

## Analisis Strategi Pengurangan Kemacetan di Kota Bandung (Pendekatan Kolaborasi Kebijakan Transportasi)

Oleh:

<sup>1</sup>Hilda Herdiani, <sup>2</sup>Luthfi Faisal Natsir

Relationship Manager Konsumer-Bank DKI, Kota Bandung<sup>1</sup>

Mahasiswa Doktoral Ilmu Pemerintahan-Universitas Langlangbuana, Bandung<sup>2</sup>

Email:

[hilda.herdiani@bankdki.co.id](mailto:hilda.herdiani@bankdki.co.id)<sup>1</sup>

[luthfi.faishal.s3@unla.ac.id](mailto:luthfi.faishal.s3@unla.ac.id)<sup>2</sup>

Received : Juli 21, 2025

Accepted : Agustus 18, 2025

Revisi : Agustus 04, 2025

Available online : Agustus 28, 2025

DOI: 10.31943/aspirasi.v15i2.139

**ABSTRAK:** Kemacetan lalu lintas merupakan permasalahan utama yang dihadapi kota-kota besar di Indonesia, termasuk Kota Bandung. Kompleksitas masalah ini menuntut inovasi kebijakan transportasi yang tidak hanya bersifat teknokratis, tetapi juga kolaboratif. Artikel ini bertujuan untuk menganalisis strategi pengurangan kemacetan di Kota Bandung melalui pendekatan kolaboratif dalam tata kelola transportasi. Metode yang digunakan adalah kajian literatur dengan menelaah publikasi ilmiah terindeks Scopus serta data kebijakan lokal dan dokumen perencanaan pemerintah daerah. Hasil kajian menunjukkan bahwa kolaborasi antara pemerintah, akademisi, sektor swasta, dan masyarakat menjadi kunci dalam merumuskan dan mengimplementasikan kebijakan transportasi yang efektif dan berkelanjutan. Keterlibatan aktif perguruan tinggi seperti ITB, Unpad, dan Unpas menghasilkan pendekatan berbasis bukti (*evidence-based policy*), yang tercermin dalam perencanaan *Transit-Oriented Development (TOD)* dan penerapan *Low Emission Zone (LEZ)*. Namun, tantangan dalam koordinasi antarinstansi dan konsistensi pelaksanaan kebijakan masih menjadi hambatan utama.

**Kata kunci:** Kolaborasi, Inovasi kebijakan, Transportasi Perkotaan, Kemacetan.

## PENDAHULUAN

Permasalahan kemacetan lalu lintas merupakan salah satu isu krusial yang dihadapi kota-kota besar di Indonesia, termasuk Kota Bandung. Sebagai pusat ekonomi, pendidikan, dan pariwisata di wilayah Jawa Barat, Kota Bandung mengalami tekanan lalu lintas yang sangat tinggi. Berdasarkan laporan TomTom Traffic Index 2024, Bandung menempati peringkat ke-12 kota termacet di dunia, bahkan melampaui Jakarta dari sisi waktu tempuh perjalanan rata-rata harian. Rata-rata waktu tempuh perjalanan di jam sibuk mencapai lebih dari 41 menit per 10 kilometer, menjadikan efisiensi mobilitas kota sangat rendah (Detik Jabar, 11 Januari 2025).

Tabel 1 Lokasi Titik Kemacetan Utama di Kota Bandung (*Weekday*)

No.	Ruas Jalan / Lokasi	Keterangan Singkat
1	Jalan AH Nasution	Ruas panjang macet di pagi dan sore hari
2	Jalan Soekarno Hatta	Arteri utama padat oleh kendaraan
3	Jalan Ciwastra	Bottleneck pada simpang strategis
4	Jalan Gatot Subroto	Titik persimpangan rawan kemacetan
5	Jalan Jakarta	Macet karena lalu lintas lintas kota
6	Jalan Ibrahim Adjie	Akses keluar-masuk terkena antre panjang
7	Jalan PHH Mustofa	Padat saat jam sibuk
8	Jalan Setiabudi	Area komersial padat kendaraan
9	Jalan Sukajadi	Kemacetan karena arus lokal dan pendatang
10	Jalan Pasir Kaliki	Titik padat dekat pusat perbelanjaan
11	Jalan Djunjuran	Arus antar-kota mempengaruhi kepadatan
12	Jalan Surya Sumantri	Zona transisi ramai kendaraan
13	Jalan Gunung Batu	Banyak simpang yang memperlambat arus
14	Jalan Rajawali	Akses terminal dan terminal yang sibuk
15	Jalan BKR	Corridor kepadatan lokal tinggi
16	Jalan Supratman	Pusat kemacetan waktu sibuk
17	Jalan Sudirman	Ruas penting di kawasan bisnis
18	Jalan Otista	Macet dari pagi hingga sore hari

Sumber: DetikJabar, 10 Januari 2025

Fenomena ini diperparah oleh laju pertumbuhan kendaraan bermotor yang tidak sebanding dengan kapasitas infrastruktur jalan. Menurut data Dinas Perhubungan Kota

Bandung (2025), bahwa jumlah kendaraan pribadi telah melampaui 2,5 juta unit, sementara ruas jalan hanya bertambah sekitar 0,5% per tahun dalam satu dekade terakhir. Dengan dominasi kendaraan roda dua dan mobil pribadi hal tersebut membuat daya angkut transportasi menjadi tidak efisien dan menyumbang jumlah yang signifikan terhadap peningkatan kemacetan, polusi, dan ketidakteraturan lalu lintas. Di sisi lain, komposisi penggunaan transportasi umum masih sangat rendah. Menurut data World Bank dan Pemerintah Kota Bandung bahwa masyarakat Bandung yang menggunakan transportasi angkutan publik berkisar 13 % (Gala, 12 Januari 2025). Bahkan jumlah armada transportasi umum seperti: angkot, bus kota, dan layanan DAMRI mengalami penurunan dari 13.600 unit di 2019 menjadi hanya sekitar 11.000 unit pada 2024, berarti sekitar hanya 0,8% dari total kendaraan yang beroperasi di kota.

Menghadapi situasi tersebut, Pemerintah Kota Bandung merespons dengan meluncurkan berbagai inovasi kebijakan transportasi. Salah satu langkah signifikan adalah pengembangan sistem *Bus Rapid Transit* (BRT) bernama Metro Jabar Trans (sebelumnya Trans Metro Pasundan) yang terintegrasi dengan angkutan kota melalui skema *feeder*. Selain itu, dilakukan pula upaya revitalisasi angkutan kota (angkot) melalui digitalisasi sistem operasi, restrukturisasi trayek, dan insentif berbasis performa. Pemerintah juga mulai mengatur jam masuk kerja dan sekolah untuk mendistribusikan beban lalu lintas secara lebih merata.

Berdasarkan dari kebijakan-kebijakan yang telah dikeluarkan, bahwa Pemerintah Kota Bandung tidak bekerja sendiri, melainkan melibatkan berbagai pemangku kepentingan seperti operator transportasi (DAMRI, Bluebird), instansi vertikal (Kementerian Perhubungan), sektor swasta, dan juga partisipasi masyarakat. Pendekatan ini selaras dengan konsep *collaborative governance* sebagaimana dikemukakan oleh Ansell dan Gash (2008), yaitu proses pengambilan keputusan publik yang melibatkan aktor-aktor dari berbagai sektor untuk mencapai tujuan bersama secara deliberatif dan partisipatif.

Dalam konteks tata kelola transportasi perkotaan, kolaborasi menjadi kunci untuk mengatasi kompleksitas permasalahan yang bersifat lintas sektor dan multidimensi. Berbagai penelitian internasional juga menunjukkan bahwa pendekatan kolaboratif dalam kebijakan transportasi dapat meningkatkan efektivitas implementasi, memperkuat legitimasi kebijakan, dan meningkatkan kualitas pelayanan publik (Nguyen & Pham, 2020; D'Onofrio et al., 2021; Zhang et al., 2020).

Namun demikian, efektivitas pendekatan kolaboratif dalam konteks Indonesia, khususnya Kota Bandung, masih perlu dianalisis secara kritis. Beberapa kebijakan yang telah diluncurkan belum menunjukkan hasil yang konsisten dan menyeluruh. Belum semua pihak terlibat secara optimal, dan resistensi terhadap perubahan masih ditemukan, baik dari masyarakat pengguna maupun dari pelaku transportasi lama. Oleh karena itu, diperlukan kajian mendalam terhadap strategi-strategi inovatif berbasis kolaborasi yang diterapkan Pemerintah Kota Bandung dalam upaya mengurangi kemacetan secara berkelanjutan. Berdasarkan permasalahan yang sudah dipaparkan di atas tujuan penulis mencoba memberikan analisis dengan menggunakan model pendekatan kolaboratif dalam mengurangi kemacetan di Kota Bandung.

## KAJIAN TEORITIS

### 1. Penelitian Terdahulu

Dalam ranah inovasi kebijakan transportasi perkotaan, sejumlah studi internasional telah menggarisbawahi pentingnya kolaborasi lintas pemangku kepentingan agar kebijakan yang diterapkan lebih efektif dan berkelanjutan. Gonzalez-Feliu, Pronello, dan Salanova Grau (2018) melakukan review komprehensif mengenai kemitraan multi aktor dalam transportasi perkotaan, menyimpulkan bahwa kolaborasi antara otoritas publik, operator swasta, komunitas pengguna, dan lembaga akademik merupakan faktor penentu implementasi kebijakan transportasi yang berhasil. Mereka menekankan bahwa keberhasilan integrasi moda transportasi massa, pengelolaan trafik, dan desain kota ramah lingkungan sangat bergantung pada sinergi ini.

Konsep *collaborative governance* modern, seperti yang diperkenalkan oleh Ansell & Gash (2008), menekankan perlunya kepercayaan, keterbukaan, dan pemahaman bersama antar aktor dalam proses deliberatif kebijakan publik. Model ini telah diaplikasikan di berbagai negara berkembang untuk sektor transportasi. Dalam konteks Indonesia, Isnawa Adji et al. (2023) menunjukkan bahwa kolaborasi dalam manajemen moda transportasi di DKI Jakarta berkontribusi secara signifikan terhadap peningkatan layanan publik, namun juga menghadapi tantangan struktural seperti komunikasi yang tidak optimal dan kepemimpinan yang kurang adaptif.

Studi khusus mengenai BRT di Semarang oleh Agung Nurul Falaq Adi Wibowo (2020) juga menyajikan wawasan mendalam tentang tantangan *governance* kolaboratif. Penelitian tersebut mengidentifikasi bahwa konflik internal, ketidaksesuaian tujuan antara operator dan penyelenggara, serta ketimpangan budaya organisasi menjadi

penghambat utama kualitas kolaborasi, meskipun semangat partisipasi sudah ada. Mereka merekomendasikan pentingnya building trust dan konsolidasi visi serta pelatihan koordinatif antar pihak.

Dalam tataran yang lebih konseptual, kajian sistematis oleh Tan & Taeihagh (2020) menyebutkan bahwa pembangunan kota pintar (*smart cities*) di negara berkembang hanya dapat terealisasi jika reformasi kelembagaan, pengembangan modal manusia, serta inklusi masyarakat dipadukan dengan teknologi dan kebijakan yang tersistem. Ekosistem kolaboratif, secara simultan, harus memfasilitasi partisipasi publik dan kemitraan publik-swasta untuk menciptakan transportasi yang inklusif dan adaptif terhadap perubahan sosial-ekonomi.

## 2. Tata Kelola Transportasi Perkotaan

Tata kelola transportasi perkotaan telah berkembang dari pendekatan *top-down* yang sentralistik menuju model yang lebih inklusif dan kolaboratif. Transformasi ini dipicu oleh semakin kompleksnya tantangan mobilitas di wilayah perkotaan, seperti kemacetan, polusi udara, fragmentasi moda transportasi, dan kesenjangan aksesibilitas. Governance yang baik di bidang transportasi tidak hanya menuntut efisiensi administratif, tetapi juga kemampuan membangun sinergi antarpemangku kepentingan (Gonzalez-Feliu et al., 2018).

Lebih lanjut, tata kelola transportasi perkotaan juga dipengaruhi oleh pendekatan *integrated urban mobility*, yang mengedepankan keterpaduan antar moda dan sektor (Hull, 2008). Pendekatan ini memandang bahwa transportasi tidak dapat direncanakan secara terisolasi dari tata ruang kota, lingkungan, serta kebutuhan sosial ekonomi masyarakat. Oleh karena itu, governance dalam transportasi harus bersifat lintas sektor (*cross-sectoral*) dan lintas skala (*multi-level governance*).

Dalam konteks negara berkembang, keterbatasan institusional dan lemahnya kapasitas manajerial sering kali menjadi hambatan utama dalam menerapkan tata kelola transportasi yang efektif. Tan dan Taeihagh (2020) dalam tinjauan sistematisnya menunjukkan bahwa kota-kota di negara berkembang cenderung menghadapi tantangan seperti keterbatasan data, ketidakkonsistenan regulasi, serta dominasi pendekatan reaktif dalam pengambilan kebijakan. Oleh sebab itu, tata kelola berbasis teknologi dan data—seperti sistem manajemen lalu lintas cerdas dan pemantauan real-time semakin dibutuhkan untuk mendukung pengambilan keputusan yang cepat dan tepat.

Selain itu, strategi smart mobility governance yang terintegrasi dengan infrastruktur digital dan partisipasi publik mulai berkembang di berbagai kota dunia sebagai respons terhadap tantangan mobilitas urban pasca-pandemi COVID-19 (Zhang et al., 2021). Melalui pemanfaatan teknologi dan pembelajaran kolektif, tata kelola transportasi dapat diarahkan tidak hanya untuk efisiensi, tetapi juga keberlanjutan dan keadilan sosial.

Dengan demikian, tata kelola transportasi perkotaan modern merupakan perpaduan antara aspek kolaboratif, integratif, responsif, dan berbasis teknologi. Tata kelola yang baik menjadi fondasi utama untuk memastikan sistem transportasi tidak hanya berjalan secara fungsional, tetapi juga mendukung tujuan pembangunan perkotaan yang berkelanjutan.

## **METODE PENELITIAN**

Penelitian ini menggunakan metode literature review dengan pendekatan deskriptif kualitatif. Penelitian literatur review menurut Creswell (2022) adalah proses sistematis untuk mengidentifikasi, mengevaluasi, dan mensintesis penelitian terkait topik tertentu. Sumber data terdiri dari dokumen resmi, jurnal ilmiah, laporan lembaga pemerintah, dan artikel berita yang relevan dengan dinamika lalu lintas di Kota Bandung. Dalam melakukan analisis terlebih dahulu menelaah kesesuaian antara masalah, realitas, teori dan memberikan argumentasi secara akademis dalam upaya mengatasi kemacetan di Kota Bandung.

## **HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

### **1. Bentuk dan Pola Kolaborasi Antar Pemangku Kepentingan dalam Kebijakan Transportasi di Kota Bandung**

Bentuk kolaborasi dalam inovasi kebijakan transportasi di Kota Bandung menunjukkan perkembangan paradigma baru dalam tata kelola perkotaan. Pemerintah Kota Bandung tidak lagi bertindak sebagai satu-satunya aktor, tetapi mulai membuka ruang kerja sama yang erat dengan berbagai pemangku kepentingan, termasuk sektor swasta, akademisi, dan masyarakat sipil. Kolaborasi ini menjadi inti dari pendekatan *collaborative governance*, yang menempatkan keterlibatan multi-aktor sebagai strategi untuk menghasilkan kebijakan yang lebih adaptif, solutif, dan berkelanjutan.

Di tingkat institusional, kolaborasi terjadi antara Dinas Perhubungan Kota Bandung, Bappelitbang Kota Bandung, dan Pemerintah Provinsi Jawa Barat, yang terlibat

langsung dalam proses perencanaan dan implementasi kebijakan. Misalnya, dalam pengembangan sistem angkutan umum modern seperti Metro Trans Bandung dan Trans Metro Pasundan, Pemerintah Kota bekerja sama dengan Kementerian Perhubungan dan operator transportasi swasta. Kerja sama ini dilakukan dalam bentuk pengadaan armada *bus low-entry*, pembangunan halte terintegrasi, serta integrasi sistem pembayaran elektronik berbasis kartu (*tap on/tap off*). Inisiatif ini juga diperkuat melalui peran Pemerintah Provinsi Jawa Barat yang mendorong integrasi antar moda melalui platform digital seperti Aplikasi "SADAYANA".

Keterlibatan akademisi menjadi salah satu unsur penting dalam membangun landasan ilmiah dari kebijakan transportasi perkotaan di Bandung. Lembaga-lembaga seperti Institut Teknologi Bandung (ITB), Universitas Padjadjaran (Unpad), dan Universitas Pasundan (Unpas) secara aktif terlibat dalam penyusunan dokumen kebijakan maupun penyediaan data teknis dan analisis dampak. Kolaborasi ini menghasilkan rekomendasi berbasis bukti (*evidence-based policy*) dalam pengembangan sistem transportasi berkelanjutan, seperti penerapan Transit-Oriented Development (TOD) di kawasan Gedebage, serta *Low Emission Zone* (LEZ) di pusat kota. Dalam laporan *Global Future Cities Programme* (2021), disebutkan bahwa "*collaborative research with ITB has identified the need for Bandung to develop low-emission zones and enhance transit-oriented development to address congestion and air pollution simultaneously*" (Global Future Cities Programme, 2021, p. 4). Pendekatan berbasis ilmiah ini menjadi fondasi penting agar kebijakan yang dihasilkan tidak sekadar bersifat populis, melainkan juga berorientasi jangka panjang dan ramah lingkungan.

Partisipasi masyarakat sipil dalam kolaborasi kebijakan juga terlihat dalam inisiatif forum warga seperti Bandung *Transport Watch* dan komunitas pejalan kaki serta pesepeda. Mereka memberikan masukan terhadap desain infrastruktur jalan, keselamatan pengguna, hingga isu aksesibilitas. Pemerintah Kota Bandung juga menyerap aspirasi warga melalui musyawarah perencanaan pembangunan (Musrenbang) tematik transportasi serta platform digital "Lapor!" yang menampung keluhan dan saran secara real-time. Hal ini mencerminkan pergeseran ke arah pendekatan deliberatif yang membuka ruang dialog antara warga dan pemerintah dalam proses pembuatan kebijakan.

Dengan pendekatan kolaboratif ini, Pemerintah Kota Bandung menunjukkan transformasi dalam cara mengelola permasalahan kemacetan. Kolaborasi tidak hanya

meningkatkan efektivitas kebijakan, tetapi juga memperkuat legitimasi dan keberlanjutan implementasinya. Inovasi kebijakan transportasi berbasis kolaborasi ini selaras dengan temuan Wibowo et al. (53:2016) yang menyatakan bahwa *“the emission reduction potential of public transportation in Bandung depends highly on its integration, reliability, and modal shift from private vehicles”*. Oleh karena itu, penguatan kolaborasi lintas sektor bukan hanya menjadi pilihan strategis, melainkan juga kebutuhan dalam mewujudkan sistem transportasi yang inklusif dan adaptif terhadap tantangan urbanisasi modern.

## **2. Tantangan Utama dalam Penerapan Kebijakan Transportasi melalui Kolaboratif dalam Mengatasi Kemacetan di Kota Bandung**

Meskipun pendekatan kolaboratif dalam kebijakan transportasi di Kota Bandung menunjukkan potensi besar dalam mengatasi kemacetan, proses implementasinya menghadapi sejumlah tantangan struktural, kultural, dan teknis yang signifikan. Tantangan ini mencerminkan kompleksitas tata kelola transportasi di wilayah perkotaan besar yang tidak hanya dipengaruhi oleh kapasitas teknokratik pemerintah, tetapi juga oleh pola perilaku sosial, dinamika antar lembaga, dan keberlanjutan pendanaan.

Salah satu tantangan utama adalah fragmentasi kelembagaan dalam perencanaan dan pengelolaan transportasi. Dalam praktiknya, terdapat tumpang tindih kewenangan antara Pemerintah Kota Bandung, Pemerintah Provinsi Jawa Barat, dan Kementerian Perhubungan. Hal ini kerap mempersulit sinkronisasi kebijakan dan implementasi di lapangan. Misalnya, pengembangan angkutan umum berbasis jalan seperti Bus Rapid Transit (BRT) dan Trans Metro Pasundan berada di bawah wewenang pusat dan provinsi, sementara penataan lalu lintas dan pengaturan angkot dikelola oleh dinas kota. Ketidakterpaduan ini menciptakan celah koordinasi dan keterlambatan dalam pengambilan keputusan. Seperti ditegaskan oleh Zulfan dan Djojosoekarto (2022) dalam jurnal *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, *“multi-level governance without integrated planning may inhibit the success of urban transport reform, especially in decentralized administrative systems like Indonesia”* (p. 9).

Tantangan kedua adalah keterbatasan dalam kapasitas fiskal dan sumber daya manusia. Implementasi sistem transportasi kolaboratif membutuhkan investasi infrastruktur yang besar, baik dalam bentuk armada transportasi, pembangunan halte modern, maupun sistem teknologi informasi. Kota Bandung masih mengandalkan

bantuan pusat untuk sebagian besar proyek besar, sementara anggaran daerah terbatas. Selain itu, belum semua aparat pemerintah daerah memiliki pemahaman teknis dan kemampuan manajerial yang memadai untuk mengelola kerja sama lintas sektor. Kurangnya pelatihan dan insentif bagi aparat juga menghambat inovasi dan adopsi praktik tata kelola kolaboratif yang ideal.

Di sisi sosial, resistensi dari pelaku transportasi informal seperti pengemudi angkot menjadi tantangan yang tidak bisa diabaikan. Modernisasi transportasi publik dengan sistem koridor dan integrasi tarif dipersepsikan sebagai ancaman terhadap sumber penghidupan mereka. Dalam banyak kasus, ketidakterlibatan mereka dalam perencanaan awal menyebabkan munculnya protes, sabotase rute, atau bahkan kekerasan. Sebagaimana diungkapkan dalam studi Widodo (87:2020) di *Cities: The International Journal of Urban Policy*, “*exclusion of informal actors in formal public transport reform may trigger resistance, which potentially hinders policy implementation in developing cities*”. Hal tersebut menunjukkan pentingnya membangun skema transisi yang adil (*just transition*) yang melibatkan pelaku lama sebagai bagian dari ekosistem baru transportasi kota.

Selain itu, tantangan budaya dan perilaku pengguna jalan juga menjadi hambatan tersendiri. Banyak warga Bandung yang masih bergantung pada kendaraan pribadi karena persepsi rendah terhadap kenyamanan, keamanan, dan ketepatan waktu angkutan umum. Kegagalan mengubah perilaku mobilitas warga, terutama kalangan menengah, memperlambat keberhasilan reformasi sistem transportasi berbasis angkutan publik. Fenomena ini diperparah dengan lemahnya penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas, parkir liar, dan penggunaan trotoar oleh kendaraan bermotor.

Di tengah tantangan-tantangan tersebut, pemerintah dan mitra kolaboratif sebenarnya telah melakukan sejumlah respons strategis, seperti kampanye edukatif “Naik Transportasi Umum Itu Keren,” pembentukan Forum Lalu Lintas Kota, hingga uji coba penerapan *low emission zone* di kawasan Braga dan Alun-alun. Namun, efektivitas respons ini masih memerlukan evaluasi berkala serta dukungan data yang kuat sebagai basis penyempurnaan kebijakan.

Secara keseluruhan, keberhasilan kebijakan kolaboratif dalam transportasi tidak hanya bergantung pada jumlah aktor yang terlibat, melainkan pada kualitas koordinasi, pembagian peran yang jelas, keterbukaan data, dan pembangunan kepercayaan antar

pihak. Penerapan kebijakan kolaboratif tanpa tata kelola yang inklusif dan responsif hanya akan menghasilkan koalisi formal yang rapuh, tanpa dampak substantif dalam pengurangan kemacetan.

## KESIMPULAN

Dua fokus pembahasan dalam kajian ini mengungkapkan bahwa pendekatan kolaboratif dalam tata kelola transportasi tidak hanya menjadi strategi alternatif, tetapi sebuah kebutuhan untuk menjawab kompleksitas permasalahan kemacetan di wilayah perkotaan, khususnya Kota Bandung.

1. Kolaborasi antar aktor seperti pemerintah daerah, swasta, masyarakat, dan akademisi terbukti memperkuat inovasi kebijakan transportasi yang tidak sekadar reaktif, melainkan berbasis data dan berorientasi jangka panjang. Keterlibatan akademisi dari perguruan tinggi telah menghasilkan masukan ilmiah dalam perencanaan sistem *Transit-Oriented Development* (TOD) dan *Low Emission Zone* (LEZ), yang memberi arah baru dalam pembangunan sistem transportasi perkotaan yang lebih berkelanjutan dan inklusif. Model kolaborasi ini tidak hanya meningkatkan legitimasi kebijakan, tetapi juga efektivitas implementasinya di lapangan.
2. Keberhasilan strategi pengurangan kemacetan sangat ditentukan oleh adanya koordinasi kelembagaan yang kuat dan konsistensi antar instansi pelaksana. Meski Pemerintah Kota Bandung telah mengembangkan berbagai inisiatif seperti pengaturan lalu lintas berbasis teknologi dan integrasi angkutan umum, kendala dalam sinkronisasi antar instansi serta perbedaan prioritas antar pemangku kepentingan sering kali menjadi tantangan yang menghambat efektivitas kebijakan. Oleh karena itu, tata kelola transportasi perlu diarahkan pada pembentukan forum kolaboratif lintas sektor dan sistem pemantauan berbasis data yang akuntabel dan responsif.

## SARAN

1. Penguatan forum kolaboratif antarsektor Pemerintah Kota Bandung dengan melibatkan pemerintah daerah, operator angkutan umum, akademisi, komunitas pengguna transportasi, dan sektor swasta. Forum ini harus menjadi ruang deliberatif yang tidak hanya konsultatif, tetapi juga memiliki kewenangan dalam perencanaan dan evaluasi kebijakan transportasi secara periodik.

2. Kampanye kesadaran publik dan partisipasi warga, mengingat keberhasilan kebijakan transportasi juga bergantung pada perilaku pengguna jalan, sehingga diperlukan kampanye publik yang berkelanjutan mengenai pentingnya mobilitas berkelanjutan, penggunaan transportasi umum, serta budaya berlalu lintas yang tertib dan sadar lingkungan.

## REFERENSI

- 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>
- Creswell, J. W. (2022). *Research Design: Qualitative, Quantitative and Mixed Methods Approaches* (6th). Melbourne: Sage Publications
- Gonzalez-Feliu, J., Pronello, C., & Salanova Grau, J. M. (2018). Multi-stakeholder collaboration in urban transport initiatives: A review on participatory processes. *Transport*, 33(4), 1127–1138. <https://doi.org/10.3846/transport.2018.6810>
- Gonzalez-Feliu, J., Pronello, C., & Salanova Grau, J. M. (2018). Multi-stakeholder collaboration in urban transport initiatives: A review on participatory processes. *Transport*, 33(4), 1127–1138. <https://doi.org/10.3846/transport.2018.6810>
- Hull, A. (2008). Policy integration: What will it take to achieve more sustainable transport solutions in cities? *Transport Policy*, 15(2), 94–103. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2007.10.004>
- Isnawa Adji, D., Yulius, M., & Kurniawan, H. (2023). Collaborative governance in the development of integrated urban transportation in Jakarta. *International Journal of Public Sector Performance Management*, 9(2), 145–163. <https://doi.org/10.1504/IJPSPM.2023.10049287>
- Moore, M. & Hartley, J. (2008). Innovations in governance. *Public Management Review*, 10(1), 3–20.
- Natsir, L. (2019). Kebijakan Pemerintah Daerah Kota Depok Dalam Penataan Kawasan Permukiman Kumuh. *Aspirasi*, 9(2), 151-155.
- Natsir, L. (2019). Penyusunan Kebijakan Perencanaan Pembangunan Kota Depok Tahun 2019. *ASPIRASI*, 10(1), 19-31.
- Natsir, L. F., Mulyati, M. K., & Ibrahim, V. G. A. (2025). Analisis isi Kebijakan Pada

Pelaksanaan Program Penyediaan Air Minum Dan Sanitasi Berbasis Masyarakat (Pamsimas) Di Kabupaten Indramayu. *ASPIRASI*, 15(1), 24-36.

Tan, S. Y., & Taeihagh, A. (2020). Smart city governance in developing countries: A systematic literature review. *Sustainable Cities and Society*, 102, 102420. <https://doi.org/10.1016/j.scs.2020.102420>

Tan, S. Y., & Taeihagh, A. (2020). Smart city governance in developing countries: A systematic literature review. *Sustainable Cities and Society*, 102, 102420. <https://doi.org/10.1016/j.scs.2020.102420>

Wibowo, A. N. F. A. (2020). Collaborative governance dalam implementasi Bus Rapid Transit (BRT) Trans Semarang. *Syntax Literate: Jurnal Ilmiah Indonesia*, 5(6), 971–983. <https://doi.org/10.36418/syntax-literate.v5i6.970>

Zhang, H., Liu, Q., & Kong, Y. (2021). Smart transportation governance in post-pandemic cities: Challenges and opportunities. *Transport Policy*, 109, 1–11. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2021.07.002>



