



MODEL KERJASAMA ANTAR DAERAH DALAM PERENCANAAN SISTEM TRANSPORTASI WILAYAH METROPOLITAN BANDUNG RAYA

Inter-regional Cooperation Model of Transportation System Planning in Greater Bandung Metropolitan

Tessa Talitha¹, Delik Hudalah¹

Diterima: 17 Juni 2014

Disetujui :1 Oktober 2014

Abstrak: Kebijakan desentralisasi di Indonesia memberikan kewenangan pembangunan pada tingkat Kabupaten/Kota yang kemudian menimbulkan fragmentasi antar daerah. Di sisi lain terdapat beberapa urusan pemerintahan yang perlu dikelola bersama antara beberapa daerah, sehingga dibutuhkan kerjasama antar daerah. Wilayah Metropolitan Bandung Raya berkembang pesat dari Kota Bandung ke wilayah sekitarnya dan dengan meningkatnya tingkat aktivitas, maka dibutuhkan perencanaan infrastruktur wilayah yang baik, salah satunya perencanaan sistem transportasi. Pengambilan keputusan terkait perencanaan akan menyiratkan banyak pertimbangan, sehingga biaya transaksi seperti informasi, negosiasi, penegakan, dan aktor terlibat di dalamnya. Untuk mencapai tujuan peningkatan pelayanan publik maka dibutuhkan studi model kerjasama antar daerah. Berdasarkan hasil analisis diperoleh bahwa terdapat faktor-faktor yang dapat menimbulkan biaya transaksi yaitu ketidakmerataan distribusi informasi, konflik kepentingan, aktor yang mendominasi, dan kurangnya komitmen stakeholders. Kemudian diperoleh bahwa model yang sesuai untuk diterapkan di Metropolitan Bandung Raya adalah model *jointly-formed authorities*, yaitu berupa badan kerjasama yang terdiri dari perwakilan setiap pemerintah daerah dan memiliki kewenangan mengeksekusi kebijakan pada sektor tertentu.

Kata kunci: *kerjasama antar daerah, biaya transaksi, sistem transportasi, Metropolitan Bandung Raya*

Abstract: Decentralization policy in Indonesia gives development authority at local government level which cause fragmentation among regions. On the other hand, there are some government affairs that need to be managed jointly between several regions, so that inter-regional cooperation is necessary. Greater Bandung Metropolitan has rapid development from Bandung City to regions around it. With the increasing of activity rate, good infrastructure planning including transportation system planning are needed. Decision making in planning implies many considerations, so that transaction cost such as information, negotiation, enforcement, and agency were involved. For the purpose of increasing public services, study of inter-regional collaboration models are needed. Based on the analysis, found that there are factors that will cause transaction costs such as unequal distribution of information, conflict of interest, actor who dominates, and lack of commitments of stakeholders. Then the results obtained that the model that appropriate to

¹Perencanaan Wilayah dan Kota, Sekolah Arsitektur, Perencanaan dan Pengembangan Kebijakan (SAPPK), ITB

applied in Greater Bandung Metropolitan is jointly-formed authority, which is an institution consisting of representatives from each local governments and has the authority to execute policy in particular sector.

Key words: inter-regional cooperation, transaction cost, transportation system, Greater Bandung Metropolitan

Pendahuluan

Pengembangan kerja sama antar daerah pada kawasan metropolitan merupakan suatu tuntutan yang penting untuk diperhatikan pada era desentralisasi di Indonesia. Kebijakan desentralisasi berdampak pada perencanaan kawasan yang mengedepankan batas administratif tanpa memperhatikan wilayah di sekitarnya. Padahal dalam suatu wilayah perkotaan, kota dengan daerah sekitarnya merupakan suatu kesatuan sistem terutama dalam hal penyediaan dan pengelolaan infrastruktur. Untuk mengatasi hal tersebut, maka perlu dilakukan kerja sama antar daerah pada wilayah perkotaan dalam menyediakan dan mengelola infrastruktur salah satunya yaitu transportasi. Pengembangan kelembagaan kawasan metropolitan melibatkan banyak pemangku kepentingan yang memiliki preferensi berbeda-beda sehingga diperlukan suatu titik temu dalam pengambilan keputusan. Dengan terlibatnya banyak kepentingan dalam perencanaan kawasan metropolitan, maka dibutuhkan penyusunan mekanisme dan tipologi kerja sama yang disepakai secara bersama-sama.

Permasalahan transportasi di Metropolitan Bandung Raya hingga saat ini masih belum menemukan solusi. Dengan jumlah penduduk yang semakin tinggi dan cepatnya pertumbuhan pembangunan, kawasan Metropolitan Bandung Raya membutuhkan penyelenggaraan moda transportasi massal yang lebih banyak dengan cakupan pelayanan yang lebih luas. Pemerintah sudah berupaya untuk mengatasi persoalan transportasi di kawasan perkotaan Metropolitan Bandung Raya dengan membenahi transportasi publik antar daerah, seperti berencana menyediakan Bus Rapid Transit serta membangun Monorel yang menghubungkan Kabupaten/Kota di Metropolitan Bandung Raya. Hal ini merupakan proyek besar yang melibatkan pihak pemerintah daerah dalam merencanakan sistem transportasi antar Kabupaten/Kota. Penyediaan transportasi publik di Metropolitan Bandung Raya saat ini masih belum terintegrasi antara satu daerah dengan daerah yang lain sehingga dibutuhkan suatu mekanisme kerja sama yang baik untuk merumuskan perencanaan transportasi untuk mengatasi persoalan yang terjadi.

Dalam perencanaan sistem transportasi wilayah di kawasan Metropolitan Bandung Raya belum terdapat suatu bentuk kerja sama antar daerah (khususnya antar Pemerintah Daerah). Saat ini perencanaan kawasan Metropolitan Bandung Raya secara keseluruhan berada di bawah kewenangan Provinsi Jawa Barat. Untuk melakukan perencanaan secara sinergis dibutuhkan keterlibatan pihak-pihak yang terkait, khususnya pemerintah daerah yang terdapat dalam kawasan Metropolitan Bandung Raya. Dalam sistem desentralisasi, eksternalitas dan biaya transaksi memegang peranan penting dalam perencanaan dan pengambilan keputusan. Pengambilan keputusan untuk perencanaan jalan misalnya menyiratkan banyak pertimbangan berbagai pihak seperti pemerintah setempat. Dengan kata lain biaya transaksi seperti komunikasi, interaksi, dan pengumpulan informasi terlibat di dalamnya (Miharja dan Woltjer, 2010). Hingga saat ini, belum terdapat penelitian yang mengidentifikasi bentuk kerja sama antar daerah kawasan Metropolitan Bandung Raya dengan mempertimbangkan biaya transaksi yang terjadi serta peran dan preferensi aktor-aktor yang terlibat di dalamnya. Berdasarkan rumusan persoalan tersebut, maka pertanyaan penelitian yang diangkat dalam penelitian ini adalah:

- Bagaimana karakteristik Metropolitan Bandung Raya dilihat dari karakteristik wilayah, karakteristik kelembagaan, dan kerja sama yang berlaku saat ini?
- Apa saja faktor-faktor yang dapat menimbulkan biaya transaksi dan mempengaruhi pelaksanaan kerja sama antar daerah di Metropolitan Bandung Raya?
- Model kerja sama seperti apa yang memiliki kemungkinan terkecil terjadi biaya transaksi dan sesuai dengan karakteristik Metropolitan Bandung Raya berdasarkan faktor-faktor yang diteliti?

Metode

Penelitian ini merupakan penelitian kualitatif dengan menggunakan pendekatan studi kasus. Penelitian ini dilakukan untuk dapat memahami fenomena dan karakteristik kerja sama antar daerah berdasarkan teori pendekatan pilihan rasional serta untuk menghasilkan model kerja sama antar daerah dalam perencanaan sistem transportasi wilayah yang dapat diterapkan di Metropolitan Bandung Raya. Data dan informasi yang dibutuhkan dalam penelitian ini berupa data primer dan sekunder. Teknik pengumpulan data primer yang digunakan adalah wawancara secara mendalam (*in-depth interview*) kepada stakeholders terkait, sedangkan teknik pengumpulan data sekunder yang digunakan adalah survey ke instansi yang bersangkutan.

Metode analisis yang akan digunakan dalam merumuskan model pengembangan kerja sama antar daerah adalah analisis data kualitatif dengan metode analisis utama analisis isi transkrip wawancara dan analisis deskriptif data sekunder. Proses analisis dalam penelitian ini menggunakan proses induktif, yaitu penelusuran teori umum berdasarkan pengamatan di lapangan yang kemudian menghasilkan suatu kesimpulan. Teori yang akan dikembangkan dalam penelitian ini adalah teori biaya transaksi menurut Feiock (2005). Data hasil wawancara yang diperoleh kemudian akan dianalisis menggunakan metode analisis data kualitatif (*qualitative data analysis*). Dalam proses analisis dilakukan *coding*, yaitu proses identifikasi dan pengorganisasian tema dalam data kualitatif dan penjabaran kode serta penggunaannya yang bertujuan untuk mereduksi data dan menginterpretasikan makna dari data-data yang didapatkan dengan mengorganisasikannya berdasarkan kode-kode yang ditetapkan (Hay, 2010). Penilaian alternatif model kerja sama menggunakan metode *Multi Criteria Analysis* dan dilakukan oleh peneliti sebagai bahan pertimbangan kepada stakeholders pengambil keputusan. Proses penilaian dilakukan secara triangulasi dengan mempertimbangkan literatur yang berlaku serta hasil wawancara yang telah dilakukan. Triangulasi dilakukan karena peneliti masih belum berpengalaman untuk menilai sehingga diperlukan kerangka acuan logis yang dapat dipercaya untuk mendukung penilaian (*judgement*).

Alternatif Model Kerja Sama

Penentuan alternatif kerja sama dilakukan dengan melihat kesesuaiannya dengan dasar hukum yang berlaku di Indonesia serta kesesuaiannya dengan karakteristik Metropolitan Bandung Raya.

Kesesuaian dengan dasar hukum

Seperti yang telah dijabarkan pada bab sebelumnya, terdapat dasar hukum dalam pelaksanaan kerja sama antar daerah di Indonesia diantaranya yaitu:

- Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2000 tentang Kewenangan Pemerintah dan Kewenangan Provinsi sebagai daerah otonom;
- Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah;
- Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang;

- Peraturan Pemerintah Nomor 50 Tahun 2007 tentang Tata Cara Pelaksanaan Kerja sama Daerah;
- Permendagri Nomor 69 Tahun 2007 tentang Kerja sama Pembangunan Perkotaan;
- Permendagri Nomor 22 Tahun 2009 tentang Petunjuk Teknis Kerja sama Antar Daerah;
- Permendagri Nomor 23 Tahun 2009 tentang Tata Cara Pembinaan dan Kerja sama Antar Daerah.

Tabel 1. Identifikasi Alternatif Model Berdasarkan Dasar Hukum

No	Dasar Hukum	Model Kerja sama							
		HA	FSC	JA	JFA	RB	IK	SK	WK
1.	UU 32/2004 Pasal 195 ayat 1-2 Dalam rangka meningkatkan kesejahteraan rakyat, daerah dapat mengadakan kerja sama dengan daerah lain yang didasarkan pada pertimbangan efisiensi dan efektivitas pelayanan publik, sinergi, dan saling menguntungkan.			V	V	V	V	V	V
2.	Kerja sama sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat diwujudkan dalam bentuk badan kerja sama antar daerah yang diatur dengan keputusan bersama. PP 50/2007 Pasal 2 Kerja sama daerah dilakukan dengan prinsip: efisiensi; efektivitas; sinergi; saling menguntungkan; kesepakatan bersama; itikad baik; menguntungkan kepentingan nasional dan keutuhan wilayah NKRI; persamaan kedudukan; transparansi; keadilan; dan kepastian hukum.			V	V		V		V
3.	PP 50/2007 Pasal 3 Para pihak yang menjadi subjek kerja sama daerah meliputi: Gubernur; Bupati; Walikota; dan pihak ketiga. Permendagri 69/2007 Pasal 5 dan 6 Pola kerja sama pembangunan perkotaan meliputi: Kerja sama pembangunan perkotaan bertetangga (bersifat kewilayahan); dan Kerja sama jaringan lintas perkotaan (bersifat non-kewilayahan)	V	V	V	V	V	V	V	V
4.	Permendagri 22/2009 Pasal 3 Tata carakerja sama daerah meliputi: tata cara kerja sama daerah; dan tata cara kerja sama daerah dengan pihak ketiga. Tata cara kerja sama sebagaimana dimaksud dalam ayat 1 dilakukan melalui tahapan: a) persiapan; b) penawaran; c) penyiapan kesepakatan; d) penandatanganan kesepakatan; e) penyiapan perjanjian; f) penandatanganan perjanjian; dan g) pelaksanaan.		V	V	V		V		V
5.	Permendagri 23/2009 Pasal 4 Pembinaan dan pengawasan Menteri Dalam Negeri dan Gubernur sebagaimana dimaksud dalam pasal 2 dan pasal 3 dilakukan pada tahapan: a) penjajakan; b) negosiasi; c) penandatanganan; dan d) pelaksanaan dan pengakhiran.		V	V	V		V		V

Sumber: Hasil Analisis, 2014

Dalam Tabel 1 akan dijabarkan lebih detail mengenai identifikasi alternatif model kerja sama berdasarkan kesesuaian dengan dasar hukum di Indonesia. Beberapa alternatif model kerja sama yang akan diteliti kesesuaiannya dengan dasar hukum di Indonesia yaitu:

- HA (*Handshake Agreement*), merupakan kerja sama yang didasarkan pada komitmen dan kepercayaan secara politis antara daerah yang bekerja sama.
- FSC (*Fee for Service Contract*), merupakan penjualan suatu pelayanan pbulik dari suatu daerah kepada daerah lain yang bekerja sama.
- JA (*Joint Agreement*), merupakan kerja sama yang melibatkan daerah-daerah yang bekerja sama dalam penyediaan atau pengelolaan pelayanan publik.
- JFA (*Jointly-Formed Authorities*), merupakan kerja sama yang berbentuk badan kerja sama yang terdiri dari perwakilan tiap daerah yang memiliki kewenangan mengeksekusi kebijakan.
- RB (*Regional Bodies*), merupakan badan bersama yang bersifat netral yang menangani isu kewilayahan namun tidak memiliki wewenang dalam implementasi.
- IK (Interkomunalitas), merupakan pembentukan suatu lembaga baru yang bertugas mengelola kepentingan daerah-daerah yang bekerja sama.
- SK (Suprakomunalitas), yaitu pembentukan suatu wilayah administrasi baru dengan menggabungkan daerah lama ke dalam sebuah struktur yang besar.
- WK (Wadah Koordinasi), merupakan koordinasi dari tiap daerah yang bekerja sama terkait teknis pelaksanaan hingga evaluasi.

Kesesuaian dengan karakteristik Metropolitan Bandung Raya

Berdasarkan kesesuaian dengan peraturan yang berlaku, telah diidentifikasi bahwa terdapat 5 alternatif model kerja sama antar daerah yang dapat diterapkan yaitu: *Fee for Service Contract* (FSC), *Joint Agreement* (JA), *Jointly-Formed Authorities* (JFA), Interkomunalitas (IK), dan Wadah Koordinasi (WK). Hal tersebut merupakan dasar dalam menentukan alternatif model untuk dapat diterapkan di Metropolitan Bandung Raya. Sehingga kelima alternatif model tersebut akan diidentifikasi kesesuaiannya dengan karakteristik metropolitan Bandung Raya yang terbagi menjadi tiga karakteristik yaitu karakteristik wilayah, karakteristik kelembagaan, dan karakteristik kerja sama yang berlaku di Metropolitan Bandung Raya saat ini. Penjabaran secara detail mengenai identifikasi berdasarkan karakteristik dapat dilihat pada Tabel 2.

Tabel 2. Identifikasi Alternatif Model Berdasarkan Karakteristik Metropolitan Bandung Raya

Karakteristik	Model Kerja sama				
	FSC	JA	JFA	IK	WK
Wilayah					
Terdapat 5 Kabupaten/Kota yang termasuk dalam wilayah Metropolitan Bandung Raya.					
Pada tahun 2010 terdapat 56 kecamatan yang termasuk dalam delineasi wilayah Metropolitan Bandung Raya dengan jumlah penduduk sebesar 5,8 juta jiwa		V	V	V	V
Wilayah Metropolitan Bandung Raya memiliki potensi untuk berkembang dari segi jumlah penduduk, aktivitas ekonomi, dan kawasan terbangun.					
Dalam proyeksi tahun 2025 Wilayah Metropolitan Bandung Raya mencakup 73 kecamatan dengan jumlah penduduk sebesar 12,9 juta jiwa.					
Kelembagaan					
Terdapat Setda, Dinas dan Lembaga Teknis yang terkait dengan perencanaan sistem transportasi sesuai dengan tupoksinya.		V	V	V	V
Pemerintah Provinsi Jawa Barat menginisiasi dan mengkomunikasikan perencanaan di Metropolitan Bandung Raya kepada Pemerintah					

Karakteristik	Model Kerja sama				
	FSC	JA	JFA	IK	WK
Kabupaten/Kota di dalamnya. Pemerintah Kabupaten/Kota memiliki kewenangan dan kepentingan dalam menjalankan perencanaan di masing-masing wilayah. Biro Otonomi Daerah dan Kerja sama merupakan lembaga yang berfungsi membentuk dokumen kerja sama antar daerah di Metropolitan Bandung Raya Tim WJPMMDM merupakan tim konseptor dan katalisator pembangunan di Metropolitan Bandung Raya Kerja sama yang berlaku Terdapat kesepakatan bersama antara Pemerintah Provinsi dan Pemerintah Kabupaten/Kota tentang Pembangunan Sistem Angkutan Massal Teknologi Monorel di Wilayah Bandung Raya. Provinsi Jawa Barat telah menandatangani MoU (Memorandum of Understanding) dengan China National Machinery Import and Export Corporation tentang Penyusunan Rencana Induk Metropolitan Bandung Raya Provinsi Jawa Barat. Terdapat perjanjian kerja sama antara China National Machinery Import and Export Corporation dengan PT. Sarana Infrastruktur Indonesia dan PT. Jasa Sarana untuk Greater Bandung Raya Monorel Project	V	V	V	V	V

Sumber: Hasil Analisis, 2014

Berdasarkan analisis alternatif model yang telah dilakukan terkait kesesuaian dengan peraturan yang berlaku di Indonesia dan kesesuaian dengan karakteristik Metropolitan Bandung Raya, maka terdapat 4 (empat) alternatif model kerja sama yang dapat diterapkan yaitu: *joint agreement*, *jointly-formed authorities*, interkomunalitas, dan wadah koordinasi. Keempat model kerja sama tersebut terpilih karena dalam kesesuaian dengan peraturan yang berlaku dan kesesuaian dengan karakteristik Metropolitan Bandung Raya model-model tersebut muncul paling banyak dalam setiap kriteria, baik dasar hukum dan karakteristik (yang artinya sesuai). Sehingga dapat diasumsikan bahwa keempat model tersebut memiliki kemungkinan cukup besar untuk bisa diterapkan di Metropolitan Bandung Raya. Karakteristik tersebut dapat dilihat dari beberapa hal, yang pertama yaitu berdasarkan cakupan kerja sama dapat dilihat siapa saja yang terlibat dalam kerja sama dan bagaimana pembagian peran di dalamnya. Kedua, berdasarkan pengelolaan kerja sama dapat dilihat bentuk kerja sama dan aturan yang berlaku di dalamnya. Ketiga, berdasarkan struktur kelembagaan dapat dilihat bagaimana bentuk kelembagaan dalam kerja sama yang berlaku. Keempat, berdasarkan jenis kerangka legal dapat dilihat apa yang menjadi dasar dalam pelaksanaan kerja sama antar daerah. Kelima, berdasarkan pendanaan untuk melihat bagaimana proses pendanaan dalam mengimplementasikan kerja sama yang berlaku. Berdasarkan kelima hal tersebut maka dapat kita identifikasi kelebihan dan kekurangan dari setiap alternatif model dan bagaimana alternatif model tersebut akan diterapkan di Metropolitan Bandung Raya. Berikut ini akan dijabarkan lebih jauh mengenai kelebihan dan kekurangan dari alternatif model kerja sama tersebut.

- *Joint agreement*

Kelebihan dari model ini yaitu *feasible* untuk dilaksanakan karena tidak terdapat perubahan struktur. Selain itu model ini juga dapat meningkatkan solidaritas kerja sama dan berpengaruh kepada kebijakan daerah serta memiliki pembagian kontrol dan tanggung jawab yang jelas. Namun di sisi lain terdapat kekurangan yaitu dokumen perjanjian yang dihasilkan biasanya rumit, karena melibatkan birokrasi dari pemerintah daerah yang bersangkutan.

- *Jointly-formed authority*

Kelebihan dari model ini adalah *feasible* untuk dilaksanakan karena menggunakan sumber daya manusia dari tiap-tiap pemerintah daerah. Kemudian juga menekankan

prinsip partisipasi dan kesetaraan dari setiap daerah sehingga perencanaan dapat menjadi lebih sinergis dan koordinasi akan menjadi lebih baik pula. Kemudian model ini juga memiliki kerangka legal untuk mengatur pembagian tugas dan wewenang. Namun terdapat kekurangan dari model ini yaitu dapat mengurangi fokus aparat yang terlibat karena menjalani beberapa tugas. Kemudian juga terdapat kemungkinan dapat terjadi tumpang tindih tupoksi dengan lembaga lain apabila tidak direncanakan dengan baik.

- Interkomunalitas

Kelebihan dari model ini adalah karena pembentukan lembaga kerja sama ini dikhususkan sehingga urusan dapat menjadi lebih fokus dan memiliki target yang jelas. Pengawasan kerja sama juga akan menjadi lebih mudah karena terpusat dan dapat lebih objektif karena tidak membawa kepentingan dari daerah. Namun terdapat kekurangan dari model ini yaitu mengurangi efisiensi dan sulit dilaksanakan karena dalam membentuk lembaga baru membutuhkan sumber daya manusia dan juga prosesnya cukup lama. Selain itu juga terdapat kemungkinan tumpang tindih tupoksi dengan instansi lainnya yang akan mengurangi efisiensi pelayanan publik.

- Wadah koordinasi

Kelebihan dari model ini adalah *feasible* untuk dilaksanakan karena hubungan antar pihak yang bekerja sama sifatnya fleksibel dan juga bersifat partisipatif. Selain itu solidaritas dan keberlangsungan koordinasi dapat terjamin melalui forum-forum koordinasi yang dilakukan. Namun terdapat kekurangan dari model ini yaitu tidak adanya mekanisme atau aturan yang kuat terhadap kesepakatan kerja sama yang dilakukan. Selain itu juga dibutuhkan komitmen dan kesadaran yang kuat dari setiap pihak yang terlibat agar kerja sama dapat berjalan dengan baik.

Identifikasi Biaya Transaksi dalam Kerja Sama Antar Daerah

Dalam kerja sama, seperti yang kita ketahui merupakan hubungan antara dua atau lebih pihak dalam merumuskan kesepakatan bersama dan dalam proses tersebut memungkinkan terjadinya biaya transaksi. Untuk mengetahui biaya transaksi yang terjadi maka dilakukan analisis lebih lanjut mengenai empat komponen yang telah dihasilkan dalam penelitian (Feiock, 2005) sebelumnya yaitu: biaya informasi, biaya negosiasi, biaya penegakan, dan biaya aktor. Identifikasi yang dilakukan yaitu dengan menggunakan proses pengkodean (coding) hasil wawancara dengan stakeholders terkait yang dilakukan dalam pencarian data. Identifikasi biaya transaksi dalam bab ini akan dijabarkan mengenai unit makna dan interpretasi hasil proses pengkodean yang telah dilakukan sebelumnya. Dalam analisis ini pada akhirnya akan dihasilkan kerangka konseptual biaya transaksi. Berikut ini akan dijelaskan lebih jauh mengenai analisis empat komponen biaya transaksi tersebut.

- Biaya Informasi

Secara umum, komunikasi dan koordinasi yang dilakukan di Metropolitan Bandung Raya dalam perencanaan sistem transportasi sudah cukup baik. Terdapat pertemuan dan diskusi yang sudah terjadwal dan melibatkan tiap-tiap instansi yang terkait. Kemudian juga dalam pertemuan tersebut dilakukan sharing informasi sehingga setiap pihak mengetahui rencana yang akan dilakukan oleh pihak lainnya dan kemudian dilakukan paduserasi atau sinergisasi rencana antar Kabupaten/Kota yang sejauh ini difasilitasi oleh Pemerintah Provinsi. Terdapat beberapa pernyataan hasil wawancara yang mendukung hal tersebut, seperti:

“Terdapat forum rapat koordinasi, lalu bisa saja dalam bentuk bimbingan teknis, misalnya nanti ada sebagai narasumber dari kementerian perhubungan, pesertanya kabupaten/kota di metro Bandung Raya membahas model kerja sama antar daerah.” (lampiran B, AK)

“Beliau memang melakukan tugasnya dengan baik dan memanfaatkan rapat mingguan, jadi setiap hari senin ada rapat monorel jam 10 dan di dalam rapat itu setiap anggota harus memberikan progress reportnya.” (lampiran B, ER)

“Sharing informasi selalu ada dalam rapat mingguan dan kita mempunyai mastertype schedule dan sampai saat ini masih relatif on track ya, jadi mastertype schedule ini masih sampai peletakan batu pertama.” (lampiran B, ER)

Namun, koordinasi yang dilakukan masih bersifat satu arah yaitu dari Pemerintah Provinsi kepada Pemerintah Kabupaten/Kota. Pemerintah Kabupaten/Kota kurang memiliki inisiatif terhadap pemberian informasi terkait perencanaan yang akan dilakukan. Kemudian juga terdapat beberapa kendala seperti koordinasi yang cukup terhambat dikarenakan oleh pemahaman yang berbeda-beda oleh tiap instansi terhadap informasi yang dimiliki dan proses koordinasi membutuhkan waktu lama karena lintas instansi. Hal tersebut juga didukung dengan beberapa kutipan wawancara berikut ini.

“Hubungannya Kota dan Kabupaten banyak yang lebih menunggu kebijakan Provinsi. kalau kerja sama dua kota/kabupaten biasanya sudah ada inisiatif sendiri.” (lampiran B, HR)

“Ketika kurangnya koordinasi yang baik di awal, Kotamadya punya konsep sendiri atau masterplan sendiri mengenai moda angkutan rel (monorail), Provinsi juga ternyata punya masterplan sendiri mengenai moda angkutan rel.” (lampiran B, HW)

- **Biaya Negosiasi**

Secara umum dalam proses negosiasi yang terjadi terkait perencanaan sistem transportasi di Metropolitan Bandung Raya sudah berjalan cukup baik dan telah menghasilkan kesepakatan bersama, salah satunya yaitu proyek pembangunan monorel yang melibatkan kerja sama antar daerah. Respon dari setiap pihak yang terkait pun telah mendukung dan sudah menyepakati dokumen perjanjian kerja sama dengan menandatangani MoU (*Memorandum of Understanding*). Hal tersebut didukung pula dengan kutipan wawancara berikut.

“Saya pikir negosiasi itu dilakukan secara instasional karena kan keterkaitannya dengan pasar dan nyaris tanpa ada keberatan karena di dalam kesepakatan bersama itu kan sangat umum dan kita masih dalam koridor perundang-undangan. Kalau dikatakan alot juga tidak, tapi ada pendapat, tanggapan...” (lampiran B, ER)

“Sejauh ini kasus yang sudah ada, perencanaan-perencanaan yang sudah muncul tidak sih, tidak pernah ada. Karena rencana tersebut boleh dibilang nanti membawa kebaikan buat semua buat Kabupaten/Kota di Bandung Raya.” (lampiran B, IY)

Namun di sisi lain terdapat beberapa hambatan dalam melakukan negosiasi terkait perencanaan sistem transportasi di Metropolitan Bandung Raya. Salah satunya yaitu mengenai proses negosiasi yang berlangsung cukup lama dan alot dengan salah satu Kabupaten/Kota terkait karena terdapat perbedaan kepentingan dan ego masing-masing pihak sehingga sulit untuk menemukan kesepakatan bersama. Perbedaan kepentingan yang dihadapi dikarenakan banyaknya stakeholders yang terlibat dan memiliki kewenangan masing-masing terhadap daerahnya. Hal tersebut didukung pula dengan pernyataan dalam kutipan wawancara berikut ini.

“Kurangnya banyak misalnya karena melibatkan banyak pihak, jadi kekurangannya pasti banyak pemikiran, ada lima Kabupaten Kota pasti ada lima keinginan.” (lampiran B, TG)

“...karena setiap diskusi atau setiap Pemerintah Daerah atau Pemerintah Pusat atau macem-macem memiliki kepentingan (interest) lalu mempunyai gagasan-gagasan.” (lampiran B, JP)

“Kalo merunding ngga, namun perbedaan persepsi pendapat ada. Namun pada akhirnya kan ditandatangani juga. Contohnya antara kota bandung dengan provinsi.” (lampiran B, HR)

- **Biaya Penegakan dan Pengawasan**

Secara umum dapat dilihat bahwa selama keberjalanan kerja sama yang dilakukan baik penegakan dan pengawasan terdapat kendala yang dialami. Pertama yaitu perbedaan

kepentingan dan ego masing-masing daerah menyebabkan perencanaan antar daerah tidak sinergis atau tidak sinkron satu sama lain. Kemudian terdapat pula keinginan yang saling bertolak belakang satu sama lain dan menimbulkan perselisihan sehingga sulit mencari titik temu. Selain itu belum ada kejelasan terkait tindakan yang akan dilakukan dari kerja sama yang dilakukan dan belum ada ketegasan dalam menyikapi kerja sama yang dilakukan. Kemudian terdapat masalah pendanaan terkait pelaksanaan kerja sama, khususnya di Kabupaten/Kota, sehingga perlu mencari sumber pendanaan dari luar. Hal ini juga diperkuat dengan kurangnya perhatian dari setiap daerah, karena tiap daerah memiliki kepentingannya masing-masing. Hal tersebut didukung dengan kutipan wawancara berikut.

“Jadi semua merasa benar, Kota/Kabupaten rencananya kan sudah diperdakan, Provinsi mengatakan begini, PU mengatakan begini, Bappenas begini, dinas-dinas begini.” (lampiran B, JP)

“...kadang-kadang perencanaan sudah bagus implementasinya tidak jalan, dan dirigen ini bisa menjadi wasit, dalam arti tiap kota kabupaten kan punya keinginan masing masing yang mungkin kontraproduktif dengan kota kabupaten lainnya.” (lampiran B, HR)

“Jadi ketidaksamaan persepsi dalam pelaksanaan sistem transportasi ini antara pihak pihak terkait antar provinsi dengan kabupaten kota atau antar kabupaten kota.” (lampiran B, TG)

“Kadang kota bandung bikin perencanaan metro bandung sendiri. tiap kota kabupaten bikin perencanaan transport sendiri. dulu bandung punya masterplan transport bandung, tapi pusat seharusnya tatralok. Kadang informasinya ga sampe juga.” (lampiran B, HR)

- **Biaya Aktor**

Secara umum dapat dilihat bahwa peran aktor dalam perumusan kesepakatan kerja sama antar daerah terkait perencanaan sistem transportasi di Metropolitan Bandung Raya sudah dapat mewakili instansi masing-masing sesuai dengan tugas pokok dan fungsinya. Namun dalam keberjalanannya, terdapat pula pihak-pihak yang membawa kepentingannya namun tidak berangkat dari preferensi instansinya melainkan keinginan pribadi, hal tersebut menimbulkan biaya aktor dalam keberjalanan kerja sama. Pernyataan tersebut didukung oleh beberapa kutipan wawancara berikut.

“Ya mewailli instansinya, dalam konteks sesuai dengan tupoksinya. Kalau Kepala Bappeda berbicara dalam segi perencanaan ranahnya, kalau dinas perhubungan berbicara mengenai transportasinya seperti apa.” (lampiran B, AK)

“Kalau pimpinan daerah pasti mewakili daerah, untuk tataran dinas, kadang hanya membawa aspirasi sesuai dengan tupoksi dinas saja.” (lampiran B, HR)

“Sebetulnya itu bisa dieliminir, kekurangannya itu ketika masing-masing pemangku kepentingan memunculkan egonya, seringkali ada.” (lampiran B, HW)

Dalam kerja sama yang terjadi di Metropolitan Bandung Raya, terdapat pemangku kepentingan yang memiliki pengaruh besar dalam pengambilan keputusan. Pada dasarnya aktor berpengaruh tersebut merupakan pihak yang memiliki kewenangan besar, misalnya Kepala Daerah atau pihak dengan tingkatan yang lebih tinggi, misalnya Pemerintah Provinsi. Pada umumnya para aktor tersebut seharusnya membawa kepentingan instansinya, namun terkadang terdapat aktor-aktor yang membawa kepentingan pribadi dan menunjukkan egoisme pribadi. Hal tersebut didukung pula dengan beberapa kutipan wawancara berikut.

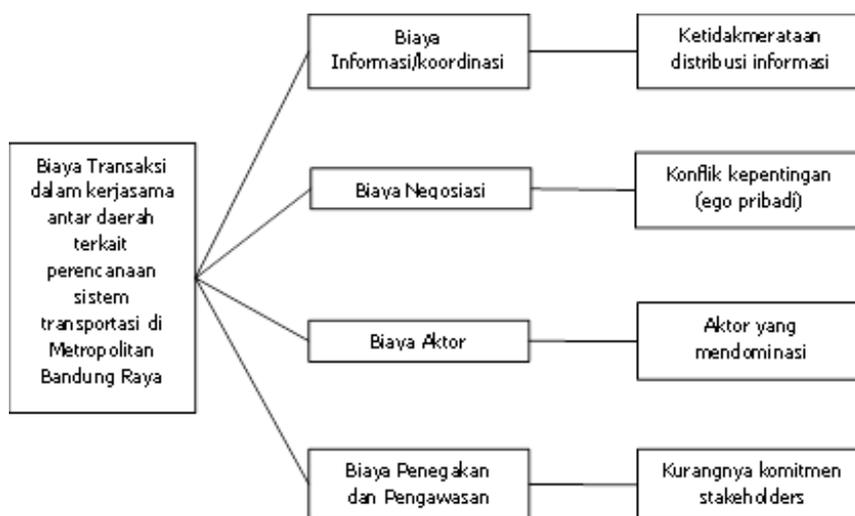
“Saya pikir peran yang besar itu masih Pemprov, apakah kemudian Pemprov nya bekerja sama dengan swasta, apakah Pemprov nya bekerja sama dengan Pemerintah Pusat.” (lampiran B, IY)

kadang-kadang, tapi bukan instansinya ya (orang per orang) mempertahankan pendapat masing-masing... Paling kendalanya itu aja, ego orang per orang, dalam hal ini tidak mewakili instansi ya.” (lampiran B, DF)

Konsep Biaya Transaksi di Metropolitan Bandung Raya

Berdasarkan pengumpulan data di lapangan terkait biaya informasi, biaya negosiasi, biaya penegakan, dan biaya aktor dapat disimpulkan bahwa terdapat hal-hal penting yang menimbulkan biaya transaksi dalam kerja sama antar daerah di Metropolitan Bandung Raya. selanjutnya akan dibentuk kerangka konseptual oleh penulis berdasarkan pengembangan teori biaya transaksi menurut Feiock (2005) melalui temuan dan hasil analisis yang dilakukan sebelumnya melalui hasil pengkodean (*coding*). Kerangka konseptual yang terbentuk akan menjadi suatu kesimpulan terhadap biaya transaksi yang terjadi dalam kerja sama antar daerah di Metropolitan Bandung Raya dan mungkin fenomena ini dapat pula ditinjau pada kasus-kasus di daerah lainnya di Indonesia selama masih relevan (dapat dilihat dalam **Gambar 1**).

Berdasarkan hasil analisis terhadap keberjalanan kerja sama di Metropolitan Bandung Raya, ditemukan bahwa terdapat beberapa faktor yang dapat menyebabkan terjadinya biaya transaksi yaitu: ketidakmerataan distribusi informasi, konflik kepentingan, aktor yang mendominasi, dan kurangnya komitmen stakeholders terkait. Hal tersebut kemudian menjadi dasar dalam pemilihan model kerja sama yang sesuai untuk diterapkan di Metropolitan Bandung Raya. Ketidakmerataan ditribusi informasi merupakan kesimpulan dari pernyataan-pernyataan yang menyebutkan bahwa terdapat perbedaan persepsi terhadap informasi yang didapatkan. Konflik kepentingan merupakan kesimpulan yang didapatkan dari pernyataan-pernyataan yang menyebutkan bahwa masih banyak pihak-pihak yang membawa kepentingan dan ego pribadi yang menyebabkan sulitnya merumuskan kesepakatan kerja sama. Aktor yang mendominasi merupakan kesimpulan dari pernyataan-pernyataan yang menyebutkan bahwa terdapat aktor yang berpengaruh dalam perumusan kerja sama antar daerah. kurangnya komitmen stakeholders merupakan kesimpulan yang didapatkan dari pernyataan-pernyataan yang menyebutkan bahwa kerja sama sudah diresmikan namun belum berjalan hingga saat ini dan setiap stakeholders pun masih belum konsisten dalam menjalankan kerja sama.



Hasil Analisis, 2014

Gambar 1. Kerangka Konseptual Biaya Transaksi di Metropolitan Bandung Raya

Biaya transaksi yang terjadi di Metropolitan Bandung Raya merupakan satu kesatuan yang saling berhubungan satu sama lain. Faktor-faktor biaya transaksi tersebut menunjukkan karakteristik wilayah Metropolitan Bandung Raya dan apa yang mempengaruhi efektivitas dan efisiensi kerja sama antar daerah. Hal ini dapat menunjang peneliti dalam melakukan pemilihan model kerja sama yang memiliki kemungkinan terjadinya biaya transaksi paling kecil di Metropolitan Bandung Raya. Sehingga faktor – faktor seperti ketidakmerataan distribusi informasi, konflik kepentingan, aktor yang mendominasi, dan kurangnya komitmen aktor akan menjadi kriteria yang dipertimbangkan dalam analisis pemilihan model kerja sama antar daerah yang dapat diterapkan dalam perencanaan sistem transportasi. di Metropolitan Bandung Raya

Pemilihan Model Kerja Sama Antar Daerah

Pemilihan model kerja sama antar daerah untuk diterapkan di Metropolitan Bandung Raya dilakukan dengan menggunakan metode *Multi Criteria Analysis (MCA)*. Multi Criteria Analysis merupakan suatu metode untuk melihat persoalan kompleks dengan menyusun karakteristik data serta alternatif pilihan dalam untuk menghasilkan gambaran keseluruhan kepada pengambil keputusan (Department for Communities and Local Government, 2009).

Alternatif model yang terpilih merupakan model kerja sama dengan nilai skor kemungkinan terjadinya biaya transaksi terkecil. Hal tersebut menunjukkan bahwa model terpilih merupakan model yang paling sedikit memungkinkan terjadinya biaya transaksi sehingga kerja sama dapat berjalan dengan efektif untuk meningkatkan pelayanan publik di Metropolitan Bandung Raya. Kriteria yang digunakan dalam analisis yaitu hasil analisis pengkodean berupa faktor-faktor yang dapat menyebabkan biaya transaksi di Metropolitan Bandung Raya.

Dalam proses penilaian ini, sebelumnya akan dijelaskan terlebih dahulu mengenai rentang nilai dari faktor-faktor biaya transaksi. Rentang nilai tersebut merupakan acuan dalam menilai setiap alternatif model kerja sama antar daerah berdasarkan komponen biaya transaksi. Rentang nilai dari setiap komponen yaitu 1–5 (nilai minimum 1 dan nilai maksimum 5) yang memiliki arti sebagai berikut.

- 1 = Tidak terjadi
- 2 = Mungkin tidak terjadi
- 3 = Ragu-ragu
- 4 = Mungkin terjadi
- 5 = Terjadi

Pada dasarnya, rentang nilai 1–5 tersebut merupakan kemungkinan-kemungkinan yang terjadi apabila alternatif model tersebut diterapkan di Metropolitan Bandung Raya. Penilaian terhadap kemungkinan tersebut dilakukan oleh penulis dengan mempertimbangkan analisis hasil wawancara sebelumnya dan literatur terkait. Sehingga berdasarkan rentang nilai tersebut maka yang model yang paling mendekati nilai 1 merupakan model yang akan terpilih untuk diterapkan di Metropolitan Bandung Raya. Penilaian terhadap alternatif model kerja sama antar daerah untuk diterapkan di Metropolitan Bandung Raya dapat dilihat pada **Tabel 3**.

Terdapat beberapa asumsi yang digunakan untuk melakukan penilaian terhadap setiap alternatif. Alternatif model dengan nilai ketidakmerataan distribusi informasi rendah berarti bahwa dalam keberjalanannya setiap pihak akan memiliki informasi yang cukup merata dan koordinasi yang dilakukan juga baik. Alternatif model dengan nilai konflik kepentingan rendah berarti bahwa dalam kerja sama yang dilakukan, setiap pihak telah memiliki *concern* yang sama, sehingga kerja sama dilakukan untuk mencapai tujuan bersama. Alternatif model dengan nilai aktor yang mendominasi rendah berarti bahwa kerja sama dilakukan dengan prinsip kesetaraan dari setiap pihak dan melibatkan setiap pihak dalam perumusan kesepakatan. Alternatif model dengan nilai kurangnya komitmen

stakeholders rendah berarti bahwa setiap pihak memiliki komitmen yang dipercaya yang dapat terlihat dari pelaksanaan kerja sama dan juga perhatian yang diberikan. Asumsi tersebut kemudian dikaitkan dengan hasil wawancara yang telah dilakukan sebelumnya untuk mendapatkan pertimbangan penilaian (*judgement*) pada setiap alternatif model.

Berdasarkan penilaian dalam **Tabel 3**, maka dapat disimpulkan bahwa alternatif model kerja sama yang memiliki kemungkinan terkecil terjadi biaya transaksi yaitu model *jointly-formed authorities* dengan total skor 1,75. Hal ini dapat terlihat dari hampir pada seluruh kriteria, model tersebut memiliki nilai yang kecil dibandingkan alternatif model lainnya sehingga dapat diasumsikan bahwa potensi untuk menimbulkan biaya transaksi pada model tersebut pun kecil. Sedangkan alternatif model kerja sama yang memiliki kemungkinan terjadi biaya transaksi terbesar yaitu model wadah koordinasi dengan total skor 3,25.

Tabel 3. Penilaian Alternatif Model Kerja sama

Alternatif	Kriteria				Total Skor
	Ketidakmerataan distribusi informasi	Konflik kepentingan	Aktor yang mendominasi	Kurangnya komitmen stakeholders	
Joint Agreement	2	3	1	3	2,25
Jointly-Formed Authorities	2	2	1	2	1,75
Interkomunalitas	3	2	2	3	2,50
Wadah Koordinasi	3	3	3	4	3,25

Sumber: Hasil Analisis, 2014

Kesimpulan

Identifikasi komponen biaya transaksi di Metropolitan Bandung Raya dalam perencanaan sistem transportasi wilayah menunjukkan bahwa dalam melakukan kerja sama terdapat hal-hal yang mempengaruhi efektivitas dan efisiensi dari kerja sama antar daerah yang dilakukan. Hal ini menunjukkan bahwa dalam menentukan model kerja sama antar daerah perlu memperhatikan komponen-komponen biaya transaksi seperti informasi, negosiasi, penegakan dan pengawasan, dan aktor. Setelah dilakukan analisis terkait model kerja sama antar daerah pada bab sebelumnya maka dihasilkan alternatif model yang dapat diterapkan di Metropolitan Bandung Raya adalah *joint agreement*, *jointly-formed authorities*, interkomunalitas, dan forum koordinasi. Keempat alternatif model tersebut dihasilkan berdasarkan kesesuaian dengan karakteristik wilayah, karakteristik kelembagaan, serta mempertimbangkan kerja sama antar daerah yang berlaku saat ini dengan tetap memperhatikan peraturan yang berlaku.

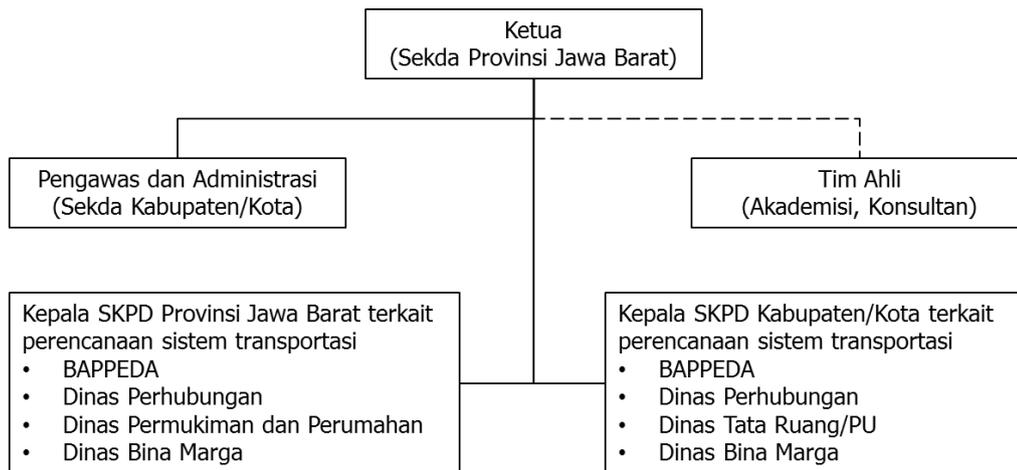
Kesimpulan dari penelitian terhadap biaya transaksi di Metropolitan Bandung Raya berdasarkan pengkodean hasil wawancara yang dilakukan adalah ditemukan bahwa terdapat faktor-faktor yang memungkinkan terjadinya biaya transaksi seperti ketidakmerataan distribusi informasi, konflik kepentingan, aktor yang mendominasi, dan kurangnya komitmen aktor. Ketidakmerataan distribusi informasi, yaitu biaya yang dikeluarkan akibat terjadinya ketidaksepahaman akan informasi dan koordinasi dalam kerja sama yang dilakukan. Konflik kepentingan, yaitu biaya yang dikeluarkan akibat setiap pihak yang melakukan kerja sama membawa kepentingannya masing-masing dan mungkin membawa kepentingan pribadi. Aktor yang mendominasi, yaitu biaya yang dikeluarkan akibat terdapat pihak yang memiliki pengaruh besar dalam keberjalanan kerja sama.

Kurangnya komitmen aktor, yaitu biaya yang dikeluarkan akibat komitmen dari setiap pihak yang melakukan kerja sama kurang dapat dipercaya.

Faktor-faktor yang dihasilkan tersebut kemudian menjadi dasar dalam penilaian pada setiap alternatif model yang telah disebutkan sebelumnya. Terdapat rentang nilai 1–5 yang menunjukkan besarnya kemungkinan terjadi biaya transaksi pada setiap alternatif model. Setelah dilakukan analisis dengan mengacu kepada teori yang berlaku serta hasil wawancara yang dilakukan, dapat disimpulkan bahwa model yang memiliki kemungkinan terjadi biaya transaksi terkecil adalah *jointly-formed authorities*, yaitu model kerja sama yang di Indonesia biasa disebut dengan sekretariat bersama, yaitu pemerintah daerah mendelegasikan kendali, pengelolaan, dan tanggung jawab terhadap satu badan yang dibentuk bersama dan isinya terdiri dari perwakilan pemerintah-pemerintah daerah tersebut. Secara garis besar model kerja sama ini akan melibatkan berbagai pihak terkait perencanaan sistem transportasi sesuai dengan tugas dan wewenangnya, sehingga pembentukan lembaga baru ini akan melibatkan pihak-pihak perwakilan Pemerintah Provinsi dan juga Pemerintah Kabupaten/Kota. Model kerja sama ini akan membentuk lembaga yang memiliki kewenangan mengeksekusi kebijakan pada perencanaan sistem transportasi di Metropolitan Bandung Raya yang meliputi perencanaan jaringan infrastruktur transportasi seperti jalan dan terminal, sistem angkutan (kendaraan), dan sistem pengelolaan serta pembagian tugas dan wewenang. Syarat penerapan model ini adalah setiap pihak dari Provinsi dan Kabupaten/Kota harus memberikan perwakilannya untuk bergabung dalam badan kerja sama. Kemudian juga dibutuhkan transparansi mengenai perencanaan di setiap daerah serta komitmen yang dapat dipercaya dari setiap stakeholders dalam kerja sama. Penjabaran struktur model kerja sama di Metropolitan Bandung Raya yang direkomendasikan dapat dilihat pada **Gambar 2**.

Berdasarkan penelitian yang dilakukan mengenai perumusan model kerja sama antar daerah dalam perencanaan sistem transportasi di Metropolitan Bandung Raya, terdapat beberapa rekomendasi yang dapat diberikan untuk daerah lainnya. Pemahaman mengenai biaya transaksi yang mungkin terjadi serta pengaruhnya terhadap kerja sama antar daerah menjadi hal yang penting untuk dipertimbangkan. Untuk itu model kerja sama yang sesuai yaitu model yang memiliki kemungkinan terjadi biaya transaksi terkecil dan mempertimbangkan beberapa hal seperti:

1. Model kerja sama yang dipilih harus bisa memfasilitasi setiap pihak yang bekerja sama untuk mengetahui informasi secara merata (terdapat transparansi informasi). Hal ini diperlukan untuk mengatasi perbedaan pemahaman informasi.
2. Model kerja sama yang dipilih harus dapat mengakomodasi kepentingan seluruh pihak yang melakukan kerja sama. Dalam hal ini setiap pihak yang terkait dari berbagai tingkatan (Pusat, Provinsi, dan Kabupaten/Kota) seharusnya berpartisipasi dalam kerja sama.
3. Model kerja sama yang dipilih memiliki tujuan dan aturan yang secara formal dapat dipertanggungjawabkan. Dengan adanya aturan yang jelas, maka setiap pihak harus mematuinya sehingga kecil kemungkinan terjadinya konflik kepentingan.
4. Model kerja sama yang dipilih harus dapat menarik komitmen yang dapat dipercaya dari setiap pihak yang terlibat. Hal ini dilakukan untuk dapat mengawasi keberjalanan serta mengevaluasi keberjalanan kerja sama.



Sumber: Hasil Analisis, 2014

Gambar 2. Struktur Model yang Direkomendasikan

Daftar Pustaka

Bungin, Burhan. 2007. Penelitian Kualitatif Edisi Kedua: Komunikasi, Ekonomi, Kebijakan Publik, dan Ilmu Sosial Lainnya. Jakarta: Kencana.

Department for Communities and Local Government. 2009. Multi-Criteria Analysis: A Manual. London.

Feiock, R.C. 2005. Institutional Collective Action and Local Governance. Paper presented at The Innovative Governance Salon, University of Southern California, 25 April 2005.

Feiock, R.C. 2007. Rational Choice and Regional Governance. *Journal of Urban Affairs*, 29(1): 47–63.

Feiock, R.C. 2009. Metropolitan Governance and Institutional Collective Action. *Urban Affairs Review* 44(3):956–977.

Feiock, R.C. 2013. The Institutional Collective Action Framework. *The Policy Studies Journal*, Vol 41 No. 3.

Firman, T. 2009. Decentralization Reform and Local-Government Proliferation in Indonesia: Towards A Fragmentation of Regional Development. *Review of Urban & Regional Development Studies*, 21: 143-157.

Flick, U. 2006. *An Introduction to Qualitative Research*. London: SAGE Publications.

Hall, P.A. and R.C.R. Taylor 1996. Political science and the three institutionalisms. *Political Studies* 44(4): 936–957.

Hay, Iain. 2010. *Qualitative Research in Human Geography (3rd Edition)*. Toronto: Oxford University Press.

Hudalah, D., T. Firman and J. Woltjer. 2013. Cultural cooperation institution building and metropolitan governance. *International Journal of Urban and Regional Research*, 10(1): 1-18.

Immergut, E.M. 1998. The Theoretical Core of The New Institutionalism. *Politics and Society*, 26(1): 5–34.

Krippendorff, K. 2004. *Content Analysis an Introduction to Its Methodology*. Thousand Oaks, London, New Delhi: SAGE Publications.

Miharja, M. and J. Woltjer. 2010. Inter-local Government Collaboration and Perceived Transaction Costs in Indonesian Metropolitan Transport Planning. *International Development Planning Review*, 32(2): 167–89.

Miller, David. 2002. *The Regional Governing of Metropolitan America*. Westview Press.

Oakerson, R.J. 2004. *The Study of Metropolitan Governance*, dalam *The Regional Governing of Metropolitan America*, D.Y. Miller (US: John Willey & Sons, 2002).

Oetomo, Andi. 2008. *Hukum dan Kelembagaan, dalam Metropolitan di Indonesia: Kenyataan dan Tantangan dalam Penataan Ruang*. Jakarta: Departemen Pekerjaan Umum.

Ostrom, Elinor. 2005. *Understanding Institutional Diversity*. Princeton, NJ: Princeton Univ. Press.

Pemerintah Kabupaten Bandung. 2012. *Peraturan Daerah Kabupaten Bandung Barat Nomor 3 Tahun 2012 tentang Organisasi Perangkat Daerah Kabupaten Bandung Barat*.

- Pemerintah Kabupaten Sumedang. 2008. Peraturan Daerah Kabupaten Sumedang Nomor 8 Tahun 2008 tentang Pembentukan Organisasi Perangkat Daerah Kabupaten Sumedang.
- Pemerintah Kota Cimahi. 2008. Peraturan Daerah Kota Cimahi Nomor 8 Tahun 2008 tentang Dinas Daerah Kota Cimahi.
- Powell, W.W. and P.J. DiMaggio. 1991. *The New Institutionalism in Organizational Analysis*. The University of Chicago Press, Chicago, IL.
- Republik Indonesia. 1945. Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.
- Republik Indonesia. 2000. Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2000 tentang Kewenangan Pemerintah dan Kewenangan Provinsi sebagai Daerah Otonom.
- Republik Indonesia. 2004. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintah Daerah.
- Republik Indonesia. 2007. Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang.
- Republik Indonesia. 2007. Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 69 Tahun 2007 tentang Kerja sama Pembangunan Perkotaan.
- Republik Indonesia. 2009. Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 22 Tahun 2009 tentang Petunjuk Teknis Tata Cara Kerja sama Daerah.
- Republik Indonesia. 2009. Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 23 Tahun 2009 tentang Tata Cara Pembinaan dan Pengawasan Kerja sama Antar Daerah.
- Republik Indonesia. 2007. Peraturan Pemerintah Nomor 38 Tahun 2007 tentang Pembagian Urusan Pemerintahan Antara Pemerintah, Pemerintah Daerah, Pemerintah Daerah Provinsi, dan Pemerintah Daerah Kabupaten/Kota.
- Republik Indonesia. 2007. Peraturan Pemerintah Nomor 50 Tahun 2007 tentang Tata Cara Pelaksanaan Kerja sama Daerah.
- Shah, A and T. Thompson. 2004. *Implementing Decentralized Local Governance: a Treacherous Road with Potholes, Detours and Road Closures*. World Bank Policy Research Working Paper 3353. June. Washington DC.
- Tarigan, Antonius. Kerja sama Antar Daerah (KAD) untuk Peningkatan Penyelenggaraan Pelayanan Publik dan Daya Saing Wilayah. 2009. *Bulletin Penataan Ruang Edisi Maret-April*.
- Taylor, Gary D. 2003. *Intergovernmental Cooperation in 21st Century*. Michigan State University, Extension Specialist, State & Local Government.
- West Java Province Metropolitan Development Management. 2014. *Laporan Profil Metropolitan Bandung Raya*. Power Point Presentation. Bandung.
- Winarso, Haryo. 2008. *Konsep dan Struktur Metropolitan, dalam Metropolitan di Indonesia: Kenyataan dan Tantangan dalam Penataan Ruang*. Jakarta: Departemen Pekerjaan Umum.
- Yin, R. K.. 2002. *Case Study Research: Design and Methods Third Edition (Vol. 5)*. California: SAGE Publication.