

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

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

Penelitian tentang penanggulangan kemacetan di kota-kota besar telah beberapa kali dilakukan, baik dari sudut pandang Administrasi Publik, Teknik Sipil atau Ilmu Sosial lainnya. 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:

Huzair Ahmad M dan Pambudi Handoyo (2014:10) dalam penelitiannya tentang penanggulangan kemacetan dan kebutuhan alat transportasi di Kota Surabaya Provinsi Jawa Timur dengan tujuan untuk mengetahui hal-hal apa saja yang menjadi penyebab timbulnya masalah kemacetan dan transportasi umum yang terjadi di Kota besar seperti Surabaya dan bagaimana cara menanggulangnya. Langkah-langkah mengatasi kemacetan dapat dikatakan ibarat mendirikan rumah di atas pasir, tidak memiliki pondasi yang kuat dan tidak visioner. Pelebaran jalan dan pembangunan jalan tol dapat mengurangi kemacetan dalam jangka pendek tetapi di sisi lain, langkah seperti ini justru tidak dapat diandalkan dalam jangka panjang. Meskipun

banyak jalan tol yang dibangun, akan tetapi, ketika peningkatan jumlah kendaraan tidak bisa diredam, maka hasilnya tetap macet.

Persoalan kemacetan lalu lintas ini tidak boleh dibiarkan berkembang karena akan merugikan kita semua. Harus ada langkah cepat dan tepat. Oleh sebab itu, solusi strategis untuk mengatasi kemacetan lalu lintas adalah meredam peningkatan jumlah kendaraan pribadi dan peningkatan pelayanan transportasi umum. Pertama, dalam meredam peningkatan jumlah kendaraan pribadi, dapat dilakukan melalui kebijakan menaikkan biaya pemakaian kendaraan pribadi khususnya roda empat. Misalnya, menaikkan pajak dan biaya parkir berlipat ganda. Sehingga sebelum membeli kendaraan pribadi, orang akan berpikir panjang. Selain itu, harus dibangun kesadaran didalam masyarakat bahwa peningkatan kendaraan pribadi akan berkontribusi menciptakan kemacetan. Jadi, pembelian kendaraan pribadi harus berdasarkan kebutuhan bukan gaya hidup. Termasuk pemakaian kendaraan pribadi harus berdasarkan efektivitas dan efisiensi. Kedua, peningkatan kuantitas dan kualitas transportasi umum sudah menjadi keharusan menghadirkan transportasi massal ternyata mampu mengurangi kemacetan lalu lintas. Hanya saja, jumlahnya masih perlu ditambah karena sejauh ini calon penumpang membludak dalam antrian dan sering tidak mendapat tempat duduk didalam bus.

Sugiyanto *et.al* (2011:87) dalam penelitiannya mengenai pengembangan model biaya kemacetan bagi pengguna mobil pribadi

di daerah pusat perkotaan Yogyakarta dengan tujuan untuk mengestimasi dan mengembangkan model biaya kemacetan bagi pengguna mobil pribadi di kawasan jalan Malioboro, Yogyakarta, sepanjang 1,414 km. Studi ini hanya dibatasi pada biaya kemacetan bagi pengguna mobil pribadi. Hasil yang didapat menunjukkan bahwa biaya umum transportasi mobil pribadi pada kondisi sebenarnya di kawasan Malioboro, Yogyakarta, adalah Rp.5.513,77 per trip dan pada kondisi kecepatan arus bebas adalah Rp. 2.598,78 per trip, sehingga biaya kemacetan bagi pengguna mobil pribadi di kawasan ini adalah Rp 2.914,99 per trip. Model biaya kemacetan bagi pengguna mobil pribadi di kawasan Malioboro, Yogyakarta, berbentuk suatu fungsi eksponensial, dengan semakin rendah kecepatan lalu lintas aktual, semakin besar pula biaya kemacetan lalulintas yang ditimbulkan.

Setijadji (2006:6) dalam Penelitiannya Mengenai Studi Kemacetan Lalu Lintas Jalan Kaligawe. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisis faktor-faktor yang memengaruhi kemacetan lalulintas di Jalan Kaligawe, sehingga dapat disusun program rencana tindak untuk penanganan permasalahan tersebut. Dari identifikasi permasalahan, ditemukan bahwa penyebab kemacetan lalu lintas di ruas jalan Kaligawe Kota Semarang, karena terjadi ketidakseimbangan antara *demand* dan *supply*.

*Demand*, berupa bangkitan lalu lintas tersebut, menimbulkan aktifitas lalu lintas transportasi, baik barang atau manusia dalam

jumlah besar di ruas jalan Kaligawepada jam dan waktu bersamaan, sehingga menimbulkan kemacetan lalu lintas. Hal ini dibuktikan melalui penelitian yang telah dilakukan dengan hasil: volume kendaraan yang besar dan hampir merata pada setiap jamnya (52289 smp/hari), dengan volume jam puncak sebanyak 5391 smp/jam, dan jam volume lalu lintas paling rendah adalah 4183 smp/jam. Untuk waktu tempuh, dan kecepatan kendaraan, dari data survei dan perhitungan, adalah kecepatan rata-rata tercepat 34,94 km/jam, sedang kecepatan rata-rata terendah 20,88 km/jam, dengan waktu tempuh tercepat 10,016 detik, dan waktu tempuh terlambat 5,542 detik. Tundaan dan hambatan pada Jalan Kaligawe menunjukkan angka yang tinggi, jumlah orang yang menyeberang 6557, kendaraan berhenti 25015, kendaraan keluar masuk 6040, dan kendaraan lambat 1043. Hasil tersebut menunjukkan sangat signifikan bila kinerja tingkat pelayanan ruas jalan Kaligawe menjadi turun  $LOS = 0,96 (E)$ , terjadi kemacetan.

*Supply*, kondisi Jalan Kaligawe sendiri yang sudah tidak layak, perlu ada perbaikan dan peningkatan jalan, banyak dijumpai kerusakan permukaan jalan seperti blending, jembul, retak-retak, dan lubang yang tentunya sangat berpengaruh terhadap pergerakan lalu lintas dan kemacetan. Untuk meningkatkan kapasitas dan kinerja jalan, hal utama selain pembangunan adalah menegakkan disiplin dan melaksanakan peraturan perundang-undangan sebaik mungkin,

disertai tindakan-tindakan positif yang dapat langsung dirasakan manfaatnya oleh publik. Sedangkan dalam penelitian Sri Devi (2012:7) mengenai Tingkat Kemacetan Lalu Lintas di Ruas Jalan Semarang Demak Kecamatan Genuk Kota Semarang. Dari hasil penelitian mengenai tingkat kemacetan lalu lintas pada ruas jalan Semarang-Demak, kesimpulan yang dapat diambil adalah titik kemacetan terdapat di terminal Terboyo, kawasan industri Terboyo, dan depan pasar Genuk, kemacetan di Kecamatan Genuk juga dipengaruhi oleh penggunaan lahan di sekitarnya yaitu terdapat bangunan, pemukiman dan industri. Volume lalu lintas tertinggi terdapat di pasar Genuk arah Demak-Semarang pada hari efektif kerja Kamis pukul 07.00-08.00 sebanyak 11.671 kendaraan, tingkat kemacetan yang ada di ruas jalur Semarang-Demak di Kecamatan Genuk termasuk dalam kelas tinggi, tingkat pelayanan jalan di Jalan pantura Semarang-Demak ini dikategorikan dalam tingkat pelayanan sedang dengan karakteristik B dan F, waktu kemacetan mengalami jam puncak pada pagi hari dan sore hari.

Saran yang dapat diajukan sebagai berikut: perlu ada larangan bagi kendaraan besar yang melintas pada jam sibuk, perlu ada tindakan dari pihak lalu lintas untuk mengatur arus lalu lintas pada jam sibuk, perlu ada imbauan terhadap pengguna jalan, sehingga dapat meminimalkan pelanggaran lalu lintas terutama di depan terminal

Terboyo dan depan pasar Genuk, perlu ada pengawasan yang ketat terhadap pengemudi angkutan agar menaati rambu lalu lintas.

Beberapa hasil penelitian yang telah dilaksanakan sebelumnya, semua fokus penelitian lebih kepada penanggulangan kemacetan, faktor-faktor penyebab kemacetan, dampak kemacetan dan penyediaan angkutan massal yang dapat dijadikan alternatif dalam penanggulangan kemacetan lalu lintas serta sarana dan prasarana transportasi yang memadai. Sedangkan penelitian yang akan dilakukan berbeda dengan penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Huzair Ahmad M dan Pambudi Handoyo, Sugiyanto *et.al*, Setijadji dan Sri Devi. Penelitian mengkaji bagaimana model jaringan kerja organisasi Dinas Perhubungan dengan Satuan Lalu Lintas dalam penanggulangan kemacetan Lalu Lintas di Kota Makassar.

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

### **1. Model**

Model adalah rencana, representasi, atau deskripsi yang menjelaskan suatu objek, sistem atau konsep yang seringkali berupa penyederhanaan atau idealisasi. Bentuknya dapat berupa model fisik (maket, bentuk Prototipe), model citra (gambar rancangan, citra computer), atau rumusan matematis. Sebagaimana yang dikemukakan oleh Ackoff *et.al*/dikutip oleh Rudiansyah (2016:18), mengatakan bahwa model dapat dipandang dari tiga jenis kata, yaitu: sebagai kata benda,

kata sifat, dan kata kerja. Sebagai kata benda, model berarti representasi atau gambaran, sebagai kata sifat, model adalah ideal, contoh teladan dan sebagai kata kerja model adalah memperagakan, atau dalam pemodelan, model akan dirancang sebagai suatu penggambaran operasi dari suatu sistem nyata secara ideal dengan tujuan untuk menjelaskan atau menunjukkan hubungan-hubungan penting yang terkait.

## 2. Jaringan

Pada dasarnya, komunikasi dalam organisasi menghubungkan individu maupun kelompok (satuan) kerja dalam sebuah sistem tertentu. Melalui sistem itu, seluruh kerangka kerja organisasi diatur dalam jaringan-jaringan secara formal maupun informal, dalam suatu susunan yang relatif berpola, berdasarkan budaya, keyakinan, dan sistem nilai yang kemudian kita sebut dengan organisasi. Jaringan tersebut juga menunjukkan arah dan juga hubungan antara dua atau lebih pihak dalam satuan kerja sama atau organisasi.

Istilah *network* (jaringan) digunakan dalam ilmu sosiologi, antropologi, psikiatri, psikologi, ilmu administrasi, geografi, perencanaan kota, dan rekayasa komunikasi Sarason Eds dikutip oleh Liliweri, (2014:381). Kita sering berhadapan dengan istilah *computer networks*, *Telemonication networks*, *bank networks*, *police networks*, *traffic networks* dan *intelligence networks*. Semua istilah tersebut mempunyai kesamaan, artinya ada satu "titik" yang merupakan pusat

dan ada “garis” yang menghubungkan titik tersebut dengan titik-titik lain. Setiap jaringan mempunyai *integrated network* yang berperan melakukan pengiriman dan pertukaran informasi (*information exchange*).

Memang agak sulit membayangkan apayang dimaksud dengan jaringan, Untuk memahami jaringan, kita dapat membayangkan organisasi sebagai suatu sistem yang di dalamnya terdapat subsistem-subsistem. Berdasarkan bayangan ini, *Webster dictionary* menyebutkan *networking* sebagai *an interconnected or interrelated change, group or system* (sebuah rantai yang saling berhubungan atau saling terkait, kelompok atau sistem). Definisi ini telah diterapkan disetiap unsur yang berkaitan dengan tugas dan saran unit atau satuan kerja dalam organisasi. Berkaitan dengan organisasi, jaringan dapat dikatakan sebagai mekanisme layanan yang menghubungkan satu atau beberapa sumber dengan satu atau beberapa sumber dalam rangka pertukaran informasi. Jaringan itu dapat berupa jaringan fisik yang meliputi alat untuk mengalihkan informasi atau menghubungkan kerja antarmanusia. Jaringan juga dapat dianggap sebagai *suprasystem* yang menghubungkan sistem layanan formal dan informal dari beberapa titik dalam satu atau lebih ruang geografis, sebagai satu kesatuan layanan. Levinson dikutip Liliweri, (2014:381).

Jika didekati dari perspektif fungsional maka, jaringan menggambarkan relasi antar personal, kelompok kerjasama, jaringan

antar agensi dan sistem komunikasi elektronik, titik pusat dari jaringan itu bisa individu, kelompok, atau agensi yang menampilkan interaksi di antara mereka. Disamping itu, jaringan informasi dapat diklasifikasi dalam beberapa cakupan jaringan berdasarkan cakupan subjek tertentu, misalnya geografis tertentu, seperti jaringan lokal, regional, nasional dan internasional, cakupan umum, cakupan khusus, cakupan sektoral dan tipe jaringan berbentuk bintang atau laba-laba. Pembahasan tentang jaringan selalu mencakup tipologi jaringan, sumber daya manusia pembentuk jaringan, variabel-variabel yang memengaruhi kerja jaringan dan perluasan peranan elektronika Ben Henda dikutip oleh Liliweri, (2014:381).

### 3. Beberapa Tipe jaringan dalam Organisasi

Richard V. Farace *et al* dikutip Liliweri (2014:385) mengatakan bahwa jaringan organisasi adalah gambaran tentang alur komunikasi, kalau alur itu relatif berpola. Struktur komunikasi adalah pola-pola interaksi antara anggota dalam organisasi yang terjadi secara berulang dan teratur.

Ada beberapa tingkatan jaringan organisasi yaitu :

- a. Jaringan personal, yaitu jaringan antara dua atau tiga orang, disebut *dyad* atau *triad*, yang bisa bersifat kuat atau bisa lemah, bergantung dari tema atau isu yang mendorong pembentukan jaringan tersebut.

- b. Jaringan menyeluruh dalam organisasi, misalnya jaringan yang selalu disebut *total system*.
- c. Klik (*clique subsystem*), yaitu jaringan yang dibentuk secara informal atas dasar sebuah minat tertentu, yang cenderung dianggap sebagai benalu komunikasi.
- d. Jaringan antar organisasi (*suprasystem*), yaitu jaringan yang terbentuk antara satu organisasi dengan organisasi lainnya, untuk melaksanakan suatu tugas melalui pertukaran informasi.

Ada beberapa tipikal jaringan yang memengaruhi pola-pola komunikasi, yaitu:

- a. Jaringan sentralisasi yang bentuknya seperti roda, semua anggota memusatkan perhatiannya pada seorang pemimpin atau manajer. Pola jaringan seperti ini bisa bergerak sangat cepat, misalnya dalam menangani tugas-tugas yang rutin, tetapi kerap terhambat karena komunikasi dua arah tidak berlangsung efektif.
- b. Jaringan desentralisasi merupakan jaringan yang terbentuk oleh proses pelimpahan tugas dan wewenang dari atasan kepada bawahan, sehingga memudahkan pelaksanaan tugas dan fungsi organisasi. Tipologi jaringan seperti ini dapat memperbesar tingkat kepuasan para anggota.
- c. *Setting*, menunjukkan berapa jumlah orang yang terlibat dalam komunikasi. Ada beberapa prinsip penting dalam menentukan *setting*, yaitu:

- 1) *Dyadic* (diadik), yakni komunikasi yang melibatkan dua orang atau lebih pada tingkat individu. Beberapa komunikasi diadik bersifat informal, misalnya dua orang karyawan berbicara sambil minum kopi dengan atasannya. Ada diadik yang lebih formal, misalnya instruksi yang diberikan oleh atasan kepada bawahan.
- 2) *Small group* (kelompok kecil), yakni komunikasi yang melibatkan suatu kelompok kecil yang terdiri atas beberapa orang, antar 3 sampai 10 orang. Praktik ini ada yang formal, terlihat dalam komunikasi satu unit/satuan kerja (bagian atau subbagian), seperti mengikuti rapat, panitia, dan lain-lain. Ada yang tidak formal, seperti mengobrol disaat beristirahat, berolahraga bersama, dan lain-lain.
- 3) Publik, merupakan komunikasi dalam sebuah kelompok kecil atau kelompok yang lebih besar dalam situasi presentase rencana atau laporan hasil kerja. Komunikasi publik umumnya lebih formal, karena penyelenggaraannya disiapkan, yang menjadi komunikatorhanya satu atau beberapa orang yang berbicara kepada sejumlah orang.

Jaringan komunikasi merupakan informasi saluran yang digunakan untuk menyampaikan atau meneruskan informasi dari satu individu ke individu lainnya. Jaringan komunikasi berguna bagi suatu organisasi untuk mendukung ketepatan komunikasi diantara anggota kelompok organisasi. Organisasi dapat merancang jaringan

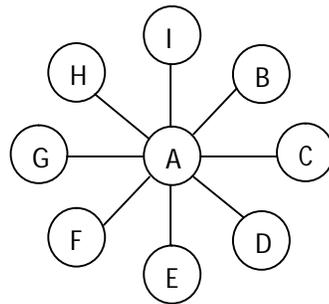
komunikasinya dengan berbagai cara. Ada beberapa bentuk jaringan dalam organisasi yang dikenal, yaitu: Richard V. Farace *et al* dikutip Liliweri (2014:385).

- a. Model roda, adalah model yang menggambarkan aliran informasi yang bersumber dari sentral A atau sentralisasi. Dari A informasi itu dialihkan kepada B atau C, D dan E lalu masing-masing merespon kembali informasi itu kepada A, inilah jaringan komunikasi yang formal. Jika terjadi hubungan diantara B, C, D dan E maka hubungan itu bersifat formal.
- b. Model rantai, adalah model yang menggambarkan aliran informasi itu bersumber dari tingkat atas “kepala dinas” kepada seorang “kepala subdinas” dan diteruskan kepada “kepala seksi”.
- c. Model lingkaran, adalah model yang menggambarkan aliran informasi itu bersumber dari seseorang, siapa saja yang mengambil inisiatif memulainya (komunikator) misalnya A kepada B, dilanjutkan kepada C kepada D, dan dikembalikan lagi kepada A dan seterusnya.
- d. Model bintang, adalah model yang menggambarkan aliran informasi itu bersumber dari salah satu sumber, misalnya A ke semua arah dan direspon lagi kepada A. Di sini terlihat setiap orang dapat menjadi sumber dan sasaran informasi. Dapat dilihat pada gambar 1.1 Empat Model Umum Jaringan dalam Organisasi

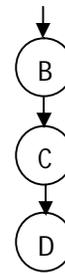
Jaringan roda

Jaringan rantai

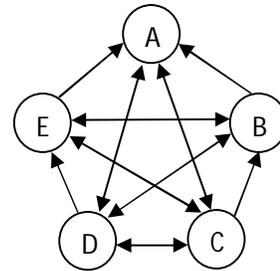
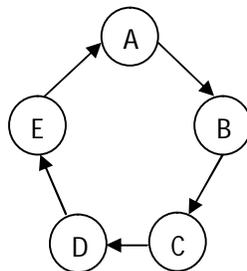




Jaringan lingkaran



Jaringan bintang



Robbins dikutip Ruliana (2014:80), membagi beberapa bentuk jaringan dalam organisasi yaitu:

- a. Model rantai, (*chain*) adalah model jaringan komunikasi yang menganut sistem hubungan garis langsung, baik arus ke atas (*upward*) atau ke bawah (*downward*). Artinya, menganut hubungan garis langsung (komando) baik keatas atau kebawah tanpa terjadinya suatu penyaringan.
- b. Model lingkaran, (*circle*) adalah model jaringan komunikasi semua anggota atau staf bisa terjadi interaksi pada setiap tiga tingkatan hierarkinya, tetapi tanpa ada kelanjutannya pada tingkatan yang lebih tinggi dan hanya terbatas pada setiap level.

- c. Model huruf “Y”, adalah model jaringan komunikasi ini tidak jauh berbeda dengan model rantai, terdapat empat level hirarkinya. Satu supervisor mempunyai dua bawahan dan dua atasan mungkin berbeda divisi atau departemen.
- d. Model roda, adalah model jaringan komunikasi semua laporan instruksi, perintah kerja dan pengawasan terpusat satu orang yang memimpin empat bawahan atau lebih, dan antara bawahan tidak terjadi interaksi.
- e. Model saluran bebas (*all channel*) model jaringan komunikasi ini adalah pengembangan model lingkaran (*circle*) dari tiga level tersebut dapat melakukan interaksi secara timbal balik tanpa menganut siapa yang menjadi tokoh sentralnya. Semua saluran komunikasi antar tingkatan jenjang hierarkinya tidak dibatasi dan setiap staf atau bawahan bebas melakukan interaksi dengan pelbagai pihak atau pimpinan atau sebaliknya.

#### **4. Koordinasi**

Downey dan Erickson dikutip Tambunan(2015:175), mendefinisikan koordinasi merupakan daya upaya untuk menyinkronkan dan menyatukan tindakan-tindakan sekelompok manusia. Koordinasi sebagai tanggungjawab pemimpin untuk melihat bahwa pengoperasian departemen-departemen, divisi-divisi dan individu-individu yang berada dibawah kendalinya terintegrasi secara tepat untuk memproduksi hasil-hasil tercapainya sasaran organisasi.

Sedangkan Stoner dikutip Tambunan (2015:175), menyebutkan koordinasi adalah proses perpaduan tujuan dan kegiatan unit-unit yang terpisah (departemen atau bidang-bidang fungsional) dalam suatu perusahaan untuk mencapai tujuan perusahaan secara efisien. Atau dengan kata lain, koordinasi merupakan proses pengintegrasian tujuan dan kegiatan pelbagai unit organisasi guna mencapai cita-cita organisasi.

Leonard D. White dikutip oleh Syafi'ie & Welasari (2015:100), mengatakan bahwa Koordinasi adalah penyesuaian diri dari masing-masing bagian, dan usaha menggerakkan serta mengoperasikan bagian-bagian pada waktu yang cocok, sehingga masing-masing bagian dapat memberikan sumbangan terbanyak pada keseluruhan hasil. Dengan demikian, koordinasi menurut Leonard D. White adalah sebagai berikut :

- a. Penyesuaian diri
- b. Pengoperasian
- c. Waktu yang cocok
- d. Sumbangan terbanyak
- e. Hasil

Henry Fayol dikutip oleh Syafi'ie & Welasari, (2015:101), mengatakan bahwa mengoordinasikan berarti mengikat bersama, menyatukan, menyelaraskan semua kegiatan dan usaha sedangkan George R. Terry dikutip Syafi'ie & Welasari, (2015:101), mengatakan

koordinasi adalah sinkronisasi yang teratur dari usaha-usaha untuk menciptakan pengaturan waktu yang dipimpin dalam hasil pelaksanaan yang harmonis dan bersatu untuk menghasilkan tujuan yang telah ditetapkan. Dengan demikian, unsur-unsur koordinasi bagi George R. Terry adalah sebagai berikut:

- a. Usaha sinkronisasi yang teratur
- b. Pengaturan waktu yang dipimpin
- c. Harmonis
- d. Tujuan yang ditetapkan

James D. Mooney dikutip Syafi'ie & Welasari, (2015:101), mengatakan bahwa Koordinasi adalah susunan yang teratur dari usaha kelompok, untuk menciptakan kesatuan tindakan dalam mengejar tujuan bersama. Jadi, dengan begitu unsur-unsur koordinasi menurut James D. Mooney adalah sebagai berikut:

- a. Susunan yang teratur
- b. Usaha kelompok
- c. Kesatuan tindakan
- d. Tujuan bersama

Melihat pengertian diatas, dapat diambil simpulan bahwa unsur koordinasi meliputi: Syafi'ie & Welasari, (2015:102)

- a. Pengaturan

Pengaturan adalah suatu proses yang mengatur agar pembagian kerja dari pelbagai orang atau kelompok dapat tersusun

menjadi suatu kebutuhan yang terintegrasi dengan cara efisien. Dalam koordinasi dibutuhkan pengaturan tata hubungan dari usaha bersama untuk memperoleh kesatuan tindakan dalam usaha pencapaian tujuan bersama.

b. Sinkronisasi

Sinkronisasi adalah usaha untuk menyesuaikan, menyelaraskan pelbagai kegiatan dan tindakan yang terdapat pada setiap unit, sehingga diperoleh keserasian dalam pelaksanaan tugas atau kerja. Dalam proses sinkronisasi koordinasi, ada dua bentuk hubungan koordinasi dalam pelaksanaan kerjasama yaitu: pertama, hubungan secara vertikal dapat diumpamakan sebagai hubungan pengawasan yang dilaksanakan oleh badan-badan pemerintah daerah yang lebih tinggi tingkatannya terhadap badan-badan yang lebih rendah tingkatannya. Kedua, hubungan horizontal (perjanjian kerjasama diantara para pejabat yang berada pada tingkat yang sama) diumpamakan sebagai kerjasama antara kota/kabupaten dengan kota/kabupaten, provinsi dengan provinsi atau provinsi dengan kota/kabupaten.

c. Kepentingan bersama

Kepentingan bersama merupakan hal yang harus ada dalam melakukan koordinasi antar organisasi, bila dalam organisasi semua anggotanya tidak mengutamakan kepentingan bersama maka hasil kerja organisasi akan berantakan.

d. Tujuan bersama

Tujuan bersama merupakan ciri utama organisasi yang membedakan dengan kelompok. Bahkan tujuan dari organisasi itu seharusnya diumumkan dan disuarakan oleh pemimpin atau yang diakui pelbagai orang yang pantas didengar. Akan tetapi, tidak dapat dipungkiri bahwa tiap anggota pasti memiliki tujuan-tujuan pribadi yang tidak persis sama dengan anggota lainnya, akan tetapi mereka berkumpul dikarenakan tujuan organisasi/tujuan bersama tersebut merupakan bagian dari tujuan-tujuan mereka dalam hidup dan bahkan saat tujuan organisasi belum tercapai, pencapaian mereka terhadap tujuan pribadi sudah hampir terpenuhi. Organisasi yang sangat kompak dan erat adalah yang memiliki tujuan yang sama dengan tiap anggotanya terlebih anggota mereka yang berada ditataran bawah.

Mintzberg dikutip Heene, dkk (2010:230), membedakan tiga mekanisme koordinasi yang mendasar, yakni penyesuaian timbalbalik, pengawasan langsung, dan standarisasi. Kemudian standarisasi akan dipecah dalam empat tipe turunan berupa: standarisasi keterampilan, standarisasi proses kerja, standarisasi kinerja (*output*), dan standarisasi nilai.

Adapun mengenai penyesuaian timbalbalik dan pengawasan langsung dapat kita anggap sebagai mekanisme-mekanisme koordinasi yang mengarah pada aktivitas tertentu (koordinasi itu sendiri

sesungguhnya mengarah pada bentuk interaksi *on the spot*), sedangkan standarisasi memiliki karakteristik sebagai sesuatu yang sudah terprogram sebelumnya. Untuk lebih jelasnya, dapat dirincikan sebagai berikut:

- a. Penyesuaian timbal balik, merupakan bentuk mekanisme koordinasi paling tua yang pernah dikenal dan paling sering digunakan, karena terjalin melalui interaksi-interaksi serba informal yang acapkali muncul secara spontan. Koordinasi dilakukan melalui negosiasi.
- b. Pengawasan langsung, lazimnya mengarah pada hubungan-hubungan yang bersifat hierarkis. Koordinasi diterapkan dengan memberikan tanggungjawab kepada individu agar memantau pelaksanaan pekerjaan yang dilakukan oleh rekan-rekannya. Melalui pemberian instruksi-instruksi yang kemudian ditindaklanjuti, serta dengan upaya memantau tindakan-tindakan yang telah dilakukan, maka keseluruhan aktivitas yang ada dapat difokuskan pada tujuan tertentu.
- c. Standarisasi keterampilan, dimaksudkan agar segenap upaya pengelolaan aktivitas-aktivitas keorganisasian dapat dikoordinasikan melalui internalisasi dari keterampilan-keterampilan spesifik, berikut pengetahuan empiris yang diperoleh para partisipan (rekanan-rekanan) secara perorangan.

- d. Standarisasi proses kerja, dilaksanakan berdasarkan pemberlakuan melalui peraturan-peraturan maupun prosedur-prosedur, norma-norma, persyaratan-persyaratan, buku-buku panduan, saran-saran, teknik-teknik, memo-memo, dan sebagainya. Tugas-tugas yang akan dilaksanakan berikut pedoman baku dari bentuk-bentuk perilaku para anggota yang diharapkan muncul, akan dirinci secara tertulis. Semua tindakan yang akan dilakukan sebelumnya telah terlebih dahulu direncanakan, diuraikan, diprogramkan, dan kemudian dibakukan selaku norma anutan (teladan). Sistem penilaian kualitas seperti ISO 9000 boleh dikatakan merupakan contoh yang membanggakan dari eksistensi mekanisme koordinasi.
- e. Standarisasi kinerja adalah langkah-langkah hasil yang ingin diperoleh (sasaran-sasaran yang ingin diraih) didefinisikan secara ketat melalui penentuan pelbagai tolok ukur prestatif, tidak ditentukan dengan cara apa kinerja itu harus tercapai.
- f. Standarisasi nilai-nilai, lebih bermakna sebagai sebuah mekanisme koordinasi yang kokoh. Dilakukan melalui proses sosialisasi, indoktrinasi, maupun pelatihan ideologi atau dengan cara observasi partisipan, secara terus menerus selama bertahun-tahun, individu diajak secara bersama-sama terjun langsung memfokuskan diri pada sejumlah objek perhatian, sehingga mereka dapat diyakinkan untuk menjadi para partisipan yang mau menyerap nilai-nilai

maupun sikap-sikap panutan tertentu dalam kiprah keorganisasiannya.

### **1) Bentuk – Bentuk Koordinasi**

Koordinasi merupakan tindakan yang dilakukan oleh seorang pemimpin untuk mengomunikasikan pelbagai aktivitas/pekerjaan yang telah dibagi, masing-masing unit kerja dapat terarah secara efektif, sehingga tujuan atau sasaran organisasi dapat tercapai sesuai dengan yang diharapkan. Koordinasi dapat dibedakan atas dua tipe, Tambunan (2015:176) yaitu:

- a) Koordinasi vertical, adalah upaya penyatuan atau pepaduan oleh seorang pemimpin terhadap kegiatan pelbagai unit organisasi yang ada dibawah kekuasaannya guna mendukung tercapainya tujuan organisasi.
- b) Koordinasi horizontal adalah upaya penyatuan atau pepaduan oleh seorang pemimpin terhadap kegiatan pelbagai unit organisasi yang berada pada tingkat organisasi (posisi/jabatan) yang setingkat atau sejajar.

Syafi'ie & Welasari, (2015:102) membagi bentuk koordinasi menjadi tiga bagian yaitu:

#### **a) Koordinasi Horizontal**

Koordinasi horizontal adalah penyelarasan kerjasama secara harmonis dan sinkron antara lembaga-lembaga yang sederajat. Misalnya, antara Muspika Kecamatan (camat, Kapolsek, Danramil),

antara Muspida Kabupaten (Bupati, Danramil dan Kapolres), Muspida Provinsi (Gubernur, Pangdam dan Kapolda).

b) Koordinasi Vertikal

Koordinasi vertikal adalah penyelarasan kerjasama secara harmonis dan sinkron dari lembaga-lembaga yang sederajat yang lebih tinggi kepada lembaga-lembaga lain yang derajatnya lebih rendah. Misalnya, antara Kepala Unit suatu Instansi kepada Kepala Sub Unit lain diluar unit mereka, Kepala Bagian (Kabag) suatu Instansi kepada Kepala Sub Bagian (Kasubag) lain diluar bagian mereka, Kepala Biro suatu Instansi kepada Kepala Sub Biro lain diluar biro mereka. Jadi, dalam koordinasi vertikal terjadi harmonisasi hubungan dari pejabat di luar organisasi, tetapi yang eselonnya lebih tinggi kepada pejabat yang diluar organisasinya, namun yang eselonnya lebih rendah dan sudah barang tentu dengan seizin kepala instansi masing-masing.

c) Koordinasi Fungsional

Koordinasi fungsional adalah penyelarasan kerjasama secara harmonis dan sinkron antara lembaga-lembaga yang memiliki kesamaan dalam fungsi pekerjaan, misalnya antara sesama para kepala bagian hubungan masyarakat, jadi koordinasi tersebut berdasarkan fungsi.

**2) Pendekatan Untuk Melaksanakan Koordinasi Yang Efektif**

Stoner dikutip Tambunan (2015:176), menuliskan ada tiga pendekatan dasar untuk melaksanakan koordinasi yang efektif, yaitu:

a) Teknik Manajemen Dasar

Permasalahan-permasalahan organisasi melalui tuntutan koordinasi, dapat ditanggulangi dengan menggunakan mekanisme manajerial dasar, yaitu:

- (1) Hierarki manajerial. Artinya, rantai komando organisasi menyatakan hubungan diantara para anggota dan unit-unit yang diawasi, sehingga mempermudah aliran informasi dan kerja diantara unit-unit yang ada.
- (2) Aturan dan prosedur. Artinya, aturan dan prosedur merupakan kebijakan yang dibuat untuk menangani kejadian-kejadian rutin yang mungkin akan timbul.
- (3) Rencana dan tujuan. Artinya, penetapan rencana dan tujuan dapat menjadi peralatan pengkoordinasian dengan mengarahkan semua unit organisasi terhadap target-target yang sama.

b) Meningkatkan koordinasi potensial.

Bila setiap unit organisasi saling ketergantungan, semakin besar ukurannya, serta fungsinya semakin luas, maka dibutuhkan banyak informasi bagi organisasi untuk mencapai sasaran-sasarannya, sehingga perlu ditingkatkan potensi untuk melakukan

koordinasi. Dan hal tersebut dapat dilakukan melalui dua cara, yaitu:

- (1) Sistem informasi vertikal, merupakan cara untuk mengirimkan data dari tingkatan paling atas dan kebawah organisasi. Sistem informasi manajemen dirancang untuk mendukung pelbagai aktivitas-aktivitas organisasi.
- (2) Hubungan lateral (horizontal). Melalui pemotongan garis komando, hubungan lateral memberikan kesempatan untuk menciptakan pertukaran informasi dan pembuatan keputusan pada hierarki yang sangat membutuhkan informasi.

c) Pengurangan kebutuhan akan koordinasi.

Hal ini diperlukan sebagai solusi atas ketidakefektifan dari kedua pendekatan dasar yang telah dibahas sebelumnya, yaitu teknik manajemen dasar, serta peningkatan potensi koordinasi, sebagai akibat dari tuntutan koordinasi yang begitu besar, sehinggadapat dilakukan melalui pendekatan pengurangan kebutuhan koordinasi yang ketat.

- (1) Penyediaan sumber daya tambahan. Hal ini dapat berupa penambahan tenaga kerja, bahan baku dan ketersediaan waktu yang cukup, sehingga membantu dalam memenuhi kebutuhan yang maksimal bagi unit-unit kerja.

(2) Pembentukan unit-unit tugas yang dapat berdiri sendiri. Hal ini dimaksudkan untuk mengurangi kebutuhan akan koordinasi.

### **3) Permasalahan Dalam Mencapai Koordinasi Yang Efektif**

Peningkatan spesialisasi menyebabkan tingginya kebutuhan akan koordinasi. Namun, semakin besar kadar spesialisasi, maka semakin sulit bagi pemimpin dalam mengkoordinasikan kegiatan-kegiatan khusus dari unit-unit yang berbeda. Lawrence dan Lorsch dikutip Tambunan (2015:178), mengidentifikasi empat jenis perbedaan sikap dan gaya kerja yang mempersulit tugas pengkoordinasian, yaitu:

- a) Perbedaan orientasi terhadap tujuan tertentu. Artinya, para anggota dari unit/departemen yang berbeda menciptakan pemikiran mereka sendiri tentang cara terbaik dalam meningkatkan kepentingan atau tujuan organisasi.
- b) Perbedaan orientasi waktu. Artinya, setiap karyawan atau kelompok kerja yang menangani suatu pekerjaan serta tanggungjawab tertentu, dapat memiliki perbedaan dalam hal waktu penyelesaian pekerjaan maupun dalam hal pemecahan masalah. Ada yang membutuhkan waktu dengan segera dan singkat, dan ada juga yang membutuhkan waktu cukup lama. Semua itu bergantung pada jenis dan besaran dari suatu pekerjaan.
- c) Perbedaan orientasi antara pribadi. Artinya, dalam beberapa aktivitas pada organisasi, masing-masing unit kerja dan setiap

individu, memiliki perbedaan dalam cara berkomunikasi dalam hal pembuatan keputusan.

- d) Perbedaan formalitas struktur. Artinya, setiap tipe unit kerja dalam suatu organisasi memiliki metode dan standar yang berbeda-beda untuk mengevaluasi hasil pelaksanaan pekerjaan dan dalam hal pemberian imbalan kepada karyawan.

## 5. Organisasi

Mulyadi (2015:79), mengatakan bahwa organisasi adalah sebuah perkumpulan atau wadah bagi sekelompok orang untuk bekerja sama, terkendali dan dipimpin untuk tujuan tertentu. Organisasi biasanya memanfaatkan suatu sumber daya tertentu misalnya lingkungan, cara atau metode, material, mesin, uang dan beberapa sumber daya lain dalam rangka mencapai tujuan organisasi tersebut. Orang-orang yang terkumpul dalam sebuah organisasi sepakat untuk mencapai tujuan tertentu melalui sumber daya secara sistematis dan rasional yang terkendali dan adanya pemimpin organisasi yang akan memimpin operasional organisasi dengan terencana.

Robbins dikutip Heene *et.al*(2010:204), mendefinisikan suatu organisasi sebagai sebuah entitas sosial yang dikoordinasikan secara sadar, dengan batasan-batasan yang relatif teridentifikasi secara jelas dan cukup berkesinambungan dalam mewujudkan realisasinya

untuk meraih pelbagai sasaran-sasaran yang telah dicanangkan bersama.

Menganalisis permasalahan organisasi, perlu menetapkan karakteristik organisasi, yang hanya dapat dilakukan jika telah mengetahui dimensi organisasi, merupakan landasan untuk merumuskan karakteristik. Dimensi organisasi terdiri dari dimensi struktural dan dimensi kontekstual, yang masing-masing mempunyai sifat sebagai berikut:

**a. Dimensi struktural**

- 1) Formalisasi: menunjukkan tingkat penggunaan dokumen tertulis dalam organisasi, menggambarkan perilaku dan kegiatan organisasi.
- 2) Spesialisasi: menunjukkan derajat pembagian pekerjaan dalam organisasi.
- 3) Standarisasi: menggambarkan derajat kesamaan dalam pelaksanaan kerja.
- 4) Sentralisasi: menunjukkan pembagian kekuasaan menurut tingkatan (hierarki) dalam organisasi, antara lain ditunjukkan dengan jenis dan jumlah keputusan yang boleh ditetapkan pada setiap tingkatan.
- 5) Hierarki kekuasaan: menggambarkan pola pembagian kekuasaan dan rentang (otoritas) kendala secara umum.

- 6) Kompleksitas: menunjukkan banyaknya kegiatan dalam organisasi, terdiri dari:
  - a) Kompleksitas vertikal: menunjukkan jumlah tingkatan yang ada didalam organisasi.
  - b) Kompleksitas horisontal: menunjukkan pembagian kegiatan horizontal, yaitu menjadi bagian yang secara vertikal berada pada tingkatan yang sama.
- 7) Profesionalisme: menunjukkan tingkat pendidikan formal atau tidak formal rata-rata yang dimiliki anggota organisasi.
- 8) Konfigurasi: menunjukkan bentuk pembagian anggota organisasi kedalam bagian, secara vertikal dan horizontal.

**b. Dimensi kontekstual**

Menggambarkan karakteristik keseluruhan organisasi, mencakup lingkungannya, terdiri dari:

- 1) Ukuran organisasi, menunjukkan jumlah anggota (personil) organisasi.
- 2) Teknologi organisasi, menunjukkan jenis dan tingkat teknologi dari sistem produksi suatu organisasi.
- 3) Lingkungan, menggambarkan keadaan semua elemen lingkungan yang terdapat diluar batas organisasi, terutama elemen lingkungan yang berpengaruh terhadap organisasi. (Sedarmayanti, 2013:80).

### **C. Penyebab Kemacetan Lalu Lintas**

Kemacetan adalah situasi atau keadaan tersendaknya, bahkan terhentinya lalu lintas yang disebabkan oleh banyaknya jumlah kendaraan yang melebihi kapasitas jalan. Kemacetan banyak terjadi di kota-kota besar, terutama yang tidak mempunyai transportasi publik yang baik atau memadai juga tidak seimbangya kebutuhan jalan dengan kepadatan penduduk. Misalnya, Jakarta dan Bangkok (Wikipedia, 10 April 2016).

Lalu lintas di dalam Undang-Undang No 22 tahun 2009 didefinisikan sebagai gerak Kendaraan dan orang di Ruang Lalu Lintas Jalan. Sedangkan, yang dimaksud dengan Ruang Lalu Lintas Jalan adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah kendaraan, orang dan/atau barang yang berupa Jalan dan fasilitas pendukung. Jadi definisi kemacetan lalu lintas adalah situasi atau keadaan tersendatnya atau bahkan terhentinya gerak kendaraan dan orang di Ruang Lalu Lintas Jalan yang disebabkan oleh banyaknya jumlah kendaraan sehingga melebihi kapasitas jalan.

Beberapa masalah lalu lintas di daerah perkotaan sebagaimana yang dikemukakan oleh Adler dikutip Adisasmita, (2011:101) adalah sebagai berikut:

1. Keadaan prasarana jalan raya pada umumnya kurang memuaskan, yaitu sempit dan kualitasnya di bawah standar.

2. Jumlah kendaraan bermotor terus bertambah setiap tahunnya dengan laju pertumbuhan yang sangat pesat, tidak sebanding dengan jalan raya yang tersedia.
3. Banyaknya kendaraan yang berkecepatan lambat seperti dokar dan becak seringkali menimbulkan terjadinya kemacetan dan kecelakaan lalu lintas.
4. Kedisiplinan, kesopanan dan kesadaran berlalu lintas para pemakai jalan raya masih kurang, sehingga kerap kali mengakibatkan kesemrautan lalu lintas.
5. Sebagian pengaturan lalu lintas masih dirasakan belum mampu menjamin kelancaran arus lalu lintas.

Gejala-gejala di atas merupakan faktor-faktor penyebab terjadinya kemacetan dan kecelakaan lalu lintas. Meningkatnya jumlah kendaraan bermotor yang sangat pesat telah mengakibatkan pelbagai kesulitan, mulai dari timbulnya kecelakaan lalu lintas, serta yang tidak kalah penting adalah tempat parkir untuk kendaraan-kendaraan bermotor dan terjadinya kongesti (kemacetan) lalu lintas.

Kemacetan adalah ancaman serius. Kota-kota utama di Indonesia, seperti Jakarta, Bandung, Surabaya, Makassar dan Kota besar lainnya, tanpa disadari oleh manusia dalam kapasitas sebagai diri bersama, di wilayah personal, lokal, regional, nasional, internasional dan universal, bahwa terjadinya pelbagai kemacetan yang diakibatkan oleh adanya kemacetan lalu lintas jalan raya.

Kemacetan di kota – kota besar menjadi hal luar biasa menyita perhatian masyarakat. Selain menyita waktu, untuk mencari solusi, juga menyita waktu masyarakat lebih banyak di jalan sehingga produktifitas berkurang. Kemacetan lalu lintas bisa berdampak pada banyak hal, misalnya efektifitas waktu. Perjalanan dari satu tempat ke tempat lain yang seharusnya bisa ditempuh dalam waktu paling lama 10 menit bisa menjadi 2 atau 3 jam. Tentu hal itu sangatlah tidak efektif, tidak efisien dan yang pasti sangat merugikan warga masyarakat, bangsa dan negara karena produktifitas jelas pasti mengalami penurunan karena lelah, capek dan jenuh terjebak dalam kemacetan jalan raya.

Apabila di suatu wilayah perkotaan populasi penduduk mengalami pertumbuhan pesat, maka secara linier terjadi pula peningkatan jumlah kendaraan. Dengan laju urbanisasi semakin tinggi, perkembangan ekonomi membaik, maka bisa dirasakan meningkatnya jumlah perjalanan dari mobilitas penduduk dari desa ke kota, hingga pada akhirnya memerlukan peningkatan sistem transportasi kota yang terencana dan terpadu. Disisi lain, ekosistem pendukung hajat mahluk hidup semakin terdesak dan terancam kualitasnya.

Kemacetan diakibatkan volume kendaraan dari tahun ke tahun terus meningkat. Selain itu, sebagian jalan yang dilalui sangat sempit dan berlubang. Saat ini, di kota-kota besar pembangunan di beberapa

jalur strategis sudah padat sehingga terkadang bahu jalan dan trotoar dijadikan lahan parkir, hal ini tentu berkontribusi pada kemacetan.

Ada banyak penyebab kota-kota besar semakin macet. Secara umum, karena daerah atau kota-kota tersebut tengah berkembang sebagai kota metropolitan, dengan pembangunan yang semakin menjulang, dan juga kepemilikan kendaraan yang semakin pesat, mendukung mobilitas tinggi masyarakat. Sementara jika dilihat secara terpisah, ada banyak hal yang kemudian menjadi penyebab dan pemicu kemacetan tersebut. Termasuk mudahnya kepemilikan kendaraan dengan mudahnya sistem kredit. Bahkan, kurangnya koordinasi antara semua lini yang seharusnya bekerja sama untuk memikirkan bagaimana mengatasi kemacetan lalu lintas.

Hal lain yaitu menyusul banyaknya ruko, minimarket, pusat perbelanjaan dan jenis bangunan lainnya yang didirikan tanpa lahan parkir yang presentatif, bahkan ada yang sama sekali tidak memiliki lahan parkir. Secara otomatis kondisi seperti ini menyebabkan masyarakat terpaksa menggunakan badan jalan sebagai tempat parkir. Kemacetan arus lalu lintas yang terjadi di beberapa ruas jalan di kotabesardinilai semakin parah, bahkan saat-saat tertentu jarak tempuhnya sangat lama. Salah satu solusi mengatasi kemacetan tersebut yakni menerapkan angkutan massal secara efektif.

Solusinya mengganti angkutan kecil dengan angkutan massal. Kalau angkutan massal yang sederhana bisa memuat

penumpang sekitar 40 orang, asumsi peneliti bisa sebanding dengan jumlah penumpang 3-5 kendaraan angkot atau pete-pete. jika ini beroperasi, bisa mengurangi angkot atau pete-pete.

#### **a. Faktor Penyebab Kemacetan**

Pada era modern saat ini banyak kota besar dunia dilanda pelbagai permasalahan, kemacetan lalu lintas, lingkungan hidup, dari memburuknya kualitas udara, pemanasan global, ledakan jumlah penduduk, persoalan sampah, hilangnya lingkungan hijau sebagai penyanggah lingkungan hidup serta persoalan lainnya. *Problem* macet, masalah pelik dan kompleks yang memerlukan terobosan besar dan pemikiran brilian. Kemacetan adalah situasi atau keadaan tersendatnya atau bahkan terhentinya lalu lintas yang disebabkan oleh banyaknya jumlah kendaraan melebihi kapasitas jalan.

Kemacetan sudah menjadi *trend* disekitar kita, penyakit yang ditularkan dari kota-kota besar seperti Jakarta, Bandung, Surabaya, Makassar dan Kota besar lainnya. Ini menjambangi perjalanan harian setiap pengendara pada pagi, siang dan malam hari. Pelbagai hal penyebab terjadinya kemacetan, dari tidak terkendalinya jumlah kendaraan, pusat-pusat keramaian, pusat perbelanjaan, sekolah di inti kota, urbanisasi, lebar jalan, persimpangan, jumlah penduduk, disiplin pengendara bahkan tidak sedikit pembangunan pusat perdagangan baru dipaksakan pada wilayah padat lalu lintas. Pembangunan pusat perdagangan merupakan tempat parkir pengunjung bahkan jarak

efisien untuk menghindari kemacetan sering terabaikan. Ironisnya, badan jalan dijadikan sebagai area parkir kendaraan pengunjung.

Sebagai negara yang masih berkembang, tentu masyarakatnya berlomba-lomba menuju ke penghidupan yang lebih baik. Pada umumnya, mereka mengukur kesuksesan dengan memiliki kendaraan roda 4 (mobil). Ada kebanggaan dalam dirinya dan ingin menunjukkan kepada keluarga, teman dan masyarakat di sekelilingnya bahwa ia telah sukses. Semakin banyak mobil semakin kaya (sukses) dan bangga. Hal yang juga memicu kemacetan adalah jumlah penduduk. Orang berlomba-lomba hijrah ke kota mencari pekerjaan atau kehidupan yang lebih layak. Bahkan yang tidak berpendidikan pun semuanya mencari kehidupan di kota. Ibaratnya, kota adalah gula yang dikerumuni oleh semut. Sehingga menimbulkan banyak masalah, seperti pengangguran, kemiskinan, kriminalitas, kesenjangan sosial, kepadatan penduduk dan lain-lain.

Beberapa yang menjadi penyebab terjadinya kemacetan di kota-kota besar antara lain:

- 1) Jaringan Transportasi

Terbatasnya kemampuan Pemerintah Kota dalam pembebasan ruas jalan baru kota, tingginya laju pertumbuhan penduduk, tidak terkendalinya pertumbuhan kendaraan, maka ruas jalanpun semakin terasa bagai mengecil dan menyesak.

Ketidakseimbangan ini menjadikan jalan raya panen umpatan, sumpah serapah, senandung omelan, sekaligus menjadi sumber penyakit stres.

Persoalan macet banyak terjadi di kota-kota besar dunia, khususnya kota yang belum memiliki jaringan transportasi massal yang baik, terencana serta didukung sarana dan prasarana. Sistem jaringan transportasi yang baik dapat dilihat dari segi efektivitas, aksesibilitas tinggi, terpadu, kapasitas mencukupi, teratur, lancar, cepat, mudah dicapai, tepat waktu, nyaman, tarif terjangkau, tertib, aman, rendah polusi serta dari segi efisiensi dalam arti beban publik rendah dan utilitas tinggi dalam satu kesatuan jaringan sistem transportasi.

Jaringan jalan berkualitas mempunyai peranan besar dalam pengembangan suatu wilayah, baik wilayah nasional, provinsi, maupun kabupaten/kota sesuai dengan fungsi dari jaringan jalan tersebut. Berhasilnya suatu pembangunan sangat dipengaruhi oleh peran transportasi sebagai urat nadi kehidupan politik, ekonomi, sosial budaya dan keamanan. Bisnis dikota memiliki tingkat aktifitas tinggi yang terus berkembang, seiring tingginya aktifitas perjalanan pada pusat kota. Akibatnya, meninggalkan banyak permasalahan. Dari kemacetan, menurunnya tingkat pelayanan pada banyak ruas jalan dan persimpangan, menimbulkan polusi udara, polusi suara, emisi, biaya transportasi meningkat, hingga menurunnya tingkat

kualitas kesehatan. Semua ini merupakan akibat langsung dari permasalahan transportasi kota yang semrawut.

Hal-hal berikut ini juga memberi kontribusi pada persoalan kemacetan di kota-kota besar antara lain:

- 1) Arus yang melewati jalan telah melampaui kapasitas jalan
- 2) Terjadi kecelakaan lalu lintas sehingga terjadi gangguan kelancaran karena masyarakat yang menonton kejadian kecelakaan atau karena kendaraan yang terlibat kecelakaan belum disingkirkan dari jalur lalu lintas.
- 3) Terjadi banjir sehingga kendaraan memperlambat kendaraan.
- 4) Ada perbaikan jalan.
- 5) Ada pemakai jalan yang tidak tahu aturan lalu lintas, seperti: berjalan lambat di lajur kanan dan lain sebagainya.
- 6) Adaparkir liar dari sebuah kegiatan.
- 7) Pasar tumpah yang secara tidak langsung memakan badan jalan sehingga pada akhirnya membuat sebuah antrian terhadap sejumlah kendaraan yang akan melalui area tersebut.
- 8) Pengaturan lampu lalu lintas yang bersifat kaku yang tidak mengikuti tinggi rendahnya arus lalu lintas

#### **b. Dampak Negatif Kemacetan**

Kemacetan lalu lintas memberikan dampak negatif yang besar, antara lain:

- 1) Kerugian waktu, karena kecepatan perjalanan yang rendah.

- 2) Pemborosan energi, karena pada kecepatan rendah konsumsi bahan bakar lebih rendah.
- 3) Meningkatkan polusi udara karena pada kecepatan rendah konsumsi energi lebih tinggi dan mesin tidak beroperasi pada kondisi yang optimal.
- 4) Meningkatkan stress pengguna jalan.
- 5) Mengganggu kelancaran kendaraan darurat seperti ambulans dan pemadam kebakaran dalam menjalankan tugasnya.

### c. Manajemen Lalu Lintas

*Traffic management* (manajemen lalu lintas) atau sering kali pula disebut *Traffic engineering*, dimaksudkan sebagai usaha untuk mengatur dengan sebaik mungkin penggunaan jalan raya di daerah perkotaan disesuaikan dengan tingkat dan volume lalu lintasnya. Bila kemacetan lalu lintas dapat diatasi, maka, arus lalu lintas dapat diperlancar. Hal ini dapat diusahakan tidak harus membangun jalan raya baruakan tetapi, dapat dilaksanakan dengan menetapkan pengaturan yang tepat dan efektif.

Adisasmitha (2011:103) mengatakan bahwa pengaturan lalu lintas di kota-kota besar yang paling umum yaitu:

- 1) Mengintrodukir *one way street* atau jalan dengan lalu lintas satu arah. Dua buah jalan yang paralel dapat pula meningkatkan arus lalu lintas apabila kedua jalan tersebut merupakan "*one way streets*".

- 2) Salah satu sebab dari kelambatan arus lalu lintas yaitu adanya kendaraan-kendaraan yang membelok ke kanan, maka sebagai usaha untuk mengatasi kelambatan arus lalu lintas tersebut sebaiknya diadakan larangan belok ke kanan (*prohibition of right hand turns*) khususnya pada waktu arus lalu lintas sangat ramai, atau dibuatkan suatu bundaran (*circle*) ditengah-tengah perempatan jalan untuk mengurangi ketidakteraturan lalu lintas, sedangkan kendaraan yang akan membelok ke kiri di izinkan langsung jalan walaupun pada saat itu "*traffic light*" menunjukkan warna merah (*keep to the left*).
- 3) Pemasangan rambu-rambu lalu lintas dan lampu-lampu lalu lintas (*traffic light*) yang secara jelas dan dapat dilihat dan mudah diketahui oleh para pengemudi kendaraan bermotor dan pemakai jalan lainnya, hal ini dimaksudkan agar arus lalu lintas lebih teratur dan kemungkinan terjadinya kecelakaan dapat dikurangi.
- 4) Ditetapkan larangan bagi kendaraan-kendaraan bermotor berhenti pada jalan tertentu (*clear ways*), baik untuk sepanjang hari ataupun hanya untuk waktu tertentu dan untuk keperluan parkirnya disediakan tempat-tempat parkir khusus.
- 5) Mengintrodusir sistem *tidal flow*, misalnya suatu jalan raya terdiri dari enam jalur, tiga jalur menuju arah masuk kota dan tiga jalur menuju arah keluar kota. Pada puncak kepadatan lalu lintas (*peak hours*) pagi hari ditetapkan empat jalur lalu lintas yang menuju ke

pusat-pusat kota, sedangkan dua jalur sisanya digunakan untuk lalu lintas yang menuju kearah luar kota, begitu sebaliknya pada puncak kepadatan sore hari.

- 6) Untuk mengatasi kemacetan di kota-kota besar, selain dibangun jalan lingkar, telah banyak dibangun jalan tol (*toll road*) atau jalan bebas hambatan. Jalan tol dibangun membutuhkan investasi yang besar jumlahnya, oleh karena itu, kepada pengguna jalan tol diwajibkan membayar tol (pajak/iuran) untuk mebiayai pembangunan jalan tol tersebut.
- 7) *Three in one*, artinya setiap mobil yang lewat jalan yang telah ditetapkan (umumnya jalan arteri) dalam waktu tertentu (pukul 7.00-11.00) harus berpenumpang sekurang-kurangnya tiga orang untuk mengurangi jumlah kendaraan yang melewati jalan tersebut. Kebijakan ini telah dipraktikkan di kota metropolitan Jakarta.
- 8) Melaksanakan pelayanan *Bus Way*, yaitu bus kota yang beroperasi pada jalur/jalan yang disediakan tersendiri, dengan frekuensi pelayanan yang cukup tinggi (setiap 10 menit), maka jumlah penumpang yang dapat diangkut dalam setiap harinya sangat banyak, sehingga diharapkan dengan pelayanan *bus-way* dapat mengurangi kepadatan dari kemacetan lalu lintas, dan angkutan penumpang di kota-kota besar dapat dikurangi.
- 9) Masih banyak lagi pengaturan lalu lintas perkotaan lainnya.

Salah satu struktur peraturan lalu lintas yang dikemukakan Putranto (2016:152) yaitu peraturan jalan dan lalu lintas dibedakan menjadi dua bentuk, yaitu :

#### 1) Klasifikasi jalan

Pasal 7 Undang-Undang No.38 Tahun 2004 Tentang Jalan, sistem jaringan jalan meliputi jaringan jalan primer dan sekunder. Sistem jaringan jalan primer melayani distribusi barang dan jasa untuk pengembangan semua wilayah ditingkat nasional dengan menghubungkan semua simpul jasa distribusi yang berwujud pusat-pusat kegiatan. Sistem jaringan jalan sekunder melayani distribusi barang dan jasa perkotaan. Menurut Pasal 8 UU No.38/2004 jalan umum menurut fungsinya dikelompokkan ke dalam jalan arteri, jalan kolektor dan jalan lingkungan.

Pasal 10 (1) Peraturan Pemerintah No.43 Tahun 1993 Tentang Prasarana dan Lalu Lintas jalan untuk keperluan pengaturan penggunaan dan pemenuhan kebutuhan angkutan, jalan dibagi dalam beberapa kelas sebagaimana dirinci pada pasal 11 PP No.43/1993.

#### 2) Aturan di jalan

Operasi lalu lintas di jalan harus diatur. Aturan tersebut meliputi hal-hal berikut:

##### a) *Right of way*

Pasal 108 (1) UU No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dalam berlalu lintas pengguna jalan harus

menggunakan jalur sebelah kiri. Ini dikenal dengan istilah *right of way*.

b) Batas kecepatan

Batas kecepatan diatur di Pasal 23 PP No.79 Tahun 2013 yaitu jaringan jalan (bebas hambatan), batas paling rendah km/jam 60-100 km/jam., (antar kota) batas paling rendah km/jam 60-80 km/jam., (perkotaan) batas paling rendah km/jam 60-50 km/jam., (permukiman) batas paling rendah km/jam 60-30 km/jam.

c) Rambu, sinyal dan marka

Pasal 29 PP No.79 Tahun 2013 rambu-rambu terdiri dari empat golongan:

- (1) Rambu peringatan (sebagian besar berwarna dasar kuning) digunakan untuk memberi peringatan kemungkinan ada bahaya di jalan atau tempat berbahaya pada jalan dan menginformasikan tentang sifat bahaya.
- (2) Rambu larangan (sebagian besar berwarna dasar putih dan bergaris tepi merah) digunakan untuk menyatakan perbuatan yang dilarang dilakukan oleh pengguna jalan.
- (3) Rambu perintah (sebagian besar berwarna dasar biru) digunakan untuk menyatakan perintah yang wajib dilakukan oleh pemakai jalan
- (4) Rambu petunjuk (berwarna dasar putih bergaris tepi biru, berwarna dasar hijau atau coklat) digunakan untuk memandu

pengguna jalan saat melakukan perjalanan atau untuk memberikan informasi lain kepada pengguna jalan.

Pasal 19 (1) PP No.43 Tahun 1993 marka jalan berfungsi untuk mengatur lalu lintas atau memperingatkan atau menuntun pemakai jalan dalam berlalu lintas di jalan. Pasal 19 (2) PP yang sama marka jalan terdiri dari:

- 1) Marka membujur
- 2) Marka melintang
- 3) Marka serong
- 4) Marka lambang
- 5) Marka lainnya

Pasal 20 PP No.43 Tahun 1993 marka membujur dapat berupa:

- 1) Garis utuh
- 2) Garis putus-putus
- 3) Garis ganda yang terdiri dari garis utuh dan garis putus-putus
- 4) Garis ganda yang terdiri dari dua garis utuh

#### D. Kerangka Pikir

Berdasarkan kajian teoritik Jaringan antar organisasi (*suprasystem*) oleh Richard V. Farace *et.al* dikutip Liliweri (2014:385) dan teori koordinasi Syafii'ie & Welasari, (2015:102), menjadi pijakan peneliti untuk melakukan penelitian ini. Selain itu, peneliti mengacu pada 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. Tentunya, pada pasal tersebut sangat jelas menilai pada penyediaan sarana dan prasarana transportasi dalam hal ini satuan kerja perangkat daerah yang terkait, seperti Dinas Perhubungan dengan Satuan Lalu Lintas agar dapat terpenuhi sehingga dampak dari kemacetan dapat diminimalisir.

Selain Undang-Undang tersebut diatas, dalam Peraturan Walikota Makassar Nomor 94 Tahun 2013 tentang larangan truk beroperasi dalam kota pada siang hari (waktu 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

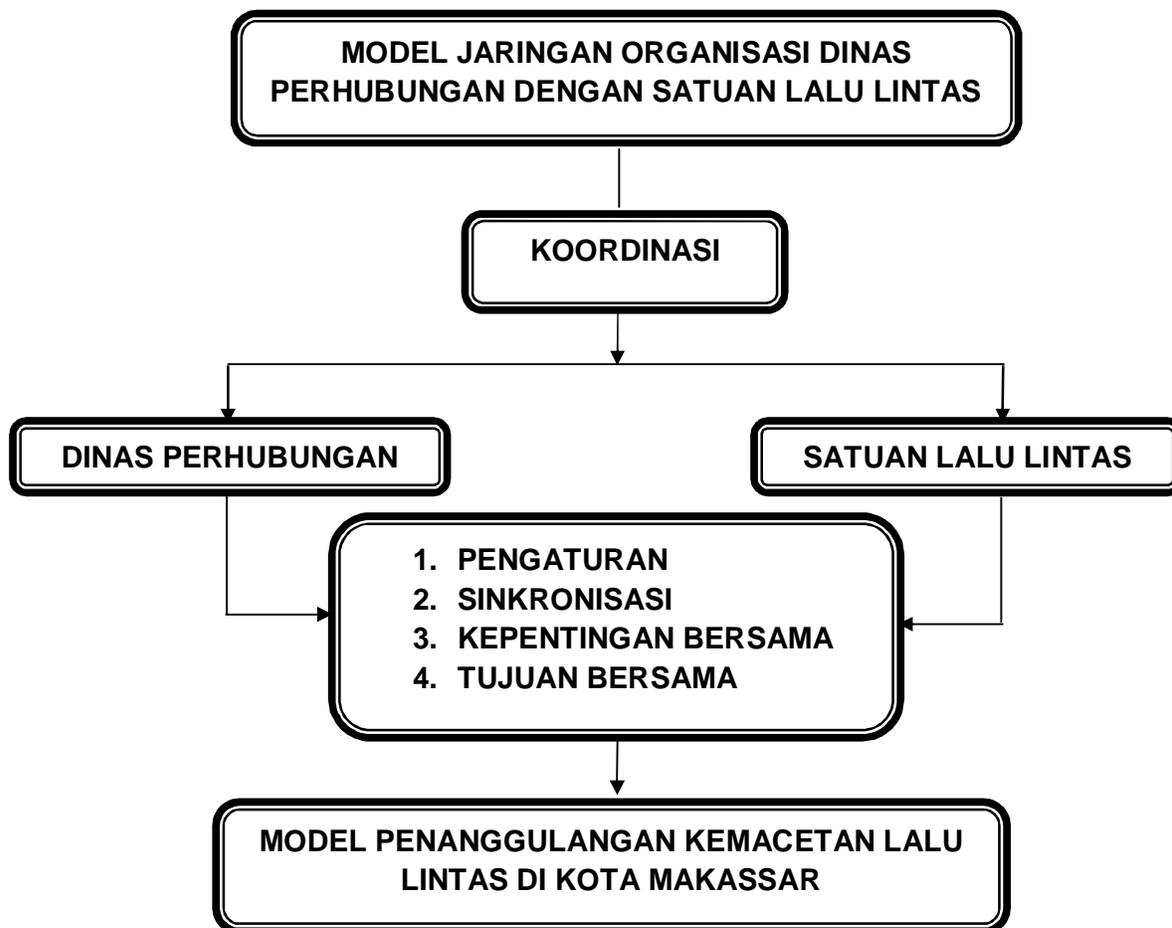
yang dapat dilihat pada tingkat kemacetan pada ruas-ruas jalan yang dimaksud ternyata juga tidak berkurang.

Maksud dari undang-undang dan peraturan Walikota Makassar adalah bagaimana Dinas Perhubungan membangun model jaringan organisasi yang ideal dalam pelayanan publik khususnya transportasi serta berkoordinasi dengan Satuan Lalu Lintas Kota Makassar dalam penanggulangan kemacetan yang semakin semrawut. Sebagaimana telah diatur dalam Undang-Undang pelayanan publik No. 25 Tahun 2009 pasal 1 ayat (5) bahwa pelaksana pelayanan publik yang selanjutnya disebut pelaksana adalah pejabat, pegawai, petugas, dan setiap orang yang bekerja di dalam organisasi penyelenggara yang bertugas melaksanakan tindakan atau serangkaian tindakan pelayanan publik.

Mengacu pada masalah tersebut, maka dalam penelitian ini peneliti mengkaji pada dua aspek yaitu; (1) Bagaimana Koordinasi antara Dinas Perhubungan dengan Satuan Lalu Lintas dalam penanggulangan kemacetan lalu lintas di Kota Makassar dengan mengacu pada teori koordinasi Syafii'e & Welasari, (2015:102). (2) Apakah Koordinasi antara Dinas Perhubungan dengan Satuan Lalu Lintas merupakan suatu model ideal dalam penanggulangan kemacetan lalu lintas di Kota Makassar dengan mengacu pada jaringan antar organisasi (*suprasystem*) oleh Richard V. Farace *et.al* dikutip Liliweri (2014:385).

Mengingat permasalahan kemacetan yang terjadi di Kota Makassar semakin memprihatinkan, dengan tingkat volume kendaraan dari tahun ketahun semakin meningkat serta penempatan rambu-rambu lalu lintas terkadang tidak tepat dan pengaturan *traffic light* yang belum optimal. Pemerintah Kotadalam hal ini Dinas Perhubungan sebagai *leading* sektor diharapkan mampu bekerja secara optimal dan tentunya tidak lepas dari koordinasi dengan Satuan Lalu Lintas dalam hal penanggulangan kemacetan lalu lintas di Kota Makassar. Oleh karena itu, yang menjadi tujuan utama dalam penelitian ini adalah menemukan model jaringan organisasi antara Dinas Perhubungan dengan Satuan Lalu Lintas dalam penanggulangan kemacetan lalu lintas di Kota Makassar. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar berikut:

Gambar : 2.1 Kerangka Pikir



### E. Fokus dan Deskripsi Fokus Penelitian

Sesuai dengan fokus penelitian kali ini maka peneliti dapat menjelaskan masing-masing unsur sebagaimana dibawah ini:

#### 1. Fokus Penelitian

- a. Mengidentifikasi dan mendeskripsikan pengaturan kerja yang dilakukan Dinas Perhubungan dengan Satuan Lalu Lintas dalam penanggulangan kemacetan lalu lintas di Kota Makassar.

- b. Mengidentifikasi dan mendeskripsikan sinkronisasi kegiatan antara Dinas Perhubungan dengan Satuan Lalu Lintas dalam penanggulangan kemacetan lalu lintas di Kota Makassar.
- c. Mendeskripsikan kepentingan bersama antara Dinas Perhubungan dengan Satuan Lalu Lintas dalam penanggulangan kemacetan lalu lintas di Kota Makassar.
- d. Mendeskripsikan tujuan bersama antara Dinas Perhubungan dengan Satuan Lalu Lintas dalam penanggulangan kemacetan lalu lintas di Kota Makassar.

## 2. Deskripsi Fokus

- a. Koordinasi adalah upaya yang dilakukan untuk menyinkronkan apa yang telah diuraikan oleh Dinas Perhubungan dan Satuan Lalu Lintas sebagai usaha-usaha untuk memperoleh hasil dari pelaksanaan penanggulangan kemacetan lalu lintas yang harmonis dan bersatu untuk menghasilkan tujuan yang telah ditetapkan. Maka dari itu, perlu ada unsur-unsur koordinasi sebagai acuan dasar seperti:

### 1) Pengaturan

Pengaturan adalah proses mengatur yang dilakukan Dinas Perhubungan dengan Satuan Lalu Lintas sehingga pembagian kerja antara penyedia sarana dan prasarana seperti *Traffic light* dalam hal ini Dinas Perhubungan dengan Satuan Lalu

Lintas sebagai pelaksana untuk mengatur agar arus lalu lintas di Kota Makassar dapat berjalan dengan lancar.

## 2) Sinkronisasi

Sinkronisasi adalah usaha untuk menyesuaikan, menyelaraskan pelbagai kegiatan dan tindakan yang dilakukan Dinas Perhubungan dengan Satuan Lalu Lintas yang terdapat pada setiap unit, sehingga diperoleh keserasian dalam pelaksanaan tugas atau kerja seperti penempatan rambu-rambu lalu lintas.

## 3) Kepentingan bersama

Kepentingan bersama merupakan hal yang harus ada dalam melakukan koordinasi antara Dinas Perhubungan dengan Satuan Lalu Lintas dalam meminimalisir kemacetan yang terjadi. Oleh karena itu, semua anggotanya ketika tidak mengutamakan kepentingan bersama maka hasil kerja Dinas Perhubungan dengan Satuan Lalu Lintas akan berantakan.

## 4) Tujuan bersama

Tujuan bersama merupakan ciri utama Dinas Perhubungan (penyedia sarana dan prasarana) dengan Satuan Lalu Lintas (pelaksana) untuk menyelesaikan permasalahan transportasi yang semakin semrawut, sehingga penanganan kemacetan dapat diminimalisir.

