**Model *Collaborative Governance* dalam Implementasi Program *Quik Wins* Bidang Lalu lintas di Kota Bandung**

Tb. Anis Angkawijaya

**NPM: 159020028**

**ABSTRAK**

Tata kelola kolaborasi antar lembaga atau s*takeholde*r padamodel *Collaborative Governance* dalam implementasi program *Quick Wins* bidang lalu lintas di Kota Bandung. masih kurang efektif. dengan indikator komunikasi kurang berjalan baik, koordinasi kurang berkesinambungan, kerjasama kurang dilakukan, dan ego sektoral instansi.Penelitian ini menggunakan metode *Mix Method* *Research* dengan strategi embeded konkuren yaitu metode penelitian campuran dengan pengumpulan dan analisa data kualitatif, kuantitatif dilakukan secara berurutan Hasil penelitian efektivitas implementasi program *Quick Wins* bidang lalu lintas peneliti meneliti 6 (enam) kriteria efektifvitas yaitu : 1 ) Standar /sasaran : partisipasi *stakeholder* masih kurang dilibatkan 2).Sumberdaya dukungan jaringan kelompok masyarakat belum seluruhnya ikut berpartisipasi 3). Komunikasi: hubungan informasi aktif masih kurang terjalin baik formal maupun informal, 4).Organisasi pelaksana masih kurang melibatkan seluruh kelompok masyarakat, 5) Karakteristik agen pelaksana Sikap dan perilaku agen pelaksana masih kurang bisa meningkatkan pemberdayaan 6) Lingkungan masih kurang dukungan karena masyarakat mengatakan urusan tertib lalu lintas adalah urusan Polisi dan Dinas perhubungan. ketidakefektifan ditemukan pada 2 (dua) kriteria dari yaitu Sumber daya manusia (49.38 %) dan Komunikasi. (47.61%). Disimpulkan bahwa efektivitas implementasi program *Quick Wins* bidang lalu lintas di Kota Bandung saat ini telah berjalan cukup baik namun masih kurang efektif. Faktor yang mempengaruhi yaitu : 1) Komitmen dan konsistensi aparat. 2) Kesungguhan dan ketegasan aparat, 3) Standar regulasi yang jelas, 4) Dukungan kelompok masyarakat, 5). Kualitas dan Kuantitas SDM 6) Instensitas kegiatan komunikasi. Model *Collaborative Governance* dalam implementasi program *Quick Wins* bidang lalu lintas di Kota Bandung, peneliti meneliti 6 (enam) prinsip/unsur atau dimensi *Collaborative Governance*  menurut Horizon (2004:230) ditemukan hasil penelitian bahwa: 1) Keterlibatan *stakeholder* tidak semua berpartisipasi karena forum kurang diarahkan untuk kolaborasi. 2) Kapasitaskelembagaan: Dukungan jaringan komunitas masyarakat kurang diimbangi untuk berkolaborasi 3) Kepemimpinan kolaboratif: membangun kepercayaan keterbukaaan informasi publik kurang dilembagakan, inisiatif peran menjalankan kepemimpinan masih bertumpu pada figur pemimpin (Walikota atau Kasat lantas). 4) Peran sebagai fasilitator: Unsur masyarakat kurang dilibatkan forum kurang mewakili berbagai unsur kepentingan, 5) Peran pendidikan dan pelatihan: Kurang dilakukan dalam kerangka pemberyaan. 6) Desainkelembagaan: kurang meningkatkan kualitas kolaborasi karena forum masih berupa koordinasi dan konsultasi.Permodelan *Collaborative Governance* (Ansell & Gash 2007) perlu adanya modifikasi dengan menambah 3 ( tiga) aspek pada proses kolaborasi yaitu: 1). Pemberdayaan *(empowerment)* masyarakat, 2). Budaya masyarakat setempat (*local wisdom*) 3). kepemimpinan (*leadership)* sebagai figur / panutan. Sehingga model *Collaborative Governance* disarankan adanya forum *traffic board*  berupa kerjasama antar *stakeholder* dalam lingkup Kota Bandung dengan tugas dan peran sesuai fungsinya masing-masing dan didukung unsur swasta, unsur pakar/akademisi, pemerhati, unsur pengguna jasa lalu lintas.dan mekanisme kolaborasi adalah format *jointly formed authorities.*

**1, Latar belakang.**

Tertib lalu lintas merupakan dambaan kita semua karena tidak tertibnya lalu lintas akan merugikan dan menimbulkan masalah lalu lintas seperti : Kemacetan lalu lintas yang memboroskan waktu tenaga & energi, serta Kecelakaan lalu lintas yang banyak menelan korban jiwa baik korban meninggal dunia maupun luka-luka, Di Kota Bandung hampir seluruh jalan utama (87 jalan) kerap mengalami kemacetan lalu lintas, begitu pula kecelakaan lalu lintas (dalam tahun 2017) jumlah kecelakaan lalu lintas 623dengan korban meninggal dunia 193 orang dan luka-luka 758orang (Data dari Satlantas Polrestabes Bandung), tidak kalah menarik bahwa jumlah pelanggaran lalu lintas yang ditilang Polantas th 2017 berjumlah 144.692 pelanggar.

Masalah Tertib Lalu Lintas di Kota Bandung merupakan fenomena menarik untuk diteliti karena Bandung dengan luas 176,37 Km2, terbagi dalam 30 kecamatan dan 151 kelurahan berpenduduk 2,940,622 orang (pertumbuhan penduduk 0,3 % per tahun)sedeangkan sarana berlalu lintas panjang jalan 1.236.48 Km, dan jumlah kendaraan bermotor yang hilir mudik dijalan-jalan kota bandung adalah sepedamotor (roda 2 ) jumlah 1,250,880, dan mobil (roda 4) berjumlah 465.618 ( pertumbuhan kendaraaan bermotor 3 % pertahun).

Kota Bandung merupakan Kota Besar dan dekat dengan Ibu RI Jakarta, Kota yang dijuluki sebagai Paris Van Java merupakan kota jasa pariwisata & pendidikan, oleh karena itu Tertib lalu lintas menjadi penting karena erat kaitannya dengan kehidupan kita sehari-hari dan masalah tersebut, sepertrinya masalah yang tidak pernah kunjung selesai, kalau dibiarkan, akan semakin parah & kritis.

Maulani di Koran Pikiran Rakyat 1 Januari 2018 hlm 15-16 menyatakan bahwa: ”kemacetan lalu lintas di Kota Bandung semakin hari semakin parah, memprihatinkan dan makin tidak terkendali” begitu juga Bambang Heru Purwanto (2018:12) Dosen Metode Penelitian Universitas Pasundan dalam artikelnya berjudul *Collaborative Governance* mengatakan bahwa “inti dari *collaborative governance* adalah koordinasi yang akan menghasilkan kerjasama untuk menyelesaikan masalah yang tidak kunjung selesai” pendapat ini sesuai dengan masalah tertib lalu lintas yang sampai saat ini tidak pernah kunjung selesai.

POLRI dalam menjabarkan kebijakan Presiden RI tentang Nawacita yaitu bahwa “Negara harus hadir ditengah-tengah masyarakat” oleh karena itu dalam Renstra POLRI 2015/2019 melalui srtategi *Strive of excellent* “menuju POLRI yang “Promoter” telah mengeluarkan rencana aksi 8 program *quick wins* dan dan 2 (dua) dari program quik wins Polri tersebut adalah program *quick wins* bidang lalu lintas, yaitu :

1. Mewujudkan Postur Polri berseragam (Polantas) sebagai penggerak revolusi mental dan pelopor tertib social diruang publik.
2. Mewujudkan Pelayanann Publik yang bebas Korupsi melalui Terknologi Informasi yang Transparan.

Program *quick wins* bidang lalu lintas ini bertujuan untuk mewujudkan Postur Polantas sebagai Pelopor Revolusi Mental dan Pelopor Tertib Sosial di Ruang Publik, berarti bahwa Polantas harus mampu dan menjadi Pelopor Tertib Lalu Lintas bagi dirinya dan bagi masyarakat dimana Polantas itu bertugas,

*Collaborative Governance* dalam implementasi program *qucik wins* bidang lalu lintas merupakan langkah inovatif dalam pelayanan publik dan dapat membantu Polantas di Satlantas Polrestasbes Bandung dalam melaksanakan tugasnya sebagai pelopor tertib sosial di ruang publik, meskipun masih tingginya angka pelanggaran, kecelakaan dan kemacetan lalu lintas di Kota Bandung.

Indikator belum efektifnya untuk mewujudkan tertib lalu lintas yang dilakukan selama ini adalah: *Pertama* komunikasi antar instansi terkait, pemangku kepentingan dalam tukar menukar informasi belum berjalan baik*, Kedua*, koordinasi antar pemangku kepentingan (*stakeholder*) belum dilakukan secara berkesinambungan atau terus menerus setiap saat, *Ketiga* kerjasama antar *stakeholder* jarang dilakukan dan *Keempa*t masih ada ego sektoral masing-masing pemangku kepentingan seolah-olah Tertib lalu lintas itu merupakan tugasnya sendiri tak perlu bantuan dari *stakeholder* lain.

Menurut Van Metter & Van Horn (2007:354) untuk mengetahui implementasi program kebijakan berjalan efektif dan dapat berhasil mencapai kinerja organisasi sesuai dengan target ditentukan oleh faktor faktor antara lain: 1) Sasaran/Standar 2) Sumber daya 3) Komunikasi 4) Organisasi pelaksana (implementor) 5) Karakteristik agen pelaksana 6) Kondisi lingkungan social, ekonomi dan politik.

Implementasi program *quick wins* bidang lalu lintas untuk mewujudkan tertib lalu lintas di Kota Bandung akan diteliti model *collaborative governance* yang dilakukan oleh Satlantas Polrestabes Bandung maupun Pemda Kota Bandung dan *stakeholder* lain

Horison at.el (2004), Innes, Booher (2004) pelibatan seluruh pemangku kepentingan akan mendorong dan terbentuk konsesnsus bersama untuk mencapai tujuan oleh karena itu unsur utama *collaborativ*e *governance* disebutkan adalah: 1) Pelibatan *stakeholder* inklusif, 2) Kapasitas Kelembagaan 3) Kepemimpinan kolaboratif 4) Peran pemerintah sebagai fasilitator. 5) Peran pendidikan dan pelatihan. 6) Desain kelembagaan

Pemodelan *collaborative governance* yang dilakukan di Kota Bandung seperti kolaborasi dalam menangani masalah tertib lalu lintas saat ini, dilakukan melalui Forum lalu lintas angkutan jalan, (FLAJ).Forum ini adalah amanat UU No 22 tahun 2009 tentang Lalu lintas dan angkutan jalan, telah disebutkan dalam Keputusan Walikota Bandung no 551/Kep.510-Dishub/2016), Pemodelan lain forum yang dinamai Pokja keselamatan jalan, raya, keselamatan kendaraan, penegakan aturan, penanganan pasca kecelakaan lalu lintas, (diprakarsai oleh *Bloomberg Intitative for global road safety)* dan forum kolaboratif dalam penanganan korban kecelakaan lalu lintas antara Polantas PT Jasa Raharja dan Rumah Sakit.

Mengidentifikasi pemodelan *collaborative governance* yang dilakukan di Kota Bandung seperti tersebut diatas, peneliti akan menggunakan model *collaborative governance* dari Ansell & Gash (2007 : 129) antara lain : 1) Kondisi awal. 2) Desain intkitutional, 3) Proses kolaborasi. 4) Kepemimpinan fasilitatif. 5) Hasil.

Dengan model ini akan menghasilkan suatu alternatif model yang dapat diterapkan untuk menangani tertib lalu lintas di Kota Bandung. Penelitian ini akan menggunakan metode *mix mehod* dengan strategi embedded konkuren yaitu metode campuran dimana peneliti melakukan satu tahap pengumpulan data kualitatif dan kuantitatif dalam satu waktu, secara bersamaan ( konkuren) sedangkan Judul penelitian ini adalah “Model *Collaborative Governance* dalam implementasi *quick wins* bidang lalu lintas untuk mewujudkan tertib lalu lintas di kota Bandung” dengan fokus penelitian adalah Dimensi-Dimensi Kolaborasi, dengan Permasalahan : 1). Bagaimana efektifvitas implementasi program *quick wins* bidang lalu lintas di Kota Bandung dilakukan saat ini ?. 2) Faktor-faktor apa yang mempengaruhinya implementasi program *quik wins* bidang lalu lintas di Kota Bandung 3).Model c*ollaborative governance* dalam implementasi program *quick wins* bidang lalu lintas yang bagaimana untuk mewujudkan tertib lalju lintas Tujuannya adalah untuk memnuhi syarat mengikuti Ujian Tertutup Disertasi dalam menyelesaikan pendidikan Doktor Ilmu Sosial (S3) Bidang Kajian Ilmu Administrasi Publik, Pascasarjana Universitas Pasundan. Sedangkan kegunaaannya sebagai berikut :

1). Praktis memberikan kontribusi masukan kepada Satuan Lalu lintas Polrestabes Bandung dalam menangani masalah tertib lalu lintas.

2). Teoritis hasil penelitian diharapkan dapat memberikan kontribusi berupa model *collaborative governance* untuk mewujudkan tertib lallu lintas.

**2, Kerangka berpikir penelitian ini adalah** :

**PERMASALAHAN LANTAS DI KOTA BANDUNG**

**PELANGGARAN, KEMACETAN, KECELAKAAN LANTAS**

**IMPLEMENTASI PROGRAM *QUICK WINS***

**BiDANG LANTAS**

**BELUM EFEKTIF**

**MODEL *COLLABORATIVE GOVERNANCE***

**Ansell & Gash (2007)**

**Kondisi awal.**

**Desain kelembagaan .**

**Proses kolaboratif.**

**Kepemimpinan fasilitator,**

**Hasil.**

**MODEL TATA KELOLA ANTAR LEMBAGA/*STAKEHOLDE*R DALAM MEWUJUDKAN TERTIB LALU LINTAS BERKOLABORASI**

**Output:**

**Tertib Lalu Lintas**

**FAKTOR-FAKTOR YG MEMPENGARUHI**

Van Metter & Van Horn (1976)

**Standar / Sasaran**

**Sumberdaya**

**Komunikasi**

**Para Pelaksana (Implementor)**

**Karakteristik Agen Pelaksana**

**Lingkungan Sosial, Ekonomi, Politik**

**PROGRAM *QUICK WINS* POLRI BIDANG LANTAS UNTUK PERCEPATAN TERWUJUDNYA TERTIB LANTAS**

**PRINSIP *COLLABORATIVE GOVERNANCE***

Horison et al (2004 :531)

**Keterlibatan *stakeholde*r inklusif**

**Promosi kapasitas Kelembagaan.**

**Kepemimpinan Kolaboratif *Stakeholde*r**

**Peran sebagai Fasilitator**

**Peran Pendidikan dan Pelatihan. Desain Kelembagaan.**

**.**

**Feed Back**

Gambar 1. : Kerangka Berpikir penelitian Model *collaborative governance Sumber : Hasil Kulian Metodelogi penelitian 2018*

1. **Kajian Teori**

Model *collaborative governance* dalam implementasi program *quik wins* bidang lalu lintas akan diketengahkan teori tentang efektifvitas implementasi program *quik wins* bidang lalu lintas yangdilakukan di Kota Bandung dengan model pendekatan implementasi program kebijakan yang dirumuskan Van Meter dan Van Horn disebut dengan *A Model of the Policy Implemment*. Model ini menjelaskan bahwa kinerja kebijakan dipengaruhi oleh beberapa variable yang saling berkaitan, variable-variabel tersebut yaitu: 1). Standar dan sasaran kebijakan/ukuran dan tujuan kebijakan 2), Sumber daya 3). Karakteristik organisasi pelaksana 4). Sikap para pelaksana 5). Komunikasi antar organisasi terkait dan kegiatan-kegiatan pelaksanaan 6). Lingkungan sosial, ekonomi dan politik

Model efektivitas implementasi kebijakan publik Van Meter danVan Horn pada gambar 2 tersebut dibawah ini :

**Efektifvitas gambar 2 sebagatas**

Standar dan Tujuan Kebijakan

Komunikasi antar Organisasi Pelaksana

Karakteristik organisasi pelaksana

Sumber Daya

Lingkungan : Ekonomi, Sosial dan politik

Sikap para pelaksana

K

I

N

E

R

J

A

*Collaborative Governance* merupakan paradigma baru dalam menangani tata kelola pemerintahan yang hari ini telah bergeser dari *Government* (pemerintahan) kearah *Governance* (pelayanan) yang menekankan pada kolaborasi dalam kesetaraan dan keseimbangan antara pemerintah, sektor swasta, dan masyarakat. Menurut Innes dan Booher (2004:171), *Collaborative Governance* adalah konsep yang paling representatif dalam memahami prinsip tata kelola yang modern antara berbagai bidang *governance,* karena pembangunan kapasitas konsensus mampu mengatasi sebagian besar isu-isu kontemporer dalam masyarakat di mana warga negara berusaha mengendalikan kehidupan mereka melalui negosiasi dengan aktor lain.

Pada *Collaborative Governance* menurut Ansell dan Gash (2007:546), *state* aktor dan juga *non-state* aktor memiliki kedudukan yang sama dalam mencapai suatu tujuan meskipun keduanya memiliki kepentingan masing-masing. Kolaborasi menunjukan bahwa yang berperan penting dalam menghasilkan suatu kebijakan bukan hanya pemerintah melainkan juga privat sektor. Selain itu kolaborasi menyatakan secara tidak langsung bahwa dalam pengambilan keputusan, pemangku kekuasaan *non-state* juga memiliki tanggung jawab tersendiri.

Definisi terbaik *Collaborative Governance* dari Innes dan Booher (2004:121) adalah bentuk baru proses pemerintahan yang melibatkan semua pemangku kepentingan yang berbeda dalam hubungan satu sama lain, yang bekerja melalui dialog rutin dan interaksi dalam mencapai tujuan bersama. Huxham (2000:13) lebih lanjut menyebutkan bahwa peran utama *Collaborative Governance* adalah mendorong semua pemangku kepentingan untuk mencapai tujuan mereka bersama dengan membaurkan sumber yang berbeda dan menciptakan pemikiran inovatif melalui negosiasi dan kerjasama.

Unsur utama atau prinsip-prinsip *Collaborative Governance* yang digunakan dalam mewujudkan tertib Lalu Lintas di Kota Bandung terdiri dari 6 faktor yang diadopsi dari penelitian Healey (2006), Innes dan Booher (2004), Newman et al. (2004), Harrison et al. (2004), yaitu: (1) Keterlibatan *stakeholder* inklusif (2) Promosi kapasitas kelembagaan (3) Kepemimpinan kolaboratif *stakeholder* (4) Peran sebagai fasilitator (5) Peran Pendidikan dan Pelatihan dan (6) Desain kelembagaan

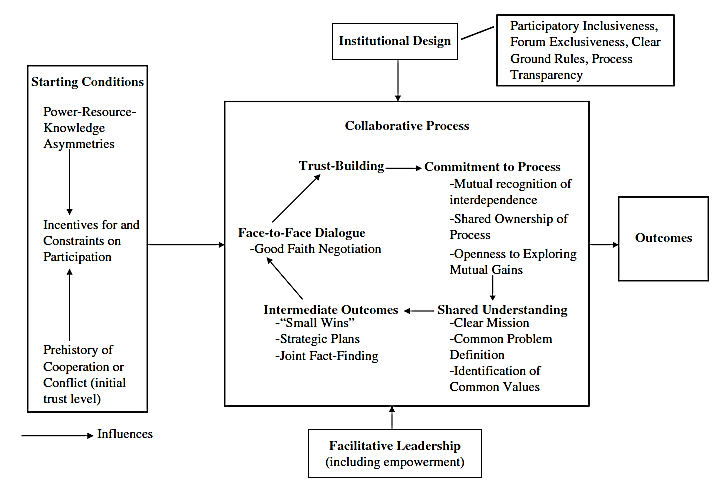
Model *Collaborative Governance*Penelitian ini akan menjelaskan model *Collaborative Governance,* sehingga koordinasi dan kerjasama semua pihak baik *stakeholder* maupun seluruh pemangku kepentingan dalam menangani Tertib Lalu Lintas di Kota Bandung merupakan sub-sub fokus yang perlu didalami oleh peneliti sehingga. Dalam hal ini, model kolaborasi terjadi dari suatu interaksi organisasi baik formal maupun informal, melalui rangkaian kegiatan negosiasi, pengembangan komitmen sampai dengan pelaksanaan komitmen.

Sudarmo (2007:5) mengutip Ansell dan Gash mengutarakan model *Collaborative Governance* mengacu pada prinsip-prinsip utama sebagai berikut:

* 1. Forum tersebut diinisiasi atau dilaksanakan oleh lembaga publik maupun aktor-aktor dalam lembaga publik.

1. Peserta dalam forum tersebut juga termasuk aktor non publik.
2. Peserta terlibat secara langsung dalam pembuatan dan pengambilan keputusan dan keputusan tidak harus merujuk pada aktor-aktor publik.
3. Forum terorganisir secara formal dan pertemuan diadakan bersama-sama.
4. Forum bertujuan untuk membuat keputusan atas kesepakatan bersama dengan kata lain forum itu berorientasi pada konsensus.
5. Kolaborasi berfokus pada kebijakan publik dan manajemen publik.

Berdasarkan hasil studi terhadap 137 artikelterkait *collaborative governance*, Anshell dan Gash (2007:550) menyusun model *Collaborative Governance* yang terdiri dari kondisi awal (*starting condition*), *institutional design* (desain kelembagaan), *Collaborative process* (proses kolaboratif), *facilitator leadership* (kepemimpinan fasilitator) dan *outcomes* (hasil). Model tersebut dapat dilihat pada gambar berikut



**Gambar 4 Model *Collaborative Governance***

Sumber : *Collaborative Governance in Theory and Practice* Anshell & Gash, (2007:550)

**4. Proposisi.**

1. Terdapat ketidakefektifan implementasi program *quick wins* bidang lantas yang dilakukan oleh Satlantas Polrestabes Bandung dalam mewujudkan tertib lalu lintas.
2. Faktor-faktor tidak efektifnya implementasi *quick wins*  bidang lalu lintas seperti : Standar/sasaran, Sumberdaya, Organisasi pelaksana, Sikap agen pelaksana, Lingkungan sosial, ekonomi dan politik yang dilakukan, akan mengakibatkan belum terwujudnya tertib lalu lintas di Kota Bandung.
3. Modifikasi model *collaborative governance* Ansell & Gash (2007) dalam implementasi program *quik wins* bidang lalu lintas yang dilakukan oleh Polantas Polrestabes Bandung dapat mewujudkan tertib lalu lintas di Kota Bandung.

**5 Objek Penelitian.**

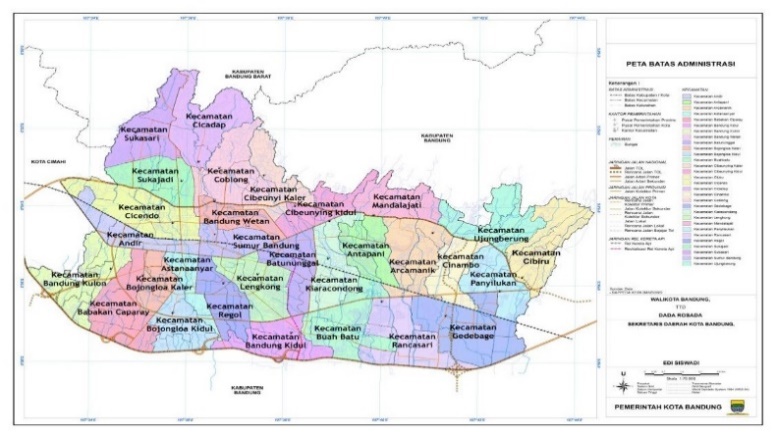
Implementasi program *quick wins* bidang Lalu lintas oleh Satlantas Polrestabes Bandung & *Stakeholder* lainnya di Pemda Kota Bandung.

**Luas : 167,37 Km2**

**30 Kec, 151 Kel**

**Penduduk 2.940.622**

**Pertumbuhan 0,3 %**



**GAR LANTAS 144.692**

**LAKA LANTAS 139**

**MD 67, LUKA2 167**

**MACET 87 TITIK**

**Panjang jalan 1.236.48 Km**

**Kend bermoto**

**Roda 2 1.250.880.**

**Roda 4 dll 465.618**

**pertumbuhan 3 % per th**

**KOTA BANDUNG**

**IMPLEMENTASI *QUICK WINS* BID LANTAS**

**6. Metode Penelitian**

Metode penelitian adalah *Mix Methlod* dengan Strategi Embeded Konkuren yaitu metode campuran nalar deduktif induktif dilakukan satu tahap pengumpulan data kualitatif dan kuantitatif dilakukan dalam satu waktu secara bersamaan.

Kuantitatif

**KUALITATIF**

**INTERPRETASI KESELURUHAN ANALISIS**

**7. Metode pengumpulan dan Analisis data.**

**1).** Metode pengumpulan data kualitatif dilakukan dengan studi kepustakan dan wawancara, serta pengamatan teribat. Sedangkan pengumpulan data kuantitatif melalui penyebaran kuisioner. kepada responden.

**2)** Metode analisis data kualitatif dengan menggunakan teori implementasi program kebijakan dan *collaborative governance.* Sedangkan analisis data kuantitatif menggunakan skala liker (pembobotan, rating dan pengaruh).

**8. Hasil Penelitian :**

**A Efektifvitas implementasi program *quick wins* bidang lalu lintas untuk mewujudkan tertib lalu lintas di Kota Bandung.**

Hasil penelitian Implementasi program *quick wins* bidang lalu lintas yang dilakukan oleh Satlantas Polrestabes Bandung & *stakeholder* seperti (Pemda Kota Bandung) **sudah berjalan dengan baik** namun **belum efektif** dengan indikatoradalah :

- Standar/sasaran, Partisipasi *stakeholder* belum seluruhnya dilibatkan & Kesetaraan kekuasaan masih belum merata.

- Sumber Daya, Dukungan jaringan/kelompok masyarakat belum seluruhnya ikut partisipasi, Anggaran & Sarana prasarana masih terbatas.

- Komunikasi, Hubungan informasi aktif belum sepenuhnya terjalin baik formal maupun informal.

- Para Pelaksana, belum bisa melibatkan seluruh kelompok masyarakat pencinta tertib lalu lintas.

- Karakteristik agen pelaksana, Sikap & perilaku agen pelaksana masih belum bisa meningkatkan pemberdayaan masyarakat.

- Lingkungan masih kurang mendukung, yang ada saat ini masih sebatas forum koordinasi, konsultasi, dan informasi.

Keseluruhan hasil penelitian kuantitatif yang dilakukan melalui penyebaran kuisioner hasilnya dapat terlihat pada tabel berikut:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| No | Dimensi | Presentase |
| 1 | Standar / sasaran | 67.38 % |
| 2 | Sumber daya | 49.38 % |
| 3 | Komunikasi | 47.61 % |
| 4 | Pelaksana kebijakan | 58.57 % |
| 5 | Karak Agen pelaksana | 63.92 % |
| 6 | Ling ek, sos, politik | 59.52 % |
|  | **Rata- rata %** | **57.73 %** |

Sumber : Hasil pengolahan data terhadap 6 (enam) faktor implementasi program *quick wins* bidang lalu lintas

**B. Faktor-faktor yang mempengaruhi model *collaborative governance* dalam implementasi program *quik wins* bidang lalu lintas di Kota Basndung adalah :**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **No** | **Faktor** | **Bobot** | **Rating** | **Bobot x Rating** |
| 1 | Komitmen dan konsistensi apparat | 1.384 | 2.79 | 3.86 |
| 2 | Kesungguhan dan ketegasan apparat | 1.402 | 2.71 | 3.80 |
| 3 | Standar dan sasaran regulasi yang jelas | 1.153 | 3.04 | 3.50 |
| 4 | Dukungan masyarakat terhadap regulasi | 1.217 | 2.57 | 3.13 |
| 5 | Kuantitas dan kualitas SDM yang memadai | 1.210 | 2.46 | 2.98 |
| 6 | Intensitas kegiatan komunikasi | 1.052 | 2.75 | 2.89 |
| 7 | Konsistensi pelaksanaan regulasi | 1.122 | 2.57 | 2.89 |
| 8 | Muatan informasi yang mudah dipahami | 1.016 | 2.82 | 2.87 |
| 9 | Sarana dan prasarana yang memadai | 0.908 | 2.89 | 2.63 |
| 10 | Pemahaman masyarakat terhadap regulasi | 1.166 | 2.21 | 2.58 |
| 11 | SOP yang menjadi panduan | 0.861 | 2.96 | 2.55 |
| 12 | Metode komunikasi yang efektif | 0.874 | 2.82 | 2.47 |
| 13 | Media komunikasi yang memadai | 0.769 | 2.71 | 2.09 |
| 14 | Struktur birokrasi yang memadai | 0.845 | 2.39 | 2.02 |
| 15 | Anggaran yang memadai | 0.812 | 2.39 | 1.94 |
| 16 | Dukungan Pemerintah Daerah | 0.630 | 2.86 | 1.80 |
| 17 | Adanya kerjasama dengan para *stakeholder* | 0.579 | 2.25 | 1.30 |

Sumber: Pengolahan Data, 2018

1. **Faktor yang paling berpengaruh** 1) Komitmen & konsistensi apparat 2) Keungguhan & ketegasan apparat 3) Standar regulasi yang jelas 4) Dukungan kelompok masyarakat 5) Kualitas & kuantitas SDM yang memadai 6) Intensitas giat komunikasi.

2. **Faktor yang kurang berpengaruh**: 1) Konsistensi pelaksana regulasi 2) Muatan informasi yang mudah dipahami 3) Sarana & prasarana yang memadai 4) Pemahaman masyarakat terhadap regulasi 5) SOP yang menjadi panduan 6) Metode komunikasi yang efektif.

**C Model *Collaborative Governance* dalam implementasi program *quick wins* bidang lalu lintas untuk mewujudkan tertib lalu lintas di Kota Bandung.**

1. **Implementasi model *collaborative governance* saat ini.**

* **Keterlibatan *stakeholde*r inklusif:**

1), Belum seluruh *stakeholder* berpartisipasi untuk berkolaborasi karena desain forum belum diarahkan untuk kolaborasi.

2), Belum ada kesetaraan kekuasaan karena unsur swasta & kelompok masyarakat pengguna jasa tidak memiliki kewenangan untuk menjadi pemarkarsa & fasilitator koordinasi.

* **Kapasitas kelembagaan:**

1) Dukungan jaringan komunitas masyarakat belum diimbangi untuk menfasilitasi proses pembelajaran & dialog rutin dalam wadah forum kolaborasi

2) Proses pembelajaran masih bersifat parsial & tidak berkesinambungan .

* **Kepemimpinan kolaboratif *stakeholde*r**:

1). Inisiatif membangun kepercayaan publik, melalui keterbukaan informasi belum terlembagakan oleh semua aktor pemangku kepenmtingan

2) Inisiatif untuk menjalankan kepemimpinan masih bertumpu pada figur pimpinan (Walikota, Kasat lantas).

* **Peran sebagai fasilitator:**

1) Belum seluruh unsur masyarakat dilibatkan dalam forum pertemuan atau forum komunikasi dengan dana tau antar stakeholder dalam menangani tertib lalu lintas

2) Forum sudah digagas dan belum mewaqkili berbagai unsur kepentingan kelompok masyarakat pencinta tertib lalu lintas.

* **Peran Pendidikan dan pelatihan:**

1). Pendidikan terhadap masyarakat belum dilakjukan dalam kerangka Pemberdayaan

2). Karakteristik dan benmtuk program masih satu arah belum pada upaya meningkatkan kompetensi pemberdayaaan masyasrakat untuk berpartisipasi dampaknya pengetahuan yang dimiliki tidak menyebar/merata.

* **Desain kelembagaan kolaboratif**

1). Desain kelembagaan kolaboratif belum dapat meningkatkan kua;litas kolaborasi antar *stakeholder*

2). Forum yang ada hanya bersifat forum koordinasi dan konsultasi antar penyelenggara lalu lintas.

1. **Pemodelan *collaborative governance.***

* **Kondisi awal:** cukup mendukung, ada sejarah kolaborasi bersama dengan isu & masalah yang perlu ditanganni.
* **Desain intitusional** ada berupa forum lantas angkutan jalan,
* **Kepemimpinan fasilitatif**: Tertumpu pada figur, harus panutan dapat bekerjasama berkarakter tegas & berani,
* **Proses kolaborasi**: Dialog otentik belum dilakukan, membangun kepercayaan rendah, kurang ada komitmen untuk bersama, belum ada visi bersama,
* **Hasil** : sesuai kesepakatan & isu masalah tertentu /sektoral

**3 Modifikasi model *collaborative governance* dari Ansell &Gash**

* **Proses kolaborasi:** Perlu penambahan **Pemberdayaan masyarakat** (*empowerment),* **budaya masyarakat setempat** *(local wisdom)* dan **Pemimpin panutan**, berkarakter sebagai pemimpin masa depan.bertanggung jawab dapat bekerjasama, berani mengambil resiko.

**DESAIN INTITUTIONAL**

**PROSES KOLABORATIF**

**DIALOG**

**KOMITMEN**

**BANGUN**

**KEPERCAYAAN**

**PEMBERDAYAAN MASYARAKAT**

**BUDAYA MASY LOKAL**

**KONDISI AWAL**

PARA PIHAK SEJARAH BERSAMA

PARTISIPASI

**HASIL AKHIR**

**LEADERSHIP**

**PEMAHAMAN BERSAMA**

**HASIL JANGKA MENENGAH**

**KEPEMIMPINAN FASILITATIF**

**Gamba 4 : Modifikasi model *collaborative governance***

dalam implementasi program *quick wins* bidang lantas

**4 Model Kelembagaan.**

Terkait dengan model kelembagaan, Talitha dan Hudalah (2014:199) telah mengidentifikasi 4 (empat) alternatif model forum kolaborasi yang dapat diterapkan dan sesuai dengan peraturan yang berlaku dan kesesuaian dengan karakteristik Metropolitan Bandung Raya, yaitu: *joint agreement, jointly-formed authorities*, interkomunalitas, dan wadah koordinasi.

Hasil penelitian Talitha dan Hudalah (2014) tersebut merekomendasikan pengelolaan sistem transportasi dan lalu lintas di Metropolitan Bandung Raya dengan menggunakan model *jointly-formed authorities,* karena lebih memungkinkan untuk dilaksanakan dengan menggunakan sumber daya manusia dari setiap unsur *stakeholder*. Model ini lebih memungkinkan untuk dilaksanakan karena menekankan prinsip partisipasi dan kesetaraan dari setiap *stakeholder* sehingga perencanaan dapat menjadi lebih sinergis dan koordinasi akan menjadi lebih baik. Selain itu, model ini juga memiliki kerangka legal untuk mengatur pembagian tugas dan wewenang.

Model ini mensyaratkan adanya fokus dari unsur instansi pemerintahan yang terlibat, mengingat saat ini setiap instansi juga memiliki beberapa tugas di luar urusan lalu lintas dan transportasi. Kemudian juga terdapat kemungkinan adanya tumpang tindih tugas pokok dan fungsi dengan lembaga lain, apabila tidak terdapat perencanaan kerja yang baik.

Berdasarkan temuan penelitian, masih diperlukan adanya peningkatan partisipasi dari pihak swasta dan unsur masyarakat secara formal dan terlembaga di dalam setiap proses kolaborasi, untuk meningkatkan kualitas dari forum kolaborasi yang dibentuk. Hal ini mendukung apa yang dikemukanan oleh Ansel dan Gash (2007) yang menetapkan 6 kriteria penting dalam model penyelenggaraan *Collaborative Governance* sebagai berikut:

1. Forum di inisiasi oleh badan publik
2. Peserta forum termasuk organisasi non pemerintah
3. Peserta terlibat dalam pengambilan kebijakan.
4. Forum tersebut bersifat formal dan merupakan rapat bersama.
5. Forum tersebut bertujuan mencari mufakat atas kebijakan.
6. Fokus dari kolaborasi adalah kebijakan publik dan pengelolaan publik.

Penelitian yang dilakukan oleh Emerson, *et.al* (2011) menghasilkan model *Collaborative Governance* sebagai proses dan struktur pembuatan kebijakan publik dan manajemen yang mengajak personal di luar lembaga publik, tingkat pemerintahan, dan atau masyarakat, swasta, dan sipil dalam rangka mencapai tujuan publik.

Berdasarkan hasil pemaparan aspek-aspek model kelembagaan yang dipaparkan pada tabel 4.20, kerangka struktur organisasi lembaga yang diusulkan adalah sebagai berikut :

**Walikota**

**Kepala**

**Board**

**SKPD, Camat dan Lurah**

**Unsur Swasta**

**Unsur Pengguna Jasa**

**Sekretariat**

**Staff**

**Staff**

**Staff**

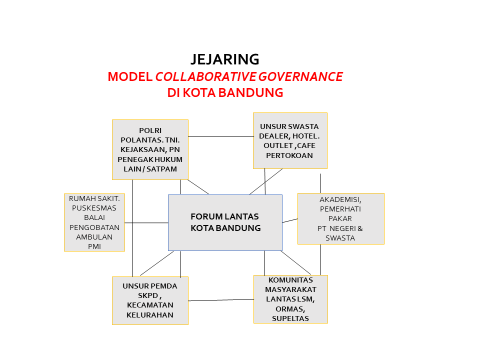
**Unsur POLRI**

**Unsur Pakar**

**Gambar 5 Kerangka Struktur Tata Kelola Antar *Stakeholder* Untuk Mewujudkan Tertib Lantas di Kota Bandung**

(Sumber : Hasil Analisa Peneliti, 2019)

Model kelembagaan ini harus sesuai dengan prinsip-prinsip *Collaborative Governance* serta mempertimbangkan beberapa hal penting berikut ini :

* 1. Model kerja sama harus dapat memfasilitasi adanya keterbukaan informasi, transparansi dan akuntabilitas kinerja terhadap publik.
  2. Model kerja sama harus dapat memfasilitasi berbagai kepentingan seluruh *stakeholder* yang melakukan kerja sama. Dalam hal ini pihak–pihak yang terkait dari berbagai tingkatan pemerintah daerah (Kota, POLRI, swasta, masyarakat pengguna jasa dan pakar) hendaknya memiliki tingkat partisipasi yang setara.
  3. Model kerja sama harus berada dalam payung hukum formal, sehingga lebih memiliki legitimasi dan kekuatan mengikat bagi setiap anggotanya maupun terhadap masyarakat secara luas, serta dapat meminimalisasi terjadinya konflik kepentingan
  4. Jejaring model forum (*Traffic Board*) kerjasama antar *stakeholder* dalam Gambar : 6 Jejaring *traffic board* Kota Bandung

Sumber : Hassil analisa penelitian.

**9. Kesimpulan dan Saran.**

**1. Kesimpulan.**

1). Efektifvitas Implementasi program *quick wins* bidang lalu lintas yang dilakukan Polantas Satlantas Polrestabes Bandung, **sudah berjalan dengan baik** **namun belum efektif**, terlihat dari hasil penelitian yang dilakukan bahwa : **Standar/sasaran** dengan target jelas, namun belum seluruh *stakeholde*r terlibat, **Sumberdaya** yaitu partisipasi jaringan/ kelompok masyarakat masih perlu ditingkatkan, keterbatasan anggaran,& sarpras, **Komunikasi** Belum dapat meningkatkan hubungan formal & informal dalam tukar menukar informasi, **Para pelaksana program** sebagai fasilitator belum bisa melibatkan seluruh unsur untuk berpartisipasi, **Agen pelaksana** program, Belum dapat meningkatkan pemberdayaan masyarakat. **Lingkungan** kurang adanya dukungan,dan forum hanya sebagai tempat koordinasi dan konsultasi,

**2).** **Faktor yang mempengaruhinya adalah** :

a  **Faktor yang paling berpengaruh** 1) Komitmen & konsistensi apparat 2) Keungguhan & ketegasan apparat 3) Standar regulasi yang jelas 4) Dukungan kelompok masyarakat 5) Kualitas & kuantitas SDM yang memadai 6) Intensitas giat komunikasi.

**b Faktor yang kurang berpengaruh**: 1) Konsistensi pelaksana 2) Muatan informasi yang mudah dipahami 3) Sarana & prasarana yang memadai 4) Pemahaman masyarakat terhadap regulasi 5) SOP yang menjadi panduan 6) Metode komunikasi yang efektif.

**3). Model *collaboratiove governance* dalam implementasi *quick wins*** **bidang lalu lintas di Kota Bandung.**

**a Implementasi model *collaborative govermnance* saat ini**

**Keterlibatan stakeholder** : belum seluruhnya terlibat. **Kapasitas kelembagaan** : jaringan kelompok masyarakat belum sepenuhnya mendukung. **Kepemimpinan Kolaboratif** : belum ada insiatif, masih bertumpu pada figur pemimpin. **Peran Pemerintah sebagai fasilitator** belum seluruh dilibatkan terutama swasta. **Peran pendidikan &** **pelatiha**n : parsial sosialisasi satu arah. **Desain kelembagaan**  : berupa forum koordinasi & konsultasi.

**b Pemodelan *collaborative governance.***

**Kondisi awal :** cukup mendukung, ada sejarah kolaborasi bersama dengan isu & masalah yang perlu ditanganni.**Desain intitusional** ada berupa forum lantas & angkutan jalan,**Kepemimpinan fasilitatif** : Tertumpu pada figur, harus panutan dapat bekerjasama, pandai berkomunikasi, berkarakter tegas dapat dipercaya dan bertanggung jawab berani mengambil resiko.**Proses kolaborasi** : Dialog otentik belum dilakukan, membangun kepercayaan rendah, kurang ada komitmen untuk bersama, belum ada visi bersama, **Hasil** : sesuai kesepakatan & isu masalah tertentu /sektoral

**c Modifikasi model *collaborative governance* dari Ansell & Gash**

**Proses kolaborasi :** perlu penambahanPemberdayaan masyarakat (*empowerment),* budaya masyarakat setempat *(local wisdom)* dan Pemimpin yang panutan, berkarakter sebagai pemimpin masa depan.bertanggung jawab dapat bekerjasama, berani mengambil resiko

**d**  **Alternatif model *collaborative governance***.

Kerjasama semua pihak baik unsur Pemda Kota Bandung dan Partisipasi sektor swasta, para pakar, kelompok masyarakat, Mekanisme kolaborasi mengacu pada format *Jointly-Formed* *autorties,* adanya pembagian peran pemerintah, POLRI, Swasta, Pakar, akademisi & Masyarakat.

**2. Saran – saran.**

**a Peningkatan tertib lalu lintas di Kota Bandung :**

* Perlu adanya peningkatan sikap apparat, terutama komitmen,, konsistensi, ketegasan, kesungguhan
* Meninkatkan budaya tertib lalu lintas bagi kelompok masyarakat,
* Pemberdayaan seluruh unsur kolaborasi.
* Meningkatkan intensitas komunikasi rutin baik formal maupun informal.
* Menyiapkan kerangka regulasi.

**b Penelitian selanjutnya.**

* Melakukan studi dengan cakupan wilayah Bandunmg Raya.
* Menggali dampak & Faktor2 lalu lintas di wilayah Bandung.
* Meneliti kesiapan Pemda untuk membentuk forum kolaborasi antar daerah.

**10. Daftar pustaka.**

**Buku :**

Abbas, Tashakkori. 2010. *Handbook Of Mixed Methods In Social & Behavioral Reserch.*Jakarta: Pustaka Pelajar.

Agranoff, Robert, dan McGuire, Michael. 2003. *Collaborative Public Management.* Washington DC: GU Press.

Agranoff, Robert. 2012. *Collaborating to Manage: A Primer for the Public Sector.* Washington : Georgetown University Press.

Agustino, Leo. 2006. *Dasar-Dasar Kebijakan Publik*. Bandung: CV. Alfabeta.

Arikunto, Suharsimi. 2000. *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek*. Jakarta: Rineka Cipta.

Burby, R.J. 2003. *Sharing Environmental Risks - How to Control Government Losses in Natural Disaster.* Westview Press

Creswell, John.W. 2014. *Penelitian Kualitatif & Desain Riset*. Yogyakarta: Pustaka. Pelajar.

Creswell, John, W. and Vicki, L. Plano Clark. 2008. *Designing and Conducting. Mixed Methods Research*. London : Sage Publications.

Donahue, John D., dan Richard J. Zeckhauser. 2011. *Collaborative Governance: Private Roles for Public Goals in Turbulent Times.* New Jersey: Princeton.

Dye, Thomas R. 2016. *Understanding Public Policy.* Pearson Education.

Hajar, Ibnu, 2009. *Dasar-dasar Metodologi Penelitian Kuantitatif Dalam Pendidikan, Edisi Kedua*. Jakarta. PT. Raja Grafindo Persada

Healey, Patsy. 2006. *Collaborative Planning : Shaping Places in Fragmented Societies.* UBC Press.

Hill, Michael dan Peter Hupe. 2014. *Implementing Public Policy: Governance in Theory and in Practice,2nd Edition*. London-Thousand Oak-New Delhi: Sage Publication.

Innes, Judith E., dan Booher, David E. 2004. *Collaborative Policymaking: Governance Through Dialogue.*New York : Cambridge University Press.

Johnson, B. & Christensen, L. 2007. *Educational Research 4th Ed.: Quantitative, qualitative, and mix-methods approaches*. California: SAGE Publication

Keban, Yeremias T. 2008. *Enam Dimensi Strategis Administrasi Publik: Konsep,. Teori, Dan Isu*. Yogyakarta: Gavamedia.

Mahfud MD Moh. 2006. *Pokok-pokok Hukum Administrasi Negara*, cetakan kelima. Liberty, Yogjakarta.

Miles, M.B, Huberman,A.M, dan Saldana,J. 2014. *Qualitative Data Analysis, A Methods Sourcebook*, Edition 3. USA: Sage Publications. Terjemahan Tjetjep Rohindi Rohidi. Jakarta : UI-Press.

Morris, John C dan Stevens, Katrina M. 2016. *Advancing Collaboration Theory : Models, Typologies and Evidence.* New York : Routledge.

Pasolong, Harbani. 2011. *Teori Administrasi Publik*. Bandung: Alfabeta.

Robbins, Stephen P. dan Mary Coulter. 2005. *Management*. 8th Edition. Prentice Hall, New Jersey.

Rosenbloom, David H dan Deborah, Goldman D. 2008. *Public Administration : Understanding Management, Politics, And Law In The Public Sector.* New York : Random House.

Singarimbun, Masri dan Sofian Effendi, 2006, *Metode Penelitian Survei (Editor)*. LP3ES, Jakarta.

Sullivan, Hellen dan Skelcher, Chris. 2002. *Working Across Boundaries, Collaboration In Public Services.* New York : Palgrave MacMillan.

Taufiqurokhman. 2014. *Kebijakan Publik, Pendelegasian Tanggungjawab Negara Kepada Presiden Selaku Penyelenggara Pemerintahan.* Jakarta Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Moestopo Beragama Press.

Tirrell, Dorothy N, dan Clay, Joy A. 2010.*Strategic Collaboration in Public And Nonprofit Administration.* USA: CRC Press

Wahab, Solichin, A. 2002. *Analisis Kebijaksanaan, Dari Formulasi Ke Implementasi Kebijaksanaan Negara.* Jakarta: Bumi Aksara*.*

Widodo, Joko.2010. *Analisis Kebijakan Publik*. Malang: Bayumedia.

Winarno, Budi. 2007. *Kebijakan Publik :Teori dan Proses*. Yogyakarta :Med. Press.

**Jurnal**

Ansell, Chris dan Gash, Alison. 2007. Collaborative Governance in Theory and Practice. *Journal of Public Administration Research and Theory,* Vol. 18:543–571.

Bingham, Blomgren L. 2010. Special Issue On Collaborative Public Managemen. *Public Administration Review* 66:1-170.

Irawan, Denny. 2017. Collaborative Governance (Studi Deskriptif Proses Pemerintahan Kolaboratif Dalam Pengendalian Pencemaran Udara di Kota Surabaya). *Jurnal* *Kebijakan dan Manajemen Publik,* Volume 5, Nomor 3, September – Desember 2017, ISSN 2303-341X.

Durose, Catherine, and Kirstein Rummery. “Governance and Collaboration: Review Article.” *Social Policy and Society*5, no. 02 (April 2006): 315–321. doi:10.1017/S147474640500299X.

Ely Sufianti. 2014. Kepemimpinan dan Perencanaan Kolaboratif pada Masyarakat Non-Kolaboratif. *Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota* vol. 25, no. 1, hlm. 77-95, April 2014.

Everingham. J.A., at.al. 2012. Collaborative Governance of Ageing: Challenges for Local Government in Partnering with the Seniors’ Sector*. Local Government Studies*, 38 (2), 161–181.

Huxham, Chris, and Siv Vangen. (2000) Leadership in the Shaping and Implementation of Collaboration Agendas: How Things Happen in a (Not Quite) Joined-Up World. *Academy of Management Journal* 43, 1159–75.

Matkin, G. S., & Barbuto, Jr. J.E. 2009. Demographic Similarity/ Difference, Intercultural Sensitivity, and Leader-Member Exchange: A Multilevel Analysis. *Journal of Leadership& Organizational Studies***,**19 (3): 294-302.

Okdinawati, Liane., Sunitiyoso, Yos., dan Simatupang, Togar. Modelling Collaborative Transportation Management: Current State And Opportunities For Future Research. *Journal of Operations and Supply Chain Management Volume 8 Number 2 p 96 – 119,* ISSN: 1984-3046.

Saaty, T.L. 2008. Decision Making With The Analytic Hierarchy Process*, Int. J. Services Sciences*, Vol. 1, No. 1, pp.83–98.

Wayu Eko Yudiatmaja, Dian Prima Safitri, dan Astri Maya Rosita Manalu (2017). Inovasi Kebijakan Dan Pemerintahan Jaringan Di Era Desentralisasi: Studi Kasus Perda Kota Batam No. 4 Tahun 2015. *Prosiding Seminar Nasional Penelitian dan PKM Sosial, Ekonomi dan Humaniora.* Vol 7, No.3, Th, 2017.

**Disertasi**

Purbani, Kamalia. 2017. Implementasi Collaborative Governance dalam Pengelolaan Perkotaan Berkelanjutan (Studi Kasus Perencanaan Kolaboratif Pengelolaan Taman di Kota Bandung. Disertasi, Program Studi Doktor Ilmu Lingkungan Pasca Sarjana Universitas Padjadjaran.

**Makalah**

Razi, Muhammad. 2014. Peranan Transportasi Dalam Perkembangan Suatu Wilayah. Program Pascasarjana Ilmu Ekonomi Konsentrasi Pembangunan Sumberdaya Universitas Nusa Bangsa Bogor.

**Peraturan Perundang-Undangan**

Undang – Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Republik Indonesia

Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2000 tentang Kewenangan Pemerintah dan Kewenangan Provinsi Sebagai Daerah Otonom;

Peraturan Pemerintah Nomor 50 Tahun 2007 tentang Tata Cara Pelaksanaan Kerja sama Daerah;

Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2011 tentang Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 45 Tahun 2018 Tentang Rencana Tata Ruang Kawasan Perkotaan Cekungan Bandung

Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2015 Tentang Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur

Permendagri Nomor 69 Tahun 2007 tentang Kerja sama Pembangunan Perkotaan;

Permendagri Nomor 22 Tahun 2009 tentang Petunjuk Teknis Kerja sama Antar Daerah;

Permendagri Nomor 23 Tahun 2009 tentang Tata Cara Pembinaan dan Kerja sama Antar Daerah.

Peraturan Daerah Propinsi Jawa Barat No.12 Tahun 2014 Tentang Pengelolaan Pembangunan dan Pengembangan Metropolitan dan Pusat Pertumbuhan di Jawa Barat.

Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 10 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Kerja Sama Daerah

**Website :**

http://korlantas-irsms.info, diakses 8 September 2018

**Berita**

https://www.inews.id/news/read/52155/daftar-10-negara-dengan-kemacetan-terparah-indonesia-nomor-berapa, 8 Februari 2018.

https://www.numbeo.com/traffic/rankings\_by\_country.jsp, diakses 9 September 2018.

<https://properti.kompas.com/read/2018/02/25/182046621/ini-10-kota-termacet-di-indonesia>.

**Dokumen dan Laporan Pemerintah**

Dokumen Rencana Aksi Program *Quick Wins* Renstra POLRI tahun 2015-2019

RPJMD Kota Bandung, 2014-2018

Kota Bandung Dalam Angka, Badan Pusat Statistik Kota Bandung, 2017

Rencana Startegis Dinas Perhubungan Kota Bandung, 2015

Bandung Better Urban Mobility Project 2031, Dinas Perhubungan Kota Bandung, 2015.

Laporan Analisa evaluasi Kinerja Satlantas Polrestabes Bandung, 2017