAN MASALAH

Kemacetan merupakan permasalahan yang ditimbulkan dari ketidakseimbangan antara pertumbuhan kendaraan dengan kapasitas jalan raya yang masih kurang memadai serta banyaknya parkir liar disekitar ruas jalan. Teori pendekatan yang di gunakan menurut Ansell dan Gash memiliki 4 indikator pendekatan yaitu : Kondisi awal, Desain Kelembagaan, Kepemimpinan Fasilitatif dan Proses Kolaborasi.

Berdasarkan latar belakang yang dipaparkan di atas, maka rumusan masalah penelitian ini adalah :

1. Bagaimana pelaksanaan *Collaborative Governance* dalam penanganan kemacetan di Kota Makassar ?
2. Faktor-faktor yang mempengaruhi pelaksanaan *Collaborative Governance* dalam penanganan permasalahan kemacetan di Kota Makassar ?

1.3 TUJUAN PENELITIAN

Berdasarkan pada rumusan masalah diatas, maka tujuan penelitian ini adalah :

1. Untuk mengetahui bagaimana indikator pelaksanaan *Collaborative Governance* dalam penanganan permasalahan kemacetan di Kota Makassar.
2. Untuk mengetahui faktor apa saja yang mempengaruhi *Collaborative Governance* dalam penanganan permasalahan Kemacetan di Kota Makassar.

1.4 MANFAAT PENELITIAN

Adapun manfaat dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Hasil penelitian ini diharapkan dapat memperkaya wawasan keilmuan dan menambah referensi kepada pembaca khususnya tentang masalah kemacetan dan penanganan permasalahan melalui *Collaborative Governance*.
2. Hasil penelitian ini diharapkan menjadi kontribusi akademis dan bermanfaat bagi perkembangan ilmu pemerintahan dalam

melihat pelaksanaan kebijakan yang dikeluarkan oleh pemerintah dalam menangani suatu permasalahan timbul dimasyarakat.

3. Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi masukan atau bahan evaluasi bagi pemerintah kota dalam upaya mengatasi permasalahan kemacetan di Kota Makassar.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 COLLABORATIVE GOVERNANCE

Collaborative government atau tata pemerintahan kolaboratif adalah pendekatan dalam pengelolaan pemerintahan yang menekankan kerja sama antara berbagai aktor dalam masyarakat, termasuk pemerintah, sektor swasta, organisasi masyarakat sipil, dan warga negara. Konsep ini muncul sebagai respons terhadap keterbatasan model pemerintahan tradisional yang cenderung terpusat, birokratis, dan hierarkis. Dalam pemerintahan kolaboratif, ada pengakuan bahwa masalah-masalah sosial, ekonomi, dan lingkungan yang kompleks membutuhkan solusi yang melibatkan berbagai pemangku kepentingan dengan beragam perspektif dan keahlian.

Definisi collaborative governance menurut Ansell dan Gash (Ansell & Gash, 2008) adalah suatu bentuk susunan pemerintahan, dimana satu atau lebih instansi publik secara langsung berhubungan dengan stakeholder nonnegara dalam sebuah proses pengambilan keputusan yang formal, berorientasi pada konsensus, deliberatif dan menuju pada formulasi atau implementasi kebijakan publik, atau dapat pula dalam manajemen program atau asset publik. Konsep dan definisi tersebut banyak dijadikan acuan oleh akademisi lainnya dalam membahas

collaborative governance hingga Emerson, Nabatchi dan Balogh (Emerson, Nabatchi, & Balogh, 2012) menawarkan definisi yang lebih luas yaitu sebagai proses dan struktur dari pengambilan keputusan kebijakan publik dan manajemen yang melibatkan masyarakat secara konstruktif antar badan-badan publik, berbagai level pemerintahan dan atau pada ranah publik, privat dan sipil untuk melaksanakan suatu tujuan publik yang tidak dapat dicapai kecuali oleh forum bersama". Dengan kata lain kolaborasi membahas mengenai kerjasama dua tau lebih stakeholder untuk mengelola sumber daya yang sama yang sulit dicapai bila dilakukan secara individual.

Model Collaborative Governance menurut Ansell dan Gash (Ansell & Gash, 2008) terdiri atas beberapa tahap yaitu:

1. Starting Condition (Kondisi Awal)

Pada tahap kondisi awal dalam relasi antar stakeholder, masingmasing aktor memiliki latar belakang yang berebeda yang dapat menghasilkan sebuah bentuk hubungan asimetris dalam relasi yang dijalankan.

2. Kepemimpinan Fasilitatif

Ryan dalam Ansell dan Gash mengidentifikasi tiga komponen kepemimpinan kolaboratif yang efektif, yaitu:

- Manajemen yang cukup terhadap proses kolaborasi;
- Pengelolaan kemampuan melaksanakan kredibilitas teknis;
- Memastikan bahwa kolaborasi tersebut diberdayakan untuk membuat keputusan yang kredibel dan meyakinkan bagi

semua aktor.

3. Desain istitusional (Institutional Design)

Ansell dan Gash mendeskripsikan bahwa Desain Intitusional mengacu pada protokol dasar dan aturan-aturan dasar untuk kolaborasi secara kritis yang paling ditekankan adalah legitimasi prosedural dalam proses kolaborasi. Dalam proses kolaborasi yang harus ditekankan adalah pemerintah harus bersifar terbuka dan inklusif.

4. Proses Kolaborasi (Collaborative Process)

Model proses kolaborasi mengembangkan kolaborasi sebagai perkembangan tahapan. Gray dalam Ansell dan Gash mendefinisikan tiga tahapan proses kolaborasi antara lain problem setting (penentuan permasalahan), Direction Setting (penentuan tujuan), dan implementasi. Tahapan membentuk kolaboratif sebagai berikut:

- a. Dialog tatap muka(Face to face)
- b. Membangun kepercayaan (Trust Building)
- c. Komitmen terhadap proses (Commitment to process)
- d. Share Understanding
- e. Hasil Sementara

Pada inti pemerintahan kolaboratif adalah prinsip inklusi dan partisipasi. Alih-alih hanya menerima perintah dari atas ke bawah, pemerintahan kolaboratif mendorong keterlibatan aktif dari berbagai kelompok dalam proses pengambilan keputusan. Ini mencakup warga negara, organisasi non-pemerintah (LSM), perusahaan

swasta, dan akademisi, di samping lembaga pemerintahan tradisional. Dengan cara ini, pemerintahan kolaboratif berusaha menciptakan dialog yang terbuka, di mana setiap suara memiliki kesempatan untuk didengar, dan solusi akhir dapat mencerminkan konsensus yang lebih luas.

Salah satu aspek kunci dari pemerintahan kolaboratif adalah proses pengambilan keputusan yang lebih demokratis dan partisipatif. Dalam pendekatan tradisional, keputusan sering kali dibuat oleh sekelompok kecil pejabat atau politisi tanpa masukan yang cukup dari masyarakat luas. Namun, dalam pemerintahan kolaboratif, prosesnya cenderung lebih transparan dan melibatkan banyak pihak. Proses ini sering kali mencakup konsultasi publik, audiensi terbuka, dan diskusi dengan berbagai pemangku kepentingan. Dalam konteks ini, pemerintah bertindak sebagai fasilitator yang memungkinkan interaksi antara berbagai kelompok, memastikan bahwa prosesnya adil dan inklusif.

Pemerintahan kolaboratif juga mencakup pengelolaan sumber daya secara bersama-sama. Dalam banyak kasus, berbagai organisasi dan individu bekerja sama untuk mencapai tujuan bersama. Contohnya, dalam masalah lingkungan, pemerintah mungkin bekerja sama dengan LSM lingkungan, perusahaan swasta, dan kelompok masyarakat untuk mengembangkan strategi yang berkelanjutan. Dengan berbagi sumber daya dan pengetahuan, berbagai pihak dapat mencapai hasil yang lebih baik daripada jika mereka bekerja sendiri-sendiri.

Manfaat lain dari pendekatan ini adalah peningkatan akuntabilitas dan transparansi. Ketika berbagai pihak terlibat dalam proses pengambilan keputusan, lebih sulit bagi satu pihak untuk bertindak secara sembarangan atau tanpa pengawasan. Ini karena setiap tindakan dapat diawasi oleh pihak lain, yang meningkatkan kebutuhan akan transparansi. Akuntabilitas juga ditingkatkan melalui mekanisme umpan balik, di mana warga negara dan pemangku kepentingan lainnya dapat memberikan saran dan kritik terhadap kebijakan atau tindakan pemerintah.

Selain itu, pemerintahan kolaboratif mendorong inovasi dan fleksibilitas. Dengan melibatkan berbagai pemangku kepentingan, ada lebih banyak ruang untuk ide-ide baru dan pendekatan yang berbeda. Inovasi ini dapat muncul dari berbagai sumber, baik itu dari sektor swasta, LSM, atau komunitas akademik. Pendekatan kolaboratif memungkinkan penyesuaian dan adaptasi yang lebih baik terhadap perubahan kondisi, karena ada lebih banyak orang yang terlibat dalam proses tersebut, masing-masing dengan perspektif unik mereka.

Namun, pemerintahan kolaboratif juga memiliki tantangan dan risiko. Salah satu tantangan utamanya adalah koordinasi. Ketika banyak pihak terlibat dalam proses pengambilan keputusan, koordinasi menjadi lebih kompleks dan membutuhkan waktu lebih lama. Konflik juga bisa muncul ketika kepentingan berbagai pihak berbeda atau bertentangan. Oleh karena itu, diperlukan keterampilan manajemen yang kuat dan kepemimpinan yang efektif untuk

menjaga proses tetap berjalan dengan lancar.

Selain itu, pemerintahan kolaboratif bisa menghadapi masalah legitimasi. Karena prosesnya melibatkan banyak pihak, mungkin ada pertanyaan tentang siapa yang memiliki kewenangan untuk membuat keputusan akhir. Dalam kasus di mana pemerintah terlalu banyak memberikan kewenangan kepada pihak-pihak non-pemerintah, bisa timbul masalah mengenai akuntabilitas demokratik dan representasi.

Pada akhirnya, pemerintahan kolaboratif adalah pendekatan yang menjanjikan untuk mengatasi masalah-masalah kompleks dalam masyarakat modern. Dengan melibatkan berbagai pemangku kepentingan, pendekatan ini dapat menciptakan solusi yang lebih holistik dan berkelanjutan. Namun, keberhasilannya tergantung pada kemampuan untuk mengelola koordinasi, memastikan akuntabilitas, dan menjaga legitimasi dalam proses pengambilan keputusan.

Collaborative governance adalah konsep yang mencerminkan pergeseran paradigma dalam pendekatan pemerintahan tradisional. Berbeda dengan pendekatan top-down yang klasik, di mana pemerintah memiliki otoritas penuh dalam pengambilan keputusan, collaborative governance menekankan pada kerjasama antara berbagai pemangku kepentingan. Ini mencakup pemerintah, sektor swasta, organisasi non-pemerintah (NGO), masyarakat sipil, dan bahkan individu warga negara. Konsep ini merujuk pada proses di mana aktor-aktor dengan latar belakang berbeda bekerja bersama untuk mencapai tujuan bersama dalam konteks pemerintah.

Penerapan collaborative governance menunjukkan evolusi dalam cara pemerintah berinteraksi dengan masyarakat, menawarkan peluang untuk partisipasi yang lebih inklusif dan responsif.

Dalam collaborative governance, interaksi antar pemangku kepentingan tidak hanya sekadar formalitas. Proses kolaboratif ini mencakup pembentukan struktur komunikasi yang efektif, distribusi tanggung jawab, dan pengambilan keputusan bersama. Ini memerlukan komitmen dari berbagai pihak untuk bekerja bersama secara konstruktif. Tujuannya adalah menciptakan solusi yang lebih holistik terhadap berbagai masalah yang kompleks di masyarakat, seperti pembangunan berkelanjutan, kesehatan, pendidikan, lingkungan, dan lain-lain. Konsep ini juga mencerminkan penghargaan terhadap pengetahuan lokal dan pengalaman komunitas, di mana input dari berbagai aktor dapat memberikan perspektif yang lebih luas dan kaya terhadap suatu masalah.

Salah satu aspek penting dari collaborative governance adalah partisipasi. Dalam pendekatan tradisional, partisipasi masyarakat seringkali terbatas pada pemilihan umum atau konsultasi publik yang bersifat formal. Namun, dalam pendekatan kolaboratif, partisipasi dapat melibatkan berbagai bentuk keterlibatan, termasuk forum diskusi, kelompok kerja, dan proyek-proyek bersama. Hal ini memberikan ruang bagi masyarakat untuk menyuarakan pendapat mereka, memberikan umpan balik, dan terlibat dalam pengambilan keputusan. Selain itu, partisipasi yang lebih luas memungkinkan pemerintah untuk memahami kebutuhan dan harapan masyarakat

secara lebih baik, sehingga kebijakan yang dihasilkan lebih relevan dan responsif terhadap kebutuhan tersebut.

Dalam proses collaborative governance, transparansi dan akuntabilitas memainkan peran penting. Karena melibatkan berbagai pemangku kepentingan, penting bagi semua pihak untuk memiliki pemahaman yang jelas tentang peran dan tanggung jawab masing-masing. Transparansi mencakup akses informasi yang terbuka, pelaporan yang jelas, dan komunikasi yang efektif. Ini tidak hanya meningkatkan kepercayaan di antara para pemangku kepentingan tetapi juga membantu mencegah penyalahgunaan wewenang. Sementara itu, akuntabilitas memastikan bahwa semua pihak bertanggung jawab atas tindakan mereka, dan jika terjadi kesalahan atau ketidakefisienan, ada mekanisme untuk memperbaikinya.

Kolaborasi dalam governance juga mencakup pemanfaatan teknologi dan inovasi. Dalam era digital ini, teknologi dapat menjadi alat yang kuat untuk mendukung proses kolaboratif. Misalnya, platform online dapat digunakan untuk menghubungkan pemangku kepentingan, memungkinkan komunikasi yang lebih efisien, dan menyediakan akses informasi yang cepat. Teknologi juga dapat membantu dalam pelacakan dan evaluasi proyek, memberikan data yang dapat digunakan untuk pengambilan keputusan yang lebih baik. Inovasi, di sisi lain, mengacu pada pendekatan-pendekatan baru dan kreatif dalam mengatasi tantangan pemerintahan. Hal ini bisa mencakup penggunaan metode partisipatif dalam pengembangan kebijakan atau penerapan konsep "smart city" untuk

mengelola sumber daya perkotaan.

Implementasi collaborative governance bukan tanpa tantangan. Salah satu tantangan utama adalah mengatasi perbedaan kepentingan di antara pemangku kepentingan. Karena melibatkan berbagai pihak dengan agenda yang berbeda, proses kolaboratif dapat menjadi kompleks dan memerlukan negosiasi yang cermat. Tantangan lainnya adalah memastikan kesetaraan dalam partisipasi, di mana semua pihak memiliki suara yang adil dalam proses pengambilan keputusan. Ini mungkin memerlukan upaya ekstra untuk melibatkan kelompok-kelompok yang kurang terwakili atau rentan.

Meski demikian, manfaat dari collaborative governance sangat signifikan. Dengan melibatkan berbagai pemangku kepentingan, pendekatan ini dapat menghasilkan kebijakan dan program yang lebih relevan dan berkelanjutan. Ini juga dapat meningkatkan rasa memiliki dan tanggung jawab di antara masyarakat, karena mereka merasa terlibat dalam proses pemerintahan. Pada akhirnya, collaborative governance dapat membantu menciptakan masyarakat yang lebih inklusif dan berkeadilan, di mana semua suara didengar dan dihargai. Dalam konteks globalisasi dan perubahan yang cepat, pendekatan kolaboratif ini dapat menjadi cara yang efektif untuk mengatasi tantangan pemerintahan yang semakin kompleks dan dinamis.

Collaborative dalam *governance* memberikan suatu pemaknaan yang lebih dari sekedar *governance*. *Collaborative*

governance merupakan salah satu konsep dalam kebijakan publik yang berkembang dalam beberapa dekade terakhir. Secara prinsip, *collaborative* (kolaborasi) berbeda dengan *network* (jaringan) dan *partnership* (kemitraan). *Governance* merujuk kepada hubungan antara pemerintah/negara dengan warganya sehingga memungkinkan berbagai kebijakan dan program dapat dirumuskan, diimplementasikan, dan dievaluasi. Pergeseran *government* ke *governance* dimaksudkan untuk mendemokratisasi administrasi publik. *Government* menunjuk kepada institusi pemerintah terutama dalam kaitannya dengan pembuatan kebijakan. Sementara itu, *governance* menunjuk kepada keterlibatan Non Governmental Organization (NGO), kelompok-kelompok kepentingan, dan masyarakat, disamping institusi pemerintah dalam pengelolaan kepentingan umum, terutama dalam perumusan dan pelaksanaan kebijakan publik². Menurut Osborne (2010) *public governance* berisi lima untaian sebagai berikut :

1. *Socio-political governance* : menyangkut hubungan antar institusi dalam masyarakat.
2. *Public policy governance* : berkaitan dengan bagaimana elite membuat kebijakan beserta jaringannya berinteraksi dalam proses pembuatan dan pelaksanaan kebijakan publik.
3. *Administrative governance* : menyangkut efektivitas penerapan administrasi publik dan reposisinya untuk menangani masalah-masalah pemerintah.
4. *Contract governance* : berkaitan dengan penerapan NPM,

dipandang perlu adanya kontrak perjanjian dalam penyelenggaraan pelayanan publik (perjanjian antara penyedia pelayanan publik dengan pihak penerima pelayanan). Organisasi publik pada negara-negara modern memiliki tanggung jawab untuk menyediakan sistem pelayanan publik yang baik.

5. *Network governance* : merupakan jaringan kerja sama mandiri antar organisasi pemerintah atau tanpa organisasi pemerintah dalam penyedia pelayanan publik.

² Dewi, N. L. (2019). Dinamika collaborative governance dalam studi kebijakan publik. *Jurnal Ilmiah Dinamika Sosial*, 3(2), 200.

pembagian stakeholder menurut (Clarkson, 1995) yaitu stakeholder kunci/utama (primer) dan sekunder. Stakeholder kunci adalah pihak yang partisipasinya sangat mempengaruhi kinerja organisasi, tanpa partisipasi dari stakeholder kunci, maka organisasi tidak dapat bertahan secara berkelanjutan. Stakeholder sekunder adalah kelompok stakeholder yang mempunyai pengaruh dan dipengaruhi oleh organisasi lain, tetapi tidak terlibat dalam transaksi organisasi dan tidak terlalu penting dalam keberlangsungan hidup organisasi. Sejalan dengan Clarkson, (Crosby, 1991) juga mengidentifikasi pihak-pihak berdasarkan karakteristik para pihak, yaitu:

- 1) para pihak utama (primary stakeholder), yaitu para pihak yang terkena dampak langsung baik positif maupun negatif oleh suatu program atau proyek serta mempunyai kepentingan langsung dengan kegiatan tersebut;
- 2) para pihak pendukung (secondary stakeholder), yaitu para pihak yang tidak memiliki kepentingan terhadap kegiatan tersebut memiliki kepedulian;
- 3) para pihak kunci (key stakeholder), yaitu para pihak yang memiliki kewenangan legal dalam hal pengambilan keputusan.

Model-model analisis stakeholder menurut (Dubois, 1998) digunakan untuk memahami stakeholder dengan melihat posisinya, pengaruhnya dan kepentingannya. Selain itu juga dapat memberikan

gambaran mengenai stakeholder yang terlibat. Kerangka 4Rs digunakan untuk menentukan stakeholder ke dalam klasifikasi power vs interest yang di kemukakan oleh Ackerman & Eden (Ackermann & Eden, 2011).

2.2 LALU LINTAS DAN KEMACETAN

2.2.1 Pengertian Lalu Lintas

Lalu lintas adalah sistem yang mengatur pergerakan kendaraan, orang, dan barang di jalan-jalan umum, termasuk jalan raya, jalan kota, dan jalan antar kota. Definisi lalu lintas mencakup berbagai aspek, mulai dari hukum dan peraturan yang mengaturnya, hingga aspek teknis dan sosial yang memengaruhi cara orang bergerak di jalan. Di dunia yang semakin terhubung dan global, lalu lintas memainkan peran penting dalam menggerakkan ekonomi, mendukung mobilitas sosial, dan menghubungkan orang dari berbagai tempat.

Aspek teknis lalu lintas melibatkan desain dan konstruksi infrastruktur jalan, seperti jalan raya, jembatan, dan terowongan. Desain jalan yang baik mempertimbangkan berbagai elemen, seperti lebar jalur, tanda-tanda lalu lintas, lampu lalu lintas, dan pembatas jalan. Jalan raya yang dirancang dengan baik dapat mengurangi kemacetan dan meningkatkan keamanan. Misalnya, jalan raya dengan jumlah jalur yang cukup dapat mengakomodasi volume lalu lintas yang tinggi tanpa menyebabkan kemacetan yang parah.

Desain lalu lintas juga mencakup pengaturan persimpangan

dan rambu-rambu lalu lintas. Rambu-rambu lalu lintas memberikan informasi penting kepada pengendara, seperti batas kecepatan, peringatan bahaya, dan petunjuk arah. Lampu lalu lintas mengatur aliran kendaraan di persimpangan, memastikan lalu lintas yang lancar dan aman. Teknologi modern, seperti sistem transportasi cerdas (ITS), telah menjadi bagian integral dari manajemen lalu lintas. ITS menggunakan sensor, kamera, dan perangkat komunikasi untuk memantau dan mengendalikan lalu lintas secara real-time.

Lalu lintas juga diatur oleh hukum dan peraturan yang ditetapkan oleh pemerintah. Peraturan lalu lintas menentukan aturan untuk pengendara, seperti batas kecepatan, aturan parkir, dan hak-hak pejalan kaki. Polisi lalu lintas bertugas menegakkan hukum ini, memastikan bahwa pengendara mematuhi peraturan dan menjaga keamanan di jalan. Hukuman bagi pelanggaran lalu lintas dapat berupa denda, penangguhan SIM, atau bahkan hukuman penjara dalam kasus yang parah.

Hukum lalu lintas juga mencakup aturan untuk transportasi komersial, seperti truk dan bus. Kendaraan besar ini tunduk pada peraturan khusus, termasuk batasan berat dan ukuran, serta persyaratan keselamatan tambahan. Pemerintah juga menetapkan standar untuk pengujian kendaraan dan lisensi pengemudi, memastikan bahwa kendaraan dan pengendara memenuhi persyaratan keselamatan minimum.

Selain aspek teknis dan hukum, lalu lintas juga dipengaruhi oleh faktor sosial dan budaya. Kebiasaan mengemudi dapat

bervariasi dari satu tempat ke tempat lain, dengan beberapa negara atau wilayah yang memiliki budaya lalu lintas yang lebih agresif atau santai. Faktor budaya ini dapat mempengaruhi tingkat kepatuhan terhadap peraturan lalu lintas dan sikap pengemudi terhadap pengguna jalan lainnya.

Lalu lintas juga memainkan peran penting dalam mobilitas sosial dan ekonomi. Sistem transportasi yang efisien dapat meningkatkan akses ke pekerjaan, pendidikan, dan layanan kesehatan, sementara kemacetan lalu lintas dapat menghambat mobilitas dan produktivitas. Kemacetan yang kronis juga dapat berdampak pada kualitas hidup, menyebabkan stres dan ketidakpuasan di kalangan pengemudi.

Tantangan dalam manajemen lalu lintas mencakup kemacetan, kecelakaan, dan polusi udara. Kemacetan lalu lintas dapat disebabkan oleh berbagai faktor, termasuk volume kendaraan yang tinggi, konstruksi jalan, dan insiden lalu lintas. Untuk mengatasi kemacetan, pemerintah dan perencana transportasi dapat menerapkan berbagai solusi, seperti peningkatan kapasitas jalan, pengaturan ulang persimpangan, dan penggunaan sistem transportasi umum yang efisien.

Keselamatan lalu lintas adalah prioritas utama dalam manajemen lalu lintas. Pemerintah dan lembaga keselamatan jalan bekerja untuk mengurangi jumlah kecelakaan dan cedera di jalan. Upaya ini termasuk kampanye pendidikan untuk meningkatkan kesadaran pengemudi tentang risiko lalu lintas, serta peningkatan

penegakan hukum lalu lintas. Teknologi juga memainkan peran dalam meningkatkan keselamatan, dengan penggunaan fitur-fitur keselamatan canggih dalam kendaraan modern, seperti sistem pengereman otomatis dan peringatan tabrakan.

Selain itu, lalu lintas berkontribusi pada polusi udara dan perubahan iklim. Kendaraan bermotor menghasilkan emisi gas rumah kaca dan polutan lainnya yang dapat membahayakan kesehatan manusia dan lingkungan. Untuk mengurangi dampak ini, banyak pemerintah telah menerapkan standar emisi yang lebih ketat dan mendorong penggunaan kendaraan listrik dan sistem transportasi umum yang ramah lingkungan.

Lalu lintas terus berkembang seiring dengan perkembangan teknologi dan perubahan sosial. Masa depan lalu lintas mungkin mencakup lebih banyak kendaraan listrik, otomatisasi, dan sistem transportasi cerdas yang lebih canggih. Mobil otonom dan kendaraan tanpa pengemudi dapat mengubah cara orang bergerak di jalan, mengurangi kemacetan, dan meningkatkan keselamatan.

Selain itu, ada peningkatan fokus pada transportasi berkelanjutan dan ramah lingkungan. Pemerintah dan perencana transportasi bekerja untuk mengurangi ketergantungan pada kendaraan pribadi dan mendorong penggunaan transportasi umum, bersepeda, dan berjalan kaki. Integrasi berbagai moda transportasi, seperti kereta api, bus, dan sepeda, dapat menciptakan sistem transportasi yang lebih efisien dan berkelanjutan.

Dalam kesimpulannya, lalu lintas adalah sistem yang

kompleks yang mencakup berbagai aspek teknis, hukum, dan sosial. Manajemen lalu lintas memerlukan pendekatan holistik yang mempertimbangkan kebutuhan pengendara, pejalan kaki, dan masyarakat luas. Dengan solusi inovatif dan pendekatan berkelanjutan, lalu lintas dapat menjadi lebih efisien, aman, dan ramah lingkungan di masa depan.

Dalam UU No. 22 Tahun 2009 Lalu lintas ditentukan seperti pergerakan kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan, sedangkan Ruang lalu lintas jalan adalah prasarana yang diperuntukkan bagi pergerakan kendaraan, orang, dan/atau barang berupa jalan dan bangunan penunjang. Ada empat faktor yang saling berinteraksi dalam kegiatan lalu lintas jalan, yaitu pengemudi, kendaraan, jalan dan pejalan kaki³. Definisi lain dari lalu lintas adalah perpindahan atau pergerakan kendaraan, manusia dan hewan di jalan raya dari satu tempat ke tempat lain melalui perangkat seluler. Pemerintah bertujuan untuk mewujudkan angkutan jalan dan angkutan jalan yang aman, selamat, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman dan efisien melalui rekayasa dan pengaturan lalu lintas. Komponen lalu lintas itu sendiri terdiri dari orang, kendaraan dan jalan yang saling berinteraksi selama pergerakan kendaraan memenuhi syarat kelayakan untuk dikemudikan oleh pengemudi

³ Putranto, L.S., 2008. Rekayasa Lalu Lintas. Cetakan Pertama, PT Mancanan Jaya Cemerlang:Jakarta hal 116

yang mengikuti aturan Lalu lintas diatur berdasarkan peraturan perundang-undangan yang terkait dengan lalu lintas jalan dan jalan yang memuaskan mengangkut.

2.2.2 Komponen Lalu Lintas

Terdapat tiga komponen terjadinya lalu lintas yaitu orang sebagai pengguna, kendaraan dan jalan yang saling berinteraksi selama pergerakan kendaraan yang memenuhi kriteria kelayakan untuk dikemudikan oleh kendaraan. aturan lalu lintas yang ditentukan berdasarkan UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Manusia sebagai pengguna dapat bertindak seperti pengemudi atau pejalan kaki dalam keadaan normal dengan kemampuan dan tingkat kewaspadaan yang berbeda-beda (waktu reaksi, konsentrasi, dll). Perbedaan tersebut juga dipengaruhi oleh kondisi fisik dan psikis, umur serta jenis kelamin dan pengaruh-pengaruh luar seperti cuaca, penerangan atau lampu jalan dan tata ruang.

Kendaraan yang digunakan oleh pengemudi dengan karakteristik yang berkaitan dengan kecepatan, akselerasi, deselerasi, ukuran dan muatan harus memiliki ruang yang cukup untuk bergerak di lalu lintas. Jalan adalah jalan untuk kendaraan bermotor dan belum sempurna, termasuk pejalan kaki. Jalan terencana dengan baik, dapat menahan beban gardan, dan aman untuk mengurangi kecelakaan lalu lintas.

2.2.3 Manajemen Lalu Lintas

Manajemen adalah konsep yang mencakup serangkaian proses, prinsip, dan praktik yang memungkinkan suatu organisasi untuk mencapai tujuan dan sasaran yang telah ditetapkan dengan cara yang efisien dan efektif. Dalam konteks bisnis dan organisasi lainnya, manajemen adalah kunci untuk memastikan bahwa sumber daya yang tersedia digunakan secara optimal untuk mencapai hasil yang diinginkan. Pada intinya, manajemen melibatkan pengelolaan sumber daya, termasuk sumber daya manusia, keuangan, dan material, serta pengorganisasian kegiatan untuk mencapai tujuan yang telah ditentukan.

Sejarah manajemen mencakup beragam pendekatan dan teori, mulai dari manajemen klasik hingga manajemen kontemporer. Manajemen klasik, yang dipelopori oleh tokoh-tokoh seperti Frederick Taylor dan Henri Fayol, menekankan pada prinsip-prinsip dasar efisiensi, struktur organisasi, dan pembagian tugas yang jelas.

Taylor, dengan pendekatan ilmiahnya, mengajarkan prinsip-prinsip manajemen ilmiah yang fokus pada peningkatan produktivitas melalui analisis dan optimasi tugas-tugas kerja. Fayol, di sisi lain, mengembangkan prinsip-prinsip administrasi yang mencakup pembagian kerja, otoritas dan tanggung jawab, disiplin, dan lainnya.

Dalam konteks yang lebih kontemporer, pendekatan manajemen telah berkembang menjadi lebih kompleks dan fleksibel, mengakui dinamika lingkungan bisnis modern. Teori seperti Teori X

dan Teori Y oleh Douglas McGregor, dan konsep "Management by Objectives" (MBO) oleh Peter Drucker, memperkenalkan gagasan baru tentang motivasi, kepemimpinan, dan keterlibatan karyawan dalam mencapai tujuan organisasi. Pendekatan-pendekatan ini menekankan pentingnya faktor manusia dalam manajemen dan pentingnya memberikan ruang bagi kreativitas dan inovasi.

Manajemen juga dapat dipahami melalui berbagai fungsi inti yang terdiri dari perencanaan, pengorganisasian, pengarahan, dan pengendalian. Perencanaan adalah langkah awal di mana manajer menetapkan tujuan dan menyusun strategi untuk mencapainya. Proses ini melibatkan analisis situasi, identifikasi peluang dan tantangan, serta penentuan langkah-langkah yang diperlukan untuk mencapai tujuan. Perencanaan yang efektif melibatkan pemahaman yang kuat tentang lingkungan eksternal, termasuk faktor-faktor ekonomi, sosial, dan teknologi yang dapat mempengaruhi bisnis.

Setelah perencanaan, tahap berikutnya adalah pengorganisasian. Ini mencakup pengaturan sumber daya dan struktur organisasi sedemikian rupa sehingga setiap elemen dapat berfungsi secara efektif. Pengorganisasian melibatkan penentuan peran dan tanggung jawab, pembentukan hierarki, dan penetapan jalur komunikasi yang jelas. Manajer juga harus memastikan bahwa organisasi memiliki sumber daya yang diperlukan untuk melaksanakan rencana, termasuk tenaga kerja, peralatan, dan dana.

Fungsi pengarahan atau leading adalah aspek manajemen yang berfokus pada motivasi dan pengaruh. Manajer harus mampu

menginspirasi dan memotivasi karyawan untuk bekerja sama mencapai tujuan organisasi. Ini melibatkan kemampuan untuk berkomunikasi dengan efektif, memberikan arahan yang jelas, dan menciptakan lingkungan kerja yang positif. Pemimpin yang baik juga mampu mengenali bakat dan potensi individu, serta memberdayakan karyawan untuk mencapai kinerja terbaik mereka. Di era modern, kepemimpinan yang efektif juga mencakup pengelolaan keragaman dan inklusivitas di tempat kerja.

Fungsi terakhir dalam manajemen adalah pengendalian, yang melibatkan pemantauan dan evaluasi kinerja organisasi terhadap tujuan yang telah ditetapkan. Pengendalian mencakup penilaian kinerja, pengambilan tindakan korektif jika diperlukan, dan penyesuaian rencana untuk memastikan kesuksesan jangka panjang. Proses ini memerlukan analisis data, penggunaan indikator kinerja utama (key performance indicators atau KPI), dan penerapan sistem pengendalian yang efektif.

Manajemen juga mencakup aspek lain yang penting, seperti pengambilan keputusan, manajemen risiko, dan pengembangan sumber daya manusia. Pengambilan keputusan adalah proses di mana manajer harus memilih antara berbagai alternatif untuk mencapai tujuan. Keputusan yang baik didasarkan pada informasi yang akurat dan analisis yang cermat. Manajemen risiko, di sisi lain, berkaitan dengan identifikasi, analisis, dan mitigasi risiko yang dapat mempengaruhi organisasi. Ini bisa mencakup risiko keuangan, risiko operasional, dan risiko strategis.

Pengembangan sumber daya manusia adalah komponen kritis dalam manajemen modern. Ini mencakup perekrutan, pelatihan, dan pengembangan karyawan untuk memastikan bahwa organisasi memiliki bakat yang diperlukan untuk berkembang. Manajer harus mampu mengenali kebutuhan pelatihan dan menciptakan jalur pengembangan karier yang menarik bagi karyawan mereka. Selain itu, manajer harus menciptakan budaya organisasi yang mendorong pertumbuhan dan inovasi.

Dalam dunia bisnis yang terus berubah, manajemen juga harus adaptif dan inovatif. Manajer harus mampu mengantisipasi perubahan dalam lingkungan bisnis dan menyesuaikan strategi mereka sesuai kebutuhan. Teknologi juga telah mengubah cara manajer beroperasi, dengan alat digital dan sistem informasi yang memungkinkan pengambilan keputusan yang lebih cepat dan lebih akurat. Oleh karena itu, pemahaman tentang teknologi dan bagaimana menggunakannya secara efektif menjadi semakin penting dalam manajemen kontemporer.

Dengan demikian, manajemen adalah bidang yang kompleks dan multi-dimensi yang mencakup serangkaian proses, prinsip, dan praktik untuk memastikan bahwa organisasi mencapai tujuan dan sasaran yang telah ditetapkan. Manajemen melibatkan kombinasi keterampilan analitis, keterampilan interpersonal, dan kemampuan untuk beradaptasi dengan perubahan, menjadikannya disiplin yang menarik dan dinamis bagi mereka yang tertarik pada kepemimpinan dan pengelolaan organisasi.

Kardaman dkk.,(1996) Manajemen adalah suatu rentetan langkah yang terpadu yang mengembangkan suatu organisasi sebagai suatu sistem yang bersifat sosio, ekonomis dan teknis. Menurut Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992, lalu lintas adalah gerak kendaraan, orang, dan hewan di jalan.

Manajemen lalu lintas adalah disiplin yang sangat kompleks yang mencakup berbagai aspek pengaturan, kontrol, dan pengelolaan lalu lintas jalan raya dengan tujuan meningkatkan keselamatan, efisiensi, dan kelancaran lalu lintas. Pada tingkat yang paling dasar, manajemen lalu lintas melibatkan pengaturan aliran kendaraan, pejalan kaki, dan sepeda melalui penggunaan perangkat pengatur lalu lintas seperti lampu lalu lintas, rambu-rambu, marka jalan, dan peralatan lainnya. Namun, pada tingkat yang lebih kompleks, manajemen lalu lintas mencakup pendekatan yang lebih luas, termasuk perencanaan kota, perancangan jalan raya, penggunaan teknologi canggih, serta keterlibatan masyarakat dalam memahami dan mematuhi aturan lalu lintas.

Salah satu aspek utama dari manajemen lalu lintas adalah kontrol arus kendaraan melalui sinyal lalu lintas. Lampu lalu lintas, misalnya, memainkan peran penting dalam mengatur kapan kendaraan dapat bergerak dan kapan harus berhenti. Hal ini dilakukan untuk mencegah tabrakan dan menjaga kelancaran arus lalu lintas di persimpangan jalan. Pengaturan waktu sinyal lalu lintas menjadi bagian kritis dari manajemen lalu lintas karena perlu diatur

sedemikian rupa sehingga mengurangi kemacetan dan waktu tunggu di persimpangan.

Selain lampu lalu lintas, rambu-rambu jalan juga merupakan komponen penting dalam manajemen lalu lintas. Rambu-rambu ini memberikan informasi kepada pengendara tentang batas kecepatan, arah lalu lintas, zona parkir, dan informasi penting lainnya.

Manajemen lalu lintas menggunakan rambu-rambu ini untuk memberikan petunjuk yang jelas kepada pengendara, membantu mereka membuat keputusan yang tepat, dan mencegah kecelakaan.

Marka jalan adalah bagian lain yang penting dalam manajemen lalu lintas. Marka jalan, seperti garis putih dan kuning, membantu mengarahkan kendaraan di jalur yang benar dan mencegah mereka menyimpang ke jalur yang salah. Marka jalan juga dapat digunakan untuk menunjukkan batas kecepatan, tempat parkir, dan area pejalan kaki. Manajemen lalu lintas menggunakan marka jalan untuk menjaga keteraturan dan mengurangi risiko kecelakaan.

Manajemen lalu lintas tidak hanya terbatas pada alat-alat fisik seperti lampu lalu lintas, rambu-rambu, dan marka jalan. Teknologi modern memainkan peran yang semakin penting dalam manajemen lalu lintas. Sistem pengawasan lalu lintas berbasis kamera digunakan untuk memantau arus lalu lintas dan mendeteksi pelanggaran lalu lintas seperti melewati lampu merah atau melanggar batas kecepatan. Data dari sistem ini kemudian digunakan untuk menganalisis pola lalu lintas dan mengambil

tindakan yang sesuai untuk meningkatkan efisiensi lalu lintas.

Selain itu, teknologi seperti sistem penentuan posisi global (GPS) dan aplikasi peta digital telah menjadi bagian integral dari manajemen lalu lintas. Teknologi ini memungkinkan pengendara untuk mendapatkan informasi real-time tentang kondisi lalu lintas, memberikan rute alternatif, dan membantu menghindari kemacetan. Manajemen lalu lintas menggunakan teknologi ini untuk menginformasikan pengendara dan mengurangi tekanan pada titik-titik kemacetan.

Perencanaan kota juga memainkan peran besar dalam manajemen lalu lintas. Tata letak jalan, pengaturan zona perumahan dan komersial, serta aksesibilitas transportasi umum semuanya mempengaruhi aliran lalu lintas. Manajemen lalu lintas bekerja sama dengan perencana kota untuk memastikan bahwa infrastruktur jalan dan transportasi umum dirancang dengan cara yang memaksimalkan kelancaran lalu lintas dan mengurangi kemacetan. Misalnya, jalur bus terpisah dapat mengurangi kemacetan di jalur umum, sementara jalur sepeda terpisah membantu mempromosikan penggunaan transportasi non-motor.

Selain aspek teknis dan perencanaan, manajemen lalu lintas juga mencakup pendekatan yang berpusat pada manusia. Keterlibatan masyarakat adalah elemen kunci, karena pengguna jalan harus menyadari dan mematuhi aturan lalu lintas. Kampanye keselamatan jalan raya, program pendidikan, dan upaya kesadaran masyarakat semuanya berkontribusi pada keberhasilan manajemen

lalu lintas. Manajemen lalu lintas juga melibatkan penegakan hukum yang tegas untuk memastikan bahwa aturan lalu lintas diikuti, yang dapat mencakup denda, poin penalti, dan tindakan lainnya.

Terakhir, manajemen lalu lintas adalah bidang yang terus berkembang. Inovasi dalam teknologi kendaraan, seperti kendaraan otonom, akan mempengaruhi cara lalu lintas dikelola di masa depan. Manajemen lalu lintas harus beradaptasi dengan perubahan ini dan terus mencari cara baru untuk meningkatkan keselamatan dan efisiensi lalu lintas. Pendekatan yang terintegrasi, menggunakan teknologi canggih, serta partisipasi masyarakat yang aktif, akan menjadi kunci untuk mengatasi tantangan lalu lintas di masa depan.

Kesimpulannya, manajemen lalu lintas adalah bidang yang luas dan kompleks, yang mencakup berbagai aspek pengaturan dan pengelolaan arus lalu lintas. Dari perangkat pengatur lalu lintas seperti lampu dan rambu-rambu hingga teknologi modern seperti sistem pengawasan dan GPS, semuanya bekerja bersama untuk menciptakan lalu lintas yang aman dan efisien. Melalui perencanaan kota yang baik, teknologi canggih, dan keterlibatan masyarakat, manajemen lalu lintas bertujuan untuk mencapai tujuan keselamatan dan kelancaran lalu lintas di jalan raya.

Menurut Malkamah S.,(1996) manajemen lalu lintas adalah proses pengaturan dan penggunaan sistem jalan yang sudah ada dengan tujuan untuk memenuhi suatu kepentingan tertentu, tanpa perlu penambahan, pembuatan infrastruktur baru. Kegiatan pengaturan lalu lintas meliputi kegiatan penetapan kebijaksanaan

lalu lintas pada jaringan atau ruas-ruas jalan tertentu (antara lain dengan rambu, marka dan lampu lalu lintas). Manajemen lalu lintas bertujuan untuk keselamatan, keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas. Manajemen lalu lintas meliputi:

A. Kegiatan Perencanaan Lalu Lintas

Kegiatan perencanaan lalu lintas meliputi inventarisasi dan evaluasi tingkat layanan. Implikasi dari tingkat pelayanan pada tata letak ini adalah kemampuan jalan dan simpang dalam merespon lalu lintas dengan tetap memperhatikan faktor kecepatan dan keamanan. Menentukan tingkat layanan yang diinginkan. Untuk menentukan tingkat pelayanan yang diinginkan, dilakukan antara lain dengan mempertimbangkan: rencana induk jaringan lalu lintas jalan; peran, kapasitas dan karakteristik jalan, tipe jalan, karakteristik lalu lintas, aspek lingkungan, aspek ekonomi dan sosial, identifikasi solusi masalah lalu lintas, penyusunan rencana dan program untuk melaksanakannya.

Objek rencana dan program pelaksanaan dalam pasal ini meliputi: menentukan tingkat pelayanan yang diinginkan untuk setiap ruas jalan dan persimpangan, merekomendasikan aturan lalu lintas yang harus ditetapkan untuk setiap ruas dan persimpangan, merekomendasikan penyediaan, pemasangan dan pemeliharaan rambu lalu lintas untuk marka jalan garis, peralatan sinyal lalu lintas dan peralatan keselamatan dan kontrol jalan kegiatan atau tindakan yang diusulkan untuk

persiapan proposal dan tujuan konsultasi publik.

B. Kegiatan Pengaturan Lalu Lintas

pengaturan lalu lintas meliputi:

1. penataan sirkulasi lalu lintas
2. penentuan kecepatan minimum dan maksimum
3. larangan atau perintah penggunaan jalan bagi pemakai jalan.

C. Kegiatan pengawasan lalu lintas

Kegiatan pengawasan lalu lintas meliputi :

1. Pemantauan dan penilaian terhadap kebijaksanaan lalu lintas

Kegiatan ini bertujuan untuk mengetahui efektifitas dari kebijaksanaan-kebijaksanaan tersebut untuk mendukung ketercapaian tingkat pelayanan yang telah ditentukan.

2. Tindakan korektif terhadap pelaksanaan kebijaksanaan lalu lintas

Tindakan bertujuan untuk menjamin tercapainya sasaran tingkat pelayanan yang sudah ditentukan. Tindakan korektif diantaranya adalah peninjauan kembali terhadap kebijaksanaan apabila didalam pelaksanaannya menimbulkan masalah.

D. Kegiatan pengendalian lalu lintas.

Kegiatan pengendalian lalu lintas meliputi:

1. Pemberian arahan dan petunjuk dalam pelaksanaan kebijaksanaan lalu lintas, dengan maksud agar diperoleh keseragaman dalam pelaksanaannya serta dapat

dilaksanakan sebagaimana mestinya untuk menjamin tercapainya tingkat pelayanan yang telah ditetapkan.

2. Pemberian bimbingan dan penyuluhan kepada masyarakat mengenai hak dan kewajiban masyarakat dalam pelaksanaan kebijaksanaan lalu lintas.

2.2.4 Masalah Lalu Lintas dan Kemacetan

Pada era modern ini, masalah lalu lintas dan kemacetan telah menjadi perhatian serius di hampir semua kota besar di seluruh dunia. Kemacetan lalu lintas bukan hanya menghambat mobilitas penduduk, tetapi juga memiliki dampak signifikan terhadap ekonomi, lingkungan, dan kualitas hidup. Kemacetan lalu lintas adalah situasi di mana jumlah kendaraan di jalan melebihi kapasitas jalan, menyebabkan kecepatan berkurang, waktu perjalanan yang lebih lama, serta frustrasi bagi para pengendara. Beberapa faktor yang berkontribusi pada kemacetan meliputi peningkatan jumlah kendaraan pribadi, kurangnya infrastruktur yang memadai, kurangnya transportasi umum yang efisien, dan kurangnya pengaturan lalu lintas yang baik. Kemacetan adalah masalah lama yang sampai saat ini belum dapat ditemukan solusi yang tepat. Untuk itu perlu adanya kerja sama yang baik antara pemerintah dengan masyarakat agar masalah ini cepat terselesaikan dengan sebuah solusi terbaik.

Kemacetan lalu lintas memiliki dampak negatif yang luas dan signifikan terhadap berbagai aspek kehidupan sosial, ekonomi, lingkungan, dan kesehatan. Beberapa dampak negatif dari

kemacetan adalah:

1. Waktu Tunggu yang Meningkat : Kemacetan menyebabkan waktu perjalanan yang lebih lama bagi para pengendara, pekerja, dan penduduk setempat. Hal ini mengakibatkan pemborosan waktu dan menurunkan produktivitas.
2. Peningkatan Pencemaran Udara : Kendaraan yang berjalan lambat atau berhenti dalam kemacetan menghasilkan lebih banyak emisi polutan udara, seperti gas buang kendaraan dan partikel halus. Ini dapat merusak kualitas udara dan berdampak buruk pada kesehatan manusia.
3. Dampak Kesehatan : Peningkatan polusi udara akibat kemacetan dapat menyebabkan masalah kesehatan, seperti gangguan pernapasan, alergi, dan bahkan penyakit jantung dan paru-paru.
4. Kecelakaan Lalu Lintas : Kemacetan dapat meningkatkan risiko kecelakaan lalu lintas karena kendaraan berada dalam jarak yang lebih dekat satu sama lain dan pengemudi mungkin lebih cenderung merasa frustrasi atau tergesa-gesa.
5. Stres dan Frustrasi : Kemacetan seringkali menyebabkan stres dan frustrasi pada para pengendara, yang dapat mempengaruhi kesejahteraan mental dan emosional.
6. Pemborosan Energi : Kendaraan yang berhenti-start di dalam kemacetan menghabiskan lebih banyak bahan bakar dan energi daripada dalam situasi lalu lintas yang lancar.

7. Kerusakan Ekonomi : Kemacetan dapat menyebabkan kerugian ekonomi melalui peningkatan biaya operasional bagi perusahaan, penurunan produktivitas, dan penundaan pengiriman barang.
8. Pengurangan Kualitas Hidup : Lingkungan yang dipenuhi dengan kemacetan dapat mengurangi kualitas hidup penduduk setempat karena mengganggu mobilitas, rekreasi, dan interaksi sosial.
9. Peningkatan Biaya Perjalanan : Kemacetan dapat meningkatkan biaya perjalanan akibat penggunaan bahan bakar yang lebih banyak dan biaya tambahan yang terkait dengan waktu perjalanan yang lebih lama.
10. Kontribusi terhadap Perubahan Iklim: Peningkatan emisi gas rumah kaca dari kendaraan dalam kemacetan.

2.2.5 Faktor – faktor yang mempengaruhi kemacetan lalu lintas

Hoeve(1990: 74) mengatakan bahwa “Kemacetan merupakan masalah yang timbul akibat pertumbuhan dan kepadatan penduduk” sehingga arus kendaraan bergerak sangat lambat. Menurut pendapat penulis, Kemacetan disebabkan oleh pertumbuhan ruas jalan yang sangat kurang setiap tahunnya beserta dengan lebih tingginya pertumbuhan kendaraan serta penduduk sehingga tidak seimbang dalam penggunaan jalan. Firdaus Ali, dalam Bergkamp, D. (2011: 46), faktor-faktor yang menyebabkan kemacetan lalu lintas disebabkan oleh :

1. Faktor jalan raya (ruang lalu lintas jalan)

Ruang lalu lintas yang buruk serta jalan yang sempit menghambat pengguna jalan. Hal ini disebabkan oleh adanya kerusakan disebagian maupun seluruh ruas jalan, adanya pemanfaatan ruang jalan untuk urusan yang tidak semestinya. Terbatasnya lahan jalan yang berarti kapasitas yang rendah dari ruang lalu lintas.

2. Faktor kendaraan

Faktor ini menyangkut kondisi kendaraan meliputi jenis, ukuran, kuantitas (jumlah) dan kualitas kendaraan di jalan raya. Misalnya, kendaraan yang melintas melebihi daya tampung jalan raya.

3. Faktor manusia (pemakai jalan)

Faktor ini menyangkut manusia antara lain : sikap, perilaku dan kebiasaan (*behavior dan habit*) yang tidak tepat saat berkendara di jalan raya yang dapat menyebabkan kemacetan lalu lintas dan membahayakan pengendara lain. Misalnya, sikap yang tidak mau mengalah, melanggar aturan lalu lintas dengan anggapan bahwa hal seperti itu adalah hal biasa dan tidak mempedulikan keselamatan orang lain.

4. Faktor lain.

Adapun yang menjadi faktor lain yang dapat menyebabkan kemacetan lalu lintas yaitu penerapan kebijakan dan undang-undang lalu lintas angkutan jalan yang keliru, kurangnya jumlah petugas pengatur lalu lintas, demonstrasi, kerusuhan dan cuaca (hujan deras dan banjir).

2.3 Kerangka Konseptual

Kemacetan merupakan situasi tersendatnya atau terhentinya lalu lintas yang disebabkan oleh jumlah kendaraan yang melebihi kapasitas ruas jalan. Kemacetan sangat banyak terjadi di kota-kota besar, khususnya kota-kota yang tidak mempunyai transportasi publik yang memadai maupun kapasitas jalan yang tidak seimbang dengan kepadatan penduduk. Kemacetan lalu lintas berdampak ke beberapa aspek seperti pada aspek ekonomi, dimana salah satunya yaitu, pendistribusian logistik dan jasa menjadi terhambat, kemudian pada aspek fisik dan psikologi pengemudi selama berada di tengah kemacetan, serta dalam aspek lingkungan yaitu polusi udara dan suara.

Masalah lalu lintas menjadi suatu masalah yang masih sulit terpecahkan, khususnya di Kota Makassar. Dengan meningkatnya jumlah penduduk secara signifikan dari tahun ke tahun, penjualan kendaraan bermotor yang terus bertambah yang berbanding terbalik dengan peningkatan pembangunan infrastruktur jalan, kurang memadainya transportasi publik yang ada, serta kurangnya kesadaran masyarakat untuk menghindari bepergian menggunakan kendaraan pribadi, membuat Kota Makassar menjadi salah satu kota besar yang sangat identik dengan kemacetan di hampir setiap sudut kota. Adapun kebijakan yang dibuat oleh pemerintah Kota Makassar dalam menanggulangi kemacetan lalu lintas masih belum

maksimal. Karena dalam kasus ini, penulis melihat bahwa masalah kemacetan yang terjadi terkhususnya di Kota Makassar merupakan suatu permasalahan yang kompleks, yang dalam hal ini masalah ini tidak dapat diselesaikan dengan mudah oleh satu instansi saja, dikarenakan "sebab-akibat" masalah kemacetan lalu lintas melibatkan beberapa aspek yang berbeda sehingga penulis melihat masalah ini dalam kerangka "*collective governance*". Oleh karena itu peneliti berupaya untuk menganalisis bagaimana koordinasi antara *stakeholder* terkait dalam pembuatan serta pengimplementasian kebijakan dalam mengatasi permasalahan kemacetan lalu lintas di Kota Makassar.

Kerangka konseptual penelitian adalah kaitan atau hubungan antara konsep satu dengan konsep yang lainnya dari masalah yang ingin diteliti. Terdapat beberapa hal pokok menjadi kerangka konseptual dalam penelitian yang akan dilakukan untuk mengetahui bagaimana alur berfikir peneliti dalam menjelaskan permasalahan dalam penelitian, maka dibuatlah kerangka konseptual sebagai berikut :

