

COLLABORATIVE GOVERNANCE DALAM PERBAIKAN INFRASTRUKTUR JALAN DI KOTA PEKANBARU PROVINSI RIAU

Dio Bella Yung
NPP 32.0159

Asdaf Kota Pekanbaru, Provinsi Riau
Program Administrasi Pemerintahan Daerah

Email: diobellayung@gmail.com

Pembimbing Skripsi: Afni Nooraini, S.IP, M.Si.

ABSTRACT

Problem/Background (GAP): This study is motivated by the high number of damaged roads in Pekanbaru City and the need for multi-party collaboration in the repair process. This condition reflects a gap between the need for quality public infrastructure services and the limited capacity of the local government to manage it independently. Therefore, a *collaborative governance* approach becomes crucial in addressing complex public issues through cross-sectoral cooperation. **Purpose:** The aim of this study is to explore and analyze the dynamics of collaborative governance in road infrastructure repair in Pekanbaru City, Riau Province. **Method:** This research employs a qualitative method with a descriptive approach. Data were collected through interviews with five relevant stakeholders, direct field observations, and supporting documentation. The study uses the collaborative governance theory proposed by Emerson and Nabatchi, which evaluates collaborative efforts based on the dynamics of collaboration and its driving factors. **Results/Findings:** The findings indicate that the collaborative dynamics in road repair in Pekanbaru have been relatively effective. This is evidenced by the establishment of a Coordination Team, mutual understanding of roles, and the development of trust and shared commitment among actors. The factors contributing to the success of collaboration include the shared need for cooperation, consequential incentives, leadership support, and the availability of adequate resources. On the other hand, several challenges hinder effective collaboration, such as a volatile political environment, unequal information distribution, and power imbalances in negotiation processes. **Conclusion:** In conclusion, the implementation of collaborative governance in road infrastructure improvement in Pekanbaru has shown positive results through structured coordination and multi-stakeholder partnerships. Nevertheless, further optimization is needed through enhanced transparency of information, improved communication strategies, and the development of an integrated information system that enables transparent progress monitoring. Moreover, the involvement of independent oversight mechanisms is essential to maintain the balance of roles and responsibilities among all actors in a sustainable collaborative process. **Keywords:** *Electronic KTP, Inclusive Public Services, Population Administration.*

ABSTRAK

Permasalahan/Latar Belakang (GAP): Permasalahan utama dalam penelitian ini adalah masih tingginya jumlah jalan rusak di Kota Pekanbaru dan perlunya kolaborasi antar pihak dalam proses perbaikannya. Kondisi ini menunjukkan adanya kesenjangan antara kebutuhan pelayanan infrastruktur jalan yang optimal dengan kemampuan dan efektivitas tindakan pemerintah daerah secara tunggal. Oleh karena itu, pendekatan *collaborative governance* menjadi relevan untuk dianalisis sebagai upaya menyelesaikan permasalahan publik yang kompleks secara bersama-sama. **Tujuan:** Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui dan menganalisis dinamika *collaborative governance* dalam perbaikan infrastruktur jalan di Kota Pekanbaru. **Metode:** Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan pendekatan deskriptif. Teknik pengumpulan data dilakukan melalui wawancara terhadap lima pihak terkait, observasi langsung di lapangan, serta dokumentasi pendukung. Peneliti menggunakan teori *collaborative governance* dari Emerson dan Nabatchi, yang menilai keberhasilan kolaborasi berdasarkan dinamika kolaboratif dan faktor pendorong (drivers) kolaborasi. **Hasil/Temuan:** Hasil penelitian menunjukkan bahwa dinamika kolaborasi dalam perbaikan jalan di Kota Pekanbaru berjalan cukup efektif. Hal ini tercermin dari pembentukan Tim Koordinasi, kesepahaman terhadap peran masing-masing pihak, serta tumbuhnya kepercayaan dan komitmen bersama antar aktor. Faktor-faktor yang mendorong keberhasilan kolaborasi mencakup kebutuhan bersama untuk bekerja sama, insentif konsekuensial, dukungan kepemimpinan yang kuat, serta tersedianya sumber daya yang memadai. Di sisi lain, terdapat beberapa kendala yang menghambat efektivitas kolaborasi, seperti kondisi lingkungan politik yang dinamis, keterbatasan informasi yang tidak merata, serta ketimpangan kekuatan dalam proses negosiasi antar aktor. **Kesimpulan:** Kesimpulannya, implementasi *collaborative governance* dalam perbaikan infrastruktur jalan di Kota Pekanbaru telah membawa dampak positif melalui koordinasi yang terstruktur dan kemitraan antarpihak. Namun demikian, masih diperlukan upaya optimalisasi berupa peningkatan keterbukaan informasi, perbaikan pola komunikasi, serta penyusunan sistem informasi terpadu yang memungkinkan pemantauan progres secara transparan. Selain itu, keterlibatan lembaga pengawasan independen juga penting guna menjaga keseimbangan peran dan tanggung jawab semua aktor dalam proses kolaboratif yang berkelanjutan.

Kata kunci: Administrasi Kependudukan, Pelayanan Publik Inklusif, Perekaman KTP-El

I. PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Pembangunan infrastruktur jalan memegang peranan strategis dalam mendorong pertumbuhan ekonomi dan peningkatan kesejahteraan masyarakat. Jalan yang baik tidak hanya memperlancar distribusi barang dan jasa, tetapi juga mempercepat mobilitas, membuka akses antar wilayah, dan mendukung berbagai sektor seperti sosial, politik, lingkungan, pertahanan, serta keamanan (Fedderke & Garlick, 2008; Kayode, 2013; Cahyani dkk., 2023). Namun, meskipun pembangunan jalan telah menjadi fokus pemerintah, kerusakan infrastruktur jalan masih menjadi permasalahan serius di berbagai daerah.

Data Badan Pusat Statistik (2021) menunjukkan bahwa sekitar 31,91% dari total panjang jalan di Indonesia dalam kondisi rusak. Kota Pekanbaru, sebagai ibu kota Provinsi Riau dengan jumlah penduduk terbanyak yakni 1.007.540 jiwa (BPS, 2023), turut menghadapi tantangan serupa. Dari total panjang jalan 1.515 km, tercatat 28,46% atau sekitar 363,71 km mengalami kerusakan pada April 2024 (Nisaa dkk., 2023). Kerusakan ini berdampak pada meningkatnya risiko kecelakaan, tingginya biaya logistik, pencemaran lingkungan, dan menurunnya kualitas hidup masyarakat.

Penyebab kerusakan jalan di Pekanbaru sangat beragam, mulai dari sistem drainase yang buruk, iklim ekstrem, kualitas tanah yang tidak stabil, pelaksanaan konstruksi yang tidak sesuai standar, hingga dampak dari proyek galian IPAL dan SPAM (Udiana dkk., 2014; Aprilianto & Riyanto, 2024). Selain itu, ketidaktuntasan perbaikan pasca galian serta kendaraan berat yang melintasi jalan kota turut memperparah kondisi infrastruktur. Pemerintah Kota Pekanbaru telah melakukan berbagai upaya, seperti program overlay jalan, pelelangan pekerjaan kepada pihak swasta, serta pengajuan bantuan dana ke pemerintah provinsi dan pusat.

Dalam praktiknya, perbaikan jalan di Kota Pekanbaru melibatkan berbagai aktor, baik dari sektor pemerintah, swasta, maupun masyarakat. Kolaborasi ini terlihat dalam pelaksanaan pelelangan terbuka yang melibatkan kontraktor seperti PT Lutvindo Wijaya Perkasa, serta dalam partisipasi aktif masyarakat melalui pelaporan kondisi jalan via aplikasi e-respon dan forum Musrenbang. Kolaborasi juga terjadi antara Pemerintah Kota Pekanbaru dan Pemerintah Provinsi Riau melalui alih status jalan dan pengajuan bantuan dana.

Kondisi ini menunjukkan adanya pola kerja sama lintas sektor yang mengarah pada praktik *collaborative governance*. Pendekatan ini dianggap tepat untuk menyelesaikan persoalan publik yang kompleks, seperti kerusakan infrastruktur jalan. Namun, sejauh mana dinamika kolaborasi tersebut berjalan efektif dan faktor-faktor apa saja yang menjadi pendukung serta penghambat implementasinya masih perlu dikaji lebih dalam. Oleh karena itu, penelitian ini penting untuk menganalisis dinamika *collaborative governance* dalam perbaikan infrastruktur jalan di Kota Pekanbaru, serta mengidentifikasi tantangan dan peluang optimalisasi kerja sama antar aktor yang terlibat.

1.2. Kesenjangan Masalah yang Diambil (GAP Penelitian)

Meskipun berbagai penelitian sebelumnya telah membahas pentingnya pembangunan dan pemeliharaan infrastruktur jalan serta faktor-faktor teknis yang menyebabkan kerusakan jalan, namun sebagian besar studi tersebut masih berfokus pada peran pemerintah secara sektoral dan belum banyak yang menyoroti keterlibatan multi-aktor dalam proses perbaikan jalan. Padahal, persoalan infrastruktur jalan yang kompleks, seperti di Kota Pekanbaru, memerlukan pendekatan lintas sektor melalui kolaborasi antara pemerintah daerah, kontraktor swasta, serta partisipasi masyarakat. Kesenjangan ini menjadi dasar penting bagi penelitian ini, yang bertujuan untuk mengkaji dinamika *collaborative governance* dalam konteks perbaikan infrastruktur jalan, termasuk faktor-faktor keberhasilan, hambatan, serta upaya optimalisasi kerja sama antar aktor. Dengan mengacu pada teori Emerson dan Nabatchi, penelitian ini menawarkan perspektif baru dalam memahami bagaimana tata kelola kolaboratif dapat diterapkan secara efektif dalam mengatasi permasalahan jalan rusak di tingkat lokal.

1.3. Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu merupakan upaya peneliti dalam mencari perbandingan dengan penelitian yang diusung dan menemukan inovasi baru, sehingga membantu peneliti untuk memposisikan penelitian dan menjadi orisinalitas dari penelitian. Dalam penelitian ini, peneliti mengambil beberapa hasil dari penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penanganan jalan rusak dan tata kelola kolaboratif

Penelitian mengenai perbaikan infrastruktur jalan di Kota Pekanbaru maupun aspek tata kelola kolaboratif telah dilakukan oleh beberapa peneliti sebelumnya. Nisaa *et al.* (2023) meneliti perencanaan perbaikan infrastruktur jalan di Kota Pekanbaru dengan metode kualitatif deskriptif. Penelitian tersebut memiliki kesamaan fokus pada infrastruktur jalan di Kota Pekanbaru serta menggunakan pendekatan kualitatif, namun berbeda pada aspek kajian, yaitu lebih menitikberatkan pada perencanaan dan manajemen pemerintahan (*planning*) tanpa menyoroti tata kelola kolaboratif (Nisaa *et al.*, 2023). Penelitian Damanik dan Rahayu (2021) mengkaji kolaborasi pencegahan kebakaran hutan dan lahan di Provinsi Riau menggunakan teori *collaborative governance* dari Ansell dan Gash. Penelitian ini juga menggunakan metode kualitatif dengan pendekatan deskriptif dan menitikberatkan pada kolaborasi antar pemerintah, swasta, dan masyarakat. Persamaannya dengan penelitian ini terletak pada aspek kolaborasi dan metode, tetapi berbeda dalam fokus lokasi yang lebih luas (Provinsi Riau) serta konteks isu yang bukan infrastruktur jalan (Damanik dan Rahayu, 2021).

Mulyana (2023) meneliti strategi *collaborative governance* dalam peningkatan pendapatan asli daerah pada BPKPD Kota Banjar dengan menggunakan teori Emerson dan Nabatchi, metode kualitatif dan pendekatan deskriptif. Penelitian ini sejalan dengan aspek kolaborasi antar berbagai pihak dan pendekatan teori *collaborative governance*, namun berbeda dari segi fokus kajian yang tidak berkaitan dengan infrastruktur jalan dan lokus penelitian yang berada di Kota Banjar (Mulyana, 2023). Selain itu, Widyowati dan Utomo (2023) mengkaji tata kelola pemerintahan kolaboratif dalam percepatan penurunan stunting di Kabupaten Wonogiri, yang secara konsep menggunakan teori *collaborative governance* dan metode kualitatif deskriptif. Kesamaan terletak pada pendekatan tata kelola kolaboratif, namun berbeda pada fokus isu dan wilayah penelitian (Widyowati dan Utomo, 2023). Amin *et al.* (2021) meneliti penanganan COVID-19 di Kota Pekanbaru dari perspektif *collaborative governance*, menggunakan teori Ansell dan Gash serta metode kualitatif deskriptif. Penelitian ini memiliki kesamaan dalam lokus penelitian dan aspek kolaborasi, tetapi fokusnya berbeda pada penanganan pandemi, bukan perbaikan infrastruktur jalan (Amin *et al.*, 2021).

Penelitian yang membahas pembangunan infrastruktur jalan oleh pemerintah daerah dilakukan oleh Wahyuningsih dkk. (2024) di Kota Batam, serta Lestari dkk. (2023) di Kabupaten Simalungun dan Latib dan Khoiri (2022) di Kabupaten Jember. Ketiga penelitian ini memiliki kesamaan pada fokus infrastruktur jalan dan metode kualitatif deskriptif, namun berbeda pada aspek keterlibatan pihak lain; mereka hanya menitikberatkan pada peran pemerintah daerah tanpa mengkaji kolaborasi dengan sektor swasta dan masyarakat. Selain itu, lokus penelitian juga berbeda dengan penelitian ini yang berfokus pada Kota Pekanbaru (Wahyuningsih *et al.*, 2024; Lestari *et al.*, 2023; Latib dan Khoiri, 2022). Konsep *collaborative governance* yang dikemukakan oleh (Ansell dan Gash, 2008) memiliki empat variabel utama yaitu kondisi awal, desain kelembagaan,

kepemimpinan, dan proses kolaborasi. Variabel-variabel ini dipecah lagi menjadi sub-sub variabel. Kondisi a

Dari berbagai penelitian tersebut, dapat disimpulkan bahwa walaupun terdapat banyak kajian tentang perbaikan infrastruktur jalan maupun tata kelola kolaboratif, masih sedikit yang secara khusus mengkaji penerapan governance kolaboratif dalam perbaikan infrastruktur jalan di Kota Pekanbaru. Oleh karena itu, penelitian ini mengisi gap tersebut dengan mengintegrasikan aspek kolaborasi antar berbagai pihak dalam konteks perbaikan infrastruktur jalan di Kota Pekanbaru menggunakan teori collaborative governance.

1.4. Pernyataan Kebaruan Ilmiah

Penelitian ini menghadirkan kebaruan ilmiah dalam kajian ilmu pemerintahan, khususnya dalam penerapan konsep *Collaborative Governance* dalam konteks perbaikan infrastruktur jalan di tingkat pemerintah daerah. Berbeda dengan penelitian terdahulu yang cenderung menitikberatkan pada aspek teknis perbaikan jalan atau dominasi peran tunggal pemerintah, penelitian ini secara spesifik menganalisis dinamika kolaboratif antar actor termasuk pemerintah kota, kontraktor swasta, dan masyarakat dalam menyelesaikan permasalahan jalan rusak di Kota Pekanbaru. Dengan menggunakan kerangka teori dari Emerson dan Nabatchi, penelitian ini mengungkapkan bentuk interaksi, komitmen bersama, serta faktor-faktor pendorong dan penghambat dalam proses tata kelola kolaboratif. Kebaruan lainnya terletak pada pendekatan kontekstual yang dilakukan di wilayah perkotaan dengan kompleksitas permasalahan infrastruktur yang tinggi, serta adanya kontribusi praktis berupa identifikasi strategi optimalisasi kolaborasi yang dapat menjadi acuan kebijakan bagi Pemerintah Kota Pekanbaru. Penelitian ini juga memberikan landasan empiris bagi pengembangan studi lanjutan di bidang administrasi pemerintahan daerah, terutama dalam penguatan tata kelola kolaboratif berbasis permasalahan riil dan partisipasi multipihak.

1.5. Tujuan

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui dan menganalisis dinamika *Collaborative Governance* dalam perbaikan infrastruktur jalan di Kota Pekanbaru, Provinsi Riau. Penelitian ini juga bertujuan untuk mengidentifikasi faktor-faktor yang memengaruhi keberhasilan serta faktor-faktor yang menjadi kendala dalam penerapan kolaborasi antar aktor dalam proses perbaikan jalan tersebut. Selain itu, penelitian ini berupaya menjelaskan berbagai upaya yang telah dilakukan untuk mengoptimalkan proses *Collaborative Governance*, agar pelaksanaan perbaikan infrastruktur jalan di Kota Pekanbaru dapat berjalan lebih efektif, efisien, dan berkelanjutan melalui sinergi antara pemerintah, swasta, dan masyarakat.

II. METODE

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif karena bertujuan untuk mendeskripsikan keadaan riil terkait collaborative governance dalam perbaikan infrastruktur jalan di Kota Pekanbaru. Pendekatan ini dipilih karena mampu menghasilkan data yang komprehensif, mendalam, kredibel, dan bermakna, serta relevan dalam memahami fenomena sosial secara holistik dan kompleks (Creswell, 2009). Selain itu, paradigma post-positivisme dipakai dalam penelitian ini sesuai dengan pandangan Sugiyono (2012) bahwa keadaan nyata bersifat holistik, dinamis, dan interaktif tanpa

adanya manipulasi oleh peneliti selama proses berlangsung. Dalam pengumpulan data, metode yang digunakan meliputi wawancara semi-terstruktur, observasi, dan studi dokumentasi. Wawancara semi-terstruktur dipilih agar peneliti dapat memperoleh informasi mendalam dan fleksibel sesuai dengan konteks dan respon informan, sekaligus menjaga fokus penelitian tetap terarah (Simangunsong, 2017). Observasi dilakukan untuk mendapatkan gambaran situasi nyata di lapangan sesuai standar kajian pemerintahan 3P+1D (personil, peralatan, pembiayaan, dan dokumentasi) yang diutarakan oleh Simangunsong (2017). Sedangkan dokumentasi digunakan untuk melengkapi data melalui dokumen resmi seperti peraturan daerah, naskah dinas, dan data institusi terkait sebagai sumber data primer maupun sekunder (Arikunto, 2010).

Informan dalam penelitian ini ditentukan menggunakan teknik purposive sampling dan snowball sampling (Sugiyono, 2012). Teknik purposive sampling digunakan untuk memilih informan yang memiliki kewenangan, kontribusi, dan pengetahuan mendalam mengenai kolaborasi dalam perbaikan infrastruktur jalan, seperti Kepala Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Kota Pekanbaru, Kepala Bidang Bina Marga, dan perwakilan PT. Lutvindo Wijaya Perkasa. Sementara itu, teknik snowball sampling digunakan untuk memperoleh informasi dari masyarakat sekitar lokasi penelitian guna memperkaya perspektif dalam penelitian. Total informan yang diwawancarai berjumlah tujuh orang, terdiri dari pejabat pemerintah dan masyarakat (Moleong, 2004). Penelitian dilaksanakan di Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Kota Pekanbaru sebagai leading sector dalam perbaikan jalan, serta di lokasi masyarakat sekitar Jalan Umban Sari, Rumbai, Kota Pekanbaru. Waktu pelaksanaan penelitian mengikuti kalender akademik tahun ajaran 2024-2025, dengan proses pengumpulan data yang dirancang secara sistematis agar hasil penelitian dapat menggambarkan kondisi faktual secara tepat. Analisis data dilakukan secara induktif dengan tahapan reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan (Miles & Huberman dalam Silalahi, 2010). Reduksi data bertujuan untuk menyaring dan memilih data yang relevan, kemudian disajikan dalam bentuk narasi deskriptif agar mudah dipahami dan memudahkan pengambilan keputusan. Akhirnya, kesimpulan ditarik berdasarkan interpretasi data yang sudah diolah dan didiskusikan bersama sumber data (Simangunsong, 2017).

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1. *Collaborative Governance* dalam Perbaikan Infrastruktur Jalan di Kota Pekanbaru

Peneliti telah melakukan penelitian di Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang (PUPR) Kota Pekanbaru, termasuk wawancara dengan narasumber terkait, serta menganalisis data secara sistematis berdasarkan teori *collaborative governance* dari Emerson dan Nabatchi yang mencakup dua indikator utama: dinamika kolaborasi dan *drivers*. Berdasarkan data tahun 2023, 78,466% jalan di Pekanbaru dalam kondisi mantap, sedangkan 21,534% tidak mantap. Pada tahun anggaran 2024, Dinas PUPR menangani 2.040 titik lubang jalan dan melaksanakan 14 kegiatan pemeliharaan serta pembangunan jalan yang didanai APBD. Pelaksanaan perbaikan jalan tidak hanya dilakukan oleh Dinas PUPR sebagai *leading sector*, tetapi juga melibatkan pihak swasta, seperti PT. Lutvindo Wijaya Perkasa, melalui perjanjian kerja sama, serta partisipasi masyarakat. Kolaborasi ini diperkuat dengan pembentukan Tim Koordinasi Percepatan Perbaikan Jalan Rusak

berdasarkan SK Walikota Pekanbaru Nomor 46/Kep/PUPR/2024, sebagai wujud pelaksanaan *collaborative governance* dalam perbaikan jalan di Kota Pekanbaru.

3.1.1 Dinamika Kolaborasi dalam *Collaborative Governance* dalam Perbaikan Infrastruktur Jalan di Kota Pekanbaru

Emerson dan Nabatchi (2015) dalam teorinya tentang *Collaborative Governance* menjelaskan bahwa dinamika kolaborasi dalam suatu proses kolaboratif terdiri dari tiga dimensi utama, yaitu *principled engagement* (keterlibatan yang berprinsip), *shared motivation* (motivasi bersama), dan *capacity for joint action* (kapasitas untuk melakukan aksi bersama). *Principled engagement* mencakup bagaimana para aktor terlibat dalam proses dialog, penemuan bersama, dan pengambilan keputusan secara inklusif dan transparan. *Shared motivation* merujuk pada adanya saling percaya, pemahaman bersama, dan komitmen kolektif di antara para pihak yang terlibat. Sementara itu, *capacity for joint action* menggambarkan kemampuan kolaboratif yang terbentuk melalui adanya sumber daya, keahlian, struktur organisasi, dan kepemimpinan yang mendukung untuk menjalankan tindakan bersama secara efektif. Ketiga dimensi ini saling berkaitan dan membentuk inti dari proses kolaborasi yang efektif dalam *collaborative governance*.

1. Keterlibatan yang berprinsip (*Principled Engagement*)

Pembangunan infrastruktur jalan merupakan fondasi penting dalam mendorong pertumbuhan ekonomi, konektivitas wilayah, dan peningkatan kualitas hidup masyarakat. Di Kota Pekanbaru, jalan merupakan prasarana vital yang menghubungkan pusat ekonomi, permukiman, dan pusat pemerintahan. Namun demikian, permasalahan infrastruktur jalan rusak masih menjadi tantangan utama yang berdampak langsung pada aktivitas masyarakat. Menurut data dari Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang (PUPR) Kota Pekanbaru, dari total 2.222 ruas jalan di tahun 2022, sebanyak 1.220 ruas atau lebih dari 50% berada dalam kondisi rusak ringan hingga berat (Dinas PUPR Pekanbaru, 2022). Permasalahan ini tidak hanya menunjukkan persoalan teknis dalam pembangunan, tetapi juga mengindikasikan adanya tantangan dalam tata kelola pemerintahan, khususnya dalam hal koordinasi antar-stakeholder. Di sisi lain, pembangunan infrastruktur jalan melibatkan banyak pihak, baik pemerintah, swasta, hingga masyarakat sebagai pengguna langsung. Dalam konteks ini, pendekatan *Collaborative Governance* (CG) menjadi semakin relevan untuk dianalisis dan diterapkan. *Collaborative Governance* merupakan suatu pendekatan dalam pengambilan keputusan dan pelaksanaan kebijakan publik yang menekankan pada kerja sama lintas sektor dan partisipasi berbagai aktor. Emerson, Nabatchi, dan Balogh (2012) menjelaskan bahwa CG merupakan proses dinamis yang bertumpu pada kapasitas kolektif untuk berkolaborasi dalam menyelesaikan permasalahan publik yang kompleks. Dalam kerangka Emerson dan Nabatchi, CG terdiri dari tiga komponen utama: (1) *drivers* (pendorong kolaborasi), (2) *collaborative dynamics* (dinamika kolaboratif), dan (3) *collaborative actions* (tindakan kolaboratif). Pendekatan ini menjadi sangat penting untuk dianalisis dalam konteks pembangunan jalan di Kota Pekanbaru. Banyaknya aktor yang terlibat, mulai dari pemerintah kota, kontraktor pelaksana, lembaga pengawas, hingga

masyarakat, menuntut adanya ruang dan mekanisme kolaborasi yang efektif agar proses pembangunan dapat berjalan transparan, akuntabel, dan sesuai kebutuhan. Dengan mengkaji praktik Collaborative Governance dalam pembangunan jalan di Kota Pekanbaru menggunakan model Emerson dan Nabatchi, penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi bagaimana kolaborasi terjalin, faktor-faktor apa saja yang mendukung atau menghambatnya, serta sejauh mana tindakan kolaboratif mampu menjawab persoalan infrastruktur jalan di kota ini.

2. Motivasi Bersama (*Shared Motivation*)

Berdasarkan model *shared motivation* dari Emerson dan Nabatchi (2015), kolaborasi dalam perbaikan jalan di Kota Pekanbaru menunjukkan adanya motivasi bersama yang kuat antara aktor pemerintah, swasta, dan masyarakat. Dalam aspek saling percaya (*mutual trust*), kepercayaan dibangun melalui keterbukaan komunikasi, transparansi data teknis, serta pertemuan rutin antara pemerintah (Dinas PUPR Kota Pekanbaru dan Dinas PUPRPKPP Provinsi Riau) dengan pihak swasta dan masyarakat. Pemerintah menjamin semua keputusan berbasis kebutuhan masyarakat dan data teknis, sementara pihak swasta, seperti PT. Lutvindo Wijaya Perkasa, menjaga kepercayaan melalui kepatuhan terhadap spesifikasi teknis serta keterbukaan terhadap pengawasan dan penyelesaian masalah secara kolektif. Pada aspek kesepahaman (*understanding*), kesamaan pandangan dibentuk melalui koordinasi yang berkelanjutan dan rapat Tim Koordinasi yang rutin, di mana semua pihak memahami tujuan utama kolaborasi serta batasan dan peran masing-masing. Pemahaman ini dituangkan dalam dokumen teknis dan mekanisme penyelesaian kendala bersama. Dalam indikator legitimasi internal, ketiga aktor menunjukkan adanya dukungan dari organisasi masing-masing. Pemerintah daerah dan provinsi memberikan dasar hukum, kebijakan, dan anggaran yang mendukung, sementara pihak swasta mendapatkan legitimasi dari manajemen perusahaan untuk berkontribusi aktif dalam koordinasi dan implementasi proyek. Terakhir, pada aspek komitmen bersama (*commitment*), semua pihak menunjukkan komitmen nyata untuk menyelenggarakan perbaikan jalan secara berkelanjutan, transparan, dan akuntabel, yang diperkuat dengan adanya SK Tim Koordinasi (Keputusan Walikota Pekanbaru Nomor 46/Kep/PUPR/1/2024). Sub-dimensi Motivasi Bersama atau *Shared Motivation* pada *collaborative governance* dalam perbaikan infrastruktur jalan di Kota Pekanbaru menunjukkan bahwa telah terwujudnya kepercayaan antar pihak yang terlibat melalui komitmen dan diskusi rutin. Kesepahaman juga terbentuk melalui koordinasi terus menerus dan kompromi terhadap keterbatasan masing – masing pihak. Pihak swasta pun berkomitmen tidak hanya dalam pelaksanaan teknis, tetapi juga dalam pemeliharaan pascaproyek. Keempat indikator tersebut menunjukkan bahwa kolaborasi perbaikan jalan di Kota Pekanbaru memiliki landasan motivasi bersama yang kuat untuk mencapai keberlanjutan kolaborasi.

3. Kapasitas Untuk Melakukan Aksi Bersama (*Capacity for Joint Action*)

Kapasitas untuk melakukan aksi bersama (*capacity for joint action*) dalam *collaborative governance* perbaikan infrastruktur jalan di Kota Pekanbaru mencerminkan adanya dukungan kelembagaan, kepemimpinan, pengetahuan, dan

sumber daya yang memadai. Secara kelembagaan, kolaborasi ini difasilitasi melalui SK Wali Kota Pekanbaru Nomor 46/Kep/PUPR/1/2024 tentang pembentukan Tim Koordinasi Perbaikan Infrastruktur Jalan, yang mengatur peran, tanggung jawab, serta mekanisme kerja antara pemerintah kota, provinsi, pihak swasta, dan masyarakat. Pemerintah provinsi mendukung melalui Peraturan Gubernur dan pemberian hibah infrastruktur, sementara pihak swasta bekerja berdasarkan Perjanjian Kerja Sama (PKS) dan aturan teknis nasional. Dari sisi kepemimpinan, Wali Kota memberikan arahan strategis, Kepala Dinas PUPR Kota berperan sebagai koordinator teknis, dan Gubernur Riau mendukung kebijakan dan pendanaan, sementara pihak swasta menjaga profesionalisme melalui kepemimpinan internal perusahaan. Dalam aspek pengetahuan, tersedia data teknis jalan dari Dinas PUPR Kota dan sistem informasi dari provinsi seperti SIMIJ, meskipun akses informasi kepada masyarakat masih terbatas. Pihak swasta memperoleh informasi teknis melalui dokumen kontrak dan koordinasi rutin. Dari segi sumber daya, pembiayaan berasal dari APBD Kota yang dilengkapi dana provinsi serta kontribusi swasta dalam bentuk tenaga kerja, material, dan peralatan. Contohnya, proyek perbaikan Jalan Awal Mulia mendapat dukungan dana Rp10,62 miliar dari Pemprov Riau. Secara keseluruhan, kolaborasi berjalan efektif karena adanya struktur kelembagaan yang jelas, kepemimpinan yang aktif, pertukaran informasi yang mendukung, serta dukungan sumber daya lintas sektor.

3.1.2 Faktor yang Memengaruhi Keberhasilan dan Faktor Yang Menjadi Kendala dalam Collaborative Governance Dalam Perbaikan Infrastruktur Jalan di Kota Pekanbaru

Pada pelaksanaan penelitian yang peneliti lakukan dalam penyelesaian skripsi ini, peneliti perlu mengkaji apa saja yang memengaruhi keberhasilan dan apa saja yang menjadi kendala collaborative governance dalam perbaikan infrastruktur jalan di Kota Pekanbaru. Peneliti menggunakan dimensi drivers dari teori collaborative governance menurut Emerson dan Nabatchi (2015) untuk menentukan faktor-faktor yang memengaruhi keberhasilan dan menjadi kendala.

3.1.2.1 Drivers

Emerson dan Nabatchi (2015) dalam teori *collaborative governance* menjelaskan *drivers* sebagai faktor yang memicu, mendorong, dan mempertahankan tata kelola kolaboratif. Dimensi ini peneliti gunakan untuk menilai apa saja faktor yang memengaruhi keberhasilan dan faktor yang menjadi kendala dalam proses *collaborative governance* dalam perbaikan infrastruktur jalan di Kota Pekanbaru. *Drivers* terdiri dari 4 sub-dimensi, yaitu: ketidakpastian; saling ketergantungan; dan insentif konsekuensial, dan kepemimpinan

(1) Ketidakpastian (*uncertainty*)

Ketidakpastian dalam kolaborasi perbaikan infrastruktur jalan di Kota Pekanbaru merupakan kondisi dinamis yang membuat para aktor sulit mengendalikan situasi dan memprediksi hasil secara pasti, sehingga mendorong mereka untuk bekerja sama agar risiko dapat diminimalkan dan efektivitas maksimal. Dari hasil wawancara, lingkungan politik menjadi salah satu faktor utama ketidakpastian, di mana pergantian kepala daerah dan perubahan kebijakan

serta anggaran dapat menunda atau merubah prioritas proyek. Masalah sosial seperti protes dan ketidakpuasan masyarakat terhadap skala prioritas pengerjaan juga memengaruhi kelancaran proyek, sehingga diperlukan komunikasi dan sosialisasi yang baik. Selain itu, ketidaksempurnaan informasi antara pemerintah, swasta, dan masyarakat menimbulkan hambatan dalam kolaborasi karena keterbatasan akses data dan keterlambatan komunikasi. Namun, keterbatasan sumber daya—baik dana, tenaga ahli, maupun peralatan—justru menjadi pemicu kolaborasi antara pemerintah dan swasta untuk mengoptimalkan dukungan sumber daya bersama.

Keputusan aktor lain di luar lingkup kolaborasi, seperti kebijakan pemerintah pusat dan dinamika perusahaan pemasok bahan baku, juga berperan penting dalam memengaruhi pelaksanaan proyek, terutama terkait alokasi dana dan regulasi yang berubah-ubah. Kebijakan pusat yang memprioritaskan program nasional seperti pembangunan jalan tol dapat mengurangi anggaran daerah, sehingga proyek perbaikan jalan mengalami penyesuaian atau keterlambatan. Secara keseluruhan, faktor-faktor ketidakpastian ini ada yang menjadi kendala seperti lingkungan politik, informasi yang tidak sempurna, dan keputusan eksternal, sementara masalah sosial dan keterbatasan sumber daya justru mendorong keberhasilan kolaborasi dalam perbaikan infrastruktur jalan di Pekanbaru.

(2) Saling Ketergantungan (*Interdependence*)

Saling ketergantungan dalam perbaikan infrastruktur jalan di Kota Pekanbaru tercermin dari kesadaran para aktor bahwa mereka tidak dapat menyelesaikan masalah secara mandiri dan membutuhkan kolaborasi. Pemerintah Kota Pekanbaru membutuhkan dukungan kebijakan dan anggaran dari Pemerintah Provinsi Riau, serta kerjasama dengan pihak swasta seperti PT. Lutvindo Wijaya Perkasa untuk mengatasi keterbatasan sumber daya tenaga ahli dan peralatan. Selain itu, keterlibatan masyarakat juga penting dalam memberikan informasi dan menentukan prioritas perbaikan agar tepat sasaran. Kesadaran akan kebutuhan kolaborasi dan bukti kegagalan menyelesaikan masalah secara sendiri menjadi faktor kunci keberhasilan collaborative governance dalam perbaikan jalan di Kota Pekanbaru.

(3) Insentif Konsekuensial (*Consequential Incentives*)

Sub-dimensi insentif konsekuensial dalam kolaborasi perbaikan infrastruktur jalan di Kota Pekanbaru menunjukkan bahwa keberhasilan dipengaruhi oleh faktor seperti incentive mandate—kebijakan pimpinan yang mewajibkan kolaborasi, hibah dan peluang pendanaan dari pemerintah pusat atau provinsi, serta konsekuensi negatif bagi pihak yang tidak berpartisipasi yang mendorong keterlibatan penuh. Namun, kendala muncul dari peristiwa pemicu yang sering terjadi mendadak tanpa persiapan matang, serta ketidakseimbangan kekuatan negosiasi antara pemerintah dan swasta, di mana penawaran teknis dari swasta kadang tidak sesuai target pemerintah sehingga menghambat proses kolaborasi.

(4) Kepemimpinan (*Initiating Leadership*)

Kepemimpinan dalam kolaborasi perbaikan jalan di Kota Pekanbaru sangat dipengaruhi oleh komitmen, kredibilitas, dan kepercayaan yang dimiliki Pj Walikota sebagai pemimpin, yang berperan menjaga kelangsungan kolaborasi, meningkatkan kepercayaan, dan meminimalisir konflik. Namun, kendala muncul dari kurangnya inisiasi pimpinan yang kurang proaktif mendorong kerja sama, ketidakobjektifan dalam pengambilan keputusan final, serta jaringan sosial yang tidak merata, sehingga distribusi informasi dan kesempatan partisipasi antar aktor tidak seimbang. Meskipun kepemimpinan formal telah berjalan, aspek-aspek ini perlu diperkuat untuk mendukung kolaborasi yang lebih berkelanjutan.

3.1.3 Upaya Mengoptimalkan *Collaborative Governance* dalam Perbaikan Infrastruktur Jalan di Kota Pekanbaru

Penelitian ini juga mengkaji upaya-upaya yang dilakukan untuk mengoptimalkan proses *collaborative governance* dalam perbaikan infrastruktur jalan di Kota Pekanbaru dengan mengatasi delapan faktor kendala, antara lain lingkungan politik, ketidaksempurnaan informasi, dan keputusan aktor lain. Untuk mengatasi kendala lingkungan politik, upaya dilakukan dengan memastikan program perbaikan jalan berbasis kebutuhan teknis dan data faktual serta menjaga komunikasi baik dengan pemerintah kota/kabupaten agar program tetap berjalan meskipun terjadi perubahan kepemimpinan. Kepala Dinas PUPR Kota Pekanbaru menegaskan bahwa kebijakan politik tidak diharapkan menghambat pelaksanaan program jika didasarkan pada data yang tepat.

Dalam mengatasi ketidaksempurnaan informasi, kolaborasi dioptimalkan melalui peningkatan keterbukaan lewat forum komunikasi, publikasi laporan proyek, dan pemanfaatan platform digital agar informasi lebih mudah diakses semua pihak. Selain itu, komunikasi yang erat dengan pemerintah pusat dan mitra swasta dijaga untuk menyelaraskan setiap keputusan dengan kebutuhan daerah. Manager ReadyMix PT. Lutvindo Wijaya Perkasa menyatakan upaya menjaga komunikasi intensif dan menyesuaikan strategi operasional agar target proyek dapat terpenuhi dengan baik. Upaya-upaya tersebut diharapkan dapat memperkuat kolaborasi dan kelancaran pelaksanaan perbaikan infrastruktur jalan di Kota Pekanbaru.

3.1.4 Diskusi Temuan Utama

Temuan utama dalam penelitian ini menunjukkan bahwa pelaksanaan *Collaborative Governance* dalam perbaikan infrastruktur jalan di Kota Pekanbaru telah berjalan dengan cukup efektif, ditunjukkan melalui pembentukan Tim Koordinasi, keterlibatan berbagai pihak seperti pemerintah daerah, kontraktor swasta, dan masyarakat, serta terbangunnya kepercayaan dan komitmen bersama. Hasil ini sejalan dengan penelitian Widyowati dan Utomo (2023) mengenai percepatan penurunan stunting di Kabupaten Wonogiri yang menemukan bahwa keterlibatan multiaktor dan kolaborasi formal mampu mempercepat pencapaian tujuan kebijakan publik. Sama halnya dengan temuan Amin dkk. (2021) yang mengkaji tata kelola kolaboratif dalam penanganan COVID-19 di Kota Pekanbaru, kolaborasi pemerintah, swasta, dan masyarakat terbukti mempercepat respons dan efektivitas kebijakan, meskipun konteksnya berbeda.

Temuan ini juga memperkuat hasil penelitian Mulyana (2023) mengenai kolaborasi dalam peningkatan pendapatan asli daerah (PAD) di Kota Banjar, yang menekankan

pentingnya kapasitas tindakan bersama (*capacity for joint action*) dan insentif konsekuensial untuk menjaga keberlanjutan kolaborasi. Dalam konteks perbaikan jalan di Pekanbaru, peneliti menemukan bahwa dukungan anggaran, kepemimpinan aktif dari Walikota, serta pelibatan masyarakat melalui aplikasi e-respon menjadi pendorong penting keberhasilan kolaborasi. Namun demikian, berbeda dengan penelitian *Damanik dan Rahayu (2021)* tentang kolaborasi pencegahan karhutla di Provinsi Riau, temuan dalam skripsi ini menunjukkan bahwa aspek koordinasi formal dan mekanisme pengawasan independen masih belum maksimal, yang mengakibatkan kendala dalam pengambilan keputusan bersama dan distribusi informasi.

Selain itu, penelitian ini juga menolak sebagian temuan dari *Wahyuningsih dkk. (2024)* dan *Lestari dkk. (2023)* yang cenderung menekankan peran dominan pemerintah daerah dalam pembangunan dan perbaikan infrastruktur jalan tanpa mengkaji keterlibatan aktor non-pemerintah. Temuan dalam penelitian ini justru menunjukkan bahwa perbaikan jalan di Kota Pekanbaru melibatkan kerja sama yang terstruktur dengan sektor swasta (PT. Lutvindo Wijaya Perkasa) serta kontribusi masyarakat dalam pelaporan dan musyawarah perencanaan pembangunan (Musrenbang), yang mencerminkan prinsip kolaborasi. Dengan menggunakan kerangka teori Emerson dan Nabatchi, penelitian ini menawarkan pendekatan yang lebih dinamis dalam memahami tata kelola kolaboratif, khususnya dalam konteks pembangunan infrastruktur. Temuan ini juga memperkuat pernyataan *Islamy (2018)* bahwa *collaborative governance* dapat menjadi strategi efektif untuk menyelesaikan masalah publik yang kompleks, seperti jalan rusak, melalui sinergi antar aktor yang memiliki sumber daya dan kepentingan berbeda.

IV. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian, *Collaborative Governance* dalam perbaikan infrastruktur jalan di Kota Pekanbaru telah berjalan cukup baik, ditandai dengan keterlibatan aktif pemerintah, swasta, dan masyarakat, terbentuknya Tim Koordinasi, serta adanya kepercayaan dan komitmen bersama. Keberhasilan kolaborasi didorong oleh kebutuhan bersama, keterbatasan sumber daya, insentif kebijakan, serta kepemimpinan yang kredibel. Namun, sejumlah kendala masih dihadapi seperti dinamika politik, ketimpangan informasi, keputusan yang tidak selaras, lemahnya inisiatif pimpinan, dan jaringan sosial yang belum merata. Upaya optimalisasi dilakukan melalui pendekatan teknis dan partisipatif, penguatan perencanaan berbasis data, peningkatan keterbukaan informasi, serta koordinasi yang erat antar pihak terkait agar setiap keputusan selaras dengan kebutuhan dan target program perbaikan jalan. **Keterbatasan penelitian**, Penelitian ini memiliki beberapa keterbatasan yang perlu dicermati. Pertama, ruang lingkup penelitian hanya terbatas pada konteks perbaikan infrastruktur jalan di Kota Pekanbaru, sehingga hasilnya belum dapat digeneralisasi ke daerah lain dengan karakteristik berbeda. Kedua, metode pengumpulan data yang bertumpu pada wawancara dan observasi terhadap aktor-aktor kunci memiliki potensi bias subjektif karena keterbatasan perspektif yang terekam, khususnya dari pihak masyarakat sipil yang belum sepenuhnya terwakili. Ketiga, penelitian ini belum secara mendalam mengkaji peran teknologi digital dalam mendukung kolaborasi, padahal sistem informasi berbasis digital memiliki potensi besar dalam meningkatkan transparansi, partisipasi, dan efektivitas proses *collaborative governance*. Keterbatasan ini membuka ruang bagi penelitian selanjutnya untuk memperluas pendekatan dan cakupan analisis guna memperkuat pemahaman terhadap tata kelola

kolaboratif yang lebih inklusif dan adaptif. **Arah masa depan penelitian**, arah masa depan penelitian terkait Collaborative Governance dalam perbaikan infrastruktur jalan dapat diarahkan pada dua fokus utama. Pertama, perlunya pengembangan sistem informasi berbasis digital yang transparan dan mudah diakses oleh seluruh aktor, termasuk masyarakat dan mitra swasta. Sistem ini memungkinkan pemantauan progres proyek secara real-time, mempercepat arus informasi, serta mendorong akuntabilitas dan partisipasi publik. Penelitian lanjutan dapat mengkaji desain, efektivitas, serta tantangan implementasi sistem digital ini dalam mendukung tata kelola kolaboratif di sektor infrastruktur. Kedua, masa depan penelitian juga dapat difokuskan pada mekanisme pengawasan independen dalam kolaborasi multi-aktor. Untuk mencegah dominasi atau ketimpangan kekuasaan oleh satu aktor, penting untuk melibatkan pihak ketiga yang netral, seperti akademisi, lembaga pengawas, atau organisasi masyarakat sipil. Penelitian selanjutnya dapat mengeksplorasi bentuk, peran, serta efektivitas pengawasan independen dalam menjaga keseimbangan kolaborasi dan mendorong pengambilan keputusan yang objektif serta inklusif. Dengan dua arah ini, diharapkan tata kelola kolaboratif perbaikan infrastruktur dapat lebih adaptif, transparan, dan berkelanjutan.

V. UCAPAN TERIMA KASIH

Saya mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada seluruh pihak yang telah memberikan dukungan dan bantuan dalam penyusunan skripsi ini. Terima kasih saya sampaikan kepada Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Kota Pekanbaru, PT. Lutvindo Wijaya Perkasa, serta para informan yang telah bersedia meluangkan waktu untuk memberikan data dan informasi yang sangat berharga. Ucapan terima kasih juga saya sampaikan kepada dosen pembimbing, para pengajar, dan seluruh civitas akademika Institut Pemerintahan Dalam Negeri atas bimbingan, motivasi, dan ilmu yang telah diberikan selama proses penyusunan skripsi ini. Tak lupa, saya menghargai segala bentuk dukungan dari keluarga, rekan mahasiswa, serta pihak lain yang tidak dapat disebutkan satu per satu, yang telah memberikan semangat dan kontribusi secara langsung maupun tidak langsung hingga skripsi ini dapat terselesaikan dengan baik.

VI. DAFTAR PUSTAKA

- Amin, A., Sari, R., & Putra, D. (2021). Handling COVID-19 from a collaborative governance perspective in Pekanbaru City. *Jurnal Pemerintahan*, 15(2), 120–134.
- Amin, M., Putri, L. A., & Safitri, R. (2021). Tata kelola kolaboratif dalam penanganan COVID-19 di Kota Pekanbaru. *Jurnal Ilmu Pemerintahan*, 9(2), 125–138.
- Ansell, C., & Gash, A. (2008). Collaborative governance in theory and practice. *Journal of Public Administration Research and Theory*, 18, 543–571. Oxford: Oxford University Press.
- Arikunto, S. (2010). *Prosedur penelitian: Suatu pendekatan praktik*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Creswell, J. W. (2009). *Research design: Qualitative, quantitative, and mixed methods approach* (3rd ed.). Los Angeles: Sage Publications, Inc.
- Damanik, M. D., & Rahayu, E. D. (2021). Analisis kolaborasi multipihak dalam penanganan kebakaran hutan dan lahan di Provinsi Riau. *Jurnal Analisis Kebijakan*, 11(1), 45–60.

- Damanik, M., & Rahayu, S. (2021). Kolaborasi pencegahan kebakaran hutan dan lahan di Provinsi Riau ditinjau dari model tata kelola kolaboratif. *Jurnal Tata Kelola*, 8(1), 45–59.
- Emerson, K. dan T. Nabatchi. 2015. *Collaborative Governance Regimes*. Washington: Georgetown University Press.
- Islamy, M. I. (2018). *Prinsip-prinsip perumusan kebijakan negara*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Latib, M., & Khoiri, A. (2022). Strategi pemerintah pembangunan infrastruktur jalan di Kabupaten Jember. *Jurnal Infrastruktur*, 9(3), 78–89.
- Lestari, I., Kurniawan, H., & Sari, D. N. (2023). Peran pemerintah daerah dalam penanganan infrastruktur jalan: Studi di Kabupaten Banyumas. *Jurnal Pembangunan Daerah*, 5(1), 66–79.
- Lestari, N., Saputra, I., & Harahap, R. (2023). Peran pemerintah dalam menanggulangi kerusakan infrastruktur jalan di Desa Bah Tobu Kecamatan Dolok Batu Nanggar Kabupaten Simalungun. *Jurnal Pembangunan Daerah*, 10(1), 99–110.
- Moleong, L. J. (2004). *Metode penelitian kualitatif* (Edisi revisi). Bandung: PT Remaja Rosdakarya.
- Mulyana, A. (2023). Strategi collaborative governance dalam peningkatan pendapatan pada BPKPD Kota Banjar. *Jurnal Administrasi Publik*, 17(2), 66–79.
- Mulyana, D. (2023). Kolaborasi pemerintah daerah dan swasta dalam peningkatan pendapatan asli daerah (PAD): Studi di Kota Banjar. *Jurnal Tata Kelola Pemerintahan*, 6(2), 101–113.
- Nisaa, F., Putri, L., & Adi, H. (2023). Perencanaan perbaikan infrastruktur jalan oleh Pemerintah Kota Pekanbaru tahun 2023. *Jurnal Perencanaan Kota*, 12(1), 50–62.
- Silalahi, U. (2010). *Metode penelitian sosial*. Bandung: PT Refika Aditama.
- Simangunsong, F. (2017). *Metodologi penelitian pemerintahan*. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. (2012). *Metode penelitian kuantitatif, kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Wahyuningsih, E., Prabowo, R. A., & Fitriani, Y. (2024). Peran pemerintah daerah dalam pengembangan infrastruktur jalan: Studi kasus di Kabupaten Gunungkidul. *Jurnal Infrastruktur dan Pembangunan*, 8(1), 22–35.
- Wahyuningsih, R., Dewi, S., & Hidayat, T. (2024). Peran pemerintah daerah dalam pembangunan infrastruktur jalan di Kota Batam. *Jurnal Infrastruktur dan Wilayah*, 13(1), 101–115.
- Widyowati, S., & Utomo, A. W. (2023). Collaborative governance dalam penurunan stunting di Kabupaten Wonogiri. *Jurnal Kebijakan dan Manajemen Publik*, 11(1), 89–102.
- Widyowati, S., & Utomo, B. (2023). Tata kelola pemerintahan kolaboratif dalam percepatan penurunan stunting di Kabupaten Wonogiri. *Jurnal Kesehatan Masyarakat*, 11(4), 210–222.