Journal of Governance Innovation
Volume 6, Number 1, Maret 2024
(P-ISSN) 2656-6273, (E-ISSN) 657-1714
DOI Number 10.36636/jogiv.v6i1.3795

Analisis Kebijakan Penanganan Kemacetan Kota Malang Dalam Perspektif *Sound Governance*

Sulthan Rafii Assajid[1], Khoiron[2], Retno Wulan Sekarsari[3]
[1,2,3] Ilmu Administrasi Publik, Universitas Islam Malang, Indonesia
[1]22001091056@unisma.ac.id , [2]khoiron@unisma.ac.id, [3]sesarsari@unisma.ac.id

Abstract

In dealing with traffic jams in Malang City, the government has implemented policies such as procuring school buses, traffic engineering, and arranging parking lots. This research focuses on how the Malang City government's policies deal with traffic jams from a Sound Governance perspective by prioritizing five related dimensions, namely process, structure, organization and institution, policy, and international. This research aims to review policies for handling traffic jams in Malang City from a Sound perspective. Government. This research uses a descriptive qualitative method, where primary data comes from interviews and observations, while secondary data comes from previous research and related government documents. So the results found were that the policy for reducing congestion in Malang City had not yet fully prioritized the concept of sound governance. Of the five dimensions, there was an international dimension that had not been fulfilled, so further collaboration was needed from various sectors to get results that met expectations.

Keywords*: Congestion, policy, sound governance*

Abstrak

Dalam menghadapi kemacetan di Kota Malang pemerintah telah menerapkan kebijakan-kebijakan seperti pengadaan bus sekolah, rekayasa lalu lintas, dan penataan lahan parkir. Penelitian ini berfokus pada bagaimana kebijakan pemerintah Kota Malang dalam menangani kemacetan dalam sudut pandang *Sound Governance* dengan mengedepankan lima dimensi terkait yakni proses, struktur, organisasi dan institusi, kebijakan, dan internasional, penelitian ini bertujuan untuk meninjau kebijakan penanganan kemacetan di Kota Malang dalam kacamata *Sound Government*. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif deskriptif, dimana data primer bersumber dari wawancara dan observasi, sedang data skunder bersumber dari penelitian terdahulu serta dokumen pemerintah terkait. Sehingga ditemuakan hasil bahwasanya kebijakan penguraian kemacetan di Kota Malang belum sepenuhnya mengedepankan konsep *sound governance* yang Dimana dari kelima dimensi terdapat dimensi internasional yang belum terpenuhi sehingga diperlukan kolaborasi lebih lanjut dari berbagai sektor guna mendapatkan hasil yang sesuai harapan.

Kata kunci: Kemacetan, kebijakan, *sound governance*

Journal of Governance Innovation
Volume 6, Number 1, Maret 2024
(P-ISSN) 2656-6273, (E-ISSN) 657-1714
DOI Number 10.36636/jogiv.v6i1.3795

Pendahuluan

Kemacetan merupakan masalah yang tidak terpecahkan di Indonesia sejak lama, sudah banyak kebijakan pemerintah yang diterapkan guna menangani masalah ini, namun tentu kebijakan yang diterapkan pemerintah tersebut tidak selamanya efektif. Mengingat bahwa peningkatan jumlah penduduk juga mempengaruhi volume kendaraan yang ada di jalan (Tamara & Sasana, 2017a). Kemacetan di Indonesia normalnya terjadi di kota-kota besar seperti Jakarta, Surabaya, Denpasar, tak luput juga Kota Malang.

Tabel 1. Urutan kota dengan lalu lintas termacet di Indonesia 2022

No.	Nama Data	Nilai
1.	Surabaya	35
2.	Jakarta	30
3.	Denpasar	22
4.	Malang	18
5.	Bogor	7

Sumber: Databoks.id 2022

Mengutip pada (Mustikarani & Suherdiyanto, 2016) lalu lintas tergantung pada kapasitas jalan, dimana banyaknya kendaraan yang ingin bergerak akan tetapi kapasitas jalan tidak bisa menampung, maka lalu lintas akan terhambat atau terjadi kemacetan. Kemacetan pada umumnya dipengaruhi oleh banyak faktor, seperti faktor jalan, jumlah volume kendaraan, persepsi masyarakat untuk menggunakan kendaraan pribadi, maupun tata kota yang kurang baik. Malang sebagai kota dengan pusat perekonomian dan perbelanjaan, pendidikan serta pariwisata tentu sangat rentan akan kemacetan (Mustikarani, 2016).

Kota Malang sebagai pusat pendidikan, dimana Kota Malang memiliki banyak Universitas terkemuka serta sekolah-sekolah, sebut saja Universitas Brawijaya (UB), Universitas Negri Malang (UM), UIN Mailana Malik Ibrahim, Universitas Muhammadiyah Malang (UMM) serta masih banyak yang lainnya. Kondisi ini tentu menyebabkan banyaknya pendatang dari luar Kota Malang yang datang untuk menempuh pendidikan sebagai mahasiswa ataupun siswa di Kota Malang pula. Dilansir dari Badan Pusat Statistik (BPS) Provinsi Jawa Timur tentang Jumlah Perguruan Tinggi, Mahasiswa, dan Tenaga Edukatif (Negeri dan Swasta) di Bawah Kementerian Riset, Teknologi dan Pendidikan Menurut Kabupaten/Kota di

Journal of Governance Innovation
Volume 6, Number 1, Maret 2024
(P-ISSN) 2656-6273, (E-ISSN) 657-1714
DOI Number 10.36636/jogiv.v6i1.3795

Jawa Timur, 2018/2019 terdapat 3 perguruan tinggi negeri serta 50 perguruan tinggi swasta dengan jumlah pelajar berturut-turut sejumlah 123.445 di universitas negeri serta 123.582 pelajar di universitas swasta, selanjutnya masih menurut BPS jumlah mahasiswa di kampus negeri dan swasta pada tahun 2022 berturut-turut sejumlah 154.428 dan 131.693.

Jumlah pelajar yang begitu banyak ini tentu berdampak juga pada penggunaan kendaraan pribadi yang digunakan di Kota Malang tercatat per tahun 2021 sejumlah 346.567, mengingat bahwa pola pikir, masyarakat yang masih menganggap bahwa penggunaan kendaraan pribadi masih jauh lebih menguntungkan daripada penggunaan kendaraan umum, hal ini sesuai dengan apa yang dijelaskan Jain et al. (2012) bahwa kemacetan di dunia pada umumnya disebabkan oleh beberapa faktor yaitu (1) kota tanpa perencanaan, tentu perencanaan tata kota yang baik dapat membuat mobilitas penduduknya baik pula, dengan memperhitungkan segala aspek, namun sebaliknya jika kota dibangun tanpa perencanaan akan menyebabkan ketidak jelasan sehingga terjadi penumpukan kendaraan ditempat-tempat yang tidak diinginkan, contohnya posisi perumahan yang tidak sesuai, kemudian adanya otlet atau toko-toko yang tidak teratur akan menyebabkan kendaraan berhenti dan parkir menggunakan bahu jalan sehingga menyebabkan kemacetan. (2) rendahnya kedisiplinan, sudah menjadi rahasia umum dimana kedisiplinan penggunaan jalan di Indonesia sangatlah buruk hal ini dibuktikan dengan masih banyaknya pengguna kendaraan bermotor yang menggunakan fasilitas pejalan kaki atau trotoar sebagai jalan pintas, guna menembus kemacetan atau alasan lain, selain itu masih banyak juga pengguna kendaraan yang memarkirkan kendaraannya di bahu jalan yang tentu berdampak pada kemacetan pula. (3) tidak adanya transportasi publik yang baik, kondisi dimana kota tidak atau jarang memiliki transportasi umum yang efisien, kemudian ditambah dengan stigma masyarakat yang menganggap penggunaan kendaraan pribadi sebagai tanda kemakmuran. (4) manajemen kuno, ini merupakan kondisi dimana sistem pengaturan di jalan belum di lengkapi dengan sarana dan prasarana yang baik, sehingga rawan terjadi pelanggaran lalu lintas, sebut saja

Journal of Governance Innovation
Volume 6, Number 1, Maret 2024
(P-ISSN) 2656-6273, (E-ISSN) 657-1714
DOI Number 10.36636/jogiv.v6i1.3795

kondisi di persimpangan jalan yang masih dijaga oleh orang-orang yang mengatur lalu lintas yang sering juga di sebut pak ogah. (5) keterbatasan anggaran, alasan keterbatasan anggaran ini tentu tak dapat dipungkiri, pasalanya untuk melakukan perbaikan-perbaikan infrastruktur diperlukan anggaran yang tidak sedikit, kemudian diperparah dengan banyaknya korupsi serta birokrasi yang tidak sehat.

Lebih lanjut, kemacetan di Kota Malang terjadi karna masalah bertambahnya jumlah volume kendaraan pribadi baik sepeda motor maupun mobil pribadi, mengutip dari data BPS yang merujuk pada Samsat Bersama Kota Malang pengguna kendaraan pribadi terus meningkat setiap tahunnya. Pada tahun 2018 tercatat bahwa jumlah sepeda motor di Kota Malang mencapai 477.687 unit, kemudian meningkat menjadi 482.816 pada tahun setelahnya, kendati di temukan penurunan jumlah kendaraan berbarengan dengan covid-19 dimana pada tahun 20021 jumlah sepeda motor di Kota Malang tercatat sejumlah 283.581, terjadi lonjakan yang sangat signivikan di tahun 2023 dengan jumlah 348.960, kondisi yang demikian ini menciptakan permasalahan kemacetan di Kota Malang menjadi hal yang teramat serius. menanggapi hal ini tidak bisa di pungkiri bahwa faktor ini menjadikan kapasistas jalan tidak sesuai dengan jumlah kendaraan (Nur et al., 2020). Di Kota Malang sendiri terdapat 33 titik yang rawan kemacetan menurut lampiran peraturan daerah Kota Malang nomor. 7 tahun 2014 tentang pembangunan jangka menengah daerah. kemacetan yang terjadi di Kota Malang banyak terjadi di daerah persimpangan yang kurang akan sarana dan pra-sarana sehingga di perlukan petugas yang menjaga dan memberhentikan lalu lintas agar lalu lintas tetap lancar, dan kondisi ini banyak di temukan di daerah dengan kampus-kampus seperti di Jl. Ahmad Yani, Jl. Sukarno hatta , Jl. Gajayana, dan lain sebagainya.

Dalam melihat kondisi yang begitu kompleks ini di perlukan suatu kebijakan yang fleksibel dan menyeluruh serta melibatkan banyak pihak dalam pelaksanaannya, *sound governance* sebagai suatu teori terusan dari *good governance* mengedepankan 9 dimensi utama yaitu 1) *Process* 2) *Structure* 3) *Cognition and Values* 4) *Constitution* 5) *Organization and Institution* 6) *Management and*

Journal of Governance Innovation
Volume 6, Number 1, Maret 2024
(P-ISSN) 2656-6273, (E-ISSN) 657-1714
DOI Number 10.36636/jogiv.v6i1.3795

Performance 7) *Policy* 8) *Sector* 9) *International or Globalization Forces* (Farazmand, 2004). Dalam melihat problematika kemacetan pendekatan *sound governance* merupakan pendekatan yang harus diterapkan dalam kebijakan. Meninjau pada penelitian terkait kemacetan sebelumnya begaimana di lakukan oleh (Dewi et al., 2020; Ekawati et al., 2014; Ginting & Ratnasari, 2022; Tamara & Sasana, 2017a, 2017b) berfokus pada fenomena yang menjadi faktor dalam kemacetan yang terjadi, sedangkan penelitian ini di tujukan guna meninjau kebijakan yang di terapkan pemerintah kota dalam kacamata teori *Sound Government* Dimana melalui pendekatan ini permasalahan kemacetan di Kota Malang diselesaikan oleh berbagai macam *stackholder* yang menyelesaikan permasalahan ini, serta juga peran global. Penelitian di lakukan guna meninjau kebijakan penanganan kemacetan yang diterapkan di Kota Malang dalam kacamata *Sound Government* sehingga dapat ditemukan sebuah solusi yang baik melalui tinjauan ini.

Metode

Dalam pemecahan permasalahan dan penjelasan terhadap dimensi yang di bawa oleh sound governance diperlukan pembahawan yang lebih spesifik, Dimana penelitian ini mengambil lokus di Kota Malang yang berfokus pada kebijakan penguraian kemacetan. Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif dengan pendekatan deskriptif (Moleong, 2016). Penelitian kualitatif dugunakan sebagai metode yang paling relevan dalam meninjau kebijakan yang diambil dalam menangani problematika kemacetan, penelitian kualitataif merupakan penelitian yang filosofi positivism, sebagai metode ilmiah yang telah memenuhi kaidah ilmiah secara empiris, objektif, terukur, rasional, dan sistematis (Sugioyono, 2019). Metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini yakni trianggulasi data , dimana proses penelitian dimulai dengan pengumpulan data, reduksi data, penyajian serta penarikan kesimpulan.

Penelitian ini berfokus pada 5 dimensi *sound governance* yaitu *process, structur, organization and institution, policy,* dan *internasional*

Journal of Governance Innovation
Volume 6, Number 1, Maret 2024
(P-ISSN) 2656-6273, (E-ISSN) 657-1714
DOI Number 10.36636/jogiv.v6i1.3795

(Farazmand, 2004). dimana kelima dimensi ini berkaitan erat dengan fokus penelitian yang ingin di angkat penulis. Adapun jenis data yang digunakan oleh penulis yakni data primer dan juga sekunder, data primer didapatkan melalui wawancara bersama pihak dinas perhubungan, serta pengguna jalan dan observasi di sekitaran Jl. Ahmad Yani, Jl. Soekarno Hatta, Jl, Gajayana dan Jl. Sunan Kalijaga. Kemudian data sekunder dokumen negara, penelitian terdahulu, berita, dan lain sebagainya. Adapun Teknik analisis yang digunaknan menurut Miles & Huberman dalam Moleong, (2012) yakni 1) pengumpulan data, 2) *data reduction* 3) penyajian data dan, 4) pengambilan kesimpulan.

Hasil dan Pembahasan

Problematika Kemacetan di Kota Malang

Dalam penentuan solusi yang tepat untuk mengurai kemacetan, perlu kiranya terlebuh dahulu mengetahui tentang faktor apa saja yang menyebabkan kemacetan, sehingga solusi yang didapatkan merupakan solusi yang baik, karna telah mempertimbangkan segala faktor. Dikutip dari Dunn (1988) dalam Setia & Mi'rojul Huda (2017) bahwa upaya untuk menghasilkan informasi dan argumen, analis kebijakan dapat menggunakan beberapa pendekatan, yakni pendekatan empiris, evaluatif, dan normatif. sehingga dalam menganalisa permasalahan kemacetan purlu kiranya menggunakan pendekatan empiris, begitu pula yang dilakukan oleh peneliti. Dimana diketahui bahwa kemacetan di Kota Malang dipengaruhi oleh beberapa faktor diantaranya:

1. Banyaknya pengguna kendaraan pribadi, tidak bida dipungkiri lagi bahwa pengguna kendaraan pribadi merupakan faktor yang memenuhi jalan sehingga terjadinya kemacetan. Dilansir dari UPT pendapatan daerah Kota Malang tentang Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenis Kendaraan di Kota Malang (Unit) Periode 2020-2022, pengguna kendaraan pribadi berjenis roda dua mencapai jumlah yang begitu besar yakni 346.567 sedangkan berdasarkan data dari BPS Kota Malang, jumlah kendaraan bermotor di Kota Malang terus meningkat setiap tahunnya.

Journal of Governance Innovation
Volume 6, Number 1, Maret 2024
(P-ISSN) 2656-6273, (E-ISSN) 657-1714
DOI Number 10.36636/jogiv.v6i1.3795

Tabel 2. Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenis Kendaraan di Kota Malang (Unit) Periode 2021 dan 2022

Katagoti	Umum	Non umum
2021		
Speda motor	0	282.109
penumpang	717	76.699
Bus & truk	2.154	3.216
2022		
Speda motor	0	346.567
Penumpang	785	87.895
Bus & truk	2.331	3.599

Sumber: UPT Badan Pendapatan Daerah Kota Malang (diolah oleh penulis)

Data di atas menunjukkan perbedaan besar antara pengguna kendaraan pribadi dan juga keberadaan kendaraan umum di Kota Malang. belum lagi kinerja transportasi masa yang belum baik, di tunjukkan dengan transportasi umum yang beroprasi di Malang yaitu angkutan umum (angkot) yang memiliki kinerja belum baik atau sedang (Primasworo et al., 2022). Hal ini menjadi alasan utama banyaknya pengguna kendaraan pibadi.

2. Kota Malang sebagai kota tujuan calon pelajar maupun mahasiswa dalam menempuh pendididkan, serta sebagai tujuan wisata maupun akses menuju tujuan wisata di kota Batu. Sebagai kota yang kerap kali disebut sebagai kota pendidikan dengan banyaknya Universitas unggulan yang berlokasi di malang, tak heran lagi bahwa akan terjadi penambahan pendudukan yang tentunya di ikuti dengan pertambahan kendaraan yang menggunakan jalan di Kota Malang. Tercatat menurut BPS Kota Malang jumlah penduduk Kota Malang per 2023 ada pada angka 847.182 dengan luas wilayah 110,06 km^2 membuat Malang menjadi kota terpadat ke dua di Jawa Timur, kepadatan penduduk ini terbukti berpengaruh besar pada kemacetan di ruas-rusa jalan di Kota Malang (Prabowo, 2017).
3. Kurangnya infrasruktur dijalan, pertumbuhan penduduk yang dibarengi dengan pertambahan jumlah kendaraan, tertu perlu juga di imbangi dengan pembangunan infrastruktur penunjang di jalan raya itu sendiri, ruas jalan yang tidak berimbang dengan jumlah volume kendaraan menyebabkan kemacetan bisa di hindari. Menurut Affandi (2012) peningkatan jumlah kendaraan Di Kota Malang ada di

angka 10% per tahunnya dan hal ini tidak diimbangi dengan Pembangunan infrastruktur yang memadai, meski setiap tahunnya pemerintah daerah melakukan perbaikan jalan, namun tentu hal tersebut tak dapat mengurai kemacetan, kurangnya infrastruktur ini, seolah di buktikan dengan hadirnya banyak *pak ogah* yang menjaga atau menertibkan lalu lintas di setiap persimpangan jalan.

4. Tata kota yang kurang baik, di Kota Malang pembangunan kota tentu merupakan hal yang pasti terjadi seiring dengan bertumbuhnya penduduk, namun perlu difahami bahwa pembangunan kota perlulah melalui tahap perencanaan sehingga tata ruang dalam kota dapat diatur sedemikian, sehingga dapat menciptakan kenyamanan bagi masyarakat yang bertempat tinggal di kota tersebut. Namun di Kota Malang pembangunan yang terus menerus terjadi seolah tidak melewati tahap-tahap perencanaan, dengan banyaknya perumahan yang dibangun tidak mempertimbangkan akses yang memadai sehingga kompleks perumahan yang jauh ini tentu tidak memungkinkan untuk di lewati oleh transportasi umum, hal ini tentu menjadi faktor pendorong masyarakat setempat untuk menggunakan kendaraan pribadi.
5. Transportasi umum yang kurang memadai. Tidak bisa di pungkiri bahwa kebijakan transportasi umum sedikit banyak dapat mengurangi penggunaan kendaraan pribadi, terlepas dari pola pikir masyarakat yang lebih mengedepankan penggunaan kendaraan pribadi, di Kota Malang transportasi umum yang mengakomodir mobilitas masa sangat kurang efektif dan efisien. Dimana transportasi umum yang ada di Kota Malang merupakan angkot yang tidak memiliki jadwal pasti, serta sering mengambil penumpang di pinggir jalan sehingga dapat menyebabkan kemacetan. Hal ini di perparah dengan tidak adanya halte untuk penumpang yang menunggu sehingga pemberhentian kendaraan umum sembarangan. Hal ini selaras dengan standar pelayanan angkutan umum dalam SK Direktur Jendral Perhubungan Darat No. 687 dimana halte di pusat kota berjarak antara 300 hingga 500 meter (Riawan,

2018). Standart-standart yang di tetapkan tersebut tentu belum dapat di penuhi oleh transportasi umum yang ada dimalang. Selain itu tarif transportasi umum juga dirasa tidak lebih ekonomis dari pada penggunaan kendaraan pribadi, jika di bandingkan dengan kota lain yang juga merupakan kota pendidikan seperti jogja, keberadaan transportasi umum di Kota Malang dapat dikatakan sangat tertinggal, sebagai perbandingan Bus Trans Jogja yang di sediakan oleh pemerintah setempat sudah menerapkan sistem pembayaran non-tunai, serta dilengkapi dengan keberadaan halte yang jelas, serta jadwal keberangkatan yang jelas pula, hal ini memungkinkan calon penumpang Bus dapat mengatur jadwalnya guna memenuhi kebutuhan mobilitas di kota.

Diskusi

Kemacetan yang begitu kompleks ini tentunya memerlukan pemecahan masalah yang melibatkan berbagai sektor serta juga menggunakan pendekatan yang tepat guna mengurangi dampak buruk yang di timbulkan. Kota Malang melalui pemerintah kota yang diteruskan dalam dinas perhubungan telah melakukan berbagaimacam kebijakan dalam penyelesaian masalah ini. Dalam sound governance kebijakan penguraian kemacetan dapat di bedah melalui lima dimensi terkait:

1. Proses

   Menurut Farazmand (2004:13) bahwasanya proses dalam *sound governance* mengacu pada proses pemerintahan dengan interaksi seluruh elemen dan juga pemangku kepentingan. Maka dari hal ini penguraian kemacetan di Kota Malang terkait dengan proses pemerintahan kota dalam membuat kebijakan yang dapat menyangkut seluruh komponen, dari pemerintahan, masyarakat, sektor swasta, dan juga internasional.

   Kota Malang dalam hal ini melakukan proses musrembang yang duganakan untuk menampung aspirasi Masyarakat menggunakan pendekatan *bottom up* dan partisipatif (Pradana, 2018). Kemudian hasil musrembang ini akan menghasilkan RKPD yang

Journal of Governance Innovation
Volume 6, Number 1, Maret 2024
(P-ISSN) 2656-6273, (E-ISSN) 657-1714
DOI Number 10.36636/jogiv.v6i1.3795

selanjutnya menjadi formulasi penyusunan APBD. Selain itu ada pula DPRD yang mengatur fungsi legislatif, meski dalam prakteknya masih menurut (Pradana, 2022) tidak ditemukan adanya *public hearing* yang dilakukan antara DPRD dengan Masyarakat melalui Rapat Dengar Pendapat Umum (RDPU) meski sudah di atur dalam UU No. 17 tahun 2014 tentang majelis permusyawaratan rakyat, dewan perwakilan rakyat, dewan perwakilan daerah, dan dewan prwakilan raktar daerah.

2. Struktur

   Struktur yakni sekumpulan elemen konstitutif, aktor, peraturan, regulasi kerangka pengambilan Keputusan, dan sumber otoritatif yang melegitimasi proses tata kelola. Di Kota Malang, penanganan kemacetan berfokus pada kinerja dinas perhubungan serta kerjasamanya dengan pihak swasta melalui CSR dalam rangka pengadaan bus kota, juga begaimana peran dishub dalam menanggulangi kemacetan melalui pengaturan lahan parkir juga rekayasa lalu lintas, sebagaiana di atur dalam Peraturan Mentri Perhubungan nomer 96 tahun 2015 tentang pelaksanaan kegiatan manajemen dan rekayasa lalu lintas.

   Selain hal tersebut ditemukan juga Pembangunan serta perbaikan infrastruktur jalan. Meski sudah dilakukan langkah-langkah ini kinerja Dinas Perhubungan Kota Malang belum di katakan optimal yang di sebabkan kurangnya pengawalan dalam pelayanannya (Ningrum et al., 2019).

3. *Organization and institution*

   Seperti yang diketahui keberadaan pemerintahan tidak dapat lepas dari sebuah organisasi dan institusi pemerintahan itu sendiri, dengan kata lain tanpa adanya institusi tidak ada juga pemerintahan, tidak ada pula kebijakan pemerintahan. Dalam penanganan kemacetan di Kota Malang, terdapat institusi yang

Journal of Governance Innovation
Volume 6, Number 1, Maret 2024
(P-ISSN) 2656-6273, (E-ISSN) 657-1714
DOI Number 10.36636/jogiv.v6i1.3795

terikat erat dalam hal ini, Dimana yang paling utama adalah pemerintahan Kota Malang itu sendiri yang dikepalai oleh walikota, kemudian terdapat juga institusi legislative yaitu DPRD. Secara lebih terperinci institusi yang terikat erat dengan permasalahan kemacetan yaitu dinas perhubungan (DISHUB). Dishub Kota Malang memiliki tugas dan fungsi yang diatur dalam peraturan walikota nomer 71 tahun 2019 pasal 4 ayat 1 dan 2.

Secara terperinci dishub mempunyai tugas melaksanakan urusan pemerintah dibidang perhubungan, dimana urusan ini diperjelas dalam ayat dua yang berisi 15 poin. Perlu diketahui bahwa dinas perhubungan sebagai sebuah institusi bertanggungjawab atas perumusan kebijakan di bidang perhubungan yang meliputi lalu lintas, angkutan jalan, kendaraan bermotor, terminal tipe c dan juga kereta api.

4. *Policy (*kebijakan)

Kebijakan dalam *sound governance* di bagi menjadi dua jenis kebijakan yang pertama yakni kebijakan internal yang mengatur regulasi dan pelaksanaan suatu oernaisasi, yang Dimana kebijakan ini bersumber dari badan legslatif atau yudikatif, kemudian yang kedua yakni kebijakan eksternal yang berasal dari Lembaga pelaksana kebijakan, Dimana kebijakan ini mengatur tentang peraturan, prosedur gua mencapai visis misi yang baik.

Dalam hal kemacetan di Kota Malang sebagaimana telah dijelaskan sebelumnya diteukan pula kedua jenis kebijkana ini dalam prakteknya, dimana terdapat peraturan yangmengatur kinerja organisasi publik kemudian terdapat pula kebijakan dalam menganani kemacetan yang sudah ada, seperti penerapan bus wisata, bus sekolah, rekayasa lalu lintas dan lain sebagainya. Namun begitu kebijakan yang diterapkan oleh pemerintah Kota Malang belum dirasa kurang efektif hal ini

Journal of Governance Innovation
Volume 6, Number 1, Maret 2024
(P-ISSN) 2656-6273, (E-ISSN) 657-1714
DOI Number 10.36636/jogiv.v6i1.3795

ditunjukkan dengan kemacetan yang hingga kini belum kunjung turun, sebut saja di Jl Sukarno Hatta, Jl Ahmad Yani, Jl Sunankalijaga yang selalu mengalami kemacetan terutama pada jam 16.00 hingga 18.00 yang bertepatan dengan jam pulang kerja.

5. Internasional

   Peran global dalam kebijakan penganan kemacetan di Kota Malang belum ditemukan kontribusinya. Hal ini menjadi krusial karna Kota Malang yang digadang-gadang menjadi *smart city* memerlukan peran global didalamnya. Selama ini penanganan kemacetan berfokus pada kolaborasi antar lebaga pemerintahan, meskipun diteukan keterlibatan peran swasta didalamnya, namun hanya sedikit peran suasta yang di temukan dalam bentuk CSR. Selain dari pada itu, ditemukan juga rencana Pembangunan LRT dengan Panjang 35 km yang di rencanakan akan dimulai pada tahun 2021 dengan kebutuhan anggaran Rp. 450 miliar per kilometernya. Meski begitu belum ditemukan kejelasan dalam Pembangunan program ini hingga hari ini. Melihat kebutuhan dana yang besar besar, dukungan teknologi yang masih mumpuni di jalan raya, menjadi alasan kuat akan pentingnya peran internasional dalam pengambilan kebijakan ini.

Kesimpulan

Dalam penanganan kemacetan di Kota Malang sangat diperlukan perhatian yang banyak dari pemerintah kota, dengan perlunya kebijakan pemerintah kota yang kolaboratif dengan melibatkan banyak pihak mengingat dampak kemacetan tentunya mempengaruhi banyak pihak juga. Selain itu diperlukan juga peran internasional dalam penyempurnaan kebijakan pemerintahan, seperti kerjasama bilateral dalam bidang transportasi guna menyempurnakan sistem transportasi yang lebih modern dan nyaman, di perlukan juga investor dari dalam serta luar negeri guna memenuhi kebutuhan anggaran Pembangunan, perlu juga dijalin kerjasama dengan pihak swasta dan

partisipasi Masyarakat selaku objek kebijakan. Selain dari pada itu perlu adanya adanya penguatan peraturan terkait Pembangunan dan penataan Kawasan strategis guna menghindari munculnya titik kemacetan baru.

Dalam segi pemerintahan, pemerintah Kota Malang dirasa sudah menerapkan system sound governance dalam beberapa dimensi meski dalam dimensi terpenting yaitu internasionalisasi dan globalisasi kebijakan belum ditemukan adanya kebijakan relevan dengan dimensi ini. Hal ini menyebabkan kurang maksimalnya dampak dari kebijakan yang telah diterapkan selama ini.

Referensi

Affandi, A. S. (2012). Peningkatan Jumlah Kendaraan Picu Kemacetan. Malang: Dinas Kominfo Kota Malang. *Dinas Kominfo Kota Malang*.

Dewi, T., Fajar, Y., Harahap, E., Badruzzaman, F., & Suhaedi, D. (2020). Simulasi Kemacetan Lalu Lintas Pada Lokasi Bundaran Baltos Bandung. *Smart Comp :Jurnalnya Orang Pintar Komputer*, *9*(2), 92–95. Https://Doi.Org/10.30591/Smartcomp.V9i2.1768

Dunn, W. N. (1988). *Analisis Kebijakan Publik*. Hanindita.

Ekawati, N. N., Soeaidy, M. S., & Ribawanto, H. (2014). Kajian Dampak Pengembangan Pembangunan Kota Malang Terhadap Kemacetan Lalu Lintas (Studi Pada Dinas Perhubungan Kota Malang) . *Jurnal Administrasi Publik (Jap)*, *2*(1), 129–133.

Farazmand, A. (2004). *Sound Governance In The Age Of Globalization: A Conceptual Framework*. Praeger.

Ginting, N. M., & Ratnasari, N. E. (2022). Study Literature Review Artikel Terindeks Scopus Perihal Kebijakan Berkelanjutan Untuk Mengatasi Kemacetan Lalu Lintas. *Aliansi : Jurnal Politik, Keamanan Dan Hubungan Internasional*, 175–181.

Jain, V., Sharma, A., & Subramanian, L. (2012). Road Traffic Congestion In The Developing World. *Proceedings Of The 2nd Acm Symposium On Computing For Development*, 1–10. Https://Doi.Org/10.1145/2160601.2160616.

Moleong, L. (2016). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Remaja Rosdakarya.

Mustikarani, W. (2016). *Analisis Faktor-Faktor Penyebab Kemacetan Lalu Lintas Di Sepanjang Jalan H Rais A Rahman (Sui Jawi) Kota Pontianak*.

Mustikarani, W., & Suherdiyanto. (2016). *Analisis Faktor-Faktor Penyebab Kemacetan Lalu Lintas Di Sepanjang Jalan H Rais A Rahman (Sui Jawi) Kota Pontianak*. Https://Doi.Org/Https://Doi.Org/10.31571/Edukasi.V14i1.292

Ningrum, S. W., Muchsin, S., & Widodo, R. P. (2019). *Evaluasi Kinerja Pelayanan Dinas Perhubungan Dalam Bidang Transportasi Umum Perkotaan (Studi Pada Dinas*

Perhubungan Kota Malang Provinsi Jawa Timur). *13*(2), 53–61.

Nur, B., Wulan, D. N., & Fadil, M. (2020). Efektivitas Program Rttic Dan Atcs Untuk Mengatasi Kemacetan Di Kota Malang (Studi Kasus: Dishub Kota Malang). *Proseding Simposium Nasional "Tentang Penyelenggaraan Pemerintah Di Era Revolusi Industri 4.0,"* 357–373.

Prabowo, F. R. (2017). Analisis Pengaruh Kepadatan Penduduk Terhadap Kepadatan Ruas Jalan Di Kota Malang Menggunakan Sistem Informasi Geografis (Studi Kasus: Kec. Klojen, Kota Malang). *Skripsi Thesis, Institusi Teknologi Nasional Malang*.

Pradana, A. W. (2018). *Analysis Of Community Participation In The Development Planning And Apbd Formulation Of Malang City For Fiscal Year 2017* [Post-Graduate Thesis]. University Of Indonesia.

Pradana, A. W. (2022). Promoting Participatory Budgeting Practices In Indonesia: Lessons From Malang City. *Policy & Governance Review*, *6*(3), 297. Https://Doi.Org/10.30589/Pgr.V6i3.613

Primasworo, R. A., Oktaviastuti, B., & Madun, R. W. (2022). Evaluasi Penggunaan Angkutan Umum Perkotaan Di Kota Malang (Trayek Arjosari – Tidar / At). *Fondasi : Jurnal Teknik Sipil*, 98. Https://Doi.Org/10.36055/Fondasi.V0i0.10561

Riawan, W. A. (2018). Analisis Pelayanan Bus Rapid Transit Kapasitas Sedang Pada Sistem Transportasi Perkotaan [The Service Analysis Of Medium Capacity Bus Rapid Transit On The Urban Transportation System]. *Warta Penelitian Perhubungan*, *30*(2), 119–132. Https://Doi.Org/10.25104/Warlit.V30i2.688

Setia, N., & Mi'rojul Huda, Y. (2017). *Kebijakan Revitalisasi Sistem Transportasi Publik Sebagai Langkah Antisipatif Kemacetan Total Di Kota Malang*. *3*(1). Http://Www.Malangraya.Info

Tamara, S., & Sasana, H. (2017a). Analisis Dampak Ekonomi Dan Sosial Akibat Kemacetan Lalu Lintas Di Jalan Raya Bogor-Jakarta. *Jurnal Rep (Riset Ekonomi Pembangunan)*, *2*(2), 185–196. Https://Doi.Org/10.31002/Rep.V2i3.529

Tamara, S., & Sasana, H. (2017b). *Analisis Dampak Ekonomi Dan Sosial Akibat Kemacetan Lalu Lintas Di Jalan Raya Bogor-Jakarta*.