

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Pelayanan publik dan penyelenggaraan pemerintahan merupakan fungsi dari pelbagai faktor. Faktor-faktor yang memengaruhi pelayanan publik dan penyelenggaraan pemerintahan tersebut antara lain kelembagaan, kepegawaian, proses pengawasan, dan akuntabilitas. Eksistensi organisasi saat ini dihadapkan pada perubahan besar akibat revolusi 3T (*transportation, telekomunication and tourism*) Sedarmayanti, (2013:248).Transportasi yang tidak tertata dengan baik menjadi masalah mendasar yang dihadapi kota-kota besar yang ada di Indonesia, sehingga mengakibatkan banyak masalah yang dihadapi dan semua menjadi tantangan bagi pemerintah kota, mereka dituntut untuk menyediakan pelayanan transportasi yang efektif dan efisien untuk para pengguna jalan agar tidak terjadi kemacetan yang berlarut-larut.

Dukungan pemerintah dalam bentuk kebijakan pelayanan lalu lintas telah dijelaskan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pada bab VI pasal 5 dijelaskan bahwa dalam pelayanan transportasi perlu memerhatikan fasilitas pendukung penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan meliputi beberapa aspek penting yaitu trotoar, lajur sepeda, tempat

penyeberangan pejalan kaki, halte dan fasilitas khusus bagi penyandang cacat. Sebagaimana penjelasan dalam undang-undang tersebut, peneliti mengamati secara mendalam perlu dilakukan evaluasi mengingat proses implementasinya belum efektif, satuan lalu lintas dituntut untuk melakukan koordinasi dengan pemerintah kota yang ada di tiap kota besar untuk menyelesaikan persoalan transportasi yang berakibat kemacetan yang berlarut-larut sehingga tidak ada solusi yang ideal untuk menyelesaikan persoalan ini.

Tingkat pertumbuhan transportasi darat yang terjadi di Indonesia tidak lain sebagai tuntutan sebuah negara atau daerah yang metropolitan, banyaknya permintaan kendaraan oleh pelanggan baik itu mobil maupun motor menyebabkan kelebihan beban kendaraan pada ruas jalan di dalam kota berdampak semakin membuat suatu daerah menjadi semraut dan macet, dampak dari semua itu adalah membuat daerah atau kota menjadi tidak nyaman ketika berkendara di jalan.

Persoalan kemacetan yang terjadi di Kota Makassar perlu menjadi perhatian serius oleh pemerintah Kota Makassar, mengingat dari tahun ketahun tingkat kemacetan semakin besar. Pertumbuhan volume kendaraan yang semakin besar adalah salah satu penyebab utama terjadinya kemacetan lalu lintas, karena tidak seimbangny permintaan (*demand*) dan penyediaan (*supply*) yaitu pertumbuhan jumlah kendaraan dengan kapasitas prasarana transportasi yang ada. Sebagaimana data yang diperoleh dari Samsat Kota Makassar bahwa

kendaraan yang beroperasi di Kota Makassar telah mencapai 8- 10 ribu unit baik itu kendaraan roda empat dan roda dua (*Tribun Timur, 1 Februari 2014*). Sedangkan di Kota Makassar jumlah kendaraan roda 2 meningkat 13-14 persen pertahun dan roda empat meningkat 8-10 persen pertahun. Sementara pertumbuhan jalan hanya 0,001 persen pertahun jumlah kendaraan baik roda dua maupun roda empat mencapai 2,4 juta (1,1 juta roda dua dan 1,3 juta roda empat lebih tinggi dari jumlah penduduknya sebanyak 1,7 juta jiwa). Jika tidak ada tindakan yang ekstrim, pada tahun 2017, KotaMakassar akan macet. (Kementerian Perhubungan, 12 Maret 2015).Oleh sebab itu, perlu ada langkah konkret yang harus dilakukanDinasPerhubunganKota Makassar sebagai *leading sector* dari beberapa SKPD (Satuan Kerja Perangkat Daerah) yang terkait seperti Dinas PU (Pekerjaan Umum), DTRB (Dinas Tata Ruang dan Bangunan), PD Parkir (Perusahaan Daerah Parkir), Satpol PP (Satuan Polisi Pamong Praja) dan Satuan Lalu Lintas dalam membuat strategi manajemen transportasi, baik dari segi teknis maupun konsep ideal yang lebih baik, agar kemacetan di Kota Makassar dapat ditanggulangi serta perlu koordinasi yang baik dengan memerhatikan dampak-dampak yang ditimbulkan oleh penataan yang tidak tepat.

Peneliti melihat ditataran penyediaan sarana dan prasarana transportasi diantaranya penempatan rambu-rambu lalu lintas yang kurang tepat serta penyediaan *traffic light* yang kurang memadai

seperti di jalan-jalan protokol yang ada di Kota Makassar akan berdampak langsung terhadap kemacetan lalu lintas karena tidak ada tanda arus lalu lintas, sebagian diakibatkan oleh kerusakan *traffic light* yang seharusnya pihak satuan lalu lintas melakukan koordinasi kepada Dinas Perhubungan Kota Makassar sebagai pihak yang bertanggung jawab menyediakan sarana dan prasarana lalu lintas agar permasalahan ini dapat diselesaikan. Ketika sarana dan prasarana tersedia dengan baik, maka dampak transportasi yang menimbulkan kemacetan yang berlarut-larut dapat terselesaikan dengan baik sehingga perputaran ekonomi masyarakat akan meningkat, baik itu masyarakat yang ada di Kota Makassar maupun investor yang menanam saham di Kota Makassar. Sebagaimana hasil penelitian sebelumnya, Mahsyar, (2014:14) bahwa kemacetan lalu lintas di jalan raya khususnya di Kota Makassar disebabkan karena infrastruktur yang kurang mendukung bagi para pengguna jalan, koordinasi antara SKPD terkait seperti Dinas Perhubungan, Dinas Tata Ruang Dan Bangunan, PD Parkir dan beberapa lembaga pemerintah lain yang ada hubungannya dengan pelayanan transportasi di Kota Makassar dan penegakan hukum atau peraturan yang masih belum efektif yang dilakukan oleh pihak Satuan Lalu Lintas Kota Makassar dalam memberikan tindakan terhadap masyarakat yang melanggar lalu lintas.

Kebijakan pemerintah Kota Makassar untuk penanganan kemacetan lalu lintas di jalan-jalan protokol telah diatur dalam bentuk

Peraturan Walikota Makassar Nomor 94 Tahun 2013 tentang larangan truk beroperasi dalam kota pada siang hari (jam tertentu), dan peraturan Walikota Makassar Nomor 64 Tahun 2011 tentang larangan parkir pada lima ruas jalan (badan jalan) pada jalan-jalan protokol. Namun kebijakan Walikota tersebut belum terlaksana secara efektif dan dapat dilihat pada tingkat kemacetan pada ruas-ruas jalan yang dimaksud ternyata juga tidak berkurang, serta peran dari Satuan Lalu Lintas Kota Makassar dalam melaksanakan koordinasi dengan Dinas Perhubungan untuk melakukan penindakan terhadap pengguna jalan seperti truk-truk yang beroperasi diluar ketentuan yang berlaku dan parkir disembarang tempat yang berdampak terhadap kemacetan lalu lintas.

Sejalan dengan apa yang menjadi visi dan misi Pemerintah Kota Makassar, yaitu: mewujudkan Makassar sebagai kota dunia, untuk itu visi ini mengandung dua aspek pokok pikiran yang secara konseptual diarahkan pada aspek kesejahteraan masyarakat dan pembaharuan tata kelola dan pemerintahan yang baik, yaitu pada kata "Kota Dunia", dan "Untuk Semua", dalam suatu pengertian yang visioner. "Kota Dunia", yang dimaksudkan adalah Kota Makassar yang memiliki keunggulan komparatif secara geografis, sumber daya alam dan infrastruktural sosial ekonomi, juga memiliki keunggulan kompetitif yang memiliki pertumbuhan dan perkembangan ekonomi kota yang cukup tinggi, iklim investasi, usaha yang kondusif dan kesempatan

kerja yang menjanjikan. Sedangkan dari sisi “untuk semua” yang dimaksudkan adalah proses, pelaksanaan, pemanfaatan dan pembangunan dapat dinikmati dan dirasakan seluruh lapisan masyarakat berdasarkan jenjang umur, jenis kelamin, status sosial dan kemampuan (termasuk kelompok *disable*) Tompo, (2014:167).

Mewujudkan Kota Makassar sebagai Kota Dunia harus memenuhi standar kesejahteraan dan pelayanan publik yang berstandar dunia, serta pembangunan dan manajemen infrastruktur berkelas dunia. Sejalan dengan tiga pilar isu strategis yang dikemukakan oleh Moh. Ramadhan Pomanto dan Syamsul Rizal MI dikutip Kordi, (2014:159) yaitu: Pertama, merekonstruksi nasib rakyat menjadi masyarakat sejahtera standar dunia, kedua, merestorasi tata ruang kota menjadi kota nyaman berkelas dunia. Ketiga, mereformasi tata birokrasi menuju pelayanan publik yang baik dan berstandar dunia. Oleh karena itu, peneliti melihat konsep yang ditawarkan pemerintah Kota Makassar sangat ideal, tetapi perlu menjadi perhatian utama untuk melakukan semua itu. Dibutuhkan komitmen oleh *top leader* (aktor) dalam mengambil keputusan strategis serta penguatan organisasi atau lembaga pemerintah untuk melaksanakan program-program sesuai dengan apa yang menjadi visi dan misi. Sebagai contoh, mengenai pelayanan publik di bidang transportasi yang belum efektif dan manajemen infrastruktur (sarana dan prasarana) yang kurang memadai karena fakta di lapangan menunjukkan manajemen

tata kelola transportasi yang berdampak pada kemacetan yang semakin semraut.

Hal yang menjadi catatan peneliti adalah bagaimana pemimpin (Walikota Makassar), organisasi atau lembaga pemerintah (SKPD) dengan kepolisian berkoordinasi untuk menyelesaikan masalah publik tersebut, sehingga yang menjadi visi misi pemerintah Kota Makassar dapat tercapai. Sependapat dengan apa yang dikemukakan oleh Griffin dikutip Tambunan (2015:134), Organisasi sebagai sekelompok orang yang bekerja bersama dalam suatu cara yang terstruktur dan terkoordinasi untuk mencapai serangkaian tujuan. Oleh karena itu, diharapkan persoalan kemacetan yang terjadi di Kota Makassar dapat menemukan model jaringan organisasi yang efektif dalam menyelesaikan permasalahan tersebut. Mengingat Kota Makassar menjadi gerbang tol wilayah timur Indonesia, sehingga Kota Makassar diharapkan menuju kota metropolis tetapi masih dihadapkan dengan masalah pelayanan transportasi yang belum efektif.

Melihat dari permasalahan pelayanan transportasi yang belum efektif yang berdampak besar terhadap kemacetan lalu lintas di jalan-jalan protokol di Kota Makassar dan kurangnya koordinasi antar SKPD khususnya Dinas Perhubungan Kota Makassar sebagai salah satu lembaga pemerintah yang menyediakan sarana dan prasarana transportasi dengan Satuan Lalu Lintas Polrestabes Kota Makassar sebagai pelaksana dalam hal penanggulangan kemacetan di kota

Makassar, sehingga tidak ada model jaringan organisasi yang ideal antara Dinas Perhubungan dan Satuan Lalu Lintas dalam mengatasi persoalan kemacetan. Oleh karena itu, peneliti melihat kedua lembaga tersebut lebih mengedepankan ego lembaga masing-masing dan pada saat implementasi dilapangan terjadi tumpang-tindih tugas, mana yang seharusnya dikerjakan oleh Dinas Perhubungan dan mana yang seharusnya dikerjakan oleh Satuan Lalu Lintas dalam hal pelayanan transportasi yang berdampak kemacetan yang sistemik.

Hal inilah yang mendasari peneliti untuk melakukan penelitian mengenai persoalan transportasi yang berdampak langsung terhadap kemacetan yang belum terselesaikan sampai saat ini, karena belum ada model jaringan organisasi yang dianggap ideal dalam penanggulangan kemacetan lalu lintas di Kota Makassar. Organisasi atau lembaga pemerintah dalam hal ini Dinas Perhubungan dituntut untuk melakukan koordinasi dengan Satuan Lalu Lintas dalam mengurangi kemacetan yang semakin padat. Berdasarkan permasalahan diatas, menunjukkan bahwa permasalahan pelayanan transportasi di Kota Makassar yang berdampak langsung terhadap kemacetan yang semakin kritis perlu perhatian serius oleh pemerintah kota, dalam hal ini Dinas Perhubungan Kota Makassar harus melakukan koordinasi dengan Satuan Lalu Lintas Kota Makassar dalam menyelesaikan masalah publik tersebut. Oleh karena itu, peneliti akan mengangkat judul penelitian “Model Jaringan Organisasi Dinas



Perhubungan dengan Satuan Lalu Lintas dalam Penanggulangan Kemacetan Lalu Lintas di Kota Makassar”

### **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang masalah sebagaimana telah dipaparkan di atas, maka masalah pokok yang akan dibahas dalam penelitian ini adalah.

1. Bagaimana pengaturan kerja yang dilakukan Dinas Perhubungan dan Satuan Lalu Lintas dalam penanggulangan kemacetan lalulintas di Kota Makassar ?
2. Bagaimana sinkronisasi kegiatan antara Dinas Perhubungan dan Satuan Lalu Lintas dalam penanggulangan kemacetan lalulintas di Kota Makassar ?
3. Bagaimana Mewujudkan Kepentingan Bersama yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan dan Satuan Lalu Lintas dalam Penanggulangan Kemacetan Lalu Lintas di Kota Makassar ?
4. Bagaimana Mencapai Tujuan Bersama yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan dan Satuan Lalu Lintas dalam penanggulangan kemacetan lalu lintas di Kota Makassar ?

### **C. Tujuan Penelitian**

Secara umum tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah untuk melihat peran pemerintah Kota Makassar (Dinas Perhubungan) sebagai *leading sector* dengan Satuan Lalu Lintas dalam hal penanggulangan kemacetan lalu lintas di Kota Makassar.

1. Untuk mengidentifikasi pengaturan kerjayang dilakukan Dinas Perhubungan dengan Satuan Lalu Lintas dalam penanggulangan kemacetan lalu lintas di Kota Makassar.
2. Untuk mengetahui sinkronisasi kegiatan antara Dinas Perhubungan dengan Satuan Lalu Lintas dalam penanggulangan kemacetan lalu lintas di Kota Makassar.
3. Untuk mengetahui kepentingan bersama Dinas Perhubungan dengan Satuan Lalu Lintas dalam penanggulangan kemacetan lalu lintas di Kota Makassar.
4. Untuk mengetahui tujuan bersama Dinas Perhubungan dengan Satuan Lalu Lintas dalam penanggulangan kemacetan lalu lintas di Kota Makassar.

### **D. Kegunaan Penelitian**

1. Kegunaan Akademik

Bahwa hasil penelitian ini dapat digunakan sebagai acuan atau rujukan bagi dunia perguruan tinggi khususnya jurusan Ilmu Administrasi Publik dalam mengembangkan teoritis yang lebih

luas dan sebagai referensi bagi peneliti lain yang meneliti masalah sejenis.

## 2. Kegunaan Praktis

Penelitian ini diharapkan memberikan masukan pada pelbagai instansi (SKPD) dalam lingkup Kota Makassar. Khususnya Dinas Perhubungan dan Satuan Lalu Lintas dalam melakukan koordinasi secara berkelanjutan sehingga melahirkan model jaringan organisasi yang ideal dalam penanggulangan kemacetan lalu lintas di Kota Makassar.