

**TESIS**

**COORDINATION BETWEEN OFFICIAL GOVERNMENT  
INSTITUTIONS IN MANAGING STREET VENDORS  
(PKL) AS DISTRUCTION IN MAKASSAR CITY**

**KOORDINASI ANTAR SKPD DALAM MENANGGULANGI  
PEDAGANG KAKI LIMA YANG MENGGANGGU LALU  
LINTAS DI KOTA MAKASSAR**



**AULIYA CITRA R  
NIM 1050 311 01115**

**PROGRAM PASCASARJANA  
MAGISTER ADMINISTRASI PUBLIK  
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR  
2018**

**TESIS**

**KOORDINASI ANTARN SKPD DALAM MENANGGULANGI  
PEDAGANG KALI LIMA YANG MENGGANGGU ARUS LALU  
LINTAS DI KOTA MAKASSAR**

**Yang Disusun dan Diajukan oleh**

**AULIYA CITRA R**

Nomor Induk Mahasiswa : 105 03 11 011 15

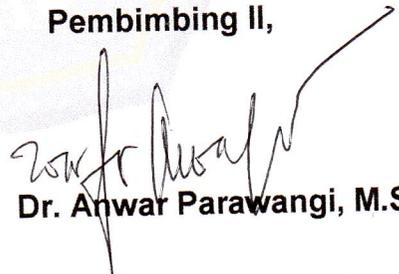
Telah Dipertahankan di depan Panitia Ujian Tesis  
Pada Tanggal 14 Februari 2018

**Menyetujui  
Komisi Pembimbing**

**Pembimbing I,**

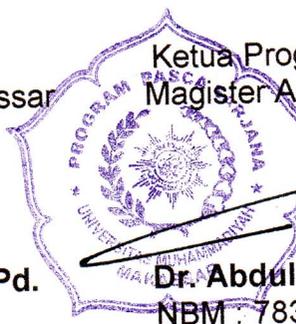
  
**Dr. Abdul Mahsyar, M.Si.**

**Pembimbing II,**

  
**Dr. Anwar Parawangi, M.Si.**

**Mengetahui,**

  
Direktur Program Pascasarjana  
Universitas Muhammadiyah Makassar  
  
**Prof. Dr. H. M. Ide Said D.M., M.Pd.**  
NBM : 988 463

  
Ketua Program Studi  
Magister Administrasi Publik  
  
**Dr. Abdul Mahsyar, M.Si.**  
NBM : 783 146

## HALAMAN PENERIMAAN PENGUJI

Judul Tesis : Koordinasi Antar SKPD dalam Menanggulangi  
Pedagang Kaki Lima yang Mengganggu Arus  
Lalu Lintas Di Kota Makassar

Nama Mahasiswa : **Auliya Citra R**

NIM : 105 03 11 011 15

Program Studi : Magister Ilmu Administrasi Publik

Telah diuji dan dipertahankan di depan panitia Penguji Tesis pada Tanggal 14 Februari 2018 dan dinyatakan telah dapat diterima sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Magister Ilmu Administrasi Publik (M.AP.) pada Program Pascasarjana Universitas Muhammadiyah Makassar, dengan beberapa perbaikan

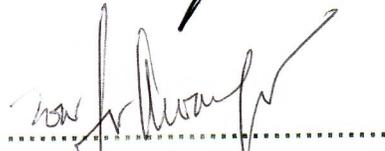
Makassar, 14 Februari 2018

**TIM Penguji**

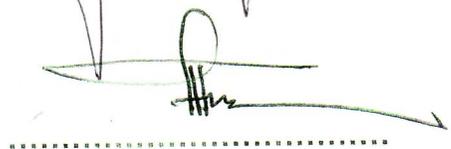
**Dr. Abdul Mahsyar, M.Si.**  
(Ketua Pembimbing/Penguji)



**Dr. Anwar Parawangi, M.Si.**  
(Sekretaris Pembimbing/Penguji)



**Dr. Jaelan Usman, M.Si.**  
(Penguji )



**Dr. Hj. Budi Setiawati, M.Si.**  
(Penguji)



## PERNYATAAN KEASLIAN TESIS

Yang bertandatangan di bawah ini :

Nama : Auliya Citra R

NIM : 1050 311 01115

Program Studi : Magister Administrasi Publik

Menyatakan dengan sebenarnya bahwa tesis yang saya tulis benar-benar merupakan hasil karya saya sendiri, bukan merupakan pengambil alihan tulisan atau pemikiran orang lain. Apabila dikemudian hari terbukti atau dibuktikan bahwa sebagian atau keseluruhan tesis ini hasil karya orang lain. Saya bersedia menerima saksi perbuatan tersebut.

Makassar, 14 Pebruari 2018

  
Auliya Citra R



## ABSTRACT

**Auliya Citra R, 2018. The Coordination between Official Government Institutions in Managing street vendors (PKL) as Distraction in Makassar City Traffic Flow. Supervised by Abdul Mahsyar and Anwar Parawangi.**

This research aimed to determine the coordination Official Government Institutions in managing street vendors (PKL) that disrupt the traffic flow in Makassar. This research was conducted in 5 institutions in Kota Makassar. Those were; Office of the Department of Trade and Industry, Office of Security Agency, Office of Transportation, Office of Spacing and Building, and Makassar Police Unit. It used qualitative methods, by using the method of observation and interviews with officers in each office who in charge to manage street vendors.

The result of the research shown that the coordination between Official Government Institution's officer in handling street vendors that disrupt traffic flow in Makassar City were in progress to manage them such as: needed confirmation and consolidation, created and established integrated team and did synergy in each related institution, for example: routinely held general discussion with general level of related institutions, collected field data, and on duty checked of all mentioned officers or influential stakeholders to provide solution of managing street vendors (PKL) so it worked well in Makassar city.

**Keywords:** *Coordination, Official Government Institution, Street Vendord, and Traffic*



Anwar Parawangi

## **ABSTRAK**

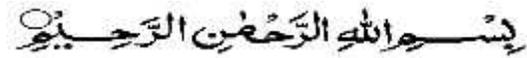
**Auliya Citra R, 2018** . Koordinasi antar SKPD dalam Menangani Pedagang Kaki Lima (PKL) yang Mengganggu Arus Lalu Lintas di Kota Makassar (dibimbing oleh Abdul Mahsyar dan Anwar Parawangi)

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui koordinasi antar SKPD dalam menanggulangi pedagang kaki lima (PKL) yang mengganggu arus lalu lintas di Kota Makassar. Penelitian ini dilaksanakan di 5 instansi yang ada di Kota Makassar. Yaitu : Kantor Dinas Perdagangan dan Perindustrian, Dinas Satpol PP, Dinas Perhubungan, Dinas Tata Ruang dan Bangunan , dan Polrestabes Kota Makassar dengan menggunakan metode kualitatif dengan menggunakan metode observasi dan wawancara dengan pejabat dan pegawai Dinas di setiap kantor yang terkait memiliki tanggung jawab dengan PKL.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa koordinasi antar SKPD dalam menanggulangi PKL yang mengganggu arus lalu lintas di Kota Makassar, adalah dalam menangani masalah PKL seperti ini perlu diadakannya pemantapan konfirmasi, membentuk tim terpadu dan sinergitas di setiap instansi yang terkait, contohnya : seperti rutin mengadakan diskusi umum, mengadakan peretemuan umum tiap tingkatan instansi, melakukan pendataan dilapangan, dan melakukan pengecekan pada saat bertugas yang artinya seluruh SKPD atau stakeholder yang berpengaruh dalam masalah ini harus punya solusi supaya penanganan PKL di Kota Makassar bisa berjalan dengan baik.

**Kata Kunci : Koordinasi , SKPD, PKL , dan Lalu lintas.**

## KATA PENGANTAR



*Assalamu Alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh*

Alhamdulillah penulis panjatkan puji syukur ke hadirat Allah Subhanahuwataalah. yang telah melimpahkan rahmat dan hidayah-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan Tesis yang berjudul "Koordinasi antar SKPD dalam Menanggulangi Pedagang Kaki Lima yang mengganggu Lalu Lintas di Kota Makassar".Tesis ini merupakan tugas akhir yang diajukan untuk memenuhi syarat dalam memperoleh gelar Magister Administrasi Publik pada Program Pascasarjana di Universitas Muhammadiyah Makassar.

Penulis menyadari bahwa penyusunan Tesis ini tidak akan terwujud tanpa adanya bantuan dan dorongan dari berbagai pihak. Oleh karena itu pada kesempatan ini penulis menyampaikan ucapan terima kasih yang terhormat kepada Dr. Abdul Mahsyar, M.Si., sebagai pembimbing I dan juga Dr.H.Anwar Parawangi, M.Si., pembimbing II yang telah meluangkan waktu, tenaga dan pikiran serta memberi dorongan, arahan, bimbingan sehingga selesainya penyusunan Tesis ini. Tak lupa pula kepada Dr. H. Abd. Rahman Rahim,S.E.,M.M. sebagai Rektor Universitas Muhammadiyah Makassar, yang telah membina Universitas dengan sebaik-baiknya. Kepada Prof. Dr. H.M. Ide Said D.M., M.Pd. Direktur Program Pascasarjana Universitas Muhammadiyah

Makassar. Dan juga kepada Dr. Abdul Mahsyar, M.Si., Ketua Prodi Magister Administrasi Publik Universitas Muhammadiyah Makassar.

.Para Dosen Program Pascasarjana khususnya dalam Program Magister Ilmu Administrasi Publik yang dengan ikhlas telah memberikan ilmunya kepada penulis selama ini. Kepada Kepala Dinas Perdagangan , Dinas Satpol PP, Dinas Perhubungan ,Dinas Tata Ruang dan Bangunan dan Polrestabes Kota Makassar beserta para staf yang telah memberikan informasi dan data kepada penulis selama proses penelitian hingga selesainya karya ini disusun.

Teristimewa penulis sampaikan ucapan terima kasih yang tak terhingga dan sembah sujud kepada ibu tercinta Hartina Harun S.Pd selaku orang tua tunggal yang telah melahirkan, membesarkan, mendidik, mendoakan,memelihara serta memberikan bantuan moral dan materi, nasihat serta motivasi dan pengorbanan besar dalam melewati hari-hari dalam kehidupan ini tak terhingga sepanjang masa, Untuk keluarga dan sahabatku Muhammad Yunus S.Sos M.Ap dan teman teman seangkatan di Pascasarjana yang selalu ada dalam keadaan suka duka dan memberikan motivasi kepada penulis.

Kepada teman-teman seperjuangan di Program Pascasarjana Jurusan Administrasi Publik, terkhusus rekan-rekan Angkatan 2015 yang telah membantu dalam penyelesaian Tesis ini, penulis banyak mengucapkan terima kasih atas kebersamaan dan kekompakan kita selama ini yang penuh

keceriaan dan saling membantu dan saling menerima. Buat semua pihak yang telah membantu penulis dalam menyelesaikan Tesis ini yang tidak sempat disebutkan satu-persatu terima kasih atas bantuannya.

Penulis menyadari pula bahwa selama menjadi mahasiswa Magister Administrasi Publik di Universitas Muhammadiyah Makassar pada tahun akademik 2015 hingga sekarang ini telah banyak memperoleh bantuan maupun bimbingan dan dorongan moril dari semua pihak hingga studi penulis dapat terselesaikan.

Demi kesempurnaan Tesis ini, saran dan kritik yang sifatnya membangun sangat penulis harapkan. Semoga karya tulis ini bermanfaat dan dapat memberikan sumbangan yang berarti bagi pihak yang membutuhkan.

*Wassalamu Alaikum Wrarahmatullahi wabarakatuh.*

*Motto : Jangan pernah lelah dan menyerah karna jarak kemenangan hanya berkisar antara sejadah dan kening (Hayya alal falah).*

Makassar,14 Pebruari 2018

Penulis

## DAFTAR ISI

<b>HALAMAN JUDUL</b> .....	i
<b>HALAMAN PENGESAHAN</b> .....	ii
<b>HALAMAN PENERIMAAN PENGUJI</b> .....	iii
<b>HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN TESIS</b> .....	iv
<b>ABSTRAK</b> .....	v
<b>ABSTRACT</b> .....	vi
<b>KATA PENGANTAR</b> .....	viii
<b>DAFTAR ISI</b> .....	x
<b>DAFTAR TABEL</b> .....	xiii
<b>DAFTAR GAMBAR</b> .....	xiv
<b>DAFTAR LAMPIRAN</b> .....	xv
<b>BAB I PENDAHULUAN</b> .....	1
A. Latar Belakang .....	1
B. Rumusan Masalah .....	8
C. Tujuan Penulisan .....	9
D. Kegunaan Penelitian .....	9
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA</b> .....	10
A. Tinjauan Hasil Penelitian Terdahulu.....	10
a. Implementasi Kebijakan Penataan Pedagang Kaki Lima di Kota Makassar .....	10

b. Koordinasi antara Dinas Perhubungan dalam penanggulangan kemacetan Lalulintas Kota Makassar.....	12
B. Tinjauan Konsep dan Teori .....	13
a. Pengertian Koordinasi.....	13
b. Faktor-faktor yang Mempengaruhi Koordinasi .....	15
c. Tipe-tipe Koordinasi .....	20
d. Tujuan Koordinasi.....	21
e. Sifat-sifat Koordinasi .....	23
f. Pengertian Kemacetan .....	31
g. Definisi Pedagang Kaki Lima .....	35
C. Kerangka Pikir.....	51
D. Deskripsi Fokus Penelitian .....	55
<b>BAB III METODE PENELITIAN.....</b>	<b>57</b>
A. Waktu dan Lokasi Penelitian.....	57
B. Jenis dan Pendekatan Penelitian .....	57
C. Sumber Data dan Informasi Penelitian.....	58
D. Teknik Pengumpulan Data .....	60
E. Keabsahan Data .....	61
F. Teknik Analisis Data.....	62
<b>BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN .....</b>	<b>63</b>
A. Deskripsi Karakteristik Objek Penelitian .....	63
1. Deskripsi Geografis .....	63

2. Deskripsi Kelembagaan.....	66
B. Koordinasi antar SKPD dalam Menanggulangi PKL di Kota Makassar .....	79
C. Pembahasan.....	101
<b>BAB V SIMPULAN DAN SARAN.....</b>	<b>110</b>
A. Simpulan.....	110
B. Saran .....	111
<b>DAFTAR PUSTAKA.....</b>	<b>113</b>
<b>RIWAYAT HIDUP</b>	
<b>LAMPIRAN – LAMPIRAN.</b>	
1. DOKUMENTASI KEGIATAN PENELITIAN	
2. PEDOMAN WAWANCARA	
3. IZIN PENELITIAN	

## DAFTAR TABEL

Tabel 1	: Luas Wilayah Menurut Kecamatan di Kota Makassar .....	65
Tabel 2	: Data Potensi Pegawai Dinas Perindustrian dan Perdagangan Kota Makassar .....	71
Tabel 3	: Data Formasi Jabatan Dinas Perindustrian dan Perdagangan Kota Makassar .....	71
Tabel 4	: Data Keadaan Pegawai Dinas Perhubungan Kota Makassar .....	74
Tabel 5	: Data Keadaan Pegawai Dinas Tata Ruang dan Bangunan Kota Makassar .....	76
Tabel 6	: Data Jumlah Pedagang Kaki Lima Berdasarkan Kecamatan.....	82

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 1 : Kerangka Pikir .....	54
Gambar 2 : Presentase Luas Wilayah Menurut Kecamatan di Kota Makassar .....	64
Gambar 3 : Foto-Foto Saat Wawancara .....	116
Gambar 4 : Foto-Foto Pedagang Kaki Lima Di Kota Makassar .....	116

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Kota Makassar merupakan kota ramai di Indonesia dan terbesar dikawasan Timur Indonesia, memiliki luas area 175,79 km<sup>2</sup> dengan jumlah penduduk sekitar 1 juta jiwa, dengan demikian Kota Makasar dapat dikatakan sebagai kota metropolitan. Banyaknya penduduk di Kota Makassar salah satu penyebabnya adalah banyaknya pendatang dari luar Kota Makassar dari tahun ke-tahun yang semakin meningkat guna mengadu nasib dan melanjutkan pendidikan di Kota Makasar. Tekanan arus penduduk dari desa ke kota setiap tahun yang semakin meningkat,berdampak pada kurangnya lapangan pekerjaan yang disediakan di Kota Makassar. Hal tersebut disebabkan oleh karena umumnya orang-orang yang masuk ke kota tidak dipersiapkan dengan pendidikan dan keterampilan yang memadai, Akibatnya banyak pengangguran yang tidak memiliki kemampuan ditambah lagi sulit untuk mendaftar pekerjaan di sektor formal melihat syarat akademiknya yang tidak memenuhi sehingga pilihan satu-satunya adalah mencari pekerjaan yang tidak memerlukan persyaratan sebagai mana tersebut di atas, salah satunya adalah dengan berjualan sebagai pedagang kaki lima.

Satu sisi mungkin benar, bahwa kota yang berkembang menuju kota dunia ini secara fisik tampak makin semarak, dipenuhi gedung-gedung

bertingkat, dan tampak menengah. Dapat dikatakan bahwa indikator untuk menilai sebuah kota itu telah berkembang atau tidak, tidak hanya semata didasarkan pada penampakan atau tampilan-tampilan pengembangan fisiknya saja. Terciptanya perluasan kesempatan kerja bagi masyarakat luas merupakan pencerminan yang terdapat dalam Undang-Undang Dasar 1945 Pasal 33, dimana kemakmuran masyarakatlah yang diutamakan bukan kemakmuran orang per orang. Mendayagunakan sumber alam untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat dengan memperhatikan kelestarian fungsi dan keseimbangan lingkungan hidup, pembangunan yang berkelanjutan, kepentingan ekonomi dan kebudayaan masyarakat sekitar serta penataan ruang lingkungan yang saling mendukung.

Perluasan kesempatan kerja merupakan kebutuhan yang makin mendesak dan dalam rangka meratakan pembangunan ke seluruh wilayah Indonesia. Tingkat pertumbuhan angkatan kerja yang terus meningkat baik itu di desa maupun di kota besar sering tidak diimbangi dengan tingkat pertumbuhan lapangan pekerjaan. Dari sinilah awal adanya kecenderungan bahwa, mereka yang tidak tertampung di sektor formal terpaksa berpartisipasi pada sektor informal yang biasanya bergerak dalam bidang atau sektor jasa dan perdagangan. Sektor jasa dan perdagangan di perkotaan merupakan perpindahan masyarakat menengah ke bawah yang umumnya menumpuk pada sektor jasa dan perdagangan di perkotaan umumnya merupakan wahana bagi perpindahan masyarakat menengah ke bawah terhadap

pembangunan antardaerah yang tidak merata, urbanisasi, meluasnya tingkat pengangguran dan merebaknya tekanan kemiskinan. Di berbagai sudut kota, setiap hari dengan mudah disaksikan asongan yang kadang mengganggu. Terutama aktivitas Pedagang Kaki Lima di Kawasan AP.Pettarani, Sultan Alauddin, Urip Sumiharjo, Dr.Sam Ratulangi, dan lokasi-lokasi sekitaran Pantai Losari yang menjajakan dagangannya tanpa mengindahkan aturan yang ada.

Keberadaan PKL telah membuka lapangan pekerjaan sehingga angka pengangguran dapat ditekan dan keberadaannya dibutuhkan oleh masyarakat kelas bawah karena harga yang relatif lebih murah dari toko atau restoran modern. Namun, keberadaan PKL selain menguntungkan juga mendatangkan permasalahan baru. Kegiatan para PKL dianggap sebagai kegiatan liar karena penggunaan ruang tidak sesuai dengan peruntukannya sehingga mengganggu kepentingan umum. Seperti kegiatan pedagang kaki lima (PKL) yang menggunakan trotoar dan jalan atau badan jalan sebagai tempat berdagang, pemasangan reklame yang sembarangan, perilaku buang sampah sembarangan dan perilaku menyeberang jalan sembarangan.

Pengamatan yang dilakukan oleh penulis bahwa : Pedagang Kaki Lima yang ada di Kota Makassar, meskipun sudah tertata dengan rapi tetapi masih mengganggu lalu lintas jalan raya tersebut. Selain itu para PKL menggunakan pinggiran jalan untuk menggelar dagangannya, padahal pinggiran jalan itu dibuat untuk pejalan kaki. Dengan dipakainya pinggiran

jalan untuk berjualan, maka pejalan kaki menggunakan sebagian jalan raya untuk berjalan, hal inilah yang membuat kemacetan. Mereka berjualan di trotoar jalan, di taman-taman kota, di jembatan penyebrangan, bahkan dibadan jalan. Pemerintah kota berulang kali menertibkan mereka yang ditengarai menjadi penyebab kemacetan lalu lintas ataupun merusak keindahan kota.

Keberadaan Pedagang Kaki Lima memberikan nilai positif berupa memberikan kesempatan kerja yang umumnya sulit didapat pada negara-negara yang sedang berkembang, harga yang bersaing mengingat mereka tidak dibebani pajak, dan ada sebagian masyarakat kita lebih senang berbelanja di PKL mengingat faktor kemudahan dan barang yang relatif lebih murah.

Fenomena PKL di perkotaan bisa kita katakan tidak tertata, umumnya mereka tidak tertib dan jorok. Dinas Perindustrian dan Perdagangan Kota Makassar belum memiliki data yang valid dalam upaya menangani relokasi pedagang kaki lima serta keterlambatan data yang terkumpul disebabkan oleh beberapa pedagang berpindah-pindah dan jarang menetap pada satu tempat untuk berjualan. umumnya PKL di Kota Makassar dominan berasal dari luar daerah contohnya: dari Kabupaten Jeneponto, Gowa dan adapula yang berasal dari luar pulau Sulawesi. Dari keadaan ini menunjukkan bahwa wujud yang tidak “sinkron” antara perencanaan tata kota dengan transformasi

masyarakat ini, maka dapat digarisbawahi secara tegas bahwa PKL belum ada yang benar-benar direncanakan atau diformalisasi menjadi sektor formal dari awal. Semua lokasi PKL menunjukkan keberadaan mereka tidak terencana atau tidak merupakan bagian yang direncanakan oleh perencana Kota Makassar. Tetapi pada kenyataannya sewaktu krismon (krisis moneter) 12 tahun yang lalu yang melumpuhkan seluruh aspek perekonomian kecuali sektor mikro ini yang mampu survive. keberadaan PKL di kota-kota di negeri ini tetap masih belum mendapat tempat yang selayaknya. Banyak kejadian mereka malah dikejar dan diburu seperti kriminal. Sebuah mimpi jika berharap pemerintah dapat memfasilitasi dan memberi lahan khusus agar lingkungan kelihatannya menjadi cantik.

Di sudut-sudut kota yang telah diinvasi lebih lama oleh PKL Fenomena inilah yang menarik minat penulis untuk menyelami lebih dalam, Pedagang Kaki Lima merupakan salah satu pelaku ekonomi sektor informal dalam kegiatan perekonomian kota. Pesatnya laju pertumbuhan perkotaan terutama di sebabkan oleh arus urbanisasi dari pedesaan, seiring dengan laju pertumbuhan penduduk di perkotaan yang diikuti oleh tumbuh dan berkembangnya berbagai kegiatan di masyarakat perkotaan. daya tarik perkotaan selalu terbayang akan tersedianya lapangan kerja bagi pendatang untuk meningkatkan pendapatannya. Padahal mereka tidak memiliki keahlian khusus, sehingga kecenderungan usaha mereka adalah dibidang sektor informal yaitu sebagai Pedagang Kaki Lima.

Pedagang Kaki Lima atau yang biasa disingkat dengan kata PKL adalah istilah untuk menyebut penjaja dagangan yang menggunakan gerobak. Istilah itu sering ditafsirkan demikian karena jumlah kaki pedagangnya adalah lima. Lima kaki tersebut adalah dua kaki pedagang ditambah tiga "kaki" gerobak (yang sebenarnya adalah tiga roda atau dua roda dan satu kaki). Dahulu namanya adalah pedagang emperan jalan, sekarang menjadi pedagang kaki lima, namun saat ini istilah PKL memiliki arti yang lebih luas, Pedagang Kaki Lima digunakan pula untuk menyebut pedagang di jalanan pada umumnya, istilah kaki lima adalah lantai yang diberi atap sebagai penghubung rumah dengan rumah, arti yang kedua adalah lantai (tangga) di muka pintu atau di tepi jalan. Arti yang kedua ini lebih cenderung diperuntukkan bagi bagian depan bangunan rumah toko, dimana di jaman silam telah terjadi kesepakatan antar perencana kota bahwa bagian depan (serambi) dari toko lebarnya harus sekitar lima kaki dan diwajibkan dijadikan suatu jalur dimana pejalan kaki dapat melintas.

Berdasarkan data yang ada bahwa jumlah PKL di Makassar cenderung naik dari Tahun 2011-2016. Untuk mengetahui sejauh mana perubahan dapat dilihat dalam perkembangan berikut : Pada Tahun 2011 jumlah pedagang kaki lima sebanyak 3.405 yakni 15%, naik mencapai 3.590 yang dipersenkan menjadi 16% pada tahun 2012 lalu pada tahun 2013 jumlah Pedagang Kaki Lima menurun menjadi 3.501 yang dipersenkan menjadi 15% dan disusul lagi tahun selanjutnya tahun 2014 jumlah PKL naik menjadi 16%

yaitu jumlah perorang nya 3.752, lalu di tahun 2015 dan 2016 jumlah PKL meloncat naik menjadi 3.951 di tahun 2015 dan 4.443 di tahun 2016 yang mana jumlah persennya ke 18% menuju 20% di Kota Makassar. (Sumber : PD Pasar Makassar Raya, Kota Makassar tahun 2011-2016).

Pedagang Kaki Lima (PKL) selalu saja menjadi masalah bagi kota-kota yang sedang berkembang apalagi bagi kota-kota besar yang sudah mempunyai predikat menuju kota dunia. Kuatnya magnet bisnis kota-kota besar ini mampu memindahkan penduduk dari desa berurbanisasi ke kota dalam rangka beralih profesi dari petani menjadi pedagang kecil-kecilan. Pedagang Kaki Lima ini timbul dari adanya suatu kondisi pembangunan perekonomian dan pendidikan yang tidak merata diseluruh Negara Kesatuan Republik Indonesia ini. PKL ini juga timbul dari akibat tidak tersedianya lapangan pekerjaan bagi rakyat kecil yang tidak memiliki kemampuan dalam memproduksi. Pemerintah dalam hal ini sebenarnya memiliki tanggung jawab didalam melaksanakan pembangunan bidang pendidikan, bidang perekonomian dan penyediaan lapangan pekerjaan, sehingga menciptakan penganggur- penganggur secara cepat dan dalam jumlah yang besar. Kondisi ini memaksa mereka untuk menentukan pindah ke Ibu kota demi mendapat kehidupan yang lebih baik. sehingga umumnya para perantau dari daerah ini memilih profesi sebagai pedagang (kaki lima) Dibeberapa tempat. dan kemacetan lalu lintas. Hal ini dapat kita dengar dan saksikan dari berita-berita baik di televisi maupun di surat kabar-surat kabar

dimana masyarakat maupun pemerintah kota setempat merasa tidak nyaman dengan adanya PKL.

Pada umumnya PKL menghendaki suatu tempat tertentu untuk menjalankan usahanya. Pedagang Kaki Lima tidak ubahnya seperti gula dan semut artinya di mana ada keramaian, disana pasti ada Pedagang Kaki Lima. Menurut (Sugiharsono dkk,2000:45) Pedagang adalah perantara yang kegiatannya membeli barang dan menjualnya kembali tanpa merubah bentuk atas inisiatif dan tanggung jawab sendiri dengan konsumen untuk membeli dan menjualnya dalam partai kecil atau per satuan.

## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang sebagaimana dikemukakan sebelumnya maka sebagai permasalahan dalam penelitian ini difokuskan pada permasalahan tentang pedagang kaki lima selalu saja menjadi masalah bagi kota-kota yang sedang berkembang apalagi bagi kota-kota besar yang sudah mempunyai predikat menuju kota dunia. terkait strategi pemerintah kota dalam menangani pedagang kaki lima yang mengganggu arus lalu lintas perkotaan, yakni: Bagaimana Koordinasi antar SKPD dalam menanggulangi PKL di kota Makassar ?

### **C. Tujuan Penelitian**

Sesuai rumusan masalah, adapun tujuan penelitian kali ini ialah :

Untuk mengidentifikasi ,menganalisa mendeskripsikan koordinasi antar SKPD kota Makassar dalam menanggulangi PKL yang mengganggu arus lalu lintas di kota Makassar.

### **D. Manfaat Penelitian**

Hasil penelitian ini dapat menjadi acuan dan masukan bagi pihak-pihak yang berhubungan dengan masalah pedagang kaki lima di kota Makassar dan juga secara praktis hasil penelitian ini juga dapat menjadi sumbangan pemikiran bagi pihak-pihak yang hendak melakukan penelitian dengan topik yang sama maupun bagi siapa saja yang telah membaca tulisan penelitian ini.

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **A. Tinjauan Hasil Penelitian Terdahulu**

Penelitian tentang strategi maupun penelitian tentang pedagang kaki lima telah beberapa kali dilakukan, baik dari sudut pandang Ilmu Administrasi Publik, Manajemen, Teknik Pengembangan Wilayah Kota. Oleh karena itu, untuk mengawali penelitian ini, ada beberapa kajian pustaka yang relevan dengan tema penelitian peneliti di atas. Hal ini penting untuk mengambil *entry point* penelitian, *positioning* penelitian serta perbedaan dengan penelitian terdahulu. Beberapa penelitian sebelumnya adalah:

1. Bahar (2011:13), dalam penelitiannya “Implementasi Kebijakan Penataan Pedagang Kaki Lima di Kota Makassar”. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui upaya apa yang dilakukan pemerintah dalam Penataan Pedagang Kaki Lima yang ada di Kota Makassar dan faktor-faktor apa yang berpengaruh dalam Penataan Pedagang Kaki Lima di Kota Makassar. Hasil penelitian menunjukkan adanya langkah pemerintah untuk melakukan penataan pedagang kaki lima tidak boleh menempati trotoar atau badan jalan. Kota Makassar yang merupakan amanat dari Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 41 Tahun 2012 tentang Penertiban Pedagang Kaki Lima tidak boleh menempati trotoar atau badan jalan , Peraturan Daerah Kota Makassar Nomor 10 Tahun

1990 dan Keputusan Walikota Makassar Nomor 44 Tahun 2002, yakni dengan hadirnya program-program pemerintah dalam hal penataan pedagang kaki lima. Pada penelitian saudara bahar fokus penelitian merujuk kepada implementasi yang akan dilakukan oleh pemerintah seperti apa dalam penataan PKL di Kota Makassar , dan adapun gaya penelitian yang digunakan saudara Bahar ialah memakai metode kualitatif serta perolehan sumber data yang diperoleh ialah sumber primer dan sekunder dimana data diperoleh penulis melalui wawancara dan laporan-laporan tertulis, kesimpulan dari isi penelitian bahar ialah membahas program pemerintah dalam hal penataan pedagang kaki lima sudah tersosialisasi dengan baik namun partisipasi dari pedagang kaki lima terlihat masih minim yang disebabkan beberapa faktor meliputi faktor internal dan faktor eksternal. koordinasi antara tiap instansi dan kurangnya fasilitas pendukung bagi petugas di lapangan yang menyebabkan sosialisasi program menjadi terhambat serta lemahnya pengawasan yang dilakukan menjadi kendala internal. Sedangkan faktor eksternal meliputi faktor sosial budaya, faktor ekonomi, dan kualitas sumber daya manusia.

ketersediaan sarana atau fasilitas merupakan salah satu hal yang sangat esensial dalam perkembangan sebuah kota. Permasalahan yang muncul kemudian adalah nilai kegunaan dari fasilitas yang tidak jarang di alihfungsikan. Salah satu contoh yang sering dijumpai di wilayah perkotaan

adalah bahu jalan atau jalur pedestrian yang telah di alihfungsikan sebagai tempat berdirinya lapak pedagang kaki lima. Selain itu terdapat fenomena para juru parkir liar yang menggunakan wilayah parkir berlangganan sebagai lahan parkir berbayar. Persepsi pihak berwenang mengenai permasalahan tersebut menyatakan bahwa alih fungsi yang dilakukan para pedagang kaki lima dan juru parkir liar dinilai telah menyalahi peraturan tentang ketertiban umum termasuk juga dengan lalu lintas. Solusi permasalahan yaitu dengan melakukan pendekatan personal dan sosialisasi secara berkelanjutan agar membuka pikiran sehingga muncul kesadaran untuk mentaati peraturan.

2. Sahara dalam penelitiannya (2016:7), “tentang koordinasi antara Dinas Perhubungan dan Satuan Polisi Pamong Praja (SATPOL PP) dalam penanggulangan kemacetan lalu lintas di Kota Makassar” Penelitian ini bertujuan untuk memberikan gambaran mengenai kemacetan lalu lintas yang terjadi di Jalan protokol kota Makassar dan untuk menganalisis kebijakan-kebijakan penanganan masalah kemacetan lalu lintas. Dalam penelitian ini kemacetan lalu lintas merupakan salah satu dampak negatif dari pertumbuhan dan perkembangan kota dengan penyebab utama yaitu bertambahnya jumlah pengguna kendaraan pribadi yang semakin tidak terkendali setiap tahunnya. Pada penelitian saudara Siti Sahrah lebih menekankan kepada Koordinasi pemerintah tentang penanggulangan kemacetan yang menggambarkan tentang kondisi umum di jalan raya, dan adapun

metode penulisan yang dipakai oleh Siti Sahrah ialah metode kualitatif serta sumber data diperoleh dari hasil wawancara, observasi , dan *conclusion drawing* atau penarikan kesimpulan yang bersifat sementara yang mendukung pada tahap pengumpulan data. Realitas tersebut tentu sudah menyalahi kebijakan Perda Nomor 2 Tahun 2012 yang diterapkan oleh pemerintah kota Makassar. Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif dengan pendekatan fenomenologi yang bersifat deskriptif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa motif dan tujuan melakukan tindakan tersebut semata-mata dilandasi oleh motif ekonomi. Persepsi pihak berwenang mengenai permasalahan tersebut menyatakan bahwa alih fungsi yang dilakukan para pedagang kaki lima dan juru parkir liar dinilai telah menyalahi peraturan tentang ketertiban umum termasuk juga dengan lalu lintas. Solusi permasalahan yaitu dengan melakukan pendekatan personal dan sosialisasi secara berkelanjutan agar membuka pikiran sehingga muncul kesadaran untuk mentaati peraturan.

## **B. Tinjauan Teori dan Konsep**

### **1. Koordinasi**

#### **a. Pengertian Koordinasi**

Dalam sebuah organisasi setiap pimpinan perlu untuk mengkoordinasikan kegiatan kepada anggota organisasi yang diberikan dalam menyelesaikan tugas. Ndraha (2011:290), berpendapat bahwa jika

dilihat dari sudut normatif, koordinasi diartikan sebagai kewenangan untuk menggerakkan, menyasikan, menyelaraskan, dan menyeimbangkan kegiatan-kegiatan yang spesifik atau berbeda-beda, agar semuanya terarah pada pencapaian tujuan tertentu pada saat yang telah ditetapkan. Dari sudut fungsional, koordinasi dilakukan guna mengurangi dampak negatif spesialisasi dan mengefektifkan pembagian kerja. Dengan adanya penyampaian informasi yang jelas, pengkomunikasian yang tepat, dan pembagian pekerjaan kepada para bawahan oleh manajer maka setiap individu bawahan akan mengerjakan pekerjaannya sesuai dengan wewenang yang diterima. Tanpa adanya koordinasi setiap pekerjaan dari individu karyawan maka tujuan perusahaan tidak akan tercapai. Hasibuan (2006:85), berpendapat bahwa: “Koordinasi adalah kegiatan mengarahkan, mengintegrasikan, dan mengkoordinasikan unsur-unsur manajemen dan pekerjaan-pekerjaan para bawahan dalam mencapai tujuan organisasi”.

Menurut Brech dalam bukunya, *The Principle and Practice of Management* yang dikutip oleh Handayani (2002:54), berpendapat bahwa koordinasi adalah mengimbangi dan menggerakkan tim dengan memberikan lokasi kegiatan pekerjaan yang cocok. Menurut Terry dalam buku Hasibuan (2006 : 85), berpendapat bahwa koordinasi adalah suatu usaha yang sinkron dan teratur untuk menyediakan jumlah dan waktu yang tepat, dan mengarahkan pelaksanaan untuk menghasilkan suatu tindakan yang seragam dan harmonis pada sasaran yang telah ditentukan.

koordinasi memiliki syarat-syarat yakni :

- 1) *Sense of Cooperation*, perasaan untuk saling bekerja sama, dilihat per bagian.
- 2) *Rivalry*, dalam organisasi besar, sering diadakan persaingan antar bagian, agar saling berlomba.
- 3) *Team Spirit*, satu sama lain per bagian harus saling menghargai.

Dengan ini koordinasi diartikan sebagai suatu usaha ke arah keselarasan kerja antara anggota organisasi sehingga tidak terjadi kesimpang siuran, tumpang tindih. Hal ini berarti pekerjaan akan dapat dilaksanakan secara efektif dan efisien. Jadi dapat disimpulkan bahwa koordinasi merupakan proses pengintegrasian tujuan dan aktivitas di dalam suatu perusahaan atau organisasi agar mempunyai keselarasan di dalam mencapai tujuan yang ditetapkan. Kekuatan suatu organisasi tergantung pada kemampuannya untuk menyusun berbagai sumber dayanya dalam mencapai suatu tujuan. Jelaslah bahwa koordinasi adalah tindakan seorang pimpinan untuk mengusahakan terjadinya keselarasan, antara tugas dan pekerjaan yang dilakukan oleh seseorang atau bagian yang satu dengan bagian yang lain.

## **2. Faktor – Faktor yang Mempengaruhi Koordinasi**

Hasibuan (2006:88), berpendapat bahwa faktor-faktor yang mempengaruhi koordinasi sebagai berikut:

a. Kesatuan Tindakan

Pada hakekatnya koordinasi memerlukan kesadaran setiap anggota organisasi atau satuan organisasi untuk saling menyesuaikan diri atau tugasnya dengan anggota atau satuan organisasi lainnya agar anggota atau satuan organisasi tersebut tidak berjalan sendiri-sendiri. Oleh sebab itu konsep kesatuan tindakan adalah inti dari pada koordinasi. Kesatuan dari pada usaha, berarti bahwa pemimpin harus mengatur sedemikian rupa usaha-usaha dari pada tiap kegiatan individu sehingga terdapat adanya keserasian di dalam mencapai hasil. Kesatuan tindakan ini adalah merupakan suatu kewajiban dari pimpinan untuk memperoleh suatu koordinasi yang baik dengan mengatur jadwal waktu dimaksudkan bahwa kesatuan usaha itu dapat berjalan sesuai dengan waktu yang telah direncanakan.

b. Komunikasi

Komunikasi tidak dapat dipisahkan dari koordinasi, karena komunikasi, sejumlah unit dalam organisasi akan dapat dikoordinasikan berdasarkan rentang di mana sebagian besar ditentukan oleh adanya komunikasi. Komunikasi merupakan salah satu dari sekian banyak kebutuhan manusia dalam menjalani hidup dan kehidupannya. Komunikasi merupakan salah satu dari sekian banyak kebutuhan manusia dalam menjalani hidup dan kehidupannya. "Perkataan komunikasi berasal dari perkataan *communicare*, yaitu yang dalam bahasa latin mempunyai arti berpartisipasi ataupun

memberitahukan” Dalam organisasi komunikasi sangat penting karena dengan komunikasi partisipasi anggota akan semakin tinggi dan pimpinan memberitahukan tugas kepada karyawan harus dengan komunikasi. Dengan demikian komunikasi merupakan hubungan antara komunikator dengan komunikan di mana keduanya mempunyai peranan dalam menciptakan komunikasi. Berdasarkan pengertian komunikasi sebagaimana disebut di atas terlihat bahwa komunikasi itu mengandung arti komunikasi yang bertujuan merubah tingkah laku manusia. Karena sesuai dengan pengertian dari ilmu komunikasi, yaitu suatu upaya yang sistematis untuk merumuskan secara tegas asas-asas, dan atas dasar asas-asas tersebut disampaikan informasi serta dibentuk pendapat dan sikap. uraian tersebut terlihat fungsi komunikasi sebagai berikut; (a) mengumpulkan dan menyebarkan informasi mengenai kejadian dalam suatu lingkungan, (b) menginterpretasikan terhadap informasi mengenai lingkungan, dan (c) kegiatan mengkomunikasikan informasi, nilai dan norma sosial dari generasi yang satu ke generasi yang lain.

### c. Pembagian Kerja

Dalam suatu organisasi, tiang dasarnya adalah prinsip pembagian kerja (*Division of labor*). Prinsip pembagian kerja ini adalah maksudnya jika suatu organisasi diharapkan untuk dapat berhasil dengan baik dalam usaha mencapai tujuannya, maka hendaknya lakukan pembagian kerja. Dengan pembagian kerja ini diharapkan dapat berfungsi dalam usaha mewujudkan

tujuan suatu organisasi. Pembagian kerja adalah perincian tugas dan pekerjaan agar setiap individu dalam organisasi bertanggung jawab untuk melaksanakan sekumpulan kegiatan yang terbatas. Secara teoritis tujuan dalam suatu organisasi adalah untuk mencapai tujuan bersama di mana individu tidak dapat mencapainya sendiri. Kelompok dua atau lebih orang yang berkeja bersama secara kooperatif dan dikoordinasikan dapat mencapai hasil lebih daripada dilakukan perseorangan. Dengan pembagian kerja ini diharapkan dapat berfungsi dalam usaha mewujudkan tujuan suatu organisasi.

Jadi pembagian kerja pekerjaan menyebabkan kenaikan efektivitas secara dramatis, karena tidak seorangpun secara fisik mampu melaksanakan keseluruhan aktivitas dalam tugas-tugas yang paling rumit dan tidak seorangpun juga memiliki semua keterampilan yang diperlukan untuk melaksanakan berbagai tugas. Oleh karena itu perlu diadakan pemilahan bagian - bagian tugas dan membagi baginya kepada sejumlah orang. Pembagian pekerjaan yang dispesialisasikan seperti itu memungkinkan orang mempelajari keterampilan dan menjadi ahli pada fungsi pekerjaan tertentu.

#### d. Disiplin

Pengertian disiplin kerja adalah suatu alat yang digunakan para manajer untuk berkomunikasi dengan karyawan agar mereka bersedia untuk mengubah suatu perilaku serta sebagai suatu upaya untuk meningkatkan

kesadaran dan kesediaan seseorang mentaati semua peraturan organisasi dan norma-norma sosial yang berlaku". Jadi jelasnya bahwa disiplin menyangkut pada suatu sikap dan tingkah laku, apakah itu perorangan atau kelompok yang untuk tunduk dan patuh terhadap peraturan suatu organisasi Rivai (2005:444). setiap organisasi yang kompleks, setiap bagian harus bekerja secara terkoordinasi, agar masing-masing dapat menghasilkan hasil yang diharapkan. Koordinasi adalah usaha penyesuaian bagian-bagian yang berbeda-beda agar kegiatan dari pada bagian-bagian itu selesai pada waktunya, sehingga masing-masing dapat memberikan sumbangan usahanya secara maksimal agar diperoleh hasil secara keseluruhan, untuk itu diperlukan disiplin.

Penerapan dalam organisasi peraturan kepada seseorang atau anggota organisasi dikelola oleh pimpinan. Pimpinan diharapkan mampu menerapkan konsep disiplin positif yakni penerapan peraturan melalui kesadaran bawahannya. Sebaliknya, bila pimpinan tidak mampu menerapkan konsep disiplin positif pada dirinya sendiri tentu dia juga tidak mungkin mampu menerapkannya pada orang lain termasuk kepada bawahannya. Dengan demikian disiplin itu sangat penting artinya dalam proses pencapaian tujuan, ini merupakan suatu syarat yang sangat menentukan dalam pencapaian tujuan yang dimaksud.

### 3. Tipe-Tipe Koordinasi

Hasibuan (2006:86), berpendapat bahwa tipe koordinasi dibagi menjadi dua bagian besar yaitu koordinasi vertikal dan koordinasi horizontal. organisasi memiliki tipe koordinasi yang dipilih dan disesuaikan dengan kebutuhan atau kondisi tertentu yang diperlukan untuk melaksanakan tugas agar pencapaian tujuan tercapai dengan baik. Kedua tipe ini biasanya ada dalam sebuah organisasi. Makna kedua tipe koordinasi ini dapat dilihat pada penjelasan di bawah ini:

- 1) Koordinasi vertikal (*Vertical Coordination*) adalah kegiatan-kegiatan penyatuan, pengarahan yang dilakukan oleh atasan terhadap kegiatan unit-unit, kesatuan-kesatuan kerja yang ada di bawah wewenang dan tanggung jawabnya. Tegasnya, atasan mengkoordinasi semua aparat yang ada di bawah tanggung jawabnya secara langsung. Koordinasi vertikal ini secara relatif mudah dilakukan, karena atasan dapat memberikan sanksi kepada aparat yang sulit diatur.
- 2) Koordinasi horizontal (*Horizontal Coordination*) adalah mengkoordinasikan tindakan-tindakan atau kegiatan-kegiatan penyatuan, pengarahan yang dilakukan terhadap kegiatan-kegiatan dalam tingkat organisasi (aparat) yang setingkat. Koordinasi horizontal ini dibagi atas *interdisciplinary* dan *interrelated*. *Interdisciplinary* adalah suatu koordinasi dalam rangka mengarahkan, menyatukan tindakan-tindakan, mewujudkan, dan menciptakan disiplin antara unit yang satu

dengan unit yang lain secara *intern* maupun *ekstern* pada unit-unit yang sama tugasnya. *Interrelated* adalah koordinasi antar badan (instansi) beserta unit-unit yang fungsinya berbeda, tetapi instansi yang satu dengan yang lain saling bergantung atau mempunyai kaitan secara *intern* atau *ekstern* yang levelnya setaraf. Koordinasi horizontal ini relatif sulit dilakukan, karena koordinator tidak dapat memberikan sanksi kepada pejabat yang sulit diatur sebab kedudukannya setingkat.

Hasibuan (2006:86), berpendapat bahwa koordinasi penting dalam suatu organisasi, yakni; (1) untuk mencegah terjadinya kekacauan, percecokan, dan kekembaran atau kekosongan pekerjaan, (2) agar orang-orang dan pekerjaannya diselaraskan serta diarahkan untuk pencapaian tujuan perusahaan, (3) agar sarana dan prasarana dimanfaatkan untuk mencapai tujuan, (4) supaya semua unsur manajemen dan pekerjaan masing-masing individu pegawai harus membantu tercapainya tujuan organisasi. (5) supaya semua tugas, kegiatan, dan pekerjaan terintegrasi kepada sasaran yang diinginkan. Jadi koordinasi sangat penting dalam mengarahkan para bawahan untuk mencapai tujuan yang sesuai dengan apa yang direncanakan perusahaan.

#### **4. Tujuan Kordinasi**

koordinasi sangat penting dalam mengarahkan para bawahan untuk mencapai tujuan yang sesuai dengan apa yang direncanakan perusahaan.

Hasibuan (2006:86), berpendapat bahwa koordinasi penting dalam suatu organisasi, yakni; (1) untuk mencegah terjadinya kekacauan, percecokan, dan kekembaran atau kekosongan pekerjaan, (2) agar orang-orang dan pekerjaannya diselaraskan serta diarahkan untuk pencapaian tujuan perusahaan, (3) agar sarana dan prasarana dimanfaatkan untuk mencapai tujuan, (4) supaya semua unsur manajemen dan pekerjaan masing-masing individu pegawai harus membantu tercapainya tujuan organisasi. (5) supaya semua tugas, kegiatan, dan pekerjaan terintegrasi kepada sasaran yang diinginkan.

Handoko (2003:197), berpendapat bahwa manfaat koordinasi antara lain:

- 1) Dengan koordinasi dapat dihindarkan perasaan terlepas satu sama lain, antara satuan organisasi atau antara pejabat yang ada dalam organisasi
  - 2).Menghindari suatu pendapat atau perasaan bahwa suatu organisasi atau pejabat merupakan yang paling penting
  - 3).Menghindari kemungkinan timbulnya pertentangan antara bagian dalam organisasi
  - 4).Menghindari terjadinya kekosongan pekerjaan terhadap suatu aktivitas dalam organisasi.
  - 5).Menimbulkan kesadaran di antara para pegawai untuk saling membantu.
- koordinasi sangat penting dalam mengarahkan para bawahan untuk mencapai tujuan yang sesuai dengan apa yang direncanakan perusahaan.

## 5. Sifat-sifat kordinasi

Sifat-sifat koordinasi adalah :

- a) Koordinasi bersifat dinamis bukan statis.
- b) Koordinasi menekankan pandangan menyeluruh oleh seorang koordinator dalam rangka mencapai sasaran.
- c) Koordinasi meninjau suatu pekerjaan secara keseluruhan.

Asas koordinasi adalah asas skala (*scalar principle*= hierarki) artinya koordinasi dilakukan menurut jenjang – jenjang kekuasaan dan tanggung jawab yang disesuaikan dengan jenjang – jenjang yang berbeda satu sama lain. merupakan kekuasaan mengkoordinasi yang harus bekerja melalui suatu proses formal.

Dalam berbagai literature dijumpai berbagai definisi tentang koordinasi. Mooney dan Relley (dalam Handayangdiningrat, 2002:88-89) menjelaskan koordinasi sebagai pencapaian usaha kelompok secara teratur dan kesatuan tindakan dalam mencapai tujuan bersama. Senada dengan pengertian tersebut Farland (Sutarto, 2002:127) menjelaskan bahwa koordinasi adalah proses dimana pimpinan mengembangkan pola yang teratur dalam usaha kelompok diantara bawahannya dan dalam usaha tujuan bersama.

Penekanan pada kesatuan tindakan dan peranan pimpinan dalam koordinasi Nampak memperoleh perhatian dari para ahli yaitu dengan menitik beratkan proses yang mengatur tata hubungan yang menjadi satu kebulatan yang terintegrasi. Keberhasilan koordinasi adalah tanggung jawab dari

pimpinan dan koordinasi itu merupakan pusat kekuatan. Kebutuhan akan koordinasi berbeda untuk suatu organisasi dengan yang lain dan kebutuhan itu tergantung pada sifat tugas yang dijalankan dan kebutuhan komunikasi serta ketergantungan dari berbagai satuan dalam menjalankan pekerjaan mereka. Semakin tergantung pekerjaan mereka dengan kegiatan maka semakin perlu koordinasi, kalau tidak maka pelaksanaan akan semakin efisien.

Living Stone (dalam Sutarto, 1994:143) mengemukakan bahwa koordinasi merupakan antar hubungan berbagai faktor organisasi. Tidaklah sukar mengorganisasikan macam-macam kegiatan tunggal, tetapi untuk mengkoordinasikan macam-macam kegiatan dalam ketunggalan merupakan pencapaian yang sukar. Koordinasi membuat organisasi baik, ini adalah suatu system keseimbangan dalam control, tantangan dan tanggapan yang ada diantaranya satuan-satuan dalam organisasi. Koordinasi itu sangat penting untuk menghindari kecenderungan pemisahan diri dari unit-unit yang dibentuk sebagai akibat adanya spesialisasi fungsi di dalam organisasi.

Pendapat-pendapat di atas memberikan pengertian bahwa bukan hanya kerjasama dan kesatuan tindakan semata tetapi juga menyangkut sinkronisasi, integrasi, penentuan waktu kegiatan dan pengarahan yang menghasilkan penyelarasan, keseluruhan kegiatan ini menjadi obyek sekaligus memberikan andil bagi pencapaian efektivitas dan efisien sebesar-besarnya.

Koordinasi dibutuhkan dalam pembangunan daerah. Pertama : untuk meningkatkan efisiensi penggunaan sumber daya yang terbatas dan untuk mengurangi terjadinya konflik tujuan diantaranya berbagai unit pemerintah yang tumbuh dengan cepat. Ketiga : menjamin kesatuan tindakan/kebijaksanaan pemerintah pada tingkat operasional. Keempat: memantapkan kaitan yang efektif diantara unit-unit pemerintahan sedemikian rupa sehingga dapat saling membantu satu sama lainnya. Kelima : mengurangi gejala timbulnya tumpang tindih baik dalam fungsional maupun dalam pelaksanaan kegiatan.

Beberapa pengertian diatas, dapat dimengerti bahwa koordinasi adalah suatu hal yang harus ada bagi setiap organisasi, baik organisasi pemerintah maupun organisasi swasta untuk mengatur hubungan kerjasama sehingga dalam penyelenggaraan berbagai kegiatan akan mudah terlaksana sesuai dengan tujuan yang ingin dicapai.

Para ahli administrasi sepakat bahwa koordinasi itu penting, untuk itu semua tindakan harus ditujukan serta memberikan sumbangan pada tujuan suatu organisasi. Koordinasi perlu dilaksanakan mulai dari proses perumusan kebijakan perencanaan, pelaksanaan, sampai dengan pengawasan. Sering dijumpai bahwa kendala yang khas dalam pendekatan antar disiplin dan lintas sektoral adalah penyimpangan unsur-unsur dominan yang cenderung terperangkap dalam kepentingan sektor itu sendiri.

Pentingnya koordinasi dikemukakan oleh Leonard D.White (dalam Inu Kencana Syafii (1998 : 41) bahwa ada beberapa alasan yang perlu diketahui dan dipahami dengan baik dalam menilai perlunya koordinasi yaitu :

- a. Koordinasi dalam pembangunan sangat diperlukan sebagai suatu konsekuensi logis dari adanya aktivitas dan kepentingan yang berbeda.
- b. Aktivitas dan kepentingan yang berbeda juga membawa konsekuensi logis terhadap adanya tanggung jawab yang secara fungsional berbeda pula.
- c. Ada institusi, badan , lembaga yang menjalankan peran dan fungsinya masing-masing.
- d. Ada unsur sentralisasi dan desentralisasi yang dijalankan dalam proses pembangunan yang melibatkan institusi pusat maupun daerah.
- e. Koordinasi merupakan alat sekaligus upaya untuk melakukan penyelarasan dalam proses pembangunan, sehingga akan tercipta suatu aktivitas yang harmonis, sinergi, dan serasi untuk mencapai tujuan bersama.

Sementara koordinasi menurut penjelasan Peraturan Pemerintah Nomor 6 Tahun 1988 tentang koordinasi instansi vertical di daerah, pada pasal 1 dikatakan koordinasi yakni ada tiga jenis koordinasi fungsional, koordinasi instansional, dan koordinasi teritorial. Koordinasi fungsional adalah itu koordinasi antara dua atau lebih instansi yang mempunyai program yang

berkaitan erat, sedangkan koordinasi instasional adalah koordinasi terhadap beberapa instansi yang menangani satu urusan tertentu yang bersangkutan . koordinasi itu penting, untuk itu semua tindakan harus ditujukan serta memberikan sumbangan pada tujuan suatu organisasi. Koordinasi perlu dilaksanakan mulai dari proses perumusan kebijakan perencanaan, pelaksanaan, sampai dengan pengawasan. Sering dijumpai bahwa kendala yang khas dalam pendekatan antar disiplin dan lintas sektoral adalah penyimpangan unsur-unsur dominan yang cenderung terperangkap dalam kepentingan sektor itu sendiri.

.Jika diperhatikan jenis-jenis koordinasi menurut PP. No.6 Tahun 1988, maka dalam penelitian ini masuk kategori pelaksanaan koordinasi yang bersifat fungsional, dimana lintas sektor selaku instansi yang menangani kemacetan yang mengganggu arus lalu lintas melaksanakan fungsi koordinasinya dengan instansi-instansi yang ada dalam wilayah kerjanya terutama berkaitan dengan penyelenggaraan pemerintahan dan pembangunan, dimulai dari perencanaan, pelaksanaan, sampai pada tahap evaluasi dari program-program organisasi.

Kebutuhan akan koordinasi berbeda untuk suatu organisasi dengan yang lain. Kebutuhan itu tergantung pada sifat tugas yang dijalankan dan kebutuhan komunikasi serta ketergantungan dari berbagai satuan dalam menjalankan pekerjaan. Semakin tergantung pekerjaan mereka dengan

kegiatan lain semakin perlu koordinasi, kalau tidak maka pelaksanaan pekerjaan semakin tidak efisien.

## **2. Organisasi**

### **a. Pengertian Organisasi**

Organisasi pada dasarnya terdiri atas kelompok – kelompok yang saling berinteraksi satu sama lain untuk mencapai tujuan bersama. Wakil masing – masing kelompok kerap bertemu membentuk kelompok lain guna menghasilkan keputusan yang terkadang lebih penting (Morissan, 2009:111). Untuk lebih jelas, dalam hal ini beberapa definisi yang menjadi titik tolak dalam uraian-uraian selanjutnya, yakni:

- 1) Organisasi adalah sekelompok manusia yang dengan sengaja dipersatukan dalam suatu kerja sama yang efisien untuk mencapai tujuan yang sudah ditetapkan. (Soedjadi dalam Makmur, 2007:158 ).
- 2) Organisasi adalah suatu wadah yang dibentuk untuk mencapai tujuan bersama secara efektif (Wibowo, 2007:1).
- 3) Organisasi adalah suatu sistem perserikatan formal, berstruktur, dan terkoordinasi dari sekelompok orang yang bekerja sama dalam mencapai tujuan tertentu. Organisasi hanya merupakan alat dan wadah saja, (Hasibuan, 2006:120).

Berdasarkan definisi tersebut dapat diketahui beberapa elemen dasar yang menjadi ciri organisasi yaitu: Kumpulan orang ,Suatu wadah, terstruktur, tujuan bersama.

Berdasarkan ciri tersebut dapat dirumuskan definisi organisasi yaitu suatu wadah yang terdiri dari kumpulan orang yang terikat dengan hubungan-hubungan formal dalam rangkaian terstruktur untuk mencapai tujuan bersama secara efektif.

### **3. Prosedur Kerja**

Istilah prosedur-prosedur tidak dapat dipisahkan dari pengertian system dan metode.. Dalam kasus sebuah system. Sebuah prosedur atau sebuah metode tujuannya adalah melaksanakan pekerjaan spesifik guna mencaai sasaran tertentu (Winardi,1992:28). prosedur adalah sesuatu seri tindakan-tindakan admnistratif, yang biasanya dilaksanakan oleh lebih dari satu orang, yang merupakan suatu cara yang tetap dan yang diterima umum guna melaksanakan suatu fase penting dari suatu aktivitas.

Prosedur dicapai dengan jalan merencanakan sebelumnya berbagai tindakan yang dianggap perlu untuk melaksanakan pekerjaan prosedur yang diterapkan terhadap hal-hal seperti: order-order pembelian, juga menyusun daftar gaji/upah, mengirimkan pernyataan-pernyataan serta mengerjakan surat-surat

Ada beberapa pengertian tentang prosedur kerja, Dalam pelaksanaan koordinasi yang paling utama adalah rencana kerja yang disusun dimana dalam rencana kerja telah digambarkan mengenai maksud dan tujuan dilakukannya (S.P. Siagian, 2005 : 124) menjadi sasaran dalam kegiatan ini.

Koordinasi harus memiliki aspek-aspek formal, metode-metode, dan teknik yang ditujukan untuk mencapai sasaran tersebut. Metode dan teknik yang dipakai dalam melakukan kegiatan koordinasi menurut Silalahi (2002: 67), rangkaian dari suatu tata kerja yang berurut tahap demi tahap, dari mana pekerjaan berasal, kemana diteruskan dan kapan selesainya dalam rangka menyelesaikan suatu bidang pekerjaan/tugas. Berdasarkan pengertian diatas, maka secara singkat dapat dikatakan bahwa prosedur kerja merupakan aturan yang berisi serangkaian kegiatan yang harus dilakukan secara berurutan untuk menyelesaikan suatu pekerjaan tertentu. motivasi mempunyai peranan yang penting dalam meningkatkan usaha koordinasi demi kelancaran pelaksanaan tugas maka prosedur kerja menurut Siagian (1981:47) dijadikan sebagai rules of game , yang wajib dipahami, diterima dan ditaati oleh seluruh pegawai dalam organisasi. Prosedur kerja ini meliputi, antara lain :

- a. Pengaturan pembagian tugas yang jelas dan tegas antara unit kerja, hal ini untuk menghindari timbulnya duplikasi wewenang.
- b. Pengaturan hubungan kerjasama antara unit kerja, hal ini untuk menjamin adanya koordinasi dalam semua kegiatan.
- c. Pengaturan tentang garis kewenangan dan pertanggung jawaban, hal ini perlu untuk menghindarkan kesimpulan dalam pelaksana tugas.

Penetapan prosedur kerja didasarkan pada karakteristik organisasi, sehingga suatu prosedur kerja yang telah dilakukan instansi belum tentu

cocok instansi yang lain. Urutan atau tahapan dari rangkaian pekerjaan, antara tahap yang satu dengan tahap berikutnya terdapat saling berhubungan yang sangat erat yang keseluruhannya menuju ke satu tujuan. Tiap-tiap tahap merupakan kerja yang nyata dan perlu untuk pelaksanaan dan penyelesaian.

(Sugandha, 1995:73) Efisiensi dan efektivitas kerja hanya mungkin dicapai apabila dapat diciptakan kesederhanaan prosedur kerja, tidak berbelit-belit jalannya. Suatu prosedur kerja mempunyai ciri-ciri yang bersifat stabil disatu pihak dan fleksibel di lain pihak artinya sebagian dari suatu langkah yang bagaimanapun harus diikuti sepenuhnya, tetapi ada sebagian langkah yang bisa secara luwes penerapannya dengan melihat situasi dan kondisi.

#### **4. Pengertian Kemacetan**

##### **a. kemacetan**

(Tamin, 2000:15) Kemacetan adalah kondisi di mana jika arus lalu lintas mendekati kapasitas, kemacetan mulai terjadi. Kemacetan semakin meningkat apabila arus begitu besarnya sehingga kendaraan sangat berdekatan satu sama lain. Kemacetan total terjadi apabila kendaraan harus berhenti atau bergerak sangat lambat Lalu lintas tergantung kepada kapasitas jalan, maka lalu lintas yang ada akan terhambat dan akan mengalir sesuai dengan kapasitas jaringan jalan maksimum. (Sinulingga, 1999:23).

Terdapat beberapa faktor penyebab kemacetan lalu lintas jalan yaitu, faktor *human error*, rendahnya penegakan hukum, pembiaran pemanfaatan sarana dan prasarana jalan, ketidakpedulian dan kurangnya sumber daya aparat pelaksana. (Mahsyar, 2014:14). Kemacetan lalu lintas di jalan raya dapat disebabkan oleh berbagai faktor maupun sumber penyebab terjadinya kemacetan, hasil identifikasi penyebab kemacetan lalu lintas di Kota Makassar tidak terlepas dari ketersediaan infrastruktur lalu lintas yang ada atau dengan kata lain kemacetan yang terjadi sebagai akibat dari pada kurangnya koordinasi yang dilakukan oleh instansi pemerintah dalam menanggulangi kemacetan lalu lintas.

#### **b. Dampak dari kemacetan**

Menurut Santoso dkk (1997:56), kerugian yang diderita akibat dari masalah kemacetan ini apabila dikuantifikasikan dalam satuan moneter sangatlah besar, yaitu kerugian karena waktu perjalanan menjadi panjang dan makin lama, biaya operasi kendaraan menjadi lebih besar dan polusi kendaraan yang dihasilkan makin bertambah. Pada kondisi macet kendaraan merangkak dengan kecepatan yang sangat rendah, pemakaian bbm menjadi sangat boros, mesin kendaraan menjadi lebih cepat haus dan buangan kendaraan yang dihasilkan lebih tinggi kandungannya.

Pada kondisi kemacetan pengendara cenderung menjadi tidak sabar yang menjurus ke tindakan tidak disiplin yang pada akhirnya memperburuk kondisi kemacetan lebih lanjut lagi. Menurut Soesilowati (2008:27), secara

ekonomis, masalah kemacetan lalu lintas akan menciptakan biaya sosial, biaya operasional yang tinggi, hilangnya waktu, polusi udara, tingginya angka kecelakaan, bising, dan juga menimbulkan ketidaknyamanan bagi pejalan kaki. Menurut Tamin (2000:493), masalah lalu lintas atau kemacetan menimbulkan kerugian yang sangat besar bagi pemakai jalan, terutama dalam hal pemborosan waktu (tundaan), pemborosan bahan bakar, pemborosan tenaga dan rendahnya kenyamanan berlalu lintas serta meningkatnya polusi baik suara maupun polusi udara.

Mahsyar (2014:15). berpendapat bahwa beberapa ruas jalan yang ada di Kota Makassar terlihat juga dimanfaatkan untuk berbagai kepentingan masyarakat yang tidak tepat peruntukannya terutama pada jalan-jalan utama seperti di Jalan Perintis Kemerdekaan, jalan didepan kampus STMIK Dipanegara, Kampus Unhas, dan sekitar Rumah Sakit Wahidin Sudirohusodo, termasuk juga penggunaan bahu jalan untuk berjualan di atas mobil seperti penjual buah, dan penjual material batu dan pasir yang memarkirkan truknya di bahu jalan. Keadaan seperti itu juga terlihat di Jalan Sultan Alauddin depan Kampus Unismuh, di Jalan Pettarani depan Kampus UNM terdapat kios-kios semi permanen yang keberadaannya sangat mengganggu kelancaran lalu lintas. Penggunaan trotoar jalan sebagai tempat berjualan terutama warung kaki lima, hal ini menimbulkan dua kerugian secara langsung yaitu selain terganggunya akses bagi pejalan kaki juga menjadi pemicu terjadinya kemacetan karena pengunjung warung-warung

tersebut memarkirkan kendaraannya di bahu jalan dalam waktu yang relatif lama, hal ini jelas mengganggu kelancaran arus lalu lintas yang berpotensi menimbulkan kemacetan. Ketidakpedulian dan kurangnya sumber daya aparat pelaksana, terjadinya kemacetan lalu lintas pada ruas jalan yang ada di Kota Makassar, memang sudah menjadi konsekuensi dari pada perkembangan sebuah kota. Namun, tersendatnya arus kendaraan di jalan raya dapat saja diminimalkan supaya tidak menimbulkan kemacetan yang parah apabila kepedulian aparat yang terkait dengan permasalahan tersebut cukup tinggi. Pada beberapa kasus, memperlihatkan bahwa penyebab kemacetan lalu lintas selain disebabkan oleh perilaku masyarakat pengguna jalan maupun masyarakat yang memiliki rumah atau gedung pertokoan di sepanjang jalan raya khususnya jalan yang memang dilalui oleh banyak kendaraan, juga disebabkan oleh kurang pedulinya petugas dalam memberikan pelayanan kepada warga masyarakat pengguna jalan. Keadaan seperti itu dapat dilihat pada beberapa ruas jalan yang setiap hari mengalami kemacetan, seperti di Jalan Urip Sumoharjo, Jalan Perintis Kemerdekaan (depan PLTU dan M'tos), Jalan Sultan Alauddin terutama di depan Kampus Unismuh, Jalan Gunung Bawakaraeng, Jalan A.P. Pettarani, Jalan Toddopuli Raya, dan Toddopuli Raya Timur, Jalan Poros Antang, Jalan Adyaksa, Jalan Boulevard, Jalan Pasar Ikan, Jalan Penghibur dan beberapa ruas jalan lainnya yang tingkat kepadatannya tinggi.

## **5. Definisi PKL (pedagang kaki lima)**

Menurut (Sugiharsono dkk,2000:45) Pedagang adalah perantara yang kegiatannya membeli barang dan menjualnya kembali tanpa merubah bentuk atas inisiatif dan tanggung jawab sendiri dengan konsumen untuk membeli dan menjualnya dalam partai kecil atau per satuan. Pedagang Kaki Lima atau yang biasa disingkat dengan kata PKL adalah istilah untuk menyebut penjaja dagangan yang menggunakan gerobak. Istilah itu sering ditafsirkan demikian karena jumlah kaki pedagangnya adalah lima. Lima kaki tersebut adalah dua kaki pedagang ditambah tiga "kaki" gerobak (yang sebenarnya adalah tiga roda atau dua roda dan satu kaki).

Dahulu namanya adalah pedagang emperan jalan, sekarang menjadi pedagang kaki lima, namun saat ini istilah PKL memiliki arti yang lebih luas, Pedagang Kaki Lima digunakan pula untuk menyebut pedagang di jalanan pada umumnya. Tapi menurut Kamus Umum Bahasa Indonesia susunan W.J.S Poerwadarminta, istilah kaki lima adalah lantai yang diberi atap sebagai penghubung rumah dengan rumah, arti yang kedua adalah lantai (tangga) dimuka pintu atau di tepi jalan.

Peraturan Menteri Dalam Negeri Republik Indonesia Nomor 41 Tahun 2012 Pedagang Kaki Lima pasal 2 ayat 2 Gubernur dan Bupati/Walikota wajib melakukan penataan dan pemberdayaan PKL. Pasal 3 ayat 1 Pembinaan dalam penataan dan pemberdayaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 meliputi: (a) pendataan; (b) perencanaan penyediaan ruang

bagi kegiatan sektor informal; (c) fasilitasi akses permodalan; (d) penguatan kelembagaan; (e) pembinaan dan bimbingan teknis; (f) fasilitasi kerja sama antar daerah; dan (g) mengembangkan kemitraan dengan dunia usaha.

Peraturan Daerah Kota Makassar Nomor 6 Tahun 2006 tentang Rencana Wilayah Tata Ruang Kota Makassar pasal 66 kegiatan penertiban terhadap pemanfaatan ruang yang tidak sesuai dengan perencanaan tata ruang dilakukan dengan cara pengenaan sanksi sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Kemudian dalam pasal 67 dikatakan setiap pemanfaatan tata ruang harus mendapat izin sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Peraturan Daerah Kota Makassar Nomor 10 Tahun 1990 tentang Pembinaan Pedagang Kaki Lima dalam Wilayah Kota Makassar. Kepala Daerah menentukan atau mengatur tempat pelataran yang dapat dipergunakan oleh para pedagang kaki lima secara kelompok maupun perorangan sebagai tempat berdagang atau usaha. Kemudian diperjelas Pada Surat Keputusan Walikota Makassar Nomor 44 Tahun 2002 pada pasal 2 ayat (1) dan (2) dijelaskan bahwa, pedagang kaki lima tidak boleh menempati trotoar atau badan jalan. Kemudian dalam Perda ini juga ditetapkan sejumlah jalan besar yang sama sekali tidak boleh ditempati untuk berdagang oleh pedagang kaki lima atau wilayah bersih atau bebas dari pedagang kaki lima, yaitu: sepanjang Jalan Gunung Bawakaraeng, sepanjang Jalan R.A Kartini, sepanjang Jalan Jendral Sudirman, Jalan

Samratulangi, Jalan Haji Bau, Jalan Penghibur, Jalan Pasar Ikan, Hertasning, A.P. Petarani, dan sepanjang Jalan Urip Sumoharjo. Ayat (2) Pasal 2 Peraturan Walikota Makassar Nomor 44 Tahun 2002, mengenai sejumlah pelataran yang tidak dapat digunakan pada waktu antara pukul 05.00 sampai jam 17.00 wita, di antaranya: sepanjang Jalan Riburane, Jalan Nusantara, Jalan Ujung Pandang, Jalan Ahmad Yani, Jalan Gunung Bulusaraung, Masjid Raya, Jalan dr. Wahidin Sudirohusodo, dan sepanjang Jalan Sulawesi.

Menyikapi fenomena adanya pedagang kaki lima, harus lebih mengutamakan penegakan keadilan bagi rakyat kecil. Walaupun di dalam Perda K3 (Kebersihan, Keindahan, dan Ketertiban) terdapat pelarangan pedagang kaki lima untuk berjualan di trotoar, jalur hijau, jalan, dan badan jalan, serta tempat-tempat yang bukan peruntukannya.

Pasal 2 ayat 2 Perda Nomor 44 Tahun 2002, mengenai sejumlah pelataran yang tidak dapat digunakan pada waktu antara pukul 05.00 sampai jam 17.00 wita, di antaranya: sepanjang Jalan Riburane, Jalan Nusantara, Jalan Ujung Pandang, Jalan Ahmad Yani, Jalan Gunung Bulusaraung, Masjid Raya, Jalan dr. Wahidin Sudirohusodo, dan sepanjang Jalan Sulawesi. Lantas sektor sebagai *leading sector* berkoordinasi dengan Satuan Polisi Pamong Praja (SATPOL PP) mengontrol, mengawasi dan melakukan penertiban terhadap pedagang kaki lima yang berjualan di sepanjang trotoar atau pinggir jalan hingga ke badan jalan yang mengakibatkan kemacetan disepanjang jalan agar tidak lagi menimbulkan kemacetan.

Pedagang kaki lima adalah suatu usaha yang memerlukan modal relatif sedikit, berusaha dalam bidang produksi dan penjualan untuk memenuhi kebutuhan kelompok konsumen tertentu. Usahanya dilaksanakan pada tempat-tempat yang dianggap strategis dalam lingkungan yang informal. Istilah pedagang kaki lima diambil dari ukuran lebar trotoar yang waktu dihitung dengan feet (kaki) yaitu kurang lebih 31 cm lebih sedikit, sedang lebar trotoar pada waktu itu adalah lima kaki atau sekitar 1,5 meter lebih sedikit. Jadi orang berjualan di atas trotoar kemudian disebut pedagang kaki lima (PKL). Meskipun kehadiran mereka tidak diakui, namun peranan mereka dalam membantu sektor formal sangatlah besar, terlebih lagi dalam hal pendistribusian barang kepada konsumen. Sedangkan menurut Badan Pusat Statistik (BPS), karakteristik sektor informal sebagai berikut:

1. Mandiri. Pada umumnya usaha yang dilakukan tanpa ada bantuan dari pekerja/buruh, artinya dikerjakan langsung oleh pemimpin perusahaan.
2. Modal. Modal yang dikeluarkan dalam melakukan usaha berasal dari milik sendiri.
3. Waktu. Rata-rata waktu kerja sektor informal dalam sehari, paling lama adalah 9 jam.
4. Pinjaman. Dalam menjalankan usaha mayoritas, mereka tidak memanfaatkan bantuan pinjaman pemerintah ataupun bank lokal. Tetapi mencari pinjaman lainnya, yang berasal dari keluarga atau kerabat terdekat. Beberapa alasan, mereka yang tidak mendapatkan

bantuan dari pemerintah adalah ketidak tahuan adanya bantuan, ketidak tahuan dalam prosedur pengajuan atau penerimaan bantuan dan penolakan proposal dari lembaga yang bersangkutan. Kegiatan ekonomi informal perkotaan kehadirannya membawa beberapa permasalahan bagi perkotaan di antaranya :

- a. Penyalahgunaan penggunaan peruntukan ruang publik.
- b. Munculnya ancaman keamanan lingkungan.
- c. Terabaikannya kebersihan lokasi sektor informal.
- d. Adanya eksplotiasi anak-anak usia sekolah.
- e. Terjadinya persaingan yang tidak sehat antara sektor informal dan sektor formal.
- f. Rentannya pemerasan oleh pihak-pihak tertentu karena ketiadaan perlindungan hukum.
- g. Munculnya setoran ilegal (pungutan liar) yang mesti dibayarkan kepada pihak tertentu di luar setoran resmi. Masalah dan keuntungan yang muncul dari kehadiran PKL bagi perkotaan serta Masalah Keuntungan Mengganggu kegiatan perkotaan lainnya sehingga menimbulkan kesemrawutan. Mampu menyediakan lapangan kerja sehingga mampu menyerap tenaga kerja. Tidak tertatanya dengan baik dikarenakan tidak tersentuh oleh hukum. Menyediakan barang yang murah bagi masyarakat. Sulit diprediksi pertumbuhannya sehingga sulit untuk ditata. Bisa menjadi cikal

bakal sektor formal. masalah-masalah yang ditimbulkan oleh PKL, yaitu :

- 1) Menurunkan Kualitas fisik suatu kawasan tertentu karena tidak tertata,
- 2) Mengganggu sirkulasi pergerakan masyarakat,
- 3) Menimbulkan kesan kumuh,
- 4) Terganggunya lahan parkir karena digunakan sebagai lahan usaha oleh PKL,
- 5) Penggunaan trotoar sesuai fungsi peruntukannya,
- 6) Kehadiran PKL menimbulkan sampah yang tidak sedikit setiap harinya. Upaya Relokasi dan Pemberdayaan PKL Kehadiran PKL di suatu kota pada dasarnya tidak direncanakan sehingga memunculkan permasalahan bagi suatu kota karena tidak tertata dengan rapi. Untuk mengembalikan ketertiban suatu kota muncul gagasan relokasi. Relokasi yaitu suatu upaya menempatkan kembali suatu kegiatan tertentu ke lahan yang sesuai dengan peruntukannya menerangkan hal-hal yang menjadi pertimbangan dalam penentuan lokasi relokasi PKL, yaitu :

- a. Kestrategisan lokasi, yaitu konsumen mudah menjangkau lokasi usaha PKL karena adanya aksesibilitas yang mendukung.

- b. Faktor visual, memberikan kesan harmonis dan asri sehingga mudah menarik minat konsumen,
- c. Hirarki pembangunan, jangkauan pelayanan yang efektif dan efisien,
- d. Sewa atau penjualan tanah/ kios yang murah sehingga tidak memberatkan pedagang.

Umumnya PKL tidak mendapatkan subsidi apa pun dari pemerintah, modal yang dikeluarkan diperoleh dari meminjam sanak family atau orang-orang terdekat. Pemerintah memandang sektor informal hanya sebagai ancaman yang harus ditertibkan bukan sebagai sektor penggerak ekonomi, maka terjadi kesalahan persepsi dalam memandang sektor informal sehingga pendekatan yang diterapkan pun tidak menyentuh akar permasalahan. Untuk itu diperlukan dukungan pemerintah dalam pertumbuhan sektor informal, dengan cara menjamin serta mengatur perkembangan mekanisme pasar dan melindungi dari ancaman monopoli perusahaan besar yang bersifat formal. Oleh karena itu, pemerintah mempertimbangkan lagi keberadaan sektor informal, jika keberadaan sektor informal mampu diberdayakan dengan baik, bisa menjadi potensi daerah dalam mengurangi angka pengangguran. Upaya untuk mewujudkan pemberdayaan para PKL yaitu :

- a. Memberikan kebijakan yang melindungi keberadaan PKL,
  - b. Memanfaatkan lahan yang kurang produktif menjadi lokasi berjualan PKL,
  - c. Merelokasi tempat-tempat berjualan para PKL,
  - d. Melakukan penyuluhan dan pelatihan yang dilakukan oleh pemerintah, untuk mengembangkan keahlian para PKL.
- Faktor yang Menyebabkan Pedagang Memilih Lokasi untuk Usaha Tujuan utama dari kegiatan perdagangan adalah untuk menjual barang dagangan dengan mendapatkan keuntungan. Umumnya kegiatan perdagangan dilakukan ditempat-tempat yang mudah dijangkau oleh konsumen. Begitu pula dengan kegiatan perdagangan PKL yang menjual dagangan di lokasi-lokasi yang ramai, untuk memperoleh keuntungan ekonomi. Sasaran penjualan produk PKL ditujukan kepada masyarakat dari golongan ekonomi menengah ke bawah, sehingga harga yang ditawarkan relatif murah dibandingkan dengan harga yang ditawarkan di pertokoan.
- beberapa faktor yang mempengaruhi lokasi kegiatan dagang PKL, yaitu :

1. Faktor Keramaian Lokasi.
2. Kemungkinan konsumen berbelanja tinggi.
3. Kenyamanan dan keamanan
4. Lokasi dagang PKL yang dianggap aman dan nyaman, yaitu lokasi yang bebas dari ancaman yang mengganggu. Seperti penertiban atau

gangguan dari premanpreman. Tinjauan Tentang Kebijakan Publik Menurut Van Meter dan Van Horn dalam Abdul Wahab (2005, h. 55) implementasi kebijakan itu merupakan tindakan-tindakan yang dilakukan oleh individu-individu, pemerintah maupun swasta yang diarahkan untuk mencapai tujuan-tujuan yang telah ditetapkan dalam keputusan kebijakan-kebijakan sebelumnya. Sementara itu, dalam Abdul Wahab (2005, h. 65) kebijakan pemerintah tentang proses implementasi kebijaksanaan itu sesungguhnya tidak hanya menyangkut perilaku badan-badan administratif yang bertanggung jawab untuk melaksanakan program dan menimbulkan ketataan pada diri kelompok sasaran, melainkan pula menyangkut jaringan kekuatan-kekuatan politik, ekonomi, sosial, yang langsung atau tidak langsung dapat mempengaruhi perilaku dari semua pihak yang terlibat, yang pada akhirnya berpengaruh kepada dampak baik yang diharapkan maupun yang tidak diharapkan. Terdapat banyak literature ilmiah yang telah menyajikan definisi tentang kebijakan public (*public policy*). Masing-masing ahli memberikan penekanan yang berbeda-beda dalam mendefinisikan makna kebijakan public tersebut. Perbedaan ini timbul karena masing-masing ahli mempunyai latar belakang yang berbeda-beda. Konsekuensi dari hal tersebut adalah yaitu penggunaan pendekatan dan model kebijakan publik itu sendiri sehingga akhirnya menemukan kebijakan serta menemukan juga bagaimana kebijakan

publik tersebut didefinisikan. Namun demikian, beberapa ada pula yang memiliki kesamaan pendapat dengan Thomas R. Dye (Winarno, 2012). Dye mendefinisikan kebijakan public sebagai whatever government choose to do or not to do (apa pun yang dipilih pemerintah untuk dilakukan atau tidak dilakukan). Dye mengatakan bahwa bila pemerintah memilih untuk melakukan sesuatu maka harus ada tujuan dan kebijaksanaan Negara itu harus meliputi semua tindakan pemerintah, bukan semata-mata pernyataan keinginan pemerintah atau pejabat pemerintah saja. Sesuatu yang tidak dilaksanakan oleh pemerintah pun termasuk kebijaksanaan Negara. Sebab hal tersebut akan mempunyai pengaruh atau dampak yang sama besarnya dengan sesuatu yang dilakukan oleh pemerintah (Agustino, 2006). Kebijakan merupakan serangkaian tujuan dan sasaran dari program-program pemerintah, yang menurut Edward III dan Sharkansky dapat ditetapkan secara jelas dalam peraturan-peraturan perundangundangan atau dalam bentuk pidato-pidato pejabat teras pemerintah ataupun berupa program-program dan tindakan-tindakan yang dilakukan pemerintah. Kebijaksanaan Negara adalah kebijaksanaan-kebijaksanaan yang dikembangkan oleh badan-badan dan pejabat-pejabat pemerintah. Menurut David Easton dalam Winarno (2012) mendefinisikan kebijakan sebagai akibat aktifitas pemerintah (the impact of government activity). mendefinisikannya

sebagai rangkaian tindakan yang diusulkan seseorang, kelompok, atau pemerintah dalam suatu lingkungan tertentu, dengan ancaman dan peluang yang ada. Kebijakan yang diusulkan tersebut ditujukan untuk memanfaatkan potensi sekaligus mengatasi hambatan yang ada dalam rangka mencapai tujuan tertentu. Untuk mendefinisikan tentang masalah kebijakan kita harus merujuk pada definisi dari kebijakan publik itu sendiri seperti yang telah dijelaskan di atas. Masalah kebijakan merupakan sebuah kesenjangan dari implementasi sebuah kebijakan di dalam masyarakat. Terjadinya ketidakserasian antara isi dari kebijakan terhadap apa yang terjadi di lapangan merupakan masalah dari kebijakan tersebut. 198 Maraknya PKL berbuntut pada munculnya berbagai persoalan. Ada anggapan bahwa keberadaan PKL yang semrawut dan tidak teratur mengganggu ketertiban, keindahan serta kebersihan lingkungan. Lokasi berdagang yang sembarangan bahkan cenderung memakan bibir jalan sangat mengganggu lalu lintas baik bagi pejalan kaki maupun pengendara motor atau mobil. Selain itu, parkir kendaraan para pembeli yang tidak teratur juga sangat mengganggu ketertiban. Belum lagi masalah limbah atau sampah. Selama ini para PKL belum sadar akan pentingnya kebersihan sehingga keindahan di lingkungan pun sulit diwujudkan. Mutu barang yang diperdagangkan juga harus diperhatikan, sehingga nantinya tidak merugikan konsumen. Masalah kemacetan, sejatinya bukanlah

permasalahan sektoral lagi, melainkan menjadi bagian dari beragam permasalahan kota yang saling terkait satu dengan lainnya. Banyak faktor yang menjadi penyebab timbulnya kemacetan. Beberapa faktor penyebab kemacetan, di antaranya pertama daya tampung ruas jalan yang overload dengan jumlah kendaraan yang lewat. Beberapa jalan yang sebenarnya tidak mampu lagi menampung aktivitas kendaraan pada jam-jam puncak. Selain daya tampung ruas jalan, beberapa traffic light yang sudah tidak akurat lagi (kurang berfungsi) turut menjadi penyebab meningkatnya angka kemacetan. Faktor lainnya yang menyumbang angka kemacetan terbesar yaitu pedagang kaki lima (PKL). Tak bisa dielakkan aktivitas PKL, khususnya yang ada di sekitar jalan-jalan di pusat kota yang menggunakan badan jalan ikut menyumbang kemacetan. Kemacetan terjadi dipenuhi pedagang kaki lima (PKL), pejalan kaki, becak, dan sepeda motor. Kemacetan tersebut disebabkan banyaknya kendaraan pribadi yang terjadi di pusat kota tersebut secara bersamaan. Pedagang kaki lima merupakan salah satu usaha di sector informal yang bergerak di daerah perkotaan, yang memiliki karakteristik kegiatan usaha/cara kerja pada umumnya kurang terorganisir, tidak memiliki izin usaha, tidak tentu lama jam kerja, masih bergerombol, modalnya relative kecil, lebih bertumpu pada kemampuan individual. Jalan kartini ini merupakan salah satu sarana yang penting bagi PKL dalam

melakukan aktivitas usahanya untuk mempertahankan kelangsungan hidup yang sejahtera, baik dari segi sosial maupun ekonomi. Tata ruang kota yang menjadi acuan untuk pembangunan sistem transportasi perkotaan jarang dijadikan sebagai bahan rujukan bersama. Penyusunan rencana kota cenderung tak banyak melibatkan masyarakat atau kurang aspiratif sehingga kota kehilangan visi pengembangannya. Kota Makassar dibangun cenderung bagaimana kepentingan kepala daerahnya, baik Wali kotanya maupun gubernurnya. Akibatnya, kota sangat rentan terhadap tekanan kepentingan modal (kapital). Faktor lain yang harus dibenahi adalah lemahnya kesiapan kelembagaan dan tumpang tindihnya kepentingan masing-masing instansi. Selain itu, kepemimpinan dalam pengelolaan sistem transportasi perkotaan menjadi sangat penting untuk mencegah terjadinya kasus korupsi. Biaya pembangunan transportasi perkotaan yang di korupsi sudah “jamak” dilakukan di negeri ini sehingga kualitas dan kuantitasnya sangat jauh dari yang diharapkan. Kata kunci untuk membangun sistem transportasi perkotaan yang baik sehingga tidak menimbulkan masalah kemacetan adalah apakah pembangunannya akan membantu memecahkan persoalan sosial ekonomi masyarakat hingga masalah hak asasi manusianya, atau hanya menambah beban baru dengan cara meminggirkan mereka. Harapan kita bersama semoga kelemahan-kelemahan tersebut tidak menjadi celah untuk

memunculkan pola tindak pragmatis guna kepentingan sekelompok orang atau atas nama kepentingan umum. Masalah keberadaan PKL serta upaya untuk menghilangkannya atau menggusurnya sesungguhnya merupakan fenomena lama yang dialami oleh pemerintah di kota-kota besar. Sejak terjadinya krisis ekonomi, pembangunan perekonomian daerah dan pengembangan wilayah sebagai upaya peningkatan pembangunan daerah dan pemerataan pertumbuhan antar daerah mengalami hambatan dan keterbatasan dalam pemanfaatan sumber daya alam, ketersediaan modal, kemitraan pemerintah, masyarakat dan dunia usaha. Seiring dengan perkembangan Daerah Perkotaan dan adanya pertumbuhan penduduk yang tinggi dan kurangnya ketersediaan lapangan kerja dan sarana prasarana dalam jumlah yang banyak, sehingga banyak masyarakat bawah mengambil alternatif untuk berprofesi sebagai PKL. Berkembangnya PKL dipicu oleh gagalnya pemerintah membangun ekonomi yang terlihat dari rendah dan lambatnya pertumbuhan ekonomi, tidak berkembangnya usaha-usaha di sektor riil yang pada akhirnya menyebabkan meningkatnya jumlah pengangguran yang sampai saat ini diprediksi kurang lebih 40 juta penduduk sedang menganggur. Yang menjadi perhatian kita, seandainya pemerintah punya komitmen yang kuat dalam mensejahterakan masyarakatnya harus menyiapkan dana khusus sebagai jaminan PKL yang digusur

untuk memulai usaha baru ditempat lain. Mengingat PKL yang digusur biasanya tanpa ada ganti rugi karena dianggap illegal. Bagaimanapun juga PKL adalah juga warga negara yang harus dilindungi hak-haknya, hak untuk hidup, bebas berkarya, berserikat dan berkumpul. Jadi yang terkena dampak dari adanya PKL yaitu para masyarakat pengguna jalan dan mengurangi keindahan tatanan jalan perkotaan maupun di desa. PKL adalah kegiatan sector marginal (kecilkecilan) yang mempunyai ciri-ciri sebagai berikut:

- a. Pola kegiatan tidak teratur baik dalam hal waktu, permodalan maupun penerimanya.
- b. Tidak tersentuh oleh peraturan-peraturan atau ketentuan-ketentuan yang ditetapkan oleh pemerintah (sehingga kegiatannya sering dikatakan "liar")
- c. Modal, peralatan dan perlengkapan maupun omzetnya biasanya kecil dan diusahakan dasar hitung harian
- d. Pendapatan mereka rendah dan tak menentu
- e. Tidak mempunyai tempat yang tetap dan keterkaitan dengan usaha-usaha yang lain,
- f. Umumnya dilakukan untuk dan melayani golongan masyarakat yang berpenghasilan rendah. Selain itu menurut Suherman bahwa ciri-ciri PKL sebagai berikut :

- a. Kegiatan usaha tidak terorganisir
- b. Tidak memiliki Surat Izin Usaha
- c. Tidak teratur dalam kegiatan usaha. Pemkot sendiri mengaku telah melakukan pendataan, penataan, pemberian modal bergulir hingga pelatihan kerja melalui Dinas Koperasi dan Sektor Informal. Melihat kenyataan di lapangan, upaya Pemkot dalam penataan PKL ternyata dianggap beberapa kalangan masih terkesan setengah-setengah. Akibatnya, upaya penertiban seringkali berujung pada bentrokan dan perlawanan fisik dari PKL. Bersama dengan komponen masyarakat lainnya, tidak jarang para PKL pun justru melakukan unjuk rasa menghujat kegagalan pemerintah dalam menyediakan lapangan kerja untuk masyarakat miskin. Penelitian terdahulu Penelitian yang sebelumnya telah dilakukan oleh Bahar dan Sitti Zahra dengan judul implementasi kebijakan pemerintah kota dalam penertiban pedagang kaki lima (Studi Pada Kantor Satuan Polisi Pamong Praja Kota Makassar). Dimana fokus penelitian mengacu pada masalah dan tujuan penelitian yang dilakukan. Adapun tinjauan analisis dalam penelitian ini menggunakan model implementasi kebijakan A Framework for Implementation Analysis oleh Daniel Mazmanian dan Paul A. Sebatier dengan menganalisis tiga kategori besar yaitu:

- (1) Mudah tidaknya masalah dikendalikan.
- (2) Kemampuan kebijakan untuk menstruktur implementasi secara tepat.
- (3) Variabel di luar kebijakan yang memengaruhi proses implementasi.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa deskripsi dan analisis implementasi kebijakan Pemerintah Kota dalam penertiban PKL di Kota Makassar kurang berjalan dengan baik sebagaimana tujuan dan maksud implementasi kebijakan. Kebijakan yang ada belum mampu mengurai persoalan disebabkan substansi kebijakan yang ada kurang relevan dengan kompleksitas persoalan penanganan PKL. Diperlukan adanya kebijakan yang mampu memberikan solusi komprehensif terhadap persoalan PKL terutama adanya solusi terhadap eksistensi PKL di Kota Makassar.

### **C. Kerangka Pikir**

Koordinasi diartikan sebagai kewenangan untuk menggerakkan, menyeraskan, menyelaraskan, dan menyeimbangkan kegiatan-kegiatan yang spesifik atau berbeda-beda, agar semuanya terarah pada pencapaian tujuan tertentu pada saat yang telah ditetapkan. Dari sudut fungsional, koordinasi dilakukan guna mengurangi dampak negatif spesialisasi dan mengefektifkan pembagian kerja. Dengan adanya penyampaian informasi yang jelas, pengkomunikasian yang tepat, dan pembagian pekerjaan kepada para bawahan oleh manajer maka setiap individu bawahan akan

mengerjakan pekerjaannya sesuai dengan wewenang yang diterima. Tanpa adanya koordinasi setiap pekerjaan dari individu karyawan maka tujuan perusahaan tidak akan tercapai. Menurut Hasibuan (2006:85), berpendapat bahwa: “Koordinasi adalah kegiatan mengarahkan, mengintegrasikan, dan mengkoordinasikan unsur-unsur manajemen dan pekerjaan-pekerjaan para bawahan dalam mencapai tujuan organisasi”.

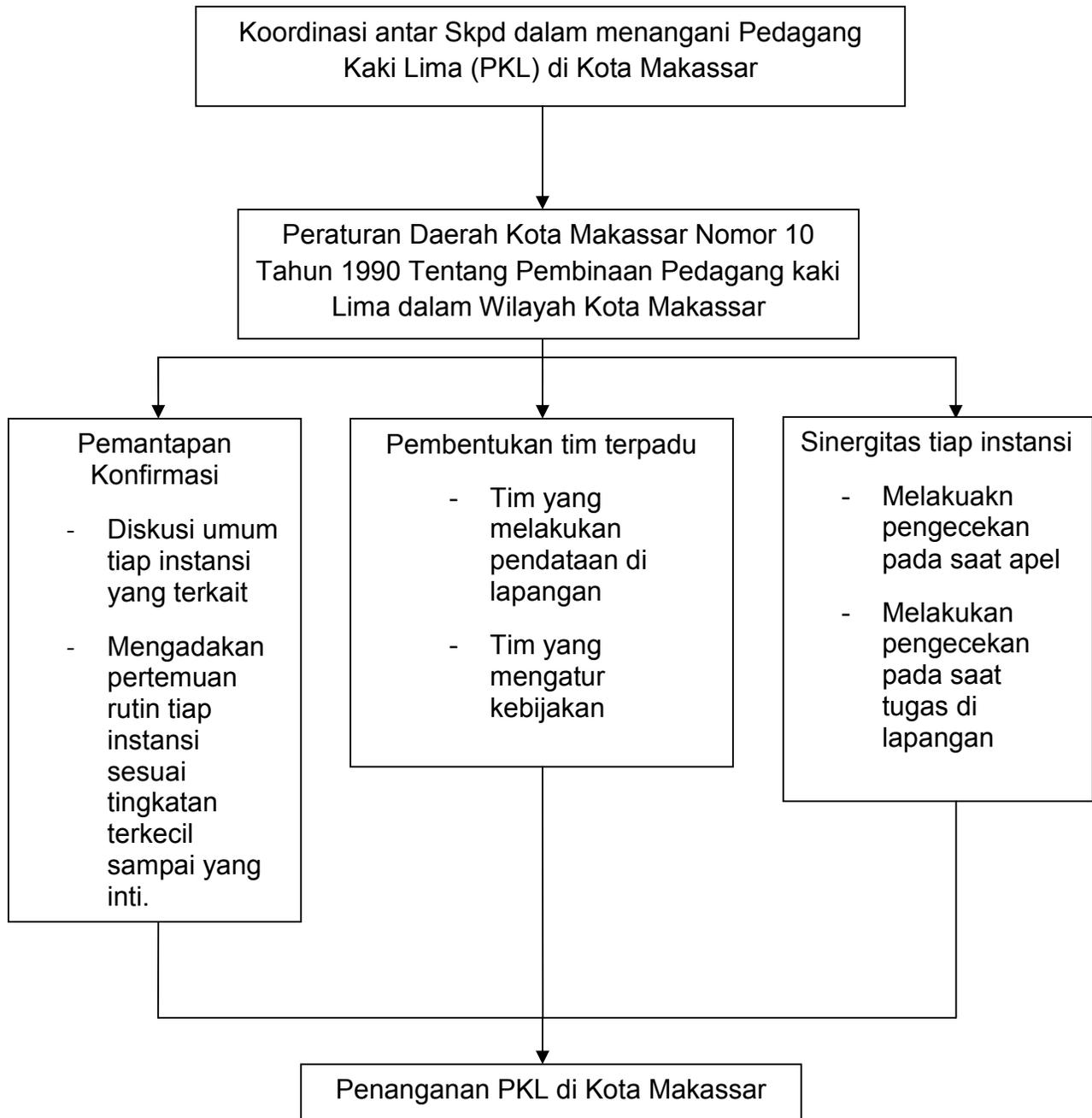
Surat Keputusan Nomor 44 Tahun 2002 pada pasal 2 ayat (1) dan (2) dijelaskan bahwa, pedagang kaki lima tidak boleh menempati trotoar atau badan jalan. Kemudian dalam Perda ini juga ditetapkan sejumlah jalan besar yang sama sekali tidak boleh ditempati untuk berdagang oleh pedagang kaki lima atau wilayah bersih atau bebas dari Pedagang kaki lima, yaitu: sepanjang Jalan Gunung Bawakaraeng, sepanjang Jalan R.A Kartini, sepanjang Jalan Jendral Sudirman, Jalan Samratulangi, Jalan Haji Bau, Jalan Penghibur, Jalan Pasar Ikan, Hertasning, A.P. Petarani, dan sepanjang Jalan Urip Sumoharjo.

Dengan melihat permasalahan kemacetan yang terjadi di Kota Makassar semakin tak terkendali yang diakibatkan banyaknya pedagang kaki lima yang membuka lapak di sepanjang trotoar atau pinggir jalan hingga ke badan jalan. Oleh karena itu diharapkan organisasi atau SKPD yang terkait dalam hal ini lintas sektor dan Satuan Polisi Pamong Praja (SATPOL PP) kiranya mampu berkoordinasi dalam penanggulangan kemacetan lalu lintas di Kota Makassar. Menyikapi fenomena adanya pedagang kaki lima, harus

lebih mengutamakan penegakan keadilan bagi rakyat kecil. Walaupun di dalam Perda K3 (Kebersihan, Keindahan, dan Ketertiban) terdapat pelarangan pedagang kaki lima untuk berjualan di trotoar, jalur hijau, jalan, dan badan jalan, serta tempat-tempat yang bukan peruntukannya.

Oleh sebab itu, yang menjadi tujuan utama dalam penelitian ini adalah tentang koordinasi Dinas yang terkait dalam hal ini yaitu Dinas Perhubungan, Kepolisian lalu lintas, Dinas tata ruang dan keindahan kota dan Satuan Polisi Pamong Praja (SATPOL PP) dalam penanggulangan kemacetan lalu lintas di Kota Makassar. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar berikut:

### Bagan Kerangka Pikir



#### **D. Deskripsi Fokus Penelitian**

Sesuai dengan fokus penelitian kali ini maka peneliti dapat menjelaskan masing-masing unsur sebagaimana di bawah ini.

##### **1. Fokus Penelitian**

- a. Mengkaji bagaimana penerapan kebijakan pemerintah dalam penataan pedagang kaki lima yang menyebabkan kemacetan di Kota Makassar.

##### **2. Deskripsi Fokus**

Mengingat fokus penelitian yang diuraikan di atas maka perlu peneliti mendeskripsikan fokus penelitian sebagai berikut:

- a. Koordinasi antar SKPD diperlukan untuk menangani masalah PKL yang mengganggu arus lalu lintas di Kota Makassar. Dinas yang terkait dalam hal ini yaitu Dinas Perhubungan, Kepolisian lalu lintas, Dinas tata ruang dan keindahan kota dan Satuan Polisi Pamong Praja (SATPOL PP) Dinas perdagangan dan perindustrian dalam penanggulangan kemacetan lalu lintas di Kota Makassar. Salah satu yang menjadi penyebab kemacetan di Kota Makassar yakni banyaknya pedagang kaki lima yang berjualan di pinggir jalan hingga menggunakan badan jalan yang mengakibatkan kemacetan.
- b. Berdasarkan Peraturan Walikota no 41 Tahun 1990 tentang penertiban Pedagang kaki lima tentang Penertiban Pedagang Kaki Lima yang tidak boleh menempati trotoar atau badan jalan.

- c. Koordinasi antar SKPD Kota Makassar dalam menanggulangi PKL :  
Pemantapan konfirmasi di setiap instansi yang terkait maksudnya adalah adanya solusi atau gagasan-gagasan yang bisa memberi jalan untuk menyelesaikan masalah PKL yang dilakukan tiap instansi sesuai tingkatannya, sinergitas tiap instansi ialah kekompakan yang diperlukan tiap instansi dalam menangani PKL, mengadakan tim terpadu sangat perlu sebab dengan adanya tim terpadu maka segala permasalahan dan pemberian jalan keluar bisa diselesaikan.
- d. Penanganan Pedagang Kaki Lima, Keberadaan PKL sendiri memberikan kontribusi besar pada pertumbuhan ekonomi daerah dan nasional. Oleh karenanya setiap pemerintah Kota termasuk Makassar berkewajiban melakukan pembinaan terhadap PKL yang ada di daerah dalam bentuk pemberian bimbingan untuk peningkatan modal usaha, jaminan perlindungan usaha serta keterampilan usaha agar pedagang kaki lima bisa terbantuan dan terlindungi sebagaimana yang diatur juga pada Kebijakan Pengembangan Usaha Kecil Menengah, dan di samping itu diperlukan juga kebijakan dalam melakukan penataan pedagang kaki lima agar PKL tertata dengan baik, tetap terjaga eksistensinya dan tetap memberikan kontribusi bagi pendapatan ekonomi masyarakat tanpa menyisakan persoalan-persoalan perkotaan seperti mengganggu pengguna jalan, pemandangan perkotaan yang terlihat kumuh dan jorok.

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **A. Waktu dan Lokasi Penelitian**

Penelitian ini dilakukan di Kota Makassar dimana peneliti mengambil lokasi yang inti ada 3 titik yaitu : Jalan Sultan Alauddin (sekitaran kampus unismuh) , Jalan Hertasing , Jalan Malengkeri (sekitaran kampus UNM Makassar) dan penelitian ini berlangsung selama 2 (dua) bulan dengan melihat bagaimana proses kerjasama antarorganisasi khususnya dalam kerja sama antara Dinas Satuan Polisi Pamong Praja (SATPOL PP), Dinas Perindustrian dan Perdagangan, Dinas Tata Ruang dan Bangunan,, Dina Perhubungan dan Kepolisian Lalu lintas kota Makassar dalam penanganan kemacetan yang terjadi di Kota Makassar yang disebabkan oleh banyaknya PKL yang bebas berjualan dibahu jalan. Adanya koordinasi beberapa SKPD ini mampu mengontrol dan menertibkan pedagang kaki lima yang berdagang sampai ke badan jalan yang mengakibatkan kemacetan pada titik kemacetan yang telah ditentukan.

#### **B. Jenis dan Tipe Penelitian**

Jenis penelitian ini adalah kualitatif dengan melihat bahwa pedagang kaki lima yang berdagang sampai ke badan jalan sehingga menyebabkan kemacetan. Salah satu penyebabnya adalah tidak adanya pola kerjasama atau tidak adanya koordinasi antar SKPD Kota Makassar dalam menangani

pedagang kaki lima yang mengganggu arus lalu-lintas khususnya dalam hal ini tidak adanya koordinasi antara pemerintah kota Makassar yang disebabkan karena maraknya pedagang kaki lima yang berjualan di pinggir jalan hingga ke badan jalan. Bukan Cuma itu, peran Satpol PP, Dinas perdagangan, Dinas perhubungan, Dinas Tata Ruang dan Bangunan dan Kepolisian Lalu lintas kota Makassar sangat di butuhkan disini sebab kelima instansi inilah yang memegang kendali atas terciptanya keindahan kota. Oleh karena itu penelitian ini mengacu pada penelitian kualitatif. Tipe penelitian ini adalah studi kasus untuk mengetahui koordinasi pemerintah kota dalam penanganan PKL yang mengganggu arus lalu lintas di Kota Makassar.

### **C. Sumber Data dan Informan Penelitian**

#### **1. Sumber Data**

Adapun sumber data dalam penelitian ini terdiri dari dua jenis data yang dibutuhkan berkaitan dengan koordinasi antar SKPD dalam penanggulangan pedagang kaki lima yang mengganggu arus lalu lintas di Kota Makassar yaitu;

##### **a. Data Sekunder**

Sumber data yang diperoleh dari hasil pengamatan dan dari informan melalui wawancara mendalam mengenai koordinasi antar organisasi khususnya dalam hal ini yakni koordinasi antara Dinas Perhubungan, Kepolisian Lalu-lintas, Satuan Polisi Pamong Praja (Satpol PP), dan Dinas

Tata Ruang dan Penataan Kota, dalam penanggulangan kemacetan di Kota Makassar yang disebabkan karena maraknya pedagang kaki lima yang berjualan di pinggir jalan hingga ke badan jalan.

b. Data Primer

Data-data yang didapat dari sumber bacaan dan berbagai macam sumber lainnya, berupa dokumen laporan-laporan tertulis dan peraturan-peraturan lainnya. Peneliti menggunakan data sekunder ini untuk memperkuat penemuan dan melengkapi informasi yang ada hubungannya dengan Dinas Perhubungan, Kepolisian Lalulintas, Satuan Polisi Pamong Praja (Satpol PP), dan Dinas Tata Ruang dan Penataan Kota, dalam penanggulangan kemacetan di Kota Makassar yang disebabkan karena maraknya pedagang kaki lima yang berjualan di pinggir jalan hingga ke badan jalan.

## **2. Informan Penelitian**

Informan penelitian adalah aktor yang terlibat langsung di lapangan untuk memberi informasi tentang situasi bagaimana koordinasi antar SKPD kota Makassar dalam menanggulangi PKL yang mengganggu arus lalu lintas di Kota Makassar. yang disebabkan karena maraknya pedagang kaki lima yang berjualan di pinggir jalan hingga ke badan jalan, untuk mendapatkan informasi yang sesuai dengan permasalahan penelitian. Di mana terlebih dahulu peneliti menetapkan siapa saja yang menjadi informannya dan

kemudian memilih informan yang memiliki kapasitas untuk memberikan informasi sesuai dengan masalah yang diteliti.

Adapun informan penelitian yakni;

- a. Kepala Seksi Operasional Satuan Polisi Pamong Praja Kota Makassar (1 orang)
- b. Kepala Seksi Pengawasan Pengendalian dan Perdagangan Dinas Perdagangan Kota Makassar (1 orang)
- c. Kepala Seksi Perencanaan dan Design Bangunan Dinas Tata Ruang dan Bangunan Kota Makassar (1 orang)
- d. Kepala Seksi Manajemen Rekayasa Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Makassar (1 orang)
- e. Kepala Urusan Administrasi dan Tata Usaha Polrestabes Kota Makassar (1 orang)
- f. Komandan Regu Satpol PP Kecamatan Rappocini Kota Makassar (1 orang)
- g. Pedagang Kaki Lima (2 orang)

#### **D. Teknik Pengumpulan Data**

Adapun teknik pengumpulan data yang dilakukan dalam penelitian ini yakni;

1. Observasi ( pengamatan )

Teknik pengumpulan data yang dilakukan melalui hasil pengamatan secara langsung pada objek penelitian mengenai koordinasi antar SKPD dalam penanganan PKL yang mengganggu arus lalu lintas di Kota Makassar.

## 2. Interview ( wawancara )

Wawancara, yaitu pengumpulan data dengan cara melakukan kegiatan tanya jawab (*Indepth Interview*) atau percakapan langsung kepada informan yang telah ditentukan sebelumnya mengenai koordinasi koordinasi antar SKPD dalam menanggulangi PKL yang mengganggu arus lalu lintas di Kota Makassar Dokumentasi

Kegiatan yang dilakukan untuk memperoleh data yang diperlukan dengan menelusuri dan mempelajari dokumen-dokumen yang sudah ada. Hal ini dimaksud untuk mendapatkan data dan informasi yang berhubungan dengan materi penelitian. Studi dokumentasi dilakukan dengan mempelajari buku-buku dan hasil laporan lain yang ada kaitannya dengan penelitian.

## **E. Teknik Analisis Data**

Teknik analisis penelitian ini adalah kualitatif. Penelitian ini menggambarkan atau mendeskripsikan bagaimana koordinasi antar SKPD kota Makassar dalam menanggulangi PKL yang mengganggu arus lalu lintas di Kota Makassar. Analisis kualitatif adalah suatu penyajian sebagai hasil

pengelolaan data yang telah dianalisis bukan dalam bentuk angka-angka atau bilangan tetapi berbentuk kalimat atau kata-kata.

#### **F. Keabsahan Data**

Triangulasi bermakna silang yakni mengadakan pengecekan akan kebenaran data yang dikumpulkan dari berbagai sumber data, dengan menggunakan teknik pengumpulan data yang lain, serta pengecekan pada waktu yang berbeda.

1. Triangulasi sumber

Triangulasi sumber dilakukan dengan cara mengecek pada sumber lain keabsahan data yang telah diperoleh sebelumnya.

2. Triangulasi metode

Triangulasi metode bermakna data yang diperoleh dari satu sumber dengan menggunakan metode atau teknik tertentu, diuji keakuratan atau ketidakakuratannya.

3. Triangulasi waktu

Triangulasi waktu berkenan dengan waktu pengambilan data.

## **BAB IV**

### **HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

#### **A. Deskripsi Karakteristik Objek Penelitian**

##### **1. Deskripsi Geografis dan Demografis Kota Makassar**

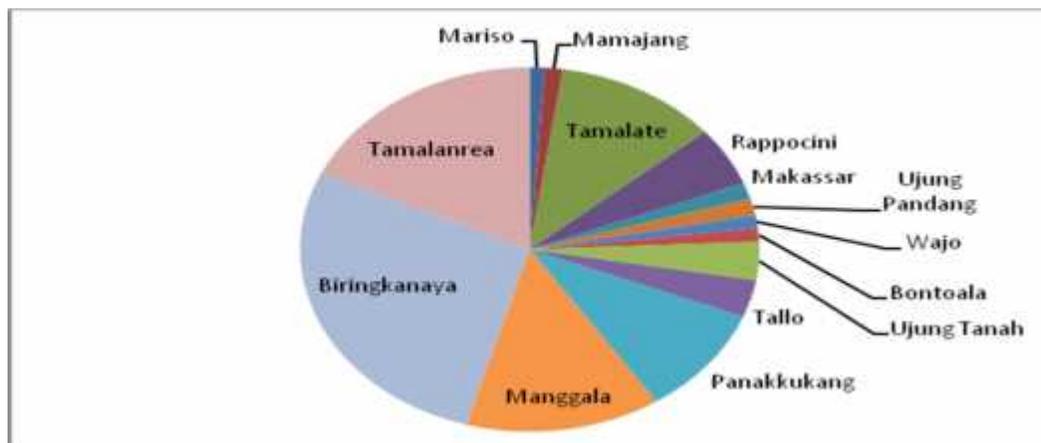
Kota Makassar secara geografis terletak dipesisir pantai barat bagian selatan Sulawesi, pada koordinat antara 119° 24'17'38" bujur timur dan 5°8'6'19" lintang selatan. Ketinggian Kota Makassar bervariasi antara 1-25 meter dari permukaan laut, suhu udara antara 22,3°-33,7°C, memiliki garis pantai sepanjang 32 km dan area seluas 175,77 kilometer persegi, serta terdiri dari 14 kecamatan dan 143 kelurahan 966 RW, dan 4.968 RT. Dua sungai besar mengapit kota ini, yaitu : sungai Tallo yang bermuara di sebelah utara kota dan sungai Jeneberang bermuara pada bagian selatan kota. Kota ini berbatasan sebelah utara dengan kabupaten Maros, sebelah selatan Kabupaten Gowa dan sebelah barat selat Makassar.

Kota Makassar letaknya sangat strategis dan secara ekonomis memiliki keunggulan kompetitif dengan kota-kota lainnya di Indonesia karena adanya Selat Makassar yang membentang luas menghubungkan atau sebagai jalur lalu lintas perdagangan wilayah timur Indonesia, bahkan mampu dilalui kapal-kapal asing atau pelayaran internasional dan merupakan pusat perdagangan kawasan timur Indonesia. Kendati

perkembangan kota Makassar dalam sektor ekonomi khususnya dengan kian banyaknya bermunculan berbagai pasar modern.

Pada tanggal 1 September 1971 berubah namanya menjadi Kota Ujung Pandang setelah diadakan perluasan kota dari 21 km<sup>2</sup> menjadi 175,77 km<sup>2</sup>. Namun kemudian, pada tanggal 13 Oktober 1999 berubah kembali namanya menjadi Kota Makassar. Kota Makassar merupakan Kota Internasional serta terbesar di Kawasan Indonesia Timur, dan pada masa lalu pernah menjadi Ibu Kota Negara Indonesia Timur Provinsi Sulawesi. Secara administratif Kota Makassar terdiri atas 14 kecamatan, 143 kelurahan 996 RW dan 4968 RT. Berikut Persentase Luas Wilayah Menurut Kecamatan di Kota Makassar Tahun 2015;

Gambar 2 : Persentase Luas Wilayah Menurut Kecamatan di Kota Makassar



Sumber : Makassar dalam data BPS, 2017

Secara administrasi kependudukan jumlah penduduk Kota Makassar berdasarkan proyeksi penduduk yang didasari pada hasil Survey Sosial Ekonomi Nasional (Susenas 2015) adalah sejumlah 1.429.242 Jiwa. dan tersebar pada empat belas kecamatan. Penduduk Kota Makassar tahun 2014 tercatat sebanyak 1.429.242 jiwa yang terdiri dari 706.814 laki-laki dan 722.428 perempuan. Sementara itu, jumlah penduduk kota Makassar tahun 2013 tercatat sebanyak 1.408.072 jiwa. Namun pada siang hari penduduknya dapat mencapai lebih dari 1,7 Juta jiwa (Antara Sul-Sel.com,30 September 2016) ,sebagian dari mereka bekerja dan berusaha di Makassar, dan bermukim di Kabupaten sekitarnya, seperti Kabupaten Maros dan kabupaten Gowa.

Adapun Luas Wilayah menurut Kecamatan di Kota Makassar yakni :

Tabel 1 : Luas Wilayah Menurut Kecamatan di Kota Makassar

No.	Kecamatan	Luas (km <sup>2</sup> )	Persentase
1.	Mariso	1,82	1,04
2.	Mamajang	2,25	1,28
3.	Tamalate	20,21	11,50
4.	Rappocini	9,23	5,25
5.	Makassar	2,52	1,43
6.	Ujung Pandang	2,63	1,50
7.	Wajo	1,99	1,13
8.	Bontoala	2,10	1,19
9.	Ujung Tanah	5,94	3,38
10.	Tallo	5,83	3,32
11.	Panakukang	17,05	9,70
12.	Manggala	24,14	13,73
13.	Biringkanaya	48,22	27,43
14.	Tamalanrea	31,84	18,11
<b>Kota Makassar</b>		<b>175,77</b>	<b>100,00</b>

Sumber : Badan Pusat Statistik Kota Makassar 2016

Berdasarkan gambar 2 dan tabel 1, dapat diketahui kecamatan yang memiliki wilayah terluas dan tersempit. Kecamatan yang terluas adalah Kecamatan Biringkanaya dengan luas 48,22 km<sup>2</sup>, sedangkan yang tersempit adalah Kecamatan Mariso dengan luas wilayah 1,82 km<sup>2</sup>.

Selain memiliki wilayah daratan, Kota Makassar juga memiliki wilayah kepulauan yang dapat dilihat sepanjang garis pantai Kota Makassar. Adapun pulau-pulau di wilayahnya merupakan bagian dari dua Kecamatan Ujung Pandang dan Ujung Tanah. Pulau-pulau ini merupakan gugusan Pulau-pulau Karang sebanyak 12 pulau, bagian dari gugusan Pulau-pulau Sangkarang, atau disebut juga Pulau-pulau Pabbiring atau lebih dikenal dengan nama Kepulauan Spermonde. Pulau-pulau tersebut adalah Pulau Lanjukang (terjauh), Pulau Langkai, Pulau Lumu-lumu, Pulau Bone Tambung, Pulau Kodingareng, Pulau Barrang Lompo, Pulau Barrang Caddi, Pulau Kodingareng Keke, Pulau Samalona, Pulau Lae-lae, Pulau Gusung, dan Pulau Kayangan (terdekat) dan ditambah luas wilayah perairan kurang lebih 100 km<sup>2</sup>.

## **2. Deskripsi Kelembagaan**

### **a) Profil Kelembagaan Dinas Satuan Polisi Pamong Praja**

Satuan Polisi Pamong Praja (Satpol PP) yang beralamat di Jalan Jenderal Achmad Yani Nomor 2 ini mempunyai tugas membantu kepala daerah untuk menciptakan suatu kondisi daerah yang tenteram, tertib,

dan teratur sehingga penyelenggaraan roda pemerintahan dapat berjalan dengan lancar dan masyarakat dapat melakukan kegiatannya dengan aman. Undang-Undang Nomor 23 tahun 2014 tentang pemerintahan penegakan perda dan perkada yang berhubungan dengan Satuan Polisi Pamong Praja dibentuk untuk menegakkan Perda dan Perkada, menyelenggarakan ketertiban umum dan ketenteraman, serta menyelenggarakan perlindungan masyarakat.

Permasalahan Pedagang Kaki Lima yang ada sekarang merupakan salah satu tanggung jawab utama dari Satuan Polisi Pamong Praja Kota Makassar yang merupakan instansi pemerintah yang mengatur permasalahan lalu lintas di Kota Makassar. Polisi pamong praja adalah jabatan fungsional pegawai negeri sipil yang penetapannya dilakukan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Satuan Polisi Pamong Praja mempunyai kewenangan yakni :

- a. melakukan tindakan penertiban non-yustisial terhadap warga masyarakat, aparatur, atau badan hukum yang melakukan pelanggaran atas Perda dan/atau Perkada;
- b. menindak warga masyarakat, aparatur, atau badan hukum yang mengganggu ketertiban umum dan ketenteraman masyarakat;
- c. melakukan tindakan penyelidikan terhadap warga

- d. masyarakat, aparatur, atau badan hukum yang diduga melakukan pelanggaran atas Perda dan/atau Perkada; dan
- e. melakukan tindakan administratif terhadap warga masyarakat, aparatur, atau badan hukum yang melakukan pelanggaran atas Perda dan/atau Perkada.

Dalam melaksanakan tugasnya, Polisi Pamong Praja wajib Menjunjung tinggi norma hukum, agama, manusia, dan norma sosia lainnya yang hidup dan berkembang dimaksud dengan norma sosial lainnya adalah adat atau kebiasaan yang diakui sebagai aturan/etika yang mengikat secara moral kepada masyarakat setempat).

Dan adapun Struktur Organisasi Dinas Satuan Polisi Pamong Praja di Kota Makassar terdiri dari :

- 1. Kepala Dinas
- 2. Sekretaris
  - a. Sub Bagian Perencanaan dan Pelaporan
  - b. Sub Bagian Keuangan
  - c. Sub Bagian Umum dan Kepegawaian
- 3. Bidang Penegakan dan Peraturan Daerah :
  - a. Seksi Penegakan
  - b. Seksi Hubungan Antar Lembaga
- 4. Bidang Pembinaan Satuan Perlindungan Masyarakat
  - a. Seksi Data dan Informasi

- b. Seksi Pelatihan dan Mobilisasi
5. Bidang Pembinaan Masyarakat
- a. Seksi Kewaspadaan Dini
  - b. Seksi Bimbingan dan Penyuluhan
6. Bidang Ketertiban Umum dan Ketertiban Masyarakat
- a. Seksi Operasi dan Pengendalian
  - b. Seksi Ketertiban Umum

Untuk mengoptimalkan kinerja Satpol PP perlu dibangun kelembagaan Satpol PP yang mampu mendukung terwujudnya kondisi daerah yang tenteram, tertib, dan teratur. Penataan kelembagaan Satpol PP tidak hanya mempertimbangkan kriteria kepadatan jumlah penduduk di suatu daerah, tetapi juga beban tugas dan tanggung jawab yang diemban, budaya, sosiologi, serta risiko keselamatan Polisi Pamong Praja.

#### **b). Profil Kelembagaan Dinas Perindustrian dan Perdagangan**

##### **Kota Makassar**

Dinas Perindustrian dan Perdagangan yang beralamat di Jalan Rappocini Raya Nomor 219 Kota Makassar merupakan salah satu bentuk dari reformasi pemerintahan di daerah, melihat tugas utamanya ialah Membantu wali kota melaksanakan Urusan Pemerintahan di bidang perdagangan dan perindustrian yang menjadi kewenangan Daerah dan tugas pembantuan yang ditugaskan kepada Daerah, mewujudkan otonomi daerah

yang lebih luas, sekaligus diharapkan membawa perubahan yang signifikan dalam perdagangan dan perindustrian daerah.

### **1. Tugas Pokok dan Fungsi Dinas Perindustrian dan perdagangan Kota Makassar**

Adapun tugas pokok Dinas Perindustrian dan Perdagangan Kota Makassar yaitu merumuskan , membina dan mengendalikan kebijakan di Bidang perindustrian dan perdagangan.

Sementara fungsi Dinas Perindustrian dan Perdagangan Kota Makassar yaitu :

- a. Penyusunan rumusan kebijaksanaan teknis pembinaan, pengembangan dan pemberdayaan di bidang perindustrian dan perdagangan.
- b. Penyusunan rencana dan program pembinaan pengendalian serta pengawasan pemberian izin di bidang perindustrian dan perdagangan.
- c. Penyusunan rencana dan program di bidang pengembangan usaha sarana perdagangan , pendaftaran perusahaan, pengawasan dan penyuluhan.
- d. Pelaksanaan, pengendalian teknis operasional di bidang perlindungan konsumen serta kemetrolgian.
- e. Pelaksanaan pengembangan, pengendalian pengawasan dan pembinaan usaha serta promosi produk hasil perindustrian dan perdagangan.

- f. Pelaksanaan pembinaan . pengendalian , pengawasan dan pengkajian perizinan dan pelayanan umum di bidang perindustrian dan perdagangan kota Makassar.
- g. Pelaksanaan dan pengendalian teknis oprasional pengelolaan keuangan kepegawaian dan pengurusan barang milik daerah yang berada dalam pengawasannya.

Tabel 2 : Data Potensi Pegawai Dinas Perindustrian dan perdagangan Kota Makassar

Keterangan	Sekretaris	Industri	Perdagangan	Pengembalian Usaha	Perlinkom	UPTD Kulit	Tera Ulang	Jumlah
Laki-Laki	26	14	10	10	5	1	1	67
Perempuan	14	5	8	5	7	1	-	40
Jumlah	40	19	18	15	12	2	1	107

(sumber: Arsip kepegawaian Dinas Perindustrian dan Perdagangan Kota Makassar 2017)

Tabel 3 : Data Formasi Jabatan Dinas Perindustrian dan Perdagangan Kota Makassar

Total	Laki- Laki	Perempuan	Jumlah	S3	S2	S1	D3	SMA
PNS	31	29	68	1	18	33	5	10
KONTRAK	26	13	39	-	1	23	1	12
Jumlah	57	42	107	1	19	56	6	22

(sumber: Arsip kepegawaian Dinas Perindustrian dan Perdagangan Kota Makassa 2017r)

Berdasarkan tabel 2 dan 3 dapat diketahui bahwa Pegawai Dinas Perdagangan dan Perindustrian Kota Makassar dominan jumlah yang banyak adalah jenis kelamin laki-laki dan tingkat pendidikan yang paling banyak diisi oleh tamatan Strata1 (S1), dan total pegawai yang berstatus kontrak berjumlah 68 orang dan PNS sebanyak 39 orang.

**c). Profil Kelembagaan Dinas Perhubungan Kota Makassar**

Permasalahan lalu lintas yang ada sekarang merupakan salah satu tanggung jawab dari Dinas Perhubungan Kota Makassar yang merupakan instansi pemerintah yang mengatur permasalahan lalu lintas di Kota Makassar. Dinas Perhubungan yang beralamat di Jalan Malengkeri Nomor 18 Kota Makassar memiliki Visi dan Misi sebagai berikut :

**1. Visi dan Misi Dinas Perhubungan Kota Makassar**

Visi

“Menuju transportasi perkotaan yang terpadu, berkelanjutan, berorientasi global dan ramah lingkungan”. Di mana makna pokok yang terkandung dalam visi Dinas Perhubungan Kota Makassar tersebut, antara lain :

- a. Transportasi perkotaan, secara harfiah mengandung makna transportasi yang mampu melayani dan beroperasi di wilayah perkotaan Makassar dan sekitarnya.

- b. Terpadu, artinya pelayanan transportasi harus sinergi dengan moda transportasi yang lainnya, yaitu transportasi darat, laut, dan udara.
- c. Berkelanjutan, artinya pembangunan dan pelayanan transportasi dilakukan secara terus menerus tidak bergantung pada kondisi tertentu.
- d. Berorientasi global, artinya sejalan dengan visi Kota Makassar maka pembangunan transportasi harus sejalan dengan perkembangan teknologi dan bermanfaat bagi masyarakat.
- e. Ramah lingkungan, artinya teknologi transportasi yang dipilih haruslah teknologi yang ramah terhadap lingkungan guna kelangsungan bumi.

Misi :

- a. Mewujudkan sarana transportasi yang aman, handal, ramah lingkungan terjangkau masyarakat;
- b. Mewujudkan prasarana transportasi yang berkualitas dan memiliki standar nasional dan internasional;
- c. Meningkatkan kenyamanan dan keselamatan transportasi;
- d. Meningkatkan aksesibilitas masyarakat terhadap pelayanan jasa perhubungan;
- e. Meningkatkan manajemen transportasi perkotaan yang mudah diakses melalui jaringan transportasi terpadu;
- f. Memberdayakan sumber daya aparatur dan meningkatkan kesadaran masyarakat dengan budaya tertib berlalu lintas;

- g. Memperkecil tingkat pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh transportasi.

## 2. Keadaan Pegawai Dinas Perhubungan Kota Makassar

Penggambaran keadaan pegawai di Kantor Dinas Perhubungan Kota Makassar akan dikemukakan berdasarkan status pegawainya pada tabel 4 :

Keterangan	Frekuensi	Persentase
PNS	119	20,3 %
Kontrak	468	79,7 %
<b>Jumlah</b>	<b>587</b>	<b>100%</b>

*(Sumber data sekunder Dinas Perhubungan Kota Makassar 2017)*

Berdasarkan pada tabel 4 menunjukkan bahwa sebagian besar pegawai Dishub berstatus sebagai pegawai kontrak dengan jumlah 468 orang atau sebesar 79,7% dari keseluruhan jumlah pegawai.

### d). Profil Kelembagaan Dinas Tata Ruang dan Bangunan Kota Makassar

Berdasarkan Peraturan Walikota Makassar Nomor 17 tahun 2014 tentang Uraian Tugas dan Fungsi Jabatan Struktural pada Dinas Tata Ruang dan Bangunan Kota Makassar menyatakan bahwa tugas pokok Dinas Tata Ruang dan Bangunan Kota Makassar adalah merumuskan, membina, dan mengendalikan kebijakan di bidang penataan dan pemanfaatan ruang,

pengendalian kawasan, penataan bangunan, pengawasan, dan pengendalian.

### **1. Tugas Pokok dan Fungsi Dinas Tata Ruang dan Bangunan Kota Makassar**

Dalam melaksanakan tugas pokok, Dinas Tata Ruang dan Bangunan Kota Makassar mempunyai fungsi :

- a. Menyusun rumusan kebijakan teknis operasional dan pengendalian pemanfaatan ruang dan bangunan
- b. Menyusun rumusan kebijakan teknis operasional di bidang penataan bangunan
- c. Pengkajian, pembinaan, dan pengawasan gambar situasi bangunan dan penyelenggaraan dokumentasi
- d. Pengendalian dan pemberian izin dan pelayanan umum di bidang penataan ruang wilayah Kota Makassar serta pendiri bangunan sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku.

### **2. Keadaan Pegawai Dinas Tata Ruang dan Bangunan Kota Makassar**

Pegawai adalah pelaksana tugas perkantoran baik dari segi fisik maupun dari segi materialnya. Dalam hal ini pegawai adalah manusia yang mempunyai sifat keterbatasan pikiran, waktu, tenaga, dan lain-lain. Dari keterbatasan-keterbatasan yang ada kiranya perlu mendapat suatu bentuk pembinaan-pembinaan, seperti pelatihan kerja dan sebagainya.

Penggambaran keadaan pegawai di Kantor DTRB Kota Makassar akan dikemukakan, antara lain berdasarkan golongan kepangkatan.

Tabel 5 : Keadaan Pegawai DTRB Kota Makassar Berdasarkan Golongan

<b>Pangkat/Golongan</b>	<b>Jumlah Pegawai</b>	<b>Persentase (%)</b>
II/a	2	2,6 %
II/b	6	7,7%
II/c	10	12,8%
II/d	1	1,3%
III/a	9	11,5%
III/b	19	24,3%
III/c	11	14,1%
III/d	13	16,7%
IV/a	6	7,7%
IV/b	1	1,3%
<b>Jumlah</b>	<b>78</b>	<b>100 %</b>

( Sumber Arsip Kepegawaian Dinas Tata Ruang dan Bangunan Kota Makassar 2017)

Tabel di atas menunjukkan bahwa golongan yang mendominasi pada Kantor DTRB Kota Makassar yaitu golongan III/b dengan jumlah 19 orang atau sebesar 24,3%. Golongan pegawai juga berpengaruh pada kinerja seseorang sehingga dengan demikian diharapkan dapat terjalin koordinasi

dan terbina kerja sama yang baik serta target yang telah ditentukan sebelumnya dapat tercapai.

**e). Profil Kelembagaan Kesatuan Lalu Lintas Polrestabes Kota Makassar**

Sesuai dengan pasal 7 Peraturan Kapolri No. 23 Tahun 2010, Satuan Lalu lintas merupakan unsur pelaksana tugas Pokok di tingkat Polres. Selanjutnya lebih ditegaskan pada pasal 59 Peraturan Kapolri No 23 Tahun 2010 . dijelaskan bahwa Satlantas memiliki Tugas Pokok dan Fungsi.

**1. Tugas Pokok dan Fungsi Lantas :**

- a. Satuan lalu lintas merupakan unsur pelaksana tugas pokok yang berada di bawah Kapolres
- b. Satlantas bertugas melaksanakan Turjawali lalu lintas, pendidikan masyarakat lalu lintas (Dikmaslantas), pelayanan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan oengemudi, penyidikan kecelakaanlalu lintasdan penegakan hukum di bidang lalu lintas.
- c. Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud pada ayat (2) , Sat lantas menyelenggarakan fungsi seperti : pembinaan lalu lintas kepolisian, pelaksanaan oprasi kepolisian bidang lau lintas dalam rangka penegakan hukum dan keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas (Kamsertibcarlantas).

## **2. Struktur Organisasi Lalu Lintas Polrestabes Kota Makassar**

- a. Kapolres
- b. Kasat Lantas
- c. Kaurbinopsnal :
  - 1. Kaur Mintu
- d. Kaur Reg Ident :
  - 1 Baur Sim
  - 2 Baur Stnk
  - 3 Baur Stnk
- e. Kaur Turjawali
- f. Kanit Dikyasa

Secara umum pengaturan lalu lintas meliputi semua aktifitas dari petugas Polri khususnya Polantas sesuai job discriptionnya dan berperan dengan khusus mengatur lalu lintas di jalan umum. Dimana penaturan lalu lintas adalah tindakan kepolisian yang dilakukan sebagai pemberitahuan kepada pemakai jalan dalam hal bagaimana dan dimana mereka dapat bergerak dan berhenti terutama pada saat terjadi kemacetan atau keadaan darurat.

## **B. Koordinasi Antar SKPD Dalam Menanggulangi Pedagang Kaki Lima di Kota Makassar.**

Adanya peraturan yang mengatur tentang pedagang kaki lima yaitu Peraturan Menteri Nomor 41 Tahun 2012, Perda Kota Makasar Nomor 10 Tahun 1990 dan Surat Keputusan Walikota Makassar Nomor 44 Tahun 2002 mendorong adanya tindakan dari pemerintah khususnya pemerintah Kota Makassar untuk membuat suatu program khusus. Mengingat kegiatan utama pada tahap implementasi adalah mengoperasionalkan kebijakan ke dalam usulan-usulan program (program proposal) atau proyek sosial untuk dilaksanakan atau diterapkan kepada sasaran program khususnya dalam masalah maraknya pedagang kaki lima yang berjualan hingga ke badan jalan yang menyebabkan terjadinya kemacetan lalu lintas di Kota Makassar.

Koordinasi diartikan sebagai kewenangan untuk menggerakkan, menyasikan, menyelaraskan, dan menyeimbangkan kegiatan-kegiatan yang spesifik atau berbeda-beda, agar semuanya terarah pada pencapaian tujuan tertentu pada saat yang telah ditetapkan. Dari sudut fungsional, koordinasi dilakukan guna mengurangi dampak negatif spesialisasi dan mengefektifkan pembagian kerja. Dengan adanya penyampaian informasi yang jelas, pengkomunikasian yang tepat, dan pembagian pekerjaan kepada para bawahan oleh manajer maka setiap individu bawahan akan mengerjakan pekerjaannya sesuai dengan wewenang yang diterima. Tanpa adanya koordinasi setiap pekerjaan dari individu karyawan maka tujuan

perusahaan tidak akan tercapai. Sedangkan kemacetan adalah situasi atau keadaan tersendatnya atau bahkan terhentinya lalu lintas yang disebabkan oleh banyaknya jumlah kendaraan melebihi kapasitas jalan. Kemacetan banyak terjadi di kota-kota besar, terutama yang tidak mempunyai transportasi publik yang baik atau memadai ataupun juga tidak seimbang kebutuhan jalan dengan kepadatan penduduk, misalnya Jakarta dan Bangkok. Dengan kata lain koordinasi dalam penanggulangan kemacetan yaitu sebagai kewenangan untuk menggerakkan, menyasikan, menyelaraskan, dan menyeimbangkan kegiatan-kegiatan yang spesifik atau berbeda-beda, agar semuanya terarah pada pencapaian tujuan tertentu pada saat yang telah ditetapkan dalam situasi atau keadaan tersendatnya atau bahkan terhentinya lalu lintas yang disebabkan oleh banyaknya jumlah kendaraan melebihi kapasitas jalan. Dalam penelitian ini, adapun tipe-tipe koordinasi yang digunakan yaitu tipe koordinasi vertikal dan horizontal. Tipe-tipe koordinasi ini yang akan mengetahui koordinasi seperti apa yang digunakan oleh pemerintah Kota Makassar dalam menanggulangi PKL yang mengganggu arus lalu lintas di Kota Makassar

Hasibuan (2006:86), berpendapat bahwa tipe koordinasi dibagi menjadi dua bagian besar yaitu koordinasi vertikal dan koordinasi horizontal. Kedua tipe ini biasanya ada dalam sebuah organisasi. Koordinasi vertikal dalam penelitian ini hanya dilakukan oleh Dinas Perdagangan dan

Perindustrian Kota Makassar yang langsung berkoordinasi dengan Kementrian Perdagangan untuk membicarakan masalah-masalah yang terkait dengan tugas dan fungsi mereka. Dalam penelitian ini tipe koordinasi yang digunakan adalah tipe koordinasi horizontal. Tipe koordinasi horizontal sendiri terbagi menjadi dua yakni: tipe koordinasi horizontal *interdisciplinary* dan *interrelated*. *Interdisciplinary* adalah suatu koordinasi dalam rangka mengarahkan, menyatukan tindakan-tindakan, mewujudkan, dan menciptakan disiplin antara unit yang satu dengan unit yang lain secara intern maupun ekstern pada unit-unit yang sama tugasnya. Sedangkan *Interrelated* adalah koordinasi antar badan (instansi) beserta unit-unit yang fungsinya berbeda, tetapi instansi yang satu dengan yang lain saling bergantung atau mempunyai kaitan secara intern atau ekstern yang levelnya setaraf. Koordinasi horizontal ini relatif sulit dilakukan, karena koordinator tidak dapat memberikan sanksi kepada pejabat yang sulit diatur sebab kedudukannya setingkat. Koordinasi yang digunakan dalam setiap instansi berbeda-beda sesuai dengan sistem kerja mereka.

Perkembangan Kota Makassar saat ini memang terjadi begitu cepat di berbagai sektor khususnya dalam perdagangan berbagai industri tumbuh pesat. Pelaku ekonomi pun bertambah. Mereka berdatangan mencari peluang bisnis di Kota Makassar. Di berbagai tempat, utamanya daerah-daerah strategis, ruko-ruko dan pasar-pasar modern (Mall) kian banyak yang dibangun. Arus barang kian cepat dan terus bertambah dengan sendirinya

perputaran uang juga kian cepat dan kondisi tersebut tentu memiliki efek bagi pertumbuhan ekonomi Kota Makassar. Perkembangan ekonomi kota Makassar tentu bukan hanya diakibatkan banyaknya pemodal besar yang masuk tetapi tidak terlepas juga dari salah satu pelaku ekonomi sektor informal yaitu PKL.

Dan Berikut beberapa data tentang jumlah pedagang kaki lima berdasarkan kecamatan di kota Makassar.

Tabel 6. Data Jumlah Pedagang Kaki Lima Berdasarkan Kecamatan

No	Kecamatan	2014	2015	2016	2017
1	Makassar	256	263	263	Belum terinput
2	Ujung Pandang	147	384	384	Belum terinput
3	Rappocini	183	346	346	Belum terinput
4	Mamajang	189	304	304	Belum terinput
5	Mariso	168	168	167	Belum terinput
6	Tamalate	242	304	304	Belum terinput
7	Panakukang	155	155	178	Belum terinput
8	Manggala	124	67	67	Belum terinput
9	Biringkanaya	245	155	155	Belum terinput
10	Tamalanre	168	101	101	Belum terinput
11	Tallo	149	99	99	Belum terinput
12	Bontoala	127	96	96	Belum terinput
13	Wajo	67	67	215	Belum terinput
14	Ujung Tanah	207	200	200	Belum terinput
	Jumlah	2427	2709	2839	0

(Sumber : Arsip Dinas Perdagangan Kota Makassar tahun 2017)

Berdasarkan Tabel diatas bahwa ada beberapa kecamatan yang dari tahun ketahun yang sangat drastic mengalami peningkatan jumlah PKL nya seperti kecamatan Ujung Pandang, Rappocini dan Mamajang. Dan ada jugabeberapa kecamatan yang mengalami penurunan jumlah PKL seperti Manggala dan Bontoala.

Ketika kita berbicara tentang PKL dapat diibaratkan “tanaman liar”, iaman pada satu sisi pedagang kaki lima dibiarkan ada dan hadir di tengah-tengah keramaian kota karena dianggap fungsional terhadap pelakunya dan pemerintah. Namun pada sisi lain pedagang kaki lima dianggap mengganggu lalu lintas dan keindahan serta tata ruang koat sehingga perlu dibersihkan. Sementara pedagang kaki lima atau pedagang non-formal yang ada dalam pasar tradisional seperti kota Makassar tidak jauh berbeda dengan nasib PKL pada umumnya di kota-kota besar di Indonesia. Berkaitan dengan hal tersebutmaka perlu dilaksanakan penertiban PKL secara bijaksana untuk dapat berfungsi sebagaimana mestinya dimana setiaporang mempunyai kesempatan yang sama umtukmenikmati dan melakukan aktifitas diatasnya.wujud nyata dari permasalahan PKL ini maka pemerintah Kota Makassar membuat kebijakan publik tentang pembinaan dan penataan Pedagang kaki lima Kenyataan itulah yang mendorong kita untuk ingin memahami pedagang kaki lima lebih jauh, akan kehadirannya di kota-kota besar di Indonesia seperti di Kota Makassar. Terutama pada yang berkaitan

terhadap pedagang kaki lima, memahami pasar dan pedagang serta bagaimana keberadaan pedagang kaki lima di Kota Makassar, Permodalan dan eksploitasi, pandangan para pedagang kaki lima serta orientasi dan kualitas hidup para pedagang kaki lima.

### **1. Pemantapan Konfirmasi**

Peran Koordinasi pemerintah sebagai pemangku kebijakan sangat penting dalam masalah ini untuk menemukan titik temunya, sebagai kelompok marginal kota, lambat laun akan menjadi beban pemerintah dalam proses penanganannya karena tidak sedikit kelompok ini bermasalah. dalam proses pemantapan konfirmasi maka dari itu dibutuhkan beberapa hal yang sangat penting diantaranya seperti :

#### **a. Diskusi Umum**

Diskusi merupakan salah satu kegiatan pemecahan masalah yang dianggap rumit , dengan adanya diskusi maka segala permasalahan yang tidak sempat dipecahkan bersama-sama dengan solusi terbaik dan bijak. Dalam hal ini adalah sejauh mana para instansi yang berperan langsung menangani pedagang kaki lima diberikan ruang untuk memberikan solusi masing-masing karna munculnya berbagai penyebab kemacetan lalu lintas di Kota Makassar terutama jalan-jalan yang menjadi objek penelitian, dan masalah yang sangat menarik perhatian peneliti adalah masalah pedagang

kaki lima. Untuk itu, perlu adanya koordinasi antara SKPD yang terkait menangani pedagang kaki lima berjalan hingga ke badan jalan.

Adapun Wawancara yang dilakukan dengan IRL selaku kepala manajemen rekayasa Lantas Dishub Kota Makassar terkait masalah diskusi umum.

“Kalau menurut pendapat saya koordinasi yang perlu dijalankan oleh masing-masing SKPD dalam masalah ini salah satunya perlu diadakan diskusi , diskusi yang menggandeng tiap instansi yang memiliki kewenangan dalam menangani pedagang kaki lima agar setiap instansi memiliki solusi masing-masing yang bisa diperjelas dan disatukan untuk dijadikan kebijakan” (wawancara dengan IRL pada tanggal 20 Oktober 2017).

Berdasarkan wawancara dengan IRL disini penulis bisa mengomentari bahwa diskusi sangat penting diadakan untuk pemantapan konfirmasi karna diadakannya diskusi mampu menemukannya gagasan-gagasan baru dari tiap instansi untuk bersama-sama ditemukan solusinya dan dijadikan kebijakan untuk pengambilan keputusan. dan disini juga penulis bisa menilai bahwa tipe koordinasi yang digunakan Dinas perhubungan kota Makassar dalam menangani kaki lima yang menjadi problem publik ialah tipe koordinasi *interrelated* adalah koordinasi antar badan instansi beserta fungsi-fungsinya yang berbeda, tetapi instansi yang satu dengan yang lain saling bergantung atau mempunyai kaitan secara intern dan ekstern yang levelnya setaraf.

Pernyataan senada juga di ungkapkan oleh ABR selaku Kepala seksi oprasional dan satpoll pp Kota Makassar terkait pemantapan konfirmasi.

“Masalah penertiban PKL memang tanggung jawab Satpol pp akan tetapi beberapa instansi juga terlibat menangani hal ini, termasuk Dinas Perdagangan , Dinas Perhubungan , dan yang lainnya. Maka dari itu stakeholder yang berpengaruh dalam masalah ini harus punya solusi dan jalan keluar untuk menemukan titik temu yang lebih intens” (Wawancara dengan ABR pada tanggal 25 Oktober 2017).

Berdasarkan wawancara dengan ABR , menjelaskan bahwa setiap stakeholder yang berperan dalam menangani masalah ini harus memiliki solusi masing-masing agar titik temu dari masalah ini bisa teratasi, karna semata-mata penanganan PKL bukan hanya tugas satpol-pp namun seluruh instansi yang berpengaruh harus turun tangan juga dalam bersama-sama menyelesaikan masalah ini , agar tercipta kebijakan publik sesuai dengan harapan.

**b. Pertemuan tiap instansi sesuai tingkatan dari yang terkecil sampai yang inti**

Pelaksanaan pertemuan yang dihadiri tiap instansi terkait merupakan hal yang penting juga dalam menangani permasalahan pedagang kaki lima , melaksanakan pertemuan yang rutin bukan hanya memberikan solusi atau hanya sekedar dialog tapi juga dengan adanya pertemuan tiap instansi mampu menciptakan komunikasi yang baik yang diperlukan, pertemuan instansi sesuai tingkatan dari yang terkecil sampai yang inti mampu mengumpulkan ide-ide baru bagaimana cara menangani pedagang kaki lima yang dimulai dari instansi terkait yang terkecil seperti kelurahan, kecamatan , sampai instansi inti seperti walikota atau gubernur.

Adapun wawancara dengan ASS selaku seksi pengendalian dan usaha Dinas Perdagangan Kota Makassar terkait masalah pemantapan konfirmasi.

“Kalau menurut saya dalam menangani masalah pedagang kaki lima sangat perlu adanya solusi pada masing-masing instansi yang terkait sesuai dengan tingkatannya , yang mungkin bisa dimulai di instansi terkecil dulu seperti kelurahan sampai instansi inti , sebab instansi yang terkecil paling mengetahui apa apa saja yang jadi masalah di dalam masyarakat” (wawancara dengan ASS pada tanggal 25 Oktober 2017).

Sesuai dengan wawancara dengan ASS selaku seksi pengendalian dan usaha Dinas Perdagangan Kota Makassar , maka penulis dapat menyimpulkan bahwasanya memang pemantapan konfirmasi setiap tingkatan pada setiap instansi yang terkait sangat diperlukan yang bisa dimulai dari instansi terkecil seperti kelurahan sampai instansi yang inti, dimulai dari instansi terkecil yang sangat paham betul probelmatik yang sering terjadi di masyarakat.

Berdasarkan dengan wawancara ketiga informan diatas , maka dapat diketahui bahwa diskusi umum dan rutinnya mengadakan pertemuan tiap instansi memang sangat diperlukan dalam membicarakan penanganan masalah pedagang kaki lima karna dalam setiap pertemuan pasti ada solusi yang lebih intens dalam membahas kebijakan-kebijakan apa yang perlu di berikan oleh penanganan kaki lima ,walaupun mereka adalah pelaku ekonomi sektor informal namun usahanya untuk menciptakan lapangan pekerjaan yang kiranya sangat membantu dilingkungan masyarakat dan seharusnya

pedagang kecil-kecilan seperti inilah yang seharusnya sangat intens diperhatikan kesejahteraannya melihat peran dan nilai keuntungan bagi pembangunannya dan pendapatan pada daerah sangatlah menunjang termasuk mengurangi jumlah pengangguran dan kemiskinan yang kritis di Indonesia.

Menurut Peraturan Menteri Nomor 41 Tahun 2012, pedagang kaki lima dilarang

melakukan hal-hal sebagai berikut :

1. Melakukan kegiatan usahanya di ruang umum yang tidak ditetapkan untuk lokasi Pedagang Kaki Lima.
2. Merombak, menambah dan mengubah fungsi serta fasilitas yang ada di tempat atau lokasi usaha pedagang kaki lima yang telah ditetapkan dan/atau ditentukan Bupati/Walikota.
3. Menempati lahan atau lokasi pedagang kaki lima untuk kegiatan tempat tinggal.
4. Berpindah tempat atau lokasi tanpa persetujuan atau sepengetahuan Bupati/Walikota.
5. Menelantarkan dan membiarkan kosong lokasi tempat usaha tanpa kegiatan secara terus-menerus selama 1 (bulan).
6. Mengganti bidang usaha atau memperdagangkan barang illegal
7. Melakukan kegiatan usaha dengan cara merusak atau mengubah bentuk trotoar, fasilitas umum, dan atau bangunan disekitarnya.

8. Menggunakan badan jalan untuk tempat usaha, kecuali yang ditetapkan untuk lokasi PKL terjadwal dan terkendali.
9. Pedagang kaki lima yang kegiatan usahanya menggunakan kendaraan dilarang berdagang di tempat-tempat larangan parker, pemberhentian sementara, atau trotoar dan memperjual belikan atau menyewakan tempat usaha pedagang kaki lima kepada pedagang lainnya.

Selanjutnya dalam Peraturan Walikota Makassar Nomor 44 Tahun 2002 pasal 1 dan ayat 2 dikatakan :

1. Menunjuk beberapa tempat pelataran yang tidak dapat di pergunakan oleh pedagang kaki lima sebagai berikut : Sepanjang jalan G.Bawakaraeng, sepanjang jalan Jendral Sudirman, Jalan Dr. Sam Ratulangi, Jalan Haji Bau, sepanjang jalan Penghibur, Sepanjang Jalan Pasar Ikan, sepanjang Jalan Hertasning , sepanjang Jalan A.P Pettarani dan sepanjang Jalan Urip Sumoharjo.
2. Menunjuk beberapa tempat pelataran yang tidak dapat dipergunakan pada waktu antara pukul 05.00 sd pukul 17.00 ,sebagai berikut : Sepanjang Jalan Riburane, sepanjang Jalan Ahmad Yani, Sepanjang Jalan Gunung Bulusaraung, sepanjang Jalan Masjid Raya bagian barat , sepanjang Jalan Wahidin Sudirahusodo, sepanjang Jalan Sulawesi.

Berdasarkan Peraturan tersebut di atas maka pada prinsipnya Polisi Pamong Praja berkewajiban untuk melakukan penataan terhadap pedagang kaki lima yang melanggar peraturan tersebut melihat tugas dari mereka sebagai penegak Peraturan Daerah.

## **2. Pembentukan Tim Terpadu**

Adanya tim mampu memudahkan segala sesuatu dengan berbagai macam permasalahan mampu ditangani dengan hadirnya tim, pada proses pembangunan di pemerintahan kerja tim sangat dibutuhkan karna tim dibuat sesuai dengan ahlinya masing-masing. Pedagang kaki lima di Makassar memberikan warna tersendiri dalam perdagangan. Namun hal ini juga tidak dapat menjawab efek kesejahteraan yang signifikan kepada masyarakat pada umumnya dan pedagang kaki lima pada khususnya. Adanya pembentukan tim terpadu mampu merupakan profesionalisme aparatur dalam menangani masalah kaki lima yang selalu menjadi permasalahan di masyarakat, tim terpadu di bentuk sesuai fungsinya untuk mempermudah kerja pemerintah agar lebih menemukan masing-masing kebijakan tiap instansi yang bersangkutan, karna sesuai dengan cita-cita dan harapan pemerintah Walikota Makassar dalam profil wilayahnya akan menjadi kota dunia , memang harapan dan cita-cita ini terlalu tinggi namun proses pencapaian juga bukan persoalan mudah karna kompleksitas persoalan masyarakat adalah persoalan sosial-ekonomi dan politik pemerintahan.

#### **a. Tim yang melakukan pengecekan**

Dalam menganalisa fakta dilapangan di butuhkan beberapa tim yang di bentuk agar informasi pendataan di lapangan tentang PKL cepat teratasi dan menemukan solusi, kerja tim dilapangan yang melakukan pengecekan sangat penting , tentunya tugas ini tidaklah mudah karna seluruh instansi yang terkait harus memiliki sifat professional dalam menjalankan tugas, karna untuk mengecek kondisi di lapangan membutuhkan kejelian yang sangat focus, hal ini harus rutin di lakukan karna pengecekan data PKL tidaklah mudah PKL sifatnya berubah-ubah dan tidak menetap inilah yang tim terpadu harus utamakan dalam menjalankan tugasnya.

Seperti hasil wawancara yang di kemukakan oleh SRL selaku kepala urusan administrasi dan tata usaha Polrestabes kota Makassar terkait masalah pembentukan tim terpadu:

“pembentukan tim terpadu itu penting, kenapa saya katakan penting karna dengan kinerja tim maka segala sesuatu yang dianggap susah mampu terselesaikan dengan cepat dan aktual, di tim itu kan masing-masing sudah disebar sesuai kemampuannya jadi mudahlah menemukan solusi dan pendapat baru apalagi membahas pedagang kaki lima dimana kaitannya bersinggungan langsung dengan kondisi lalu lintas disini kita semata-mata mencari solusi agar tercipta suasana lalu lintas yang tertib ” (Wawancara dengan SRL pada tanggal 27 Oktober 2017).

Berdasarkan wawancara dengan SRL selaku kepala urusan administrasi dan tata usaha Polrestabes Kota Makassar , penulis dapat mengambil kesimpulan bahwa mengadakannya tim terpadu mampu memudahkan permasalahan yang terjadi di lapangan karna masing-masing

tiap tim sudah dibekali dengan kemampuan sesuai dengan bidangnya. Misalkan saja ada yang bertugas melakukan pengecekan maupun pendataan dan adapula yang bertugas merumuskan suatu kebijakan untuk menemukan solusi. Informan juga menambahkan bahwa permasalahan kaki lima sangatlah bersinggungan dengan suasana lalu lintas dimana penyebab kemacetan salah satu alasan pedagang kaki lima yang berjualan di bahu jalan yang menyebabkan kemacetan dan adanya kinerja tim tiap instansi mampu memberikan solusi agar bisa menciptakan suasana lalu lintas yang nyaman untuk publik.

Hal tersebut sesuai dengan hasil observasi peneliti selama di lapangan yang ikut terjun langsung pada patroli penyisiran PKL bersama anggota Satpol PP di jalan hertasning , bahwa memang ada beberapa gabungan dari instansi yang berbeda yang membentuk satu tim untuk melakukan pengecekan atau pendataan seperti contohnya : dari Dinas Perdagangan yang bekerja sama dengan satpol pp yang berinteraksi langsung di lapangan untuk mensurvey jumlah pedagang kaki lima yang ada di kota Makassar dengan cara proses pendataan setelah itu di bina dan di modali sesuai kondisi karakteristik PKL nya.

#### **b. Tim yang merumuskan kebijakan**

Perumusan kebijakan merupakan langkah inti atau strategi utama dalam menyelesaikan suatu masalah publik. Keberadaan dan persoalan pedagang kaki lima di kota-kota besar seperti Kota Makassar telah menjadi

perhatian khusus pemerintah maupun pemerhati karna persoalan pedagang kaki lima merupakan persoalan yang terkait masalah pertumbuhan penduduk yang begitu pesat dengan berbagai konsekuensinya. Disadari semakin banyak permasalahan maka semakin banyak pula kebijakan atau sikap tegas di ambil pemerintah, namun kebijakan yang di ambil pemerintah tentu tidak gampang karena harus berhadapan dengan kenyataan yang sudah ada sebelumnya. Kebijakan yang diterapkan juga harus ada persetujuan dari banyak pihak agar tercapai segala hasil yang diinginkan. Pada permasalahan pedagang kaki lima tim yang berperan sebagai pembuat perumusan harus lebih teliti lagi dalam menghasilkan solusi ketimbang tim yang berperan dilapangan karna pembuat perumusan kebijakanlah yang menjadi aktor utama dalam permasalahan ini.

Seperti yang diungkapkan oleh LNY selaku kepala seksi design bangunan Dinas tata ruang dan bangunan Kota Makassar:

“Persoalan penanganan PKL ini merupakan satu persoalan yang sangat intens untuk dikaji karna ini juga menyangkut masalah tata ruang keindahan maka dari itu tiap tiap-tiap instansi perlu mengadakan tim untuk perumusan kebijakannya agar kebijakan lebih mudah untuk dikumpulkan mungkin bisa dimulai dulu dari kelurahan, kecamatan dan instansi yang paling berperan dalam hal ini” (wawancara dengan LNY pada tanggal 27 Oktober 2017).

Dari hasil wawancara dengan LNY selaku kepala seksi design bangunan Dinas tata ruang dan bangunan Kota Makassar, peneliti dapat menganalisa bahwa persoalan PKL merupakan masalah tata ruang publik dan penanganannya itu harus diselesaikan secara bersama-sama dengan

cara membentuk tim yang ahli dalam merumuskan kebijakan agar solusi bisa terpecahkan serta tujuan bisa didapatkan sesuai dengan keinginan dan guna untuk mewujudkan cita-cita Kota Makassar.

### **3. Sinergitas tiap instansi yang menangani**

Sinergi merupakan bentuk kerjasama yang dihasilkan melalui kolaborasi dari masing-masing pihak untuk menyatukan satu tujuan. Ber-Sinergi berarti Saling Menghargai Perbedaan Pendapat dan bersedia saling berbagi. tidak mementingkan diri sendiri, namun berpikir menang-menang dan tidak ada pihak yang dirugikan atau merasa dirugikan dan bertujuan memadukan bagian-bagian terpisah. Permasalahan pedagang kaki lima sangat membutuhkan sinergi dari masing-masing instansi yang memiliki tanggung jawab.

#### **a. Melakukan pengecekan pada saat apel**

Salah satu bentuk dari sinergitas tiap instansi ialah melakukan tindakan pengecekan setiap mengadakan apel. Usaha pemerintah untuk membangun tata kelola pemerintahan yang baik harus menunjukkan sikap progresif dengan nilai-nilai perjuangan yang mementingkan kepentingan Negara dan bermasyarakat. Dan disamping itu pemerintah juga harus menunjukkan kemampuannya dalam mengelolah tatanan kota, dan Dalam hal ini sinergitas berkaitan juga dengan masalah kedisiplinan dan kemampuan aparatur dalam melakukan tugas dan tanggung jawab di lapangan, setiap kepala bagian dari instansi yang menangani masalah ini

harus rajin mengawasi masing-masing anggota tim nya yang memang di perintahkan untuk meninjau langsung kondisi pedagang kaki lima. Dengan begini segala sesuatu bisa teratasi dengan mudah serta bisa membangun kedisiplinan tiap karakter aparaturnya agar tidak bermain-main dalam menjalankan tugas.

Lebih lanjut wawancara dengan SYR selaku komandan regu satpol pp kecamatan Rappocini kota Makassar :

“Kalau menurut saya dek, salah satu bentuk sinergitas kami sebagai aparaturnya dengan cara melakukan pengecekan petugas pada saat apel dan setelah pulang patroli ini merupakan hal yang penting karena ini merupakan bentuk cerminan tanggung jawab seorang aparaturnya dalam melaksanakan tugas”. (wawancara dengan SYR pada tanggal 1 November 2017).

Sesuai dengan penjelasan dengan SYR selaku komandan regu Satpol PP Kecamatan Rappocini Kota Makassar, maka dapat diketahui bahwa salah satu bentuk sinergitas itu ialah dengan cara melakukan pengecekan kepada petugas di lapangan pada saat apel sampai pulang patroli , karena hal ini tidak terlepas dari bentuk cerminan tanggung jawab mereka sebagai aparaturnya yang bertugas menangani langsung pedagang kaki lima. Peran koordinasi pemerintah sebagai pemangku kebijakan sangat penting dalam masalah ini untuk menemukan titik temunya dalam problem ini harus memiliki sinergitas agar tujuan yang ingin diinginkan bisa terlaksana.

**b. Melakukan pengecekan pada saat bertugas**

Salah satu bentuk dari sinergitas juga adalah melakukan pengecekan pada saat bertugas dan sama halnya dengan yang dijelaskan oleh penulis sebelumnya bahwa dengan adanya pengecekan anggota pada saat apel dan pada saat bertugas merupakan salah satu bentuk cerminan dari kedisiplinan yang wajib dimiliki setiap anggota yang bertugas. Kemampuan pada saat bertugas dilapangan merupakan hal yang sangat penting dalam meningkatkan kualitas kinerja aparatur sebab menghadapi pedagang kaki lima di butuhkan banyak kemampuan dan pemahaman yang sangat penting karna karakter pedagang kaki lima di lapangan sangat berbeda-beda jadi sebagai aparatur yang bertugas di lapangan harus pintar-pintar menyikapui situasi dan kondisinya

Adapun wawancara dengan ABR selaku kepala oprasional Satpoll PP kota Makassar terkait masalah sinergitas dalam bentuk pengecekan anggota pada saat bertugas :

“Pengecekan pada saat bertugas itu sangat penting dilaksanakan karna pengecekan saat bertugas adalah bentuk pengawasan atasan kepada bawahan agar dapat diketahui apakah para anggota itu sudah mengerjakan tugas dilapangan secara efektif atau belum”.(wawancara dengan ABR pada tanggal 6 November 2017).

Dari hasil wawancara dengan ABR selaku kepala Oprasional Dinas Satpol PP kota Makassar , penulis bisa menyimpulkan bahwa proses pengecekan setiap anggota pada saat bertugas merupakan hal yang penting yang di lakukan atasan terhadap bawahannya karna ini merupakan suatu

bentuk pengawasan agar bisa diketahui kegiatan lapangan yang di lakukan anggota sudah efektif atau belum.

Pada peraturan Walikota Daerah Kota Makassar UU NO 10 Tahun 1990 tentang pembinaan PKL yang dijelaskna bahwa keberadaan pengusaha golongan ekonomi lemah dan khususnya pedagang kaki lima termasuk pedagang kelana ataupun pedagang asongan di daerah , merupakan salah satu potensi sosial/ekonomi masyarakat yang telah memberikan peranan yang cukup berarti bagi pembangunan daerah sebab sebagian dari kebutuhan masyarakat telah disediakan oleh pedagang kaki lima dengan harga relative murah dan terjangkau oleh kemampuan daya beli masyarakat. Sesuai dengan hal-hal tersebut yang dijelaskan dengan memperhatikan arah dan kebijaksanaannya pemerintah di bidang ekonimi khususnya pengusaha ekonomi lemah maka kegiatan usaha PKL di daerah perlu di bina agar dapat berkembang semakin meningkat.

Seperti yang dikatakan oleh ASS selaku kepala seksi pengawasan Dinas Perdagangan kota Makassar:

“Pembinaan PKL saat sekarang rutin diadakan dan biasanya yang terdaftar sebagai PKL binaan adalah mereka yang sudah lama berprofesi sebagai kaki lima disatu tempat dan tidak berpindah-pindah tempat , mereka di berikan ultimatum dari aparat untuk tidak menambah lahan baru untuk berjualan”.(wawancara dengan pada tanggal 25 Oktober 2017).

Dari hasil wawancara dengan ASS disini penulis bisa mengidentifikasi bahwa pemerintah sudah menjalankan tugasnya dengan baik dan secara efektif sudah berjalan karna mereka telah memberikan pembinaan yang

secara rutin diberikan kepada pedagang kaki lima dan tentunya ini bertujuan baik dengan karakteristik yang perlu dimiliki pedagang kaki lima dalam menghadapi situasi sosial di kehidupan sehari—hari. Dan hal senada juga diungkapkan oleh IRL selaku kepala rekayasa lalu lintas Dinas Perhubungan Kota Makassar menyatakan bahwa :

“Alasan mengapa PKL itu perlu dibina antara lain yang pertama agar bisa membantu meningkatkan pendapatan asli daerah, berpotensi tumbuh menjadi pengusaha besar dan sebagai tempat wisata kuliner yang menjadi daya tarik daerah”. (wawancara dengan IRL pada tanggal 20 Oktober 2017).

Adapun proses pembinaan pedagang kaki lima yang dilakukan berpedoman pada Permendagri Nomor 41 Tahun 2012, pada pasal 51 ayat 1 dan 2.

1. Bupati/Walikota melakukan pembinaan terhadap pelaksanaan kegiatan penataan dan pemberdayaan pedagang kaki lima di Kabupaten/Kota.
2. Pembinaan sebagaimana dimaksud meliputi : pendataan pedagang kaki lima :
  - a. Koordinasi dengan Gubernur
  - b. Sosialisasi kebijakan tentang penataan dan pemberdayaan pedagang kaki lima.
  - c. Perencanaan dan penetapan lokasi binaan pedagang kaki lima.

- d. Koordinasi dan konsultasi pelaksanaan penataan dan pemberdayaan pedagang kaki lima.
- e. Bimbingan teknis , pelatihan, supervise kepada pedagang.

Dalam proses penertiban berdasarkan data dari pihak satuan Polisi Pamong Praja Kota Makassar, secara teknis langkah-langkah yang dilakukan melalui : surat peringatan, kemudian pendekatan persuasive , dan langkah alternative paling akhir adalah penertiban paksa. Melihat kondisi demikian , dilema antara penegakan peraturan daerah dan disatu sisi mengambil hak orang untuk memenuhi kebutuhannya. Berdasarkan hal tersebut pedagang kaki lima tidak lain hanyalah berusaha untuk mencukupi kebutuhan hidupnya, namun di sisi lain mereka mengambil hak orang lain seperti jalan raya yang akan digunakan oleh pengendara menjadi macet akibat aktivitas dari pedagang kaki lima.

Pemerintah sudah banyak mengeluarkan peraturan-peraturan yang terkait dengan masalah pedagang kaki lima ini. Akan tetapi aturan-aturan tersebut tidak terlalu berdampak positif terhadap penertiban pedagang kaki lima karena masih ada saja para pedagang kaki lima yang berjualan tidak mengikuti aturan-aturan yang ada. Akibatnya , pedagang kaki lima makin hari makin bertambah dan ditambah lagi dengan pedagang musiman. Hal itu akan berdampak pada arus lalu lintas yang akan terhambat dikarenakan banyaknya para pengendara yang berhenti seenaknya untuk melihat dan berbelanja dan arus lalu lintas pun menjadi macet.

Berikut hasil wawancara dengan pedagang kaki lima yang ada di Kota Makassar. DGS seorang penjual aksesoris keliling (kokek-kokek) di jalan Sultan Alauddin yang baru berusia 39 Tahun dan pendidikan terakhirnya sekolah dasar mengatakan :

“Saya menjual-jual disini sudah hamper 12 tahun bu’, selama ini jarangja juga dapat teguran dari Satpol PP, pernahji satu kali jeki ada petugas dari kelurahan yang minta data disuruh jeki saja rutin ikut pembinaan tapi tidak pernahpa pergi kesana karna temanji biasa wakili”. (wawancara dengan DGG pada tanggal November 2017).

Berdasarkan hasil wawancara dengan DGG penulis dapat melihat banyak pedagang kaki lima yang berjualan sudah sangat lama. Dan bahkan sudah mendapat teguran langsung dengan petugas Satpol PP. Lapak jualan para pedagang kaki lima pun sudah banyak yang dibongkar paksa. Dan juga para pedagang kaki lima sudah didata untuk melakukan pembinaan. akan tetapi yang datang dalam pembinaan tersebut hanya diwakili oleh teman atau keluarga mereka.

Sama halnya dengan yang dikatakan dengan WWN seorang PKL usian 30 Tahun asal Kediri yang berprofesi sebagai penjual air tahu keliling di jalan Hertasning, yang mengatakan bahwa :

“saya berjualan disini dari tahun 2003 mbak, merantau dari Kediri ke Makassar, dan saya juga sudah beberap kali dapat teguran dari Satpol PP yang bertugas misalnya kalau ada Satpol PP yang bertugas misalnya kalau ada Satpol PP saya pergi yah kalau gak ada saya balik lagi jualannya”. (wawancara dengan WWN pada tanggal 5 November 2017).

Dari hasil wawancara dengan WWN usia 30 tahun bisa disimpulkan bahwa memang pemerintah sudah menjalankan tugasnya dengan baik, namun pembentukan perilaku terhadap PKL yang susah di atur, mereka selalu “kucing-kucingan” dengan petugas padahal aturan-aturan terkait dengan penertiban sudah diterapkan. Dan seperti yang dikatakan oleh LNY selaku kepala seksi perencanaan design dan bangunan Dinas tata ruang dan bangunan Kota Makassar :

“Tiap masyarakat memiliki pola pikir (mindset) yang berbeda alasan mengapa PKL perlu ditertibkan karna PKL memberikan dampak ketidaknyamanan dilingkungan serta tingginya tingkat kerawanan sosial di masyarakat”.(wawancara dengan LNY pada tanggal 27 Oktober 2017).

Dan adapun hasil wawancara yang diungkapkan dengan LNY merujuk kepada perlunya pemahaman penting masyarakat tentang aturan-aturan yang telah ditetapkan oleh pemerintah artinya PKL sebagai pelaku ekonomi sektor informal terlibat secara tidak langsung dalam sirkulasi kebijakan pemerintah.

#### **D. Pembahasan**

Adanya kendala yang terjadi dalam penertiban pedagang kaki lima. Kurangnya kesadaran para pedagang kaki lima yang mengikuti aturan-aturan yang ada. Dan masih banyak pedagang yang tidak ingin ditata tempat berjualannya. Juga para pedagang kaki lima semakin hari semakin bertambah. Partisipasi pedagang kaki lima dalam program pembinaan dilihat

dari pengetahuan pedagang kaki lima tentang adanya program, kehadiran pedagang kaki lima dalam kegiatan pembinaan dan apa hasil yang didapat pedagang kaki lima dari kegiatan ini. Banyak para pedagang kaki lima yang berjualan sudah sangat lama. Dan bahkan sudah mendapat teguran langsung dengan petugas Satpol PP. Lapak jualan para pedagang kaki lima pun sudah banyak yang dibongkar paksa. Dan juga para pedagang kaki lima sudah didata untuk mengikuti pembinaan. Akan tetapi yang datang dalam pembinaan tersebut biasanya hanya diwakili oleh teman atau keluarga mereka. Saat ini istilah pedagang kaki lima juga digunakan untuk sekumpulan pedagang yang menjual barang dagangannya di tepi-tepi jalan umum, trotoar, yang jauh dari kesan rapi dan bersih. Pengertian dari Pedagang kaki lima itu sendiri adalah orang dengan modal yang relatif kecil berusaha di bidang produksi dan penjualan barang-barang untuk memenuhi kebutuhan, dan dilakukan di tempat-tempat yang dianggap strategis. Pada umumnya pedagang kaki lima adalah *self-employed*, yaitu mayoritas pedagang kaki lima hanya terdiri dari satu tenaga kerja. Keberadaan pedagang kaki lima merupakan salah satu bentuk usaha sektor informal, sebagai alternatif lapangan pekerjaan bagi kaum urban. Lapangan pekerjaan yang semakin sempit ikut mendukung semakin banyaknya masyarakat yang bermata pencaharian sebagai pedagang kaki lima.

Keberadaan PKL di wilayah kota Makassar menjadi agenda penting Pemerintahan Daerah sebab PKL merupakan salah satu pengusaha sektor

informal yang tidak dapat dipisahkan dari kompleksitas pembangunan perkotaan, sebagai sebuah kegiatan yang merupakan kegiatan sektor informal tersebut, memiliki ciri fleksibilitas usaha, dengan modal minimum dan lokasi usaha yang mendekati konsumen, karena cirinya itulah maka usaha di sektor informal ini justru kuat bertahan dalam menghadapi krisis ekonomi yang terjadi.

Berkaitan dengan hal tersebut maka perlu dilaksanakan penataan PKL secara bijaksana untuk dapat menata sebuah ruang publik yang optimal sehingga dapat menyediakan ruang aktivitas yang memadai baik dari segi kualitas maupun kuantitas, sehingga ruang publik tersebut dapat berfungsi sebagaimana mestinya dimana setiap orang mempunyai kesempatan yang sama untuk dapat menikmati dan melakukan aktivitas di atasnya. Wujud nyata dari permasalahan PKL ini maka pemerintah Kota Makassar membuat kebijakan publik berupa Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 1990 tentang Pembinaan yang dimaksud seperti perancangan, pelaksanaan, pengaturan tempat dan waktu berdagang, permodalan. Namun demikian kehadiran PKL seringkali tidak memperhatikan dampak terhadap kesesuaian tatanan fisik masa dan ruang kota yang telah ada sebelumnya. Sebagai akibatnya adalah munculnya ketidak serasian lingkungan kota, dalam hal ini adalah ruang publik dipergunakan dengan apa fungsi sebenarnya, yang pada akhirnya akan mengurangi nilai terhadap wajah kota. Hal ini dapat kita jumpai dimana-

mana dimana kehadiran PKL akan menimbulkan permasalahan Tata Kota dan gangguan ketertiban umum.

Sebagaimana Todaro dalam makalah Syaiful Cangara (2015) “Stagnasi Pedagang Kaki Lima” mengatakan bahwa keterbelakangan Dunia ketiga dapat diterangkan oleh dua teori besar dalam ilmu sosial : pertama , teori-teori yang menjelaskan bahwa kemiskinan yang disebabkan oleh faktor-faktor “internal” atau faktor-faktor yang terdapat di dalam Negara yang bersangkutan, karenanya untuk membangunnya perlu diarahkan ke faktor internal tersebut dengan menggunakan bantuan dari luar utamanya dari Negara-negara barat yang telah maju. Kedua adalah teori-teori yang lebih banyak mempersoalkan faktor-faktor “eksternal” sebagai penyebab terjadinya kemiskinan di Negara-negara dunia ketiga. Faktor eksternal tersebut terwujud dengan adanya ketergantungan Negara-negara di dunia ketiga pada Negara-negara yang maju.

Pandangan pertama memberikan tekanan pada penjelasan “faktor dalam”. Seperti (1) pemilikan faktor-faktor produksi yang sangat terbatas dan bahkan tidak memiliki. Golongan inilah yang betul-betul tidak dapat terhindar dari kemiskinan, walaupun ada di antara mereka mampu keluar dari kemiskinan, terutama bagi mereka yang mendapatkan kepercayaan dari seorang *punggawa* yang baik hati untuk memberinya pekerjaan atau bagi mereka yang melakukan migrasi ke kota dan berhasil di kota. (2) pengaruh

negative budaya tradisional : pengaruh negative ini terkait dengan adat istiadat dan sistem sosial ekonomi yang dianggap baik di mata mereka, sehingga pas-pasan artinya tidak lebih dan tidak kurang jika tidak ada musibah yang menimpa mereka dan mengharuskan hidupnya tergadai; (3) kurangnya investasi yang produktif artinya tidak dapat disangkal bagi masyarakat pedesaan dan masyarakat perkotaan termarginalkan seperti pedagang kaki lima , pemulung, pengemis dan profesi-profesi yang sejenisnya ialah usaha-usaha yang tidak memerlukan modal besar dan pengelolaannya yang professional. Dimana usaha-usaha tersebut, biasanya tidak mampu menabung untuk investasi usahanya yang lebih produktif. Gejala ini dapat dipahami karena profesi tersebut perolehan laba atau keuntungan yang sangat terbatas, sehingga untuk menginvestasikannya juga sangat terbatas; (4) kurangnya semangat berprestasi dapat diartikan kurang minat untuk berpedi Negara berkembang bukannya tidak ada atau kurang tetapi lebih kepada persoalan kemampuan mereka bertindak mengambil resiko sebagai langkah kemajuan dan keberhasilan.

Sedang pandangan kedua menjelaskan keterbelakangan Dunia Ketiga dengan lebih banyak menyebut "faktor luar". Faktor luar lebih kepada persoalan kelembagaan dan sistem-sistem yang dibangun atau terbangun dalam kondisi masyarakat. Apa yang terjadi kemudian menciptakan jurang pemisah antara simiskin dan sikaya dan sebaliknya orang miskin semakin

miskin. Maka langkah yang tepat adalah meninggalkan dikhotomi ini dan menemukan sintesis kultural dalam mengkaji pembangunan merupakan dua sisi mata uang yang saling melengkapi.

Pedagang kaki lima biasanya menjajakan dagangannya di tempat-tempat umum yang dianggap strategis, antara lain:

- a. Trotoar, menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, trotoar adalah tepi jalan besar yang sedikit lebih tinggi dari pada jalan tersebut, tempat orang berjalan kaki. Pedagang kaki lima biasanya beraktivitas di trotoar, sehingga trotoar bukan lagi sebagai tempat yang nyaman untuk pejalan kaki karena sudah beralih fungsi.
- b. Bahu Jalan, yaitu bagian tepi jalan yang dipergunakan sebagai tempat untuk kendaraan yang mengalami kerusakan berhenti atau digunakan oleh kendaraan darurat seperti ambulans, pemadam kebakaran, polisi yang sedang menuju tempat yang memerlukan bantuan kedaruratan dikala jalan sedang mengalami kepadatan yang tinggi. Dari pengertian di atas, fungsi bahu jalan adalah tempat berhenti sementara dan pergerakan pejalan kaki, namun kenyataannya sebagai tempat pedagang kaki lima beraktivitas.
- c. Badan Jalan, yaitu lebar jalan yang dipergunakan untuk pergerakan lalu lintas.

Jenis dagangan pedagang kaki lima sangat dipengaruhi oleh aktivitas yang ada di sekitar kawasan dimana pedagang itu beraktivitas. Jenis dagangan

yang ditawarkan pedagang kaki lima dapat dikelompokkan dalam 4 jenis, yaitu:

- 1) Makanan yang tidak dan belum diproses, termasuk di dalamnya makanan mentah, seperti daging, buah-buahan dan sayuran.
- 2) Makanan yang siap saji, seperti nasi dan lauk pauk dan minuman.
- 3) Barang bukan makanan mulai dari tekstil sampai obat-obatan.
- 4) Jasa, yang terdiri dari beragam aktivitas misalnya tukang potong rambut dan sebagainya.

Koordinasi setiap instansi pemerintah kota Makassar yang masih memiliki tanggung jawab dengan masalah ini sudah berjalan sangat baik. Akan tetapi, koordinasi yang dilakukan masih perlu di efektifkan sesuai dengan tujuan. Mengingat Kota Makassar merupakan kota budaya dan perdagangan yang memungkinkan terjadi lalu lintas orang, barang, dan jasa yang cukup besar. Kondisi demikian menyebabkan jalur transportasi Kota Makassar menjadi jalur yang strategis jika tidak diatur dengan baik maka dapat menimbulkan kemacetan lalu lintas.

Dan adapun beberapa Faktor-Faktor kemunculan PKL bebas berjualan di trotoal jalan antara lain :

1. Lemahnya pengawasan ; dikatakan lemahnya pengawasan dikarenakan karena kekurangan personil.
2. Adanya pembiaran sehingga PKL makin hari makin menumpuk.

3. Permasalahan ekonomi yang memungkinkan mereka tidak bisa menyewa ruko
4. Kurangnya pemahaman PKL tentang aturan-aturan yang telah diterapkan oleh pemerintah kota.
5. Kurangnya ruang atau wadah untuk melakukan aktifitas.
6. Karakteristik PKL yang cenderung apatis dengan keindahan kota.

Dilihat dari sudut normatif, koordinasi diartikan sebagai kewenangan untuk menggerakkan, menyasikan, menyelaraskan, dan menyeimbangkan kegiatan-kegiatan yang spesifik atau berbeda-beda, agar semuanya terarah pada pencapaian satu tujuan bersama. Dari sudut fungsional, koordinasi dilakukan guna mengurangi dampak negatif spesialisasi dan mengefektifkan pembagian kerja. Dengan adanya penyampaian informasi yang jelas, komunikasi yang tepat, dan pembagian pekerjaan kepada para bawahan oleh pimpinan maka setiap individu bawahan akan mengerjakan pekerjaannya sesuai dengan wewenang yang diterima. Tanpa adanya koordinasi setiap pekerjaan dari individu karyawan maka tujuan tidak akan tercapai. Sedangkan semrawutnya kaki lima di jalan umum merupakan urusan yang sangat urgen untuk ditangani pemerintah.

Koordinasi pemerintah kota Makassar salah satunya melakukan pembinaan yang ditangani oleh tiap instansi secara tingkatan seperti dimulai dari Walikota, kepala Dinas satpol PP, serta instansi-instansi terkait yang menangani ini pada kegiatan pembinaan disitu para aparaturnya memberikan

pemahaman yang intens kepada para kaki lima tentang aturan-aturan daerah mengenai masalah larangan berjualan di badan jalan. Karna kemacetan yang terjadi di Kota Makassar salah satu penyebabnya yakni maraknya pedagang kaki lima yang berjualan menggunakan bahu jalan sehingga para pembeli yang ingin bertransaksi langsung singgah di tempat tersebut dan akibatnya kendaraan para pembeli terparkir dan tempat jualan pedagang kaki lima bisa sampai menggunakan badan jalan.

Berdasarkan hasil pengamatan peneliti bahwa bisa dinilai pemerintah kota Makassar sudah menjalankan kerjanya dengan baik dan berusaha untuk mengefektivkan kinerja tersebut , namun akan tetapi seringkali kebijakan yang diambil pemerintah bersebrangan dengan pola pikir masyarakat , dari hasil wawancara beberapa instansi yang di nilai melahirkan dikhotomi antara kebijakan dan implementasinya , disini kita bisa lihat beberapa upaya pemerintah yang sudah berjalan namun dihalangi oleh pola pikir pedagang kaki lima itu sendiri, dari hasil wawancara bisa dibuktikan bahwasanya para pedagang kaki lima hanya menjalankan aturan disaat ada petugas namun ketika lepas dari pengawasan petugas mereka kembali lagi ke aktifitas semula mempergunakan bahu jalan sebagai lapak jualan mereka tanpa memikirkan suasana ruang publik yang harus di jaga dengan baik, namun walaupun demikian para pedagang kaki lima juga memiliki harapan-harapan tentang masa depan mereka, seperti ingin menjadi orang yang mampu mensejahterkan keluarganya.

## **BAB V**

### **SIMPULAN DAN SARAN**

#### **A. Simpulan**

Berdasarkan hasil penelitian di lima instansi yakni : Kantor Dinas Satuan Polisi Pamong Praja, Dinas Perindustrian dan Perdagangan, Dinas Tata ruang dan Bangunan, Dinas Perhubungan dan Polrestabes lalu lintas Kota Makassar, sudah berjalan sebagaimana sangat baik sebagai mana mestinya. Maka dari itu sesuai dengan rumusan masalah penulis dapat menyimpulkan yaitu;

1. adapun koordinasi antar SKPD kota Makassar dalam menanggulangi PKL yang mengganggu arus lalu lintas salah satunya adalah koordinasi yang perlu dijalankan oleh pemerintah kota Makassar dalam menangani masalah kaki lima seperti ini perlu diadakannya pementapan konfirmasi, pembentukan tim terpadu dan sinergitas tiap instansi sangat diperlukan dan berpengaruh dalam masalah ini karna seluruh stakeholder yang terkait harus punya solusi contohnya seperti : rutin mengadakan sosialisasi diskusi umum, pengecekan petugas dilapangan atau pembinaan yang secara intens.

Proses penertiban berdasarkan data dari pihak Satuan Polisi Pamong Praja Kota Makassar, secara teknis langkah-langkah yang dilakukan dengan melalui: Surat peringatan; kemudian pendekatan secara persuasif, dan langkah alternatif paling akhir adalah penertiban paksa. Melihat kondisi

demikian, dilema antara penegakan peraturan daerah dan disatu sisi mengambil hak orang untuk memenuhi kebutuhannya.

Pedagang kaki lima tersebut tidak lain hanyalah berusaha untuk mencukupi kebutuhan hidupnya, namun di sisi lain mereka mengambil hak orang lain seperti jalan raya yang akan digunakan oleh pengendara menjadi macet akibat aktivitas dari pedagang kaki lima tersebut.

Adanya kendala yang terjadi dalam penertiban pedagang kaki lima. Kurangnya kesadaran para pedagang kaki lima yang mengikuti aturan-aturan yang ada. Dan masih banyak pedagang yang tidak ingin ditata tempat berjualannya. Juga para pedagang kaki lima semakin hari semakin bertambah.

## **B. Saran**

Berdasarkan hasil penelitian di Kota Makassar mengenai koordinasi antar SKPD dalam menanggulangi pedagang kaki lima yang mengganggu arus lalu lintas di Kota Makassar. Dinas Perhubungan dan Satuan Polisi Pamong Praja dalam penanggulangan kemacetan lalu lintas di Kota Makassar, maka dari itu peneliti menyarankan:

1. Setiap instansi yang terkait dalam masalah kemacetan lalu lintas yang dikarenakan semrawutnya pedagang kaki lima agar kiranya betul-betul memperhatikan masalah ini, dengan cara mengadakan pertemuan rutin

dalam membahas permasalahan, untuk mencari solusi dari permasalahan tersebut.

2. Para pedagang kaki lima agar kiranya dapat mematuhi aturan-aturan yang berlaku jika ingin berdagang di area-area yang tidak boleh berdagang karena akan menyebabkan kemacetan lalu lintas jika tetap berdagang di area tersebut.
3. Koordinasi yang dilakukan sebaiknya betul-betul dilaksanakan agar masalah pedagang kaki lima dapat segera teratasi dan tidak menimbulkan kemacetan lalu lintas di Kota Makassar lagi.

***“ Fa inna maal usri yusran inna maal usri yusran ”***

Bahwa sesudah kesulitan ada kemudahan maka sesudah kesulitan ada kemudahan (QS.Al-Insyiroh ayat 6)

## DAFTAR PUSTAKA

- Abd Wahab. 2005. *Analisis Kebijaksanaan dari Formulasi ke Implementasi Kebijaksanaan Negara*. Bumi Aksara : Jakarta.
- Agustino, Leo. 2006. *Dasar - dasar Kebijakan Publik*. Alfabeta : Bandung.
- Bahar Amin, Adam. 2011. *Implementasi Kebijakan Penataan Pedagang Kaki Lima di Kota Makassar*. Skripsi. Universitas Hasanuddin Makassar.
- Handyaningrat, Soewarno. 2002. *Pengantar Studi Administrasi dan Manajemen*. Gunung Agung : Jakarta.
- Handoko, T. Hani. 2003. *Manajemen Edisi Kedua*. BPFE : Yogyakarta.
- Hasibuan, Malayu S.P, 2006, *Manajemen Dasar, Pengertian, dan Masalah*. Edisi Revisi. Bumi Aksara : Jakarta.
- Inu Kencana, Syarief, 1998. *Manajemen Pemerintahan*. PT.Pertiga : Jakarta.
- Mahsyar, Abdul. 2014. *Model Koordinasi Antar Instansi Pemerintah dalam Penanggulangan Kemacetan di Kota Makassar*. Jurnal El Riyasah 5(2).11-20: Makassar.
- Makmur.2007. *Patologi serta Terapinya dalam Ilmu Administrasi dan Organisasi*. Refika Aditama : Makassar.
- Morissan. 2009.*Teori Komunikasi Organisasi*. Ghalia Indonesia : Jakarta
- Ndraha, Taliziduhu. 2011. *Kybernology (Ilmu Pemerintahan Baru)*. Rineka Cipta : Jakarta
- Paembonan, A.R., 1994. *Analisis tentang Koordinasi Pengelolaan Lingkungan Hidup (Study Kasus Kabupaten Dati II Tana Toraja)*. Disertasi (Tidak dipublikasikan). IPB-UNHAS, Makassar.
- Rivai, Veithzal. 2005. *Manajemen Sumber Daya Manusia untuk Perusahaan*. PT Raja Grafindo Persada : Jakarta.
- Ryadi dan Bratakusuma, 2003. *Perencanaan Pembangunan Daerah (Strategi Menggali Potensi dalam mewujudkan Otonomi Daerah)*. PT Gramedia Pustaka Utama, Jakarta.

- Sahajuddin, 2015. *Potret Pedagang Kaki Lima* . PT Pustaka Sawerigading; Makassar.
- Sahra. 2017 .*Koordinasi Antara Dinas Perhubungan dan Satpol PP dalam penanggulangan kemacetan lalu lintas di kota Makassar*. Tesis Administrasi Publik : Universitas Muhammadiyah Makassar.
- Santoso. 1997. *Managemen Lalu Linta Perkotaan*, Badan Penerbit : Bandung.
- Siagian, Sondang P.,2005. *Filsafat Administrasi*. PT.Gunung Agung: Jakarta.
- Silalahi. 2002. *Study Ilmu dan Konsep Teori Dimensi*. Sinar Baru : Bandung.
- Sinulingga, Budi D. 1999. *Teori Komunikasi*. Bandung:Alfabeta.
- Soesilowati, Ety, 2008. *Dampak Pertumbuhan Ekonomi Kota Semarang terhadap Kemacetan Lalu Lintas di Wilayah Pinggiran dan Kebijakan yang Ditempuhnya*. Jurnal Fakultas Ekonomi: Universitas Negeri Semarang.
- Sugandha, Daan, 1995. *Birokrasi dalam Pelayanan Masyarakat, Makalah Pada Diklat Pelayanan Managemen Umum*, Bandung LAN-RI Perwakilan Jawa Barat.
- Sugiharsono. 2002 . *Ekonomi*. Grafindo Media Pratama : Jakarta.
- Sugiyono. 2003. *Metode Penelitian Administrasi*, Alfabeta : Bandung.
- Sutarto, 2002. *Dasar-Dasar Organisasi*. Gajah Mada University Press: Yogyakarta.
- Syaiful Cangara, 2015. *Stagnasi Keberadaan Pedagang Informal di Makassar*, makalah Fakultas Ilmu Sosial dan Pemerintahan Unhas.
- Tamin, Ofyar Z, 2000, *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*, ITB: Bandung.
- Wibowo. 2007. *Manajemen Kinerja*. PT. Raja Grafindo Persada : Jakarta.
- Winardi, 1992. *Adminstrasi Pembangunan*. Gunung Agung: Jakarta.
- Winarno, Budi . 2012. *Kebijakan Publik*. Bumi Aksara : Jakarta.

**Peraturan-peraturan :**

Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1990 tentang Pembinaan Pedagang Kaki Lima.

Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2006 tentang Rencana Wilayah Tata Ruang Kota Makassar.

Undang-Undang RI No 07 Tahun 2014 tentang Perdagangan dan Pelaku Usaha.

**L  
A  
M  
P  
I  
R  
A  
N**



Wawancara dengan Kepala Seksi Dinas Tata Ruang dan Bangunan Kota Makassar



Wawancara dengan Seksi Pengendalian dan Usaha Dinas Perindustrian dan Perdagangan Kota Makassar



Wawancara dengan ABR selaku Kepala Seksi Oprasional Satpol PP Kota Makassar.



Wawancara dengan Anggota Satpol PP Kota Makassar



Wawancara dengan Kepala Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas  
Dinas Perhubungan Kota Makassar



Wawancara dengan Kepala Urusan Administrasi Lalu Lintas Polrestabes  
Makassar



Foto Pedagang Kaki Lima di Jalan Hertasing



Foto Pedagang Kaki Lima di Jalan Malengkeri



Wawancara dengan PKL di jalan Talasapang



Wawancara dengan Pedagang Kaki Lima di Jalan Sultan Alauddin

## RIWAYAT HIDUP



**AULIYA CITRA RAIHANUN** lahir di Bantaeng pada tanggal 28 juli 1993. Anak Tunggal dari pasangan S.Rusli dan Hartina Harun. Menempuh pendidikan dasar pada tahun 1999 di SDN Katangka pabangngiang Makassar, dan tamat pada tahun 2005, Pada tahun yang sama penulis melanjutkan pendidikan ke jenjang Sekolah Menengah Pertama di SMPN 2 Sungguminasa Gowa dan sempat pindah studi di SMPN 2 Bantaeng dan menamatkan sekolahnya pada Tahun 2008. Kemudian Penulis melanjutkan pendidikan ke jenjang Sekolah Menengah Atas (SMA) di SMA Negeri 2 Bantaeng di Kab. Bantaeng mulai dari tahun 2008-2011. Pada Tahun yang sama penulis melanjutkan pendidikan jenjang S1 (Ilmu Administrasi Negara) di Universitas Muhammadiyah Makassar pada Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik. dan di tahun yang sama tahun 2015 penulis kembali melanjutkan studi S2 (Magister Administrasi Publik) di kampus yang sama, Selama kuliah penulis dikenal sebagai mahasiswa yang rajin, ulet dan tekun serta tidak mudah menyerah penulis juga dikenal sebagai orang yang ramah kepada teman, kakak senior, adik yunior dan dosen-dosen.

Berkat Rahmat Allah SWT. dan iringan doa dari orang tua dan kerabat , perjuangan panjang penulis dalam mengikuti pendidikan di Universitas Muhammadiyah Makassar dan berhasil menyandang gelar Magister Administrasi Publik serta menyelesaikan tesis tahun 2018 dengan judul

“Koordinasi antar SKPD dalam menanggulangi pedagang kaki lima yang mengganggu lalu lintas di Kota Makassar”.