



Kajian Implementasi Desentralisasi Dalam Tata Kelola Infrastruktur Perkotaan Di Jakarta Selatan

INFO PENULIS

Izzati Alya Sutanto
Universitas Muhammadiyah Jakarta
alyasutanto21@gmail.com

Vrizky Latifa Laksmono
Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Provinsi DKI
Jakarta Fraksi NasDem
vrizkylaksmono@gmail.com

Mawar
Universitas Muhammadiyah Jakarta
mawarumj@ac.id

INFO ARTIKEL

ISSN: 2808-1307

Vol. 6, No. 2, Agustus 2026

<https://jurnal.ardenjaya.com/index.php/ajsh>

© 2026 Arden Jaya Publisher All rights reserved

Saran Penulisan Referensi

Sutanto, I. A., Laksmono, V. L., & Mawar. (2026). Kajian Implementasi Desentralisasi Dalam Tata Kelola Infrastruktur Perkotaan Di Jakarta Selatan. *Arus Jurnal Sosial dan Humaniora*, 6 (2), 1852-1863.

Abstrak

Penelitian ini mengkaji implementasi desentralisasi dalam tata kelola infrastruktur perkotaan di Jakarta Selatan dengan menempatkan dinamika lokal sebagai bagian dari sistem tata kelola perkotaan yang lebih luas. Latar belakang penelitian ini berangkat dari meningkatnya tekanan mobilitas di kawasan perkotaan yang ditandai oleh ketidakseimbangan antara kapasitas infrastruktur jalan dan volume kendaraan yang terus meningkat, sehingga menimbulkan kemacetan kronis serta berdampak pada aspek sosial, ekonomi, dan kualitas pelayanan publik. Dalam konteks tersebut, Jakarta Selatan diposisikan sebagai wilayah strategis yang merepresentasikan tantangan implementasi desentralisasi pada level mikro hingga makro dalam pembangunan infrastruktur perkotaan. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis implementasi desentralisasi dalam tata kelola infrastruktur perkotaan, khususnya dalam konteks kolaborasi antaraktor dan partisipasi masyarakat pada proses perencanaan dan penyelesaian permasalahan infrastruktur. Studi kasus difokuskan pada penanganan koridor jalan strategis di Jakarta Selatan, yaitu Jalan Ciledug Raya segmen Universitas Budi Luhur-Ulujami, sebagai representasi konkret dinamika tata kelola infrastruktur perkotaan. Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan metode studi kasus. Data dikumpulkan melalui observasi partisipatif, studi dokumentasi, dan studi literatur, kemudian dianalisis menggunakan model interaktif Miles, Huberman, dan Saldaña yang meliputi reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa implementasi desentralisasi di Jakarta Selatan telah membuka ruang kolaborasi lintas aktor antara DPRD, perangkat daerah, pemerintah wilayah, dan masyarakat dalam proses perencanaan dan pengambilan keputusan infrastruktur. Selain itu, penelitian ini menemukan bahwa partisipasi masyarakat berperan penting dalam mendorong masuknya isu infrastruktur ke dalam agenda kebijakan daerah serta memperkuat praktik collaborative governance. Namun demikian, implementasi desentralisasi masih menghadapi tantangan berupa pembebasan lahan, koordinasi lintas sektor, dan keterbatasan kapasitas kelembagaan. Secara keseluruhan, penelitian ini menegaskan bahwa efektivitas desentralisasi dalam tata kelola infrastruktur perkotaan sangat ditentukan oleh sinergi antaraktor, penguatan partisipasi publik, dan kapasitas pemerintah daerah dalam mengelola kompleksitas pembangunan perkotaan.

Kata kunci: desentralisasi, tata kelola infrastruktur, collaborative governance, partisipasi masyarakat, Jakarta Selatan

Abstract

This study examines the implementation of decentralization in urban infrastructure governance in South Jakarta, positioning local dynamics as part of a broader multi-level urban governance system. The background of this research stems from increasing mobility pressure in urban areas, characterized by an imbalance between road infrastructure capacity and continuously growing traffic volume, resulting in chronic congestion and significant impacts on social, economic, and public service performance. In this context, South Jakarta represents a strategic urban area that reflects both micro and macro-level challenges in the implementation of decentralization in infrastructure development. The study aims to analyze how decentralization is implemented in urban infrastructure governance, particularly in relation to multi-actor collaboration and public participation in infrastructure planning and problem-solving processes. The case study focuses on a strategic transportation corridor in South Jakarta, namely the Ciledug Raya Road segment (Universitas Budi Luhur–Ulujami), as a concrete representation of urban infrastructure governance dynamics. This research employs a qualitative approach using a case study method. Data were collected through participatory observation, document analysis, and literature review, and were analyzed using the interactive model of Miles, Huberman, and Saldaña, which includes data reduction, data display, and conclusion drawing. The findings indicate that decentralization in South Jakarta has enabled multi-stakeholder collaboration involving the regional parliament (DPRD), local government agencies, sub-district administrations, and community groups in infrastructure planning and decision-making processes. Furthermore, the study reveals that public participation plays a crucial role in bringing infrastructure issues into the formal policy agenda and strengthening collaborative governance practices. However, the implementation of decentralization still faces challenges, particularly in land acquisition, inter-agency coordination, and limited institutional capacity. Overall, this study concludes that the effectiveness of decentralization in urban infrastructure governance is determined by stakeholder synergy, strengthened public participation, and the capacity of local governments to manage the complexity of urban development.

Keywords: decentralization, infrastructure governance, collaborative governance, public participation, South Jakarta

A. Pendahuluan

Desentralisasi merupakan salah satu instrumen reformasi pemerintahan yang bertujuan meningkatkan efektivitas penyelenggaraan pemerintahan melalui pelimpahan sebagian kewenangan dari pemerintah pusat kepada pemerintah daerah. Melalui desentralisasi, pemerintah daerah memiliki ruang yang lebih luas untuk mengelola sumber daya, menyusun kebijakan, serta menyelenggarakan pelayanan publik sesuai dengan kebutuhan dan karakteristik wilayahnya. Menurut Rondinelli (1981), desentralisasi memungkinkan proses pengambilan keputusan menjadi lebih dekat dengan masyarakat sehingga pelayanan publik dapat diberikan secara lebih responsif dan efektif. Sejalan dengan itu, Smoke (2023) menegaskan bahwa keberhasilan desentralisasi sangat ditentukan oleh kapasitas pemerintah daerah dalam mengelola pembangunan dan pelayanan publik secara adaptif terhadap kebutuhan lokal.

Dalam konteks pembangunan daerah, infrastruktur merupakan salah satu sektor strategis yang secara langsung mencerminkan keberhasilan implementasi desentralisasi. Infrastruktur tidak hanya berfungsi sebagai sarana fisik pembangunan, tetapi juga menjadi instrumen untuk meningkatkan konektivitas wilayah, mendukung pertumbuhan ekonomi, memperkuat daya saing daerah, serta meningkatkan kualitas hidup masyarakat. World Bank (2023) menjelaskan bahwa kualitas infrastruktur transportasi memiliki hubungan yang kuat dengan efisiensi mobilitas, produktivitas ekonomi, dan akses masyarakat terhadap pelayanan publik. Oleh karena itu, tata kelola infrastruktur menjadi salah satu indikator penting dalam menilai efektivitas penyelenggaraan pemerintahan daerah.

Komitmen pembangunan infrastruktur juga tercermin dalam kebijakan pembangunan nasional. Undang-Undang Nomor 59 Tahun 2024 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN) Tahun 2025–2045 menempatkan pembangunan konektivitas wilayah, sistem transportasi terintegrasi, dan pembangunan perkotaan berkelanjutan sebagai fondasi transformasi Indonesia menuju negara maju. RPJPN menegaskan bahwa pembangunan infrastruktur harus mampu mendukung mobilitas masyarakat, memperkuat produktivitas ekonomi, serta menciptakan kota yang inklusif dan berkelanjutan. Sejalan dengan arah pembangunan nasional tersebut, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta melalui RPJPD DKI Jakarta

Tahun 2025–2045 juga menempatkan pembangunan kota yang tangguh, terhubung, dan berdaya saing sebagai salah satu prioritas pembangunan daerah.

Tantangan pembangunan infrastruktur perkotaan semakin kompleks seiring meningkatnya urbanisasi dan mobilitas penduduk. Sebagai pusat pemerintahan dan aktivitas ekonomi nasional, DKI Jakarta menghadapi tekanan mobilitas yang sangat tinggi. Data Kepolisian Daerah Metro Jaya menunjukkan bahwa jumlah kendaraan bermotor yang terdaftar di wilayah hukum Polda Metro Jaya pada akhir tahun 2025 mencapai 25.072.585 unit. Kondisi tersebut menunjukkan tingginya tekanan terhadap kapasitas infrastruktur jalan yang tersedia. Di sisi lain, penggunaan transportasi publik juga terus meningkat. Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta mencatat jumlah penumpang TransJakarta mencapai 30.085.836 orang pada Maret 2024, sedangkan jumlah penumpang MRT Jakarta mencapai 3.591.046 orang pada Desember 2024. Tingginya mobilitas tersebut menunjukkan bahwa kebutuhan masyarakat terhadap infrastruktur transportasi yang memadai semakin mendesak.

Jakarta Selatan merupakan salah satu wilayah administratif dengan tingkat mobilitas tertinggi di Provinsi DKI Jakarta. Wilayah ini berfungsi sebagai kawasan permukiman, pendidikan, perdagangan, jasa, dan penghubung utama antara DKI Jakarta dengan wilayah penyangga seperti Kota Tangerang dan Kota Tangerang Selatan. Posisi strategis tersebut menyebabkan kebutuhan terhadap infrastruktur transportasi yang memadai menjadi semakin penting. Namun demikian, keterbatasan kapasitas jalan dan tingginya volume kendaraan masih menjadi permasalahan yang berdampak pada efektivitas pelayanan publik dan aktivitas ekonomi masyarakat.

Salah satu ruas jalan yang memiliki peran strategis dalam mendukung mobilitas masyarakat Jakarta Selatan adalah Jalan Ciledug Raya segmen Universitas Budi Luhur–Ulujami. Ruas jalan ini merupakan koridor utama yang menghubungkan wilayah Jakarta Selatan dengan Kota Tangerang serta menjadi jalur pergerakan masyarakat untuk aktivitas pendidikan, perdagangan, jasa, pemerintahan, dan mobilitas komuter harian. Selain menjadi akses utama masyarakat Kecamatan Pesanggrahan, ruas jalan tersebut juga berfungsi sebagai pintu masuk penting menuju wilayah DKI Jakarta dari arah barat. Dengan fungsi tersebut, kondisi Jalan Ciledug Raya memiliki pengaruh yang signifikan terhadap kelancaran mobilitas masyarakat dan aktivitas perekonomian kawasan.

Berdasarkan hasil audiensi percepatan pelebaran dan penataan Jalan Ciledug Raya yang melibatkan DPRD Provinsi DKI Jakarta, Dinas Bina Marga, Dinas Perhubungan, Bappeda, Dinas Sumber Daya Air, pemerintah wilayah, serta tokoh masyarakat, ditemukan bahwa ruas Jalan Ciledug Raya mengalami permasalahan kapasitas jalan yang tidak lagi mampu mengakomodasi volume kendaraan yang terus meningkat. Kondisi penyempitan badan jalan akibat keberadaan jalur layang TransJakarta menyebabkan kemacetan kronis yang terjadi hampir setiap hari. Dalam forum tersebut, Camat Pesanggrahan menjelaskan bahwa kemacetan yang terjadi tidak hanya meningkatkan waktu tempuh perjalanan masyarakat, tetapi juga berdampak pada produktivitas kerja, keselamatan pengguna jalan, dan kenyamanan masyarakat.

Urgensi penanganan Jalan Ciledug Raya semakin kuat ketika persoalan tersebut tidak lagi hanya berdampak pada aspek transportasi, tetapi juga memengaruhi dimensi sosial, ekonomi, dan pelayanan publik. Berdasarkan aspirasi yang disampaikan Forum Musyawarah Tokoh Masyarakat Petungkana Utara, Petungkana Selatan, dan Ulujami, kondisi kemacetan yang berkepanjangan menyebabkan keterlambatan aktivitas masyarakat, meningkatnya risiko kecelakaan lalu lintas, terganggunya aktivitas pendidikan, serta menurunnya efektivitas pelayanan transportasi daring. Selain itu, pelaku usaha di sepanjang koridor Jalan Ciledug Raya juga mengalami penurunan jumlah pelanggan akibat rendahnya aksesibilitas kawasan. Beberapa tokoh masyarakat bahkan menyampaikan bahwa kondisi tersebut telah berdampak pada penurunan aktivitas ekonomi lokal dan tutupnya sejumlah usaha di sekitar koridor jalan.

Dari perspektif tata kelola pemerintahan, permasalahan Jalan Ciledug Raya juga menunjukkan kompleksitas penyelenggaraan pembangunan infrastruktur perkotaan dalam era desentralisasi. Penyelesaiannya tidak hanya memerlukan pembangunan fisik berupa pelebaran jalan, tetapi juga membutuhkan koordinasi lintas sektor yang melibatkan DPRD Provinsi DKI Jakarta, Dinas Bina Marga, Dinas Perhubungan, Dinas Sumber Daya Air, Bappeda, pemerintah wilayah, Badan Pertanahan Nasional, serta masyarakat sebagai pihak yang terdampak langsung. Kondisi ini menunjukkan bahwa implementasi desentralisasi tidak hanya berkaitan dengan pembagian kewenangan administratif, tetapi juga menyangkut kemampuan pemerintah daerah dalam membangun koordinasi dan kolaborasi antaraktor.

Dalam perspektif collaborative governance, penyelesaian masalah publik yang kompleks memerlukan keterlibatan aktor pemerintah dan nonpemerintah dalam proses pengambilan

keputusan secara bersama. Ansell dan Gash (2008) menjelaskan bahwa collaborative governance merupakan mekanisme kolaboratif yang memungkinkan berbagai pemangku kepentingan berpartisipasi dalam penyelesaian persoalan publik melalui dialog, koordinasi, dan konsensus. Sementara itu, Emerson dan Nabatchi (2015) menegaskan bahwa kolaborasi antarlembaga menjadi faktor penting dalam meningkatkan efektivitas implementasi kebijakan publik, terutama pada sektor yang membutuhkan integrasi lintas kewenangan seperti pembangunan infrastruktur perkotaan.

Meskipun kajian mengenai desentralisasi dan pembangunan infrastruktur telah banyak dilakukan, sebagian besar penelitian masih berfokus pada aspek efektivitas pelayanan publik, kapasitas pemerintah daerah, atau pembangunan infrastruktur secara makro. Penelitian yang secara spesifik mengkaji implementasi desentralisasi dalam tata kelola infrastruktur perkotaan melalui studi kasus nyata yang memperlihatkan interaksi antara pemerintah daerah, legislatif, dan masyarakat masih relatif terbatas. Padahal, pemahaman mengenai proses tata kelola tersebut penting untuk menjelaskan bagaimana kewenangan desentralisasi dijalankan dalam menyelesaikan persoalan infrastruktur yang berdampak langsung terhadap kehidupan masyarakat.

Berdasarkan uraian tersebut, penelitian ini bertujuan untuk mengkaji implementasi desentralisasi dalam tata kelola infrastruktur perkotaan di Jakarta Selatan melalui studi kasus penanganan Jalan Ciledug Raya segmen Universitas Budi Luhur-Ulujami. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi terhadap pengembangan kajian administrasi publik, khususnya terkait implementasi desentralisasi, collaborative governance, dan tata kelola infrastruktur perkotaan, sekaligus menjadi masukan bagi pemerintah daerah dalam memperkuat koordinasi kelembagaan dan partisipasi masyarakat dalam pembangunan infrastruktur perkotaan.

Berbeda dengan penelitian sebelumnya yang cenderung mengkaji desentralisasi dari aspek efektivitas pelayanan publik atau kapasitas pemerintah daerah secara makro, penelitian ini menawarkan perspektif yang lebih spesifik dengan menganalisis implementasi desentralisasi melalui studi kasus tata kelola infrastruktur perkotaan pada Jalan Ciledug Raya. Penelitian ini menyoroti interaksi antara pemerintah daerah, DPRD, dan masyarakat dalam proses collaborative governance sehingga memberikan kontribusi empiris terhadap pengembangan kajian administrasi publik pada level implementasi kebijakan infrastruktur perkotaan.

B. Metodologi

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan metode studi kasus untuk mengkaji implementasi desentralisasi dalam tata kelola infrastruktur perkotaan di Jakarta Selatan. Pendekatan kualitatif dipilih karena mampu menjelaskan secara mendalam proses, dinamika kelembagaan, koordinasi antaraktor, serta implementasi kewenangan pemerintah daerah dalam penyelenggaraan pembangunan infrastruktur perkotaan (Creswell & Creswell, 2023). Sementara itu, metode studi kasus digunakan untuk memahami fenomena kebijakan dan tata kelola yang terjadi dalam konteks nyata melalui analisis terhadap suatu kasus tertentu yang memiliki karakteristik spesifik (Yin, 2023).

Penelitian ini berfokus pada implementasi desentralisasi dalam tata kelola infrastruktur perkotaan di Jakarta Selatan dengan mengambil kasus penanganan dan rencana pelebaran Jalan Ciledug Raya segmen Universitas Budi Luhur-Ulujami. Pemilihan lokasi penelitian didasarkan pada beberapa pertimbangan. Pertama, ruas Jalan Ciledug Raya merupakan koridor strategis yang menghubungkan wilayah Jakarta Selatan dengan Kota Tangerang dan menjadi jalur mobilitas utama masyarakat untuk aktivitas pendidikan, perdagangan, jasa, pemerintahan, serta perjalanan komuter harian. Kedua, ruas jalan tersebut mengalami permasalahan kapasitas jalan yang berdampak pada kemacetan kronis, risiko kecelakaan lalu lintas, gangguan terhadap aktivitas ekonomi masyarakat, serta penurunan kualitas pelayanan publik di bidang transportasi. Ketiga, penyelesaian permasalahan Jalan Ciledug Raya melibatkan berbagai aktor pemerintahan dan masyarakat sehingga relevan untuk mengkaji implementasi desentralisasi dalam tata kelola infrastruktur perkotaan.

Sumber data penelitian terdiri atas data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh melalui observasi partisipatif terhadap proses pembahasan kebijakan dan tata kelola infrastruktur yang berlangsung selama kegiatan magang di DPRD Provinsi DKI Jakarta. Peneliti mengikuti secara langsung kegiatan audiensi, koordinasi, dan forum pembahasan percepatan pelebaran serta penataan Jalan Ciledug Raya yang melibatkan DPRD Provinsi DKI Jakarta, Dinas Bina Marga, Dinas Perhubungan, Badan Perencanaan Pembangunan Daerah (Bappeda), Dinas

Sumber Daya Air (SDA), Pemerintah Kota Administrasi Jakarta Selatan, Kecamatan Pesanggrahan, Kelurahan Petukangan Utara, Kelurahan Petukangan Selatan, Kelurahan Ulujami, serta perwakilan masyarakat. Data primer juga diperoleh dari catatan lapangan dan notulensi hasil audiensi yang memuat berbagai pandangan, aspirasi, dan respons para pemangku kepentingan terhadap permasalahan infrastruktur Jalan Ciledug Raya.

Data sekunder diperoleh melalui studi dokumentasi terhadap berbagai dokumen resmi yang berkaitan dengan tata kelola infrastruktur perkotaan dan proses penanganan Jalan Ciledug Raya. Dokumen yang dianalisis meliputi: (1) surat permohonan percepatan pelebaran dan penataan Jalan Ciledug Raya yang diajukan Forum Musyawarah Tokoh Masyarakat Petukangan Utara dan Petukangan Selatan; (2) proposal usulan masyarakat terkait percepatan pelebaran Jalan Ciledug Raya; (3) notulensi audiensi percepatan pelebaran dan penataan Jalan Ciledug Raya yang diselenggarakan DPRD Provinsi DKI Jakarta; (4) bahan paparan dan dokumen pendukung dari perangkat daerah terkait; (5) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah; (6) Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan; (7) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; (8) Undang-Undang Nomor 59 Tahun 2024 tentang RPJPN Tahun 2025–2045; (9) RPJPD Provinsi DKI Jakarta Tahun 2025–2045; (10) Rencana Pembangunan Daerah (RPD) Provinsi DKI Jakarta Tahun 2023–2026; (11) Renstra Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta; serta (12) berbagai jurnal dan literatur ilmiah yang relevan dengan desentralisasi, collaborative governance, dan tata kelola infrastruktur perkotaan.

Teknik pengumpulan data dilakukan melalui observasi, dokumentasi, dan studi literatur. Observasi digunakan untuk memperoleh pemahaman mengenai proses koordinasi, komunikasi, dan pengambilan keputusan antaraktor dalam pembahasan isu infrastruktur perkotaan. Dokumentasi dilakukan dengan menelaah berbagai dokumen administratif, dokumen perencanaan pembangunan, notulensi rapat, proposal masyarakat, serta regulasi yang berkaitan dengan pembangunan infrastruktur. Adapun studi literatur digunakan untuk memperoleh landasan teoritis mengenai desentralisasi, tata kelola pemerintahan, collaborative governance, dan pembangunan infrastruktur perkotaan.

Keabsahan data dilakukan melalui teknik triangulasi sumber dengan membandingkan informasi yang diperoleh dari hasil observasi, dokumen resmi, notulensi audiensi, serta berbagai literatur yang relevan. Triangulasi digunakan untuk meningkatkan kredibilitas dan konsistensi temuan penelitian sehingga interpretasi yang dihasilkan tidak hanya bersumber dari satu jenis data (Miles, Huberman, & Saldaña, 2020).

Analisis data menggunakan model analisis interaktif yang dikembangkan oleh Miles, Huberman, dan Saldaña (2020), yang terdiri atas tiga tahapan, yaitu reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan. Pada tahap reduksi data, peneliti melakukan seleksi, pengelompokan, dan penyederhanaan data yang relevan dengan fokus penelitian. Tahap penyajian data dilakukan dengan menyusun informasi secara sistematis untuk mengidentifikasi pola hubungan antaraktor, bentuk implementasi kewenangan daerah, mekanisme koordinasi, serta tantangan yang muncul dalam tata kelola infrastruktur perkotaan. Selanjutnya, penarikan kesimpulan dilakukan melalui proses interpretasi terhadap temuan penelitian untuk menjelaskan bagaimana implementasi desentralisasi dijalankan dalam tata kelola infrastruktur perkotaan di Jakarta Selatan, khususnya pada penanganan Jalan Ciledug Raya segmen Universitas Budi Luhur–Ulujami.

C. Hasil dan Pembahasan

Implementasi Desentralisasi dalam Tata Kelola Infrastruktur Perkotaan di Jakarta Selatan

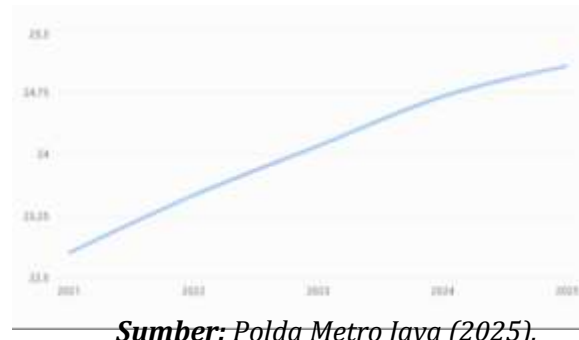
Implementasi desentralisasi dalam tata kelola infrastruktur perkotaan di Jakarta Selatan dapat dilihat melalui proses penanganan dan rencana pelebaran Jalan Ciledug Raya segmen Universitas Budi Luhur–Ulujami. Secara normatif, pembangunan infrastruktur jalan merupakan urusan pemerintahan konkuren yang menjadi kewenangan pemerintah daerah sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah. Melalui kebijakan tersebut, pemerintah daerah diberikan kewenangan untuk merencanakan, mengelola, dan melaksanakan pembangunan infrastruktur sesuai kebutuhan masyarakat lokal. Menurut Rondinelli (1981), desentralisasi bertujuan mendekatkan proses pengambilan keputusan kepada masyarakat sehingga pelayanan publik dapat diselenggarakan secara lebih efektif, responsif, dan sesuai kebutuhan daerah.

Dalam konteks pembangunan perkotaan, kewenangan tersebut diperkuat melalui Undang-Undang Nomor 59 Tahun 2024 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN) Tahun 2025–2045 yang menempatkan konektivitas wilayah, pembangunan transportasi

berkelanjutan, dan peningkatan kualitas infrastruktur sebagai salah satu agenda utama pembangunan nasional. Sejalan dengan itu, Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta Nomor 9 Tahun 2024 tentang RPJPD DKI Jakarta Tahun 2025–2045 menegaskan pentingnya pembangunan kota yang terhubung, inklusif, tangguh, dan berdaya saing melalui penguatan sistem transportasi perkotaan.

Berdasarkan hasil observasi dan analisis dokumen audiensi percepatan pelebaran Jalan Ciledug Raya tanggal 6 Mei 2026, ditemukan bahwa ruas Jalan Ciledug Raya segmen Universitas Budi Luhur–Ulujami memiliki posisi strategis sebagai koridor utama penghubung wilayah Jakarta Selatan dengan Kota Tangerang dan Tangerang Selatan. Ruas jalan tersebut digunakan sebagai jalur mobilitas harian masyarakat untuk aktivitas pendidikan, perdagangan, jasa, pemerintahan, dan perjalanan komuter. Camat Pesanggrahan dalam forum audiensi menjelaskan bahwa Jalan Ciledug Raya merupakan akses utama masyarakat yang setiap hari mengalami kemacetan kronis sehingga berdampak terhadap produktivitas masyarakat, peningkatan risiko kecelakaan, serta menurunnya kualitas pelayanan publik transportasi.

Gambar 1. Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor di DKI Jakarta Tahun 2021–2025



Sumber: Polda Metro Jaya (2025).

Temuan penelitian menunjukkan bahwa permasalahan utama terletak pada ketidakseimbangan antara kapasitas jalan dan volume kendaraan yang terus meningkat. Berdasarkan paparan Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta dalam audiensi, ruas Jalan Ciledug Raya yang saat ini memiliki panjang sekitar 1,9 kilometer belum memenuhi standar kapasitas jalan perkotaan yang ideal. Keberadaan Koridor 13 TransJakarta Ciledug–Tendean menyebabkan penyempitan ruang lalu lintas kendaraan sehingga memicu kemacetan berkepanjangan, khususnya pada jam sibuk pagi dan sore hari. Kondisi tersebut memperlihatkan adanya kesenjangan antara kebutuhan mobilitas masyarakat dengan ketersediaan infrastruktur yang ada. Menurut Litman (2023), ketidakseimbangan antara permintaan perjalanan dan kapasitas infrastruktur transportasi akan berdampak pada meningkatnya biaya ekonomi, waktu tempuh perjalanan, dan penurunan produktivitas wilayah perkotaan.

Dari perspektif desentralisasi, kondisi Jalan Ciledug Raya menunjukkan bagaimana pemerintah daerah dituntut untuk mampu merespons kebutuhan lokal secara cepat melalui kebijakan pembangunan yang tepat sasaran. Rondinelli (1981) menegaskan bahwa keberhasilan desentralisasi tidak hanya diukur dari pelimpahan kewenangan administratif, tetapi juga dari kemampuan pemerintah daerah menyelesaikan permasalahan publik yang dirasakan langsung oleh masyarakat. Dalam penelitian ini, respons pemerintah daerah terlihat melalui keterlibatan DPRD Provinsi DKI Jakarta, Dinas Bina Marga, Dinas Perhubungan, Dinas Sumber Daya Air, Bappeda, pemerintah wilayah, serta masyarakat dalam pembahasan solusi pelebaran dan penataan Jalan Ciledug Raya.

Urgensi penanganan Jalan Ciledug Raya tidak hanya berkaitan dengan aspek transportasi, tetapi juga memiliki implikasi sosial dan ekonomi yang luas. Berdasarkan notulensi audiensi, tokoh masyarakat Petukangan Utara, Petukangan Selatan, dan Ulujami menyampaikan bahwa kemacetan kronis menyebabkan keterlambatan aktivitas kerja, menghambat perjalanan pelajar menuju sekolah, meningkatkan risiko kecelakaan lalu lintas, serta menurunkan efektivitas layanan transportasi daring. Bahkan beberapa pelaku usaha di sepanjang koridor Jalan Ciledug Raya dilaporkan mengalami penurunan jumlah pelanggan akibat rendahnya aksesibilitas kawasan. Temuan tersebut sejalan dengan penelitian Wang, Zhang, dan Li (2022) yang menunjukkan bahwa kualitas infrastruktur transportasi memiliki hubungan signifikan terhadap produktivitas ekonomi lokal, akses pasar, dan daya saing kawasan perkotaan.

Selain berdampak terhadap aktivitas ekonomi, kondisi Jalan Ciledug Raya juga menunjukkan adanya persoalan pelayanan publik dan keselamatan pengguna jalan. Dalam forum audiensi terungkap bahwa fasilitas halte TransJakarta yang relatif sempit menyebabkan antrean penumpang meluber hingga badan jalan. Kondisi tersebut diperparah dengan keterbatasan

fasilitas pedestrian dan tingginya aktivitas penyeberangan jalan sehingga meningkatkan risiko kecelakaan lalu lintas. Menurut Rodrigue (2024), pembangunan infrastruktur transportasi perkotaan tidak hanya harus mempertimbangkan kapasitas lalu lintas kendaraan, tetapi juga aspek keselamatan, aksesibilitas, dan integrasi moda transportasi sebagai bagian dari pelayanan publik perkotaan yang berkelanjutan.

Hasil penelitian juga menunjukkan bahwa implementasi desentralisasi dalam kasus Jalan Ciledug Raya masih menghadapi tantangan kelembagaan. Berdasarkan paparan Dinas Bina Marga, pelebaran jalan memerlukan proses yang panjang mulai dari studi kelayakan (feasibility study), penyusunan perencanaan teknis, penetapan lokasi (penlok), penganggaran, hingga pembebasan lahan. Hambatan utama yang dihadapi adalah belum lengkapnya data kepemilikan lahan, kebutuhan penyusunan Dokumen Persiapan Pengadaan Tanah (DPTP), serta pelaksanaan konsultasi publik sebelum pembangunan dilaksanakan. Temuan ini menunjukkan bahwa keberhasilan implementasi desentralisasi tidak hanya bergantung pada kewenangan formal, tetapi juga pada kapasitas kelembagaan pemerintah daerah dalam mengelola koordinasi dan penyelesaian konflik kepentingan. Pierre dan Peters (2020) menjelaskan bahwa tantangan utama tata kelola perkotaan modern terletak pada kemampuan pemerintah mengintegrasikan berbagai aktor, sumber daya, dan kepentingan yang terlibat dalam proses pembangunan.

Dengan demikian, kasus Jalan Ciledug Raya menunjukkan bahwa implementasi desentralisasi dalam tata kelola infrastruktur perkotaan di Jakarta Selatan telah berjalan melalui mekanisme perencanaan, koordinasi, dan respons kebijakan yang melibatkan berbagai aktor pemerintahan daerah. Namun demikian, efektivitas implementasi masih dipengaruhi oleh kapasitas kelembagaan, koordinasi lintas sektor, serta kemampuan pemerintah daerah dalam menyelesaikan persoalan pembebasan lahan dan sinkronisasi kebijakan pembangunan. Temuan ini memperkuat argumentasi Smoke (2023) bahwa keberhasilan desentralisasi pada sektor infrastruktur tidak hanya ditentukan oleh transfer kewenangan, tetapi juga oleh kapasitas tata kelola pemerintah daerah dalam menerjemahkan kewenangan tersebut menjadi pelayanan publik yang nyata bagi masyarakat.

Partisipasi Masyarakat sebagai Manifestasi Desentralisasi

Salah satu indikator keberhasilan desentralisasi adalah meningkatnya keterlibatan masyarakat dalam proses perumusan kebijakan dan pembangunan daerah. Dalam perspektif desentralisasi demokratis, masyarakat tidak lagi diposisikan sebagai objek pembangunan, melainkan sebagai aktor yang memiliki hak untuk menyampaikan aspirasi dan memengaruhi proses pengambilan keputusan publik (Rondinelli, 1981). Prinsip tersebut juga ditegaskan dalam Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional yang mengamanatkan partisipasi masyarakat dalam setiap tahapan perencanaan pembangunan.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa proses penanganan Jalan Ciledug Raya segmen Universitas Budi Luhur-Ulujami diawali oleh inisiatif masyarakat yang disampaikan melalui Forum Musyawarah Tokoh Masyarakat Petukangan Utara, Petukangan Selatan, dan Ulujami kepada DPRD Provinsi DKI Jakarta. Berdasarkan dokumen audiensi dan notulensi rapat percepatan pelebaran Jalan Ciledug Raya tanggal 6 Mei 2026, masyarakat secara aktif mengidentifikasi berbagai persoalan yang terjadi di lapangan, mulai dari kemacetan kronis, tingginya risiko kecelakaan, keterbatasan kapasitas halte TransJakarta, minimnya fasilitas pedestrian, hingga dampak ekonomi yang dirasakan oleh pelaku usaha di sekitar koridor jalan.

Dalam forum audiensi tersebut, perwakilan masyarakat menyampaikan bahwa kemacetan yang terjadi setiap hari telah menurunkan efektivitas mobilitas masyarakat. Tokoh masyarakat Petukangan Utara menjelaskan bahwa kondisi ruas jalan yang sempit menyebabkan keterlambatan aktivitas kerja dan pendidikan, bahkan telah menimbulkan kecelakaan lalu lintas yang melibatkan pelajar. Selain itu, masyarakat juga menyoroti fenomena pengemudi transportasi daring yang kerap menolak pesanan menuju kawasan Ciledug karena tingginya tingkat kemacetan. Temuan ini menunjukkan bahwa permasalahan Jalan Ciledug Raya tidak lagi sekadar persoalan teknis transportasi, tetapi telah berkembang menjadi isu pelayanan publik yang memengaruhi aktivitas sosial dan ekonomi masyarakat.

Partisipasi masyarakat dalam kasus ini tidak berhenti pada penyampaian keluhan, melainkan berkembang menjadi upaya advokasi kebijakan. Tokoh masyarakat secara langsung mengusulkan percepatan pelebaran jalan, pembentukan tim kecil percepatan pembangunan, serta pengawalan proses perencanaan hingga tahap pelaksanaan. Fenomena ini menunjukkan adanya transformasi peran masyarakat dari penerima kebijakan menjadi mitra pemerintah dalam proses pembangunan daerah. Menurut Fung (2015), partisipasi masyarakat yang bersifat deliberatif dapat meningkatkan kualitas kebijakan publik karena pemerintah memperoleh

informasi berbasis pengalaman lapangan yang tidak selalu tercermin dalam data administratif pemerintah.

Gambar 2. Bentuk Partisipasi Masyarakat dalam Penanganan Jalan Ciledug Raya

Bentuk Partisipasi	Temuan Lapangan	Kesesuaian Teori
Identifikasi masalah	Masyarakat menyampaikan kemacetan, kecelakaan, halte sempit, dampak ekonomi	Partisipasi berbasis kebutuhan lokal (Rondinelli, 1981)
Penyampaian aspirasi	Audiensi dengan DPRD dan OPD terkait	<i>Deliberative participation</i> (Fung, 2015)
Advokasi kebijakan	Usulan percepatan pelebaran jalan dan pembentukan tim kecil	<i>Collaborative governance</i> (Ansell & Gash, 2008)
Pengawasan pembangunan	Masyarakat meminta pengawalan hingga tahap pelaksanaan	<i>Citizen engagement</i> (Emerson & Nabatchi, 2015)

Sumber: Hasil olahan peneliti berdasarkan notulensi audiensi DPRD DKI Jakarta dan Forum Musyawarah Petukangan Utara–Petukangan Selatan (2026).

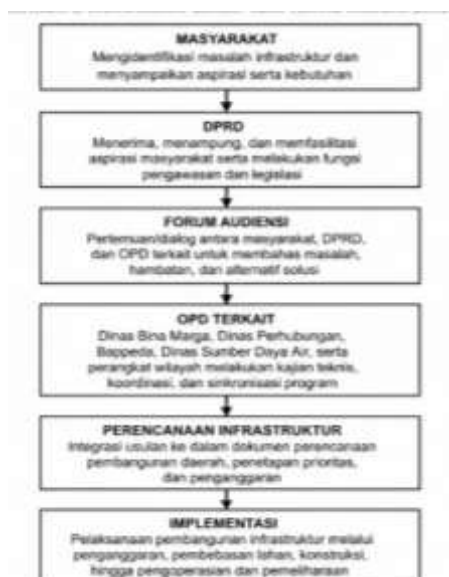
Temuan penelitian juga menunjukkan bahwa aspirasi masyarakat berhasil mendorong respons kelembagaan dari pemerintah daerah dan DPRD Provinsi DKI Jakarta. Hal ini terlihat dari penyelenggaraan audiensi yang melibatkan Wakil Ketua DPRD Provinsi DKI Jakarta, Dinas Bina Marga, Dinas Perhubungan, Bappeda, Dinas Sumber Daya Air, Kecamatan Pesanggrahan, serta pemerintah kelurahan terkait. Kehadiran berbagai aktor tersebut menunjukkan bahwa aspirasi masyarakat telah berhasil masuk ke dalam agenda pembahasan kebijakan publik daerah. Dalam perspektif *collaborative governance*, kondisi ini mencerminkan adanya forum dialog tatap muka (*face-to-face dialogue*) yang menjadi salah satu prasyarat terbentuknya kolaborasi antara pemerintah dan masyarakat dalam penyelesaian masalah publik (Ansell & Gash, 2008).

Lebih lanjut, hasil penelitian menunjukkan bahwa partisipasi masyarakat berkontribusi terhadap masuknya program pelebaran Jalan Ciledug Raya ke dalam proses perencanaan pembangunan daerah. Berdasarkan paparan Bappeda dalam audiensi, usulan penataan Jalan Ciledug Raya telah tercantum dalam dokumen perencanaan pembangunan dan menjadi bagian dari agenda pengembangan infrastruktur transportasi wilayah Jakarta Selatan. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa mekanisme partisipatif tidak hanya berfungsi sebagai sarana penyampaian aspirasi, tetapi juga mampu memengaruhi proses perencanaan pembangunan daerah secara formal.

Temuan ini sejalan dengan penelitian Neshkova dan Guo (2022) yang menyatakan bahwa partisipasi publik yang terinstitusionalisasi dapat meningkatkan responsivitas pemerintah daerah terhadap kebutuhan masyarakat. Penelitian Kim dan Schachter (2023) juga menunjukkan bahwa keterlibatan masyarakat dalam pembangunan infrastruktur perkotaan berpengaruh positif terhadap legitimasi kebijakan dan keberhasilan implementasi program pembangunan. Dengan demikian, kasus Jalan Ciledug Raya memperlihatkan bahwa implementasi desentralisasi di Jakarta Selatan telah membuka ruang partisipasi masyarakat yang cukup kuat dalam proses tata kelola infrastruktur perkotaan, meskipun efektivitas realisasinya masih bergantung pada kapasitas pemerintah daerah dalam menerjemahkan aspirasi tersebut ke dalam program pembangunan yang konkret.

Kolaborasi Antaraktor dalam Tata Kelola Infrastruktur Perkotaan

Implementasi desentralisasi dalam tata kelola infrastruktur perkotaan tidak hanya ditentukan oleh kewenangan pemerintah daerah, tetapi juga dipengaruhi oleh kemampuan membangun kolaborasi antaraktor. Hasil penelitian menunjukkan bahwa penyelesaian permasalahan Jalan Ciledug Raya melibatkan DPRD Provinsi DKI Jakarta, Dinas Bina Marga, Dinas Perhubungan, Bappeda, Dinas Sumber Daya Air, Pemerintah Kota Administrasi Jakarta Selatan, kecamatan, kelurahan, serta masyarakat. Keterlibatan berbagai institusi tersebut menunjukkan adanya praktik *collaborative governance* dalam proses penyelesaian masalah publik. Ansell dan Gash (2008) menjelaskan bahwa *collaborative governance* merupakan proses pengambilan keputusan yang melibatkan aktor pemerintah dan non-pemerintah dalam forum bersama untuk mencapai konsensus terhadap suatu permasalahan publik. Dalam kasus Jalan Ciledug Raya, forum audiensi menjadi ruang kolaboratif yang mempertemukan berbagai pemangku kepentingan untuk membahas permasalahan, hambatan, dan alternatif solusi yang dapat dilaksanakan.

Gambar 3. Model Implementasi Desentralisasi dalam Tata Kelola Infrastruktur Perkotaan

Sumber: Diolah oleh peneliti berdasarkan hasil penelitian (2026).

Gambar 3 menunjukkan model implementasi desentralisasi dalam tata kelola infrastruktur perkotaan pada kasus Jalan Ciledug Raya. Proses dimulai dari identifikasi masalah oleh masyarakat yang kemudian disampaikan kepada DPRD sebagai representasi politik daerah. Aspirasi tersebut difasilitasi melalui forum audiensi yang mempertemukan masyarakat dengan perangkat daerah terkait. Selanjutnya, OPD melakukan kajian teknis dan sinkronisasi program sebelum usulan dimasukkan ke dalam dokumen perencanaan pembangunan daerah. Tahap akhir berupa implementasi pembangunan infrastruktur melalui proses penganggaran, pembebasan lahan, dan pelaksanaan konstruksi. Model ini menunjukkan bahwa implementasi desentralisasi tidak hanya ditandai oleh pelimpahan kewenangan kepada pemerintah daerah, tetapi juga oleh adanya partisipasi masyarakat dan kolaborasi lintas aktor dalam proses pembangunan infrastruktur.

Secara kelembagaan, Dinas Bina Marga memiliki kewenangan dalam perencanaan dan pembangunan jalan, Dinas Perhubungan bertanggung jawab terhadap pengaturan lalu lintas dan fasilitas transportasi, Dinas Sumber Daya Air menangani integrasi sistem drainase, sedangkan Bappeda berperan dalam sinkronisasi perencanaan dan penganggaran pembangunan daerah. Pembagian kewenangan tersebut menunjukkan implementasi prinsip desentralisasi yang mendorong koordinasi lintas sektor dalam penyelenggaraan pembangunan daerah.

Dalam konteks *collaborative governance*, DPRD tidak hanya berfungsi sebagai lembaga representasi politik, tetapi juga berperan sebagai *policy broker* yang menjembatani kepentingan masyarakat dengan perangkat daerah. DPRD memfasilitasi penyampaian aspirasi publik melalui mekanisme resmi seperti rapat dengar pendapat dan forum audiensi, sekaligus mengartikulasikan kebutuhan masyarakat ke dalam agenda kebijakan daerah. Peran ini menjadi krusial dalam memastikan bahwa isu-isu yang bersumber dari masyarakat, seperti kemacetan, keselamatan jalan, dan dampak ekonomi di kawasan Ciledug Raya, dapat terakomodasi dalam proses pengambilan keputusan pemerintah daerah secara lebih responsif dan akuntabel.

Sementara itu, Bappeda memiliki posisi strategis sebagai *integrator* dalam sistem perencanaan pembangunan daerah. Seluruh aspirasi yang muncul dari masyarakat maupun hasil pembahasan lintas OPD tidak dapat langsung diimplementasikan tanpa melalui proses integrasi ke dalam dokumen perencanaan seperti RPJMD dan RKPD. Dalam hal ini, Bappeda berperan menyelaraskan berbagai kepentingan sektoral agar tetap sejalan dengan prioritas pembangunan daerah, kapasitas fiskal, serta target pembangunan jangka menengah. Fungsi integratif ini memastikan bahwa kolaborasi antaraktor tidak hanya berhenti pada level diskusi, tetapi benar-benar terinstitusionalisasi dalam perencanaan pembangunan yang sistematis dan berkelanjutan.

Adapun Organisasi Perangkat Daerah (OPD) seperti Dinas Bina Marga, Dinas Perhubungan, dan Dinas Sumber Daya Air berperan sebagai *implementor* yang menerjemahkan hasil kesepakatan kebijakan ke dalam tindakan teknis di lapangan. Dinas Bina Marga bertanggung jawab terhadap pembangunan dan pemeliharaan infrastruktur jalan, Dinas Perhubungan mengelola rekayasa lalu lintas serta fasilitas pendukung transportasi, sedangkan Dinas Sumber Daya Air memastikan aspek drainase dan pengendalian banjir terintegrasi dalam pembangunan infrastruktur jalan. Sinergi antar-OPD ini menunjukkan bahwa keberhasilan implementasi

desentralisasi sangat bergantung pada efektivitas koordinasi teknis lintas sektor dalam menjawab kebutuhan masyarakat secara konkret.

Tantangan Implementasi Desentralisasi dalam Penanganan Infrastruktur Perkotaan

Meskipun telah terdapat dukungan dari berbagai pemangku kepentingan, implementasi pembangunan Jalan Ciledug Raya masih menghadapi sejumlah tantangan. Berdasarkan hasil audiensi, hambatan utama yang dihadapi adalah proses pembebasan lahan, kelengkapan data kepemilikan tanah, kebutuhan dokumen DPTP, serta pelaksanaan forum konsultasi publik sebelum penetapan lokasi pembangunan.

Dinas Bina Marga menjelaskan bahwa pelebaran jalan memerlukan penataan terpadu antara jalan, drainase, halte, dan sistem lalu lintas sehingga membutuhkan koordinasi dengan berbagai instansi terkait. Selain itu, proses pembangunan harus melalui tahapan studi kelayakan (*feasibility study*), perencanaan teknis, penetapan lokasi, penganggaran, hingga proses pembebasan lahan yang memerlukan waktu relatif panjang. Target penetapan lokasi direncanakan pada akhir tahun 2026 dan pelaksanaan pembangunan diproyeksikan pada tahun 2027.

Kondisi tersebut menunjukkan bahwa implementasi desentralisasi tidak hanya dipengaruhi oleh kewenangan pemerintah daerah, tetapi juga oleh kapasitas kelembagaan dalam mengelola proses perencanaan, koordinasi, dan implementasi pembangunan. Pierre dan Peters (2020) menjelaskan bahwa tantangan utama tata kelola perkotaan modern terletak pada kemampuan pemerintah mengintegrasikan berbagai kepentingan, sumber daya, dan aktor yang terlibat dalam pembangunan. Oleh karena itu, keberhasilan penanganan Jalan Ciledug Raya sangat bergantung pada efektivitas koordinasi antarinstansi dan dukungan masyarakat dalam setiap tahapan pembangunan.

Dampak Infrastruktur terhadap Mobilitas dan Aktivitas Ekonomi Masyarakat

Hasil penelitian menunjukkan bahwa kondisi Jalan Ciledug Raya berdampak langsung terhadap mobilitas masyarakat dan aktivitas ekonomi kawasan. Kemacetan kronis menyebabkan meningkatnya waktu tempuh perjalanan, menurunkan efisiensi mobilitas, dan mengurangi produktivitas masyarakat. Beberapa informan bahkan menyampaikan bahwa pengemudi transportasi daring sering menolak pesanan menuju kawasan tersebut karena tingkat kemacetan yang tinggi.

Selain itu, kondisi halte yang sempit, minimnya fasilitas pejalan kaki, dan kepadatan lalu lintas meningkatkan risiko kecelakaan bagi pengguna jalan. Dampak ekonomi juga dirasakan oleh pelaku usaha di sekitar koridor Jalan Ciledug Raya yang mengalami penurunan jumlah pelanggan akibat berkurangnya aksesibilitas kawasan. Litman (2023) menyatakan bahwa kualitas infrastruktur transportasi memiliki hubungan erat dengan produktivitas ekonomi, efisiensi mobilitas, dan daya saing wilayah perkotaan.

Dengan demikian, kasus Jalan Ciledug Raya menunjukkan bahwa implementasi desentralisasi dalam tata kelola infrastruktur perkotaan tidak hanya berkaitan dengan pembangunan fisik jalan, tetapi juga mencerminkan upaya pemerintah daerah dalam menjamin kualitas pelayanan publik, meningkatkan mobilitas masyarakat, memperkuat aktivitas ekonomi, dan mewujudkan pembangunan perkotaan yang berkelanjutan sesuai arah pembangunan nasional dan daerah.

D. Kesimpulan

Penelitian ini menunjukkan bahwa implementasi desentralisasi dalam tata kelola infrastruktur perkotaan di Jakarta Selatan, khususnya pada kasus Jalan Ciledug Raya segmen Universitas Budi Luhur–Ulujami, telah berjalan melalui mekanisme pembagian kewenangan antarlevel pemerintahan daerah sesuai dengan kerangka Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah. Pemerintah daerah memiliki ruang kewenangan yang cukup luas dalam perencanaan dan pelaksanaan pembangunan infrastruktur, namun efektivitas implementasinya sangat ditentukan oleh kapasitas kelembagaan, koordinasi lintas sektor, serta kemampuan merespons kebutuhan riil masyarakat di tingkat lokal.

Temuan penelitian menunjukkan bahwa permasalahan utama pada Jalan Ciledug Raya disebabkan oleh ketidakseimbangan antara kapasitas infrastruktur jalan dengan volume kendaraan yang terus meningkat. Kondisi tersebut berdampak pada kemacetan kronis, penurunan efisiensi mobilitas, meningkatnya risiko kecelakaan, serta terganggunya aktivitas ekonomi masyarakat. Dalam konteks ini, implementasi desentralisasi belum sepenuhnya mampu

menjawab kompleksitas permasalahan perkotaan tanpa dukungan tata kelola kolaboratif yang kuat.

Dari sisi partisipasi masyarakat, penelitian ini menemukan bahwa masyarakat memiliki peran signifikan dalam mendorong agenda kebijakan pembangunan infrastruktur. Inisiatif yang muncul dari Forum Musyawarah Tokoh Masyarakat Petukangan Utara, Petukangan Selatan, dan Ulujami menunjukkan bahwa desentralisasi membuka ruang partisipasi yang nyata, di mana masyarakat tidak hanya menjadi penerima kebijakan, tetapi juga aktor yang memengaruhi proses perumusan kebijakan publik. Aspirasi masyarakat tersebut bahkan berhasil masuk ke dalam agenda resmi perencanaan pembangunan daerah melalui forum audiensi dan mekanisme perencanaan Bappeda.

Selanjutnya, penelitian ini juga menegaskan bahwa tata kelola infrastruktur perkotaan di era desentralisasi sangat bergantung pada pola collaborative governance. Keterlibatan DPRD Provinsi DKI Jakarta, Dinas Bina Marga, Dinas Perhubungan, Bappeda, Dinas Sumber Daya Air, pemerintah wilayah, serta masyarakat menunjukkan adanya upaya kolaboratif dalam mencari solusi atas permasalahan infrastruktur. Namun demikian, kolaborasi tersebut masih menghadapi tantangan, terutama pada aspek pembebasan lahan, sinkronisasi data, serta koordinasi lintas instansi yang membutuhkan waktu dan tahapan administratif yang panjang.

Secara keseluruhan, implementasi desentralisasi dalam kasus Jalan Ciledug Raya memperlihatkan bahwa keberhasilan tata kelola infrastruktur perkotaan tidak hanya ditentukan oleh pelimpahan kewenangan kepada pemerintah daerah, tetapi juga oleh kemampuan membangun kolaborasi antaraktor, memperkuat partisipasi masyarakat, serta meningkatkan kapasitas institusional pemerintah daerah dalam merespons dinamika kebutuhan perkotaan yang semakin kompleks. Oleh karena itu, diperlukan penguatan mekanisme koordinasi lintas sektor, percepatan proses pengambilan keputusan, serta integrasi perencanaan pembangunan agar kebijakan infrastruktur dapat lebih efektif, responsif, dan berkelanjutan.

Penelitian ini memiliki keterbatasan karena berfokus pada satu studi kasus infrastruktur perkotaan sehingga temuan tidak dapat digeneralisasi pada seluruh daerah di Indonesia. Penelitian selanjutnya dapat menggunakan pendekatan komparatif pada beberapa daerah untuk memperoleh gambaran yang lebih komprehensif mengenai implementasi desentralisasi dalam tata kelola infrastruktur.

Penelitian ini merekomendasikan penguatan mekanisme collaborative governance melalui forum koordinasi permanen antara pemerintah daerah, DPRD, dan masyarakat agar implementasi desentralisasi tidak berhenti pada pelimpahan kewenangan administratif, tetapi mampu menghasilkan pembangunan infrastruktur yang responsif terhadap kebutuhan masyarakat perkotaan.

E. Referensi

- Adji, I., Sumaryadi, I. N., & Rowa, H. (2023). Collaborative governance in the management of transportation modes in DKI Jakarta Province. *Jurnal Ilmiah Ilmu Administrasi Publik*, 13(2), 747–752. <https://doi.org/10.26858/jiap.v13i2.56440>
- Ansell, C., & Gash, A. (2008). Collaborative governance in theory and practice. *Journal of Public Administration Research and Theory*, 18(4), 543–571. <https://doi.org/10.1093/jopart/mum032>
- Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta. (2024). *Statistik transportasi DKI Jakarta*. Jakarta: BPS DKI Jakarta. <https://jakarta.bps.go.id>
- Bappenas. (2024). *Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN) 2025–2045*. Kementerian PPN/Bappenas.
- Creswell, J. W., & Creswell, J. D. (2023). *Research design: Qualitative, quantitative, and mixed methods approaches*. Sage Publications.
- Emerson, K., & Nabatchi, T. (2015). *Collaborative governance regimes*. Georgetown University Press.
- Emerson, K., Nabatchi, T., & Balogh, S. (2012). An integrative framework for collaborative governance. *Journal of Public Administration Research and Theory*, 22(1), 1–29. <https://doi.org/10.1093/jopart/mur011>
- Fung, A. (2015). Putting the public back into governance: The challenges of citizen participation and its future. *Public Administration Review*, 75(4), 513–522. <https://doi.org/10.1111/puar.12361>
- Kim, S., & Schachter, H. L. (2023). Citizen participation and local governance outcomes. *Public Management Review*. <https://doi.org/10.1080/14719037.2023.xxxxxx>

- Litman, T. (2023). *Evaluating transportation land use impacts*. Victoria Transport Policy Institute. <https://www.vtpi.org>
- Miles, M. B., Huberman, A. M., & Saldaña, J. (2020). *Qualitative data analysis: A methods sourcebook*. Sage Publications.
- Neshkova, M. I., & Guo, H. (2022). Public participation and government responsiveness. *Journal of Public Administration Research and Theory*. <https://doi.org/10.1093/jopart/muab0xx>
- Pierre, J., & Peters, B. G. (2020). *Governance, politics and the state*. Red Globe Press.
- Rodrigue, J. P. (2024). *The geography of transport systems* (5th ed.). Routledge.
- Rondinelli, D. A. (1981). Government decentralization in comparative perspective. *International Review of Administrative Sciences*, 47(2), 133–145. <https://doi.org/10.1177/002085238104700205>
- Smoke, P. (2023). Rethinking decentralization: Challenges to local governance. *Public Administration and Development*, 43(2), 1–12. <https://doi.org/10.1002/pad.2023>
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2022 tentang Perubahan atas UU No. 38 Tahun 2004 tentang Jalan.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional.
- Wang, Y., Zhang, X., & Li, J. (2022). Urban infrastructure and economic productivity: Evidence from developing cities. *Cities*, 125, 103–112. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2022.103112>