

## **BAB IV**

### **HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

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

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

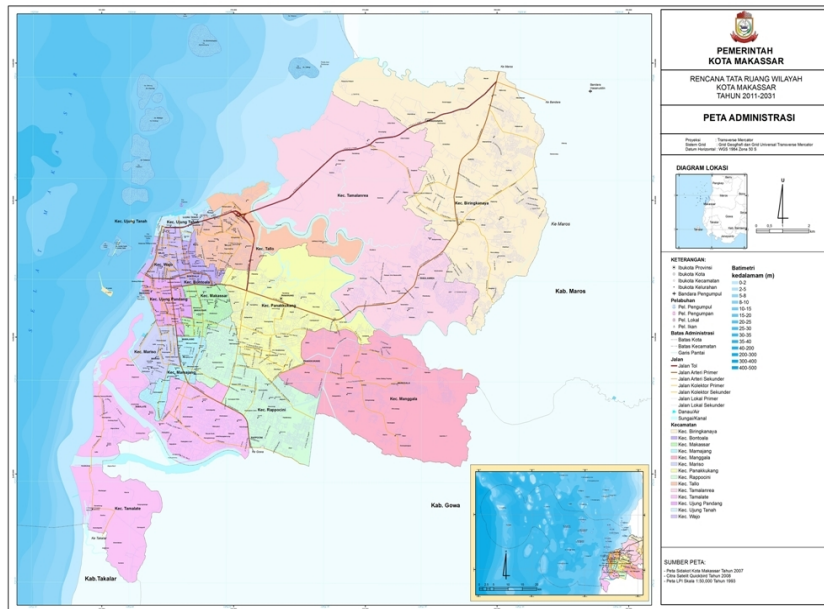
Kota Makassar secara geografis terletak di pesisir pantai barat bagian selatan Sulawesi Selatan, pada koordinat antara 119°24'17'38" bujur timur dan 5°8'6'19" lintang selatan. Ketinggian Kota Makassar bervariasi antara 1-25 meter dari permukaan laut, suhu udara antara 22,3°-33,7°C, memiliki garis pantai sepanjang 32 km dan area seluas 175,77 kilometer persegi, serta terdiri dari 14 kecamatan dan 143 kelurahan 996 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 Kepulauan Pangkajene, sebelah timur Kabupaten Maros, sebelah selatan Kabupaten Gowa, dan sebelah barat adalah Selat Makassar.

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

pusat perdagangan kawasan timur Indonesia. Masyarakat Bugis-Makassar sejak dulu dikenal sebagai pelaut ulung, pemberani mengarungi lautan dengan perahu pinisinya yang digerakkan layar yang terpasang pada tiang yang berdiri kokoh di tengah-tengah perahu kemudian didorong angin, keberanian para nahkoda kapal mengarungi lautan/laut di Indonesia maupun ke manca negara membawa barang dagangannya untuk diperjual belikan, menunjukkan bahwa masyarakat Bugis-Makassar sejak dahulu kala sampai sekarang sebagai masyarakat yang berjiwa pemberani.

Bila kita menyimak Kota Makassarini berkembang pesat, terutama pembangunan fisik seperti infrastruktur jalan, gedung-gedung bertingkat, mall-mall (tempat perbelanjaan), pertokoan tersebar disepanjang jalan, di sudut-sudut kota, kuliner dimana-mana mulai dari jajanan dipinggir jalan sampai pada tempat mewah (restoran). Kota Makassar bukan saja sebagai pusat pelayanan dan pemerintahan, tetapi Kota Makasar juga merupakan kota yang memiliki penduduk dari pelbagai etnis atau suku yang besar yakni suku Bugis, Makassar dan Toraja serta pelbagai ragam budayanya. Di samping itu, masih ada beberapa etnis yang relatif kecil jumlahnya seperti Arab, Melayu, India dan Cina.

Gambar:4.1 Peta Adminstrasi Kota Makassar



Sumber: Makassar Dalam Angka, BPS, 2015

Secara administrasi kependudukan jumlah penduduk Kota Makassar berdasarkan proyeksi penduduk yang didasari pada hasil Survei 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.

**Tabel 4.1 Tingkat Penyebaran Penduduk Menurut Kecamatan dan Luas Wilayah di Kota Makassar**

No.Urut	Nama Kecamatan	Luas Wilayah Km <sup>2</sup>	Jumlah Penduduk
01	Mariso	1,82	58.327 Orang
02	Mamajang	2,25	60.537 Orang
03	Tamalate	20,21	186.921 Orang
04	Rappocini	9,23	160.499 Orang
05	Makassar	2,52	84.014 Orang
06	Ujung Pandang	2,63	28.053 Orang
07	Wajo	1,99	30.505 Orang
08	Bontoala	2,10	55.937 Orang
09	Ujung Tanah	5,94	48.531 Orang
10	Tallo	5,83	137.997 Orang
11	Panakkukang	17,05	146.121 Orang
12	Manggala	24,14	131.500 Orang
13	Biringkanaya	48,22	190.829 Orang
14	Tamalanrea	31,84	109.471 Orang
<b>Luas Wilayah Kota Makassar</b>		<b>175,77Km<sup>2</sup></b>	<b>1.429.242 Orang</b>

Sumber: Makassar Dalam Angka, BPS, 2015

Dari tabel 4.1 di atas, dapat diketahui bahwa kepadatan penduduk di Kota Makassar tidak merata dan kepadatan berada pada wilayah kecamatan tertentu seperti wilayah kecamatan Makassar yang luas wilayahnya hanya 2,52 km<sup>2</sup> yang dihuni sebanyak 33.338 jiwa per

km<sup>2</sup> dan disusul Kecamatan Mariso dengan 32.047 jiwa per km<sup>2</sup>. Kemudian Kecamatan Mamajang yang dihuni 26.905 jiwa per km<sup>2</sup>. Kepadatan penduduk yang terendah adalah Kecamatan Tamalanrea dengan jumlah penduduk sebanyak 34.381 jiwa per km<sup>2</sup>. Disusul kecamatan Biringkanaya dengan jumlah penduduk yakni 39.574 jiwa per km<sup>2</sup>, berikutnya kecamatan Mangala 54.473 jiwa per km<sup>2</sup>, berikutnya Kecamatan Ujung Tanah 8170 jiwa per km<sup>2</sup>, dan kecamatan Panakkukang dengan jumlah penduduk sebanyak 8570 jiwa per km<sup>2</sup>. Kepadatan penduduk ini menggambarkan bahwa penduduk Kota Makassar lebih berkonsentrasi pada wilayah perdagangan yang roda perekonomiannya sangat sibuk seperti penduduk di Jalan Sulawesi, Jalan Tentara Pelajar, Jalan Pelabuhan, Pasar Sentral Makassar, Jalan Laiya, dan Jalan Bulusarauang.

Selain itu, disebabkan karena wilayah tersebut merupakan wilayah atau kecamatan yang lebih awal terbentuk (tertua) dibanding dengan kecamatan Mangala, kecamatan Biringkanaya dan kecamatan lainnya yang terbentuk karena perkembangan dan kemajuan kota Makassar (tuntutan zaman). Wilayah/kecamatan yang baru ini adalah wilayah pengembangan Kota Makassar yang sebelumnya merupakan wilayah pertanian dan perkebunan misalnya kecamatan Panakkukang, kecamatan Mangala, kecamatan Tamalanrea, kecamatan Biringkanaya, karena perkembangan dan kemajuan kota sehingga

beralih fungsi menjadi daerah pengembang untuk perumahan dan pertokoan.

Topografi wilayah pada umumnya berupa dataran rendah dan daerah pantai. Dataran rendah merupakan wilayah yang paling dominan di daerah ini, sehingga pada musim penghujan di beberapa tempat terjadi genangan. Selain memiliki wilayah daratan, kota Makassar juga memiliki wilayah kepulauan yang dapat dilihat sepanjang garis pantai Kota Makassar. 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 Bonetambung, Pulau Kodingareng Lompo, Pulau Barrang Lompo, Pulau Barrang Caddi, Pulau Kodingareng Keke, Pulau Samalona, Pulau Lae-Lae, Pulau Lae-Lae Kecil (gusung) dan Pulau Kayangan (terdekat).

Pola iklim di Kota Makassar dipengaruhi oleh dua musim, yaitu musim hujan dan musim kemarau. Musim hujan berlangsung dari bulan November – April, sedangkan musim kemarau dimulai bulan Mei – Oktober, temperatur udara rata-rata periode 2014 - 2015 adalah 24,32°C, kelembapan udara 79% dengan persentase penyinaran matahari maksimum sebesar 70%. Berdasarkan pencacatan stasiun meteorologi maritim Paotere, secara rata-rata kelembapan udara

sekitar 79% curah hujan 232,5 mm, hari hujan 14 hari, temperatur udara sekitar 22,3<sup>o</sup> - 33,7<sup>o</sup>C dan rata-rata kecepatan angin 4,4 knot. (Badan Pusat Statistik Kota Makassar 2015).

## **2. Organisasi Pemerintah Kota Makassar**

Struktur organisasi pemerintahan Kota Makassar telah menggambarkan bahwa tugas dan fungsi pemerintah Kota Makassar telah terbagi habis ke dalam masing-masing sekretariat, dinas, badan, kantor dan institusi lainnya untuk kerjasama, berkoordinasi dalam melaksanakan roda pemerintahan dan pembangunan secara efektif dan efisien serta memberikan pelayanan yang lebih baik dan profesional kepada masyarakat.

Tugas pokok dan fungsi masing-masing dinas, badan dan kantor diharapkan dapat terlaksana dengan baik menuju tercapainya visi misi Kota Makassar, yakni mewujudkan Makassar sebagai kota dunia untuk semua. Untuk itu seluruh lapisan masyarakat Kota Makassar, baik pihak Pemerintah Kota, pihak swasta (pengusaha) maupun masyarakat bersatu padu, bahu membahu, kerja keras sesuai profesi masing-masing untuk memajukan Kota Makassar menjadi kota dunia. Tanpa kebersamaan seluruh komponen masyarakat yang ada, niscaya visi Kota Makassar yang telah dicanangkan oleh Pemerintah Kota tidak akan mungkin kita wujudkan, yakni menjadi kota dunia seperti kota-kota lain di dunia yang telah sukses dan maju.

Salah satu sektor yang penting dan sangat terkait dengan kemajuan suatu Negara atau Kota adalah di sektor transportasi yang baik, tertib, aman dan bebas dari kemacetan lalu lintas. Bila kita menyimak bersama kondisi transportasi Kota Makassar masih jauh dari harapan seperti yang telah dijelaskan, yakni baik, tertib, aman dan bebas dari kemacetan lalu lintas. Oleh karena itu, menjadi tanggung jawab seluruh lapisan masyarakat, baik ia selaku pemerintah, swasta maupun masyarakat untuk turut memikirkan bersama mencari alternatif yang terbaik agar kita dapat keluar dari masalah transportasi yang berdampak terhadap kemacetan lalu lintas di Kota Makassar, seperti keterbatasan sarana dan prasarana, penerapan hukum yang belum tegas, sumber daya manusia, perilaku pengguna jalan yang tidak terpuji dan disiplin yang rendah.

Secara fungsional, tugas ini merupakan tugas pokok dan fungsi Dinas Perhubungan Kota Makassar dan beberapa instansi pemerintah yang terkait seperti Dinas Pekerjaan Umum Kota Makassar, PD.Parkir Kota Makassar, Polisi Pamong Praja Kota Makassar dan Kepolisian Kota Makassar (Polantas) untuk melaksanakan program dan kegiatannya sehubungan dengan penanggulangan kemacetan lalu lintas (transportasi) yang telah ditetapkan Pemerintah Kota Makassar. Walikota Makassar telah menetapkan beberapa regulasi di bidang transportasi melalui Dinas Perhubungan kota Makassar misalnya, penetapan trayek angkutan kotaberdasarkan surat keputusan



Walikota, izin layak jalan (ker Kendaraan), pengadaan sarana dan prasarana jalan misalnya rambu-rambu lalu lintas (tanda dilarang berhenti, dilarang parkir, *traffic ligh*), *halted*, membuat marka jalan dan lain-lain.

Selain dinas perhubungan, kepolisian juga memiliki peranan penting dalam mengatur lalu lintas, sehingga kenyamanan, ketertiban, keamanan dapat terjamin dan dirasakan seluruh pengguna jalan dalam hal ini masyarakat luas. Dengan demikian, sebahagian tugas kepolisian dibidang transportasi, yakni melakukan pengawasan, pembinaan dan penertiban bagi seluruh pengguna jalan di Kota Makassar, agar tercipta kondisi yang diinginkan bersama berupa ketertiban berlalu lintas seluruh pengguna jalan tanpa kecuali dalam arti tertib, nyaman dan aman. Berkaitan dengan pembinaan dan penertiban bagi pengguna jalan sebagai tugas polantas, maka penerapan hukum yang tegas bagi pengguna jalan yang melanggar ketentuan berlalu lintas harus diberlakukan kepada siapa saja tanpa pandang bulu, tanpa melihat anak pejabat atau bukan. Semua kenal sanksi dimata hukum bila melanggar.

### **3. Kelembagaan Dinas Perhubungan Kota Makassar**

Penerapan kebijakan otonomi daerah sebagaimana tertuang dalam undang-undang 32 tahun 2004 tentang Pemerintah Daerah, yang meletakkan kewenangan dan tanggungjawab penyelenggaraan

tugas umum pemerintahan dan pembangunan, termasuk pembangunan perhubungan, harus disikapi dengan langkah yang nyata kearah terwujudnya konsistensi pelaksanaan pembangunan dengan pengembangan wawasan, sikap dan prilaku sesuai dengan nilai serta kompetensi aparatur pemerintah dibidang sosial melalui peningkatan kinerja pada semua instansi atau satuan kerja perangkat daerah (SKPD) dalam mengatur lalu lintas agar dapat menanggulangi kemacetan yang semakin semrawut. Untuk itu, perlu dirumuskan model jaringan organisasi serta koordinasi antar SKPD termasuk Satuan Lalu Lintas dalam penanggulangan kemacetan lalu lintas di Kota Makassar.

Dinas perhubungan kota Makassar dibentuk berdasarkan peraturan daerah Kota Makassar Nomor 03 tahun 2009 tentang pembentukan dan susunan organisasi perangkat daerah Kota Makassar, disebutkan bahwa Dinas Perhubungan merupakan lembaga teknis pemerintah daerah yang mempunyai tugas pokok merumuskan, membina dan mengendalikan kebijakan dibidang perhubungan yang meliputi lalu lintas, angkutan, pengendalian operasional, teknik dan prasarana lalu lintas. Serta melaporkan pelaksanaan urusan pemerintah daerah dibidang perhubungan berdasarkan asas otonomi, tugas dan fungsi sesuai dengan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan berdasarkan ketentuan yang berlaku.

Visi dan misidinas perhubungan kota Makassar “menuju transportasi perkotaan yang terpadu, berkelanjutan, berorientasi global dan ramah lingkungan”.Makna pokok yang terkandung dalam visi Dinas Perhubungan kotaMakassartersebut, antara lain:

Visi:

- 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.

#### Tugas dan fungsi Seksi Bidang Lalu Lintas Jalan

- a. Bidang lalu lintas mempunyai tugas menyiapkan pembinaan manajemen dan rekayasa lalu lintas di jalan kota, jalan provinsi dan nasional yang berada di Kota Makassar serta pemeliharaan prasarana lalu lintas yang ada di Kota Makassar, melakukan kajian lalu lintas terhadap suatu pengembangan kawasan Kota Makassar sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
- b. Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud pada ayat Bidang Lalu Lintas menyelenggarakan fungsi:

- 1) Menyiapkan perencanaan, pengaturan, pengawasan dan pengendalian lalu lintas di jalan Kota Makassar, jalan Provinsi dan jalan Nasional yang berada dalam Kota Makassar.
- 2) menyiapkan perencanaan pengadaan, penempatan dan pemasangan rambu rambu lalu lintas, marka jalan dan alat pemberi isyarat lalu lintas, serta fasilitas perlengkapan jalan lainnya di jalan Kota Makassar, jalan Provinsi dan jalan Nasional yang beradadalam Kota Makassar.
- 3) Menyiapkan perencanaan pemeliharaan prasarana lalu lintas dan fasilitas perlengkapan jalan lainnya sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
- 4) Mengelola administrasi urusan tertentu.

#### Tugas dan fungsi Seksi Manajemen Lalu Lintas

- a. Seksi manajemen lalu lintas mempunyai tugas melaksanakan kegiatan perencanaan, pengaturan, pengawasan dan pengendalian lalu lintas di kota Makassar, jalan provinsi dan jalan nasional yang berada dalam kota Makassar.
- b. Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Seksi Manajemen Lalu Lintas menyelenggarakan fungsi:
  - 1) Menyusun rencana dan program kerja seksi manajemen lalu lintas;
  - 2) Menyusun rencana umum jaringan transportasi jalan (RUID);
  - 3) Menyusun data kegiatan lalu lintas (wahana tata nugraha);

- 4) Menyusun tataran transportasi lokal (TATRALOK);
- 5) merencanakan, merumuskan dan melakukan koordinasi lalu lintas sektor kajian manajemen lalu lintas meliputi kegiatan perencanaan, pengaturan, pengawasan dan pengendalian lalu lintas setiap ruas jalan dan persimpangan di Kota Makassar;
- 6) Memberikan rekomendasi analisis dampak lalu lintas (ANDALALIN);
- 7) Melakukan survei lalu lintas jalan dalam Kota Makassar;
- 8) Melakukan survei kebutuhan rambu-rambu lalu lintas, markajalan dan alat pemberi isyarat lalu lintas, serta fasilitas perlengkapan jalan;
- 9) Melakukan pengolahan dan analisis kebutuhan rambu-rambu lalu lintas, markajalan dan alat pemberi isyarat lalu lintas, serta fasilitas perlengkapan jalan;
- 10) Menyiapkan perencanaan kebutuhan rambu-rambu lalu lintas, marka jalan dan alat pemberi isyarat lalu lintas, serta fasilitas perlengkapan jalan di kota Makassar;
- 11) Melakukan koordinasi dengan unit kerja lain yang berkaitan dengan bidang tugasnya;
- 12) Menyusun laporan hasil pelaksanaan tugas;
- 13) Melaksanakan tugas kedinasan lain yang diberikan oleh atasan.

### Tugas dan fungsi Seksi Rekayasa Lalu Lintas

- a. Seksi rekayasa lalu lintas mempunyai tugas menyiapkan perencanaan pengadaan, penempatan dan pemasangan rambu-rambu lalu lintas, marka jalan dan alat pemberi isyarat lalu lintas, serta fasilitas perlengkapan jalan lainnya di jalan Kota Makassar, jalan provinsi dan jalan nasional yang berada dalam kota Makassar.
- b. Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud pada ayat (1). Seksi rekayasa lalu lintas menyelenggarakan fungsi:
  - 1) Menyusun rencana dan program kerja pada Seksi Rekayasa Lalu Lintas;
  - 2) Menentukan titik lokasi dan penempatan rambu lalu lintas, marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, fasilitas perlengkapan jalan lainnya;
  - 3) Melakukan pengadaan dan pemasangan kebutuhan rambu lalu lintas, marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, fasilitas perlengkapan jalan lainnya;
  - 4) Menyiapkan desain ruas jalan dan persimpangan jalan-jalan di Kota Makassar;

- 5) Menyiapkan perencanaan, penunjukan lokasi, pembangunan, pengembangan, pengelolaan, pemeliharaan fisik serta pengendalian halte;
- 6) Menyiapkan perencanaan, penunjukan lokasi, pembangunan, pengembangan, pengelolaan, pemeliharaan fisik serta pengendalian jembatan penyeberangan;
- 7) Melakukan koordinasi dengan unit kerja lain yang berkaitan dengan bidang tugasnya;
- 8) Menyusun laporan hasil pelaksanaan tugas;
- 9) Melaksanakan tugas kedinasan lain yang diberikan oleh atasan.

Tugas dan fungsi Seksi Prasarana lalu Lintas:

- a. Seksi prasarana lalu lintas mempunyai tugas menyiapkan perencanaan pemeliharaan prasarana lalu lintas dan fasilitas perlengkapan jalan lainnya sesuai dengan ketentuan peraturan perundang - undangan yang berlaku.
- b. Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Seksi Prasarana Lalu Lintas menyelenggarakan fungsi:
  - 1) Menyusun rencana dan program kerja pada Seksi Prasarana Lalu Lintas;
  - 2) Menyusun rencana kegiatan pemeliharaan rambu-rambu lalu lintas;
  - 3) Menyusun rencana kegiatan pemeliharaan marka jalan;



- 4) Menyusunrencanakegiatanpemeliharaanalatpemberiisyaratlalulintas;
- 5) Menyusunrencanakegiatanpemeliharaanfasilitasperlengkapanjalan;
- 6) Menyusunrencanakegiatanpemeliharaanlampupeneranganjalan;
- 7) Melakukankegiatanpemeliharaan rambu-rambulalulintas;
- 8) Melakukankegiatanpemeliharaanmarkajalan;
- 9) Melakukankegiatanpemeliharaanalatpemberiisyaratlalulintas;
- 10) Melakukankegiatanpemeliharaanfasilitasperlengkapanjalan;
- 11) Melakukankegiatanpemeliharaanlampupeneranganjalan;
- 12) Melakukanpemeliharaanfisiksertapengendalianhalte;
- 13) Melakukanpemeliharaanfisiksertapengendalianjembatanpenyeberangan;
- 14) Melakukankoordinasi dengan unit kerja lain yang berkaitandenganbidangtugasnya;

**Tabel 4.2 Jumlah Pegawai di Kantor Dinas Perhubungan Kota Makassar**

NO	JENIS	JUMLAH
----	-------	--------

		PNS	KONTRAK
1	Kasubag Keuangan	6	14
2	Kasubag Umum & Kepegawaian	6	23
3	Kasubag Perlengkapan	5	10
4	Kabid Lalu Lintas	1	-
5	Kasi Manajemen Lalin	6	9
6	Kasi Rekayasa Lalin	6	12
7	Kasi Prasarana Lalin	9	11
8	Kabid Teknik Sarana & Prasarana	1	-
9	Kasi Teknik Kendaraan & Perbengkelan	4	4
10	Kasi Perparkiran	5	7
11	Kasi Terminal	8	6
12	Kepala Bidang Angkutan	1	-
13	Kasi Angkutan Laut	1	8
14	Kasi Angkutan Barang	1	8
15	Kasi Angkutan Orang	6	14
16	Kabid Pengendalian Oprasional	1	-
17	Kasi Ketertiban LLAJ	31	305
18	Kasi Pengumpulan & Pengolahan Data	2	5
19	Kasi Bimbingan Keselamatan LLAJ	2	5
20	Kepala UPTD-PKB	1	-
21	Kepala Tata Usaha UPTD-PKB	17	30

#### 4. Kelembagaan Satuan Lalu Lintas Polrestabes Kota Makassar

Satuan Lalu Lintas Wilayah Kota Makassar adalah pelaksana utama kewilayahan lalu lintas yang berkedudukan dibawah Kasat Lantas. Satuan Lalu Lintas Polwiltabes Kota Makassar bertugas menyelenggarakan tugas pokok Polri dalam pemeliharaan keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas masyarakat, penegakan hukum dan pemberian perlindungan, pengayoman dan pelayanan kepada masyarakat serta tugas-tugas Polri lain dalam wilayah hukumnya yang berhubungan dengan lalu lintas sesuai ketentuan hukum dan peraturan/kebijakan yang berlaku dalam organisasi Polri. Dalam melaksanakan tugas sebagaimana yang dimaksud, satuan lalu lintas Polwiltabes Makassar menyelenggarakan fungsi lalu lintas yang meliputi kegiatan pengaturan, penjagaan, pengawalan, dan patroli lalu lintas termasuk penindakan pelanggaran dan penyidikan kecelakaan lalu lintas serta registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dalam rangka penegakan hukum dan pembinaan keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.

Visi Satuan Lalu Lintas Polwiltabes Kota Makassar adalah “ menjamin tegaknya hukum di jalan yang bercirikan perlindungan, pengayom, pelayanan masyarakat yang demokrasi sehingga terwujudnya keamanan, ketertiban, keselamatan dan kelancaran lalu lintas sedangkan misi Satuan Lalu Lintas Polwiltabes Kota Makassar adalah mewujudkan masyarakat pemakai jalan memahami dan yakin kepada polantas sebagai pelindung , pengayom dan pelayan

masyarakat dalam kegiatan pendidikan masyarakat lalu lintas, penegakan hukum lalu lintas, pengkajian masalah lalu lintas, registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi.

Penanggungjawab penuh dalam melaksanakan pengaturan lalu lintas diruang lingkup polwiltabes Kota Makassar ada dua yaitu:

**a. Unit Dikyasa Lantas**

1) Dikmas Lantas

Merupakan unsur pembantu pimpinan atau pelayanan Staf dan Sat Lantas Polwiltabes Makassar yang berada di bawah Kasat Lantas Polwiltabes Makassar dan bertugas:

- a) Melaksanakan kegiatan Dikmas Lantas kepada masyarakat terorganisir dengan sasaran seperti, Murid TK/SD, Murid SLTP/SMU, Mahasiswa, Organisasi Armada, LSM dan Club Otomotive melalui beberapa kegiatan diantaranya Open House, PKS, Pembina Upacara, Ceramah, Penyuluhan, Pameran, Penyebaran Brosur, Lieflet, Spanduk, Stiker, Billboard/poster, pengenalan dan sosialisasi tata tertib lalu lintas melalui teman lantas.
- b) Melaksanakan kegiatan Dikmas Lantas kepada masyarakat tidak terorganisir dengan sasaran. Pengemudi ranmor R4 keatas maupun, Pejalan kaki, Pedagang kaki lima, pengatur lalu lintas tidak resmi/pak ogah,

- c) Membangun kepercayaan warga masyarakat terhadap polisi lalu lintas dengan sasaran kegiatan: Menanamkan kultur Polantas sebagai pelayan, pengayoman dan latihan serta membiasakan 3 S (senyum, sapa, salam). Berpenampilan korek dan simpatik serta tidak arogan. Menghilangkan kebiasaan buruk, Polantas terhadap pemakaian jalan/pengemudi kendaraan. Pembuatan iklan layanan masyarakat melalui tayangan televisi. Membangun mitraan. Sambang warga/tatap muka, Melayani kebutuhan warga khususnya yang berkaitan dengan fungsi Polantas. Memberikan keteladangan di tengah-tengah warga dimana anggota polisi lalu lintas bertugas atau tinggal. Penyuluhan penerangan, ceramah, sambang khususnya yang berkaitan terhadap keluhan masyarakat. Koordinasi dengan pengelolah kawasan dengan menginventarisir permasalahan yang permasalahan yang berhubungan dengan pelayanan fungsi lalu lintas.
- d) Memberikan pembinaan dan penyuluhan berbagai masalah keamanan keterliban, kelancaran dan keselamatan lalu lintas dengan sasaran kegiatan: Masyarakat terorganisir dan tidak terorganisir, Pelatihan Gatur dan TPTKP Laka Lintas, ceramah dan penyuluhan, Melaksanakan rapat koordinasi dalam rangka program kamtibcarmat lintas di lingkungan masing-masing, Penerangan keliling melalui teguran simpatik dan penyerahan

leaflet, brosur dan stiker, Pendayagunaan masyarakat dalam rangka membantu petugas gatur dan TPTKP laka lintas.

e) Peningkatan kesadaran hukum. Penerangan penyuluhan, ceramah, seminar, brosur, poster, spanduk, buku panduan. Penerangan keliling, penyebaran brosur, leaflet, stiker. Mengusulkan perlunya pendidikan serta perumusan kurikulum dan hajar.

f) Melaksanakan pembinaan dan penyuluhan dengan instansi terkait yang berkaitan dengan tingkat kepedulian dan kegiatan keamanan, keterlibatan, kelancaran dan keselamatan lalu lintas. Penerangan, penyuluhan ceramah, seminar, brosur poster, spanduk dan buku panduan. Penerangan keliling, penyebaran brosur, leaflet dan stiker. mengusulkan perlunya materi pendidikan keselamatan lalu lintas pada kurikulum dan hajar. Meningkatkan kepedulian dan keselamatan lalu lintas (kamtibcarmat Lantas), Melaksanakan rencana aksi keselamatan jalan prioritas. Membuat program 5 tahun untuk keamanan, ketertiban, kelancaran dan keselamatan lalu lintas.

## 2) Dikyasa Lantas.

Merupakan unsur pembantu pimpinan Staf pada Sat lantas Polwiltabes Makassar yang berada di bawah kasat Polwiltabes Makassar dan bertugas: 1. Polantas peka terhadap retensi-retensi penyebab terganggunya keamanan, ketertiban, kelancaran dan

keselamatan lalu lintas (Kamtibcarmat Lantas). a) Pendidikan, Latihan dan ujian, kampanye umum, penkajian lokasi rawan laka, macet dan gangguan lainnya. Penkajian unsur sasaran angkutan/kendaraan dan jalan. 2). Meningkatkan kualitas dan kuantitas dalam program keselamatan jalan menrencanakan aksi dan program keselamatan jalan dengan membantu masyarakat Transpormasi Indonesia (MTI). a). Rapat koordinasi intern, b). diskusi c).seminar. 3. Membangun kemitraan dengan pihak pemerintah dan swasta. a). Rapat koordinasi interm, b). Diskusi, c). Seminar.4)Melaksanakan pendataan kecelakaan secara teliti, akurat dan analisa dan dianalisa serta dioperasikan oleh tenaga ahli terlatih guna memperbaiki keselamatan jalan pada masyarakat pengguna jalan dan masyarakat sekitarnya. a). melaksanakan kegiatan pengkajian analisa dan evaluasi terhadap kegiatan-kegiatan keselamatan dengan secara khusus mengukur skala sifat dasar serta karekeristik penyebabterjadinya kecelakaan, b).melaksanakan analisa terhadap lokasi *black spot* dan kareteristik dan kelompok berisiko tinggi terhadap kecelakaan lalu lintas secara berkala, c). melaksanakan seminar tentang keselamatan jalan nasional yang melibatkan *Stick Holder* instansi pemerintah maupun diluar instansi (LSM, Swasta dan perguruan tinggi).

b. Unit Laka Lantas

Pengaturan diartikan sebagai pemberitahuan kepada pemakai jalan, bagaimana dan dimana mereka dapat atau tidak dapat bergerak atau berhenti terutama pada waktu ada kemacetan keadaan darurat, dalam arti luas pengaturan lalu lintas meliputi semua aktifitas dari polisi dalam mengatur lalu lintas di jalan umum.

Penjagaan lalu lintas adalah suatu kegiatan pengawasan lalulintas pada tempat-tempat tertentu yang diadakan sesuai dengan kebutuhan terutama bersifat pencegahan, perlindungan, pelayahan terhadap pengguna jalan, bila menemukan adanya pelanggaran lalu lintas segera mengambil tindakan refresif sesuai prosedur yang berlaku.

Pengawalan lalu lintas adalah suatu kegiatan penyelenggaraan pelayanan, pengamanan dalam rangka melindungi setiap manusia dan harta benda serta kegiatan-kegiatan masyarakat maupun kegiatan yang bersifat VVIP/VIP kenegaraan secara terus menerus selama dalam perjalanan dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan bermotor dalam keadaan aman, tertib dan lancar.

Patroli lalu lintas adalah suatu kegiatan perondaan yang dilakukan pada ruas jalan tertentu dengan tujuan melakukan pengawasan terhadap arus lalu lintas dan aktifitas masyarakat pemakai jalan guna menumbuhkan dampak penangkalan (*deterrence effect*) bagi pemakai jalan, menemukan/menindak



pelanggaran lalu lintas serta memberikan perlindungan dan pelayanan bagi masyarakat yang membutuhkan.

#### 1) Pengaturan lalu lintas

##### a) Persiapan

Langkah persiapan yang pertama adalah Kelengkapan petugas, terdiri dari Peluit dengan nada tertentu dan nyaring, Megaphone dengan nara suara tertentu, Lampu senter dengan pancaran warna tertentu yang dapat dilihat oleh pemakai jalan, Rambu lalu lintas, barikade-barikade (garis batas Polisi) yang dapat dipindah-pindahkan untuk situasi khusus, Kelengkapan perorangan lainnya sesuai gampol, Alat Komunikasi (HT), Kapur tulis, Tilang, BAP Singkat dan blanko L-01, Surat Perintah Tugas.

Kedua adalah Macam-macam pengaturan lalu lintas. Taktik dan teknik pengaturan lalu lintas disesuaikan dengan Perundang-undangan lalu lintas serta peraturan pelaksanaannya, perkembangan teknologi lalu lintas serta kemampuan teknis yang dimiliki petugas yang diperinci dalam berbagai cara pengaturan lalu lintas seperti: Mengatur lalu lintas dengan gerakan tangan sebagai isyarat untuk memberhentikan lalu lintas yang datang dan muka/ depan, memberhentikan lalu lintas yang datang dari belakang, memberhentikan lalu lintas yang datang dari depan belakang,

menjalankan kendaraan yang datang dari arah kiri petugas, isyarat ini pula diberikan dengan memperlihatkan papan hijau, ataupun dengan menghidupkan cahaya hijau yang letaknya tegak lurus atau hampir tegak lurus terhadap jurusan lalu lintas yang harus jalan terus, menjalankan kendaraan yang datang dari arah kanan petugas, menjalankan kendaraan yang datang dari arah kiri dan kanan petugas, mempercepat kendaraan yang datang dari arah kiri petugas, mempercepat kendaraan yang datang dari depan petugas, memperlambat kendaraan yang datang dari belakang petugas, memperhatikan kendaraan yang datang dari semua Jurusan, depan, belakang, kanan dan kiri, memberhentikan kendaraan yang ditujukan/terhadap Kendaraan tertentu.

Tanda berhenti yang disebutkan pada butir-butir di atas, dapat juga diberikan dengan memperhatikan papan merah dengan tulisan "BERHENTI" yang jelas kelihatan ada disitu ataupun dengan menghidupkan cahaya merah yang letaknya tegak lurus terhadap jurusan lalu lintas yang harus berhenti. Mengatur lalu lintas dengan isyarat pluit yaitu: tiupan panjang satu kali berarti jalan, tiupan pendek dua kali berarti jalan, tiupan pendek berulang-ulang (lebih dari 2 kali) untuk meminta perhatian pemakai jalan yang tidak mematuhi

isyarat yang telah diberikan oleh petugas. Mengatur lalu lintas dengan isyarat cahaya diberikan dengan menggunakan isyarat lampu senter warna merah yaitu: sinar panjang berarti berhenti, sinar pendek 2 kali berarti jalan, sinar Pendek berulang-ulang lebih dari 2 kali berarti untuk meminta perhatian terhadap pemakai jalan yang tidak mematuhi isyarat yang berikan oleh petugas. Mengatur lalu lintas dengan APIL (Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas) yaitu: dengan APIL 3 warna (Merah, kuning, hijau) digunakan untuk mengatur kendaraan bermotor, dengan APIL 2 warna (Merah, hijau) digunakan untuk mengatur kendaraan bermotor an pejalan kaki. Penggunaan APIL 2 warna pada tempat-tempat penyeberangan dan harus dilengkapi oleh isyarat suar serta harus memiliki simbol (bentuk orang berdiri/berjalan), dengan APIL 1 warna (merah/kuning) digunakan untuk peringatan bahaya, yang mengisyaratkan pengemudi harus berhati-hati apabila menyala warna kuning dan mengisyaratkan kepada pengemudi harus berhenti apabila menyala warnah merah. APIL tersebut dipasang pada persilangan jalan kereta api. Mengatur lalu lintas dalam keadaan tertetu/ darurat. Yang dimaksud dengan keadaan tertentu adalah taktik dan teknik petugas untuk mengatur arus lalu lintas pada saat-saat tertentu (insidental)

misalnya:pada saat adanya aktifitas perayaan hari-hari Nasional (HUT RI, Peringatan HUT Suatu Kota, hari-hari Nasional lainnya), pada saat adanya kegiatan-kegiatan olah raga, konferensi baik yang berskala Nasional maupun Internasional yang diperkirakan akan mengundang kerawanan lalu lintas, pada saat terjadi keadaan darurat (rusuh massa, demonstrasi, bencana alam, kebakaran, dll).

Pelaksanaan pengaturan lalu lintas dalam keadaan tertentu/darurat dapat mengesampingkan peraturan-peraturan lalu lintas yang ada, seperti merubah pemakaian jalan dari satu arah menjadi dua arah, mengalihkan arus lalu lintas ke jalan yang tidak sesuai dengan peruntukannya.

b) Cara mengambil posisi

Cara mengambil posisi yaitu: sikap dasar mulai mengatur lalu lintas dalam keadaan sikap sempurna, mengambil posisi sedemikian rupa sehingga mudah melakukan gerakan mengatur lalu lintas (gerakan tangan), berusaha mengatur posisi di tempat ketinggian supaya mudah melihat dan dilihat oleh pemakai jalan, memperhatikan faktor keamanan dan pada waktu tidak mengatur lalu lintas dengan sikap istirahat masih dalam waspada.

c) Hal-hal yang perlu diperhatikan dalam Pengaturan lalu lintas

Adapun hal-hal yang perlu diperhatikan dalam pengaturan lalu lintas yaitu: kelengkapan petugas dalam melaksanakan pengaturan lalu lintas harus disertai dengan manshet dan peluit, khusus pada malam hari ditambah dengan perlengkapan rompi yang dapat memantulkan cahaya dan senter dengan sinar warna merah, diupayakan setiap kelompok pengatur lalu lintas dilengkapi dengan tilang, BAP singkat dan blangko L-101, menempatkan posisi kendaraan yang dipergunakan sebagai sarana mobilitas pada tempat yang aman sehingga tidak mengganggu pemakai jalan yang lain, apabila pelaksanaan pengaturan dilaksanakan oleh beberapa orang (lebih dari 2 orang) diupayakan tidak mengelompok.

## 2) Penjagaan Lalu Lintas

Penjagaan lalu lintas adalah suatu kegiatan pengawasan lalu lintas ,pada tempat-tempat tertentu yang diadakan sesuai dengan kebutuhan terutama bersifat pencegahan, perlindungan, pelayanan terhadap pengguna jalan, bila menemukan adanya pelanggaran lalu lintas maupun kecelakaan lalu lintas segera mengambil tindakan Represif sesuai prosedur yang berlaku.

### a) Persiapan

Langkah persiapan yang perlu dilakukan yang pertama adalah Kelengkapan petugas, yaitu: tilang, BAP Singkat dan Blanko L-101, alat Komunikasi, kapur tulis, megaphone (bila diperlukan), rambu-rambu lalu lintas yang dapat dipindah-pindahkan (bila diperlukan), pada malam hari:rompi yang dapat memantulkan cahaya, lampu senter dengan pancaran warna merah, kelengkapan perorangan Polantas sesuai Gampol dan surat perintah tugas. Langkah kedua adalah Jenis penjagaan, terdiri dari pos tetap dan pos sementara.

Pada prinsipnya penentuan lokasi penjagaan lalu lintas berdasarkan kepada intensitas PH Lantas antara lain: untuk dalam kota:pada ruas-ruas jalan yang ada bangunan fasilitas umum seperti pasar, tempat-tempat hiburan, pusat perbelanjaan dan sebagainya, persimpangan-persimpangan yang volume arus lalu lintasnya padat, baik yang diatur dengan APIL maupun tidak, ruas-ruas jalan yang memiliki kerawanan terhadap pelanggaran lalu lintas seperti angkutan kota/angkutan desa/Bis yang menaikkan dan menurunkan penumpang tidak pada tempatnya atau sedang mencari/menunggu penumpang.

Untuk luar kota yaitu: ruas-ruas jalan tertentu yang karakteristiknya bottle neck (leher botol) seperti pada lokasi

jembatanana, pengalihan jalan dari jalan tol ke jalan arteri dan sebagainya, seperti menemukan dan menindak para pelanggar lalu lintas baik yang bersifat mendidik (memberi peringatan maupun secara yuridis) dengan memberikan tialng atau Berita Acara Pemeriksaan Singkat, melaksanakan tindakan pertyama penanganan kecelakaan lalu lintas di TKP yang lokasinya dekat dengan penjagaan, bersikap dan berlaku correct (berdiri dalam posisi siap siaga untuk menumbuhkan daya tangkal (deterrence effect) bagi para pemakai jalan sehingga mereka mengurungkan niat untuk melakukan pelanggaran lalu lintas, memberikan pelayanan pada pengguna jalan yang memerlukan bantuan.

b) Pelaksanaan penjagaan

Pelaksanaan penjagaan yang perlu dilakukan yang pertama adalah bersikap *correct*, waspada, sopan, jujur dan tegas serta bijaksana. Kedua, cara mengambil posisi yaitu: pada lokasi yang aman dan mudah untuk melakukan pengamatan, berdiri dengan posisi menghadap arah arus lalu lintas jalan, berdiri pada posisi diluar jalan/ jalur, dalam keadaan tertentu dapat mengambil posisi pada badan jalan. Ketiga, pola pengaturan penjagaan,yaitu: Waktu tetap terdiri dari:Pola 3 kelompok 2 bagian dimana masing-masing kelompok bertugas selama 12 jam dan bagi cadangan

mendapatkan waktu istirahat penuh 1 x 24 jam, petugas cadangan dapat dimanfaatkan untuk melaksanakan latihan dan tugas insidentil. Pola 2 kelompok 3 bagian dimana masing-masing kelompok bertugas selama 8 jam. Waktu tidak tetap terdiri dari: pola pengaturan jaga ditentukan berdasarkan anatomi dari karakteristik ancaman lalu lintas khususnya PH. Dari ancaman tersebut terlihat pada waktu yang dapat dipergunakan untuk menentukan penjagaan lalu lintas. Dalam pelaksanaannya (implementasinya) pola pengaturan penjagaan dapat dilakukan secara kombinasi sehingga pelaksanaan tugas dapat diatur secara efektif dan efisien. Keempat, hal-hal yang perlu diperhatikan dalam pengaturan lalu lintas yaitu: adalah Kelengkapan petugas dalam pelaksanaan penjagaan lalu lintas harus disertai dengan nasehat dan peluit, khususnya pada malam hari ditambah dengan perlengkapan rompi yang dapat memantulkan cahaya dan senter dengan sinar warna merah, diupayakan setiap kelompok pengatur lalu lintas dilengkapi dengan tilang, BAP singkat dan blanko L-101, menempatkan posisi kendaraan yang dipergunakan sebagai sarana mobilitas pada tempat yang aman sehingga tidak mengganggu pemakai jalan yang lain dan dapat dijadikan teladan, apabila pelaksanaan penjagaan dilaksanakan oleh



beberapa orang (lebih dari 2 orang) diupayakan tidak mengelompok dan untuk pelaksanaan penjagaan diluar kota harus mempedomani karakteristik PH Lintas.

**Tabel 4.3 Susunan Personil Sat Lantas Polrestabes Makassar**

<b>NO</b>	<b>JABATAN</b>	<b>ESELON</b>	<b>GOLONGAN</b>	<b>JUMLAH DSPP</b>	<b>JUMLAH RILL</b>
-----------	----------------	---------------	-----------------	------------------------	------------------------

1.	KASAT LANTAS	AKBP	III A	1	1
2.	WAKASAT LANTAS	KP	III B	1	1
3.	KAUR BINOPS	AKP	IV A	1	1
4.	BAMIN	BA	-	1	13
5.	BANUM	PNS II/I	-	2	2
6.	KAUR MINTU	IP	IV A	1	1
7.	BAMIN	BA	-	2	2
8.	BANUM	PNS II/I	-	2	1
9	KANIT DIKYASA	AKP	IV B	1	1
10.	KASUBNIT	IP	-	2	2
11.	BANIT	BA	-	8	4
12.	BANUM	-	IV A	-	2
13.	KANIT TURJAWALI	AKP	IV B	1	1
14.	KASUBNIT	IP	-	3	3
15.	BANIT	BA	-	120	127
16.	KANIT REGIDENT	AKP	IV A	1	1
17.	KASUBNIT	IP	IV B	2	2
18.	BANIT	BA	-	15	28
19.	BANUM	-	-	-	6
20.	KANIT LAKA	AKP	IV A	1	1
21.	KASUBNIT	IP	IV B	2	2
22.	BANIT	BA	-	16	48
23.	BANUM	PNS II/I	-	4	-
<b>JUMLAH</b>				<b>187</b>	<b>250</b>

### B. Paparan Dimensi Penelitian dan Hasil Penelitian

Dalam rangka ketertiban, kenyamanan, keamanan dan kepastian hukum transportasi di Indonesia. Maka, pemerintah Republik Indonesia membuat beberapa kebijakan atau peraturan perundang-undangan yang mengatur tentang transportasi di Indonesia, yaitu undang-undang Republik Indonesia (UU-RI) Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, undang-undang tersebut mengatur tentang lalu lintas dan angkutan jalan, baik dalam batang tubuh maupun pasal-pasal undang-undang tersebut. Dalam batang tubuh Undang-Undang No.22 Tahun 2009, poin 2 (menimbang), antara lain disebutkan bahwa lalu lintas dan angkutan jalan sebagai bagian dari sistem transportasi nasional harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran berlalu lintas dan angkutan jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah.

Menyimak poin ke-2 diatas, lalu lintas dan angkutan jalan sebagai bagian dari transportasi nasional atau wilayah yang harus menjadi perhatian utama bagi pemerintah pusat maupun pemerintah daerah sebagai pengambil kebijakan khususnya kebijakan dibidang transportasi dalam rangka mendukung dan mendorong pertumbuhan ekonomi rakyat di daerah dan pada gilirannya dapat menopang pertumbuhan ekonomi secara nasional.

Hasil kutipan wawancara dengan Wakil Walikota Makassar(S.R) dapat diketahui sebagai berikut:

“Kalau humannya itu memang kebiasaan yang belum tetapi kendala teknisnya itu ketersediaan jalan yang tidak seimbang, bayangkan kalau mobil tiap tahun 120 ribu pertahun. Tetapi kita tidak bisa salahkan itu, sekarang kita mau melokalisasi, meminggirkan, membuat mereka itu sadar bahwa kalau kau juga tidak patuh dengan aturan dan tidak mengerti sistem, produktivitasmu juga yang akan turun dari pada kau kena macet, tidak jalan bisnismu..”(Hasil wawancara tanggal 27-08-2016)

Hasil kutipan wawancara di atas, dianalisa bahwa Jumlah angkutan darat di Kota Makassar semakin hari semakin bertambah, dari roda dua, roda tiga sampai roda empat. Sehingga jika dilihat dari segi ruang jalan yang dimiliki, sudah tidak mampu lagi menampung untuk dilalui oleh kendaraan. Hal ini dibuktikan berdasarkan data dari kementerian perhubungan menyatakan bahwa jumlah kendaraan di tahun 2015 di Kota Makassar roda dua mencapai 1,1 juta roda empat 1,3 juta sehingga dapat diakumulasi dan dianalisa bahwa pertumbuhan jumlah kendaraan setiap tahun meningkat menjadi 2,4 juta. Oleh karena itu, diperlukan bentuk kerjasama dan langkah-langkah yang dilakukan oleh pemerintah kota dengan pihak kepolisian dan dinas perhubungan dalam mengatasi kemacetan yang terjadi.

Langkah-langkah yang telah diambil oleh pemerintah Kota Makassar dalam pembenahan masalah transportasi atau penanggulangan kemacetan lalu lintas yang semakin semraut antara lain pembentukan Forum Lalu Lintas sebagai wadah semua elemen Satuan Kerja Perangkat Daerah (SKPD) atau masyarakat untuk melakukan koordinasi, forum ini diperkuat dengan Peraturan

Pemerintah (PP) Republik Indonesia Nomor 37 Tahun 2011 tentang Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Hasil kutipan wawancara penulis dengan Kaurmintu Satuan Lalu Lintas Kota Makassar(S) adalah sebagai berikut:

“Kalau masalah kemacetan dilihat dulu apa penyebabnya sehingga terjadinya kemacetan itu umpamanya di terminal adanya terminal larangan atau bayangan yang di Daya, tugasnya kita pembentukan tim untuk membrantas, menanggulangi, menindak, menertibkan terminal itu makanya disinilah forum itu berfungsi.”(Hasil wawancara Tanggal 16-08-2016)

Berdasarkan hasil wawancara diatas,dapat diketahui bahwa kinerja yang dilakukan oleh pihak satlantas dalam menanggulangi masalah kemacetan belum dilakukan secara maksimal jika dilihat dari faktor penyebabnya.Berdasarkan hasil observasi peneliti dilapangan, terjadinya kemacetan yang panjang dipelbagai jalan yang ada di Kota Makassarjuga disebabkan karena kurang efektifnya proses penjagaan yang dilakukan oleh satlantas dalam mengatur arus lalu lintas.Hanya terdapat beberapa orang yang berjaga,dankoordinasi yang dilakukan belum terlalu efektifkarena belum sepenuhnya melibatkan pihak dari Dinas Perhubungan dalam mengatur lalu lintas untuk menanggulangi kemacetan yang terjadi. Seperti yang dikatakan oleh Wakil walikota Makassar(S.R) sebagai berikut:

Memang kita atur sedemikian rupa, termasuk kita sudah menginisiasi untuk moda angkutan yang sifatnya massal, smart pete-pete. Semua sistem kita sudah buat perencanaannya tetapi kita juga tahu bahwa kalau tidak diselesaikan akarnya, ini sifatnya satu dua tahunji berlaku. Makanya, kita selesaikan akarnya, kita buat sistemnya. Ya

memang tidak bisa langsung jadi, tetapi paling tidak kebiasaan berubah, sistem kita sudah masuk, itu bisa lebih langgeng/bisa lebih permanen.”(Hasil wawancara tanggal 27-08-2016)

Berdasarkan PP Nomor37 Tahun 2011 tentang Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bagian dari penjabaran UU RI. Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana disebutkan dalam PP ini bahwa untuk melaksanakan ketentuan pasal 13 UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, perlu menetapkan Peraturan Pemerintah tentang forum lalu lintas dan angkutan jalan. Selanjutnya disebutkan dalam pasal 1, bahwa forum lalu lintas dan angkutan jalan, selanjutnya disingkat forum, adalah wahana koordinasi antar instansi penyelenggara lalu lintas dan angkutan jalan.

Oleh karena itu, dalam rangka melaksanakan kebijakan yang telah dibuat oleh pemerintah pusat maupun Pemerintah Kota,Peraturan WalikotaMakassar Nomor 551.05/869/Kep/IX/2012 tentang pembentukan kembali forum lalulintas dan angkutan jalan tingkat Kota Makassartidak akan efektif jika keseluruhan dari *stakholder* tidak memahami maksud dari tujuan kebijakan tersebut.Selain itu, pemerintah harus lebih serius membangun model jaringan kepada masyarakat dengan cara mengomunikasikan pelbagai persoalan kemacetan yang terjadi, seperti adanya peraturan yang berlaku sehingga tidak ada ketimpangan yang terjadi, sehingga dapat menimbulkan kesadaran masyarakat untuk lebih *fleksibel* dalam

berkendara. Oleh karena itu, jika ditinjau dari yang terjadi di jalan raya, terutama di Kota besar seperti Makassar yang semakin hari semakin semrawut dari persoalan kemacetan yang terjadi karena kurangnya kesadaran yang tercipta dari petugas kepolisian dan Dinas Perhubungan untuk mengatur lalu lintas seakan ada pembatasan diantara kedua belah pihak, semakin hari kemacetan semakin menjadi-jadi karena kurangnya kesadaran masyarakat dalam berkendara. Seperti tidak menaati aturan lalu lintas dan berkendara dengan laju di atas kecepatan maksimal. Hal tersebut akan menimbulkan sebuah kemacetan yang berkepanjangan sehingga mereka saling menyalahkan bahkan sangat disayangkan jika masyarakat menyalahkan kepolisian atau satlantas (Satuan Lalu Lintas) karena kurangnya keterlibatan polisi di lapangan untuk mengatur arus lalu lintas. Sesuai dengan pernyataan pengamat transportasi (LB) sebagai berikut:

bahwa, "kemacetan itu kan kami harus menggali aspek-aspek atau faktor-faktor yang memengaruhi. Pertama, faktor *demand supply*. Infrastruktur sebagai *supply*, kemudian kendaraan dan orang sebagai *demandnya*. Sekarang kan kendaraan bertambah sekitar rata-rata diatas 12% pertahun, sementara infrastruktur jalan dan sebagainya itu termasuk parkir dan segala itu tidak tumbuh dari 1% pertahun. Itu artinya ada *gap* antara tingkat pertumbuhan *demand* dan *supply* itu. Jadi nanti kedepan kalau misalnya andalan kita itu adalah *supply* yang ada sekarang lalu kemudian tidak ada penambahan ruang maka itu akan tambah macet. (Hasil diskusi Tanggal 18-08-2016).

Sesuai dengan pernyataan diatas, dapat dianalisis bahwa terjadinya kemacetan di Kota Makassar dipengaruhi oleh jumlah kendaraan roda dua, roda tiga dan roda empat. Kemudian, konsumsi

masyarakat yang tinggi terhadap pembelian kendaraan yang semakin meningkat. Selain itu, tingkat kesadaran masyarakat yang masih dinilai sangat rendah dalam berkendara sehingga dapat menimbulkan efek bagi pengguna lalu lintas yang lain yang susah diatur oleh satlantas yang ada. Untuk itulah sekiranya diperlukan model yang baru dalam menyikapi persoalan kemacetan di Kota Makassar sebagaimana yang disebutkan pengamat transportasi *protestartinya*, pengaturan lalu lintas dengan metode buka tutup di jalan yang rawan terjadi kemacetan. Hasil kutipan wawancara dengan bapak (S) dapat diketahui sebagai berikut:

“Masing-masing instansi melaksanakan kewenangan masing-masing umpamanya Dinas Perhubungan masalah trayeknya, Satuan Lalu Lintas penindakan/penegakan hukumnya. Jadi lalu lintas di forum ini masing-masing instansi berperan sesuai dengan tugas dan peran dan tanggung jawab masing-masing. Kitakan di penegakan hukumnya terus kalau ternyata ada lubang atau kemacetan di pasar situ kita libatkan disini Satpol PP untuk menertibkan itu karena rana kita Cuma penegakan hukum saja tidak bisa masuk ke untuk penertiban PK5, kecuali ada pidana baru kita masuk..”(Hasil wawancara Tanggal 16-08-2016)

Berdasarkan hasil wawancara diatas dapat dianalisis dan disimpulkan bahwa, kemacetan yang terjadi di berbagai ruas jalan yang ada di Kota Makassar adalah bertambahnya jumlah kendaraan yang ada, dan dilihat dari segi penegakan dan penindakan kemacetan masih belum maksimal karena masing-masing dari instansi yang menangani belum terlalu serius dalam menangani masalah kemacetan yang terjadi. Oleh karena itu masih perlu komitmen dan



kerjasama yang maksimal dalam mengurangi kemacetan yang terjadi di berbagai ruas jalan yang ada.

## 1. Koordinasi

G.R. Terry mengatakan 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.” Sedangkan menurut E.F.L. Brech, “koordinasi adalah mengimbangi dan menggerakkan tim dengan memberikan lokasi kegiatan pekerjaan yang cocok dengan masing-masing dan menjaga agar kegiatan itu dilaksanakan dengan keselarasan yang semestinya di antara para anggota itu sendiri.” (Hasibuan, 2007:85).

Peningkatan spesialisasi akan menaikkan kebutuhan akan koordinasi. Tetapi semakin besar derajat spesialisasi, semakin sulit bagi manajer untuk mengkoordinasikan kegiatan-kegiatan khusus dari satuan-satuan yang berbeda. Paul R. Lawrence dan Jay W. Lorch (Handoko, 2003:197) mengungkapkan 4 (empat) tipe perbedaan dalam sikap dan cara kerja yang mempersulit tugas pengkoordinasian, yaitu:

### a. Perbedaan dalam orientasi terhadap tujuan tertentu.

Para anggota dari departemen yang berbeda mengembangkan pandangan mereka sendiri tentang bagaimana cara mencapai kepentingan organisasi yang baik. Misalnya, bagian penjualan

menganggap bahwa diversifikasi produk harus lebih diutamakan daripada kualitas produk. Bagian akuntansi melihat pengendalian biaya sebagai faktor paling penting sukses organisasi.

b. Perbedaan dalam orientasi waktu.

Manajer produksi akan lebih memerhatikan masalah-masalah yang harus dipecahkan segera atau dalam periode waktu pendek. Biasanya bagian penelitian dan pengembangan lebih terlibat dengan masalah-masalah jangka panjang.

c. Perbedaan dalam orientasi antar-pribadi.

Kegiatan produksi memerlukan komunikasi dan pembuatan keputusan yang cepat agar prosesnya lancar, sedangkan bagian penelitian dan pengembangan mungkin dapat lebih santai dan setiap orang dapat mengemukakan pendapat serta berdiskusi satu dengan yang lain.

d. Perbedaan dalam formalitas struktur.

Setiap tipe satuan dalam organisasi mungkin mempunyai metode-metode dan standar yang berbeda untuk mengevaluasi program terhadap tujuan dan untuk balas jasa bagi karyawan.

Dari berbagai pendapat di atas dapat ditarik kesimpulan bahwa, koordinasi merupakan salah satu mesin penggerak dalam melakukan manajemen dari berbagai institusi untuk menyelesaikan pelbagai permasalahan yang terjadi, namun dalam hal ini kita mengacu pada koordinasi secara yang berkelompok bagaimana

sebuah tim dapat digerakkan, diperintahkan untuk melakukan sebuah aktivitas sesuai dengan tupoksinya masing-masing agar proses penyelesaiannya dapat berjalan dengan baik. Dalam hal ini fokus pada persoalan kemacetan yang terjadi di pelbagai belahan Kota yang ada di Indonesia terkhusus di Kota Makassar. Bagaimana pemerintah mengoordinasikan, Dinas Perhubungan dan Satuan Lalu Lintas, untuk Menanggulangi Kemacetan Lalu Lintas yang terjadi berdasarkan pembagian kerja, untuk mengurangi kemacetan yang terjadi.

Wawancara dengan (B) anggota DIKYASA sebagai berikut:

Bahwa “Satuan Lalu Lintas Polrestabes Makassar bertugas menyelenggarakan dan membina fungsi lalu lintas kepolisian, meliputi penjagaan, pengaturan, pengawalan dan patroli, pendidikan masyarakat dan rekayasa lalu lintas, registrasi dan identifikasi surat izin mengemudi, penyidikan dan penyelidikan kecelakaan lalu lintas serta penegakan hukum dibidang lalu lintas, guna memelihara keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.” (Wawancara Tanggal 22-07-2016).

Tugas dan fungsi satuan lalu lintas kepolisian Makassar sangat jelas dalam menanggulangi kemacetan yang terjadi di Kota Makassar, namun dilihat pelaksanaan yang terjadi di lapangan belum sesuai dengan apa yang diharapkan berdasarkan tupoksinya. Oleh karena itu, agar setiap organisasi Kepolisian dalam hal ini satlantas, pemerintah dan swasta harus mengedepankan prinsip-prinsip dasarnya agar mempengaruhi dan membedakan gagasan dan model

bagi organisasi untuk menghasilkan barang dan jasa bagi keperluan kelompok sasaran maupun masyarakat. Kunci dari semua itu adalah tingkat kepuasan masyarakat. Sebagaimana dikemukakan oleh (B) kepada peneliti yang dikutip di atas.

Berdasarkan kutipan wawancara dengan (C) kepala seksi manajemen lalu lintas dapat diketahui sebagai berikut:

“Selama ini memang kita selalu *sharing*. Jadi, misalnya di jalan ini, di titik ini ada kepolisian pasti ada perhubungan, ada komunikasi terus. Sama dengan halnya penggembokan, ada beberapa ruas jalan itu yang digembok. Jadi, dari kami Dinas Perhubungan yang menggembok namun penindakannya sama kepolisian.” (Wawancara Tanggal 29-08-2016).

Seperti yang dikatakan oleh pengamat transportasi bapak (LB) dapat diketahui sebagai berikut:

sekarang kan tingkat kemacetan itu kalau diukur dari derajat kejenuhan misalnya Jalan Urip sumiharjo itu sekitar sudah 0,7, lalu kemudian di Jalan Veteran sekitar 0,5-0,6, kalau misalnya di jalan bawakaraeng lebih parah lagi itu sekitar 0,8 tapi itu juga pada titik-titik tertentu itu ada sekitar 36 titik yang dipandang sebagai *blackspot* di Kota Makassar, itu dari aspek demand *supply*nya. Kedua, dari aspek pemanfaatan infrastruktur itu misalnya, Jalan Nasional. Jalan Nasional itu kan idealnya tidak ada bangunan yang sandar disitu.” (Hasil diskusi Tanggal 18-08-2016).

Berdasarkan kutipan wawancara diatas, menunjukkan bahwa model koordinasi yang dilakukan dilapangan selalu dilakukan dengan bentuk komunikasi dengan melalui pelaksanaan dan kerjasama dengan pihak kepolisian dalam menanggulangi kemacetan lalu lintas bahkan menindak bagi pelanggar lalu lintas, namun dalam hal ini

kalau dianalisis belum ada bentuk koordinasi yang baru dilakukan oleh Dishub (Dinas Perhubungan) dan Kepolisian dalam menggerakkan bawahannya seperti pada pelanggaran lalu lintas, hanya sekadar pada tempat tertentu saja dilakukan proses penanggulangan kemacetan lalu lintas sementara di ruas jalan lain tidak dilakukan. Oleh karena itu, dalam rangka meningkatkan koordinasi yang lebih efektif, Dishub (Dinas Perhubungan) dan Satlantas (Satuan Lalu Lintas) perlu melakukan komunikasi yang secara rutin untuk sering terjun ke lapangan dalam menanggulangi kemacetan yang terjadi, tidak hanya di ruas jalan tertentu akan tetapi, di ruas jalan lain juga diperlukan. Berbeda halnya yang dikatakan oleh (ZA) Ketua Organda Makassar dalam kutipan wawancara dengan peneliti dapat diketahui sebagai berikut:

“Bahwa koordinasi antar lembaga inilah yang harus dibangun, kalau kacamata saya harusnya ini sudah jalan tapi mesti harus ditingkatkan. Artinya dengan dampak kemacetan di Kota Makassar ini Dinas Perhubungan, kepolisian ataupun semua *stakholder* yang ada tidak boleh tutup mata untuk melihat itu, harus kita mencari solusi seperti apa. Sehingga masyarakat Makassar pada umumnya ini melihat bahwa apa yang dilakukan Dinas Perhubungan, apa yang dilakukan PD Parkir, apa yang dilakukan pihak kepolisian betul-betul memang melakukan kerjanya sesuai dengan tugasnya masing-masing. (Wawancara Tanggal 31-08-2016).

Berdasarkan kutipan wawancara diatas, menggambarkan bahwa koordinasi yang dilakukan antar lembaga dalam menanggulangi kemacetan di Kota Makassar belum efektif karena dilihat dari pola komunikasi yang dibangun belum terarah, hal ini

dilihat bahwa hubungan kerjasama yang dibangun antara lembaga baik itu Dishub (Dinas Perhubungan), Satlantas (Satuan Lalu Lintas), dan Perusahaan Daerah Parkir masih sepihak, karena sebelum dijalankan tidak ada konfirmasi yang dilakukan untuk melakukan rapat dalam menata dan menanggulangi kemacetan lalu lintas yang terjadi. Kemudian hal lain dapat digambarkan bahwa proses pengelolaan lahan parkir yang dilakukan oleh masing-masing lembaga, kesadaran yang dimiliki masih rendah karena belum memberikan contoh yang baik kepada masyarakat bagaimana memberikan solusi dan lahan dalam menertibkan kendaraan yang dimilikinya bukan jadi penguasa lahan parkir.

Kutipan wawancara dengan (JL) kepala seksi rekayasa lalu lintas adalah sebagai berikut:

“Bahwa kendala dalam koordinasi yang kami dapatkan yang jelas pada saat kita misalnya melakukan rekayasa, memasang tanda-tanda rambu-rambu lalu lintas, marka kita semua koordinasi dengan kepolisian. Toh, pelaksanaannya di lapangan itu bukan kewenangan Dinas Perhubungan karena penindakan sudah di instansi Kepolisian. Kemudian juga, berbicara transportasi bukan hanya sebenarnya dilimpahkan ke Perhubungan, kepolisian karena semua *stakeholder*, terutama pengguna jalan, masyarakat, warga, semua mau nggak berdisiplin/beretika. Jadi mulai dari diri sendirilah dulu.” (Wawancara Tanggal 07-09-2016).

Seperti yang dikatakan oleh bapak (ZA) dapat diketahui sebagai berikut:

Itu sudah jalan tetapi tidak maksimal (pada intinya Dishub sudah melakukan sosialisasi), yang kami mau adalah kita mulai belajar dari ruang lingkup kita sendiri. Khususnya di Dinas Perhubungan Kota

Makassar, kalau karyawan, staf, maupun pegawainya kita, kalau kita lihat bahwa kantornya kita ini hanya membutuhkan sepuluh lahan parkir maka coba diatur untuk lima saja yang bawa kendaraan. (Wawancara Tanggal 31-08-2016).

Dari hasil kutipan wawancara diatas, menunjukkan bahwa proses koordinasi yang dilakukan masih terdapat kendala yang dihadapi sehingga proses penanggulangan kemacetan masih sering terhambat, hal ini disebabkan karena pelimpahan kewenangan yang diberikan kepada lembaga Dishub (Dinas Perhubungan) belum jelas dengan kewenangan yang diberikan, kemudian ada pembatasan ruang lingkup kerja dalam bertindak untuk melakukan pengaturan kendaraan dalam menghindari kemacetan. Selain itu, kesadaran masyarakat yang masih rendah dalam mengikuti aturan lalu lintas yang ada sehinggamenyebabkan terjadinya kemacetan yang parah, bahkan mungkin menjadi korban lalu lintas.

Sependapat dengan apa yang dikatakan oleh Inu Kencana (2015: 102) bahwa dalam manajemen pemerintahan di Indonesia, koordinasi menempati peranan penting karena begitu banyak kita temui tumpang tindih pekerjaan yang disebabkan tidak adanya koordinasi, kendati keseluruhan itu dapat disinkronisasikan demi tujuan dan kepentingan bersama.

Seperti dalam menanggulangi kemacetan lalu lintas seberapa kalipun dilakukan komunikasi atau penyampaian informasi untuk semua *stakholder* yang terkait seperti Satlantas (Satuan Lalu Lintas),

Dishub (Dinas Perhubungan), Perusahaan Daerah Parkir dan masyarakat jika informasi yang disampaikan oleh pihak pemerintah masih samar-samar maka proses penanggulangan kemacetan tidak akan efektif dalam mencapai kerjasama dan tidak terbangun dengan baik. Oleh karena itu, *stakeholder* perlu saling berkoordinasi untuk lebih meningkatkan kerjasama yang baik dalam menanggulangi kemacetan lalu lintas di Kota Makassar bukan saling melempar kewenangan.

a) Pengaturan

Jalan raya merupakan sarana atau tempat untuk dilalui kendaraan baik itu kendaraan bermotor, tanpa motor dan pejalan kaki yang melalujalan tersebut sehingga jalan raya merupakan sarana yang sangat penting yang berpengaruh dalam segala aspek kehidupan. Dari segi manapun, jalan raya merupakan penggerak suatu ekonomi dan kemajuan dari suatu negara. Ada tiga komponen terjadinya lalu lintas yaitu manusia sebagai pengguna, kendaraan dan jalan yang saling berinteraksi dalam pergerakan kendaraan yang memenuhi persyaratan kelayakan dikemudikan oleh pengemudi mengikuti aturan lalu lintas yang ditetapkan berdasarkan peraturan perundangan yang menyangkut lalu lintas dan angkutan jalan melalui jalan yang memenuhi persyaratan geometrik.

Untuk mengatasi kemacetan dan kesemrawutan lalulintas tersebut, diperlukan suatu sistem penentuan fase dan pengaturan



lalulintas yang baik dan sangat berpengaruh pada kelancaran, kenyamanan, dan keselamatan bagi kendaraan yang melewati jalan tersebut. Sistem penentuan fase dan pengaturan lalulintas biasanya lebih ditekankan pada lokasi-lokasi terjadi pertemuan-pertemuan jalan atau persimpangan jalan. Karena pertemuan dua jalan atau lebih mengakibatkan adanya titik konflik yang akhirnya menjadi penyebab kemacetan lalulintas.

Berdasarkan wawancara dengan (B) anggota DIKYASA dapat diketahui sebagai berikut:

“Kalau kita sudah ideal sebenarnya cumakan masalah lalu lintas inikan dinamis, jadi tidak tentu umpamanya kita sudah anukan rambu sudah tertib ditempat lain lagi biasa ada lagi makanya biasa ada survei lokasi, makanya unit Dikayasalah yang melakukan survei setiap hari dimana titik-titik rawan macet disitulah dikaji dan dievaluasi bersama dengan instansi lain. Contoh masalah *traffic light* di Jalan Emmy Saelan, kami sudah menyurat ke instansi yang bertanggung jawab dibidang itu ke Dinas Perhubungan untuk melakukan perbaikan dan kita hanya memberikan saran/masukan kepada instansi yang bertanggung jawab, kita tidak bisa bertindak secara langsung, kita hanya menempatkan personil disitu untuk menekan, meminimalisir terjadi kemacetan lalu lintas tersebut. Respon dari Dinas Perhubungan sudah ada tapi terkendala dari sisi anggaran. Anggaran mereka untuk perbaikan itu ada.”(Wawancara Tanggal 22-07-2016).

Berdasarkan kutipan diatas dapat dianalisis bahwa, terkait dengan pengaturan lalu lintas yang ada di wilayah Kota Makassar pihak Satlantas (Satuan Lalu Lintas) hanya melakukan pemantauan dengan metode survei sehingga proses evaluasi yang dilakukan kurang maksimal, disamping itu, proses komunikasi yang dilakukan

oleh pemerintah kota agar menambahkan anggaran untuk melakukan proses penanggulangan kemacetan lalu lintas.

Seperti yang dikatakan oleh (C) kepala seksi manajemen lalu lintas dapat diketahui sebagai berikut:

“Kita bagi, ada anggota memang kita bagi. Kita bagi shif, misalnya pagi/ jam 6 itu ada beberapa kelompok kita bagi, ada beberapa orang misalnya disimpang ini, misalnya di Antang ada beberapa orang. Kita bagi kondisi mana yang memang betul-betul rawan macet. Meskipun itu tetap anggota, meskipun tidak macet tapi maksudnya kita disini lebih fokus yang memang kondisinya rawan kemacetan. Namun, tetap kita sebar semua. Terus kan sekarang kita punya ATCS diatas, jadi kita bisa handel mana-mana lagi kondisi sehingga ada koordinasi langsung sama anggota, sudah standby monitornya.” (Wawancara Tanggal 29-08-2016).

Suatu penataan ulang pada satu persimpangan akan mengubah pola arus yang keluar dari setiap kaki persimpangan, yang implikasinya tetap akan memengaruhi ritme arus lalu lintas pada ruas jalan lain. pada titik tertentu, arus ini justru akan menyebabkan tundaan pada persimpangan lain yang masih memiliki hubungan dengan persimpangan yang baru saja kita tata ulang siklus lampunya. Secara sederhana, kita telah berhasil melancarkan arus di satu titik persimpangan, akan tetapi arus yang keluar dari titik tersebut justru membuat kemacetan di titik persimpangan yang lain. Penataan ritme lalu lintas akan lebih baik apabila menerapkan teknologi *Area Traffic Control System (ATCS)* pada semua persimpangan lalu lintas yang ada di kota tersebut. Sebagaimana dikemukakan oleh (C) kepada peneliti pada kutipan sebagai berikut:

Untuk sementara sudah ada konek dengan Wali Kota, kita mau kasih konek dengan ruangan Kadis dengan ruangan Infokom. Sebenarnya, kita punya banyak inovatif hanya karena terkendala dengan dana, ini yang menjadi problem buat kita untuk melangkah. Kita sebenarnya banyak punya inovatif, mau begini dan begini tapi karena anggaran kita terbatas dan dibagi, kan ada beberapa bidang disini dan tidak mungkin kita dikasi semua kewenangan. (wawancara, 30 -08-2016)

Hasil wawancara diatas menunjukkan bahwa ATCS adalah sebuah sistem pengaturan lalu lintas bersinyal terkoordinasi yang diatur mencakup satu wilayah secara terpusat. dengan ATCS dapat dilakukan upaya manajemen rekayasa lalu lintas yang mengoordinasikan semua titik-titik persimpangan bersinyal melalui pusat kontrol ATCS, sehingga diperoleh suatu kondisi pergerakan lalu lintas secara efisien. Teknologi ATCS sendiri telah banyak diterapkan di pelbagai kota-kota besar di negara-negara maju. Dengan ATCS, penataan siklus lampu lalu lintas dilakukan berdasar input data lalu lintas yang diperoleh secara *real time* melalui kamera CCTV pemantau lalu lintas pada titik-titik persimpangan. penentuan waktu siklus lampu persimpangan dapat diubah berkali-kali dalam satu hari sesuai kebutuhan lalu lintas paling efisien yang mencakup keseluruhan wilayah tersebut. Untuk itu, pengoperasian ATCS diatur dengan sebuah sistem kontrol terpadu yang melibatkan beberapa komponen yaitu pengatur arus persimpangan berupa lampu lalu lintas, penginput data lalu lintas berupa kamera CCTV pemantau, pengirim data berupa jaringan kabel data atau pemancar gelombang, *software*

sistem ATCS dan ruang kontrol (*central control room*) ATCS dan operatornya.

b) Sinkronisasi

Tuntutan sinkronisasi adalah hal yang wajar, mengingat masyarakat sebagai *stakeholder* juga merupakan pengguna dan membutuhkan data terkait kecelakaan, bagaimana jadinya jika masyarakat atau pengambil kebijakan tidak menemukan sebuah data yang akurat dan sahih dari penyedia data yang telah diberikan otoritas, apalagi jika data tersebut memiliki sumber yang dapat ditemukan dari penyedia data lainnya yang juga memiliki kewenangan untuk menyajikan data tersebut, maka kemungkinan yang timbul adalah adanya perbandingan untuk sahihnya data yang lebih valid, bahkan kemungkinan terburuk dapat memunculkan opini bahwa ada objek permasalahan yang *black report* atau *under report* oleh salah satu penyedia data, padahal kemungkinan-kemungkinan tersebut tidak perlu ada, karena walaupun penyedia data tersebut fokus kepada satu permasalahan yang sama namun dalam sistem penyajian berbeda, bahkan boleh jadi secara teknis sesuai dengan tugas pokok penyedia data substansi fokus permasalahan yang hendak disajikan, intinya memang berbeda dan cenderung kepada satu aspek saja.

Seperti yang dikatakan oleh bapak (LB) dalam kutipan wawancara dapat diketahui sebagai berikut:

Walaupun ada, itu harus ada jalan yang namanya jalan kolektor (jalan penyanggah) sebelum masuk di Jalan Nasional itu. Nah sekarang kan

sudah bangunan sandar disitu bukan cuma sandar bahkan menggunakan trotoar. Itu kan memang sebetulnya kalau jalan nasional itu kalau toh ada bangunan maka bangunan itu ada kantor, kalau toh itu misalnya sandar disitu maka harus ada Jalan sebelum Jalan Nasional itu kalau di tol itu kan ada namanya *frontest*, model-model begitu tetapi disini bukan *frontest* namanya tetapi dia adalah jalan akses sebelum masuk ke bangunan itu. Nah, itu kan secara ril kami tidak punya itu. Nah, maka diperlukanlah yang namanya manajemen. (Hasil diskusi Tanggal 18-08-2016).

Dalam hal penanggulangan kemacetan lalu lintas sinkronisasi sangat diperlukan oleh semua pihak *stakeholder* karena itu merupakan salah satu faktor yang sangat penting dalam membangun sebuah kerjasama yang baik dan *fleksibel* untuk menentukan bahwa keberhasilan dalam menyelesaikan suatu permasalahan dilakukan dengan proses sinkronisasi yang lebih efektif. Oleh karena itu, dalam membangun kerjasama tersebut maka perlu adaketerbukaan informasi dalam melakukan kesepakatan dan pembagian kerja yang jelas.

Berdasarkan kutipan wawancara penulis dengan (S) Anggota Kaurmintu Satuan Lalu Lintas Kota Makassar dapat diketahui bahwa:

“Kalau di sinkronisasinya itu kita kan ada rencana kegiatan, mereka kalau ada ini, kayak kemarin mereka meminta kita untuk menjadi pembawa materi pada personil Dishub itu yang baru, itu diajarkan masalah pengaturan, penindakan di jalan, bagaimana cara mengatur lalu lintas yang minim, terus cara-cara di jalan itu, kita sudah ini, sudah berjalan yang kemarin itu, kita sudah berikan pelatihan itu terhadap personil Dishub itu.” (Wawancara Tanggal 16-08-2016).

Dari kutipan diatas dapat digambarkan bahwa, dalam sinkronisasi yang dilakukan oleh Satlantas dalam menanggulangi kemacetan lalu lintas dilihat bahwa telah melakukan upaya yang lebih

baik dengan meningkatkan kualitas sumber daya manusia melalui bentuk kerjasama dengan melibatkan pesertanya adalah Dishub untuk diberikan pelatihan-pelatihan bagaimana melakukan pola pengaturan lalu lintas di jalan.

Hasil kutipan wawancara dengan (C) kepala seksi manajemen lalu lintas dapat diketahui sebagai berikut:

Bahwa bentuk sinkronisasi Selalu dan selalu, pokoknya setiap ada kegiatan. Pertama kayak sosialisai, pokoknya setiap kegiatan sekecil apapun ada kepolisian. Jadi, kita memang selalu seiring. Mau sosialisai didalam ruangan ada, sosialisai diluar ada. Pokoknya apapun langkah kita itu, kita ada keterkaitan dengan kepolisian. Kegiatan pun, kita mau kegiatan rutin (kalau di Manajemen Lalu Lintas, ada rekayasa lalu lintas, terus ada manajemen lalu lintas, ada andalalin/analisis dampak lalu lintas, terus ada pemeliharaan lalu lintas. Kalau dibidang lain/kalau diatas itu pengawasan di jalan setiap hari, ada rutin itu) semua kegiatan kita di Dinas Perhubungan ada sinkronisasi dengan pihak lalu lintas (Hasil wawancara Tanggal 29-08-2016).

Berdasarkan hasil kutipan wawancara diatas, menunjukkan bahwa proses sinkronisasi yang dilakukan oleh Dishub (Dinas Perhubungan) dengan Satlantas (Satuan Lalu Lintas) berjalan dengan baik hanya pada pertemuan-pertemuan atau rapat. Namun fakta dilapangan ditemukan bahwa proses implementasi yang dilakukan dalam pelatihan yang didapatkan itu tidak berjalan dengan semestinya karena dilihat sejumlah petugas Dishub hanya diam, tidak melaksanakan tugas dengan sepenuhnya.

Sebagaimana yang dikatakan oleh (AZ) anggota DALOPS Dinas Perhubungan dapat diketahui sebagai berikut:

“Bahwa dalam sinkronisasi yang dilakukan Betul, kita saling sinkron. Kayak penertiban parkir kemarin di Boulevard kita harus bikin tim. Tim ini namanya tim terpadu untuk menyatukan persepsi, saya katakan lagi kita kan punya batasan kewenangan. Batasan kewenangan ini kalau kita mau satukan jadi satu, inilah yang namanya tim terpadu.”(Wawancara Tanggal 19-08-2016).

Berbeda apa yang dikatakan (ZA) dalam kutipan wawancara dengan peunlis dapat diketahui sebagai berikut:

tetapi kalau kita lihat sekarang, kemudian yang perlu kami tekankan lagi bahwa memang kami dari organda memahami bahwa tingkat pemahaman berlalu lintas kita masih kurang sehingga perlu tidak henti-hentinya melakukan sosialisasi pelarangan parkir, berlalu lintas.(Wawancara Tanggal 31-08-2016)

Hasil kutipan wawancara diatas menunjukkan bahwa, sinkronisasi antara Dishub (Dinas Perhubungan) dan Satlantas (Satuan Lalu Lintas) dalam menanggulangi kemacetan sudah efektif karena sudah terlihat dengan melalui pelatihan serta komunikasi yang dilakukan sudah berkesinambungan. Selain itu, dilihat bahwa Dinas Perhubungan sudah mulai terlihat menyampaikan ide yang kreatif yakni membentuk sebuah tim untuk menampung aspirasi masyarakat sehingga menjadi masukan yang tepat dalam mengatasi kemacetan.

Oleh karena itu, berdasarkan Pernyataan yang dikatakan oleh Walikota Makassar saat melaksanakan upacara bendera di kantor Dinas Perhubungan Makasar pada tanggal 8 bulan oktober 2016 menyampaikan Pemerintah Kota melalui Dinas Perhubungan harus hadir di tengah masyarakat untuk mengatasi persoalan kemacetan lalu lintas. Tidak lagi membiarkan tugasnya dijalankan oleh entitas lain di masyarakat seperti pak Ogah yang banyak ditemui di ruas jalan.

Brigade anti kemacetan ini berjumlah 150 personel harus lebih proaktif dalam mengatasi kemacetan di jalan. Berdasarkan pernyataan tersebut, dapat disimpulkan bahwa komitmen Pemerintah Kota dalam menanggulangi kemacetan sangat tinggi, dan tugas Satlantas (satuan lalu lintas) untuk menjalankan dengan baik.

c) Kepentingan Bersama

Kepentingan adalah tuntutan perorangan atau kelompok yang diharapkan untuk dipenuhi dan pada hakikatnya mengandung kekuasaan yang dijamin dan dilindungi oleh hukum dalam melaksanakannya. Tidak dapat disangkal bahwa tindakan Pemerintah harus ditujukan kepada pelayanan umum, memperhatikan dan melindungi kepentingan orang banyak (kepentingan umum).

Oleh karena itu, harus dapat dibedakan antara kepentingan umum dan kepentingan pemerintah. Pada dasarnya yang dimaksud dengan kepentingan umum adalah tuntutan perorangan atau kelompok atau masyarakat yang diharapkan untuk dipenuhi dan pada hakikatnya mengandung kekuasaan yang dijamin dan dilindungi oleh hukum dalam melaksanakannya. Jadi kepentingan umum bersifat global, umum, dan menyeluruh.

Selanjutnya dikenal juga kepentingan pemerintah, yaitu tuntutan perorangan atau kelompok suatu organisasi pemerintah. Kepentingan pemerintah pada mulanya merupakan upaya pejabat



pemerintah dalam mensejahterakan dirinya atau menunjang hidupnya dan keluarganya.

Misalnya, pengadaan mobil-mobil dinas, pengadaan rumah-rumah dinas dan juga kenaikan gaji pejabat (Renumerasi). Namun pada dasarnya negara harus lebih mengutamakan kepentingan umum terlebih dahulu daripada kepentingan pemerintah. Apabila negara lebih mengedepankan kepentingan pemerintah daripada kepentingan umum maka akan terjadi kecemburuan dari masyarakat, saat para pejabat negara memiliki harta yang berlimpah sedangkan rakyatnya hidup dalam kemiskinan.

Sehingga untuk tetap menjaga stabilitas negara maka diperlukan tindakan dari pemerintah yang adil, yaitu pemerintah mementingkan kepentingan umum terlebih dahulu dan mengesampingkan kepentingan pemerintah sendiri. Misalnya pemerintah menurunkan harga bahan pokok daripada menaikkan gaji pejabat, atau pemerintah membangun pemukiman yang layak bagi masyarakat perbatasan atau masyarakat pedalaman daripada membangun rumah dinas pejabat yang super mewah, serta pemerintah harus mengedepankan perbaikan sarana dan prasarana lalu lintas daripada meningkatkan pembelian kendaraan-kendaraan dinas.

Secara sederhana dapat diartikan bahwa kepentingan umum dapat saja dikatakan untuk keperluan, kebutuhan atau kepentingan

orang banyak atau tujuan yang luas. Namun demikian rumusan tersebut terlalu umum dan tidak ada batasannya. Kepentingan umum termasuk kepentingan bangsa dan negara serta kepentingan bersama dari rakyat, dengan memperhatikan segi-segi sosial, politik, psikologis atas dasar asas-asas Pembangunan Nasional dengan mengindahkan Ketahanan Nasional serta Wawasan Nusantara.

Dalam hal ini jika mengacu pada permasalahan yang terjadi di Kota Makassar terkait dengan kemacetan lalu lintas maka dari itu perlu untuk mementingkan kebersamaan dalam menanggulangi kemacetan yang terjadi, diantaranya pemerintah Kota, Satuan Lalu Lintas, Dinas Perhubungan dan *stakeholder* yang terkait duduk bersama dalam mendiskusikan permasalahan kemacetan, sehingga dapat menemukan solusi yang baik untuk kepentingan masyarakat.

Berdasarkan wawancara dengan Wakil Walikota Makassar(SR)dapat diketahui sebagai berikut:

“Yang paling inti disini adalah, jadi soal kemacetan itu memang kita berpikir untuk memastikan bahwa soal macet itu bukan akibat dari manajemen traffic yang salah tetapi juga kita ingin supaya manajemen traffic ini kita benahi tetapi sumber utama kemacetan itu juga bisa kita uraikan. Jadi soal manajemen traffic itu berarti seimbang antara sarana dan prasarana jalan dengan jumlah kendaraan, tetapi macet. Berarti manajemen traffic yang salah atau perilaku yang salah, ini kita mau juga menghitung sumber kemacetannya semua sektor sehingga ada level city (kota nyaman).”(Wawancara tanggal 27-08-2016).

Berdasarkan kutipan wawancara diatas, dapat digambarkan bahwa dalam membangun kepentingan bersama Pemerintah Kota Makassar mencoba membangun jaringan dengan pihak dibidang

pendidikan untuk mengurangi kemacetan lalu lintas yang targetnya adalah anak sekolah, namun dilihat dari koordinasi yang dibangun dengan Dinas Perhubungan, Satuan Lalu Lintas dan masyarakat belum tampak secara jelas hal yang dilakukan dalam mencapai solusi yang tepat.

Kutipan wawancara penelitian dengan (LB) Pengamat Transportasi adalah:

“Intinya begini, didalam ini sebetulnya ada namanya Forum Lalu Lintas. Forum Lalu Lintas itu terdiri dari seluruh unsur, cuma persoalan di Forum Lalu Lintas ini orang-orang yang ikut berembuk itu adalah bukan orang-orang yang mengambil keputusan. Bukan orang-orang setelah kembali dia rapat misalnya katakanlah di Dishubkah, Dirlantaskah, Satlantaskah atau di Walikotakah, pulang itu cuma dia yang dapat itu informasi seharusnya kalau di Forum Lalu Lintas itu yang eksopisau disitu adalah jabatannya misalnya Kadishub, kemudian Kabag, kasubdin lalu kemudian di Dirlantas juga begitu. Pokoknya ada jabatannya ditingkat itu lalu kemudian setelah kembali itu signifikan memberikan informasi bahwa ini loh hasil rapat tim gabungan Forum Lalu Lintas kita hari ini. Nah, supaya semua mereka itu paham akan hasil kebersamaan kesepakatan tadi itu.”(Wawancara Tanggal 18-08-2016).

Seperti yang dikatakan oleh Wakil Walikota Makassar (SR) dari hasil kutipan wawancara sebagai berikut:

jumlah kendaraan itu bisa seimbang. Caranya adalah pertama, kita mencoba mengaitkan dengan bidang pendidikan, makanya pendidikan ini kita sudah coba nanti tumbuh wilayahan. Setiap wilayah/setiap daerah itu adami disitu sarana pendidikannya lengkap (SD,SMP,SMA,Paud,dan segala macam) sehingga mengurangi kemungkinan orang menggunakan kendaraan. Makanya kita ini cobami dua tahun terakhir ini untuk mengakomodasi kepentingan disetiap sekolah itu domisili. Jadi, tidak perlu orang naik kendaraan pergi sekolah. Jadi, ini kita mau sistematis menyelesaikan dari akarnya, tidak sekedar dibilang tri in one, ganjil genap, itu parsial menurut kita. Kita mau yang benar-benar itu dari basicnya/penyebabnya sehingga kita anggap soal kemacetan itu tidak

sekedar gejalanya yang secara parsial kita tangani tetapi memang penyebabnya yang kita selesaikan. (Wawancara tanggal 27-08-2016).

Berdasarkan kutipan wawancara diatas menunjukkan bahwa proses penanggulangan kemacetan dalam kepentingan masyarakat dilihat secara jelas bahwa dengan adanya sebuah organisasi atau forum dalam membahas permasalahan dan mencari solusi, namun hanya sekedar formalitas karena tidak ada titik sentral yang dapat mengakomodir dalam diskusi tersebut atau pengambil keputusan, sehingga terjadi simpang siur dan hanya sekedar informasi saja sehingga tahap implementasi tidak berjalan dengan efektif. Jika dilihat dari keputusan yang dilakukan dengan adanya perubahan sistem ganjil genap maka saya kira masih perlu pembenahan untuk setiap stakeholder yang terlibat karena kerjasama yang dibangun masih belum terlihat baik.

Berdasarkan kutipan wawancara dengan (AS) anggota DALOPS Dinas Perhubungan dapat diketahui sebagai berikut:

“Disinikan diundang pimpinan, tetapi walaupun sebagai kepala SKPD yang berhalangan ini jelaskan diwakilkan. Kayak PD Parkir, walaupun Perusda tetapi inikan sangat terkait masalah kemacetan. Tetapi, kebanyakan kalau PD Parkir yang ikut itu adalah pak Dirops. PD Terminal, kalau PD Terminal itu di khususkan untuk pimpinannya karena inikan terkait masalah yang harus betul-betul dia pahami, masalah kelancaran di terminal.” (Wawancara Tanggal 19-08-2016).

Dalam rangka melakukan rapat untuk menyelesaikan persoalan kemacetan lalu lintas, hanya sebagian pengambil keputusan yang hadir. Hal itu membuktikan bahwa kepentingan bersama yang dibangun tidak efektif karena pengambil keputusan tidak dapat

memberikan solusi yang tepat untuk memberikan solusi dalam penanganan masalah kemacetan lalu lintas. Sebagaimana dikemukakan oleh (AS) kepada peneliti yang dikutip di atas.

Kepentingan pada prinsipnya ada dua macam, pertama kepentingan pribadi atau golongan, dan gabungan dari kedua kepentingan tersebut yang sudah menjadi kesatuan yang bulat disebut kepentingan umum/bersama, dari kedua kepentingan ini, sekali tempo bisa saja bertabrakan. Kalau sampai terjadi tabrakan dua kepentingan antara kepentingan umum, pasti yang akan diutamakan secara yuridis adalah kepentingan umum. Arti dari diutamakan kepentingan umum ini sebetulnya bukan berarti mengutamakan kepentingan pribadi atau golongan dengan demikian arti kepentingan umum yang tepat adalah mengutamakan kepentingan pribadi dengan pemberian konsekuensi.

d) Tujuan Bersama

Dalam kehidupan sehari-hari, kita tidak mungkin bisa lepas dari organisasi. karena kehidupan adalah wujud nyata dari segala jenis organisasi bentukan Tuhan, yang melibatkan setiap makhluk hidup didalamnya. Namun dalam perspektif manusia, karena manusia yang cenderung melakukan dan menjadikansebagai wadah interaksi sosial dan untuk mencapai tujuan yang sama.

Setiap manusia yang memiliki kepentingan dan tujuan yang sama, menciptakan sebuah wadah atau badan, mereka berusaha

untuk mewujudkan tujuan tersebut. Hal ini yang menjadi sebab adanya tujuan dari sebuah organisasi. Tujuan dicerminkan oleh sasaran yang harus dilakukan baik dalam jangka pendek, maupun jangka panjang. Tujuan dari sebuah organisasi sangat mempengaruhi kinerja dari organisasi itu maupun untuk mencari massa atau anggota baru dalam pengembangan sebuah organisasi dan untuk menjaga kaderisasi anggota. Kaderisasi bertujuan untuk menjaga sebuah organisasi tetap bisa bertahan dan eksis dalam jangka waktu yang panjang.

Dalam berorganisasi masing-masing individu dapat berinteraksi dengan semua struktur organisasi yang terkait pada organisasi tersebut, baik itu secara langsung ataupun tidak langsung. Agar dapat berinteraksi dengan efektif masing-masing individu dapat berpartisipasi pada organisasi yang digabunginya. Dengan berpartisipasi, masing-masing individu dapat lebih mengetahui hal-hal yang harus dilakukan. Adanya organisasi terbentuk karena dipengaruhi aspek-aspek seperti penyatuan visi dan misi serta mempunyai tujuan yang sama dengan perwujudan eksistensi dari sekelompok orang terhadap lingkungan masyarakat. Organisasi yang dianggap baik adalah organisasi yang diakui keberadaannya organisasi memberikan kontribusi yang penting, misalnya dalam penanggulangan kemacetan lalu lintas dengan memberikan kesadaran kepada pengendara atau

masyarakat agar tercipta sebuah rutinitas dalam berkendara yang lebih efektif.

Berdasarkan wawancara dengan (S)masyarakat pengguna jalan adalah sebagai berikut:

“Menurut saya kesadaran sebahagian masyarakat yang tidak mengerti tentang bagaimana berlalu lintas dengan baik, kita melihat sebagian masyarakat banyak yang melanggar rambu-rambu lalu lintas baik itu traffic light dan zebra cross sehingga mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dan kemacetan lalu lintas yang cukup panjang. Olehnya itu saya mengharapkan pihak pemerintah dan kepolisian dapat berperan aktif dalam mengatur lalu lintas seperti di jl.tentara pelajar, jl.sulawesi maupun di jl.somba opu agar ketertiban dalam berlalu lintas dapat tercapai.”(Wawancara Tanggal 10-08-2016)

Wawancara diatas menunjukkan bahwa, dalam mewujudkan tujuan bersama dalam menanggulangi kemacetan lalu lintas di Kota Makassar, dilihat bahwa tingkat kesadaran masyarakat masih rendah dalam berkendara, karena hal tersebut tujuan bersama yang dibangun oleh pemerintah Dinas Perhubungan dan Satuan Lalu Lintas belum maksimal, karena dalam mencapai tujuan bersama tersebut masyarakat tidak pernah dilibatkan secara langsung dalam koordinasi, informasi dari pemerintah untuk dilibatkan secara langsung dalam menyampaikan solusi. Sehingga menurut saya, tujuan bersama dalam menanggulangi kemacetan lalu lintas perlu lebih bekerja keras lagi untuk melakukan koordinasi yang lebih efektif agar ketertiban berlalu lintas dapat tercapai.

Berdasarkan wawancara dengan (Z) Anggota Komisi C DPRD Kota Makassar dapat diketahui sebagai berikut:

“Jadi pola koordinasi untuk DPRD inikan sebenarnya intinya rapat, memanggil, jadi kalau ada temuan kita akan sampaikan karena mereka pelaksananya dan dia harus tindak lanjuti karena kalau tidak kita ini akan berhadapan dengan walikota sampaikan. Jadi ada pengawasan kalau sudah disampaikan beberapa kali dan tidak bisa sejalan, kita akan buat rekomendasi ke walikota bahwa kepala dinas ini sudah tidak cocok karena kita ini kan wakil rakyat menyampaikan.” (Wawancara Tanggal 19-08-2016).

Berbeda halnya yang dikatakan oleh pengamat transportasi (LB) dapat diketahui sebagai berikut:

Pada saat forum itu mengadakan rapat jalan padahal kembali itu kan bukan mentah tetapi yang ketahui itu persoalan hanya yang ikut rapat (tidak ada *action*) mestinya itukan ada sendiri yang memberi informasi kepada lembaga masing-masing. Pada umumnya itu tidak kembali memberi sosialisasi, kita cuma mengatakan dilembaganya tidak terdistribusi itu informasi dengan baik karena yang ikut bukan 100% atasan kalau atasan mungkin bagus pastilah instruksional sifatnya kalau memberi informasi. Rata-rata yang ikut wakil turunan kedua atau turunan ketiga. Inilah yang sebetulnya perlu didorong pentingnya yang namanya membangun kelembagaan dalam dua hal. Kelembagaan itu dalam arti antar lembaga, kelembagaan dalam arti internal lembaga..”(Wawancara Tanggal 18-08-2016).

Dari hasil kutipan wawancara diatas, menunjukkan bahwa, proses untuk mencapai tujuan bersama oleh pihak DPRD dalam melakukan pengawasan dan koordinasi dalam menanggulangi kemacetan lalu lintas sudah efektif karena mereka membuka peluang bersama dalam menyelesaikan masalah dengan melakukan pertemuan kepada *stakeholder* yang terkait, namun kondisi dilapangan hal tersebut belum terlihat dengan jelas respon Pemerintah Kota, Satlantas, dan Dishub dalam melakukan kerjasama yang baik untuk mencapai tujuan bersama. Namun berbeda yang



dikemukakan oleh pengamat transportasi bahwa sebuah sistem akan berjalan dengan efektif apabila semua stakeholder yang terlibat dalam melakukan koordinasi demi tujuan bersama adalah para pimpinan langsung yang melakukan, karena perintah langsung dari mereka akan mendapatkan respon yang efektif, sehingga proses penanggulangan kemacetan yang terjadi dapat diminimalisir dengan baik.

Suatu organisasi yang ideal seharusnya memiliki tujuan. Tujuan inilah yang kemudian menjadi dasar kegiatan dari organisasi. Tanpa adanya tujuan, organisasi akan mati karena tidak ada yang diperjuangkan. Tujuan dari sebuah organisasi harus dijelaskan dengan jelas agar kegiatan yang dilakukan berorientasi guna meraih tujuan organisasi yang sudah ditetapkan sebelumnya. Dengan adanya tujuan menjadi penyemangat kerja serta komitmen bagi para anggotanya.

Organisasi bukan hanya memiliki tujuan, juga memiliki pelbagai manfaat dalam kehidupan. Adanya manfaat organisasi tersebut dapat dirasakan oleh siapa saja yang mengikuti organisasi pada pelbagai tingkatan. Salah satu manfaat organisasi nyata dari keikutsertaan dalam berorganisasi adalah untuk membentuk mental individu yang berani dalam mengungkapkan pendapat di depan umum serta dapat terbiasa dalam melakukan kerja sama untuk memecahkan masalah.

Manfaat organisasi tersebut sangat mendukung dalam dunia pekerjaan.

## **2. Hambatan dalam Penanggulangan Kemacetan Lalu Lintas Kota Makassar.**

### **a. Kesadaran Masyarakat**

Indonesia adalah negara hukum, hidup di lingkungan masyarakat tidak lepas dari aturan-aturan yang berlaku, baik aturan yang tertulis maupun aturan yang tidak tertulis. Aturan-aturan tersebut harus ditaati sepenuhnya. Adanya aturan tersebut adalah agar tercipta kemakmuran dan keadilan dalam lingkungan masyarakat. Apabila aturan-aturan tersebut dilanggar, akan mendapatkan sanksi yang tegas.

Dari hukum yang tertulis maupun tidak tertulis seringkali masih dilanggar, karena tingkat kesadaran untuk mematuhi hukum sangat minim. Tetapi kalau seseorang dalam suatu masyarakat telah berperilaku sesuai dengan hukum, maka kesadaran hukumnya tinggi. Masyarakat terkadang menyepelekan peraturan hukum yang ada tanpa berpikir panjang akan dampak yang mereka dapatkan. Telah diketahui kesadaran hukum tidak didapatkan secara instan melainkan melalui tahap-tahap yang panjang dimulai dari tindakan secara tepat dan pendidikan terendah sampai pendidikan tertinggi.

Peranan hukum dalam pembangunan dimaksudkan agar pembangunan tersebut berlangsung secara tertib dan teratur,

sehingga tujuan pembangunan tersebut dapat dicapai sesuai dengan yang telah ditetapkan. Berbicara mengenai fungsi hukum dalam pembangunan. Hal ini berarti hukum, disatu segi, harus mampu menciptakan pola perilaku masyarakat sehingga mampu mendukung keberhasilan pembangunann yang sedang dilaksanakan, disamping itu pembentukan hukum harus pula memperhatikan kesadaran hukum masyarakat agar hukum yang dibentuk dapat berlaku efektif.

Kemajuan suatu bangsa dapat dilihat dari tingkat kesadaran hukum warganya. Semakin tinggi kesadaran hukum penduduk suatu negara, akan semakin tertib kehidupan bermasyarakat dan bernegara. Sebaliknya, jika kesadaran hukum penduduk suatu negara rendah, yang berlaku di sana adalah hukum rimba.

Berdasarkan kutipan wawancara dengan (P) pengendara lalu lintas dapat diketahui sebagai berikut:

“Saya selama ini kalau pergi keluar rumah selalu mematuhi aturan lalu lintas misalnya pakai helm dan tertib berkendara, tapi biasanya kalau buru-buru apalagi kalau macetmi biasa saya liat masyarakat saling berlomba tidak ada yang mau dikalah.” (Wawancara Tanggal 10-08-2016).

Sebagaimana yang dikatakan oleh (M) pengendara dikalangan mahasiswa dapat diketahui sebagai berikut:

“Kalau dilihat dari tingkat kesadaran masyarakat dalam berkendara menurut saya masih rendah, alasannya karena masyarakat masih mengedepankan rasa ego selalu dia mau cepat sampai sehingga tanpa disadari macet sehingga saling menyalahkan.” (Wawancara Tanggal 11-08-2016).

Berdasarkan kutipan wawancara di atas, diketahui bahwa kesadaran masyarakat dalam berkendara masih sangat rendah, hal ini dilihat dari perilaku dalam berkendara yang masih mengedepankan rasa egois untuk menempuh tujuan dengan cepat dalam berkendara. Disamping itu, masih banyak masyarakat yang belum mematuhi aturan lalu lintas ketika berkendara di jalan.

Negara Indonesia merupakan negara hukum, demi tercapainya negara yang baik, tertib maka haruslah diterapkan peraturan-peraturan yang mengatur masyarakatnya agar dapat patuh akan hukum. Peneliti telah mengamati mahasiswa disekitar kampus terkait dengan "kepatuhan hukum dan kesadaran hukum masyarakat tentang lalu lintas", yang hasilnya sangat berbeda-beda. Terkait dengan kesadaran masyarakat untuk mematuhi lalu lintas sangatlah minim, undang-undang tentang lalu lintas sudah diatur dan masyarakat harus mematuhi. Meski aturan tentang lalu lintas sudah diaturkan tetapi, masyarakat masih saja melanggar lalu lintas demi kepentingan pribadi, padahal mematuhi lalu lintas sama saja menghindari bahaya kecelakaan di jalan raya.

Kutipan wawancara dengan (B)anggota DIKYASAdapat diketahui sebagai berikut:

"Kita sudah rapat sebenarnya dengan Dinas Perhubungan untuk pengaturan ini dan ada Perdanya. Perda 94 Tahun 2013 masalah pengaturan operasional truk dalam kota, jadi ada diPerda itu pengaturan lokasi rute yang harus dilalui oleh truk-truk itu. Kita sudah rapat dengan dinas perhubungan dan sudah banyak ditindak itu, dikendalikan kalau masih membandel. Cuma masalahnya kita ini lagi

sinkron dengan di Kabupaten Gowa. Kabupaten Gowa maunya siang pagi oprasional truknya dan kita disini tidak bisa dan disini bisanya malam. Kita sudah melakukan rapat tapi belum ada kesepakatan.”(Wawancara Tanggal 22-07-2016).

Selalu berusaha keras untuk menerapkan beberapa kebijakan yang dapat menanggulangi kemacetan lalu lintas dan berkoordinasi dengan pihak kepolisian, Dinas Perhubungan dan masyarakat. Namun meski kebijakan-kebijakan itu ada berdasarkan hukum tetap saja tingkat kesadaran masyarakat belum meningkat, masih ada yang melakukan pelanggaran bahkan seenaknyaberkendara. Sebagaimana yang dikemukakan oleh (B) kepada peneliti yang dikutip di atas.

Seperti halnya yang dikatakan oleh (AZ) anggota DALOPS Dinas Perhubungan dapat diketahui sebagai berikut:

“Inilah yang selalu saya katakan, kalau Dinas Perhubungan selalu menempatkan pada tupoksi kami. Dimana, dititik Toddopuli itu kita sudah tempatkan rambu. Namun, terkadang ada oknum-oknum yang nakal, yang terkadang merubah posisi, memutar, atau menghilangkan rambu tersebut. Terus terang, sudah berapa kali di Toddopuli kita kasih tetapi terkadang ada oknum-oknum tertentu atau masyarakat (kurangnya kesadaran masyarakat).” (Wawancara Tanggal 19-08-2016)

Berdasarkan kutipan wawancara diatas, dapat disimpulkan bahwa tingkat kesadaran masyarakat dalam berkendara sesuai dengan dasar hukum yang diberlakukan masih sangat rendah. Hal ini disebabkan karena rasa egois masyarakat masih diutamakan dan kurangnya proses pembelajaran yang dilakukan oleh pihak pemerintah dalam memberikan pemahaman bagaimana berkendara dengan baik, sebuah aturan atau kebijakan bisa dilaksanakan dengan

baik apabila pucuk pimpinan pengambil keputusan tegas dalam bertindak untuk menanggulangi kemacetan lalu lintas.

Banyak diantara para pengendara sepeda motor yang mengetahui program *safety riding* yang sering dipublikasikan oleh pelbagai pihak, khususnya pihak kepolisian lalu lintas. Namun pengenalan dan kampanye konsep *safety riding* saja tidaklah cukup untuk menjelaskan kepada pengendara kendaraan bermotor mengenai keselamatan di jalan raya. Pelanggaran–pelanggaran kecil sampai besar pun masih banyak ditemui. Misalnya, pengendara sepeda motor yang hanya memakai helmnya jika ada polisi lalulintas. Sepertinya pemakaian helm dianggap suatu kewajiban yang jika dilanggar akan mendapat sanksi. Padahal seharusnya pemakain helm bukan dilandasi karena rasa takut pada polisi atau yang lainnya, melainkan kemauan dan kesadaran diri akan keselamatan diri sendiri.

*Safety riding* hanya dijadikan teori, tanpa ada praktik langsung di lapangan. Hal ini dapat disebabkan oleh kurangnya pemahaman, kesadaran, dan penerapan cara aman berkendara (*safety riding*). Kurangnya etika berlalulintas pun dapat menjadikan tidak kondusifnya susasana di jalan raya, sikap toleransi antara pengguna jalan tidak diterapkan. Hal tersebut akan mengurangi tingkat ketertiban pengendara sepeda motor di jalan raya. Ketidaktertiban ini banyak atau sedikit akan menimbulkan dampak negatif bagi dirinya sendiri maupun pengguna jalan lain.

b. Komunikasi Birokrasi antarInstansi.

Manusia di dalam kehidupannya harus berkomunikasi, artinya memerlukan orang lain dan membutuhkan kelompok atau masyarakat untuk saling berinteraksi. Hal ini merupakan suatu hakikat bahwa sebagian besar pribadi manusia terbentuk dari hasil integrasi sosial dengan sesama dalam kelompok dan masyarakat. Di dalam kelompok/organisasi itu selalu terdapat bentuk kepemimpinan yang merupakan masalah penting untuk kelangsungan hidup kelompok, yang terdiri dari pemimpin dan bawahan/karyawan. Di antara kedua belah pihak harus ada *two-way-communications* atau komunikasi dua arah atau komunikasi timbal balik, untuk itu diperlukan adanya kerja sama yang diharapkan untuk mencapai cita-cita, baik cita-cita pribadi, maupun kelompok, untuk mencapai tujuan suatu organisasi. Kerja sama tersebut terdiri dari pelbagai maksud yang meliputi hubungan sosial/kebudayaan. Hubungan yang terjadi merupakan suatu proses adanya suatu keinginan masing-masing individu, untuk memperoleh suatu hasil yang nyata dan dapat memberikan manfaat untuk kehidupan yang berkelanjutan.

Hubungan yang dilakukan oleh unsur pimpinan antara lain kelangsungan hidup berorganisasi untuk mencapai perkembangan ke arah yang lebih baik dengan menciptakan hubungan kerja sama dengan bawahannya. Hubungan yang dilakukan oleh bawahan sudah tentu mengandung maksud untuk mendapatkan simpati dari pimpinan

yang merupakan motivasi untuk meningkatkan prestasi kerja ke arah yang lebih baik. Hal ini tergantung dari kebutuhan dan cara masing-masing individu, karena satu sama lain erat hubungannya dengan keahlian dan tugas-tugas yang harus dilaksanakan.

Bila sasaran komunikasi dapat diterapkan dalam suatu organisasi baik organisasi pemerintah, organisasi kemasyarakatan, maupun organisasi perusahaan, maka sasaran yang dituju akan beraneka ragam, tapi tujuan utamanya untuk memersatukan individu-individu yang tergabung dalam organisasi tersebut. Komunikasi organisasi menurut Frank Jefkinse menjelaskan bahwa komunikasi organisasi adalah bentuk-bentuk komunikasi yang diarahkan ke dalam dan ke luar. Maksud di dalam dan di luar itu sendiri bermaksud antara pihak organisasi dan publik sebagai sasaran tujuan untuk memahamkan.

Berdasarkan kutipan wawancara dengan (LB)Pengamat transportasi dapat diketahui sebagai berikut:

“Sebetulnya kalau kita bicara kelembagaan internal lembaga, internal lembaga inilah yang seharusnya rapi didalam setiap menerima informasi antar lembaga, jadi itu yang kurang jalan. Antar lembaga ini tidak bisa dikatakan mana yang dominan, sama harus dominan pada bidang masing-masing. Ini regulator, kemudian satu yang penegakan.” (Wawancara Tanggal 18-08-2016).

Berdasarkan kutipan wawancara diatas, dapat digambarkan bahwa komunikasi sangat penting dalam membangun kerjasama yang efektif untuk lebih fleksibel dalam menanggulangi kemacetan lalu



lintas di Kota Makassar, sehingga diperlukankomitmen organisasi agar komunikasi yang dibangun antara lembaga dapat menjadi lebih baik agar tercipta kerja yang kolektif. Karena dalam menyalurkan solusi dan ide melalui komunikasi harus ada si pengirim berita (*sender*) maupun si penerima berita (*receiver*). Solusi-solusi yang diberikan pun tidak diambil seenaknya saja, tetapi ada penyaringan dan seleksi, manakah solusi yang terbaik yang akan diambil, dan yang akan dilaksanakan oleh organisasi tersebut agar mencapai tujuan, serta visi, misi suatu organisasi.

Hasil kutipan wawancara dengan(RP) anggota Komisi C DPRD Kota Makassar dapat diketahui sebagai berikut:

“Ini yang sering tidak terkoneksi antara satu SKPD dengan SKPD lain apalagi dengan mitra di luar pemerintah kota misalnya dengan kepolisian. Mestinya kan semua *stakeholder* yang terkait misalnya dari Dinas Perhubungan, kemudian Satlantas, ketua organda, dan seterusnya, itu kan memang mestinya menjadi satu kesatuan yang tidak bisa terpisahkan sehingga pola gerakan/kerja yang dilakukan itu juga bisa seragam itukan yang sering tidak terjadi bahkan biasa terjadi benturan, ada mis komunikasi antara aparat di lapangan.” (Wawancara Tanggal 25-08-2016).

Sebagaimana yang dikatakan (S) Kaurmintu Satlantas Kota Makassar dapat diketahui bahwa:

“Kan di Lalu Lintas itu ada unit dibidang itu, yaitu Dikyasa (Pendidikan Masyarakat dan Rekayasa Lalu Lintas). Jadi, kalau menyangkut jalan itu Dikayasanya yang maju. Jadi pada saat pertemuan forum antar SKPD pak Lambang selaku ketua MTI, yang hadir itu Dikayasanya. Jadi kalau ada pembahasan tentang lalu lintas, dia diamanahkan ikut forum. Kalau unsur pimpinannya pak, terkait misalnya kepalanyatergantung dari momennya apa. Kalau pembahasannya skala besar Kasatlantas ya, jadi ada skala-skalanya (skala prioritas). Kalau memang hukumnya luas, perlu penekanan langsung ke

Kasatlantas, Kasatlantas yang main.” (Wawancara Tanggal 16-08-2016).

Berdasarkan kutipan wawancara diatas, dapat digambarkan bahwa komunikasi yang dibangun oleh setiap *stakeholder* yang terkait sudah baik namun belum maksimal, hal ini disebabkan karena dalam penyampaian informasi tidak efektif. Oleh karena itu, fungsi komunikasi organisasi ini lebih menekankan akan adanya informasi yang terus diperbaharui. Lebih jelasnya, di dalam lingkup organisasi bila ingin membuat kebijakan maka salah satu upaya agar kebijakan tersebut dapat berjalan lancar dan sesuai rencana salah satunya dengan cara menyebarkan informasi secara komprehensif.

Selain sebagai manajemen dalam sebuah kebijakan komunikasi organisasi, fungsi komunikasi organisasi dalam hal informasi juga digunakan untuk mengatasi konflik yang terjadi di dalam organisasi. Ya, dalam hal ini informasi terkait seluk beluk dan faktor-faktor konflik sangat penting untuk menyelesaikan sebuah masalah. Hanya dengan menguasai masalah-lah, masalah dapat diselesaikan. Adapun contoh riil dari fungsi komunikasi organisasi bisa kita ambil manakala karyawan atau bawahan juga memerlukan kesejahteraan. Kesejahteraan tersebut berkaitan dengan jaminan keamanan sosial, kesehatan termasuk izin dan sebagainya. Intinya, karyawan membutuhkan informasi terkait hak-haknya setelah melakukan kewajiban.

c. Sarana dan Prasarana Transportasi

Transportasi adalah perpindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sebuah kendaraan yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Sarana dan prasarana transportasi berperan sangat penting dalam mendistribusikan barang dan jasa termasuk mobilitas manusia. Salah satu prasarana transportasi yang sangat penting dikembangkan adalah jalan, baik jalan raya maupun jalan kereta api. Keberadaan dan kualitas jalan yang baik akan sangat mendukung upaya percepatan pembangunan dan menarik minat investor dari luar untuk menanamkan modalnya di Indonesia.

Jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas. Jalan merupakan prasarana transportasi yang sangat penting untuk mendukung arus pergerakan manusia dan barang. Tanpa jalan, aktivitas sosial dan ekonomi masyarakat akan terhambat. Menurut statusnya, jalan dikelompokkan menjadi jalan nasional, jalan provinsi, dan jalan kabupaten/kota.

Shirly Wunas dkk, (Transportasi 2015) Kota Makassar mempunyai penduduk total sebanyak 1.408.004 jiwa (Badan Pusat Statistik Kota Makassar, 2013) dan terdapat sekitar 29% penduduk berkembang pada wilayah suburban.

Wilayah perkembangan ke arah timur (Kecamatan Tamalanrea, Kecamatan Biringkanaya, dan Kecamatan Manggala) mempunyai

jumlah penduduk 392.716 jiwa dengan pertumbuhan rata-rata sebesar 3,17%. Sedangkan wilayah perkembangan kotake arah selatan (Kecamatan Tamalate) mempunyai jumlah penduduk 325.037 jiwa dengan pertumbuhan 2,09 %. Pertumbuhan penduduk di kedua wilayah suburban tersebut lebih besar daripada pertumbuhan penduduk di Kota Makassar (1,63 %). Kerapatan lalu lintas yang ada di jaringan jalan arteri primer, yang menghubungkan daerah suburban dan daerah urban diproyeksikan akan lebih meningkat lagi, karena sejak tahun 2008 wilayah suburban Kota Makassar telah mempunyai target pembangunan 80 twin block dan saat ini telah dibangun hunian bersusun 4 lantai di 8 lokasi dengan 31 twin block. Hasil analisis menunjukkan bahwa saat ini backlog perumahan pada tahun 2013 adalah 47.473 unit.

Berdasarkan hasil kutipan wawancara dengan Wakil Walikota Makassar (SR) dapat diketahui sebagai berikut:

“Intinya kita mau selesaikan penyebabnya, kita buat sistemnya, kemudian kita perbaiki sarana dan prasarannya, ketiganya ini simultan. Sarana angkutan umumnya yang sifatnya massal kita buat, bagaimana juga melakukan rekayasa lalu lintas kita jalan, bagaimana mengubah perilakunya masyarakat juga ok. Jadi, kalau ketiga ini jalan baruku bisa berharap besok-besok tertib, biar kita masih mau tetapi kalau memang sarana jalan tidak mendukung pasti lama-lama kita berubah. Artinya, masyarakat dengan sendirinya tertib berlalu lintas, masyarakat dengan sendirinya tidak tertib kalau sistemnya tidak jalan. Jadi, kita mau supaya jalan sama-sama.” (Wawancara tanggal 27-08-2016).

Dalam rangka meningkatkan sarana dan prasarana jalan di Makassar, Pemerintah Kota sangat mengapresiasi dengan melakukan berbagai program-program dan kebijakan yang sifatnya dapat mengatur ketertiban dalam berlalu lintas karena melihat jumlah kendaraan yang semakin padat sedangkan ruas jalan yang semakin sempit sehingga dapat menimbulkan kemacetan yang sangat padat, disamping itu, pemerintah selalu menghimbau masyarakat untuk lebih meningkatkan kesadaran dalam berkendara dan ketertiban dalam melakukan aktivitas diruas-ruas jalan seperti PKL agar tidak mengganggu pengendara lain. Sebagaimana yang dikemukakan oleh (SR) kepada peneliti yang kutip di atas.

Hasil kutipan wawancara peneliti dengan (A) masyarakat, dapat diketahui sebagai berikut:

“Selama ini yang saya lihat semakin hari semakin banyak kendaraan di jalan apalagi kalau sore-soremi biasa macetmi karena di jalan banyakmi pengendara motor yang berdesak-desakan terus ditambah lagi penjual-jual dipinggir jalan biasa itu tempat parkirnya tidak ada jadi biasa macet, saya kira kedepan pemerintah harus lebih bekerja keras lagi mengurangi kemacetan.” (Wawancara Tanggal 11-08-2016).

Persoalan kemacetan yang terjadi karena ruas jalan yang sudah tidak dapat ditampung oleh pengendara. Disamping itu, jumlah kendaraan semakin hari semakin meningkat, kemudian persoalan yang lainnya adalah masih banyak Pedagang Kaki Lima yang berjualan di pinggir jalan dan mengambil sebagian ruas jalan sehingga jika dilihat pada sore hari ketika aktivitas selesai, kita akan lihat diruas

jalan akan terjadi kemacetan yang panjang seperti di jalan A.P.Pettarani, Hertasning, dan Alauddin. Berdasarkan hasil observasi dilapangan, ditemukan bahwa ruas jalan di Kota Makassar sudah tidak memungkinkan karena pusat perdagangan yang tidak ada lahan parkir dan mengambil ruas jalan sehingga menghalangi proses laju kendaraan lain.

Oleh karena itu, sebagaimana yang dikatakan oleh Syafruddin dkk, dalam penelitiannya dengan judul Analisis kinerja dan Pemetaan Angkutan Umum (Mikrolet) di kota Makassar, mengatakan bahwa Kota Makassar salah satu kota terbesar di Indonesia Timur dan menjadi pusat kegiatan masyarakat di sektor perdagangan, perindustrian, dan pendidikan di Sulawesi Selatan. Seiring dengan perkembangan, jumlah penduduk di kota Makassar terus bertambah dari tahun ke tahun, dan telah mencapai 1.191.4 jiwa dengan luas wilayah 175,78km<sup>2</sup>, demikian pula dengan aktivitas masyarakat yang terus meningkat, sehingga kebutuhan akan sarana dan prasarana angkutan umum semakin mendesak, hal ini yang mendorong Pemerintah Daerah terus mengupayakan penyediaan sarana dan prasarana kota untuk memberikan pelayanan transportasi guna mendukung kegiatan masyarakat di Makassar.

Salah satu bentuk pelayanan yang diberikan Pemerintah Daerah demi menunjang kelancaran mobilitas masyarakat adalah jasa angkutan umum. Angkutan umum sebagai salah satu prasarana

transportasi perkotaan bagi masyarakat sangat memegang peranan penting, akan tetapi jumlah kendaraan angkutan umum dari waktu ke waktu terus bertambah bahkan jumlahnya melebihi kebutuhan masyarakat, hal tersebut tidak diimbangi dengan penambahan prasarana transportasi yang berkaitan langsung dengan hal itu, seperti terminal kota, halte. juga tindakan yang kurang disiplin oleh pengemudi angkutan umum dalam menaikkan dan menurunkan penumpang di jalan, hal ini mengakibatkan kemacetan di ruas-ruas jalan yang dilalui angkutan umum semakin macet dan menyebabkan kecelakaan lalu lintas yang semakin hari meningkat. Umumnya dampak yang ditimbulkan langsung dirasakan oleh penumpang dan pengguna kendaraan umum, penumpang akan merasa terganggu dalam perjalanan karena kepadatan yang meningkat, seharusnya, penumpang mendapatkan pelayanan yang aman dan nyaman, waktu perjalanan singkat, kenyamanan dalam angkutan umum dan ongkos yang terjangkau.

#### d. Anggaran

Anggaran dapat diartikan sebagai rencana keuangan dalam hal ini daerah selama satu tahun tentang pengeluaran dan sumber pendapatannya. Secara konseptual, anggaran berarti dokumen perencanaan yang memuat kesepakatan antara eksekutif dan legislatif dalam bidang keuangan. Rencana keuangan ini dirumuskan dalam kerangka anggaran pendapatan dan belanja daerah (APBD). Oleh

karena itu, pengertian keuangan daerah selalu melekat dengan APBD yaitu suatu rencana keuangan tahunan daerah yang ditetapkan berdasarkan peraturan daerah. Sedangkan penganggaran adalah suatu proses menyusun rencana keuangan yaitu pendapatan dan pembiayaan, kemudian mengalokasikan dana ke masing-masing kegiatan sesuai dengan fungsi dan sasaran yang hendak dicapai. Masing-masing kegiatan tersebut kemudian dikelompokkan ke dalam program berdasarkan tugas dan tanggung jawab dari satuan kerja tertentu (Elmi, 2002 dalam Rijal 20-2014).

Anggaran memiliki tiga peran klasik yang menyebabkan perdebatannya menjadi penting, yakni sebagai instrumen regulasi, stabilisasi, dan redistribusi (Rubin, 1990 dalam Rijal 21-2014). Dalam konteks regulasi, anggaran menjadi alat mengatur pola hidup dan perilaku negara dan bahkan warga negara. Anggaran dapat memengaruhi pola konsumsi masyarakat terhadap pangan, energidan sumber daya yang ada dan dikuasai negara. Dengan demikian, anggaran memiliki kemampuan memaksa dalam memengaruhidinamika sosial ekonomi masyarakat, terutama mengubah pola hidup masyarakat.

Sebagai alat stabilisasi, anggaran memberikan informasi penting tentang asumsi ekonomi yang menjadi pegangan pelaku ekonomi dan bisnis untuk melakukan aktivitasnya. Anggaran memainkan peran menjaga tingkat inflasi, deflasi, dan arus



barang/jasa ke luar dan masuk suatu negara dengan cara defisit, surplus, atau berimbang. Pada sisi redistribusi, anggaran menjadi alat yang efektif untuk menciptakan keadilan sosial karena fungsinya mengambil (pajak dan retribusi) dan memberi (subsidi). Pada konteks ini, anggaran menjadi alat untuk mencapai kesejahteraan umum. Redistribusi kekayaan menjadi inti falsafah negara kesejahteraan (*welfare state*).

Pemerintah yang cenderung memandang ke depan, akan selalu memikirkan apa yang mungkin dilakukannya pada masa yang akan datang. Sehingga dalam pelaksanaannya, program-program ini tinggal berpegangan pada semua rencana yang telah disusun sebelumnya. Dimana, bagaimana, mengapa, kapan, adalah pertanyaan-pertanyaan yang selalu mereka kembangkan dalam kegiatan sehari-hari. Apabila pada suatu kesempatan hal ini ditanyakan kepada seorang pemerintah yang sukses, maka sering didapatkan jawaban bahwa ide-ide untuk kegiatan pada waktu mendatang pada umumnya didasarkan pada jawaban atas pertanyaan-pertanyaan diatas.

Wawancara penulis dengan (RP)anggota Komisi C DPRDKota Makassar adalah sebagai berikut:

“Alokasi anggaran untuk Dinas Perhubungan pertahun Ini kan begini, Dinas Perhubungan kan itu bukan dia yang membangun jalan, yang membangun jalan itu kan PU. Dinas Perhubungan itu tidak terkait dengan membangun jalan, dia terkait masalah soal rambu-rambu lalu lintas karena membangun jalan itu ada di Dinas PU.” (Wawancara Tanggal 25-08-2016).

Hasil kutipan wawancara diatas menunjukkan bahwa, alokasi anggaran dalam pembangunan ruas jalan yang ada di Kota Makassar didominasi langsung oleh Dinas Pekerjaan Umum, namun tidak disebutkan jumlah alokasi anggaran yang dibutuhkan dalam pembangunan jalan dan penanggulangan jalan.

Dinas Pekerjaan Umum (PU) Kota Makassar melakukan pembangunan 44 ruas jalan pada 2016 ini. Pembangunan jalan ini menelan anggaran sebesar Rp 122 miliar. Kepala Seksi Perencanaan Jalan dan Pembangunan PU Makassar, Suriady mengatakan, pembangunan jalan ini bersumber dari Dana Alokasi Khusus (DAK) pemerintah pusat dan Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD) 2016 Kota Makassar. "Dari DAK sebesar Rp100 miliar, sementara APBD sekitar Rp22 miliar,"kata Suriady, Kamis (14/1).

Dia menerangkan, DAK tersebut terdiri dari DAK Sarana dan Prasarana Jalan (SPP) sebesar Rp 75 miliar dan DAK Infrastruktur Publik Daerah (IPD) sebanyak Rp25 miliar. DAK untuk pembangunan 22 jalan dan 22 jalan lagi dari APBD. Pengerjaan jalan terdiri dari beton dan aspal.

Pembangunan jalan akan ditenderkan pada pertengahan Februari mendatang. Dan pelaksanaan proyek ditargetkan Maret nanti,"katanya.Sementara itu, Kepala Dinas PU Makassar, Ansar mengatakan, 2016 sebagai tahun infrastruktur sesuai instruksi Walikota Makassar M Ramdhan Pomanto. Dinas PU Makassar

memiliki peran dominan dalam pembangunan infrastruktur. Dia mengaku, PU kembali mengalokasi anggaran pembangunan jalan pada tahun ini. Pembangunan jalan mencakup pengerjaan trotoar dan median jalan. Pembangunan median jalan akan dirampungkan pada 2016. Misalkan, di Jl Boulevard kan baru dilaksanakan pembangunannya, jadi 2016 ini dirampungkan median jalannya, median jalannya akan dilebarkan,” kata Ansar. Menurutnya, median jalan dilebarkan agar dapat dimanfaatkan sebagai sarana pejalan kaki dan untuk pedagang kaki lima (PK5). Saran tersebut akan ditata sehingga nyaman bagi masyarakat. Sekitar Rp30 miliar digelontarkan untuk penataan PK5 dan pembangunan trotoar atau median jalan sebesar Rp 50 miliar. Median jalan akan dilengkapi dengan berbagai fasilitas, seperti listrik dan sarana air bersih,” tuturnya. Dia menambahkan, PU Makassar memprioritaskan pembangunan trotoar di empat titik. Titiknya, yakni Jalan Haji Bau, kawasan Anjungan Pantai Losari, Jalan Ahmad Yani dan Jalan Jend Sudirman. Penataan PK5 dipusatkan di Jalan Metro Tanjung Bunga, Jalan Kartini, Jalan Timah, Jalan Boulevard, Antang, Jalan Yusuf Dg Awing dan Jalan Hertasing. Lokasi PK5 akan diatur sedemikian rupa. PK5 tinggal masuk tanpa membawa gerobak. Semua fasilitas disiapkan PU Makassar. *(Sumber Rakyat Sulsel. Com).*

Suksesnya pembangunan infrastruktur Kota Makassar sangat ditentukan adanya sinergitas kerja dengan pemerintah provinsi. Sebab

sebagai penentu kebijakan dalam pemberian prioritas alokasi anggaran, Pemerintah Provinsi mempunyai wewenang yang vital dalam menentukan daerah yang menjadi prioritas. Namun yang terjadi selama ini, Pemerintah Kota Makassar terkesan berjalan sendiri dalam membangun infrastruktur kota tanpa adanya sinergitas yang optimal dari Pemerintah Provinsi. Hal tersebut dinyatakan Walikota Makassar Ilham Arief Sirajuddin ketika menjadi pembicara dalam Seminar Optimalisasi Peran dan Kerjasama Pemerintah, Pemerintah Daerah, BUMN dan Dunia Usaha dalam Percepatan Pembangunan Infrastruktur Kawasan Timur Indonesia, Senin (1/10) di Wisma Kalla Makassar.

Ilham menyatakan, Makassar sebagai salah satu kota Metropolitan yang mencatat pertumbuhan ekonomi lebih dari 9% selama kurun waktu lima tahun berturut-turut seharusnya dapat menjadi salah satu prioritas dalam pembangunan infrastuktur daerah Sulsel. Dukungan dana yang minim serta kurangnya sinergi Provinsi dalam mendorong peningkatan dukungan dana dari pusat/nasional menjadikan kondisi infrastruktur kota khususnya jalan, pelabuhan dan jembatan masih belum optimal. (*sumber Bugis Pos Online*).

Kutipan wawancara penulis dengan (AS) anggota DALOPS Dinas Perhubungan dapat diketahui sebagai berikut:

“Terkait dengan perencanaan penyediaan sarana dan prasarana, selama ini post anggaran khususnya Dinas Perhubungan Belum terpenuhi, karena kemarin saja kami dari Jakarta untuk berkoordinasi DAK (Dana Khusus) alokasi.” (Wawancara, Tanggal 19 Agustus 2016)

Untuk meningkatkan kinerja Dinas Perhubungan dalam menanggulangi Kemacetan Lalu Lintas, mereka masih kekurangan anggaran, Hal ini menunjukkan bahwa dalam mengawal kemacetan lalu lintas belum maksimal. Karena salah satu indikator dalam peningkatan kinerja adalah besarnya anggaran yang diberikan kepada pelaksana tugas untuk lebih maksimal lagi melakukan kinerjanya dalam menanggulangi kemacetan lalu lintas Dinas Perhubungan. Sebagaimana dikemukakan oleh (AS) kepada peneliti yang dikutip di atas.

Mansur Afifi Guru Besar Ekonomi Universitas Mataram mengatakan bahwa Salah satu indikator kinerja adalah tingkat serapan DAK tahun ini. Selain insentif, pemerintah juga menyiapkan sanksi bagi daerah yang mengendapkan dana di bank melebihi kebutuhan operasional selama tiga bulan dengan memberikan surat utang negara (SUN) sebagai pengganti dana alokasi umum dan dana bagi hasil. SUN ini tidak dapat diperjualbelikan dalam waktu tiga bulan. Jika anggaran dapat dialokasikan dengan tepat dan dibelanjakan dengan maksimal, kinerja yang optimal dapat diraih dan insentif dapat diperoleh.

### **C. Pembahasan**

Berbagai permasalahan diatas berdasarkan hasil penelitian yang telah dijelaskan dan dianalisis sesuai dengan fakta yang terjadi

dilapangan. Maka, peneliti mencoba menggambarkan kembali hasil penelitian yang telah dipaparkan sebelumnya berdasarkan teori yang mendasari penelitian ini, model jaringan organisasi dalam penanggulangan kemacetan lalu lintas yang terjadi di Kota Makassar.

Hasil analisis sebelumnya yang dikatakan oleh pemerintah Kota Makassar bahwa persoalan kemacetan terjadi karena jumlah kendaraan semakin bertambah dari tahun ke tahun baik itu roda dua maupun roda empat sesuai dengan data pada tahun 2015 jumlah kendaraan roda dua di Kota Makassar mencapai 1,1 juta dan roda empat 1,3 juta sehingga per tahun meningkat menjadi 2,4 juta kendaraan yang melintasi berbagai wilayah yang ada di Kota Makassar. Hal ini terjadi karena Kota Makassar merupakan salah satu ikon yang strategis dalam meningkatkan perekonomian di Sulawesi Selatan sehingga berbagai kalangan dapat berkunjung ke daerah tersebut, namun menurut pihak Satuan Lalu Lintas dan Dinas Perhubungan Kota Makassar mengatakan bahwa kemacetan terjadi karena tingkat kesadaran dari masyarakat itu sendiri dalam berlalu lintas disamping itu menurut hemat peneliti kinerja Satuan Lalu Lintas dan Dinas Perhubungan Kota Makassar masih kurang maksimal dalam melakukan tugasnya mengatasi kemacetan, hal ini dilihat dari kurangnya respon Satuan Lalu Lintas dan Dinas Perhubungan Kota Makassar dalam melakukan penjagaan di berbagai wilayah yang sering terjadi kemacetan. Kemudian koordinasi yang dibangun oleh

Satlantas dengan Dinas Perhubungan masih belum efektif hal ini terlihat pada saat proses penanganan kemacetan dilapangan hanya terlihat beberapa orang saja yang bertugas selanjutnya itu hanya terjadi beberapa saat saja.

Oleh karena itu, peneliti mencoba menggambarkan permasalahan yang terjadi dengan teori yang mendukung peneliti sehingga penelitian ini bisa menjadi lebih kredibel dilihat dari model yang paling cocok untuk diterapkan dalam penanggulangan kemacetan di Kota Makassar menurut Richard V. Faraceet.al dikutip Liliweri (2014:385) diantaranya seperti model roda, model rantai, model lingkaran, model bintang. Serta dari sisi bagaimana koordinasi dibangun dengan melihat pengaturan, sinkronisasi, kepentingan bersama, tujuan bersama yang dilakukan oleh Dinas perhubungan dan Satuan lalu lintas di Kota Makassar.

Jika dilihat dari sisi koordinasi yang dibangun oleh Dinas Pehubungan dan Satuan Lalu Lintas dalam menanggulangi kemacetan yang terjadi di Makassar terlihat belum sesuai dengan apa yang diharapkan oleh peneliti, hal ini terlihat dilapangan peneliti menemukan koordinasi yang dibangun belum terkontrol secara baik dalam membangun komunikasi yang baik, jika dilihat dari teori yang dikemukakan oleh Leonard D. White yang dikutip dalam Syafie dan Welasari (2015:100) bahwa koordinasi adalah penyesuaian dari diri 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.

Jika kita analisis berdasarkan teori tersebut koordinasi yang dilakukan dalam penanggulangan kemacetan lalu lintas harus butuh pertimbangan yang matang karena butuh penyesuaian diri untuk terlebih dahulu, disinilah peran penting dua lembaga tersebut dalam melakukan sebuah komunikasi untuk menyesuaikan diri dalam internal instansi masing-masing maupun melakukan tugas dilapangan dalam menghadapi permasalahan kemacetan baik dilihat dari perilaku aparat itu sendiri dan masyarakat dalam berkendara. Pengoperasian, diperlukan sebuah komitmen yang baik dari aparaturnya sendiri serta keterampilan dalam melakukan tugas yang diberikan. Waktu yang cocok, dalam hal ini aparat harus mampu membaca situasi yang terjadi dilapangan dengan masalah kemacetan sehingga tidak terjadi ketimpangan dalam melakukan tugas nantinya dilapangan sehingga proses komunikasi bisa terbangun dengan baik dalam mengurangi kemacetan yang terjadi. Sehingga peneliti dapat memberikan Sumbansih pemikiran, dengan mencoba memberikan, melihat dan menggambarkan, menganalisis model yang dapat diterapkan dalam mengurangi kemacetan oleh Dinas Perhubungan dan Satuan Lalu Lintas sehingga mampu mencapai hasil yang lebih baik dalam mengurangi kemacetan yang terjadi.



Oleh karena itu, untuk melihat secara jelas peneliti akan mencoba menggambarkan unsur dari koordinasi itu sendiri dilihat dari Pengaturan, Kesimpulan hasil penelitian yang terjadi dilapangan ditemukan bahwa dalam mengurangi kemacetan lalu lintas yang terjadi di Kota Makassar adalah masih kurangnya kesadaran personil Dinas Perhubungan dan Satuan Lalu Lintas dalam menangani masalah kemacetan lalu lintas, serta pembagian dalam melakukan tugas masih belum terlihat maksimal. Selain itu, sarana dan prasarana lalu lintas seperti lampu merah disetiap ruas jalan yang sering terjadi kemacetan masih kurang, kalau dilihat dari teori tersebut pengaturan merupakan suatu proses yang mengatur agar pembagian kerja dari berbagai orang atau kelompok dapat tersusun menjadi suatu kebutuhan yang terintegrasi dengan secara efisien. Seperti yang dikatakan oleh Lawrence dan Lorsch dikutip Tambunan (2015:178) mengidentifikasi empat jenis sikap dan gaya kerja yang mempersulit tugas pengkoordinasian yaitu, perbedaan orientasi terhadap tujuan tertentu, perbedaan orientasi waktu, perbedaan orientasi antar pribadi, dan perbedaan formalitas waktu.

Sinkronisasi, simpulan yang dapat dilihat bahwa sinkronisasi yang dilakukan antara Dinas Perhubungan dan Satlantas dalam menanggulangi kemacetan sudah efektif karena terlihat dari pelatihan serta komunikasi yang dilakukan sudah berkesinambungan, hal ini peneliti menemukan bahwa terjadinya pertemuan-pertemuan atau

rapat yang dilakukan antara dua pihak meskipun dalam implementasi masih belum maksimal/baik.

Kepentingan bersama, terlihat bahwa penanggulangan kemacetan yang terjadi adalah merupakan kepentingan bersama baik dari pemerintah sebagai pengambil keputusan dan masyarakat sebagai pengguna jalan, fakta yang terjadi dilapangan bahwa kepentingan bersama ini sudah berjalan dengan adanya sebuah organisasi atau forum yang terbentuk dalam membicarakan permasalahan kemacetan namun masih belum menemukan solusi yang tepat dalam menanggulangi masalah kemacetan baik dari pemerintah itu sendiri khususnya dari Dinas Perhubungan maupun Satuan Lalu Lintas itu sendiri.

Tujuan bersama, disini terlihat bahwa, tujuan bersama yang dibangun antara Dinas Perhubungan dan Satuan Lalu Lintas belum maksimal karena dalam mencapai tujuan bersama masyarakat tidak pernah dilibatkan secara langsung dalam menyampaikan informasi dan solusi kepada pemerintah. Selain itu, kesadaran masyarakat dalam berkendara masih belum baik.

Oleh karena itu, hambatan dalam menanggulangi kemacetan lalu lintas yang terjadi di Kota Makassar adalah kurangnya kesadaran dari masyarakat itu sendiri dalam berkendara, anggaran dalam melakukan pemantauan dan pengaturan lalu lintas masih terbatas, sarana dan prasarana yang ada masih belum memadai. Sehingga

peneliti menggambarkan bahwa untuk mengurangi kemacetan lalu lintas yang perlu dibenahi adalah sarana dan prasarana jalan yang ada diberbagai ruas jalan serta meningkatkan koordinasi dan komunikasi antar lembaga terkait seperti Dinas Perhubungan dengan Satuan Lalu Lintas, penambahan anggaran dan sosialisasi yang massif yang dilaksanakan oleh Dinas Perhubungan dan Satuan lalu lintas Kota Makassar akan pentingnya tertib berlalu lintas khususnya di Kota Makassar. Serta komitmen daripada pemerintah Kota dalam hal ini Walikota Makassar dalam menyelesaikan permasalahan kemacetan lalu lintas yang terjadi di Kota Makassar agar proses kinerja dalam menanggulangi kemacetan efektif dan efisien.

Sependapat yang dikatakan oleh Mintzberg dikutip Heene, dkk (2010:230) membedakan mekanisme koordinasi yang mendasar yakni penyesuaian timbal balik, pengawasan langsung, dan standarisasi.

Jaringan komunikasi merupakan informasi saluran yang dapat digunakan untuk menyampaikan atau meneruskan informasi dari satu orang ke orang lain. Untuk itu peneliti mencoba menggambarkan bentuk model yang selama ini digunakan dalam menanggulangi persoalan kemacetan lalu lintas di Kota Makassar sesuai dengan fokus dalam penelitian ini. Sehingga peneliti mengambil kesimpulan bahwa model yang selama ini digunakan adalah model roda. Sebagaimana yang dijelaskan oleh Richard V. Faraceer, al dikutip Liliweri (2014: 385) bahwa 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.

Alasan peneliti mengambil model roda yang lebih condong dibanding model yang lain yang selama ini diterapkan oleh Dinas Perhubungan Kota Makassar dengan Satuan Lalu Lintas mengingat fakta dilapangan yang peneliti dapatkan ialah proses koordinasi, pengaturan, sinkronisasi, kepentingan bersama, dan tujuan bersama yang menjadi tolok ukurnya belum berjalan dengan baik serta distribusi hasil pembahasan seperti masalah kemacetan yang dibahas ketika melakukan rapat dalam forum lalu lintas dimana semua SKPD yang terkait serta Satuan Lalu Lintas yang hadir sebagai mitra pemerintah belum mampu menyelesaikan persoalan tersebut, disebabkan hasil komunikasi tidak sampai ditataran pelaksana yang mengatur lalu lintas dilapangan dan selama pengamatan peneliti, yang dijalankan hanya koordinasi horizontal tetapi koordinasi vertikal tidak berjalan maksimal sehingga hasil yang ingin dicapai belum maksimal. Artinya bahwa peneliti melihat komunikasi yang dibangun antar lembaga berjalan tapi belum maksimal, sehingga hasil dari keputusan yang telah dibicarakan dalam pertemuan tersebut tidak menemukan solusi yang tepat, jadi proses komunikasi yang terbangun

antara lembaga terhadap pelaksana belum jelas proses komunikasi yang diberikan dalam menjalankan perintah untuk menanggulangi kemacetan lalu lintas.

Kemudian hal yang mendasari pula peneliti mengatakan model roda sangat cocok karena berdasarkan peraturan walikota Makassar nomor 551.05/869/Kep/IX/2012 tentang pembentukan kembali forum lalu lintas angkutan jalan tingkat Kota Makassar. Artinya bahwa pembentukan angkutan jalan di Kota Makassar dipandang tidak efektif sehingga perlu disesuaikan untuk ditetapkan kembali. Untuk itulah sekiranya untuk mengaktifkan kembali forum tersebut maka perlu kiranya dilakukan komunikasi yang lebih efektif dengan menerapkan model roda dalam mengatasi kemacetan lalu lintas di Kota Makassar.

Dilihat dari model rantai, berdasarkan simpulan dalam penelitian hal ini belum terlalu efektif dengan alasan bahwa aliran informasi yang bersumber dari tingkat atas sampai kebawah terkadang tidak berjalan dengan baik sehingga proses informasi yang disampaikan kadang tidak sampai kepada bawahan dan terjadi simpang siur. Model lingkaran, jika kita melihat model tersebut peneliti berpendapat bahwa dalam mengatasi kemacetan tidak akan efektif karena hanya satu orang yang memulai dengan melakukan komunikasi kepada yang lainnya namun informasi yang disampaikan belum jelas sehingga akan terjadi kesalahan informasi yang diterima.,

Kemudian model bintang, model ini menggambarkan aliran informasi itu bersumber dari salah satu sumber, misalnya pihak Dinas Perhubungan memberikan informasi kemudian direspon kembali oleh Dinas perhubungan. Disini terlihat bahwa setiap orang dapat menjadi sumber dan sasaran informasi. Peneliti berpendapat bahwa, model tersebut belum efektif karena informasi hanya pada ruang lingkup satu organisasi saja sehingga bentuk kerjasama yang akan dilakukan dalam menanggulangi kemacetan akan terhambat karena terjadinya kesalahan dalam memahami informasi.

Sependapat Robbins dikutip Heene et.al (2010:204) mengatakan bahwa organisasi sebagai sebuah entitas sosial yang di koordinasikan secara sadar, dengan batasan-batasan yang relatif teridentifikasi secara jelas dan berkesinambungan dalam mewujudkan realisasinya untuk meraih berbagai sasaran-sasaran yang telah dicanangkan bersama.

### **3. Rekomendasi**

#### **a. Komitmen dan Kinerja Dinas Perhubungan**

Rekomendasi yang diharapkan untuk lebih meningkatkan kinerja DISHUB adalah meningkatkan komitmen dari pegawai, karena itu merupakan salah satu faktor pendukung dalam menanggulangi

masalah kemacetan yang terjadi di Kota Makassar dengan melakukan kerjasama antara pimpinan dan bawahan. Dimana pimpinan harus tegas dalam melakukan pengawasan kepada bawahan agar proses pengaturan lalu lintas di jalan raya di Kota Makassar bisa teratasi dari kemacetan dengan solusi melakukan pembagian shift kepada pegawai di setiap ruas jalan yang sering terjadi kemacetan agar terjadi pengawasan secara efektif.

b. Komitmen dan Kinerja Satuan Lalu Lintas

Membangun kinerja yang lebih efektif itu dibutuhkan komitmen yang tinggi oleh setiap pegawai, oleh karena itu diharapkan agar Satuan Lalu Lintas lebih bekerja keras lagi membangun komitmen yang jelas kepada Dinas Perhubungan dalam rangka mengawasi persoalan kemacetan di Kota Makassar dengan bersama terjun kelapangan melakukan pengecekan dan pengawasan di setiap ruas jalan yang sering terjadi kemacetan agar terbangun sebuah model dan solusi dalam menanggulangi kemacetan lalu lintas di Kota Makassar.

c. Model Jaringan

1) Model Jaringan Organisasi Dinas Perhubungan dengan Satuan Lalu Lintas Kota Makassar

Peraturan Pemerintah (PP) Republik Indonesia Nomor 37 Tahun 2011 tentang Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. PP ini

merupakan bagian dari penjabaran UU RI. Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana disebutkan dalam PP ini bahwa untuk melaksanakan ketentuan pasal 13 UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, perlu menetapkan Peraturan Pemerintah tentang Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Selanjutnya disebutkan dalam pasal 1, bahwa forum lalu lintas dan angkutan jalan, selanjutnya di tingkat forum, adalah wahana koordinasi antar instansi penyelenggara lalu lintas dan angkutan jalan. Sedangkan ditingkat pemerintah Kota Makassar telah dikeluarkan Peraturan Walikota No. 551.05/869/Kep/IX/2012 tentang Pembentukan kembali forum lalu lintas dan angkutan jalan tingkat Kota Makassar.

Forum ini merupakan suatu wadah yang dibentuk pemerintah Kota Makassar untuk melakukan pertemuan atau rapat koordinasi antara instansi terkait, untuk membicarakan beberapa hal yang penting terkait dengan permasalahan dalam berlalu lintas dan angkutan jalan dan hal-hal lain yang tidak terlepas dari suatu sistem transportasi dalam Kota Makassar.

Rapat Koordinasi antara instansi terkait (Kepolisian, Dinas Perhubungan Kota Makassar, Dinas PU Kota Makassar, Komisi C DPRD Kota Makassar, PD.Parkir Kota Makassar, Organda, Masyarakat Transportasi Indonesia dan Lembaga-Lembaga Terkait Lainnya) membicarakan masalah kepadatan lalu lintas yang berdampak



kepada kemacetan lalu lintas, angkutan jalan dalam kota Makassar, membicarakan masalah ketertiban lalu lintas, masalah perparkiran dan masalah-masalah lainnya.

Model jaringan organisasi yang selama ini digunakan oleh Dinas Perhubungan dengan beberapa Satuan Kerja Perangkat Daerah (SKPD) dan lebih khususnya di satuan lalu lintas Kota Makassar lebih condong ke model roda dengan dikeluarkannya peraturan Walikota No. 551.05/869/Kep/IX/2012 tentang Pembentukan kembali forum lalu lintas dan angkutan jalan tingkat Kota Makassar. Di dalam forum tersebut alur komunikasi dan koordinasi terletak pada Dinas Perhubungan itu sendiri sebagai *leading sector* dari berbagai SKPD yang menangani persoalan pelayanan transportasi di Kota Makassar. Kemudian permasalahan-permasalahan yang terkait dengan pelayanan transportasi khususnya kemacetan lalu lintas yang terjadi di Kota Makassar akan dikomunikasikan oleh Dinas Perhubungan dengan Satuan Lalu Lintas Kota Makassar kemudian Satuan Lalu Lintas Kota Makassar serta para SKPD yang hadir akan merespon permasalahan tersebut untuk mencari solusi yang lebih baik dalam penanggulangan masalah-masalah tersebut, agar persoalan kemacetan lalu lintas dapat terselesaikan, Yang kita lihat berdampak langsung terhadap kemacetan lalu lintas yang semakin semrawut dengan pertumbuhan kendaraan dari tahun ketahun semakin meningkat yang berbanding

terbalik dengan sarana dan prasarana yang tidak memadai, kesadaran masyarakat yang masih kurang dalam hal ketertiban dalam berlalu lintas serta masih banyak ego sentral antara para petugas dilapangan baik itu Dinas Perhubungan maupun Polisi Lalu Lintas.

Permasalahan kemacetan lalu lintas di Kota Makassar dari tahun ketahun semakin tinggi dengan tingkat pertumbuhan kendaraan semakin meningkat dan ini menjadi tantangan besar pihak Dinas Perhubungan dengan beberapa SKPD termasuk pihak Kepolisian untuk menyelesaikan persoalan pelayanan transportasi di Kota Makassar agar bebas dari masalah kemacetan. Berdasarkan hasil observasi peneliti dilapangan, penelitimelihat masih ada ego sentral antara Dinas Perhubungan dengan Satlantas Kota Makassar baik ditataran pimpinan kedua lembaga tersebut sampai ditataran petugas dilapangan yang turut mengatur kelancaran lalu lintas. Penulis berpendapat bahwa Dinas Perhubungan dengan Satlantas kota Makassar bekerja sendiri-sendiri tanpa melihat tugas dan fungsi dari Dinas Perhubungan dan pihak Satuan Lalu Lintas kota Makassar sehingga penanggulangan kemacetan di jalan yang ada diMakassar menjadi tidak jelas karena rendahnya pengawasan dan komitmen dari kedua lembaga tersebut untuk melakukan perbaikan baik sumber daya manusia maupun sarana dan prasarana transportasi yang ada yang menjadi salah satu faktor yang menyebabkan masalah penanggulangan kemacetan belum

terselesaikan sampai saat ini, seperti jalan yang sempit, alih fungsi trotoar yang diperuntukkan untuk pejalan kaki tetapi digunakan untuk menjadi lahan parkir seperti di jalan A.P. Pettarani sampai dengan menggunakan badan jalan yang secara langsung berdampak terhadap kemacetan lalu lintas.

Ada beberapa model jaringan organisasi yang dapat dijadikan alat ukur untuk melihat bagaimana model jaringan organisasi Dinas Perhubungan dengan Satuan Lalu Lintas kota Makassar dalam penanggulangan kemacetan lalu lintas di Kota Makassar seperti model roda yang dikemukakan oleh Richard V. Farace *et al* dikutip Liliweri (2014:385). 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. Maksudnya adalah ketika ada permasalahan yang berdampak terhadap kemacetan lalu lintas seperti pembangunan *flyover* simpang lima di bandara Hasanuddin maka Dinas Perhubungan sebagai *leading sector* akan melakukan komunikasi dan koordinasi dengan beberapa SKPD termasuk Pihak Kepolisian dalam bentuk forum lalu lintas sebagaimana telah diatur dalam peraturan Walikota No. 551.05/869/Kep/IX/2012 tentang Pembentukan kembali forum lalu lintas dan angkutan jalan tingkat Kota Makassar. Diharapkan forum ini

menjadi wadah untuk beberapa SKPD untuk mencari solusi dalam penanggulangan kemacetan lalu lintas yang ada di Kota Makassar dan ini hanya salah satu contoh masih banyak lagi seperti di jalan Boulevard, Somba Opu, jalan Jendral Sudirman dan beberapa jalan yang ada di kota Makassar.

## 2. Komitmen Top Leader Beserta Kepala SKPD Saling Bersinergi

Peneliti melihat forum lalu lintas yang telah dibuat pemerintah Kota Makassar perlu dilakukan evaluasi mengingat rentang waktu dalam melakukan komunikasi dan koordinasi yang cukup lama sedangkan masalah-masalah pelayanan transportasi semakin banyak. Efektifitas forum lalu lintas ini perlu ditingkatkan minimal 1 bulan atau 3 bulan sekali melakukan rapat koordinasi jangan nanti ada masalah baru dilakukan rapat sehingga penanggulangannya menjadi lamban. Perwakilan-perwakilan SKPD atau pihak kepolisian yang mengikuti rapat koordinasi harus orang-orang yang mengambil keputusan atau kebijakan agar keputusan rapat koordinasi dapat disampaikan kepada tingkat paling bawah sebagai pelaksana dilapangan dalam rangka mengatur lalu lintas serta komitmen Walikota Makassar dari sisi regulasi maupun anggaran harus jelas dalam rangka pemenuhan sarana dan prasarana transportasi di Kota Makassar.

Model roda yang selama ini diterapkan oleh Dinas Perhubungan dan beberapa SKPD termasuk pihak Kepolisian Kota Makassar dianggap belum efektif karena beberapa faktor di atas,

termasuk koordinasi vertical dimasing-masing lembaga khususnya Dinas Perhubungan dan Satuan Lalu Lintas Kota Makassar tidak berjalan efektif sehingga para petugas dilapangan acuh tak acuh dalam mengatur lalu lintas sehingga berdampak pada kemacetan lalu lintas yang cukup panjang. Begitu juga sebaliknya ditataran koordinasi horizontal antara Dinas Perhubungan dengan pihak kepolisian tidak berjalan efektif dikarenakan hasil rapat koordinasi dengan beberapa SKPD tidak terdistribusikan sampai ke tingkat bawahan serta orang-orang yang ikut rapat di forum lalu lintas tersebut *notabentnya* bukan yang mengambil keputusan sehingga hasil rapat kadang hanya tinggal di dalam laci.

3. Pemerintah dalam hal ini Dinas Perhubungan dengan Dinas Pendidikan Kota Makassar perlu melakukan pendidikan usia dini ditingkat sekolah dasar, sekolah lanjutan tingkat pertama sampai dengan sekolah lanjutan tingkat atas. Agar mereka memahami akan pentingnya berlalu lintas dengan baik sehingga tercipta tertib berlalu lintas dijalan raya khususnya di Kota Makassar dengan membangun pola kemitraan dengan pihak Satuan lalu Lintas Kota Makassar dalam mewujudkan kegiatan tersebut.