

SKRIPSI

**KOORDINASI DINAS PERHUBUNGAN DENGAN KEPOLISIAN
DALAM MENINGKATKAN KETERTIBAN BERLALU LINTAS
DI KOTA MAKASSAR**

MILA KARMILA

105640186913



**PROGRAM STUDI ILMU PEMERINTAHAN
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR**

2019

**KOORDINASI DINAS PERHUBUNGAN DENGAN KEPOLISIAN
DALAM MENINGKATKAN KETERTIBAN BERLALU LINTAS
DI KOTA MAKASSAR**

Skripsi

Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh Gelar

Sarjana Ilmu Pemerintahan

Disusun dan Diajukan Oleh

MILA KARMILA

Nomor Stambuk: 10564 01869 13

**PROGRAM STUDI ILMU PEMERINTAHAN
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR**

2019

HALAMAN PERSETUJUAN

Judul Skripsi : Koordinasi Dinas Perhubungan dengan Kepolisian Dalam Meningkatkan Ketertiban Ber lalu Linta di Kota Makassar.
Nama Mahasiswa : Mila Karmila
Nomor Stambuk : 105640 1869 13
Program Studi : Ilmu Pemerintahan

Menyetujui,

Pembimbing I



Abdul Kadir Adys, SH.MM

Pembimbing II



Drs. H. Ansyari Mone, M.Pd

Mengetahui,

Dekan

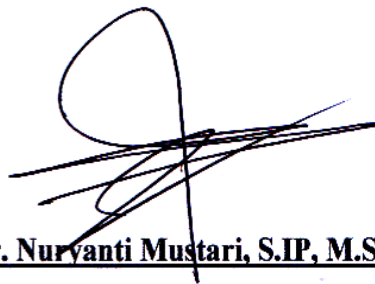
Fisipol Unismuh Makassar



Dr. Hj. Iryani Malik, S.Sos, M.Si

Ketua Jurusan

Ilmu Pemerintahan



Dr. Nuryanti Mustari, S.IP, M.Si

PENERIMAAN TIM

Telah di terima oleh TIM penguji Skripsi Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Makassar, berdasarkan Surat Keputusan/Undangan menguji ujian skripsi dekan Fisipol Universitas Muhammadiyah Makassar, Nomor. 0006/FSF/A.3-VIII/I/40/2019 sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar sarjana (S.1) dalam Program Studi Ilmu Pemerintahan Di Makassar pada Kamis, 07 Februari 2019.

TIM PENILAI

Ketua

Sekretaris

Dr. Hj. Ihyani Malik S.Sos, M.Si

Dr. Burhanuddin, S.Sos, M.Si

Penguji:

1. Drs. Alimuddin Said, M.Pd (Ketua)
2. Abdul Kadir Adys, SH.MM
3. Dr. Muhammad Tahir, M.Si
4. Dr. Nuryanti Mustari, S.IP, M.Si

PERNYATAAN KEASLIAN KARYA ILMIAH

Saya yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : Mila Karmila

Nomor Stambuk : 105640 1869 13

Program Studi : Ilmu Pemerintahan

Menyatakan bahwa benar karya ilmiah ini adalah penelitian saya tanpa bantuan dari pihak lain atau telah ditulis/dipublikasikan orang lain atau melakukan plagiat. Pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya dan apabila di kemudian hari pernyataan ini tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi akademik sesuai aturan yang berlaku, sekalipun itu pencabutan gelar akademik.

Makassar, 05, Februari 2019

Mila Karmila

ABSTRAK

Nama, Mila Karmila Koordinasi Dinas Perhubungan dan Kepolisian dalam meningkatkan ketertiban berlalu lintas di Kota Makassar, (dibimbing oleh Abdul Kadir Adys, dan H. Ansyari Mone)

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pelaksanaan proses koordinasi Dinas Perhubungan dan Kepolisian dalam meningkatkan ketertiban berlalu lintas Kota Makassar dan untuk mengetahui faktor yang mempengaruhi Koordinasi Dinas Perhubungan dan Kepolisian dalam meningkatkan ketertiban berlalu lintas Kota Makassar.

Pendekatan penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan kualitatif sedangkan tipe penelitian yang digunakan adalah studi kasus. Data dikumpulkan dari hasil wawancara, kemudian dianalisa berdasarkan indikator proses koordinasi yaitu informasi, komunikasi, dan teknologi informasi, kesadaran pentingnya koordinasi, kompetensi partisipan, kesepakatan dan komitmen, penetapan kesepakatan, insentif koordinasi, feedback dan selanjutnya diuraikan factor-faktor yang mempengaruhi pelaksanaan koordinasi tersebut.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa proses komunikasi dilakukan secara langsung ketika petugas Dinas Perhubungan telah ada dilapangan proses komunikasi dilakukan dengan teknologi informasi dengan menggunakan HT yang dapat membuat komunikasi menjadi satu arah sehingga mengurangi terjadinya perdebatan. Pada indikator kompetensi partisipan menunjukkan kompetensi teknis yang dibutuhkan pada pegawai Dinas Perhubungan seperti kondisi ban kendaraan, lampu dan posisi roda, memahami tentang trayek kendaraan perkotaan sedangkan kompetensi yang dimiliki Satlantas Polrestabes yaitu pemahaman aturan hukum dan juga tata laksana penindakan. Pada indikator kesepakatan dan komitmen Dinas Perhubungan terbatas kewenangannya hanya pada pemeriksaan teknis kondisi kendaraan tetapi untuk penindakan kepolisian yang memiliki kewenangan sehingga koordinasi penting dilakukan. Penetapan kesepakatan tentang koordinasi dilakukan pada saat ada kegiatan memerlukan keterlibatan sejumlah pihak maka akan dibuat surat secara formal dan berdasarkan aturan yang berlaku. Adanya keahlian teknis serta tujuan dan sasaran yang sama merupakan faktor pendukung dalam penelitian ini sedangkan faktor penghambat yaitu adanya laporan masyarakat yang tidak bisa diproses cepat dan terbaginya proses penyelesaian permasalahan di lapangan.

Kata Kunci : Koordinasi, Lalu Lintas, Dinas Perhubungan, Kepolisian.

KATA PENGANTAR



Alhamdulillah penulis panjatkan kehadiran Allah SWT, yang telah melimpahkan rahmat dan hidayah-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul” **Koordinasi Dinas Perhubungan Dengan Kepolisian Dalam Meningkatkan Ketertiban Berlalu Lintas Di Kota Makassar**”

Skripsi ini merupakan tugas akhir yang diajukan untuk memenuhi syarat dalam memperoleh gelar sarjana Ilmu Pemerintahan Pada Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Makassar.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini tidak akan terwujud tanpa adanya bantuan dan dorongan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, pada kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih kepada Bapak **Abdul Kadir Adys, SH.MM** selaku Pembimbing I dan bapak **Drs. H.Ansyari Mone, M.Pd** selaku Pembimbing II yang senantiasa meluangkan waktunya membimbing dan mengarahkan penulis sehingga skripsi ini bisa terselesaikan. Selain itu penulis juga tak lupa mengucapkan terima kasih kepada :

1. Bapak Frof Dr. H. Abdul Rahman Rahim , SE, MM selaku Rektor Universitas Muhammadiyah Makassar.
2. Ibu Dr. Hj. Ihyani Malik, S.Sos, M.Si selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Makassar.

3. Ibu Dr.Nuryanti Mustari, S.IP, M.Si selaku ketua Jurusan Ilmu Pemerintahan Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Makassar.
4. Bapak dan Ibu Staff Tata Usaha Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah yang telah memberikan kemudahan bagi penulis dalam urusan administrasi dikampus.
5. Bapak dan Ibu Dosen Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Makassar yang memberikan dorongan dan motivasi dalam kelancaran penulisan skripsi.
6. Dinas Perhubungan dan seluruh jajarannya meluangkan waktunya memberikan informasi dan data selama penelitian.
7. Polrestabes Kota Makassar beserta jajarannya yang telah memberikan data informasi selama penulis melaksanakan penelitian
8. Teruntuk yang paling kusayangi dan cintai kedua orang tua saya yakni bapak Burhan dan Ibu Ramlah yang telah merawat,membimbing, mendidik dan membiayai anaknya sehingga dapat menyelesaikan skripsi ini dan yang selalu menjadi motivasi penulis menyelesaikan skripsi ini.
9. Untuk saudara dan saudari saya yaitu Mita dan Syifa yang telah memberikan semangat dan doa yang tulus kepada penulis.
10. Terima Kasih juga kepada suami tercinta dan mertua saya yang telah memberikan semangat dan dorongan untuk dapat menyelesaikan skripsi ini.
11. Teman-teman mahasiswa Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Makassar, terkhusus untuk kelas Nonreg Ilmu Pemerintahan

angkatan 2013 yang telah memberikan semangat sehingga skripsi ini dapat di selesaikan oleh penulis.

12. Buat saudara seperjuangan saya yang tersayang yakni Idhayu Kusumawardani S.Ip, amaliah rachmat dan yulianti j yang setiap saat menemani saya dikampus dan yang telah memberikan semangat sehingga skripsi ini dapat diselesaikan
13. Buat semua teman-teman dan sahabat-sahabat yang telah memberikan motivasi dan semangat dalam menyusun penulisan skripsi.

.

Demi kesempurnaan skripsi ini, saran dan kritik yang sifatnya membangun sangat penulis harapkan. Semoga skripsi ini bermanfaat dan dapat memberikan sumbangan yang berarti bagi pihak yang membutuhkan, dan semoga Allah SWT memberikan pahala yang melimpah atas segala kebaikan kita semua, Amin.

Makassar, 08 Februari 2019

Mila karmila

DAFTAR ISI

Halaman Pengajuan Skripsi.....	i
Halaman Persetujuan	ii
Halaman Penerimaan Tim	iii
Halaman Pernyataan Keaslian Ilmiah	iv
Abstrak.....	v
Kata Pengantar.....	vi
Daftar Isi	vii
Daftar Tabel.....	viii
Daftar Gambar	ix

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang.....	1
B. Rumusan Masalah.....	4
C. Tujuan Penelitian.....	5
D. Manfaat Penelitian.....	5

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

A. Konsep Koordinasi	7
B. Konsep Lalu Lintas.....	13
C. Konsep Kecelakaan Lalu Lintas	20
D. Ketertiban Masyarakat dan Ber Lalu Lintas.....	24
E. Kerangka pikir	25
F. Defenisi Operasional	27
G. Fokus Penelitian	27

BAB III METODE PENELITIAN

A. Waktu dan Lokasi Penelitian.....	29
B. Jenis Dan Tipe Penelitian	29
C. Sumber Data	29
D. Informan Penelitian	30
E. Teknik Pengumpulan Data	32
F. Tekhnik analisis Data	32
G. Keabsahan Data	33

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Deskripsi Objek Penelitian	36
B. Koordinasi antara Dinas Perhubungan dan Kepolisian dalam meningkatkan ketertban ber lalu lintas di kota makassar	59

C. Faktor-Faktor yang mempengaruhi Koordinasi Dinas Perhubungan dan kepolisian dalam meningkatkan ketertiban berlalu lintas di kota makassar	73
--	----

BAB V PENUTUP

A. Kesimpulan.....	79
B. Saran	81

DAFTAR PUSTAKA	82
-----------------------------	----

LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

Tabel 1 Data Informan.....	31
----------------------------	----

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2 Bagan Kerangka Pikir.....	26
------------------------------------	----

BAB I

PENDAHULUAN

E. Latar Belakang

Ketertiban lalu lintas merupakan keadaan kondusif manusia dalam mempergunakan jalan secara teratur, tertib, dan lancar atau bebas dari kejadian kecelakaan lalu lintas. Maka dalam hal ini diperlukan aturan hukum yang dapat mengatur lalu lintas untuk mewujudkan ketertiban dalam berlalu lintas yang berlaku secara nasional, serta mengingat ketentuan lalu lintas yang bersifat internasional. Diharapkan peraturan yang ada dapat menjadi pedoman dalam mengantisipasi terjadinya permasalahan lalu lintas dan kecelakaan yang dapat mengakibatkan kerugian materi maupun korban jiwa. Tidak semua orang menyadari bahwa pemakaian jalan ialah untuk kepentingan masyarakat luas bukan untuk kepentingan diri sendiri saja, sehingga tidak jarang pemakai jalan mengabaikan peraturan dan keselamatan pengguna jalan lainnya dengan berbagai macam alasan.

Tertib berlalu lintas merupakan aspek yang sangat penting dan membutuhkan koordinasi oleh seluruh stakeholders. Koordinasi diartikan sebagai 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 menurut G.R. Terry. Melihat dari pendapat G.R. Terry di atas dapat disimpulkan koordinasi dapat tercapai apabila adanya kerja sama yang sinkron antara yang melakukan kerja

sama. Sedangkan koordinasi adalah suatu proses di mana pimpinan mengembangkan pola usaha kelompok secara teratur di antara bawahannya dan menjamin kesatuan tindakan di dalam mencapai tujuan bersama menurut Mc. Farland. (dalam Ramadani, 2017). Untuk mengukur koordinasi dapat dilihat dengan menggunakan dua tipe koordinasi (Hasibuan dalam Rahmeina, 2018) yaitu Koordinasi vertikal (*vertical coordination*) dan Koordinasi horizontal (*horizontal coordination*).

Mengenai pelanggaran lalu lintas di Indonesia diatur dalam peraturan perundang-undangan yaitu dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Demi menjamin keamanan, ketertiban dan kesejahteraan dalam masyarakat perlu ditentukan mengenai tindakan yang dilarang dan diharuskan. Sedangkan pelanggaran dari ketentuan tersebut diancam dengan Dalam suatu Negara dimanapun di dunia ini termasuk di Indonesia bahwa keamanan dan ketertiban masyarakat dalam rangka menuju masyarakat yang sejahtera, merupakan faktor utama baik dalam hubungan antara individu sesama anggota masyarakat dengan masyarakat lainnya di satu wilayah dengan wilayah lainnya dalam satu Negara, untuk ketertiban dan keamanan masyarakat, pentingnya penertiban hukum baik dalam rangka ketertiban hubungan masyarakat juga ketertiban dari para pelanggar hukum termasuk aksi pelanggaran lalu lintas.

Permasalahan yang ada di Kota Makassar menyangkut ketertiban berlalu lintas sangatlah memerlukan perhatian dari Pemerintah Kota Makassar, melihat masih banyaknya pengguna jalan raya yang masih kurang mentaati ketertiban berlalu lintas, untuk meminimalkan terjadinya tingkat kecelakaan dibutuhkan

sinergitas antara instansi pemerintah yang berkompeten dalam mengurus ketertiban berlalu lintas lalu mutlak diperlukan, oleh sebab itu supaya koordinasi antara Dinas Perhubungan dan Kepolisian Kota Makassar ini dapat terlaksana dengan baik perlu adanya koordinasi lintas sektor yang lebih baik dibawah kendali satu orang koordinator yang tidak hanya berfungsi sebagai koordinator saja tetapi juga memiliki kewenangan yang sifatnya dapat mengeksekusi sesuai dengan peran yang diberikan oleh Walikota. Selama ini yang terjadi adalah masing-masing pihak saling lempar tanggung jawab jika terjadi masalah dan persoalan ketertiban berlalu lintas, sementara yang selalu menanggung bebannya adalah Dinas Perhubungan dan Satuan Lalu Lintas Kepolisian.

Selain itu, terkait dengan koordinasi ketertiban di kota Makassar dimana Dinas Perhubungan Makassar menginisiasi adanya pertemuan lintas sektor untuk membahas salah satu permasalahan kota yakni kemacetan dengan mencari jalan keluarnya. dimana Persoalan kemacetan menjadi salah satu masalah yang dihadapi oleh kota-kota besar salah satunya kota Makassar topik dan solusi yang paling banyak dibahas dalam pertemuan itu adalah metode dalam mengurai kemacetan di beberapa titik. Bukan cuma persoalan mengurai kemacetan, faktor peningkatan keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran berlalu lintas di Kota Makassar juga menjadi bahan koordinasi tersebut. dimana hasil yang dicapai masih perlunya dilakukan penataan dan evaluasi pada sejumlah area yang dianggap sering terjadi perlambatan dan kemacetan di beberapa ruas jalan. sedangkan dari pihak kepolisian mengungkapkan bahwa manajemen rekayasa lalu lintas butuh penanganan segera. mengingat belum efektifnya penanganan yang

dilakukan saat ini sehingga diperlukan koordinasi yang lebih baik lagi (Antara News. com, 2018).

Adapun penelitian yang pernah dilakukan yaitu Mahsyar (2014) dimana meneliti mengenai Model Koordinasi Antarinstansi Pemerintah dalam Penanggulangan Kemacetan Lalu Lintas di Kota Makassar dimana menunjukkan bahwa menemukan terdapat faktor yang memicu terjadinya kemacetan lalu lintas berupa faktor human error, rendahnya penegakan peraturan, pembiaran pemanfaatan sarana dan prasarana jalan, dan ketidakpedulian dan kurangnya sumber daya aparat pelaksana. Sedangkan menurut Cindra (2016) meneliti mengenai Penegakan Keamanan dan Ketertiban Dari Sisi Administrasi Negara di Kota Makassar menunjukkan bahwa tanggung jawab pemeliharaan ketenteraman dan ketertiban masyarakat yang diberikan kepada kepala daerah tidak terpisahkan dan berkaitan erat dengan pemeliharaan keamanan yang dilakukan oleh kepolisian pemerintah daerah kota makassar didasarkan pada koordinasi dalam kegiatan-kegiatan yang dilakukan baik oleh Kepolisian maupun oleh pemerintah daerah tanpa adanya ikatan tegas terkait kesamaan kewajiban dalam pemeliharaan keamanan dan ketertiban di kota Makassar.

Melihat beberapa persoalan yang terjadi di Kota Makassar maka peneliti tertarik mengambil judul “*Koordinasi Dinas Perhubungan dan Kepolisian dalam meningkatkan ketertiban berlalu lintas di Kota Makassar.*”

F. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian yang telah di kemukakan diatas, maka rumusan masalah adalah:

- H. Bagaimana proses pelaksanaan koordinasi antara Dinas Perhubungan dan Kepolisian dalam meningkatkan ketertiban berlalu lintas Kota Makassar?
- I. Faktor apa yang mempengaruhi koordinasi Dinas Perhubungan dan Kepolisian dalam meningkatkan ketertiban berlalu lintas Kota Makassar?

G. Tujuan Penelitian

Dalam setiap penelitian pada dasarnya memiliki beberapa tujuan yang hendak dicapai, adapun tujuan yang dicapai dalam penyusunan proposal ini adalah :

- 1. Untuk mengetahui pelaksanaan proses koordinasi Dinas Perhubungan dan Kepolisian dalam meningkatkan ketertiban berlalu lintas Kota Makassar.
- 2. Untuk mengetahui faktor yang mempengaruhi Koordinasi Dinas Perhubungan dan Kepolisian dalam meningkatkan ketertiban berlalu lintas Kota Makassar.

H. Manfaat Penelitian

Manfaat dari penelitian yang dilakukan adalah

- 1. Secara Teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan bagi perkembangan ilmu hukum khususnya lalu lintas.

- 2. Secara Praktis

- a. Bagi aparat penegak hukum

Hasil penelitian diharapkan dapat menjadi masukan bagi aparat penegak hukum agar dapat melakukan kewajibannya

menciptakan keamanan lalu lintas dengan cara memperbaiki infrastruktur yang kurang layak sehingga masyarakat berlalu lintas dengan aman.

b. Bagi masyarakat.

Hasil dari penelitian diharapkan dapat menambah pengetahuan masyarakat dan masyarakat mengetahui hak-hak dan kewajiban sebagai pengguna lalu lintas dalam berlalu lintas sehingga tercipta tertib berlalulintas.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

I. Konsep Koordinasi

Koordinasi terkadang disebut juga kerjasama, akan tetapi sebenarnya lebih dari pada sekedar kerjasama, karena dalam koordinasi juga terkandung sinkronisasi. Sementara kerjasama merupakan suatu kegiatan kolektif dua orang atau lebih untuk mencapai tujuan bersama. Dengan demikian kerjasama dapat terjadi tanpa koordinasi, sedangkan dalam koordinasi pasti ada upaya kerjasama. Untuk mencapai tujuan yang kolektif perlulah dilakukan koordinasi yang baik sehingga kerja sama yang dilakukan dapat menghasilkan satu tujuan yang sama dan diantara yang melakukan kerja sama bisa mencapai tujuan yang diinginkan.

Koordinasi dapat terjadi apabila ada dua atau lebih orang atau instansi yang melakukan kerja sama, selain itu juga koordinasi tercipta karena pelaku kerja sama satu sama lainnya saling mempengaruhi. 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 menurut G.R. Terry. Melihat dari pendapat G.R. Terry di atas dapat disimpulkan koordinasi dapat tercapai apabila adanya kerja sama yang sinkron antara yang melakukan kerja sama. Sedangkan koordinasi adalah suatu proses di mana pimpinan mengembangkan pola usaha kelompok secara teratur di antara bawahannya dan menjamin kesatuan tindakan di

dalam mencapai tujuan bersama menurut Mc. Farland. (dalam Ramadani, 2017 : 151).

Menurut Handoko kebutuhan akan koordinasi tergantung pada sifat dan kebutuhan komunikasi dalam pelaksanaan tugas dan derajat saling ketergantungan bermacam-macam satuan pelaksanaannya. Hal ini juga ditegaskan oleh Handayani yang mengatakan bahwa koordinasi dan komunikasi adalah sesuatu yang tidak dapat dipisahkan. Selain itu, Handayani juga mengatakan bahwa koordinasi dan kepemimpinan (leadership) adalah tidak bisa dipisahkan satu sama lain, karena satu sama lain saling mempengaruhi, dari definisi-definisi di atas dijelaskan bahwa koordinasi selalu diperlukan dalam setiap organisasi kecil dan besar, baik organisasi yang sederhana maupun yang kompleks. Dalam mencapai tujuan organisasi selalu ada saja hal-hal yang saling berkaitan dan perlu dikoordinasikan (dalam Rohman, 2017:439).

Manullang (dalam Yunus, 2015:6), *coordinating* atau mengkoordinasi merupakan salah satu fungsi manajemen untuk melakukan berbagai kegiatan agar tidak terjadi kekacauan, perkecokan, kekosongan kegiatan, dengan jalan menghubungkan, menyatukan, dan menyelaraskan pekerjaan bawahan sehingga terdapat kerja sama yang terarah dalam usaha mencapai tujuan itu, antara lain dengan memberi instruksi, perintah, mengadakan pertemuan untuk memberikan penjelasan, bimbingan atau nasihat, dan mengadakan coaching (pelatihan) dan bila perlu memberi teguran. Di dalam sebuah organisasi, untuk menjalankan kegiatan organisasi dibutuhkan koordinasi yang baik. Agar koordinasi tersebut dapat berjalan sesuai dengan yang diharapkan, suatu organisasi harus membuat

pembagian kerja agar tidak terjadinya tumpang tindih tugas. Dalam mengadakan pembagian kerja, ada beberapa dasar yang dapat dijadikan sebagai pedoman, yaitu:

1. Pembagian kerja atas dasar wilayah atau territorial.
2. Pembagian kerja atas jenis benda yang dapat diproduksi.
3. Pembagian kerja atas dasar langganan yang dilayani.
4. Pembagian kerja atas dasar fungsi (rangkaian kerja).
5. Pembagian kerja atas dasar waktu.

Koontz dan O'donel (dalam Rahmeina, 2018: 4) menyatakan bahwa koordinasi yang baik hendaklah memuat hal-hal yang sebagai berikut :

1. Adanya perencanaan yaitu menyangkut proses persiapan dan pelaksanaan secara sistematis dari pada kegiatan-kegiatan yang dilaksanakan.
2. Adanya hubungan koordinasi yang baik antara pimpinan dengan bawahan.
3. Adanya pertemuan melalui rapat.

Untuk terciptanya suatu organisasi yang baik menurut Henry Fayol (dalam Rahmeina, 2018:4) berupa :

1. Antara unit dan sub unit dengan unit lainnya dapat bekerja sama dengan serasi.

2. Masing-masing unit dan sub unit mengetahui bagian tugas yang mana yang harus bekerja sama dengan unit lainnya.
3. Unit atau sub unit harus dapat menyesuaikan diri dengan jadwal waktu kerjasama dengan unit/sub unit lainnya.

Hasibuan (dalam Rahmeina, 2018:4) mengatakan koordinasi adalah kegiatan mengarahkan, mengintegrasikan, dan mengkoordinasikan unsur-unsur manajemen dan pekerjaan-pekerjaan para bawahan dalam mencapai tujuan organisasi. Ada dua tipe dalam mengukur koordinasi yaitu :

1. Koordinasi vertikal (*vertical coordination*) adalah kegiatan penyatuan, pengarahan yang dilakukan oleh atasan terhadap kegiatan unit-unit, kesatuan-kesatuan kerja yang ada di bawah wewenang dan tanggung jawabnya. Tegasnya, atasan mengkoordinasi semua aparat yang ada di bawah tanggung jawabnya secara langsung. Koordinasi vertikal ini secara relatif mudah dilakukan, karena atasan dapat memberikan sanksi kepada aparat yang sulit diatur.
2. Koordinasi horizontal (*horizontal coordination*) adalah mengkoordinasi tindakan-tindakan atau kegiatan-kegiatan penyatuan, pengarahan yang dilakukan terhadap kegiatan-kegiatan dalam tingkat organisasi (aparat) yang setingkat.

Menurut Hasibuan (2007: 88) mengemukakan terdapat empat syarat

koordinasi, yaitu:

1. *Sense of cooperation* (perasaan untuk kerjasama), ini harus dilihat dari sudut bagian perbagian bidang pekerja, bukan orang per orang.
2. *Rivalry*, dalam perusahaan-perusahaan besar sering diadakan persaingan antara bagian-bagian, agar bagian-bagian ini berlomba-lomba untuk mencapai kemajuan.
3. *Team spirit*, artinya satu sama lain pada setiap bagian harus saling menghargai. *Esprit de corps*, artinya bagian-bagian yang diikutsertakan atau dihargai, umumnya akan menambah kegiatan yang bersamangat.”
4. *Espit de corps*, artinya bagian-bagian yang diikutsertakan atau dihargai, umumnya akan menambah kegiatan yang bersemanagat.

Koordinasi sangat diperlukan dalam manajemen, terutama untuk menyatukan kesamaan pandangan antara berbagai pihak yang berkepentingan dengan kegiatan dan tujuan organisasi. Koordinasi diperlukan untuk menghubungkan bagian yang satu dengan bagian yang lain sehingga tercipta suatu kegiatan yang terpadu mengarah pada tujuan umum lembaga sebagaimana jari-jari kerangka payung. Tanpa koordinasi, spesialisasi dan lembagian kerja yang dilakukan pada setiap usaha kerja sama akan sia-sia karena setiap bagian cenderung hanya memikirkan pekerjaan atau tugas masing-masing dan melupakan tujuan lembaga secara keseluruhan.

Koordinasi dapat diukur melalui proses manajemen (Ndraha, 2003:279), yang perlu diukur dari :

1. Informasi, Komunikasi, dan Teknologi Informasi

Komunikasi adalah kunci koordinasi yang efektif, koordinasi secara langsung tergantung pada perolehan penyebaran dan pemrosesan informasi, semakin besar ketidakpastian tugas yang dikoordinasikan, semakin membutuhkan informasi untuk alasan ini, koordinasi pada dasarnya merupakan tugas pemrosesan informasi, sedangkan teknologi informasi dapat dilakukan dengan menggunakan alat seperti email dan sebagainya untuk mempermudah proses koordinasi tersebut.

2. Kesadaran Pentingnya koordinasi; berkoordinasi;

Koordinasi built-in di dalam setiap job atau task. Kesadaran merupakan sesuatu yang dimiliki oleh manusia yang sesuai dengan yang dinyakininya. Kesadaran merupakan hal yang sangat berkaitan dengan manusia bahkan dengan hal ini lah manusia dapat dibedakan dengan binatang. Kesadaran pada dasarnya keadaan sadar bukan merupakan keadaan pasif melainkan suatu proses yang aktif, kegiatan hakiki pada kesadaran adalah menindak dan mengatakan tidak.

3. Kompetensi Partisipan, Kalender Pemerintahan.

Peserta forum koordinasi harus berkompeten mengambil keputusan untuk menjamin kehadiran pejabat yang demikian, harus ditetapkan kalender pemerintahan (koordinasi) yang diataati sepenuhnya dari atas ke bawah

4. Kesepakatan dan Komitmen

Kesepakatan dan komitmen harus diagendakan (diprogramkan) oleh setiap pihak secara institusional (formal).

5. Penetapan Kesepakatan

Penetapan kesepakatan yang dilakukan oleh setiap pihak yang berkoordinasi.

6. Insentif Koordinasi

Yaitu sanksi bagi pihak yang ingkar atau tidak menaati kesepakatan bersama.

Sanksi itu datang dari pihak atasan yang terkait.

7. Feedback

Sebagai masukan umpan-balik ke dalam proses koordinasi selanjutnya.

J. Konsep Lalu Lintas

Lalu lintas adalah gerak kendaraan bermotor, kendaraan tidak bermotor, pejalan kaki dan hewan di jalan yang merupakan salah satu cabang dari transportasi yang menyangkut operasi dari jalan. Menurut Purwodarminto,1986, lalu lintas adalah perihal tentang perjalanan di jalan. Pengertian lalu lintas juga dicantumkan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 pasal 1 ayat 2. yang berbunyi lalu lintas sebagai gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan.

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 merupakan pengganti dari Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 yang sebelumnya mendefinisikan tentang lalu lintas dan angkutan jalan sebagai gerak kendaraan, orang, dan hewan di jalan. Faktor pergantian Undang-Undang tersebut karena sudah tidak sesuai lagi dengan kondisi, perubahan lingkungan strategis, dan kebutuhan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan saat ini. Menurut Undang Undang No.22 Tahun 2009 Pasal 1 butir 2, tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan, adalah: Gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan. Menurut kamus besar Bahasa Indonesia, lalu lintas adalah :

- a. (berjalan) bolak-balik; hilir mudik: banyak kendaraan.

- b. perihal perjalanan di jalan dsb: pedagang-pedagang di tepi jalan sangat mengganggu.
- c. perhubungan antara sebuah tempat dng tempat yang lain (dng jalan pelayaran, kereta api, dsb):

Sebagai manusia yang taat akan hukum, kita seharusnya mematuhi aturan lalu lintas dan angkutan jalan. Selain mematuhi aturan tentang lalu lintas dan angkutan jalan, kita juga wajib mengenal prasarana lalu lintas dan angkutan jalan. Prasarana lalu lintas dan angkutan jalan adalah ruang lalu lintas, terminal, dan perlengkapan jalan yang meliputi marka, rambu, alat pemberi isyarat lalu lintas, alat pengendali dan pengamanan pengguna jalan, alat pengawasan dan pengamanan jalan, serta fasilitas pendukung.

Ruang lalu lintas jalan adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah kendaraan, orang, dan/ atau barang yang berupa jalan dan fasilitas pendukung.

- a. Terminal mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang dan/ atau barang, serta perpindahan moda angkutan
- b. Marka jalan adalah suatu tanda yang berada di permukaan jalan atau di atas permukaan jalan yang meliputi peralatan atau tanda yang membentuk garis bujur, garis melintang, garis serong, serta lambing yang berfungsi untuk mengarahkan arus lalu lintas dan membatasi daerah kepentingan lalu lintas.

- c. Rambu lalu lintas adalah bagian perlengkapan jalan yang berupa lambing, huruf, angka, kalimat dan/ atau perpaduan yang berfungsi sebagai peringatan, larangan, perintah, atau petunjuk bagi pengguna jalan.
- d. Alat pemberi isyarat lalu lintas adalah perangkat elektronik yang menggunakan isyarat lampu yang dapat di lengkapi dengan isyarat bunyi untuk mengatur lalu lintas orang dan/ atau kendaraan di persimpangan atau pada ruas jalan.

Lalu lintas dan angkutan jalan diselenggarakan dengan tujuan untuk terwujudnya pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, terpadu dengan moda angkutan lain untuk memajukan kesejahteraan umum, memperkokoh persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa, terwujudnya etika lalu lintas dan budaya bangsa, dan terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Pemerintah mempunyai tujuan untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib, dan teratur, nyaman dan efisien melalui manajemen lalu lintas dan rekayasa lalu lintas. Tata cara berlalu lintas di jalan diatur dengan peraturan perundangan menyangkut arah lalu lintas, prioritas menggunakan jalan, lajur lalu lintas, jalur lalu lintas dan pengendalian arus di persimpangan. Kepolisian Negara Republik Indonesia bertanggung jawab atas terselenggaranya kegiatan dalam mewujudkan dan memelihara keamanan lalu lintas dan angkutan jalan. Penyelenggaraan kegiatan dilakukan melalui kerjasama antara pembina lalu lintas dan angkutan jalan dan masyarakat.

Untuk mewujudkan dan memelihara keamanan lalu lintas dan angkutan jalan dilaksanakan kegiatan :

1. Penyusunan program nasional keamanan lalu lintas dan angkutan jalan;
2. Penyediaan dan pemeliharaan fasilitas dan perlengkapan keamanan lalu lintas dan angkutan jalan;
3. Pelaksanaan pendidikan, pelatihan, pembimbingan, penyuluhan, dan penerangan berlalu lintas dalam rangka meningkatkan kesadaran hukum dan etika masyarakat dalam berlalu lintas;
4. Pengkajian masalah keamanan lalu lintas dan angkutan jalan;
5. Manajemen keamanan lalu lintas;
6. Pengatur, penjagaan, pengawalan, dan/ atau patrol;
7. Registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi; dan
8. Penegakan hukum lalu lintas.

Untuk mengendalikan pergerakan orang dan atau kendaraan agar bisa berjalan dengan lancar dan aman diperlukan perangkat peraturan perundangan yang sebagai dasar dalam hal ini Undang-undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang mengatur hal-hal sebagai berikut:

- H. instansi yang membina,
- I. penyelenggaraan,
- J. jaringan prasarana,
- K. ketentuan tentang kendaraan yang digunakan,
- L. pengemudi yang mengemudikan kendaraan itu,

- M. ketentuan tentang tata cara berlalu lintas,
- N. ketentuan tentang keselamatan dan keamanan dalam berlalu lintas,
- O. ketentuan untuk mengurangi pencemaran lingkungan,
- P. perlakuan khusus yang diperlukan untuk penyandang cacat, manusia lanjut usia, wanita hamil, dan orang sakit,
- Q. sistem informasi dan komunikasi lalu lintas,
- R. penyidikan dan peningkatan pelanggaran lalu lintas serta
- S. ketentuan pidana dan sanksi yang dikenakan terhadap pelanggaran ketentuan lalu lintas

Program keselamatan merupakan prioritas utama dalam pengembangan sistem transportasi sehingga perlu ditangani dengan sebaik-baiknya sehingga setiap program yang dibuat oleh pemerintah merupakan bagian dari penurunan angka kecelakaan lalu lintas. Oleh karena itu program keselamatan lalu lintas diarahkan kepada beberapa langkah sebagai berikut:

1. Pengembangan sistem pangkalan data kecelakaan lalu lintas yang mudah diakses oleh instansi pemerintah, akademisi atau pun masyarakat sebagai masukan dalam mempersiapkan langkah peningkatan keselamatan lalu lintas
2. Melakukan koordinasi antar instansi dalam rangka meningkatkan keselamatan lalu lintas
3. Menciptakan suatu sumber pendanaan keselamatan lalu lintas yang berkesinambungan

4. Merencanakan dan merencanakan langkah-langkah untuk meningkatkan keselamatan lalu lintas
5. Melakukan perbaikan terhadap lokasi-lokasi rawan kecelakaan
6. Ikut berpartisipasi dalam pelaksanaan pendidikan keselamatan bagi anak sekolah
7. Meningkatkan kualitas pengemudi
8. Melakukan program penyuluhan keselamatan
9. Meningkatkan standar keselamatan kendaraan
10. Penyempurnaan peraturan perundangan lalu lintas dan angkutan jalan
11. Peningkatan pelaksanaan penegakan hukum
12. Pengembangan sistem pertolongan pertama pada kecelakaan
13. Pengembangan penelitian keselamatan jalan.

Penanganan dan penindakan pelanggaran di jalan raya merupakan tugas dan kewenangan polisi yang merupakan wujud dari upaya penegakan hukum. Tugas kepolisian dalam melayani masyarakat, khususnya dalam hal berlalu lintas semakin berat. Sesuai dengan pasal 12 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009, tugas dan fungsi Polri bagi satuan lalu lintas meliputi 9 hal, antara lain:

1. Pengujian dan Penerbitan SIM kendaraan bermotor.
2. Pelaksanaan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor.
3. Pengumpulan, pemantauan, pengolahan dan penyajian data lalu lintas dan jalan raya.
4. Pengelolaan pusat pengendalian sistem informasi dan komunikasi lalu lintas dan angkutan jalan.

5. Pengaturan, penjagaan, pengawalan dan patroli lalu lintas.
6. Penegakan hukum meliputi penindakan pelanggaran dan penanganan kecelakaan lalu lintas. Pendidikan berlalu lintas.

Tugas dan fungsi polri terutama fungsi lintas sesuai dengan UU No 22 tahun 2009 tersebut semakin berat dan memiliki kewenangan yang luas, sehingga diperlukan profesionalitas yang tinggi dari masing-masing aparat agar memberikan pengaruh yang baik terhadap tingkat kepercayaan masyarakat. Untuk menjamin terselenggaranya profesionalisme kerja secara maksimal, maka organisasi Polri mempunyai kode etik yang merupakan sebuah pedoman bagi seluruh anggota kepolisian. Kode etik profesi Polisi mencakup norma perilaku dan moral yang dijadikan pedoman sehingga menjadi pendorong semangat bagi setiap anggota untuk pemulihan profesi kepolisian agar di jalankan sesuai tuntutan dan harapan masyarakat. Polisi harus benar-benar menjadi pelindung, pengayoman dan pelayan masyarakat, serta sebagai penegak hukum yang bersih agar tercipta clean governancedan good governance.

Keberhasilan penyelenggaraan fungsi kepolisian dengan tanpa meninggalkan etika profesi sangat dipengaruhi oleh kinerja polisi yang direfleksikan dalam sikap dan perilaku pada saat menjalankan tugas dan wewenangnya. Dalam Pasal 13 Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang kepolisian ditegaskan tugas pokok kepolisian adalah memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat, menegakan hukum dan memberikan perlindungan, pengayoman dan pelayanan kepada masyarakat. Profesionalisme polisi sangat diperlukan dalam menjalankan tugas sebagai penegak hukum. Apabila polisi tidak

profesional maka proses penegakan hukum akan timpang, akibatnya keamanan dan ketertiban masyarakat akan senantiasa terancam sebagai akibat tidak profesionalnya polisi dalam menjalankan tugas. Polisi adalah ujung tombak dalam integrated criminal justice system. Di tangan polisi terlebih dahulu mampu mengurai gelapnya kasus pelanggaran yang terjadi di jalanan dan akan menciptakan ketertiban dan kelancaran lalu lintas. Pelayanan yang diberikan polisi kepada masyarakat tidak akan berjalan dengan baik tanpa adanya kerjasama antar berbagai pihak, terutama pihak yang bersangkutan langsung. Dalam hal ini aparat kepolisian terutama dari fungsi lalu lintas dan masyarakat yang membutuhkan pelayanan, karena tanpa kerjasama yang baik mustahil pelayanan yang diberikan berjalan dengan lancar.

K. Konsep Kecelakaan Berlalu Lintas

1. Pengertian Kecelakaan

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, kecelakaan adalah : Kejadian yang tidak di sadari akan terjadi dan menimbulkan dampak negatif, dan mengenai kecelakaan, tidak hanya disebabkan oleh ketidak sadaran seseorang dalam melakukan sesuatu hal, akan tetapi kecelakaan yang dimaksud dapat pula disebabkan oleh kelalaian pengguna jalan, ketidak layakan jalan, ketidak layakan kendaraan, serta ketidak layakan jalan dan lingkungan.

Program 5 tahun untuk keselamatan jalan, langkah strategis lebih lanjut adalah menyusun program keselamatan yang lebih makro untuk menurunkan angka kecelakaan secara nyata, misalnya dengan merubah undang-undang seperti

yang telah dilaksanakan dengan telah terbitnya Undang-undang No 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, yang masih harus ditindak lanjuti dengan perumusan peraturan pelaksanaannya seperti misalnya peraturan pelaksanaan yang berkaitan dengan penerapan penegakan hukum elektronik. Langkah lain yang perlu dilaksanakan dalam program 5 tahun adalah identifikasi dan analisis black spot lokasi yang rawan kecelakaan dan dilanjutkan audit keselamatan, untuk kemudian dilakukan langkah perbaikan. Menurut klasifikasi, kecelakaan di bagi menjadi 3 :

- a. Menurut jenis kecelakaan
 1. Terjatuh- Tertimpa benda jatuh
 2. Tertumbuk atau terkena benda
 3. Terjepit oleh benda
 4. Gerakan yang melebihi kemampuan
 5. Pengaruh suhu tinggi
 6. Terkena sengatan arus listrik
 7. Tersambar petir
 8. Kontak dengan bahan-bahan berbahaya
- b. Menurut sumber atau Penyebab Kecelakaan
 1. Dari mesin
 2. Alat angkut dan alat angkat
 3. Bahan/zat erbahaya dan radiasi
 4. Lingkungan kerja

c. Menurut Sifat Luka atau Kelainan

1. Patah tulang
2. Memar
3. Gegar otak
4. Luka bakar
5. Keracunan mendadak
6. Akibat cuaca

2. Pengertian Kecelakaan Lalu Lintas

Menurut Undang Undang No.22 Tahun 2009 Pasal 1 butir 24 , LLAJ , kecelakaan lalu lintas adalah : Suatu peristiwa di atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan / atau kerugian harta benda . Akan tetapi dalam artikel yang ada dalam “Wikipedia” menjelaskan tentang kecelakaan lalu lintas adalah : kejadian di mana kendaraan bermotor tabrakan dengan benda lain dan menyebabkan kerusakan, kadang kecelakaan ini dapat mengakibatkan luka-luka atau kematian manusia atau kematian binatang. Penggolongan kecelakaan lalu lintas dibagi sesuai dengan tingkat keparahan korban,dengan demikian kecelakaan Lalu Lintas di bagi menjadi 4 kelas, yaitu :

- a. Klasifikasi berat (fatality accident) apabila terdapat korban yang mati (meskipun hanya satu orang) dengan korban luka-luka berat atau ringan..
- b. Klasifikasi sedang apabila tidak terdapat korban yang mati namun di jumpai sekurang-kurangnya satu orang yang mengalami luka-luka berat.

- c. Klasifikasi ringan apabila tidak terdapat korban mati dan luka-luka berat, dan hanya dijumpai korban luka-luka ringan saja.
- d. Klasifikasi lain-lain (kecelakaan dengan kerugian materiil saja) apabila tidak ada manusia yang menjadi korban hanya berupa kerugian materiil saja, baik hanya kerusakan kendaraan saja, jalan, jembatan, dan fasilitas-fasilitas lainnya..

Menurut Kartanegara (2001) demi menjamin keamanan, ketertiban dan kesejahteraan dalam masyarakat perlu ditentukan mengenai tindakan yang dilarang dan diharuskan. Sedangkan pelanggaran dari ketentuan tersebut diancam dengan pidana. Menurut Soekanto, (1982). sering terjadinya pelanggaran lalu lintas ini, baik yang disengaja maupun yang tidak disengaja mungkin disebabkan karena sanksi yang dijatuhkan kepada para pelaku pelanggaran lalu lintas tersebut terlalu ringan, maka tidak heran jika kian hari kian banyak terjadi peristiwa pelanggaran lalu lintas. Akibat hukum dari kecelakaan lalu lintas adalah adanya sanksi pidana bagi si pembuat atau penyebab terjadinya peristiwa itu dan dapat pula disertai tuntutan perdata atas kerugian material yang ditimbulkan.

Menurut Soekanto (1986: 152) secara garis besar kecelakaan lalu lintas cenderung disebabkan oleh 4 (empat) faktor yang saling berkaitan, yakni faktor manusia, faktor kendaraan, faktor jalan raya dan faktor lingkungan. Pada hakikatnya pelanggaran atau kecelakaan yang terjadi di jalan raya yang sering terjadi dapat dikatakan bahwa kesalahan terletak pada pemakai jalan raya (faktor manusia) yang mana tidak mentaati dan mematuhi peraturan yang berlaku. Kekurangan-kekurangan yang ada pada manusia sebagai pemakai jalan raya,

terutama sekali kurangnya disiplin merupakan penyebab utama terjadinya kecelakaan lalu lintas. Kebiasaan rupanya sudah mempengaruhi masyarakat bahwa orang baru merasa melanggar peraturan lalu lintas jika si pelanggar itu tertangkap oleh petugas. Sebagai contoh adalah saat rambu-rambu menunjukkan bahwa lampu merah tidak boleh jalan namun banyak yang menerobos lampu merah tersebut dan ia baru merasa bersalah setelah ia tertangkap polisi.

Dalam Pasal 231 Undang-undang No. 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan menjelaskan pengemudi kendaraan bermotor yang terlibat kecelakaan lalu lintas wajib :

- a. Menghentikan kendaraan yang di kemudikannya ;
- b. Memberikan pertolongan kepada korban ;
- c. Melaporkan kecelakaan kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia terdekat ; dan
- d. Memberikan keterangan yang terkait dengan kejadian kecelakaan.

Setiap kecelakaan lalu lintas yang terjadi di jalan raya wajib di catat dalam formulir kecelakaan lalu lintas, formulir yang di isi sebagai data forensik dan dilengkapi dengan data-data yang berasal dari rumah sakit dan semua data-data ini akan di kelola oleh Kepolisian Negara Indonesia dan dapat di manfaatkan oleh pembina lalu lintas dan angkutan jalan.

L. Ketertiban Masyarakat dan Berlalu lintas

Pada Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan disebutkan dalam pasal 105 bahwa setiap orang yang menggunakan jalan wajib berperilaku tertib dan mencegah hal-hal yang dapat

merintang, membahayakan keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, atau yang dapat menimbulkan kerusakan jalan. Dalam hal ini setiap orang mengemudikan kendaraan roda dua maupun roda empat di jalan wajib mengutamakan keselamatan pejalan kaki dan pesepeda dan mengenakan sabuk keselamatan, memakai Helm Standar Nasional Indonesia serta mematuhi rambu-rambu lalu Lintas. Dan pada saat diadakan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan setiap orang yang mengemudi kendaraan bermotor wajib menunjukkan Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (STNK) dan Surat Izin Mengemudi (SIM)

Sedangkan dalam pasal 105 No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dikatakan bahwa dalam keadaan tertentu untuk ketertiban dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan, petugas kepolisian Republik Indonesia dapat melakukan tindakan :

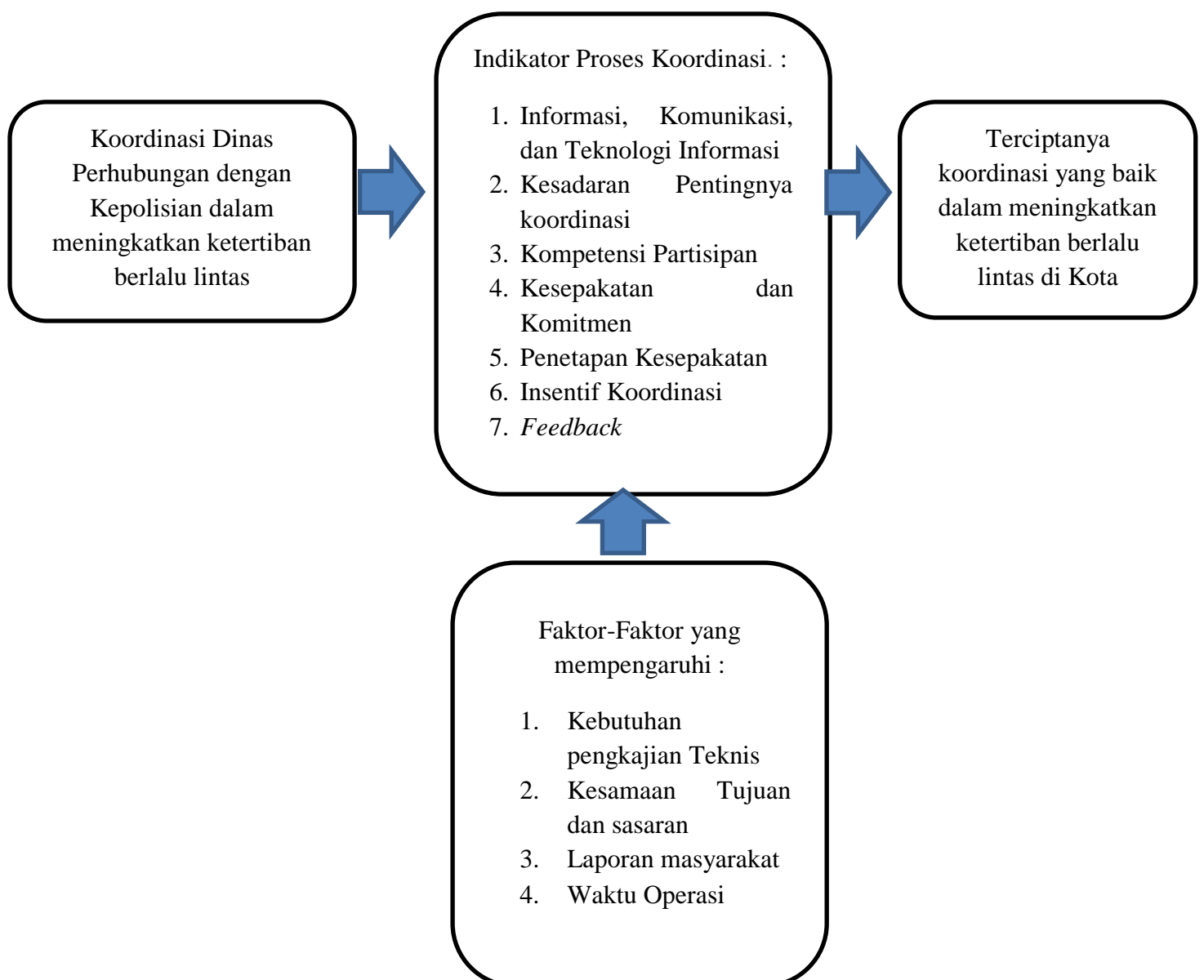
- J. Memberhentikan arus lalu lintas dan pengguna jalan
- K. Memerintahkan untuk pengguna jalan untuk jalan terus
- L. Mempercepat arus lalu lintas
- M. Memperlambat arus lalu lintas
- N. Mengalihkan arah arus lalu lintas

M. Kerangka Pikir

Koordinasi pada dasarnya merupakan salah satu fungsi dari manajemen terutama berbicara manajemen pemerintahan yang bertujuan untuk menyelaraskan pelaksanaan tugas-tugas organisasi yang dilaksanakan oleh berbagai unit kerja seperti divisi-divisi, departemen, unit atau bagian-bagian yang ada dalam organisasi. Keselarasan dalam menyelenggarakan tugas dan pekerjaan yang

menjadi tanggung jawab masing-masing unit tersebut dapat menyebabkan pencapaian tujuan organisasi secara efisien dan efektif. Untuk mengukur bagaimana proses koordinasi yang terjadi dalam menangani permasalahan ketertiban berlalu lintas di kota Makassar maka dapat dilihat dari 7 indikator utama menurut Ndraha (2003:279) yaitu Informasi, Komunikasi, dan Teknologi Informasi, Kesadaran Pentingnya koordinasi, Kompetensi Partisipan, Kesepakatan dan Komitmen, Penetapan Kesepakatan, Insentif Koordinasi, dan *Feedback*.

Gambar 1. Bagan Kerangka Pikir



Definisi Oprasional

1. Koordinasi merupakan pengembangan pola kerjasama secara teratur dan terpadu serta kegiatan mengarahkan, mengintegrasikan, dan mengkoordinasikan unsur-unsur manajemen dan pekerjaan-pekerjaan para bawahan dalam mencapai tujuan organisasi antara dinas perhubungan dengan unsur kepolisian dalam menciptakan kualitas berlalu lintas di kota Makassar.
2. Terciptanya koordinasi yang baik dalam meningkatkan ketertiban berlalu lintas di Kota Makassar merupakan pencapaian yang diinginkan melalui pola koordinasi yang diharapkan antara kedua instansi baik pada dinas perhubungan dan kepolisian kota Makassar demi terwujudnya ketertiban dalam berlalu lintas.

Fokus Penelitian

Fokus penelitian menyoroti koordinasi maka dapat dilihat dari indikator berikut:

- a. Informasi dan komunikasi adalah kunci koordinasi yang efektif, koordinasi secara langsung tergantung pada perolehan penyebaran dan pemrosesan informasi
- b. Kesadaran Pentingnya koordinasi; Kesadaran pada dasarnya keadaan sadar bukan merupakan keadaan pasif melainkan suatu proses yang aktif, kegiatan hakiki pada kesadaran adalah menindak dan mengatakan tidak.

- c. Kompetensi Partisipan, peserta forum koordinasi harus berkompeten mengambil keputusan untuk menjamin kehadiran pejabat yang demikian, harus ditetapkan kalender pemerintahan (koordinasi) yang diataati sepenuhnya dari atas ke bawah
- d. Kesepakatan dan Komitmen, Kesepakatan dan komitmen harus diagendakan (diprogramkan) oleh setiap pihak secara institusional (formal).
- e. Penetapan Kesepakatan, Penetapan kesepakatan yang dilakukan oleh setiap pihak yang berkoordinasi.
- f. Insentif Koordinasi yaitu sanksi bagi pihak yang ingkar atau tidak menaati kesepakatan bersama. Sanksi itu datang dari pihak atasan yang terkait.
- g. Feedback yaitu Sebagai masukan umpan-balik ke dalam proses koordinasi selanjutnya.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Waktu dan Lokasi Penelitian

Adapun waktu dalam penelitian ini direncanakan dua (2) bulan setelah seminar proposal, lokasi penelitian adalah Dinas Perhubungan dan kantor Polrestabes (Kepolisian Resor Kota Besar) serta daerah zona merah tertib berlalu lintas karena ingin mengetahui lebih rinci mengenai pelaksanaan koordinasi pada pengembangan kualitas tertib berlalu lintas publik di Kota Makassar.

B. Jenis dan Tipe Penelitian

Ditinjau dari jenis datanya, pendekatan penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan kualitatif. Bogdan dan Biklen (Sugiyono, 2013: 13-14) bahwa karakteristik penelitian kualitatif merupakan penelitian yang menggunakan kondisi alamiah sebagai sumber data langsung, dan peneliti adalah Instrumen kunci. Sedangkan tipe penelitian yang digunakan adalah studi kasus dimana Yin (2014 : 12) memberikan penjelasan bahwa metode studi kasus yang digunakan, lebih dikehendaki untuk melacak peristiwa-peristiwa kontemporer, bila peristiwa peristiwa yang bersangkutan tidak dapat dimanipulasi, hal tersebut sesuai dengan fenomena dalam koordinasi mengenai kualitas tertib berlalu lintas di kota Makassar.

C. Sumber Data

Menurut Lofland & Lofland (Moleong, 2012:157) sumber data dalam penelitian kualitatif adalah kata-kata dan tindakan, selebihnya adalah data

tambahan seperti dokumen dan lain-lain. Kata-kata dan tindakan orang-orang yang diamati atau diwawancarai merupakan sumber data utama. Sumber data utama dicatat melalui catatan tertulis, melalui perekaman, pengambilan foto atau film. Secara umum sumber data yang digunakan dalam penelitian ini terdiri atas dua, yaitu :

a. Data primer

Sumber data dalam penelitian kualitatif adalah kata-kata dan tindakan, selebihnya adalah data tambahan seperti dokumen dan lain-lain. Kata-kata dan tindakan orang-orang yang diamati atau diwawancarai merupakan sumber data utama. Sumber data utama dicatat melalui catatan tertulis, melalui perekaman, pengambilan foto atau film.

b. Data sekunder

Data sekunder yaitu diperoleh melalui sumber-sumber tertulis. Strategi ini dilakukan untuk dapat membangun sebuah abstraksi tentang tujuan penelitian yang didukung oleh data yang dikumpulkan dan saling berhubungan, sehingga sifat penyusunannya adalah dari kesimpulan umum ke khusus. Data sekunder diperoleh dari buku, dokumen pemerintah, dan literatur yang relevan dengan penelitian ini.

D. Informan Penelitian

Penentuan informan dalam penelitian ini menggunakan teknik *purposive sampling* Menurut Sugiyono (2013:218-219) *purposive sampling* adalah teknik pengambilan sampel sumber data dengan pertimbangan tertentu. Pertimbangan

tertentu ini, misalnya orang tersebut yang dianggap paling tahu tentang apa yang kita harapkan, atau mungkin dia sebagai penguasa sehingga akan memudahkan peneliti menjelajahi obyek atau situasi sosial yang diteliti. Adapun penentuan informan dapat dilihat pada tabel berikut:

No.	Jabatan	Nama	Inisial	Jumlah/Org
1.	Kepala Bidang Lalu lintas Dinas Perhubungan Kota Makassar	Asiz Sila	AS	1
2.	Kepala Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Jalan Dinas Perhubungan Kota Makassar	Muhammad Arham	MA	1
3.	Kepala Unit Satuan Lalu Lintas Polrestabes Kota Makassar	Zulfikar	ZU	1
4.	Kanit Regident Unit Lalu Lintas Polrestabes Kota Makassar	Yasiruddin	YA	1
Total Informan				4

E. Teknik Pengumpulan data

- a. Observasi, yaitu teknik pengumpulan data dengan cara menggunakan data yang diperoleh secara langsung yang di sesuaikan dengan objek yang diteliti. Jenis *filed research* yang digunakan dalam penelitian ini adalah observasi dimana penulis terjun langsung mendatangi informan di Dinas terkait.
- b. Wawancara, merupakan metode pengumpulan data yang digunakan untuk memperoleh informasi langsung dari informan. Teknik ini digunakan untuk

mendapatkan informasi dari informan untuk memperkuat penelitian baik di Dinas terkait dan masyarakat kota Makassar sebagai users (pengguna) .

- c. Dokumentasi, yaitu mengumpulkan data dengan cara melalui dokumen-dokumen tentang gejala atau fenomena yang akan diteliti di lapangan, dalam hal ini peneliti mengumpulkan data dengan cara meneliti dokumen-dokumen yang ada kaitannya dengan objek yang di teliti.

F. Teknik analisis data

Teknik analisis data dalam penelitian ini menggunakan model Miles dan Huberman yang mengemukakan bahwa aktifitas dalam analisis data kualitatif dilakukan secara interaktif dan berlangsung secara terus menerus dan sampai tuntas, sehingga datanya sudah jenuh. Aktifitas dalam analisis data, yaitu *data reduction*, *data display*, dan *conclusion drawing/verification*.(Sugiyono, 2012:334).

1. *Data Reduction* (Reduksi Data).

Reduksi data yaitu proses pemilihan, permusatan perhatian pada penyederhanaan, pengabstrakan, dan transformasi data kasar yang muncul dari catatan di lapangan. Dalam reduksi data peneliti menajamkan, menggolongkan, mengarahkan, membuang yang tidak perlu dan mengorganisasikan data dengan cara sedemikian rupa sehingga kesimpulan akhirnya dapat di tarik dan diverifikasi oleh peneliti.

2. *Data Display* (Penyajian Data).

Penyajian data adalah menyajikan sekumpulan informasi tersusun yang memberikan kemungkinan adanya penarikan kesimpulan dan pengambilan

tindakan. Penyajian data bisa dilakukan dalam bentuk uraian singkat, bagan, hubungan antar kategori, *flowchart* dan sejenisnya. Dengan mendisplaykan data, maka akan mempermudah untuk memahami apa yang terjadi, merencanakan kerja selanjutnya berdasarkan apa yang telah dipahami tersebut. Dalam penyajian data peneliti mengumpulkan informasi yang tersusun yang memberikan dasar pijakan kepada peneliti untuk melakukan suatu pembahasan dan pengambilan kesimpulan. Penyajian ini kemudian untuk menggabungkan informasi yang tersusun dalam suatu bentuk yang terpadu sehingga mudah diamati apa yang sedang terjadi kemudian menentukan penarikan kesimpulan secara benar.

3. *Conclusion Drawing/Verification* (Menarik Kesimpulan/Verifikasi).

Penarikan kesimpulan adalah suatu kegiatan dari konfigurasi yang utuh. Kesimpulan juga diverifikasi oleh peneliti selama penelitian berlangsung. Verifikasi ini mungkin sesingkat pemikiran kembali yang melintas dalam pemikiran peneliti pada suatu tinjauan ulang pada catatan lapangan atau melihat salinan suatu temuan yang disimpan dalam perangkat data yang lain.

G. Pengabsahan Data

Uji keabsahan data dalam penelitian kualitatif meliputi beberapa pengujian. Peneliti menggunakan uji *credibility* atau uji kepercayaan terhadap hasil penelitian. Uji keabsahan data tersebut dapat dijelaskan sebagai berikut (Moleong, 2012: 330-337) :

1. Triangulasi

Triangulasi adalah teknik pemeriksaan keabsahan data yang memanfaatkan sesuatu yang lain. Diluar data itu untuk keperluan pengecekan atau sebagai

pembandingan terhadap data itu. Teknik triangulasi yang paling banyak digunakan adalah pemeriksaan melalui sumber lainnya. Pada penelitian ini triangulasi data dilakukan dengan cara membandingkan jawaban yang disampaikan oleh informan utama dengan informan pendukung untuk mendapatkan data yang cocok dan sesuai.

2. Member Check

Pengecekan dengan anggota atau member check yang terlibat dalam proses pengumpulan data sangat penting dalam pemeriksaan derajat kepercayaan, yang dicek dengan anggota yang terlibat meliputi data, kategori analitis, penafsiran, dan kesimpulan. Para anggota yang terlibat yang mewakili rekan-rekan mereka dimanfaatkan untuk memberikan reaksi dari segi pandangan dan situasi mereka sendiri terhadap data yang telah diorganisasikan oleh peneliti. Dapat diikhtisarkan bahwa pengecekan anggota berarti peneliti mengumpulkan para peserta yang telah ikut menjadi sumber data dan mengecek kebenaran data dan interpretasinya. Hal ini dilakukan dengan jalan :

- a. Penilaian dilakukan oleh responden
- b. Mengoreksi kekeliruan
- c. Menyediakan tambahan informasi secara sukarela
- d. Memasukan responden dalam kancah penelitian, menciptakan kesempatan untuk mengikhtisarkan sebagai langkah awal analisis data.

3. Diskusi Dengan Teman Sejawat

Teknik ini dilakukan dengan mengekspos hasil sementara atau hasil akhir yang diperoleh dalam bentuk diskusi dengan rekan-rekan sejawat. Pemeriksaan sejawat berarti pemeriksaan yang dilakukan dengan jalan mengumpulkan rekan-rekan sebaya, yang memiliki pengetahuan umum yang sama tentang apa sedang diteliti, sehingga bersama mereka peneliti dapat me-review persepsi, pandangan dan analisis yang sedang dilakukan.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Deskripsi Objek Penelitian

Kota Makassar merupakan ibu kota provinsi Sulawesi Selatan. Makassar berbatasan dengan Selat Makassar di sebelah barat, Kabupaten Kepulauan Pangkajene di sebelah utara, Kabupaten Maros di sebelah timur, dan Kabupaten Gowa di sebelah selatan. Luas wilayah Kota Makassar 175,77 Km² yang terbagi menjadi empat belas kecamatan. Kota Makassar terdiri dari 15 kecamatan dan 153 kelurahan. Di antara kecamatan-kecamatan tersebut, terdapat 9 (sembilan) kecamatan yang berbatasan dengan pantai yakni Kecamatan Mariso, Biringkanaya, Tamalanrea, Wajo, Ujung Tanah, Tallo, Ujung Pandang, Tamalate, dan Kepulauan Sangkarrang. Kota Makassar berpotensi besar menjadi Ruang Tamu Indonesia Timur. Secara geografis Kota Makassar berada pada koordinat 119°4'29,038" – 119°32'35,781" Bujur Timur dan 4°58'30,052" – 5°14'0,146" Lintang Selatan.

Visi Pemerintah Kota Makassar 2014-2019 yaitu "*Makassar kota dunia yang nyaman untuk semua*" yang merupakan bagian penting dari terwujudnya "Sulawesi Selatan sebagai Pilar Utama Pembangunan Nasional dan Simpul Jejaring Akselerasi Kesejahteraan pada Tahun 2018".

Pernyataan visi Pemerintah Kota Makassar 2019 memiliki tiga pokok visi yang merupakan gambaran kondisi yang ingin dicapai Kota Makassar pada akhir periode 2014-2019. Penjelasan masing-masing pokok visi tersebut, adalah sebagai berikut. Kota Dunia, dimaksudkan adalah Kota Makassar yang memiliki

keunggulan komparatif, kompetitif, aksesibel dan inklusifitas yang berdaya tarik tinggi atau memukau dalam banyak hal.

Diantaranya potensi sumberdaya alam dan infrastruktur sosial ekonomi yang menjanjikan terwujudnya kesejahteraan masyarakat dengan standar dunia. Pokok visi ini dapat dikristalkan sebagai terwujudnya “masyarakat sejahtera standar dunia”. Nyaman, dimaksudkan adalah terwujudnya proses pembangunan yang semakin menyempitkan kesenjangan dan melahirkan kemandirian secara stabil, dalam struktur dan pola ruang kota yang menjamin kenyamanan dan keamanan bagi berkembangnya masyarakat yang mengedepankan prinsip inklusifitas serta pola hubungan yang setara antara stakeholder dan stakeholder dalam pembangunan. Pokok visi ini dapat dikristalkan sebagai terwujudnya “kota nyaman kelas dunia”.

Untuk Semua, dimaksudkan adalah proses perencanaan, pelaksanaan dan pemanfaatan pembangunan yang dapat dinikmati dan dirasakan seluruh lapisan masyarakat tanpa diskriminasi berdasarkan jenjang umur, jenis kelamin, status sosial dan kemampuan diri (termasuk kelompok disabilitas). Pokok visi ini dapat diristalkan sebagai terwujudnya “pelayanan publik standar dunia dan bebas korupsi.

Misi Misi dalam RPJMD ini dimaksudkan sebagai upaya umum yang akan dilaksanakan untuk mewujudkan visi. Setiap misi akan dijalankan untuk mewujudkan pokok visi yang relevan. Rumusan misi RPJMD Kota Makassar 2014-2019 adalah sebagai berikut:

1. Merekonstruksi nasib rakyat menjadi masyarakat sejahtera standar dunia
Misi ini mencakup berbagai upaya umum dalam hal: pengurangan pengangguran, pemberian jaminan sosial keluarga, pelayanan kesehatan gratis, pelayanan pendidikan gratis, penukaran sampah dengan beras, pelatihan keterampilan dan pemberian dana bergulir, pembangunan rumah murah, dan pengembangan kebun kota. Misi ini diarahkan untuk mewujudkan pokok visi “masyarakat sejahtera standar dunia”.
2. Merestorasi tata ruang kota menjadi kota nyaman berstandar dunia. Misi ini mencakup berbagai upaya umum dalam hal: penyelesaian masalah banjir, pembentukan badan pengendali pembangunan kota, pembangunan waterfront city, penataan transportasi public yang aksesibel, pengembangan infrastruktur kota yang aksesibel, pengembangan pinggiran kota, pengembangan taman tematik, penataan lorong. Misi ini diarahkan untuk mewujudkan pokok visi “kota nyaman standar dunia”.
3. Mereformasi tata pemerintahan menjadi pelayanan publik standar dunia bebas korupsi Misi ini mencakup upaya umum dalam hal: peningkatan pendapatan asli daerah, peningkatan etos dan kinerja aparat RT/RW, peningkatan pelayanan di kelurahan, pelayanan publik langsung ke rumah, pengembangan pelayanan publik terpadu di kecamatan, modernisasi pelayanan pajak dan distribusi, pengembangan akses internet pada ruang publik, dan penguatan badan usaha milik daerah. Misi ini diarahkan untuk mewujudkan pokok visi “pelayan publik kelas dunia bebas korupsi”.

Tujuan dan Sasaran Tujuan dan sasaran merupakan arahan bagi pelaksanaan setiap urusan pemerintahan daerah baik urusan wajib maupun urusan pilihan dalam mendukung pelaksanaan misi, unruk mewujudkan visi pembangunan daerah kota Makassar selama 5 (lima) tahun mendatang. Pengertian tujuan dalam RPJMD ini adalah pernyataan tentang hal-hal yang perlu dilakukan untuk mencapai visi dan melaksanakan misi dengan menjawab isu strategis daerah dan permasalahan pembangunan daerah. Rumusan tujuan diturunkan secara operasional dari masing-masing misi pembangunan daerah yang telah ditetapkan dengan memperhatikan visi.

1. Dinas Perhubungan Kota Makassar

Dinas Perhubungan merupakan unsur pelaksana Urusan Pemerintahan di bidang perhubungan yang menjadi kewenangan Daerah. Dinas Perhubungan dipimpin oleh kepala dinas yang berkedudukan di bawah dan bertanggung jawab kepada walikota melalui sekretaris Daerah.

Dinas Perhubungan mempunyai tugas membantu walikota melaksanakan Urusan Pemerintahan Bidang Perhubungan yang menjadi kewenangan Daerah dan Tugas Pembantuan yang ditugaskan kepada Daerah. Dinas Perhubungan dalam melaksanakan tugas, menyelenggarakan fungsi :

- a. Perumusan kebijakan penyelenggaraan Urusan Pemerintahan bidang perhubungan;
- b. Pelaksanaan kebijakan Urusan Pemerintahan bidang perhubungan;
- c. Pelaksanaan evaluasi dan pelaporan Urusan Pemerintahan bidang perhubungan;

- d. Pelaksanaan administrasi dinas Urusan Pemerintahan bidang perhubungan;
- e. Pembinaan, pengoordinasian, pengelolaan, pengendalian, dan pengawasan program dan kegiatan bidang perhubungan;
- f. Pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh walikota terkait dengan tugas dan fungsinya.

Berdasarkan tugas dan fungsi, Dinas Perhubungan mempunyai uraian tugas:

- a. Merumuskan dan melaksanakan kebijakan di bidang perhubungan;
- b. Merumuskan dan melaksanakan visi dan misi dinas;
- c. Merumuskan dan mengendalikan pelaksanaan program dan kegiatan Sekretariat dan Bidang Lalu Lintas, Bidang Moda Transportasi, Bidang Sarana dan Prasarana Perhubungan dan Bidang Pengembangan Dan Keselamatan dan Penindakan;
- d. Merumuskan Rencana Strategis (RENSTRA) dan Rencana Kerja (RENJA), Indikator Kinerja Utama (IKU), Rencana Kerja dan Anggaran (RKA)/RKPA, Dokumen Pelaksanaan Anggaran (DPA)/DPPA dan Perjanjian Kinerja (PK) dinas;
- e. Mengoordinasikan dan mermuskan bahan penyiapan penyusunan Laporan Penyelenggaraan Pemerintahan Daerah (LPPD), Laporan Keterangan Pertanggungjawaban (LKPJ) dan Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (LAKIP)/Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) Kota dan segala bentuk pelaporan lainnya sesuai bidang tugasnya;

- g. Merumuskan Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (LAKIP)/Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) dinas;
- h. Merumuskan Standar Operasional Prosedur (SOP) dan Standar Pelayanan (SP) dinas;
- i. Mengoordinasikan pembinaan dan pengembangan kapasitas organisasi dan tata laksana;
- j. Merumuskan kebijakan teknis di bidang lalu lintas, moda dan transportasi, sarana dan prasarana lalu lintas serta pengembangan, keselamatan dan penindakan pelanggaran berlalu lintas;
- k. Melaksanakan manajemen rekayasa lalu lintas jalan untuk jaringan jalan, analisis dampak lalu lintas dan penetapan rencana induk jaringan lalu lintas angkutan jalan;
- l. Melaksanakan penyediaan perlengkapan jalan;
- m. Melaksanakan audit dan inspeksi keselamatan lalu lintas angkutan jalan;
- n. Melaksanakan penyediaan angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang;

1. Adapun Susunan Organisasi Dinas Perhubungan, terdiri atas :

- a. Kepala Dinas;
- b. Sekretariat, terdiri atas :
 - 1. Subbagian Perencanaan dan Pelaporan;
 - 2. Subbagian Keuangan;
 - 3. Subbagian Umum dan Kepegawaian.
- c. Bidang Lalu Lintas, terdiri atas:

1. Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Jalan;
 2. Seksi Analisis Lingkungan Lalu Lintas dan Sertifikasi;
 3. Seksi Monitoring dan Pengolahan Data Lalu Lintas.
- d. Bidang Moda Transportasi, terdiri atas :
1. Seksi Transportasi Publik;
 2. Seksi Transportasi Individu;
 3. Seksi Transportasi Khusus.
- e. Bidang Sarana dan Prasarana Perhubungan, terdiri atas :
1. Seksi Perencanaan dan Pembangunan Sarana Prasarana Perhubungan;
 2. Seksi Pengoperasian Sarana dan Prasarana Perhubungan;
 3. Seksi Pemeliharaan Sarana dan Prasarana Perhubungan.
- f. Bidang Pengembangan Keselamatan dan Penindakan, terdiri atas :
1. Seksi Pemaduan Moda Dan Teknologi Perhubungan;
 2. Seksi promosi dan Edukasi Keselamatan Berlalu Lintas;
 3. Seksi Penindakan Pelanggaran Berlalu Lintas.
- g. Kelompok Jabatan Fungsional.
- h. Unit Pelaksana Teknis (UPT).

2. Tugas dan Fungsi

Sekretariat mempunyai tugas melaksanakan koordinasi pelaksanaan tugas, pembinaan dan pelayanan administrasi kepada semua unit organisasi di lingkungan dinas. Sekretariat dalam melaksanakan tugas, menyelenggarakan fungsi :

- a. Perencanaan operasional urusan perencanaan dan pelaporan, keuangan, umum dan kepegawaian.
- b. Pelaksanaan urusan perencanaan dan pelaporan, keuangan, umum dan kepegawaian;
- c. Pengoordinasian urusan perencanaan dan pelaporan, keuangan, umum dan kepegawaian;
- d. Pengendalian, evaluasi dan pelaporan urusan perencanaan dan pelaporan, keuangan, umum dan kepegawaian;
- e. Pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh atasan terkait tugas dan fungsinya.
Berdasarkan tugas dan fungsi, Sekretariat mempunyai uraian tugas :
 - a. Merencanakan, menyusun dan melaksanakan program dan kegiatan Sekretariat;
 - b. Melaksanakan penyusunan kebijakan teknis urusan perencanaan dan pelaporan, keuangan, umum dan kepegawaian;
 - c. Mengoordinasikan pelaksanaan tugas Subbagian Perencanaan dan Pelaporan, Subbagian Keuangan dan Subbagian Umum dan Kepegawaian;
 - f. Menghimpun dan menyusun bahan Rencana Kerja dan Anggaran (RKA)/RKPA, Dokumen Pelaksanaan Anggaran (DPA)/DPPA Sekretariat;
 - g. Mengoordinasikan, mengawasi dan mengendalikan pelaksanaan Dokumen Pelaksanaan Anggaran (DPA)/DPPA Sekretariat;
 - h. Mengoordinasikan setiap bidang dalam penyusunan Rencana Strategis (RENSTRA) dan Rencana Kerja (RENJA), Indikator Kinerja Utama (IKU), Rencana Kerja dan Anggaran (RKA)/RKPA, Dokumen Pelaksanaan Anggaran

- (DPA)/DPPA dan Perjanjian Kinerja (PK), Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (LAKIP)/Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) dinas;
- i. Mengoordinasikan setiap bidang dalam penyiapan bahan penyusunan Laporan Penyelenggaraan Pemerintahan Daerah (LPPD), Laporan Keterangan Pertanggungjawaban (LKPJ) dan Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (LAKIP)/Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) kota dan segala bentuk pelaporan lainnya sesuai bidang tugasnya;
 - j. Mengoordinasikan setiap bidang dalam penyusunan Standar Operasional Prosedur (SOP) dan Standar Pelayanan (SP) dinas;
 - k. Mengoordinasikan setiap bidang dalam pembinaan dan pengembangan kapasitas organisasi dan tata laksana;
 - l. Mengoordinasikan penyelenggaraan urusan ketatausahaan, administrasi kepegawaian, administrasi keuangan dan aset serta urusan kehumasan, dokumentasi dan protokoler dinas;
 - m. Mengevaluasi pelaksanaan tugas dan menginventarisasi permasalahan di lingkup tugasnya serta mencari alternatif pemecahannya;
 - n. Mempelajari, memahami dan melaksanakan peraturan perundangundangan yang berkaitan dengan lingkup tugasnya sebagai pedoman dalam melaksanakan tugas;
 - o. Memberikan saran dan pertimbangan teknis kepada atasan;
 - p. Melaksanakan pembinaan disiplin aparatur sipil negara di lingkup dinas;

- q. Membagi tugas, memberi petunjuk, menilai dan mengevaluasi hasil kerja bawahan agar pelaksanaan tugas dapat berjalan lancar sesuai dengan ketentuan yang berlaku;
- r. Menyampaikan laporan pelaksanaan tugas dan/atau kegiatan kepada atasan;
- s. Melaksanakan tugas kedinasan lainnya yang diberikan oleh atasan.

Subbagian Perencanaan dan Pelaporan mempunyai tugas melakukan penyiapan bahan koordinasi dan penyusunan rencana program kerja, monitoring dan evaluasi serta pelaporan pelaksanaan program dan kegiatan dinas. Subbagian Perencanaan dan Pelaporan dalam melaksanakan tugas menyelenggarakan fungsi :

- a. Perencanaan kegiatan di bidang perencanaan, evaluasi dan pelaporan;
- b. Pelaksanaan kegiatan di bidang perencanaan, evaluasi dan pelaporan;
- b. Pembagian tugas dan mengontrol pelaksanaan kegiatan di bidang perencanaan, evaluasi dan pelaporan;
- c. Pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh atasan terkait tugas dan fungsinya.
- d. Berdasarkan tugas dan fungsi, Subbagian Perencanaan dan Pelaporan mempunyai uraian tugas:
 - a. Merencanakan, menyusun dan melaksanakan program dan kegiatan Subbagian Perencanaan dan Pelaporan;
 - b. Menyusun bahan Rencana Kerja dan Anggaran (RKA)/RKPA, Dokumen Pelaksanaan Anggaran (DPA)/DPPA Subbagian Perencanaan dan Pelaporan;
 - c. Melaksanakan Dokumen Pelaksanaan Anggaran (DPA)/DPPA Subbagian Perencanaan dan Pelaporan;

- d. Menghimpun bahan dan menyusun Rencana Strategis (RENSTRA) dan Rencana Kerja (RENJA), Indikator Kinerja Utama (IKU), Rencana Kerja dan Anggaran (RKA)/RKPA, Dokumen Pelaksanaan Anggaran (DPA)/DPPA dan Perjanjian Kinerja (PK) dinas;
- e. Menghimpun bahan dan menyusun Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (LAKIP)/Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) dinas;
- f. Menyiapkan bahan penyusunan Laporan Penyelenggaraan Pemerintahan Daerah (LPPD), Laporan Keterangan Pertanggungjawaban (LKPJ) dan Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (LAKIP)/Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) Kota dan segala bentuk pelaporan lainnya sesuai bidang tugasnya;
- g. Menghimpun, memaduserasikan dan menyiapkan bahan Rencana Kerja dan Anggaran (RKA)/RKPA, Dokumen Pelaksanaan Anggaran (DPA)/DPPA dari setiap bidang untuk dikoordinasikan dengan Perangkat Daerah terkait;
- h. Menghimpun dan menganalisa data pelaporan kegiatan dari setiap bidang sebagai bahan evaluasi;
- i. Mengevaluasi pelaksanaan tugas dan menginventarisasi permasalahan dilingkup tugasnya serta mencari alternatif pemecahannya;
- j. Mempelajari, memahami dan melaksanakan peraturan perundangundangan yang berkaitan dengan lingkup tugasnya sebagai pedoman dalam melaksanakan tugas;
- k. Memberikan saran dan pertimbangan teknis kepada atasan;

- l. Membagi tugas, memberi petunjuk, menilai dan mengevaluasi hasil kerja bawahan agar pelaksanaan tugas dapat berjalan lancar sesuai dengan ketentuan yang berlaku;
- m. Menyampaikan laporan pelaksanaan tugas dan/atau kegiatan kepada atasan;
- n. Melaksanakan tugas kedinasan lain yang diberikan oleh atasan.

Subbagian Keuangan mempunyai tugas melakukan administrasi dan akuntansi keuangan.

Subbagian Keuangan dalam melaksanakan tugas, menyelenggarakan fungsi :

- a. Perencanaan kegiatan di bidang administrasi dan akuntansi keuangan;
- b. Pelaksanaan kegiatan di bidang administrasi dan akuntansi keuangan;
- c. Pembagian tugas dan mengontrol pelaksanaan kegiatan di bidang administrasi dan akuntansi keuangan;
- d. Pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh atasan terkait tugas dan fungsinya.

Berdasarkan tugas dan fungsi, subbagian keuangan mempunyai uraian tugas:

- a. Merencanakan, menyusun dan melaksanakan program dan kegiatan Subbagian Keuangan;
- b. Menyusun bahan Rencana Kerja dan Anggaran (RKA)/RKPA, Dokumen Pelaksanaan Anggaran (DPA)/DPPA Subbagian Keuangan;
- c. Melaksanakan Dokumen Pelaksanaan Anggaran (DPA)/DPPA Subbagian Keuangan;

- d. Melaksanakan kegiatan administrasi dan akuntansi keuangan di lingkup dinas sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku;
- e. Meneliti dan memverifikasi kelengkapan Surat Perintah Pembayaran (SPP) dan dokumen pencairan anggaran lainnya sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku;
- f. Menyiapkan dan menerbitkan Surat Perintah Membayar (SPM) lingkup dinas;
- g. Menyusun segala bentuk pelaporan keuangan lingkup dinas sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku;
- h. Mengevaluasi pelaksanaan tugas dan menginventarisasi permasalahan dilingkup tugasnya serta mencari alternatif pemecahannya;
- i. Mempelajari, memahami dan melaksanakan peraturan perundangundangan yang berkaitan dengan lingkup tugasnya sebagai pedoman dalam melaksanakan tugas;
- j. Memberikan saran dan pertimbangan teknis kepada atasan;
- k. Membagi tugas, memberi petunjuk, menilai dan mengevaluasi hasil kerja bawahan agar pelaksanaan tugas dapat berjalan lancar sesuai dengan ketentuan yang berlaku;
- l. Menyampaikan laporan pelaksanaan tugas dan/atau kegiatan kepada atasan;
- m. Melaksanakan tugas kedinasan lain yang diberikan oleh atasan.
- n. Subbagian Umum dan Kepegawaian mempunyai tugas melakukan urusan umum, penatausahaan surat menyurat, urusan rumah tangga, kehumasan, dokumentasi dan inventarisasi barang serta administrasi kepegawaian.

Subbagian Umum dan Kepegawaian dalam melaksanakan tugas, menyelenggarakan fungsi:

- a. Perencanaan kegiatan urusan umum, penatausahaan surat menyurat, urusan rumah tangga, kehumasan, dokumentasi dan inventarisasi barang serta administrasi kepegawaian;
- b. Pelaksanaan kegiatan urusan umum, penatausahaan surat menyurat, urusan rumah tangga, kehumasan, dokumentasi dan inventarisasi barang serta administrasi kepegawaian;
- b. Pembagian tugas dan mengontrol pelaksanaan kegiatan urusan umum, penatausahaan surat menyurat, urusan rumah tangga, kehumasan, dokumentasi dan inventarisasi barang serta administrasi kepegawaian;
- c. Pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh atasan terkait tugas dan fungsinya.

Berdasarkan tugas dan fungsi, Subbagian Umum dan Kepegawaian mempunyai uraian tugas :

- a. Merencanakan, menyusun dan melaksanakan program dan kegiatan Subbagian Umum dan Kepegawaian;
- b. Menyusun bahan Rencana Kerja dan Anggaran (RKA)/RKPA, Dokumen Pelaksanaan Anggaran (DPA)/DPPA Subbagian Umum dan Kepegawaian;
- b. Melaksanakan Dokumen Pelaksanaan Anggaran (DPA)/DPPA Subbagian Umum dan Kepegawaian;
- c. Mengatur administrasi dan pelaksanaan surat masuk dan surat keluar sesuai dengan tata naskah dinas yang berlaku;

- d. Melaksanakan urusan administrasi kepegawaian di lingkup dinas;
- e. Meminta dan menganalisa rencana kebutuhan barang unit dari setiap bidang;
- f. Membuat daftar kebutuhan barang dan rencana tahunan barang unit;
- g. Menyusun kebutuhan biaya pemeliharaan barang;
- h. Melaksanakan pengadaan, pemeliharaan dan pendistribusian barang di lingkup dinas;
- i. Melakukan penyimpanan dokumen dan surat berharga lainnya tentang barang inventaris Daerah;
- j. Melaksanakan tugas kehumasan dan protokoler dinas;
- k. Menghimpun bahan dan menyusun Standar Operasional Prosedur (SOP) dan Standar Pelayanan (SP) dinas;
- l. Menyiapkan bahan pembinaan dan pengembangan kapasitas organisasi dan tata laksana;
- m. Mengevaluasi pelaksanaan tugas dan menginventarisasi permasalahan dilingkup tugasnya serta mencari alternatif pemecahannya;
- n. Mempelajari, memahami dan melaksanakan peraturan perundangundangan yang berkaitan dengan lingkup tugasnya sebagai pedoman dalam melaksanakan tugas;
- o. Memberikan saran dan pertimbangan teknis kepada atasan;
- p. Membagi tugas, memberi petunjuk, menilai dan mengevaluasi hasil kerja bawahan agar pelaksanaan tugas dapat berjalan lancar sesuai dengan ketentuan yang berlaku;
- q. Menyampaikan laporan pelaksanaan tugas dan/atau kegiatan kepada atasan;

- r. Melaksanakan tugas kedinasan lain yang diberikan oleh atasan.

Bidang Lalu Lintas mempunyai tugas melaksanakan menyusun bahan permusan dan pelaksanaan kebijakan di bidang manajemen dan rekayasa lalu lintas serta analisis dampak lalu lintas. Bidang Lalu Lintas dalam melaksanakan tugas, menyelenggarakan fungsi:

- a. Perencanaan kegiatan operasional di bidang lalu lintas;
- b. Pelaksanaan kegiatan di bidang lalu lintas;
- c. Pengoordinasian pelaksanaan kegiatan di bidang lalu lintas;
- d. Pengendalian, evaluasi dan pelaporan pelaksanaan kegiatan di bidang lalu lintas;
- e. Pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh atasan terkait tugas dan fungsinya.

Berdasarkan tugas dan fungsi, Bidang Lalu Lintas yang mempunyai uraian tugas:

- a. Merencanakan, menyusun dan melaksanakan program dan kegiatan Bidang Lalu Lintas;
- b. Menghimpun dan menyusun bahan Rencana Kerja dan Anggaran (RKA)/RKPA, Dokumen Pelaksanaan Anggaran (DPA)/DPPA Bidang Lalu Lintas;
- c. Mengoordinasikan, mengawasi dan mengendalikan pelaksanaan Dokumen Pelaksanaan Anggaran (DPA)/DPPA Bidang Lalu Lintas;
- d. Menyusun bahan perumusan kebijakan di bidang manajemen lalu lintas dan rekayasa lalu lintas serta analisis dampak lalu lintas;

- e. Melaksanakan kebijakan di bidang manajemen lalu lintas dan rekayasa lalu lintas serta analisis dampak lalu lintas;
- f. Melakukan evaluasi dan pelaporan di bidang manajemen lalu lintas dan rekayasa lalu lintas serta analisis dampak lalu lintas;
- g. Mengevaluasi pelaksanaan tugas dan menginventarisasi permasalahan di lingkup tugasnya serta mencari alternatif pemecahannya;
- h. Mempelajari, memahami dan melaksanakan peraturan perundangundangan yang berkaitan dengan lingkup tugasnya sebagai pedoman dalam melaksanakan tugas;
- i. Memberikan saran dan pertimbangan teknis kepada atasan;
- j. Membagi tugas, memberi petunjuk, menilai dan mengevaluasi hasil kerja bawahan agar pelaksanaan tugas dapat berjalan lancar sesuai dengan ketentuan yang berlaku;
- k. Menyampaikan laporan pelaksanaan tugas dan/atau kegiatan kepada atasan;
- l. Melaksanakan tugas kedinasan lainnya yang diberikan oleh atasan.

Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Jalan mempunyai tugas menyiapkan bahan perumusan dan pelaksanaan kebijakan di bidang penetapan rencana induk jaringan lalu lintas angkutan jalan, lintas penyebrangan dan perkeretapian serta penyediaan perlengkapan jalan di jalan Kota.

Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Jalan dalam melaksanakan tugas, menyelenggarakan fungsi:

- a. Perencanaan kegiatan di bidang Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Jalan
- b. Pelaksanaan kegiatan di bidang Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Jalan;

- c. Pembagian tugas dan mengontrol pelaksanaan kegiatan di bidang Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Jalan;
- d. Pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh atasan terkait tugas dan fungsinya.

Berdasarkan tugas dan fungsi, Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Jalan mempunyai uraian tugas :

- a. Merencanakan, menyusun dan melaksanakan program dan kegiatan Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Jalan;
- b. Menyusun bahan Rencana Kerja dan Anggaran (RKA)/RKPA, Dokumen Pelaksanaan Anggaran (DPA)/DPPA Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Jalan;
- c. Melaksanakan Dokumen Pelaksanaan Anggaran (DPA)/DPPA Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Jalan;
- d. Menyiapkan bahan penyusunan dan melakukan evaluasi bahan usulan manajemen lalu lintas di jalan kota;
- e. Melakukan koordinasi dan memberikan rekomendasi dan penilaian terhadap usulan manajemen lalu lintas di jalan propinsi dan jalan nasional;
- f. Menyiapkan bahan penetapan rencana umum dan pengembangan jaringan lalu lintas untuk menghubungkan semua wilayah kota;
- g. Menyusun Tataran Transportasi Lokal (Tatralok) kota dan legalitasnya serta melakukan koordinasi dalam penyusunan Sistem Transportasi Wilayah (Sistrawil), Tataran Transportasi Wilayah (Tatrawil);

- h. Melakukan kajian manajemen kebutuhan lalu lintas dan retribusi pengendalian lalu lintas;
- i. Menyiapkan bahan penetapan kelas alur pelayaran sungai dan pemetaan alur sungai lintas dalam wilayah kota;
- j. Menyiapkan bahan perencanaan, penentuan lokasi fasilitas perlengkapan jalan serta fasilitas pendukung lainnya;
- k. Melakukan survey, pengolahan dan analisa kebutuhan perlengkapan jalan serta fasilitas pendukung lainnya;
- l. Melaksanakan pengadaan, pemasangan, pembangunan serta pemeliharaan fasilitas perlengkapan jalan serta fasilitas pendukung lainnya;
- m. Menyiapkan bahan peningkatan dan pengembangan fasilitas perlengkapan jalan;
- n. Melakukan pemantauan dan penilaian terhadap kondisi fasilitas perlengkapan jalan;
- o. Menyiapkan rekomendasi penempatan dan bahan evaluasi pemasangan fasilitas keselamatan di jalan provinsi dan jalan nasional;
- p. Menyiapkan bahan pengembangan sistem teknologi informasi dan komunikasi perlengkapan lalu lintas jalan;

Seksi Analisis Lingkungan Lalu lintas dan Sertifikasi mempunyai tugas melakukan penyiapan bahan perumusan dan pelaksanaan kebijakan serta evaluasi dan pelaporan di bidang persetujuan hasil analisis dampak lalu lintas untuk jalan kota.

Seksi Analisis Lingkungan Lalu lintas dan Sertifikasi dalam melaksanakan tugas, menyelenggarakan fungsi:

- a. Perencanaan kegiatan pelaksanaan di bidang Analisis Lingkungan Lalu lintas dan Sertifikasi;
- b. Pelaksanaan kegiatan di bidang Analisis Lingkungan Lalu lintas dan Sertifikasi;
- c. Pembagian tugas dan mengontrol pelaksanaan kegiatan di bidang Analisis Lingkungan Lalu lintas dan Sertifikasi;
- d. Pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh atasan terkait tugas dan fungsinya.

Berdasarkan tugas dan fungsi, Seksi Analisis Lingkungan Lalu lintas dan Sertifikasi mempunyai uraian tugas:

- a. Merencanakan, menyusun dan melaksanakan program dan kegiatan Seksi Analisis Lingkungan Lalu lintas dan Sertifikasi;
- b. Menyusun bahan Rencana Kerja dan Anggaran (RKA)/RKPA, Dokumen Pelaksanaan Anggaran (DPA)/DPPA Seksi Analisis Lingkungan Lalu lintas dan Sertifikasi;
- c. Melaksanakan Dokumen Pelaksanaan Anggaran (DPA)/DPPA Seksi Analisis Lingkungan Lalu lintas dan Sertifikasi;
- d. Menyiapkan bahan, pemantauan dan evaluasi penilaian dan pemberian rekomendasi analisa dampak lalu lintas di jalan kota;
- e. Melakukan koordinasi, evaluasi penilaian dan rekomendasi usulan bahan analisa dampak lalu lintas di jalan propinsi dan jalan nasional;

- f. Memberikan rekomendasi dan evaluasi terhadap izin pemanfaatan ruang pada wilayah kawasan pengendalian ketat;
- g. Menyiapkan bahan rekomendasi terhadap penerbitan ijin analisa dampak lingkungan;
- h. Melakukan pembinaan kepada masyarakat terkait analisis dampak lalu lintas jalan;
- i. Mengevaluasi pelaksanaan tugas dan menginventarisasi permasalahan dilingkup tugasnya serta mencari alternatif pemecahannya;
- j. Mempelajari, memahami dan melaksanakan peraturan perundangundangan yang berkaitan dengan lingkup tugasnya sebagai pedoman dalam melaksanakan tugas;
- k. Memberikan saran dan pertimbangan teknis kepada atasan;
- l. Membagi tugas, memberi petunjuk, menilai dan mengevaluasi hasil kerja bawahan agar pelaksanaan tugas dapat berjalan lancar sesuai dengan ketentuan yang berlaku;
- m. Menyampaikan laporan pelaksanaan tugas dan/atau kegiatan kepada atasan;
- n. Melaksanakan tugas kedinasan lain yang diberikan oleh atasan.

2. Kepolisian Resor Kota Besar (Polrestabes) Makassar

Visi Dan Misi Polrestabes Makassar

a. Visi Polrestabes Makassar

Terwujudnya polisi yang semakin profesional, modern, dan terpercaya guna mendukung terciptanya kota Makassar, yang berdaulat, mandiri, dan berkepribadian berdasarkan gotong royong.

b. Misi Polrestabes Makassar

1. Berupaya melanjutkan reformasi internal polisi.
2. Mewujudkan organisasi dan postur polisi yang ideal dengan didukung
3. sarana dan prasarana kepolisian yang modern.
4. Mewujudkan pemberdayaan kualitas sumber daya manusia polisi yang profesional & kompeten, yang menjunjung etika dan HAM.
5. Peningkatan kesejahteraan anggota polisi.
6. Meningkatkan kualitas pelayanan prima dan kepercayaan terhadap publik
7. Memperkuat kemampuan pencegahan kejahatan dan deteksi dini berlandaskan prinsip pemolisian proaktif dan pemolisian yang berorientasi pada penyelesaian akar masalah.
8. Meningkatkan harkamtibmas dengan mengikut sertakan publik melalui sinergitas polisional.
9. Mewujudkan penegak hukum yang profesional dan berkeadilan.

c. Visi Polantas

Polantas Polrestabes Makassar yang mampu melindungi, Mengayomi dan melayani masyarakat serta sebagai aparat penegak Hukum yang profesional dan menjunjung tinggi sepermasi Hukum dan HAM dalam memelihara Keamanan, keselamatan ketertiban dan kelancaran Lalu lintas serta meningkatkan keselamatan Lalu lintas jalan.

d. Misi Polantas

1. Memelihara perlindungan, pengayoman dan pelayanan Masyarakat bagi pengguna jalan.

2. Melaksanakan bimbingan masyarakat utk meningkatkan kesadaran dan kepatuhan terhadap peraturan Lalu lintas
3. Memelihara situasi Keamanan, ketertiban dan kelancaran lintas melalui pergelaran personil dengan scala prioritas.
4. Melaksanakan Penegakan Hukum Lalu lintas terhadap peraturan Lintas secara profesional dan proporsional.
5. Meningkatkan upaya Konsolidasi ke dalam sebagai upaya pemahaman Visi dan misi Polantas
6. Meningkatkan kerjasama dan peran Linsektoral dlm rangka mewujudkan situasi keamanan, keselatan, ketertiban dan kelancaran Lintas serta meningkatkan keselamatan lalu lintas jalan.

e. Janji Layanan

Anggota Kepolisian Negara Republik Indonesia dalam memberikan Pelayanan kepada masyarakat senantiasa :

1. Memberikan pelayanan terbaik.
2. Menyelamatkan jiwa seseorang pada kesempatan pertama.
3. Mengutamakan kemudahan dan tidak mempersulit.
4. Bersikap hormat kepada siapapun dan tidak menunjukkan sikap congkak/arogan karena kekuasaan.
5. Tidak membeda-bedakan cara pelayanan kepada semua orang.
6. Tidak mengenal waktu istirahat selama 24 jam, atau tidak mengenal hari libur.
7. Tidak membebani biaya, kecuali diatur dalam perundang-undangan.

8. Tidak boleh menolak permintaan pertolongan bantuan dari masyarakat dengan alasan bukan wilayah hukumnya atau karena kekurangan alat dan orang.
9. Tidak mengeluarkan kata-kata atau melakukan gerakan-gerakan anggota tubuhnya yang mengisyaratkan meminta imbalan atas bantuan Polisi yang telah diberikan kepada masyarakat.

B. Koordinasi antara Dinas Perhubungan dan Kepolisian dalam meningkatkan ketertiban berlalu lintas Kota Makassar

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. Untuk mengukur proses koordinasi yang terjadi dalam menangani permasalahan ketertiban berlalu lintas di kota Makassar maka dapat dilihat dari 7 indikator utama menurut Ndraha (2003:279). yaitu Informasi dan komunikasi, dan Teknologi Informasi, Kesadaran Pentingnya koordinasi, Kompetensi Partisipan, Kesepakatan dan Komitmen, Penetapan Kesepakatan, Insentif Koordinasi, dan *Feedback*. Untuk lebih jelasnya mengenai hasil penelitian ini dapat diuraikan sebagai berikut.

1. Informasi, Komunikasi, dan Teknologi Informasi.

Untuk menelusuri informasi yang dibagikan dalam pelaksanaan tugas yang mengedepan koordinasi yaitu penyampaian pelaksanaan tugas operasi lalu lintas yang bersifat gabungan pelaksanaan operasi ditandai dengan adanya informasi pelaksanaan tugas. Untuk memperoleh penjelasan mengenai sumber informasi yang

diterima dalam pelaksanaan tugas maka dilakukan wawancara dengan informan, Kepala Unit Satuan Lalu Lintas Polrestabes Kota Makassar yang mengatakan:

“sumber informasi kita mengacu pada aturan yang ada itu ada PP Nomor 80 Tahun 2012, disitu dijelaskan bahwa operasi pemeriksaan kendaraan bermotor yang dikoordinasikan oleh Kepala Kepolisian sesuai jenjangnya, jadi sumber informasi pelaksanaan tugas operasi itu ada di Polrestabes”
(Sumber: hasil wawancara tanggal, 24 Juli 2018)

Berdasarkan hasil wawancara tersebut, dapat diketahui bahwa sumber utama informasi pelaksanaan tugas operasi gabungan adalah Polrestabes yang mengkoordinasikan proses pelaksanaan operasi gabungan hal ini dasari pada Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 80 Tahun 2012 Tentang tata cara pemeriksaan kendaraan bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

Selanjutnya untuk proses komunikasi yang terjadi dalam koordinasi yang Kepala Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Jalan Dinas Perhubungan Kota Makassar yang mengatakan bahwa:

“kita ini berkomunikasi secara langsung ada juga secara formal surat, sebelum kelapangan dilapangannya terlebih dahulu harus ada surat tugasnya, jadi komunikasinya misalnya saat ada operasi maka kita ini di Dishub harus bersama dengan pihak polantas jika ada operasi lalu lintas”
(Sumber: hasil wawancara tanggal, 8 Agustus 2018)

Berdasarkan hasil wawancara dapat diketahui bahwa proses komunikasi dilakukan secara langsung ketika petugas Dinas Perhubungan telah ada dilapangan. Dinas perhubungan tidak dapat melakukan operasi penertiban lalu lintas jika tidak didampingi oleh pihak Satuan Lalu Lintas dan itu harus memiliki surat tugas sebelum melakukan operasi.

Sementara penggunaan teknologi informasi pada proses koordinasi tidak dilakukan langsung oleh kedua pihak yang dapat berkomunikasi langsung bila telah ada dilapangan, namun penggunaan teknologi informasi tetap dilakukan oleh pada masing-masing instansi hal ini dikemukakan oleh informan Kepala Bidang Lalu lintas Dinas Perhubungan Kota Makassar yang mengemukakan bahwa:

“kalau sudah dilapangan ngapain lagi pakai alat komunikasi kan Cuma dekat petugas begini, petugas sudah ada disitu jadi tidak perlu lagi kita pakai alat komunikasi kecuali yang agak jaraknya jauh itu kita menggunakan Handy Talky”
(Sumber: hasil wawancara tanggal, 26 Juli 2018)

Padangan lain dikemukakan oleh informan dari Kanit Regident Unit Satuan Lalu Lintas Polrestabes Kota Makassar yang mengatakan bahwa:

“Alat komunikasi yang efektif itu yah HT kalau orang lapangan biasa pakai itu kan kalau pakai hand phone beda juga tercampur sama urusan pribadi kalau pakai HT ini lebih efektif dan cepat tidak ada perdebatan karena komunikasi satu arah sehingga koordinasi bisa lebih cepat”
(Sumber: hasil wawancara tanggal, 27 Juli 2018)

Berdasarkan hasil wawancara di atas dapat dipahami bahwa ada proses komunikasi dengan teknologi informasi dilakukan dengan menggunakan HT (Handy Talky) yang dapat membuat komunikasi menjadi satu arah sehingga mengurangi terjadinya perdebatan dalam pelaksanaan tugas inilah yang menyebabkan proses komunikasi menjadi lebih efektif dengan adanya teknologi.

2. Kesadaran Pentingnya koordinasi

Kesadaran pada dasarnya keadaan sadar bukan merupakan keadaan pasif melainkan suatu proses yang aktif. Untuk mengetahui kesadaran pentingnya koordinasi maka dilakukan wawancara dengan informan Kepala Seksi

Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Jalan Dinas Perhubungan Kota Makassar

yang mengatakan bahwa :

“Koordinasi tentu menjadi hal yang penting untuk kita lakukan, adanya operasi lalu lintas yang digelar juga tidak asal melakukan pemeriksaan namun ada prosedurnya beda juga yang dilakukan satlantas dengan yang dilakukan sama dishub misalnya kita didishub kita melihat persyaratan teknis dan layak jalan tanpa koordinasi kita tidak dapat menjalan operasi lalu lintas dengan baik”

(Sumber: hasil wawancara tanggal, 9 Agustus 2018)

Berdasarkan hasil wawancara di atas dapat diketahui bahwa koordinasi penting dilakukan untuk memperlancar pelaksanaan tugas yang dilakukan oleh dinas perhubungan Kota Makassar yang salah satu peran dalam melakukan operasi lalu lintas adalah memeriksa persyaratan teknis dan layak jalan kendaraan.

Selanjutnya hasil wawancara dengan informan Kepala Unit Satuan Lalu Lintas Polrestabes Kota Makassar yang mengatakan bahwa:

“kita tentu menganggap koordinasi sebagai hal yang penting karena kalau berbicara pengaturan dan kelancaran arus lalu lintas tentu tidak hanya pengaturan saja tapi ada banyak hal yang menyebabkan ketidaklancaran lalu lintas seperti ada pasar yang tidak teratur tentu itu ada hubungannya dengan satpol pp dan hal lain yang meyebabkan kemacetan seperti demo sehingga perlu koordinasi dengan anggota kepolisian lain yang sesuai tupoksinya, masalah kendaraan angkutan darat tentu kita koordinasi dengan Dishub”

(Sumber: hasil wawancara tanggal, 26 Juli 2018)

Berdasarkan hasil wawancara dengan informan di atas dapat diketahui bahwa koordinasi penting untuk dilakukan karena kelancaran lalu lintas tidak hanya ditentukan situasi kendaraan di jalan namun terdapat kondisi tertentu yang menyebabkan lalu lintas menjadi tidak lancar sehingga koordinasi dengan berbagai pihak mutlak diperlukan seperti Dinas Perhubungan dapat dilibatkan jika terdapat masalah teknis kendaraan yang tidak layak sehingga koordinasi memiliki peran yang besar bagi kelancaran lalu lintas.

3. Kompetensi Partisipan

Peserta forum koordinasi harus berkompeten mengambil keputusan untuk menjamin kehadiran pejabat yang demikian, harus ditetapkan kalender pemerintahan (koordinasi) yang diataati sepenuhnya dari atas ke bawah. Untuk mengetahui kompetensi partisipan maka dilakukan wawancara dengan informan Kepala Bidang Lalu lintas Dinas Perhubungan Kota Makassar, yang mengatakan bahwa :

“mengetahui teknis kendaraan yang layak seperti kondisi ban, pengecekan lampu, posisi roda, tidak hanya itu pengecekan elektronik mencakup sistem kemudi juga dilakukan perangkat elektronik kendaraan dan komponen mobil selain itu kita juga mampu menata jaringan trayek perkotaan”

(Sumber: hasil wawancara tanggal, 13 Agustus 2018)

Berdasarkan hasil wawancara di atas dapat diketahui bahwa ada kompetensi teknis yang dibutuhkan pada pegawai Dinas Perhubungan yang melakukan koordinasi dengan Satlantas Polrestabes Kota Makassar dimana pengetahuan teknis seperti kondisi ban kendaraan, lampu dan posisi roda menjadi hal yang diperhatikan selain itu pegawai Dinas Perhubungan juga memahami tentang trayek kendaraan perkotaan hal inilah yang menjadi kelebihan Dinas perhubungan. Semetara untuk kompetensi Satlantas Polrestabes diuraikan dalam kutipan wawancara dengan informan Kepala Unit Satuan Lalu Lintas Polrestabes Kota Makassar yang mengatakan:

“yah anggota kita tentu memahami pelaksanaan operasi kepolisian bidang lalu lintas dalam rangka penegakan hukum dan keamanan tentu harus paham betul aturan hukumnya disamping itu Pelaksanaan patroli jalan raya dan juga penindakan terhadap pelanggaran pengendara”

(Sumber: hasil wawancara tanggal, 26 Juli 2018)

Berdasarkan hasil wawancara dapat dipahami bahwa kompetensi yang dimiliki Satlantas Polrestabes yaitu pemahaman aturan hukum dan juga tata laksana penindakan yang dilakukan terhadap pengendara pada saat terjadi operasi lalu lintas inilah kewenangan yang dimiliki pihak kepolisian polrestabes yang menjadi kompetensi dalam berkoordinasi dengan Dinas atau instansi terkait.

4. Kesepakatan dan Komitmen

Kesepakatan dan komitmen harus diagendaikan (diprogramkan) oleh setiap pihak secara institusional (formal). Untuk mengetahui indikator kesepakatan dan komitmen dalam kaitanya dengan koordinasi maka dilakukan wawancara dengan informan, Kanit Regident Unit Satuan Lalu Lintas Polrestabes Kota Makassar, yang mengatakan bahwa :

“Secara formal kami merujuk pada aturan merujuk pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan PP Nomor 80 Tahun 2012 kita melakukan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan melalui serangkaian tindakan yang dilaksanakan oleh kepolisian dalam hal Satlantas terhadap pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan jadi walaupun Dishub memiliki kewenangan untuk melakukan pemeriksaan kendaraan secara teknis tetapi penindakan itu dilakukan oleh kepolisian”
(Sumber: hasil wawancara tanggal, 8 Agustus 2018)

Berdasarkan hasil wawancara diatas dapat diketahui bahwa dari aturan formal Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan PP Nomor 80 Tahun 2012 Tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan diketahui bahwa Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan melalui serangkaian tindakan yang dilaksanakan oleh kepolisian dalam hal ini Satlantas Polrestabes Kota Makassar sehingga Dinas Perhubungan terbatas kewenangannya

hanya pada pemeriksaan teknis kondisi kendaraan tetapi untuk penindakan kepolisian yang memiliki kewenangan sehingga koordinasi penting dilakukan antara Dinas Perhubungan dengan Polrestabes untuk ketertiban berlalu lintas. Hal ini terkonfirmasi melalui hasil wawancara dengan informan Kepala Bidang Lalu lintas Dinas Perhubungan Kota Makassar, yang mengatakan bahwa :

“Yah tentu kita melaksanakan tugas dan fungsi sesuai aturannya misalnya kita lakukan pembinaan teknis operasional di bidang lalu lintas dan angkutan yang untuk penertibannya dan penindakan ke para parkir liar dibahu dan badan jalan ini kita juga dibantu dari pihak Satlantas Polrestabes Makassar”

(Sumber: hasil wawancara tanggal, 26 Juli 2018)

Berdasarkan hasil wawancara di atas dapat diketahui bahwa terdapat program pembinaan yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Makassar seperti pada pembinaan teknis operasional kendaraan secara teknis dan formalnya berdasarkan tugas pokok dan fungsi Dinas Perhubungan hanya melakukan pemeriksaan sementara penertiban dan penindakan dibantu oleh Satlantas Polrestabes sebagai mitra utama yang memiliki komitmen dan kesepakatan yang memiliki payung hukum Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang memiliki tujuan dalam menjaga ketertiban berlalu lintas ditengah kehidupan bermasyarakat.

5. Penetapan Kesepakatan

Penetapan kesepakatan yang dilakukan oleh setiap pihak yang berkoordinasi selama ini berjalan sesuai rencana hal ini disampaikan oleh informan Kepala Unit Satuan Lalu Lintas Polrestabes Kota Makassar yang mengatakan:

“salah satu contoh kegiatan koordinasi itu seperti pada rencana pemasangan traffic light di perempatan yang ada pada ruas Jalan itu kita

lakukan koodinasi dengan dinas perhubungan ini adalah langkah kita supaya perencanaan traffic light ini efektif karena telah dikoordinasikan dengan semua pihak termasuk dishub jadi kita sama-sama memantau itu di lokasi”

(Sumber: hasil wawancara tanggal 25, Juli 2018)

Berdasarkan hasil wawancara di atas dapat diketahui bahwa penetapan kesepakatan tentang koordinasi dilakukan pada saat ada kegiatan seperti pemasangan traffic light yang dipasang pada ruas jalan melalui koordinasi yang dilakukan dapat membuat perencanaan menjadi terarah dan efektif. Kepala Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Jalan Dinas Perhubungan Kota Makassar yang mengatakan bahwa :

“kalau masalah koordinasi sebenarnya itu bisa banyak kegiatan dengan pihak polrestabes itu kegiatan yang dikoordinasikan seperti rekayasa lalu lintas itu kita bersama melakukan survey ada juga untuk kegiatan operasi lalu lintas parkir liar misalnya itu dishub yang gembok mobilnya yang parkir liar, trus penindakan surat tilang itu dari satlantas”

(Sumber: hasil wawancara tanggal 26, Juli 2018)

Berdasarkan hasil wawancara di atas dapat diketahui bahwa penetapan kesepakatan koordinasi dilakukan pada kegiatan rekayasa lalu lintas seperti survey titik jalan alternatif atau jalan yang menyebabkan kemacetan, koordinasi juga dilakukan pada kegiatan operasi lalu lintas kendaraan yang parkir liar dilakukan bersama dimana ada kesepakatan tugas Dinas Perhubungan menindakan dengan mengembok mobil yang parkir liar sementara Satlantas melakukan tindakan langsung atau Tilang.

6. Insentif Koordinasi

Adapun yang dimaksud insentif koordinasi yaitu sanksi bagi pihak yang ingkar atau tidak menaati kesepakatan bersama. Untuk menelusuri hal tersebut

maka dilakukan wawancara dengan informan Kanit Regident Unit Satuan Lalu Lintas Polrestabes Kota Makassar, yang mengatakan bahwa :

“kalau untuk sanksi apabila tidak menaati tugas yang telah dikoordinasikan itu kembali lagi kepada pimpinan karena mereka menjalankan tugas berdasarkan tupoksi di instansi masing-masing jadi yah sanksi kembali pada pimpinan masing-masing instansi yang berkoordinasi”

(Sumber: hasil wawancara tanggal, 13 Agustus 2018)

Berdasarkan hasil wawancara di atas dapat diketahui bahwa pelaksanaan tugas yang telah dikoordinasikan apabila terjadi pelanggaran maka tidak ada sanksi khusus yang disepakati hanya pertanggungjawabannya kembali pada instansi masing-masing berdasarkan pelanggaran tugas pokok dan fungsi menjadi wewenang pimpinan untuk menentukan sanksi.

Selanjutnya hasil wawancara dengan informan Kepala Bidang Lalu lintas Dinas Perhubungan Kota Makassar, yang mengatakan bahwa :

“dalam pelaksanaan tugas dikoordinasikan bisa saja nanti ada masalah namun kalau itu bisa diatasi sanksi tentu dapat dihindari namun kalau misalnya tidak bisa dihindari maka bisa saja ada sanksi teguran langsung atau teguran tertulis dan yang paling parah kalau sampai dimutasi”

(Sumber: hasil wawancara tanggal, 26 Juli 2018)

Berdasarkan hasil wawancara di atas dapat diketahui bahwa pelaksanaan tugas yang berhubungan dengan koordinasi antar instansi namun bila terjadi masalah yang tidak bisa teratasi dari tugas yang diberikan akan diberikan sanksi tergantung pada kesalahan petugas di lapangan namun untuk sanksi yang berikan instansi masing-masing berbeda-beda terjadi kesalahan ringan maka bisa mendapat sanksi teguran langsung atau tertulis dan yang paling berat adalah mutasi.

Intensif koordinasi dalam penelitian ini menjelaskan tentang pelaksanaan tugas yang telah dikoordinasikan apabila terjadi pelanggaran maka tidak ada sanksi khusus yang disepakati hanya pertanggungjawabannya kembali pada instansi masing-masing berdasarkan pelanggaran tugas pokok dan fungsi menjadi wewenang pimpinan untuk menentukan sanksi, bila terjadi masalah yang tidak bisa teratasi dari tugas yang diberikan akan diberikan sanksi tergantung pada kesalahan petugas di lapangan.

7. Feedback

Feedback diartikan sebagai masukan umpan-balik ke dalam proses koordinasi selanjutnya, untuk menelusuri feedback dari koordinasi ini maka dilakukan wawancara dengan informan, Kepala Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Jalan Dinas Perhubungan Kota Makassar yang mengatakan bahwa :

“proses koordinasi selama tidak ada masalah hanya saja waktu pelaksanaan yang perlu diagar tidak ada yang molor atau kelamaan karena bisa jadi operasi penertiban yang dilakukan secara gabungan menghambat lalu lintas jika terlalu molor atau lama sekali pelaksanaannya”

(Sumber: hasil wawancara tanggal, 13 Agustus 2018)

Berdasarkan hasil wawancara di atas dapat diketahui bahwa terdapat evaluasi dari pelaksanaan koordinasi yang dilakukan yaitu pada waktu pelaksanaan tugas yang terkadang mengalami kemunduran atau memakan waktu yang lebih lama dari yang dijadwalkan hal ini dapat berpotensi menghambat arus lalu lintas jika operasi penertiban dilakukan terlalu lama.

Selanjutnya hasil wawancara dengan informan Kanit Regident Unit Satuan Lalu Lintas Polrestabes Kota Makassar, yang mengatakan bahwa :

“koordinasi lebih banyak terjadi dilapangan yah, saat operasi gabungan dilakukan, kita tidak berada pada fungsi yang sama jadi jika terjadi miss koordinasi itu bisa langsung diselesaikan di lokasi itu juga namun selama ini

saya rasa semua berjalan lancar hanya saja komunikasi yang persuasif dengan pengendara biasa memakan waktu yang lama, biasa terjadi sedikit perdebatan”

(Sumber: hasil wawancara tanggal, 26 Juli 2018)

Berdasarkan hasil wawancara di atas dapat diketahui bahwa proses koordinasi kegiatan yang dilakukan bersama Dinas Perhubungan dan Satlantas Polrestabes Kota Makassar berjalan dengan baik karena fungsi yang dimiliki masing-masing instansi sehingga jarang terjadi miss koordinasi namun jika hal tersebut terjadi maka dapat diselesaikan pada saat itu juga dilapangan. Hal yang menjadi masukan atau feedback dalam pelaksanaan tugas gabungan kedua instansi ini yaitu proses komunikasi persuasif yang terkadang lama sehingga waktu pelaksanaan operasi lalu lintas juga ikut bertambah.

Feedback dalam penelitian ini menjelaskan tentang evaluasi dari pelaksanaan koordinasi yang dilakukan inilah umpan balik yang terjadi sehingga evaluasi dimaksudkan yaitu pada waktu pelaksanaan tugas yang terkadang mengalami kemunduran atau memakan waktu yang lebih lama dari yang dijadwalkan hal ini dapat berpotensi menghambat arus lalu lintas sehingga manajemen waktu perlu dievaluasi.

Pembahasan penelitian ini dapat dilihat dari masing-masing indikator yaitu Informasi, Komunikasi, dan Teknologi menunjukkan bahwa informasi sumber utama informasi pelaksanaan tugas operasi gabungan adalah Polrestabes yang mengkoordinasikan seluruh proses pelaksanaan operasi gabungan hal ini dasari pada Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 80 Tahun 2012 Tentang tata cara pemeriksaan kendaraan bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Proses komunikasi dilakukan

sacara langsung ketika petugas Dinas Perhubungan telah ada dilapangan. Dinas perhubungan tidak dapat melakukan operasi penertiban lalu lintas jika tidak didampingi oleh pihak Satuan Lalu Lintas dan itu harus memiliki surat tugas sebelum melakukan operasi. Selanjutnya proses komunikasi dengan teknologi informasi dilakukan dengan menggunakan HT (Handy Talky) yang dapat membuat komunikasi menjadi satu arah sehingga mengurangi terjadinya perdebatan dalam pelaksanaan tugas inilah yang menyebabkan proses komunikasi menjadi lebih efektif dengan adanya teknologi.

Pada indikator kesadaran pentingnya koordinasi, menunjukkan bahwa koordinasi penting dilakukan untuk memperlancar pelaksanaan tugas yang dilakukan oleh dinas perhubungan Kota Makassar yang salah satu peran dalam melakukan operasi lalu lintas adalah memeriksa persyaratan teknis dan layak jalan kendaraan. Kelancaran lalu lintas tidak hanya ditentukan situasi kendaraan di jalan namun terdapat kondisi tertentu yang menyebabkan lalu lintas menjadi tidak lancar sehingga koordinasi dengan berbagai pihak mutlak diperlukan seperti Dinas Perhubungan dapat dilibatkan jika terdapat masalah teknis kendaraan yang tidak layak sehingga koordinasi memiliki peran yang besar bagi kelancaran lalu lintas.

Pada indikator kompetensi partisipan menunjukkan kompetensi teknis yang dibutuhkan pada pegawai Dinas Perhubungan yang melakukan koordinasi dengan Satlantas Polrestabes Kota Makassar dimana pengetahuan teknis seperti kondisi ban kendaraan, lampu dan posisi roda menjadi hal yang diperhatikan selain itu pegawai Dinas Perhubungan juga memahami tentang trayek kendaraan perkotaan hal inilah yang menjadi kelebihan Dinas perhubungan.

Sedangkan kompetensi yang dimiliki Satlantas Polrestabes yaitu pemahaman aturan hukum dan juga tata laksana penindakan yang dilakukan terhadap pengendara pada saat terjadi operasi lalu lintas inilah kewenangan yang dimiliki pihak kepolisian polrestabes yang menjadi kompetensi dalam berkoordinasi dengan Dinas atau instansi terkait.

Pada indikator kesepakatan dan komitmen tertuang melalui aturan formal Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan PP Nomor 80 Tahun 2012 Tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan diketahui bahwa Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan melalui serangkaian tindakan yang dilaksanakan oleh kepolisian dalam hal ini Satlantas Polrestabes Kota Makassar sehingga Dinas Perhubungan terbatas kewenangannya hanya pada pemeriksaan teknis kondisi kendaraan tetapi untuk penindakan kepolisian yang memiliki kewenangan sehingga koordinasi penting dilakukan antara Dinas Perhubungan dengan Polrestabes untuk ketertiban berlalu lintas.

Program pembinaan yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Makassar seperti pada pembinaan teknis operasional kendaraan secara teknis dan formalnya berdasarkan tugas pokok dan fungsi Dinas Perhubungan hanya melakukan pemeriksaan sementara penertiban dan penindakan dibantu oleh Satlantas Polrestabes sebagai mitra utama yang memiliki komitmen dan kesepakatan yang memiliki payung hukum Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang memiliki tujuan dalam mejaga ketertiban berlalu lintas ditengah kehidupan bermasyarakat.

Penetapan kesepakatan tentang koordinasi dilakukan pada saat ada kegiatan seperti pemasangan traffic light yang dipasang pada ruas jalan melalui koordinasi yang dilakukan dapat membuat perencanaan menjadi terarah dan efektif. Penetapan kesepakatan koordinasi dilakukan pada kegiatan rekayasa lalu lintas seperti survey titik jalan alternatif atau jalan yang menyebabkan kemacetan, koordinasi juga dilakukan pada kegiatan operasi lalu lintas kendaraan yang parkir liar dilakukan bersama dimana ada kesepakatan tugas Dinas Perhubungan menindaki dengan mengembok mobil yang parkir liar sementara Satlantas melakukan tindakan langsung atau Tilang.

Intensif koordinasi menunjukkan bahwa pelaksanaan tugas yang telah dikoordinasikan apabila terjadi pelanggaran maka tidak ada sanksi khusus yang disepakati hanya pertanggungjawabannya kembali pada instansi masing-masing berdasarkan pelanggaran tugas pokok dan fungsi menjadi wewenang pimpinan untuk menentukan sanksi. Pelaksanaan tugas yang berhubungan dengan koordinasi antar instansi namun bila terjadi masalah yang tidak bisa teratasi dari tugas yang diberikan akan diberikan sanksi tergantung pada kesalahan petugas di lapangan namun untuk sanksi yang berikan instansi masing-masing berbeda-beda terjadi kesalahan ringan maka bisa mendapat sanksi teguran langsung atau tertulis dan yang paling berat adalah mutasi.

Pada indikator feedback terdapat upaya evaluasi dari pelaksanaan koordinasi yang dilakukan yaitu pada waktu pelaksanaan tugas yang terkadang mengalami kemunduran atau memakan waktu yang lebih lama dari yang dijadwalkan hal ini dapat berpotensi menghambat arus lalu lintas jika operasi

penertiban dilakukan terlalu lama. Proses koordinasi kegiatan yang dilakukan bersama Dinas Perhubungan dan Satlantas Polrestabes Kota Makassar berjalan dengan baik karena fungsi yang dimiliki masing-masing instansi sehingga jarang terjadi miss koordinasi namun jika hal tersebut terjadi maka dapat diselesaikan pada saat itu juga dilapangan. Hal yang menjadi masukan atau feedback dalam pelaksanaan tugas gabungan kedua instansi ini yaitu proses komunikasi persuasif yang terkadang lama sehingga waktu pelaksanaan operasi lalu lintas juga ikut bertambah.

C. Faktor-faktor yang mempengaruhi Koordinasi Dinas Perhubungan dan Kepolisian dalam meningkatkan ketertiban berlalu lintas Kota Makassar

Adapun hasil penelitian mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi Koordinasi Dinas Perhubungan dan Kepolisian dalam meningkatkan ketertiban berlalu lintas di Kota Makassar, dibagi dalam dua bagian yaitu faktor pendukung dan faktor penghambat, untuk lebih jelasnya dapat diuraikan sebagai berikut.

Untuk mengetahui faktor pendukung dalam pelaksanaan koordinasi Dinas Perhubungan dan Kepolisian dalam meningkatkan ketertiban berlalu lintas maka dilakukan wawancara dengan informan Kepala Unit Satuan Lalu Lintas Polrestabes Kota Makassar yang mengatakan:

“kita dalam penyelenggaraan kegiatan atau tugas kita tetap koordinasi dan kerjasama dengan organisasi atau instansi lainnya selain itu kita juga mengadakan koordinasi dalam rangka melaksanakan pengkajian terbatas seperti penelitian kecelakaan lalu-lintas dan survey rute perjalanan arus lalu lintas dan kemacetan”

(Sumber: hasil wawancara tanggal, 26 Juli 2018)

Berdasarkan hasil wawancara dapat diketahui bahwa adanya kebutuhan pengkajian lain yang memerlukan keahlian dari instansi yang berbeda sehingga koordinasi mutlak untuk dilakukan seperti pada pengkajian terbatas, penelitian lalu dan survey rute pihak Polrestabes tidak dapat melakukan sendiri tapi membutuhkan keahlian dari instansi lain seperti Dinas Perhubungan Kota Makassar.

Selanjutnya hasil wawancara dengan informan Kepala Bidang Lalu lintas Dinas Perhubungan Kota Makassar, yang mengatakan bahwa :

“ada beberapa agenda yang memerlukan koordinasi penyusunan rencana program kerja, koordinasi juga kiat lakukan dalam rekomendasi dan penilaian terhadap usulan manajemen lalu lintas termasuk juga dalam ini, Sistem Transportasi Wilayah (Sistrawil) maupun Tataran Transportasi Wilayah (Tatrawil) jadi ada tujuan dan sasaran yang sama pada instansi terkait”

(Sumber: hasil wawancara tanggal, 13 Agustus 2018)

Berdasarkan hasil wawancara di atas dapat diketahui bahwa terdapatnya tujuan dan sasaran yang sama antara Dinas Perhubungan dan Polrestabes yaitu berperan dalam kelancaran lalu lintas. Dinas perhubungan lebih kepada proses manajemen dan sistem sementara Polrestabes lebih kepada tindakan penertiban di lapangan.

Berdasarkan hasil penelitian ini maka dapat diketahui faktor pendukung dalam pelaksanaan koordinasi Dinas Perhubungan dan Kepolisian dalam meningkatkan ketertiban berlalu lintas yaitu adanya pengkajian lain yang membutuhkan keahlian dari instansi yang berbeda sehingga koordinasi mutlak untuk dilakukan seperti pada pengkajian terbatas, penelitian lalu dan survey rute pihak Polrestabes tidak dapat melakukan sendiri tapi membutuhkan keahlian dari

instansi lain seperti Dinas Perhubungan Kota Makassar dan juga terdapatnya tujuan dan sasaran yang sama antara Dinas Perhubungan dan Polrestabes yaitu berperan dalam kelancaran lalu lintas. Dinas perhubungan lebih kepada proses manajemen dan sistem sementara Polrestabes lebih kepada tindakan penertiban di lapangan.

Untuk mengetahui faktor penghambat dalam pelaksanaan koordinasi Dinas Perhubungan dan Kepolisian dalam meningkatkan ketertiban berlalu lintas maka dilakukan wawancara dengan Kepala Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Jalan Dinas Perhubungan Kota Makassar yang mengatakan bahwa:

“kami juga mendengar ada laporan dari masyarakat bahwa misalnya ada parkir liar banyak dibahu jalan kita kadang lambat tindakannya karena kita ini dishub tidak bisa bergerak sendiri kalau ada laporan begitu harus kita sampaikan dulu ke Polrestabes baru bisa sama melakukan operasi penertiban”
(Sumber: hasil wawancara tanggal, 27 Juli 2018)

Berdasarkan hasil wawancara di atas dapat diketahui bahwa adanya laporan masyarakat yang tidak bisa diproses cepat seperti maraknya parkir liar pada bahu jalan karena untuk melakukan tindakan Dinas Perhubungan tidak dapat bergerak sendiri mesti bersama Polrestabes melakukan penertiban sehingga pelaksanaan penertiban yang dilakukan atas dasar laporan masyarakat menjadi lambat untuk ditindaklanjuti.

Selanjutnya hasil wawancara dengan informan Kanit Regident Unit Satuan Lalu Lintas Polrestabes Kota Makassar, yang mengatakan bahwa:

“pelaksanaan operasi gabungan ini kendalanya lebih banyak pada perilaku pengendara yang menganggap prosesnya ribet karena mobil mereka yang ditetibkan digembok bannya oleh tim Dinas Perhubungan sementara itu

Satlantas Polrestabes akan memberikan surat penilangan jadi ada dua instansi yang mereka hadapi”
(Sumber: hasil wawancara tanggal, 26 Juli 2018)

Berdasarkan hasil wawancara di atas dapat diketahui bahwa proses menjadi lebih rumit karena koordinasi yang dilakukan antara Dinas Perhubungan dan Polrestabes Kota Makassar pada saat operasi gabungan penertiban parkir memiliki tugas yang disepakati pada masing-masing tim dari kedua instansi. Dinas Perhubungan bertugas mengembok mobil yang parkir pada bahu jalan sementara pihak Polrestabes melakukan penindakan dengan pemberian surat tindakan langsung hal ini membuat proses operasi penertiban menjadi rumit bagi pengendara karena harus berurusan dengan dua instansi yang berbeda dan ini secara otomatis akan membuat operasi penertiban terhambat karena waktu yang dibutuhkan untuk menyelesaikan permasalahan dilapangan menjadi lebih lama jika dibandingkan proses yang dilakukan hanya oleh satu instansi.

Dari hasil penelitian ini dapat diketahui faktor penghambat dalam pelaksanaan koordinasi Dinas Perhubungan dan Kepolisian dalam meningkatkan ketertiban berlalu lintas yaitu adanya laporan masyarakat yang tidak bisa diproses cepat seperti maraknya parkir liar pada bahu jalan karena untuk melakukan tindakan Dinas Perhubungan tidak dapat bergerak sendiri mesti bersama Polrestabes melakukan penertiban sehingga pelaksanaan penertiban yang dilakukan atas dasar laporan masyarakat menjadi lambat untuk ditindaklanjuti. Operasi penertiban terhambat karena waktu yang dibutuhkan untuk menyelesaikan permasalahan dilapangan menjadi lebih lama jika dibandingkan proses yang dilakukan hanya oleh satu instansi saat ini proses penertiban parkir

mobil dilakukan langsung oleh dua instansi Tim Dinas Perhubungan mengembok mobil sementara Tim Polastas Polrestabes memberikan surat tindakan langsung sehingga proses administrasi menjadi lama.

Adapun pembahasan dari faktor pendukung dalam pelaksanaan koordinasi Dinas Perhubungan dan Kepolisian dalam meningkatkan ketertiban berlalu lintas yaitu adanya pengkajian lain yang membutuhkan keahlian dari instansi yang berbeda sehingga koordinasi mutlak untuk dilakukan seperti pada pengkajian terbatas, penelitian lalu dan survey rute pihak Polrestabes tidak dapat melakukan sendiri tapi membutuhkan keahlian dari instansi lain seperti Dinas Perhubungan Kota Makassar dan juga terdapatnya tujuan dan sasaran yang sama antara Dinas Perhubungan dan Polrestabes yaitu berperan dalam kelancaran lalu lintas. Dinas perhubungan lebih kepada proses manajemen dan sistem sementara Polrestabes lebih cenderung pada tindakan penertiban.

Sementara faktor penghambat faktor penghambat yaitu adanya laporan masyarakat yang tidak bisa diproses cepat seperti maraknya parkir liar pada bahu jalan karena untuk melakukan tindakan Dinas Perhubungan tidak dapat bergerak sendiri mesti bersama Polrestabes melakukan penertiban sehingga pelaksanaan penertiban yang dilakukan atas dasar laporan masyarakat menjadi lambat untuk ditindaklanjuti. Terdapat juga adanya laporan masyarakat yang tidak bisa diproses cepat seperti maraknya parkir liar pada bahu jalan karena untuk melakukan tindakan Dinas Perhubungan tidak dapat bergerak sendiri mesti bersama Polrestabes melakukan penertiban sehingga pelaksanaan penertiban yang dilakukan atas dasar laporan masyarakat menjadi lambat untuk ditindaklanjuti.

Operasi penertiban terhambat karena waktu yang dibutuhkan untuk menyelesaikan permasalahan dilapangan menjadi lebih lama jika dibandingkan proses yang dilakukan hanya oleh satu instansi yang melaksanakan penertiban lalu lintas.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian tentang koordinasi Dinas Perhubungan dan Kepolisian dalam meningkatkan ketertiban berlalu lintas di Kota Makassar, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Proses pelaksanaan koordinasi antara Dinas Perhubungan dan pihak Kepolisian dalam hal ini Satlantas Polrestabes Kota Makassar menunjukkan bahwa (a) proses komunikasi dilakukan secara langsung ketika petugas Dinas Perhubungan telah ada dilapangan proses komunikasi dilakukan dengan teknologi informasi dengan menggunakan HT (Handy Talky) yang dapat membuat komunikasi menjadi satu arah sehingga mengurangi terjadinya perdebatan dalam pelaksanaan tugas inilah yang menyebabkan proses komunikasi menjadi lebih efektif dengan adanya teknologi. (b) Pada indikator kesadaran pentingnya menunjukkan bahwa petugas memahami secara sadar bahwa koordinasi penting untuk dilakukan karena kelancaran lalu lintas tidak hanya ditentukan situasi kendaraan di jalan namun terdapat kondisi tertentu yang menyebabkan lalu lintas menjadi tidak lancar sehingga koordinasi dengan berbagai pihak mutlak diperlukan. (c) Pada indikator kompetensi partisipan menunjukkan kompetensi teknis yang dibutuhkan pada pegawai Dinas Perhubungan seperti kondisi ban kendaraan, lampu dan posisi roda, memahami tentang trayek kendaraan perkotaan sedangkan kompetensi yang dimiliki Satlantas Polrestabes yaitu pemahaman aturan

hukum dan juga tata laksana penindakan. (d) Pada indikator kesepakatan dan komitmen Dinas Perhubungan terbatas kewenangannya hanya pada pemeriksaan teknis kondisi kendaraan tetapi untuk penindakan kepolisian yang memiliki kewenangan sehingga koordinasi penting dilakukan antara Dinas Perhubungan dengan Polrestabes untuk ketertiban berlalu lintas. (e) Penetapan kesepakatan tentang koordinasi dilakukan pada saat ada kegiatan memerlukan keterlibatan sejumlah pihak maka akan dibuat surat secara formal dan berdasarkan aturan yang berlaku. (f) Insentif koordinasi menunjukkan bahwa pelaksanaan tugas yang telah dikoordinasikan apabila terjadi pelanggaran maka tidak ada sanksi khusus yang disepakati hanya pertanggungjawabannya kembali pada instansi masing-masing. (g) Pada indikator feedback hal yang menjadi yaitu proses komunikasi persuasif yang terkadang lama sehingga waktu pelaksanaan operasi lalu lintas juga ikut bertambah.

2. Faktor-faktor yang mempengaruhi pelaksanaan koordinasi Dinas Perhubungan dan Kepolisian dalam meningkatkan ketertiban berlalu lintas yaitu adanya keahlian teknis, dibutuhkan keahlian dari instansi yang berbeda sehingga koordinasi mutlak untuk dilakukan seperti pada pengkajian terbatas, penelitian lalu dan survey rute pihak Polrestabes tidak dapat melakukan sendiri tapi membutuhkan keahlian dari instansi lain seperti Dinas Perhubungan Kota Makassar dan juga terdapatnya tujuan dan sasaran yang sama antara instansi. Terdapat juga adanya laporan masyarakat yang tidak bisa diproses cepat seperti maraknya parkir liar pada bahu jalan karena untuk

melakukan tindakan Dinas Perhubungan tidak dapat bergerak sendiri mesti bersama Polrestabes melakukan penertiban sehingga pelaksanaan penertiban yang dilakukan atas dasar laporan masyarakat menjadi lambat untuk ditindaklanjuti. Operasi penertiban terhambat karena waktu yang dibutuhkan untuk menyelesaikan permasalahan dilapangan menjadi lebih lama jika dibandingkan proses yang dilakukan hanya oleh satu instansi.

B. Saran

Berdasarkan kesimpulan di atas, maka perlu dikemukakan beberapa saran sebagai berikut :

1. Pelaksanaan koordinasi akan lebih efektif bila dilakukan pada satu posko dalam penertiban parkir liar pada bahu jalan. Pengendara tidak akan terlalu repot mengurus masalah kendaraannya pada dua instansi seperti yang diketahui bahwa Tim Dinas Perhubungan mengembok mobil sementara Tim Polastabes Polrestabes memberikan surat tindakan.
2. Diperlukan informasi yang jelas tentang operasi gabungan yang dilakukan kedua instansi karena selama ini publik tidak mendapat informasi yang tepat tentang pembagian tugas kedua instansi ketika ada operasi gabungan yang dilakukan. Informasi ini setidaknya dapat membantu proses koordinasi menjadi lebih efektif dan tidak memakan waktu lama.

DAFTAR PUSTAKA

- Antara News.com. 2018. Dishub Makassar Koordinasi Lintas Sektor Urai Kemacetan. Diakses tanggal 3 Februari 2018. <https://makassar.antaranews.com/berita/86422/dishub-makassar-koordinasi-lintas-sektor-urai-kemacetan>
- Ayu P.S. Cintya. 2010. *Kinerja Kepolisian dalam Penanganan Kecelakaan Lalu Lintas (Studi Kasus di Polisi Resor Sukoharjo)*, Universitas Sebelas Maret.
- Cindra. 2016. Penegakan Keamanan dan Ketertiban Dari Sisi Administrasi Negara di Kota Makassar. Diakses tanggal 2 Februari 2018 dari repository.unhas.ac.id/bitstream/handle/123456789/19409/SKRIPSI LENGKAP-HAN-CINDRA.pdf?sequence=1
- Hasibuan, Malayu S P. 2007. *Manajemensumber daya manusia*, Jakarta : Haji Masagung.
- Handayani, Soewarno, 2004, *Pengantar Studi Ilmu Administrasi dan Manajemen*, Jakarta : Gunung Agung.
- Kartanegara, Satochid, 2001. *Hukum Pidana Bagian Pertama*. Jakarta: Balai Lektor Mahasiswa
- Mahsyar, Abdul. 2014. Model Koordinasi Antarinstansi Pemerintah dalam Penanggulangan Kemacetan Lalu Lintas di Kota Makassar. Diakses tanggal 2 Februari 2018 dari Jurnal El-Riyasah Vol.5 No. 2. <http://ejournal.uin-suska.ac.id/index.php/elriyasah/article/view/649>
- M. Hadjon, Philipus. 1995. *Pengantar Hukum Administrasi Indonesia*. Yogyakarta: Gajah Mada University Press.
- Moleong, Lexy J. 2012. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: Remaja Rosdakarya.
- Ndraha, Taliziduhu. 2003. *Kybernology (Ilmu Pemerintahan Baru)*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Ramadani, Indrianto Roberto. 2017. Koordinasi dalam Pembangunan Infrastruktur dan Pengembangan Sumber Daya Manusia oleh PT. Swakarsa Sinar Sentosa di Desa Muara Wahau Kecamatan Muara Wahau Kabupaten Kutai Timur. Diakses tanggal 2 Februari 2018 dari eJournal Pemerintahan Integratif, Volume 5, Nomor 1, 2017: 148-158 ISSN: 2337-8670 (online), ISSN 2337-

8662 (print), ejournal.pin.or.id. [http://ejournal.pin.or.id/site/wp-content/uploads/2017/01/pin_indrianto_koordinasi%20\(01-23-17-03-43-04\).pdf](http://ejournal.pin.or.id/site/wp-content/uploads/2017/01/pin_indrianto_koordinasi%20(01-23-17-03-43-04).pdf)

Rahmeina, Fauziah Riska. 2018. Koordinasi dalam Program Kampung KB di Kota Pekanbaru. Diakses tanggal 2 Februari 2018 dari dari JOM FISIP Vol.5 No.1, ISSN: 2355-6919. <https://jom.unri.ac.id/index.php/JOMFSIP/article/view/17187/16600>

Rohman, Sudi. 2017. Koordinasi Camat dengan Kepala Desa dalam Pembangunan Infrastruktur di Desa Wanasari Kecamatan Muara Wahau Kabupaten Kutai Timur. Diakses tanggal 2 Februari 2018 eJournal Pemerintahan Integratif, Volume 5, Nomor 3, 2017: 437-447 dari eJournal Pemerintahan Integratif, SSN: 2337-8670 (online), ISSN 2337-8662 (print), ejournal. pin.or.id. [http://ejournal.pin.or.id/site/wp-content/uploads/2017/07/2017_sudi_rohman_koordinasi_camats_dengan_kepala_desa%20\(07-17-17-11-14-59\).pdf](http://ejournal.pin.or.id/site/wp-content/uploads/2017/07/2017_sudi_rohman_koordinasi_camats_dengan_kepala_desa%20(07-17-17-11-14-59).pdf)

Soekanto, Soerjono, 1982. *Kesadaran Hukum dan Kepatuhan*, Jakarta:CV Rajawali.

_____. 1986. *Polisi dan Lalu Lintas (Analisa menurut Sosiologi Hukum)*. Bandung: Mandar Maju.

Sugiyono. 2012. *Memahami Penelitian Kualitatif*. Bandung : Alfabeta.

_____. 2012. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.

_____. 2013. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.CV

Sutarto. 2006. *Dasar-Dasar Organisasi*. Yogyakarta: Gajah Mada University Press.

Syafiie, Inu Kencana. 2011, *Manajemen Pemerintahan*, Cetakan Pertama. Bandung : Pustaka RekaCipta.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2002 Tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia

Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Peraturan Pemerintah No.37 Tahun 2011 Tentang Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Yunus, Mardhiyah. 2015. Pelaksanaan Koordinasi dalam Rangka Meraih Penghargaan Adipura di Kabupaten Pasaman. Diakses tanggal 2 Februari 2018 dari JOM FISIP Vol. 2 No. 2. ISSN: 2355-6919. <https://jom.unri.ac.id/index.php/JOMFSIP/article/view/6828/6517>

Yogi pratama. 2012. *Diskresi polisi terhadap pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh anak*, Vol. 1, Nomor 1 E-Jurnal Fatwa Hukum <http://jurnal.untan.ac.id/index.php/jmfh/article/view/1823>

Wawancara Dengan Satuan Kepolisian Polrestabes





Wawancara Dengan Dinas Perhubungan





DAFTAR RIWAYAT HIDUP



Penulis dengan skripsi yang berjudul **koordinasi dinas perhubungan dengan kepolisian dalam meningkatkan ketertiban berlalu lintas di kota makasar**, Nama Lengkap Mila Karmila putri pertama dari 3 bersaudara anak dari Pasangan Burhan dan Ramlah Lahir di Bontorannu, 07 Maret 1995

Penulis mengawali pendidikan formal di Sekolah Dasar 337 Mallombong tamat pada tahun 2007 di tahun itu pula penulis melanjutkan pendidikan di SMP Negeri 02 Kajang dan tamat pada tahun 2010 . Dan pada tahun yang sama pula saya melanjutkan pendidikan di SMA NEGERI 05 Bulukumba dan tamat pada tahun 2013 dan pada tahun 2013 melanjutkan pendidikan di Perguruan Tinggi Universitas Muhammadiyah Makassar di Fakultas Ilmu Social dan Ilmu Politik pada Program Studi Ilmu Pemerintahan.