PERAN AKTOR POLITIK LOKAL DALAM MENGATASI KEMACETAN DI KOTA TERNATE PROVINSI MALUKU UTARA

Rizieq Muflih Athalah Latif
NPP. 33.1064
Program Studi Politik Indonesia Terapan
Email: rizieq33@gmail.com

Pembimbing Skripsi: Prof. Dr. Drs. Muhadam Labolo, M. Si
Email: muhadamlabolo@gmail.com

ABSTRACT

Problem Statement (Research Gap): *The author focuses on the problem of traffic congestion in Ternate City driven by population growth, an increasing number of motor vehicles, limited public transportation, and the use of roads for social events and illegal parking, whereas previous studies have not specifically examined how local political actors translate congestion issues into policy, coordination, and oversight in Ternate City.* ***Purpose:*** *This study aims to analyze and describe the role of local political actors in overcoming congestion in Ternate City, North Maluku Province.* ***Method:*** *This study uses a qualitative approach and analysis of the role dimensions according to Horoepoetri and Santosa Theory. The techniques for collecting data are done by semi-structured interviews (officials from the Transportation Agency, Bappelitbangda, Commission III of DPRD, public transport drivers, and parking attendants), observation, and documentation.* ***Result:*** *This study found that the role of local political actors in overcoming congestion varies and has not been optimal across its dimensions. In the strategy and communication tool dimensions, the role is categorized as fairly well, shown by the existence of the LLAJ Forum, Hearing Meetings (RDP) with Commission III of DPRD, and RRI interactive radio broadcasts. Meanwhile, in the dimensions of policy, conflict resolution, and therapy, the role is less than optimal. The local government has introduced the SI PELAN digital application to limit road closure quotas for social events, but managing illegal roadside parking (on-street parking) at the Higienis Market area and controlling public transport routes remain ineffective due to limited road space and inconsistent enforcement in the field.* ***Conclusion:*** *This study concludes that the role of local political actors in overcoming congestion in Ternate City, North Maluku Province, has not run optimally. It is recommended to evaluate transportation policies, strengthen sustainable synergy within the LLAJ Forum, establish clear conflict mediation mechanisms, and accelerate the construction of an Integrated Parking Building infrastructure in the Bastiong Terminal area.*

Keywords: *Local Political Actors; Traffic Congestion; Transportation.*

ABSTRAK

Permasalahan (Kesenjangan Penelitian/*Research Gap*): Penulis berfokus pada permasalahan kemacetan lalu lintas yang terjadi di Kota Ternate yang dipengaruhi oleh pertumbuhan penduduk dan

kendaraan bermotor yang terus meningkat, keterbatasan transportasi umum, serta penggunaan badan jalan untuk kegiatan sosial dan parkir liar, sementara itu belum ada penelitian terdahulu yang secara spesifik menelaah bagaimana aktor politik lokal menerjemahkan persoalan kemacetan ini ke dalam kebijakan, koordinasi, dan pengawasan di Kota Ternate. **Tujuan:** Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisis dan mendeskripsikan peran aktor politik lokal dalam mengatasi kemacetan di Kota Ternate Provinsi Maluku Utara. **Metode:** Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dan analisis terhadap dimensi peran menurut Teori Horoepoetri dan Santosa. Teknik pengumpulan data dilakukan dengan wawancara semi-terstruktur (pejabat Dinas Perhubungan, Bappelitbangda, anggota DPRD Komisi III, supir angkot, dan petugas parkir), observasi, dan dokumentasi. **Hasil/Temuan:** Temuan penelitian menunjukkan bahwa peran aktor politik lokal dalam mengatasi kemacetan memiliki tingkat optimalisasi yang bervariasi pada setiap dimensinya. Pada dimensi strategi dan alat komunikasi, peran tergolong cukup baik, ditunjukkan dengan adanya wadah Forum LLAJ, koordinasi Rapat Dengar Pendapat (RDP) dengan Komisi III DPRD, dan siaran dialog interaktif di radio RRI. Sementara itu, pada dimensi kebijakan, penyelesaian sengketa, dan terapi, peran tergolong belum maksimal. Pemerintah daerah telah berinovasi melalui aplikasi digital SI PELAN untuk membatasi kuota penutupan jalan akibat hajatan, namun penataan parkir liar (*on-street parking*) di kawasan Pasar Higienis serta pengendalian rute trayek angkutan umum belum berjalan efektif akibat keterbatasan ruang jalan dan lemahnya konsistensi penegakan aturan di lapangan. **Kesimpulan:** Penelitian ini menyimpulkan bahwa peran aktor politik lokal dalam mengatasi kemacetan di Kota Ternate Provinsi Maluku Utara belum berjalan secara optimal. Adapun saran penelitian ini yakni perlunya melakukan evaluasi kebijakan transportasi, memperkuat sinergi Forum LLAJ secara berkelanjutan, menyusun mekanisme mediasi sengketa yang jelas, serta mempercepat pembangunan infrastruktur Gedung Parkir Terpadu di kawasan Terminal Bastiong.

Kata kunci: Aktor Politik Lokal; Kemacetan; Transportasi.

I. PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Indonesia dikenal sebagai negara yang sangat luas dan memiliki jumlah penduduk yang besar. Data dari Badan Pusat Statistik (BPS) menunjukkan bahwa jumlah penduduk Indonesia pada tahun 2025 telah mencapai 286 juta jiwa, mengalami peningkatan yang konsisten dari tahun-tahun sebelumnya yaitu sebesar 281 juta jiwa pada tahun 2024 dan 278 juta jiwa pada tahun 2023. Pertumbuhan kependudukan yang dinamis ini secara linier berimplikasi langsung terhadap kompleksitas penataan tata ruang wilayah, penyediaan fasilitas sarana publik, serta manajemen sistem transportasi di berbagai daerah perkotaan yang kelembagaannya kerap kali diatur secara kaku (*rule-driven organization*) tanpa mengindahkan visi, misi, dan karakteristik kebutuhan sosial riil di daerah (Wasistiono & Rohmadin, 2023).

Provinsi Maluku Utara memiliki total jumlah penduduk mencapai 1,3 juta jiwa dengan sebaran yang bervariasi antar kabupaten dan kota. Kota Ternate menempati urutan sebagai daerah dengan jumlah penduduk terbanyak kedua di Provinsi Maluku Utara dengan total populasi mencapai 216.770 jiwa pada tahun 2025. Nilai strategis Kota Ternate yang kaya akan aspek sejarah dan kebudayaan menjadikannya magnet bagi sektor pariwisata, di mana pada tahun 2024 tercatat sebanyak 3.256 wisatawan mancanegara dan 265.336 wisatawan domestik yang berkunjung, sehingga meningkatkan kepadatan volume kendaraan pribadi di pusat kota akibat tidak memadainya sistem parkir tepi jalan

(*on-street parking*) serta belum berfungsinya fasilitas terminal secara optimal dalam mengatur sirkulasi naik-turun penumpang angkutan umum (Buchari, 2015).

Kota Ternate memegang posisi krusial sebagai pusat urat nadi perekonomian regional sekaligus pintu masuk utama (*gateway*) menuju wilayah Kepulauan Maluku Utara. Data dari Kepolisian Daerah Provinsi Maluku Utara merekam bahwa Kota Ternate menempati peringkat pertama sebagai daerah dengan jumlah kepemilikan kendaraan bermotor tertinggi di Maluku Utara, yakni sebanyak 145.742 unit pada tahun 2022 dan melonjak naik menjadi 157.245 unit pada akhir tahun 2023. Pertumbuhan kuantitas kendaraan pribadi yang melesat tajam dan tidak diimbangi oleh perluasan kapasitas prasarana infrastruktur jalan ini memicu penumpukan arus lalu lintas yang parah akibat tingginya beban ketergantungan pergerakan logistik pada moda transportasi darat (Chen et al., 2026).

Kebiasaan masyarakat di Kota Ternate dalam memanfaatkan ruang jalan umum sebagai tempat penyelenggaraan kegiatan seremonial atau hajatan pribadi turut memperumit kondisi kelancaran lalu lintas. Beragam acara sosial-kultural seperti resepsi pernikahan, syukuran, hingga prosesi kedukaan kerap didirikan di atas aspal ruas jalan umum, sehingga apabila tidak dikendalikan dengan tegas akan memicu hambatan arus kendaraan secara signifikan (Susanto dkk., 2024). Permasalahan kemacetan ini mendesak untuk segera diselesaikan karena membawa dampak domino yang merugikan, seperti meningkatnya risiko kecelakaan lalu lintas, pemborosan konsumsi bahan bakar, tingginya polusi udara, serta peningkatan kebisingan yang mengganggu kenyamanan publik (Ambarwati et al., 2017).

Keterbatasan kuantitas dan rute layanan transportasi publik di Kota Ternate menjadi faktor yang memperparah tingginya ketergantungan warga terhadap kendaraan pribadi. Data resmi Dinas Perhubungan Kota Ternate menunjukkan bahwa moda transportasi umum lokal hanya bertumpu pada Mobil Angkutan Kota (Angkot) dan Angkutan Umum Bandara, yang total armadanya justru menyusut dari 513 unit pada tahun 2022 menjadi tinggal 430 unit pada tahun 2024. Minimnya pilihan transportasi massal yang modern, aman, dan terjangkau ini memicu peningkatan mobilitas berbasis kendaraan privat yang bertentangan dengan prinsip pembangunan berkelanjutan serta berbenturan pula dengan kondisi fisik jaringan jalan yang sempit serta karakteristik topografi kepulauan yang menyulitkan opsi pelebaran jalan darat konvensional (Banister, 2008).

Situasi perlambatan arus lalu lintas di Kota Ternate umumnya mencapai titik jenuh pada jam-jam puncak (*peak hours*), khususnya pada pagi hari saat keberangkatan aktivitas kerja dan sekolah serta sore hari ketika jam pulang warga (Arianta & Widyatami, 2025). Simpul kemacetan terbesar menumpuk di kawasan Ternate Tengah dan Ternate Selatan karena menjadi pusat konsentrasi kegiatan ekonomi, perbelanjaan, dan pasar, seperti kawasan Pasar Higienis, Jatiland Mall, dan Terminal Bastiong. Penanganan kemacetan di koridor-koridor padat ini tidak bisa lagi diselesaikan hanya melalui tindakan penertiban perilaku sementara di lapangan, melainkan memerlukan jalinan komunikasi dalam koordinasi pemerintahan yang adaptif untuk menyatukan berbagai aktor penentu kebijakan yang berbeda profesi maupun kepentingan sektoral (Eviany, 2019), sekaligus menjawab tantangan tata kelola transportasi perkotaan modern (Farda & Balijepalli, 2018).

Peran aktor politik lokal memegang posisi sentral dalam mengatasi kemacetan karena pemerintah daerah beserta DPRD merupakan pelaku utama yang memegang otoritas legalistik dalam merumuskan kebijakan, mengalokasikan anggaran, serta mengawasi jalannya implementasi program dalam pemenuhan fungsi pelayanan publik (Labolo, 2014). Sinergitas, transparansi, dan komitmen politik yang berorientasi pada kepentingan publik jangka panjang menjadi kunci utama dalam membenahi sistem transportasi kota perkotaan. Landasan inilah yang membuat penelitian ini menggunakan Teori Peran dari Horoepoetri dan Santosa sebagai pisau analisis empiris guna membedah dan mendeskripsikan akuntabilitas para aktor politik lokal melalui lima dimensi utama,

yaitu peran sebagai kebijakan, strategi, alat komunikasi, penyelesaian sengketa, dan pendekatan terapi, guna merekonstruksi tata kelola transportasi melalui akselerasi pilar solusi non-human faktor secara berkelanjutan (Soehodho, 2017).

1.2. Kesenjangan Masalah yang Diambil (*Research Gap*)

Literatur mengenai tata kelola transportasi perkotaan selama ini masih didominasi oleh analisis teknis lalu lintas dan rekayasa geometris jalan. Studi-studi terdahulu seperti yang dilakukan oleh (Fatimah dkk., 2022), (Dwiyantoro dkk., 2022), serta (Pramana & Marlina, 2025)secara komprehensif menguji efektivitas rekayasa fisik, manajemen jaringan kebijakan (*policy network*), dan pembatasan volume kendaraan di kota-kota besar. Fokus riset tersebut berpusat pada performa *output* teknis sistem perhubungan, sehingga menyisakan bias yang mengabaikan dinamika politik serta komitmen kelembagaan di balik perumusan kebijakan tersebut.

Kajian dari sudut pandang perilaku sosiologis dan politik informal seperti hasil penelitian (Susanto dkk., 2024) serta (Rahayu & Alfirdaus, 2024) telah memetakan akar masalah kemacetan akibat resistensi kultural warga dan premanisme lokal. Analisis tersebut masih memiliki keterbatasan karena menempatkan kemacetan murni sebagai dampak perilaku masyarakat bawah, tanpa menelaah akuntabilitas struktural para pengambil keputusan formal. Faktor penentu seperti dinamika perumusan regulasi daerah, hambatan lobi penganggaran antara eksekutif dan legislatif, serta mekanisme sinkronisasi lintas sektor melalui Forum LLAJ belum dieksplorasi secara mendalam. Kekosongan kajian inilah yang menjadi titik lemah dalam merumuskan solusi transportasi yang tuntas dan berkepastian hukum.

Penelitian saat ini dirancang untuk mengisi kesenjangan (*research gap*) tersebut dengan memfokuskan perhatian pada peran formal aktor politik lokal di Kota Ternate. Pisau analisis yang digunakan bertumpu pada Teori Peran Horoepoetri dan Santosa untuk membedah kapasitas fungsional pemerintah daerah, DPRD, dan birokrasi teknis. Posisi strategis riset ini adalah menggeser paradigma penanganan kemacetan dari sekadar perdebatan volume kendaraan menjadi evaluasi akuntabilitas kebijakan. Penelaahan secara mendalam terhadap lima dimensi peran kebijakan, strategi, alat komunikasi, penyelesaian sengketa, dan pendekatan terapi diharapkan dapat menguraikan akar hambatan tata kelola transportasi pada karakteristik geografis pulau kecil secara komprehensif.

1.3. Urgensi Penelitian

Penelitian ini penting untuk memberikan gambaran empiris mengenai peran aktor politik lokal dalam mengatasi kemacetan di Kota Ternate sebagai dasar perumusan strategi oleh pemerintah setempat selanjutnya dalam peningkatan efektivitas manajemen lalu lintas perkotaan di tengah berbagai tantangan struktural dan kultural seperti melonjaknya laju pertumbuhan kepemilikan kendaraan pribadi, penyusutan kuantitas armada angkutan umum, keterbatasan lebar jaringan jalan kepulauan, serta tingginya intensitas parkir liar (*on-street parking*) dan praktik penutupan ruas jalan umum untuk kegiatan hajatan sosial masyarakat. Apabila penelitian ini tidak dilaksanakan, maka pemerintah daerah dan pemangku kebijakan teknis akan kekurangan dasar empiris yang kuat dalam memahami pola regulasi, dinamika koordinasi lintas sektor dalam wadah Forum LLAJ, serta efektivitas mekanisme penyelesaian sengketa ruang publik secara faktual, sehingga perumusan strategi penanganan hambatan jalur transportasi berisiko tidak tepat sasaran, kurang efektif, dan tidak sesuai dengan kebutuhan nyata di lapangan. Akibatnya, upaya penataan keteraturan sirkulasi kendaraan dan penguraian simpul kemacetan kronis di koridor ekonomi utama seperti kawasan Pasar Higienis,

Jatiland Mall, dan Terminal Bastiong dapat berjalan kurang optimal, bahkan berpotensi semakin parah karena tidak didukung oleh data evaluasi yang memadai untuk perbaikan kebijakan tata kelola transportasi secara berkelanjutan.

1.4. Penelitian Terdahulu

Kajian mengenai manajemen transportasi publik dan regulasi penanganan kemacetan lalu lintas perkotaan telah dieksplorasi dari berbagai sudut pandang teoretis. Kelompok penelitian pertama berfokus pada evaluasi kebijakan teknik operasional dan rekayasa geometris jalan, seperti studi Fatimah dkk. (2022) tentang efektivitas teknologi *Area Traffic Control System* (ATCS) di Yogyakarta serta evaluasi kebijakan ganjil-genap oleh Pramana dan Marlina (2025) di Jakarta. Kelompok penelitian kedua menggeser fokus pada dimensi sosiologis lalu lintas, kelembagaan, dan politik informal, seperti analisis jejaring kebijakan (*policy network*) oleh Dwiyantoro dkk. (2022) di Bandung Raya, tata kelola terminal bayangan oleh Rahayu dan Alfirdaus (2024) di Jakarta Barat, serta identifikasi faktor perilaku budaya masyarakat oleh Susanto dkk. (2024) di Kota Ternate Tengah.

Persamaan fundamental antara seluruh studi terdahulu dengan penelitian ini terletak pada kesamaan objek materialnya, yaitu menempatkan problem kemacetan lalu lintas darat sebagai isu publik perkotaan yang mendesak untuk diselesaikan melalui instrumen kebijakan pemerintahan. Perbedaan mendasar terlihat pada aspek lokus geografis dan fokus analisis kelembagaan. Riset terdahulu mayoritas mengambil lokus di kota metropolitan daratan besar (*mainland*) yang bertumpu pada kapasitas perluasan jalan fisik, sedangkan penelitian ini mengambil lokus di Kota Ternate yang memiliki karakteristik geografis pulau vulkanik kecil (*small island*) dengan keterbatasan ruang daratan ekstrem. Keterbatasan utama dari literatur terdahulu adalah adanya kecenderungan parsial yang memisahkan antara problem teknis lalu lintas dengan akuntabilitas politik formal pengambil keputusan. Studi Susanto dkk. (2024) telah membuktikan secara kuantitatif bahwa hambatan ruang jalan di Ternate dipicu oleh parkir liar dan acara hajatan kultural, namun belum mengkaji bagaimana efektivitas peran fungsional aktor pemerintahan daerah dalam mengintervensi realitas tersebut.

Posisi penelitian ini hadir untuk mengisi kekosongan kajian (*research gap*) tersebut dengan mengintegrasikan faktor sosiologis masyarakat ke dalam kerangka akuntabilitas peran aktor politik lokal. Pendekatan kualitatif deskriptif yang digunakan dalam riset ini memberikan kedalaman analisis untuk mengevaluasi peran formal pemerintah daerah, DPRD, dan birokrasi teknis secara institusional. Kerangka analisis disandarkan pada lima dimensi Teori Peran Horoepoetri dan Santosa, yaitu peran sebagai kebijakan, strategi, alat komunikasi, penyelesaian sengketa, dan pendekatan terapi. Alasan utama penelitian ini perlu dilakukan adalah untuk menyajikan potret komprehensif mengenai dinamika koordinasi, formulasi aturan penataan parkir tepi jalan, serta lobi anggaran pembangunan Gedung Parkir Terpadu Terminal Bastiong, sehingga mampu menghasilkan model tata kelola transportasi yang adaptif terhadap karakteristik wilayah kepulauan.

1.5. Pernyataan Kebaruan Ilmiah

Penulis melakukan penelitian yang berbeda dan belum dilakukan oleh penelitian terdahulu melalui penegasan kebaruan ilmiah (*novelty*) yang kontras terhadap lima studi rujukan utama. Perbedaan spesifik terhadap penelitian Fatimah dkk. terletak pada dimensi tata kelola operasional (Fatimah dkk., 2022). Studi menitikberatkan pada aspek rekayasa lalu lintas fisik konvensional (jalan satu arah dan pelebaran jalan) serta pengadaan teknologi *Area Traffic Control System* (ATCS) di Malioboro, sedangkan penelitian ini menawarkan kebaruan berupa analisis intervensi regulasi non-fisik melalui pembatasan kuota penutupan jalan berbasis elektronik (aplikasi SI PELAN) guna mengendalikan hambatan lalu lintas akibat egoisme spasial seremonial kultural warga Ternate.

Perbedaan terhadap penelitian Dwiyantoro dkk. terletak pada cakupan dan batasan jejaring aktor (Dwiyantoro dkk., 2022). Riset Dwiyantoro dkk. mengevaluasi *policy network* antar-otoritas daerah dalam konformitas Metropolitan Bandung Raya, sementara penelitian ini berfokus pada resolusi konflik internal aktor politik lokal (eksekutif dan Komisi III DPRD Kota Ternate) dalam menerobos sekat kekakuan birokrasi (*rule-driven organization*) demi mengamankan porsi anggaran *multi-years* bagi proyek Gedung Parkir Terpadu Terminal Bastiong.

Kebaruan penelitian ini jika dikontras dengan studi Rahayu dan Alfirdaus (2024) terletak pada formalitas saluran kuasa yang diteliti (Rahayu & Alfirdaus, 2024). Riset Rahayu dan Alfirdaus membongkar bagaimana *informal politics* (premanisme dan pemimpin lokal ilegal) mempertahankan eksistensi terminal bayangan di Jakarta Barat, sedangkan penelitian ini membedah bagaimana aktor politik formal memfungsikan saluran legalistik-institusional melalui Forum LLAJ untuk menyinkronkan pembagian urusan kerja taktis antara Dinas Perhubungan, Satlantas Polres Ternate, dan Satpol PP di lapangan. Perbedaan terhadap riset Pramana dan Marlina terletak pada orientasi instrumen pengendalian mobilitas (Pramana & Marlina, 2025). Studi Pramana dan Marlina mengevaluasi pembatasan volume kendaraan lewat instrumen ganjil-genap dan *Electronic Road Pricing* (ERP) pada koridor jalan utama megapolitan Jakarta, sedangkan riset ini mengkaji efektivitas strategi penataan waktu tunggu (*headway*) serta kewajiban revitalisasi rute trayek angkutan kota untuk masuk ke dalam area Terminal Bastiong.

Perbedaan paling mendasar terhadap penelitian Susanto dkk. terletak pada pendekatan metodologi dan paradigma penentuan akar masalah (Susanto dkk., 2024). Riset Susanto dkk. menggunakan metode kuantitatif regresi linear untuk memotret kemacetan Ternate sebagai akibat dari variabel perilaku masyarakat, sedangkan penelitian ini menerapkan pendekatan kualitatif deskriptif untuk menguji sejauh mana intervensi lima dimensi peran menurut Teori Horoepoetri dan Santosa mampu bertindak sebagai instrumen "terapi sosial" yang menggeser persepsi kultural masyarakat dari semula resisten menjadi suportif terhadap ketertiban ruang publik. Penggunaan pisau analisis yang diklasifikasikan ke dalam lima jenis peran tersebut yaitu peran sebagai kebijakan, peran sebagai strategi, peran sebagai alat komunikasi, peran dalam penyelesaian sengketa, dan peran sebagai terapi berhasil membedah sisi akuntabilitas fungsional para pengambil keputusan secara utuh di wilayah perkotaan kepulauan yang memiliki karakteristik keterbatasan ruang daratan secara ekstrem.

1.6. Tujuan

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis dan memperoleh gambaran yang jelas mengenai peran aktor politik lokal dalam mengatasi kemacetan di Kota Ternate Provinsi Maluku Utara.

II. METODE

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif untuk mengamati, mengidentifikasi, dan memahami secara mendalam fenomena di lapangan (Ardieansyah dkk., 2023). Pemilihan pendekatan ini didasarkan pada kebutuhan penelitian untuk tidak hanya memetakan fakta kemacetan secara fisik, tetapi juga membedah secara komprehensif mengenai alasan, proses, dinamika, serta hambatan akuntabilitas fungsional aktor dalam pengelolaan sistem transportasi di Kota Ternate. Pendekatan kualitatif ini dinilai paling tepat untuk menangkap kompleksitas peran politik lokal, interaksi kebijakan antarinstansi, serta resistensi perilaku budaya masyarakat yang tidak dapat diukur secara kaku melalui angka atau analisis statistik semata .

Pengumpulan data dilakukan melalui teknik wawancara semi-terstruktur, observasi lapangan, dan analisis dokumentasi resmi. Data primer diperoleh secara langsung di lapangan melalui wawancara mendalam terhadap 8 informan yang dipilih menggunakan teknik *purposive sampling*. Informan tersebut terdiri atas Kepala Bidang Lalu Lintas dan Perparkiran Dishub, Kepala Bidang Angkutan Darat dan Terminal Dishub, serta Staff Dishub sebagai informan utama karena mengeksekusi langsung kebijakan operasional lalu lintas. Kepala Bappelitbangda Kota Ternate dan Anggota DPRD Komisi III ditetapkan sebagai informan kunci (*key informants*) karena memegang otoritas legalistik tertinggi dalam perumusan Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) serta keputusan alokasi anggaran APBD. Tiga orang supir angkutan kota beserta dua petugas parkir lapangan dipilih sebagai informan pendukung guna memvalidasi efektivitas dampak kebijakan dari sudut pandang penerima manfaat dan pelaksana teknis di aspal jalan. Kombinasi seluruh informan lintas sektor ini dipilih untuk memperoleh gambaran data yang utuh, objektif, dan seimbang dari sisi pembuat kebijakan, aparat pelaksana, hingga aktor jalanan.

Teknik pengujian keabsahan data dilakukan melalui uji kredibilitas menggunakan triangulasi sumber dan triangulasi teknik untuk menjamin validitas temuan penelitian (Simangunsong, 2016). Triangulasi sumber dijalankan dengan membandingkan dan mengonfrontasikan konsistensi informasi lisan antara jajaran birokrasi eksekutif (Dishub dan Bappelitbangda), lembaga legislatif (DPRD), dengan realitas keluhan para supir angkot serta petugas parkir di lapangan. Triangulasi teknik dilakukan dengan mencocokkan hasil transkrip wawancara dengan catatan observasi visual peneliti di titik rawan macet Pasar Higienis serta bukti otentik dokumentasi regulasi daerah. Catatan reflektif dan jarak analitis tetap dijaga oleh peneliti selama kerja lapangan guna meminimalisir bias kedekatan (*proximity bias*) sebagai putra daerah asli Kota Ternate.

Analisis data dilakukan mengacu pada model interaktif Miles, Huberman, dan Saldana yang berlangsung secara siklikal sejak pengumpulan data hingga penarikan kesimpulan (Miles et. al., 2014). Tahap awal dimulai dengan reduksi data, yaitu menyaring, menyederhanakan, dan membuang informasi wawancara lapangan yang tidak relevan dengan fokus penanganan transportasi. Tahap berikutnya adalah penyajian data (*data display*) secara naratif kronologis untuk menghubungkan fakta-fakta empiris sirkulasi jalan raya. Tahap akhir dijalankan melalui verifikasi dan penarikan kesimpulan sahih yang dikonseptualisasikan berdasarkan lima dimensi Teori Peran Horoepoetri dan Santosa, yang meliputi dimensi kebijakan, strategi, alat komunikasi, penyelesaian sengketa, dan pendekatan terapi (Horoepoetri & Santosa, 1993).

Penelitian ini dilaksanakan di wilayah administratif Kota Ternate, Provinsi Maluku Utara, dengan lokus pengamatan utama pada simpul kemacetan perdagangan di Ternate Tengah dan Ternate Selatan. Proses pengumpulan data lapangan dieksekusi selama kurang lebih empat bulan, yaitu pada bulan Januari hingga April 2026, sesuai dengan jadwal kalender akademik Institut Pemerintahan Dalam Negeri tahun ajaran 2025/2026. Rentang waktu pengerjaan tersebut mencakup pelaksanaan observasi geometri jalan pada jam sibuk, wawancara mendalam lintas instansi formal-informal, hingga penghimpunan dokumen legalistik Peraturan Daerah Ketertiban Umum guna menyajikan potret tata kelola transportasi yang aktual dan kontekstual.

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

Penulis menganalisis peran aktor politik lokal dalam mengatasi kemacetan di Kota Ternate menggunakan pendapat dari Horoepoetri dan Santosa yang menyatakan bahwa peran dapat diklasifikasikan menjadi lima jenis, yaitu peran sebagai kebijakan, peran sebagai strategi, peran sebagai alat komunikasi, peran dalam penyelesaian sengketa, dan peran sebagai terapi (Horoepoetri & Santosa, 1993). Adapun pembahasan analitis secara komprehensif dapat dilihat pada subbab berikut.

3.1. Kebijakan

Pengukuran terhadap dimensi kebijakan dilakukan dengan menganalisis jumlah produk regulasi yang dihasilkan serta kualitas kesesuaian aturan tersebut dengan kebutuhan riil penataan transportasi di lapangan. Pemerintah Kota Ternate bersama DPRD telah menerbitkan beberapa regulasi fundamental, antara lain Peraturan Daerah Nomor 4 Tahun 2014 tentang Ketertiban Umum, Perda Retribusi Pelayanan Parkir, serta Perda Retribusi Izin Trayek. Hambatan geografis berupa karakteristik wilayah kepulauan dengan luas daratan yang sangat terbatas membuat aktor politik lokal mengalihkan fokus kebijakan, dari yang dulunya bertumpu pada perluasan kapasitas jalan fisik menjadi intervensi penataan ruang makro melalui Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) dan digitalisasi sistem perizinan. Inovasi kebijakan sektor digital diwujudkan oleh Dinas Perhubungan melalui peluncuran aplikasi SI PELAN (Sistem Informasi Rekomendasi Penutupan Jalan) berbasis GPS untuk mengendalikan kebiasaan kultural warga yang kerap menutup jalan umum demi hajatan pribadi. Kepala Bidang Lalu Lintas dan Perparkiran menjelaskan esensi dari pembatasan kuota perizinan tersebut bahwa "kemacetan itu terjadi di jam kantor dan waktu-waktu khusus. yang menjadi masalah utama adalah kebiasaan penutupan jalan untuk hajatan. Agar tidak semakin marak, Dishub berinovasi membuat SI PELAN yang terintegrasi... sehingga ada pembatasan kuota penutupan jalan dari pimpinan daerah" (Wawancara Kabid Lalu Lintas, 2026).

Kualitas kesesuaian kebijakan penataan parkir di tepi jalan (*on-street parking*) masih dinilai kurang akomodatif terhadap kapasitas riil ruang perkotaan. Larangan parkir sembarangan di koridor ekonomi utama memicu situasi serba salah bagi para pelaksana teknis di tingkat bawah akibat ketiadaan kantong parkir alternatif. Petugas parkir di kawasan Pasar Higienis mengungkapkan kendala struktural yang dihadapi di lapangan bahwa "kami disuruh menata motor dan mobil supaya tidak makan jalan... Tapi ya praktiknya di lapangan susah sekali. Jalannya sempit, lahan parkir tidak ada, dibilang pas ya belum pas seratus persen karena memang lahannya tidak cukup" (Wawancara Petugas Parkir, 2026).

Analisis penulis menunjukkan bahwa peran sebagai kebijakan dalam kerangka kerja ini belum berjalan secara optimal di Kota Ternate. Dimensi kebijakan mengasumsikan bahwa produk regulasi yang dilahirkan oleh aktor politik harus bertindak sebagai pedoman operasional yang solutif dan aplikatif terhadap problem spasial perkotaan. Aplikasi digital SI PELAN terbukti efektif sebagai instrumen pengendali egoisme ruang publik untuk acara seremonial keluarga, tetapi formulasi kebijakan terkait penataan *on-street parking* mengalami kegagalan fungsi akomodasi. Otoritas pemerintahan daerah terjebak dalam pola perumusan kebijakan yang bersifat kaku (*rule-driven*) tanpa memperhitungkan aspek kesesuaian sosial-ekonomi dan ketersediaan lahan pengganti di dunia nyata. Ketiadaan penyediaan fasilitas kantong parkir yang memadai di sekitar Pasar Higienis dan Jatiland Mall mereduksi esensi aturan hukum tertulis menjadi sekadar teks normatif yang memaksa aparat teknis serta juru parkir melakukan pelanggaran harian demi mempertahankan aktivitas ekonomi kawasan.

3.2. Strategi

Dimensi strategi diimplementasikan melalui penguatan koordinasi lintas sektoral guna mengikis ego sektoral antarinstansi serta penentuan taktik rekayasa lalu lintas di jalan raya. Wadah kolaborasi formal dibentuk melalui Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) yang mengintegrasikan lima pilar utama, yaitu Dinas Perhubungan, Satlantas Polres Ternate, Dinas PUPR, Bappelitbangda, dan Dinas Kesehatan. Hubungan kemitraan antara jajaran eksekutif dengan Komisi III DPRD Kota Ternate berjalan intensif melalui mekanisme Rapat Dengar Pendapat (RDP) untuk mengawal pemenuhan porsi penganggaran program penataan terminal. Kepala Bidang Angkutan Darat dan Terminal menegaskan sistem koordinasi sektoral tersebut bahwa "strategi ini mutlak butuh kolaborasi. Untuk dukungan politis dan anggaran, kami rutin melakukan Rapat Dengar Pendapat (RDP) dengan Komisi III DPRD Kota Ternate... untuk memastikan program penataan terminal mendapat porsi anggaran" (Wawancara Kabid Angkutan Darat, 2026).

Operasi penertiban gabungan di lapangan menunjukkan pembagian peran yang taktis, di mana Dishub dan Polantas fokus pada penilangan angkot yang melanggar trayek, sedangkan Satpol PP melakukan sterilisasi terhadap Pedagang Kaki Lima (PKL) yang berjualan di pintu masuk terminal. Taktik rekayasa sirkulasi kendaraan berupa penerapan sistem satu arah (*One Way*) pada rute-rute pendek dinilai sangat efektif untuk mengurai titik jenuh persimpangan. Supir angkutan kota memvalidasi dampak positif dari eksekusi strategi arus tersebut dengan menyatakan bahwa "jalur satu arah (One Way) di belakang mall itu saya akui lumayan bagus. arus nggak saling kunci di simpangan. Tapi yang belum mempan itu masalah parkir sama pedagang yang lapaknya sampai ke aspal" (Wawancara Supir Angkot, 2026).

Analisis penulis menegaskan bahwa dimensi peran sebagai strategi telah terlaksana dengan cukup baik berkat adanya pemahaman taktis yang sejalan di tingkat elite birokrasi. Peran strategi menuntut kemampuan aktor politik formal dalam mendistribusikan kewenangan, menyatukan instansi yang berbeda kepentingan sektoral, serta menetapkan taktik jangka pendek untuk mengurai kemacetan fisik. Pembentukan Forum LLAJ dan pelaksanaan agenda RDP bersama legislatif membuktikan bahwa aktor eksekutif memiliki kapabilitas manajerial yang adaptif dalam mengamankan dukungan politik and anggaran daerah. Eksekusi taktis berupa sistem rute *One Way* berhasil memotong simpul kemacetan saling mengunci (*deadlock*) di persimpangan padat perdagangan perkotaan. Hambatan operasional di aspal jalan masih menyisakan masalah karena taktik sterilisasi wilayah terminal belum mampu mengimbangi melesatnya laju pertumbuhan PKL dan kendaraan pribadi yang memakan badan jalan utama.

3.3. Alat Komunikasi

Pelaksanaan peran sebagai alat komunikasi mengombinasikan saluran formal birokrasi dengan media massa interaktif guna menyosialisasikan regulasi dan menyerap aspirasi publik secara dua arah. Badan Perencanaan Pembangunan Daerah memanfaatkan forum Musrenbang berjenjang serta *Focus Group Discussion* (FGD) sebagai instrumen komunikasi makro dalam perencanaan penataan kota. Dinas Perhubungan menerapkan strategi komunikasi publik yang lebih dinamis melalui siaran dialog interaktif bertajuk "Halo Ternate" di stasiun radio lokal RRI serta pemanfaatan akun media sosial resmi untuk menyebarkan informasi pengalihan arus secara *real-time*. Supir angkutan kota mengakui efektivitas keterbukaan arus informasi yang dilakukan oleh jajaran aparatur perhubungan dengan memberikan kesaksian bahwa "biasanya ada petugas Dishub yang turun ke terminal sini kasih tahu langsung kalau ada perubahan jalan. Kadang juga kepala dinasnya kumpulin perwakilan supir buat sosialisasi" (Wawancara Supir Angkot, 2025).

Analisis penulis mengidentifikasi bahwa implementasi peran sebagai alat komunikasi tergolong berhasil dalam meminimalisir potensi resistensi sosial di lapisan bawah. Alat komunikasi dalam kerangka teori kelembagaan berfungsi untuk menjembatani asimetri informasi antara otoritas pembuat kebijakan dengan subjek hukum di jalanan. Aktor politik bidang perhubungan Kota Ternate sukses memadukan model komunikasi birokratis *top-down* (FGD dan Musrenbang) dengan saluran komunikasi publik yang bersifat dua arah dan responsif. Pendekatan persuasif berupa sosialisasi langsung di kawasan terminal perkotaan dan pemanfaatan siaran radio interaktif RRI mampu membangun kepercayaan publik (*public trust*) serta pemahaman bersama di kalangan pelaku transportasi massal mengenai tujuan pengalihan rute jalan. Keterbukaan informasi ini menjadi modal sosial penting bagi pemerintah daerah untuk menjustifikasi setiap tindakan penertiban jalur perhubungan.

3.4. Penyelesaian Sengketa

Dinamika benturan kepentingan yang muncul sebagai dampak domino penataan sirkulasi jalan raya di Kota Ternate diklasifikasikan ke dalam tiga tipologi konflik utama. Tipologi tersebut meliputi sengketa tata ruang (gesekan antara Satpol PP dengan PKL dan juru parkir liar memperebutkan fungsi bahu jalan), sengketa operasional (persaingan tidak sehat antar-trayek angkot akibat persinggungan rute baru), serta sengketa individual (adu mulut harian antara petugas patroli dengan pengendara pribadi yang melanggar rambu larangan berhenti). Mekanisme penyelesaian sengketa oleh aktor politik lokal mengedepankan pendekatan kompromi (*win-win solution*) dan mediasi persuasif. Bappelitbangda meminimalisir sengketa tata ruang melalui skema relokasi PKL yang dibiayai resmi oleh APBD, sedangkan Dishub menyusun SOP mediasi bersama kepolisian untuk meredam konflik trayek dengan mengatur ulang jeda waktu tunggu (*headway*) angkot. Petugas lapangan taat terhadap instruksi untuk menghindari tindakan koersif saat menghadapi provokasi di jalan raya, yang dipertegas oleh pernyataan petugas parkir bahwa "Kalau sudah urusan sama juru parkir liar atau pedagang nekat, kami tidak berani tindak sendiri. SOP kami... langsung lapor ke tim patroli Dishub atau minta bantuan Satpol PP" (Wawancara Petugas Parkir, 2025).

Analisis penulis menyimpulkan bahwa dimensi peran dalam penyelesaian sengketa belum terlaksana secara tuntas dan komprehensif. Dimensi ini menuntut kapasitas kepemimpinan aktor formal untuk bertindak sebagai mediator yang adil, tegas, dan mampu melahirkan solusi konflik yang memiliki kepastian hukum jangka panjang. Langkah kompromi berupa alokasi anggaran APBD untuk merelokasi pedagang jalanan dan pembuatan SOP interval waktu *headway* merupakan respon taktis yang baik untuk meredam ketegangan jangka pendek. Otoritas lokal belum mampu menyentuh akar sengketa tata ruang secara substantif. Penyelesaian konflik masih bersifat parsial dan situasional, sehingga benturan kepentingan memperebutkan aspal jalan antara aparat ketertiban dengan komunitas informal jalanan (juru parkir liar dan PKL) terus berulang akibat ketiadaan penegakan hukum yang berkekuatan tetap.

3.5. Terapi

Dimensi terapi menitikberatkan pada kemampuan kebijakan dalam memulihkan keresahan publik serta mengubah persepsi kultural masyarakat terhadap kapasitas pemerintah daerah. Tingkat kepuasan masyarakat saat ini berada pada titik ekuilibrium (keseimbangan kritis), di mana warga sangat mengapresiasi kehadiran fisik dan kerja keras petugas patroli di lapangan, namun tetap menuntut konsistensi penegakan hukum yang berkeadilan, sebagaimana direfleksikan secara objektif oleh supir angkutan kota yang berpendapat bahwa "Kalau dibilang puas banget ya belum, karena macet di pasar masih ada. Tapi dibilang tidak kerja juga salah, karena petugasnya saya lihat juga capek tiap hari ngatur

di jalan. Harapannya aturan itu dibikin tegas jangan pandang bulu" (Wawancara Supir Angkot, 2025). Intervensi regulasi yang konsisten terbukti bertindak sebagai instrumen "terapi sosial" yang berhasil menggeser cara pandang masyarakat Ternate dari yang semula resisten menjadi suportif. Warga secara rasional mulai menerima pembatasan ruang publik karena merasakan efisiensi waktu tempuh dan berkurangnya hambatan logistik akibat penutupan jalan sepihak. Kepala Bappelitbangda memaknai perubahan perilaku kolektif masyarakat tersebut melalui pernyataan bahwa "Harus diakui masyarakat kita dulunya punya kebiasaan pakai ruang publik (jalan) dengan sangat longgar. Namun dengan intervensi seperti One Way dan aplikasi SI PELAN... masyarakat mulai menyadari bahwa penertiban itu pada akhirnya demi kenyamanan mobilitas mereka sendiri" (Wawancara Kepala Bappelitbangda, 2025).

Analisis penulis membuktikan bahwa fungsi peran sebagai terapi sosial baru menyentuh level kesadaran kognitif masyarakat, namun belum sepenuhnya mengubah perilaku kebiasaan kolektif di jalan raya. Dimensi terapi mengasumsikan keberhasilan program diukur dari hilangnya penyakit sosial (ketidakpatuhan spasial) dan pulihnya kepercayaan penuh warga kepada efektivitas birokrasi daerah. Peluncuran rekayasa sistem *One Way* dan aplikasi SI PELAN sukses bertindak sebagai stimulus terapi yang merubah paradigma berpikir warga dari resisten menjadi rasional-suportif karena merasakan langsung pemangkasan waktu tempuh. Keseimbangan kepuasan publik ini berada dalam posisi yang rapuh. Ketiadaan konsistensi tindakan pengawasan harian dan masih adanya persepsi penegakan aturan yang tebang pilih membuat proses penyembuhan keresahan sosial masyarakat menjadi stagnan, sehingga warga rentan kembali pada pola perilaku lama yang melanggar ketertiban umum.

3.6. Diskusi Temuan Utama Penelitian

Faktor keberhasilan peran aktor politik lokal dalam mengurai kepadatan kendaraan di Kota Ternate didorong oleh efektivitas dimensi strategi dan instrumen komunikasi publik. Koordinasi lintas sektor yang solid di dalam wadah Forum LLAJ serta kemitraan anggaran bersama Komisi III DPRD menjadi pilar penentu utama dalam menyatukan persepsi operasional di lapangan. Capaian positif ini memperkuat temuan Dwiyantoro dkk. (2022) yang menegaskan bahwa manajemen kemacetan perkotaan akan berjalan efektif apabila didukung oleh sinergitas yang kuat pada dimensi aktor, fungsi, dan struktur kelembagaan. Otoritas perhubungan juga berhasil memanfaatkan bauran komunikasi melalui radio RRI dan media sosial untuk mereduksi asimetri informasi, sehingga tingkat kepatuhan supir angkutan kota terhadap skema rekayasa arus satu arah (*One Way*) mengalami peningkatan yang signifikan.

Faktor kegagalan penanganan kemacetan dipicu oleh kekakuan struktur organisasi kelembagaan daerah (*rule-driven organization*) yang kurang adaptif terhadap dinamika sosial (Wasistiono & Rohmadin, 2023). Pemerintah daerah merumuskan larangan parkir liar di tepi jalan (*on-street parking*) kawasan Pasar Higienis tanpa menyediakan fasilitas infrastruktur kantong parkir pengganti yang memadai. Keterbatasan ruang daratan yang ekstrem pada karakteristik geografis pulau kecil berbenturan dengan melesatnya laju pertumbuhan kepemilikan kendaraan pribadi. Hambatan struktural ini serupa dengan temuan Fatimah dkk. (2022) mengenai adanya hambatan operasional akibat keterbatasan sarana penunjang serta rendahnya kesadaran kolektif pengguna jalan. Aparat penegak hukum juga menunjukkan kelemahan dalam aspek konsistensi pengawasan, sehingga memicu persepsi tebang pilih di kalangan supir angkutan kota. Keberhasilan parsial hanya terlihat pada digitalisasi izin penutupan jalan lewat aplikasi SI PELAN yang mampu mengubah kebiasaan seremonial kultural warga, sejalan dengan riset Susanto dkk. (2024) yang menempatkan tertib spasial masyarakat sebagai kunci kelancaran ruang publik.

Aktor politik lokal berupaya mengatasi determinan kegagalan infrastruktur tersebut melalui formulasi strategi jangka panjang dalam perencanaan APBD *multi-years*. Rencana pembangunan Gedung Parkir Terpadu di Terminal Bastiong dirancang untuk memulihkan kapasitas tampung jaringan jalan secara berkelanjutan. Langkah integratif ini memperkuat argumen Pramana dan Marlina (2025) bahwa kebijakan rekayasa lalu lintas tidak akan pernah berjalan efektif apabila tidak diintegrasikan dengan pemenuhan fasilitas infrastruktur penunjang serta penegakan hukum yang konsisten. Komitmen politik anggaran dari eksekutif dan legislatif menjadi prasyarat mutlak bagi keberlanjutan program penanganan kemacetan perkotaan.

Sintesis temuan penting mengenai faktor-faktor keberhasilan dan kegagalan peran aktor politik lokal dijabarkan sebagai berikut:

Berikut adalah beberapa temuan penting terkait oleh beberapa peneliti terdahulu terkait program penanganan kemacetan lalu lintas antara lain:

a. Rekayasa Arus Lalu Lintas (Faktor Keberhasilan): Penerapan sistem satu arah (*One Way*) terbukti efektif mereduksi potensi kemacetan saling mengunci (*deadlock*) di persimpangan jalan perkotaan.
b. Digitalisasi Sistem Perizinan (Faktor Keberhasilan): Penggunaan aplikasi SI PELAN berbasis GPS sukses membatasi kuota penutupan jalan umum untuk kepentingan seremonial hajatan kultural warga.
c. Sinergitas Kelembagaan Lintas Sektor (Faktor Keberhasilan): Forum LLAJ memfasilitasi integrasi tugas operasional secara dinamis antara Dinas Perhubungan, Kepolisian, Satpol PP, dan Komisi III DPRD.
d. Penataan Fasilitas Parkir (Faktor Kegagalan): Hambatan penyempitan jalan (*bottleneck*) di kawasan pasar dipicu oleh aktivitas bongkar muat dan maraknya parkir liar akibat ketiadaan kantong parkir alternatif.
e. Pengembangan Infrastruktur Terpadu (Faktor Keberhasilan Masa Depan): Perencanaan pembangunan Gedung Parkir Terpadu di Terminal Bastiong menjadi solusi mutlak mengatasi keterbatasan ruang daratan kepulauan.
f. Konsistensi Penegakan Regulasi (Faktor Kegagalan): Keberhasilan kebijakan transportasi darat sangat bergantung pada ketegasan pengawasan aparat di lapangan tanpa memandang status sosial pelanggar.

Secara keseluruhan, program penanganan kemacetan melalui optimalisasi fungsi kelembagaan memberikan kontribusi yang signifikan dalam membangun tata kelola sistem transportasi perkotaan yang lebih tertib, lancar, dan berkeadilan.

3.7. Diskusi Temuan Menarik Lainnya

Faktor pendukung peran aktor politik lokal dalam mengatasi kemacetan di Kota Ternate bersumber dari kejelasan regulasi, inovasi teknologi, komitmen anggaran, serta efektivitas pengawasan lembaga legislatif. Landasan hukum yang kuat berupa Peraturan Daerah Nomor 4 Tahun 2014 tentang Ketertiban Umum, Perda Retribusi Pelayanan Parkir, serta Perda Retribusi Izin Trayek memberikan jaminan legalitas formal bagi aparatur penegak aturan dalam bertindak di lapangan. Digitalisasi layanan melalui aplikasi SI PELAN berkontribusi nyata dalam menekan kuota penutupan jalan umum, sehingga hambatan lalu lintas akibat egoisme ruang sirkulasi untuk acara seremonial warga dapat dikendalikan secara tersistem. Dukungan penganggaran APBD *multi-years* menjamin kepastian keberlanjutan pendanaan bagi program strategis jangka panjang seperti rencana pembangunan infrastruktur fisik penunjang perhubungan. Fungsi pengawasan DPRD yang dijalankan secara intensif oleh Komisi III melalui mekanisme Rapat Dengar Pendapat (RDP) berhasil

memperkuat aspek akuntabilitas fungsional birokrasi eksekutif. Eksistensi Forum LLAJ menyempurnakan jalinan kemitraan lintas sektor ini dengan mengikis ego sektoral serta menyelaraskan langkah operasional penertiban lalu lintas di ruang publik.

Faktor penghambat penanganan kemacetan lalu lintas di Kota Ternate dipicu oleh kendala fasilitas penunjang, rendahnya kesadaran publik, serta keterbatasan ruang geografis daratan. Belum optimalnya fungsi Terminal Bastiong mengakibatkan sirkulasi angkutan kota menjadi tidak teratur akibat maraknya aktivitas menaik-turunkan penumpang di luar area resmi terminal. Rendahnya kepatuhan pengguna jalan terhadap aturan lalu lintas memperparah tingkat kesemrawutan arus kendaraan pada koridor ekonomi utama perkotaan. Keterbatasan lahan parkir resmi di sekitar kawasan Pasar Higienis dan Jatiland Mall memicu maraknya praktik parkir liar di badan jalan (*on-street parking*) yang mempersempit lebar efektif lajur jalan. Tingginya ketergantungan masyarakat terhadap kendaraan pribadi menjadi persoalan struktural yang sulit diurai akibat terus menyusutnya kuantitas armada angkutan umum lokal yang layak dan terintegrasi. Karakteristik geografis pulau vulkanik kecil dengan luas wilayah daratan yang sangat terbatas melengkapi kompleksitas hambatan ini karena menyulitkan pemerintah daerah untuk mengeksekusi opsi pelebaran jaringan jalan darat konvensional.

IV. KESIMPULAN

Peran aktor politik lokal dalam mengatasi kemacetan lalu lintas di Kota Ternate secara keseluruhan belum berjalan secara optimal. Capaian fungsional menunjukkan adanya ketimpangan antara keberhasilan strategi koordinasi lintas sektor dengan lemahnya eksekusi penegakan hukum di lapangan. Otoritas eksekutif dan legislatif telah berhasil membangun wadah Forum LLAJ serta keterbukaan saluran komunikasi publik yang responsif. Implementasi kebijakan penataan parkir tepi jalan (*on-street parking*) dan mekanisme penyelesaian sengketa rute trayek angkutan umum masih berjalan secara parsial serta belum memiliki kepastian hukum yang tuntas. Konsistensi aparat dalam menjalankan fungsi terapi sosial belum mampu mengubah resistensi perilaku budaya masyarakat pengguna jalan secara permanen akibat ketiadaan fasilitas infrastruktur kantong parkir pengganti yang memadai. Penanganan hambatan transportasi darat di wilayah perkotaan kepulauan ini pada akhirnya memerlukan penguatan akuntabilitas politik formal yang integratif dan berkelanjutan.

Keterbatasan Penelitian. Penelitian ini memiliki keterbatasan fokus yang hanya berpusat pada analisis kualitatif deskriptif mengenai kedalaman deskripsi peran aktor politik lokal tanpa mengukur dampak fungsional penurunan volume hambatan lalu lintas tersebut secara numerik kuantitatif. Ruang lingkup pengamatan lapangan dan pengumpulan data primer juga terbatas pada lingkup instansi internal pembuat kebijakan serta beberapa titik simpul kemacetan perdagangan di wilayah Kota Ternate.

Arah Masa Depan Penelitian (*future work*). Penulis menyarankan bagi penelitian lanjutan agar dapat mengembangkan kajian dengan menggunakan kombinasi metode (*mixed methods*) atau pendekatan kuantitatif untuk mengukur secara presisi pengaruh pembangunan infrastruktur fisik terhadap tingkat reduksi kemacetan. Peneliti masa depan juga dapat memperluas cakupan informan hingga menyentuh seluruh komunitas jalanan secara inklusif serta memisahkan secara spesifik analisis efektivitas kebijakan antara koridor transportasi darat perkotaan dengan simpul konektivitas penyeberangan laut antar-pulau.

V. UCAPAN TERIMA KASIH

Ucapan terima kasih terutama ditujukan kepada Wali Kota Ternate beserta jajaran Dinas Perhubungan, Badan Perencanaan Pembangunan, Penelitian, dan Pengembangan Daerah (Bappelitbangda), serta Komisi III DPRD Kota Ternate yang telah memberikan kesempatan penulis untuk melaksanakan penelitian, serta seluruh pihak yang membantu dan menyukseskan pelaksanaan penelitian.

VI. DAFTAR PUSTAKA

Ambarwati, L., Indriastuti, A. K., Devia, Y. P., & Sari, D. N. (2017). Can the design of space-transport development strategies influence on noise pollution? *MATEC Web of Conferences*, *138*, 07017, 1–10. https://doi.org/10.1051/matecconf/201713807017

Ardieansyah, Asmungi, & Latip. (2023). *Metode penelitian sosial* (1st ed.). Deepublish.

Arianta, R., & Widyatami, F. S. (2025). Analisis kemacetan lalu lintas di ruas jalan kota. *Jurnal Teknik & Teknologi Terapan*, *3*(1), 21–27. https://jurnal.tau.ac.id/index.php/jttt/article/view/857

Banister, D. (2008). The sustainable mobility paradigm. *Transport Policy*, *15*(2), 73–80. https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2007.10.005

Buchari, E. (2015). Transportation demand management: A park and ride system to reduce congestion in Palembang City Indonesia. *Procedia Engineering*, *125*(5), 512–518. https://doi.org/10.1016/j.proeng.2015.11.047

Chen, H., Liu, N. Y., Yang, Y., Wang, Y., Li, Q., & Shan, Y. (2026). Impact effects of transport structure changes on urban traffic congestion: A case study of core cities in China. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, *208*(5), 1–37. https://doi.org/10.1016/j.tre.2026.104676

Dwiyantoro, P., Rusli, B., Karnesih, E., & Muhtar, E. A. (2022). Policy network in greater Bandung metropolitan management to deal with congestion. *Journal of Positive School Psychology*, *6*(3), 8996–9008. https://journalppw.com/index.php/jpsp/article/view/5218

Eviany, E. (2019). *Pengantar ilmu politik dan ruang lingkupnya*. Cendikia Press.

Farda, M., & Balijepalli, C. (2018). Exploring the effectiveness of demand management policy in reducing traffic congestion and environmental pollution: Car-free day and odd-even plate measures for Bandung City in Indonesia. *Case Studies on Transport Policy*, *6*(4), 577–590. https://doi.org/10.1016/j.cstp.2018.07.008

Fatimah, S., Syakdiah, S., & Kusumawiranti, R. (2022). Kebijakan pemerintah dalam mengatasi kemacetan di Kota Yogyakarta (Studi penelitian di Jalan Malioboro dan Jalan Tentara Pelajar). *Populika*, *10*(1), 24–41. https://doi.org/10.37631/populika.v10i1.473

Horoepoetri, A., & Santosa, A. (1993). *Peran serta masyarakat dalam pengelolaan lingkungan*. Walhi.

Labolo, M. (2014). *Memahami ilmu pemerintahan (Suatu kajian, teori, konsep dan pengembangannya)*. Rajawali Pers.

Miles, M. B., Huberman, A. M., & Saldana, J. (2014). *Qualitative data analysis: A methods sourcebook* (3rd ed.). Sage Publications.

Pramana, M. F. D., & Marlina, N. (2025). Evaluasi kebijakan ganjil-genap di ruas jalan jenderal sudirman dalam mengatasi kemacetan Kota Jakarta. *Journal of Politic and Government Studies*, *14*(3), 45–55. https://ejournal3.undip.ac.id/index.php/jpgs/article/view/51870

Rahayu, A. A., & Alfirdaus, L. K. (2024). Peran dan dinamika informal politics dalam tata kelola transportasi: Studi kasus terminal bayangan jembatan gantung Jakarta Barat. *Journal of Politic and Government Studies*, *13*(3), 77–93.

https://ejournal3.undip.ac.id/index.php/jpgs/article/view/44650
Simangunsong, F. (2016). *Metodologi penelitian pemerintahan*. Alfabeta.
Soehodho, S. (2017). Public transportation development and traffic accident prevention in Indonesia. *IATSS Research*, *40*(2), 76–80. https://doi.org/10.1016/j.iatssr.2016.05.001
Susanto, E., Samad, S., Gaus, A., & Sultan, M. A. (2024). Analisis kemacetan dan gangguan lalu lintas di Kota Ternate Tengah ditinjau dari aspek perilaku dan budaya masyarakat. *Stabilita: Jurnal Ilmiah Teknik Sipil*, *12*(1), 24–32. https://stabilita.uho.ac.id/index.php/journal/article/view/8
Wasistiono, S., & Rohmadin, S. (2023). *Teori Organisasi Pemerintahan Daerah*. Bumi Aksara.

INSTITUT PEMERINTAHAN DALAM NEGERI
KEMENTERIAN DALAM NEGERI
1956