

KLASIFIKASI STAKEHOLDER DALAM PERENCANAAN PARTISIPATIF TRANSPORTASI PUBLIK DI KOTA SAMARINDA

Destya Anggraeni Kusumaningrum¹, Yori Herwangi²

¹ Magister Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Gadjah Mada

² Departemen Teknik Arsitektur dan Perencanaan, Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta

¹ Email : destyareini@gmail.com

Diterima (received): 23 Januari 2026

Disetujui (accepted): 30 Agustus 2026

ABSTRAK

*Perencanaan transportasi publik di Kota Samarinda menghadapi tantangan struktural berupa meningkatnya ketergantungan pada kendaraan pribadi, melemahnya layanan angkutan umum, serta keterbatasan mekanisme partisipatif dalam proses perencanaan. Dalam konteks tersebut, pendekatan perencanaan partisipatif menjadi penting untuk menjembatani kesenjangan antara kebutuhan mobilitas masyarakat dan kapasitas kelembagaan pemerintah. Penelitian ini bertujuan menganalisis konfigurasi peran stakeholder dalam perencanaan partisipatif transportasi publik di Kota Samarinda, serta mengidentifikasi hambatan dan peluang penguatan partisipasi yang bermakna. Penelitian menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif melalui analisis dokumen kebijakan, penelusuran media, observasi lapangan, serta wawancara dengan aktor kunci yang terlibat dalam perencanaan transportasi publik. Hasil penelitian menunjukkan adanya ketimpangan partisipasi (*asymmetry of participation*), di mana pemerintah daerah menempati posisi dominan dalam pengambilan keputusan, sementara komunitas, akademisi, operator angkutan kota, dan masyarakat pengguna memiliki kepentingan tinggi namun pengaruh yang terbatas. Meskipun terdapat inisiatif partisipatif melalui forum formal dan munculnya komunitas advokasi mobilitas, mekanisme yang ada masih bersifat prosedural dan belum menghasilkan proses deliberatif yang mampu memengaruhi keputusan kebijakan. Penelitian ini menyimpulkan bahwa perencanaan partisipatif transportasi publik di Samarinda memerlukan penguatan tata kelola kolaboratif melalui integrasi peran stakeholder, pembentukan forum multiaktor yang deliberatif, serta pengakuan terhadap pengetahuan operasional dan pengalaman pengguna sebagai bagian dari proses perencanaan.*

Kata Kunci : Perencanaan Partisipatif, Stakeholder, Transportasi Publik

A. PENDAHULUAN

Transportasi publik merupakan elemen strategis dalam pembangunan perkotaan karena menentukan keterhubungan ruang, efisiensi mobilitas, dan kualitas hidup masyarakat (Rodrigue, 2020). Dalam konteks pembangunan berkelanjutan, transportasi publik dipandang sebagai *public good* yang berfungsi menjaga aksesibilitas, mengurangi beban ekonomi rumah tangga, serta menjamin kesetaraan mobilitas (Gonzalez-Feliu et al., 2018). Ketiadaan layanan transportasi publik yang memadai berpotensi melahirkan *transport poverty*, yaitu kondisi ketika seseorang mengalami hambatan mobilitas yang berdampak pada akses pendidikan, pekerjaan, dan layanan dasar (Lucas, 2012).

Fenomena *transport poverty* tersebut terlihat nyata pada kota-kota menengah di Indonesia, termasuk Kota Samarinda. Pertumbuhan kendaraan bermotor meningkat signifikan, dari 556.463 unit pada 2012 menjadi 812.072 unit pada 2018, dan diproyeksikan mendekati 1,07 juta unit pada 2024 (Databoks Katadata, 2024). Sebaliknya, jumlah angkutan kota menurun drastis. Data Satu Data Samarinda (2023) menunjukkan bahwa angkot yang masih beroperasi merosot dari 1.524 unit pada 2017 menjadi hanya 41 unit pada 2022. Kondisi ini menghasilkan ketergantungan ekstrem pada kendaraan pribadi dan transportasi daring, dengan konsekuensi tingginya biaya mobilitas rumah tangga.

Laporan Ditjen Perhubungan Darat Kemenhub (2025) dan kajian Gultom (2024) menunjukkan bahwa sekitar 40–50% pendapatan bulanan keluarga di Samarinda dihabiskan untuk biaya transportasi, terutama untuk bahan bakar, perawatan kendaraan pribadi, dan ongkos transportasi daring. Temuan lapangan juga memperlihatkan bahwa pelajar, pekerja berpendapatan rendah, dan lansia menjadi kelompok paling terdampak akibat minimnya layanan transportasi publik terjangkau. Ketiadaan moda massal membuat warga tidak memiliki alternatif perjalanan yang andal, aman, dan murah.

Pemerintah Kota Samarinda telah merespons melalui penyusunan *Detail Engineering Design (DED) Bus Rapid Transit (BRT)* (Pemerintah Kota Samarinda, 2023) yang merencanakan pembangunan BRT sebagai sistem transportasi massal pertama di kota ini. Namun pengalaman berbagai kota menunjukkan bahwa keberhasilan penyediaan transportasi publik tidak hanya ditentukan oleh kualitas teknis infrastruktur, melainkan juga oleh desain tata kelola dan kualitas keterlibatan *stakeholder*. Di Makassar, misalnya, keberhasilan Pasikola terjadi karena kolaborasi antar-sekolah, orang tua, dan komunitas; sementara Banjarmasin mampu mengintegrasikan angkot ke dalam sistem BRT karena mekanisme dialog yang berkelanjutan.

Literatur perencanaan menegaskan pentingnya keterlibatan pemangku kepentingan. Arnstein (1969) dalam Gaber (2019) melalui *Ladder of Citizen Participation* menjelaskan bahwa efektivitas partisipasi publik ditentukan oleh sejauh mana warga dapat mengakses proses pengambilan keputusan. Healey (1997) melalui *collaborative planning* menekankan pentingnya dialog, konsensus, dan *mutual learning* antaraktor untuk menghasilkan kebijakan yang lebih adaptif dan berkelanjutan. Berbagai studi internasional menunjukkan bahwa pelibatan *stakeholder* mampu meningkatkan legitimasi proses perencanaan, mencegah resistensi implementasi, dan memperkuat kapasitas sosial sistem transportasi (Tori et al., 2023). Sementara itu, penelitian Ngampravatdee et al. (2023) menunjukkan bahwa efektifnya partisipasi ditentukan oleh kesiapan institusional dalam hal peran, koordinasi, dan mekanisme komunikasi.

Namun, tata kelola pembangunan di Samarinda masih cenderung berorientasi *top-down*, sehingga partisipasi publik belum berjalan substantif. Sejumlah pembangunan ruang publik menunjukkan ketidaksesuaian antara desain teknokratis dan kebutuhan warga, mencerminkan adanya jarak antara kebijakan dan realitas sosial. Pada sisi transportasi, ketidaktersediaan forum multiaktor, minimnya integrasi data, dan lemahnya kanal konsultasi publik memperkuat jarak tersebut.

Berdasarkan konteks tersebut, kajian ini berfokus pada pertanyaan: apa saja peran stakeholder dalam perencanaan partisipatif transportasi publik di Kota Samarinda? Penelitian ini penting untuk memahami bagaimana struktur aktor, relasi kekuasaan, dan dinamika kolaborasi memengaruhi proses perencanaan transportasi, khususnya dalam konteks kota menengah yang menghadapi masalah transportasi struktural dan sosial.

B. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif untuk memahami bagaimana peran dan posisi *stakeholder* terbentuk serta berinteraksi dalam proses perencanaan partisipatif transportasi publik di Kota Samarinda. Pendekatan kualitatif dipilih karena perencanaan partisipatif tidak hanya berkaitan dengan keluaran teknokratis berupa dokumen kebijakan, tetapi juga mencerminkan dinamika relasi antaraktor, konstruksi makna, serta proses negosiasi kepentingan dalam tahap pra-implementasi kebijakan transportasi publik.

Pengumpulan data dilakukan melalui wawancara semi-terstruktur dengan aktor kunci, yaitu Bappeda, Dinas Perhubungan, Dinas PUPR, akademisi, komunitas Transit.smr, operator angkot, serta pengguna transportasi publik. Wawancara ini menggali pemahaman tentang peran masing-masing *stakeholder*, tingkat keterlibatan mereka dalam proses perencanaan, serta kendala yang dihadapi dalam berpartisipasi. Selain itu, analisis dokumen dilakukan terhadap RTRW, RPJMD, Masterplan Transportasi, DED BRT 2023, notulensi Musrenbang, pemberitaan media, serta dokumentasi komunitas. Observasi lapangan juga dilakukan pada halte, trotoar, titik angkot berhenti, dan lokasi mobilitas harian warga untuk memvalidasi kondisi empiris yang relevan.

Data dianalisis menggunakan analisis tematik dengan tahapan pengkodean, kategorisasi, dan penarikan tema analitis. Proses analisis dilakukan secara iteratif dengan membandingkan temuan antar sumber data untuk mengidentifikasi pola relasi, konsistensi peran, dan variasi tingkat keterlibatan antar *stakeholder*. Validitas temuan diperkuat melalui triangulasi data antara wawancara, dokumen, dan observasi, serta konfirmasi terbatas (*member checking*) kepada beberapa informan kunci.

Selain analisis tematik, penelitian ini juga melakukan pemetaan posisi *stakeholder* menggunakan kerangka *power-interest*. Pemetaan ini bertujuan untuk membaca posisi relatif aktor dalam proses perencanaan partisipatif berdasarkan tingkat kepentingan (*interest*) dan kapasitas pengaruh (*power*) yang dimiliki. Dalam penelitian ini, *power* dipahami sebagai *power* partisipatif, yaitu kapasitas aktor untuk memengaruhi proses perencanaan melalui kewenangan formal, legitimasi pengetahuan, jejaring sosial, kemampuan advokasi, serta posisi dalam struktur pengambilan keputusan. Dengan pemahaman ini, aktor non-pemerintah seperti komunitas dan akademisi tetap dapat memiliki nilai pengaruh meskipun tidak memiliki otoritas institusional.

Penilaian tingkat *interest* dan *power* dilakukan melalui skoring kualitatif ordinal dengan skala 1–5, yang disusun berdasarkan sintesis hasil wawancara, observasi, dan kajian dokumen. Skoring ini tidak dimaksudkan sebagai pengukuran kuantitatif absolut, melainkan sebagai alat bantu interpretatif untuk

membandingkan posisi relatif antar *stakeholder*. Hasil pemetaan kemudian divisualisasikan dalam bentuk *scatter plot* untuk merepresentasikan posisi stakeholder secara kontinu dan kontekstual, tanpa mengunci aktor pada kategori kuadran yang bersifat kaku dan normatif.

Pendekatan metodologis ini memungkinkan penelitian menyajikan gambaran komprehensif mengenai konfigurasi peran dan posisi *stakeholder* dalam perencanaan partisipatif transportasi publik di Kota Samarinda, sekaligus menjelaskan bagaimana relasi kepentingan dan pengaruh tersebut membentuk peluang maupun hambatan bagi penguatan proses perencanaan yang lebih kolaboratif.

Tabel 1. Variabel Penelitian

No	Tujuan Penelitian	Teori / Model	Indikator atau Pertanyaan Eksploratif	Fokus Eksplorasi (Dimensi / Tema Utama)	Metode Pengumpulan Data	Sumber Teori
1	Mengidentifikasi peran dan posisi stakeholder dalam perencanaan partisipatif transportasi publik di Kota Samarinda	<i>Collaborative Planning Theory</i> (Healey, 1997; <i>Stakeholder Analysis</i> (Bryson, 2004)	Peran dan tingkat keterlibatan pada tahap perencanaan	Peran dan posisi stakeholder dalam sistem perencanaan partisipatif	Wawancara mendalam, observasi dan analisis dokumen kebijakan	Healey (1997); Bryson (2004);

Sumber : hasil analisis tahun 2025

C. HASIL DAN PEMBAHASAN

Perencanaan transportasi publik di Kota Samarinda memperlihatkan konfigurasi aktor yang kompleks, namun belum terintegrasi secara kolaboratif. Meskipun pemerintah daerah telah menyusun agenda pengembangan *Bus Rapid Transit* (BRT) melalui pendekatan teknokratis, dinamika partisipasi antarpemangku kepentingan menunjukkan ketimpangan pengaruh dan keterlibatan. Kondisi ini membentuk pola partisipasi yang bersifat asimetris, di mana sebagian aktor memiliki kapasitas besar untuk memengaruhi arah kebijakan, sementara aktor lain berada pada posisi marginal meskipun memiliki kepentingan yang tinggi terhadap kebijakan transportasi publik.

Untuk memahami konfigurasi tersebut, penelitian ini melakukan pemetaan *stakeholder* berdasarkan dua dimensi utama, yaitu tingkat kepentingan (*interest*) dan tingkat pengaruh (*power*). Penilaian dilakukan menggunakan skala ordinal 1–5 sebagai alat bantu interpretatif untuk membaca posisi relatif aktor, bukan sebagai pengukuran kuantitatif absolut. Hasil pemetaan ini memberikan gambaran awal mengenai bagaimana relasi kekuasaan dan kepentingan membentuk struktur partisipasi dalam perencanaan transportasi publik di Samarinda.

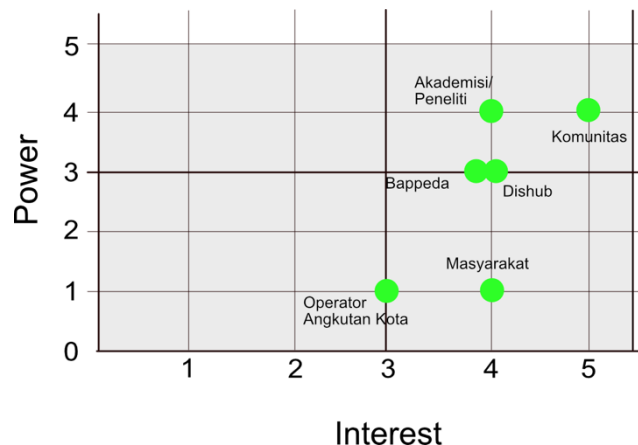
Tabel 2. Klasifikasi Stakeholder berdasarkan Tingkat Pengaruh dan Kepentingan

No	Stakeholder	Interest (1-5)	Power (1-5)	Dasar Penilaian
1	Dinas Perhubungan (Dishub)	4	3	Kepentingan tinggi sebagai <i>leading sector</i> ; partisipasi publik masih didominasi sosialisasi dan konsultasi formal
2	Badan Perencanaan Pembangunan Daerah (Bappeda)	4	3	Pengarah kebijakan dan integrator lintas sektor; keterbatasan ruang deliberatif lintas aktor
3	Akademisi (Perguruan Tinggi/Peneliti)	4	4	Legitimasi pengetahuan tinggi; memengaruhi wacana kebijakan meski belum terinstitusionalisasi
4	Komunitas Transit.smr	5	4	Advokasi aktif dan konsisten; pengaruh melalui opini publik namun belum melibatkan formal
5	Masyarakat Pengguna Transportasi Publik	4	2	Kepentingan tinggi sebagai pengguna; partisipasi terbatas pada mekanisme konsultatif
6	Operator Angkot	3	2	Terdampak langsung; pengetahuan lapangan tinggi namun keterlibatan rendah

Sumber : hasil analisis tahun 2025

Hasil pemetaan menunjukkan bahwa aktor pemerintah daerah, khususnya Dinas Perhubungan (Dishub) dan Badan Perencanaan Pembangunan Daerah (Bappeda), berada pada posisi dengan tingkat kepentingan dan pengaruh yang relatif tinggi. Sebaliknya, komunitas, akademisi, operator angkutan kota, dan masyarakat pengguna cenderung terkonsentrasi pada area dengan kepentingan tinggi namun pengaruh yang lebih terbatas. Pola ini mengindikasikan bahwa perhatian terhadap isu transportasi publik tersebar luas di antara berbagai aktor, tetapi kapasitas untuk memengaruhi keputusan kebijakan tidak terdistribusi secara seimbang.

Untuk memvisualisasikan relasi tersebut secara lebih kontekstual, pemetaan *stakeholder* kemudian ditransformasikan ke dalam diagram *scatter plot* (Gambar 1). Diagram ini digunakan untuk menunjukkan spektrum posisi aktor secara dinamis, tanpa mengunci mereka dalam kategori kuadran yang kaku. Pendekatan ini memungkinkan pembacaan yang lebih fleksibel terhadap aktor yang berada di posisi antara atau memiliki potensi pergeseran peran dalam proses perencanaan.



Gambar 1. Diagram Scatter Plot Power-Interest
Sumber : hasil analisis tahun 2025

1. Pemerintah Daerah sebagai Pengendali Arah Kebijakan

Pemetaan aktor menunjukkan bahwa Dishub dan Bappeda menempati posisi sentral dalam struktur perencanaan transportasi publik di Samarinda. Kedua institusi ini memiliki kewenangan formal dalam penyusunan dokumen perencanaan, pengendalian program, serta penetapan prioritas pembangunan. Posisi ini menempatkan pemerintah daerah sebagai *policy leader* yang secara dominan menentukan arah strategis pengembangan transportasi publik, termasuk dalam perencanaan BRT.

Namun demikian, dominasi struktural tersebut belum sepenuhnya diiringi oleh peran fasilitator kolaborasi. Temuan penelitian menunjukkan bahwa meskipun forum koordinasi lintas instansi tersedia, mekanisme yang berjalan masih bersifat administratif. Koordinasi dipahami sebagai pemenuhan prosedur formal, bukan sebagai ruang deliberatif untuk menyatukan perspektif dan kepentingan lintas aktor. Setelah pertemuan koordinasi berlangsung, masing-masing perangkat daerah cenderung kembali pada agenda sektoralnya sendiri, sehingga integrasi kebijakan secara substantif belum tercapai.

“Secara forum ada, rapat lintas OPD ada. Tapi setelah itu ya masing-masing dinas jalan lagi sesuai tugasnya. Belum sampai benar-benar menyatukan perencanaan.” (Bappeda Kota Samarinda, 2025).

Pernyataan ini menunjukkan bahwa koordinasi belum menghasilkan integrasi kebijakan yang bermakna. Partisipasi aktor non-pemerintah umumnya terjadi ketika arah kebijakan telah ditentukan. Seorang informan lain menyebutkan:

“Biasanya masyarakat atau komunitas baru dilibatkan saat sosialisasi atau konsultasi, bukan di tahap awal perumusan.” (Dinas Perhubungan Kota Samarinda, 2025).

Kondisi ini berdampak pada pola perencanaan yang cenderung *top-down*. Aktor non-pemerintah umumnya dilibatkan pada tahap akhir melalui forum konsultasi publik atau Musrenbang, ketika arah kebijakan telah ditentukan. Akibatnya, partisipasi yang terjadi lebih bersifat prosedural daripada substantif, dan peluang untuk membangun kesepahaman bersama sejak tahap awal perencanaan menjadi terbatas.

2. Operator Angkutan Kota sebagai Aktor Rentan

Operator angkutan kota merupakan kelompok yang paling terdampak langsung oleh kebijakan pengembangan transportasi publik. Penurunan jumlah armada angkot yang signifikan dalam beberapa tahun terakhir mencerminkan tekanan ekonomi dan ketidakpastian keberlanjutan usaha yang dialami oleh kelompok ini. Dalam pemetaan *stakeholder*, operator berada pada posisi dengan tingkat pengaruh rendah dan kepentingan yang tinggi.

Pelaku angkutan kota memandang perencanaan BRT sebagai sumber ketidakpastian karena tidak disertai dengan skema transisi yang jelas. Operator menyampaikan bahwa hingga tahap perencanaan, tidak terdapat ruang dialog yang secara khusus melibatkan mereka untuk membahas integrasi rute, peran sebagai *feeder*, maupun perlindungan ekonomi selama masa transisi. Padahal, mereka memiliki pengetahuan lokal yang kuat mengenai pola pergerakan harian, kebutuhan pengguna, dan kondisi operasional di lapangan.

“Kami tahu angkot memang sudah berat sekarang. Tapi soal BRT ini kami tidak pernah diajak duduk bareng. Tahu-tahu rute sudah ada, desain sudah jadi.” (Operator Angkot, 2025).

Operator juga menekankan bahwa mereka memiliki pengetahuan lokal yang tidak terakomodasi dalam perencanaan:

“Kami tiap hari di lapangan, tahu penumpang naik di mana, jam sibuknya kapan. Tapi itu tidak pernah diminta.” (Operator Angkot, 2025).

Ketiadaan mekanisme konsultasi yang melibatkan operator secara bermakna berpotensi menimbulkan resistensi sosial dan melemahkan legitimasi kebijakan transportasi publik. Temuan ini menegaskan bahwa pengabaian aktor operasional dalam proses perencanaan dapat menghambat keberlanjutan sistem transportasi massal yang sedang dirancang.

3. Komunitas sebagai Penghubung Warga dan Pemerintah

Komunitas advokasi mobilitas memainkan peran penting sebagai penghubung antara pengalaman mobilitas warga dan diskursus kebijakan. Melalui dokumentasi lapangan dan kampanye digital, komunitas menyusun masukan berbasis pengalaman sehari-hari.

Namun, kontribusi tersebut belum terintegrasi secara formal ke dalam sistem perencanaan. Seorang anggota komunitas menyatakan:

“Kami share temuan lapangan, foto halte, trotoar, rute angkot. Tapi ya berhenti di media sosial. Tidak ada kanal resmi untuk itu masuk ke perencanaan.” (Komunitas Transit.smr, 2025).

Dalam pemetaan *stakeholder*, komunitas berada pada posisi dengan kepentingan sangat tinggi tetapi pengaruh terbatas. Kondisi ini menunjukkan adanya kesenjangan antara kapasitas sosial komunitas dan struktur kelembagaan perencanaan.

4. Akademisi sebagai Penyedia Pengetahuan

Akademisi berperan sebagai penyedia pengetahuan teknis dan analisis kebijakan dalam perencanaan transportasi publik. Keterlibatan akademisi umumnya terjadi dalam bentuk penyusunan kajian, validasi data, atau pendampingan teknis terhadap pemerintah daerah. Dalam pemetaan *stakeholder*,

akademisi berada pada posisi dengan pengaruh menengah dan kepentingan yang relatif tinggi.

“Biasanya kami diminta membantu kajian atau validasi data, tapi bukan ikut menentukan arah kebijakan sejak awal.” (Tiopan Gultom, MTI Kaltim, 2025).

Namun, temuan penelitian menunjukkan bahwa peran akademisi masih bersifat konsultatif dan belum terintegrasi sebagai mitra deliberatif dalam proses pengambilan keputusan strategis. Akademisi sering kali dilibatkan setelah arah kebijakan ditentukan, sehingga ruang untuk memengaruhi proses sejak tahap awal relatif terbatas. Kondisi ini membatasi potensi perencanaan berbasis bukti yang lebih adaptif dan kontekstual.

Penguatan peran akademisi sebagai mitra deliberatif dapat menjadi jembatan antara rasionalitas teknis pemerintah dan kebutuhan sosial masyarakat, sekaligus meningkatkan kualitas pembelajaran kebijakan dalam perencanaan transportasi publik.

5. Masyarakat Pengguna sebagai Aktor Terdampak Langsung

Masyarakat pengguna transportasi publik merupakan aktor dengan kepentingan paling tinggi terhadap kebijakan transportasi, namun memiliki pengaruh yang sangat terbatas dalam proses perencanaan. Pengguna menggambarkan pengalaman mobilitas yang tidak stabil, mahal, dan sulit diprediksi. Partisipasi mereka umumnya terbatas pada survei kepuasan atau kanal aduan, tanpa mekanisme umpan balik yang jelas terhadap keputusan kebijakan.

“Naik angkot sekarang susah, mahal, dan tidak pasti. Tapi kami tidak tahu harus menyampaikan ke mana selain lewat keluhan.” (Pengguna Transportasi Publik, wawancara Komunitas Transit.smr, 2025).

Tingginya beban biaya transportasi rumah tangga memperkuat posisi pengguna sebagai kelompok yang paling rentan secara ekonomi. Namun demikian, suara pengguna belum terakomodasi dalam kerangka partisipasi deliberatif yang memungkinkan mereka memengaruhi arah kebijakan secara substantif. Kondisi ini memperlebar kesenjangan antara kebutuhan mobilitas warga dan desain kebijakan transportasi publik yang dihasilkan.

Secara keseluruhan, hasil penelitian menunjukkan bahwa perencanaan partisipatif transportasi publik di Kota Samarinda masih berada pada tahap awal. Struktur aktor yang ada belum membentuk kapasitas kolaboratif yang utuh. Pemerintah daerah memegang posisi sentral dalam pengambilan keputusan, tetapi belum berfungsi sebagai fasilitator kolaborasi lintas aktor. Komunitas dan masyarakat memiliki kepentingan dan kapasitas sosial yang tinggi, namun ruang partisipasi mereka masih terbatas secara struktural. Akademisi berkontribusi dalam penyediaan pengetahuan teknis, tetapi belum terintegrasi dalam proses deliberatif. Sementara itu, operator angkutan kota yang paling terdampak justru berada pada posisi paling marginal.

Kondisi ini menunjukkan bahwa praktik perencanaan yang berjalan masih mencerminkan partisipasi prosedural, bukan partisipasi substantif. Tanpa pembenahan tata kelola melalui forum multiaktor, mekanisme dialog reguler, integrasi pengetahuan komunitas, serta reposisi peran operator, perencanaan transportasi publik di Samarinda berisiko terus mengalami kesenjangan antara

desain kebijakan dan realitas sosial. Kolaborasi yang lebih setara antaraktor menjadi prasyarat utama bagi terwujudnya sistem transportasi publik yang inklusif dan berkelanjutan.

D. KESIMPULAN

Penelitian ini menunjukkan bahwa perencanaan partisipatif transportasi publik di Kota Samarinda masih berlangsung dalam konfigurasi aktor yang belum kolaboratif secara substantif. Meskipun pemerintah daerah, khususnya Dishub dan Bappeda, memegang peran dominan sebagai pengarah kebijakan, proses perencanaan yang berjalan cenderung bersifat *top-down* dan belum sepenuhnya membuka ruang deliberatif bagi aktor non-pemerintah. Pemetaan *stakeholder* berbasis kepentingan dan pengaruh mengungkap adanya ketimpangan partisipasi, di mana komunitas, akademisi, operator angkutan kota, dan masyarakat pengguna memiliki kepentingan tinggi terhadap kebijakan transportasi publik, namun kapasitas mereka untuk memengaruhi pengambilan keputusan masih terbatas secara struktural.

Di sisi lain, temuan penelitian memperlihatkan munculnya potensi partisipasi *bottom-up* melalui peran komunitas mobilitas dan aktor masyarakat sipil yang aktif memproduksi pengetahuan lapangan dan menyuarakan kebutuhan pengguna yang rentan. Akademisi berkontribusi melalui penyediaan kajian berbasis bukti, sementara operator angkutan kota memegang pengetahuan operasional yang krusial dalam memahami dinamika mobilitas sehari-hari. Namun, kontribusi aktor-aktor tersebut belum terintegrasi secara sistematis ke dalam mekanisme perencanaan formal, sehingga potensi pembelajaran kolektif dan kolaborasi lintas aktor belum termanfaatkan secara optimal.

Secara konseptual, temuan ini menegaskan bahwa keberhasilan perencanaan partisipatif tidak hanya ditentukan oleh keberadaan forum konsultasi, tetapi oleh sejauh mana distribusi peran, pengaruh, dan pengetahuan antar-*stakeholder* dikelola secara setara. Dalam konteks ini, pemerintah daerah memiliki posisi strategis bukan hanya sebagai pengambil keputusan, tetapi sebagai fasilitator kolaborasi yang mampu menjembatani kepentingan, pengetahuan, dan pengalaman berbagai aktor.

Implikasi kebijakan dari penelitian ini menekankan pentingnya pembentukan mekanisme partisipatif yang lebih deliberatif dan inklusif, seperti forum multiaktor yang berkelanjutan, integrasi pengetahuan komunitas ke dalam sistem perencanaan, serta pelibatan operator angkutan dalam skema transisi menuju sistem BRT. Tanpa penguatan tata kelola kolaboratif tersebut, perencanaan transportasi publik berisiko terus mereproduksi kesenjangan antara desain kebijakan dan realitas mobilitas masyarakat. Oleh karena itu, penguatan partisipasi bermakna menjadi prasyarat utama bagi terwujudnya sistem transportasi publik yang inklusif, adaptif, dan berkelanjutan di Kota Samarinda.

DAFTAR PUSTAKA

Bryson, J. M., 2004. What to do when stakeholders matter: Stakeholder identification and analysis techniques. *Public Management Review*, 6 (1), 21–53. <https://doi.org/10.1080/14719030410001675722>

- Databoks Katadata, 2024. Jumlah Kendaraan Bermotor di Kota Samarinda Hari Ini. (<https://databoks.katadata.co.id/transportasi-logistik/statistik/741e8eeda9c677f/jumlah-kendaraan-bermotor-di-kota-samarindahari-ini>), diakses 12 Mei 2025.
- Gaber, J., 2019. Building “A Ladder of Citizen Participation”: Sherry Arnstein, citizen participation, and model cities. *Journal of the American Planning Association*, 85 (3), 188–201. <https://doi.org/10.1080/01944363.2019.1612267>
- Gonzalez-Feliu, J., Pronello, C., & Salanova Grau, J. M., 2018. Multi-stakeholder collaboration in urban transport: State-of-the-art and research opportunities. *Transport*, 33 (4), 1079–1094. <https://doi.org/10.3846/transport.2018.6810>
- Gultom, T., 2024. Ironi Mobilitas di Kalimantan Timur: Anggaran Transportasi Pejabat Fantastis, Ongkos Transportasi Warga Bikin Miris. (<https://www.rmoljawatengah.id/ironi-mobilitas-di-kalimantan-timur-anggaran-transportasi-pejabat-fantastis-ongkos-transportasi-warga-bikin-miris>), diakses 12 Juli 2025.
- Healey, P., 1997. *Collaborative Planning: Shaping Places in Fragmented Societies*. London: Macmillan.
- Lucas, K., 2012. Transport and social exclusion: Where are we now? *Transport Policy*, 20, 105–113. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2012.01.013>
- Ngampravatdee, C., Gharehbaghi, K., Hosseinian-Far, A., Tee, K. F., & McManus, K., 2023. Strategic initiatives for large transport infrastructure planning: Reinforcing sustainability in urban transportation through better stakeholder engagement. *Sustainability*, 15 (18), 13912. <https://doi.org/10.3390/su151813912>
- Pemerintah Kota Samarinda, 2023. *Detail Engineering Design (DED) Bus Rapid Transit (BRT) Kota Samarinda*. Samarinda: Pemerintah Kota Samarinda.
- Rodrigue, J.-P., 2020. The Geography of Transport Systems. (<https://transportgeography.org/>), diakses 12 Januari 2025.
- Satu Data Samarinda, 2023. Jumlah Transportasi Umum Berdasarkan Layanan 2015–2022. (<https://satudata.samarindakota.go.id/kategori/c57b1e90-9459-11ec-aa0a-e509514ea51e/jumlah-transportasi-umum?start=2015&end=2022&page=1>), diakses 12 Mei 2025.
- Tori, S., te Boveldt, G., Keseru, I., & Macharis, C., 2023. Brussels mobility in 2050: Participatory mixed-method scenario building to explore alternative futures. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 22, 100919. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2023.100919>