

**PERAN DINAS PERHUBUNGAN DALAM  
PENATAAN TRANSPORTASI PUBLIK  
DI KOTA MAKASSAR**

ARIS

Nomor Stambuk : 10564 00962 10



**JURUSAN ILMU PEMERINTAHAN**

**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK**

**UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR**

**2017**

**PERAN DINAS PERHUBUNGAN DALAM  
PENATAAN TRANSPORTASI PUBLIK  
DI KOTA MAKASSAR**

Skripsi  
Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh Gelar  
Sarjana Ilmu Pemerintahan



Disusun dan Diajukan oleh  
ARIS  
Nomor Stambuk : 10564 00962 10

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

**2017**

## PERSETUJUAN

Judul Skripsi : Peran Dinas Perhubungan Dalam Penataan  
Transportasi Publik Di Kota Makassar.  
Nama Mahasiswa : Aris  
Nomor Stambuk : 105640 0962 10  
Program Studi : Ilmu Pemerintahan



Pembimbing I  
**Dr. H. Muhlis Madani, M.Si**  
Pembimbing II  
**Rudi Hardi, S.Sos. M.Si**

Dekan  
**Fisipol Unismuh Makassar**  
Ketua Jurusan  
**Ilmu Pemerintahan**

**Ir. H. Saleh Molla, MM**

**A. Luhur Prianto, S.Ip, M.Si**

**PENERIMAAN TIM**

Telah diterima 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 1184 / FSP / A. 1-VIII / VIII / 38 / 2017, sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar sarjana (S.1) dalam program studi Ilmu Pemerintahan di Makassar pada hari sabtu tanggal 26 bulan agustus tahun 2017.



**TIM PENILAI**

**Ketua,** **Sekretaris,**

Ir. H. Saleh Molla, MM Dr. Burhanuddin, S.Sos, M.Si

**Penguji:**

1. **Dr. H. Muhlis Madani, M.Si** (.....)
2. **Dr. Jaelan Usman, M.Si** (.....)
3. **Drs. Anwar Parawangi, M.Si** (.....)
4. **Drs. Hj. Muhajirah Hasanuddin, M.Si** (.....)

## PERNYATAAN KEASLIAN KARYA ILMIAH

Saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Aris

No. Stambuk: 10564 00962 10

Jurusan : Ilmu Pemerintahan

Menyatakan bahwa benar karya ilmiah ini adalah penelitian saya sendiri 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, 27 Maret 2016

Yang Menyatakan,

Aris

## ABSTRAK

**ARIS 2016. *Peran Dinas Perhubungan Dalam Penataan Transportasi Publik Di Kota Makassar*** (dibimbing oleh Muhlis Madani dan Rudi Hardi).

Penelitian Untuk mengenai peran dinas perhubungan dalam penataan transportasi publik di kota Makassar. Untuk mengetahui faktor-faktor mempengaruhi penataan transportasi publik di kota Makassar. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah deskriptif kualitatif, dengan jumlah informan orang. Artinya data yang dikumpulkan berupa wawancara, dokumentasi, observasi,

Hasil penelitian menjelaskan bahwa, Peran Dinas Perhubungan Penataan dalam penataan transportasi publik yang ditinjau dari perspektif Regulasi/aturan yang digunakan masih aturan yang sebelumnya belum ada pembaharuan regulasi yang sifatnya tepat dalam kondisi perkotaan saat ini, misalnya operasional transportasi yang ditinjau dari segi jenis dan kelompok kendaraan operasional belum ada secara jelas yang mengatur hal tersebut. pelayanan terhadap masyarakat seperti larangan bagi penumpang yang membawa barang terlarang dan penanganan halte yang tidak difungsikan berdasarkan SOP oleh dinas perhubungan, Keamanan, pengamanan, dan perlindungan. Belum ada upaya pemerintah dalam melakukan pemisahan tempat duduk antara laki-laki dan perempuan sehingga hal ini yang melandasi maraknya kejadian pelecehan seksual diatas busway antara penumpang. Faktor mempengaruhi yaitu.. rendahnya pendidikan dan kesadaran pengendara untuk melaksanakan pola berkendara dengan baik. kurangnya sosialisasi dalam mempromosikan kegiatan pemerintah terkait dengan penataan transportasi publik.

*Keyword : peran, penataan, transportasi publik.*

## KATA PENGANTAR

بِسْمِ اللّٰهِ الرَّحْمٰنِ الرَّحِیْمِ

*Assalamu Alaikum Wr. Wb.*

Syukur alhamdulillah selalu terpatri kepada Allah SWT, yang senantiasa menghujaniku berbagai macam rahmat, sehingga saya sempat menyelesaikan salah satu kewajiban saya selaku tokoh akademisi dengan membuat sebuah karya proposal penelitian yang berjudul, **“Peran Dinas Perhubungan Dalam Penataan Transportasi Publik Di Kota Makassar”**. Dialah pencipta dari segala apa yang ada di dalam jagat raya ini. Salawat serta salam, yang selalu tercurahkan kepada beliau Muhammad SAW, sebagai tokoh, desainer dunia yang mampu melululantahkan peradaban kebidaban hingga menata peradaban yang penuh dengan nilai-nilai kemanusiaan, serta mampu membunikan ajaran-ajaran Tuhan yang sebaik mungkin.

Penulis menyadari bahwa dengan terselesaikannya Skripsi ini merupakan tugas akhir yang diajukan untuk memenuhi syarat dalam memperoleh gelar sarjana Ilmu Administrasi Negara pada Fakultas Ilmu Sosil dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Makassar. Skripsi ini saya persembahkan kepada kedua orang tuaku *Inuha* dan *Tantu* merekalah dua pejuang yang kokoh dalam hidupku yang senantiasa memberikan arahan kepada saya dalam mengarungi bahtera kehidupan hingga saya mampu menyelesaikan tugas akademik ini. Pada kesempatan ini, penulis menyampaikan ucapan terima kasih pula kepada Bapak **Dr. H. Muhlis Madani, M.Si**, sebagai pembimbing I dan Bapak **Rudi Hardi. S.Sos, M.Si** sebagai

pembimbing II, yang telah mengarahkan dan membimbing penulis sejak pengusulan judul sampai kepada penyelesaian Skripsi ini.

Tak lupa pula penulis mengucapkan terima kasih yang setinggi-tingginya kepada :

1. Rektor Universitas Muhammadiyah Makassar Dr. H. Abd. Rahman Rahim, S.E., M.M
2. Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Makassar Dr. Muhammad Idris., M.Si
3. Ketua Jurusan Ilmu Pemerintahan Andi. Luhur Prianto. S.Ip, M.Si yang telah membina jurusan Ilmu Pemerintahan.
4. Dosen Fisipol beserta Staf Tata Usaha Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Makassar, yang telah banyak membantu penulis selama menempuh pendidikan di kampus ini.
5. Kepala instansi Dinas Perhubungan Kota Makassar. Beserta seluruh pegawai yang telah membantu serta mengarahkan saya dalam memungut gagasan selama penelitian berlangsung.
6. Terkhusus kepada keluarga penulis yang membantu penulis berupa materi maupun non materi.
7. Teman-teman seperjuanganku dari kelas IP 010/F, Ikatan Mahasiswa Muhammadiyah (IMM), Himpunan Mahasiswa Jurusan Ilmu Pemerintahan (HIMJIP), Bengkel Demokrasi (BKD), KAPAS (Komunitas Pecinta Alam Soppeng).



Penulis mengucapkan banyak terima kasih atas kritikan yang diberikan kepada karya ini, semoga kritikan tersebut dapat berbuah pahala untuk kita semua, dan semoga karya ini dapat memberikan sumbangsi pengetahuan terhadap orang lain yang membutuhkannya, Amin.

*Billahi Fi Sabilil'hak Fas Tabiqqul Khaerat*

*Wassalamu Alaikum Wr. Wb.*



Makassar, 27 Maret 2016

Penulis

## DAFTAR ISI

Halaman Pengajuan Skripsi .....	i
Halaman Persetujuan.....	iii
Halaman Pernyataan Keaslian Karya Ilmiah .....	iv
Abstrak .....	v
Kata Pengantar .....	vi
Daftar Isi.....	ix

### **BAB I. PENDAHULUAN**

A. Latar Belakang .....	1
B. Rumusan Masalah .....	6
C. Tujuan.....	6
D. Manfaat Penelitian.....	7

### **BAB II. TINJAUAN PUSTAKA**

A. Pengertian Dan Peran Pemerintah Daerah .....	8
B. Konsep Transportasi Publik .....	15
C. Kerangka Pikir.....	25
D. Fokus Penelitian .....	25

### **BAB III. METODE PENELITIAN**

A. Lokasi Dan Waktu Penelitian.....	28
B. Pendekatan Dan Jenis Penelitian.....	28
C. Sumber Data.....	28
D. Informan penelitian .....	29
E. Teknik Pengumpulan Data.....	29
F. Teknik Analisis Data.....	30
G. Keabsahan Data.....	31

### **BAB IV PEMBAHASAN DAN HASIL PENELITIAN**

A. Sejarah Singkat Lokasi Penelitian.....	33
1. Gambaran Umum Lokasi Penelitian .....	33
2. Tugas Dan Fungsi .....	37
3. Struktur Organisasi Pemerintahan .....	45
4. Standar Operasional Prosedur.....	46
5. Visi Dan Misi .....	48
B. Peran Dinas Perhubungan Dalam Penataan Transportasi Publik di Kota Makassar .....	49.
1. Pengaturan/Regulasi.....	50
2. Pelayanan Kepada Masyarakat .....	52
3. Keamanan, pengaman dan perlindungan .....	54
C. Faktor-Faktor Mempengaruhi Penataan Transportasi Publik di Kota Makassar.....	57

1. Pendidikan.....	59
2. Sosialisasi.....	61

**BAB V. PENUTUP**

A. Kesimpulan.....	66
B. Saran.....	67

<b>DAFTAR PUSTAKA</b> .....	68
-----------------------------	----

**Lampiran**



# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang

Suatu bangsa yang maju apabila memiliki sumberdaya manusia yang berkemampuan, sumberdaya alam yang berpotensi, kepemimpinan yang berwawasan pembangunan ke depan, serta ditunjang oleh sistem transportasi yang berkualitas. Sistem transportasi yang berkualitas (lancar aman/selamat, berkapasitas. Tertib dan teratur, murah dan nyaman) diperlukan untuk menunjang pengembangan kegiatan sektor-sektor lain dan mendorong berkembangnya daerah-daerah yang relatif tinggi, terisolasi, terpencil serta daerah-daerah yang terletak di perbatasan.

Transportasi di artikan sebagai kegiatan yang melakukan pengangkutan atau pemindahan muatan (yang terdiri dari barang dan manusia) dari suatu tempat ke tempat lain, dari tempat asal (*origin*) ke tempat tujuan (*destinnatio*). Perjalanan dari tempat asal menuju ke tempat tujuan tersebut *origin-destination* travel (O-D Travel). Unsur pertama, kendaraan meliputi berbagai jenis sarana angkutan transportasi darat (yaitu sepeda motor, mobil sedan, truk, bus, mikrolet, trem dan kereta api); sarana angkutan transportasi laut (perahu, layar, perahu motor, dan kapal mesin; sarana angkutan transportasi udara (pesawat udara dan helikopter). Di samping sarana transportasi terhadap sarana transportasi, yaitu (transportasi darat; dermaga laut (transportasi laut); landasan pacu (transportasi udara).

Unsur dasar kedua adalah trayek/rute yang tercakup dalam jaringan pelayanan transportasi yang menghubungkan suatu simpul jasa transportasi

dengan simpul jasa transportasi lainnya. Trayek adalah jaringan pelayanan untuk transportasi darat dan transportasi laut, sedangkan rute adalah jaringan pelayanan untuk transportasi udara.

Unsur ketiga adalah unsur terminal yang merupakan tempat untuk melakukan kegiatan konsolidasi muatan, melakukan bongkar muat barang dan/atau menaikkan dan menurunkan penumpang. Terminal bus antar kabupaten dalam provinsi dan antar provinsi (untuk transportasi darat); pelabuhan laut (untuk transportasi laut); dan bandar udara (untuk transportasi udara). Unsur dasar keempat adalah muatan, baik dalam bentuk barang atau penumpang. Angkutan barang dan penumpang menunjukkan kecenderungan peningkatan pesat karena jumlah penduduk dan kebutuhannya meningkat dan ditunjang oleh peningkatan pendapatan perkapita yang mencerminkan peningkatan kesejahteraan masyarakat yang diperkuat oleh kemajuan teknologi dan industri transportasi.

Jumlah penduduk, kebutuhan, dan kesejahteraan masyarakat yang meningkat "permintaan" akan jasa transportasi yang meningkat. Peningkatan permintaan jasa transportasi memerlukan tersediannya fasilitas (prasarana dan sarana) transportasi yang meningkat. Penyediaan prasarana dan sarana transportasi membutuhkan dana pembangunan (investasi) dalam jumlah yang besar. Selanjutnya, untuk penyelenggaraan pengoperasian kegiatan transportasi dibutuhkan sumberdaya manusia yang memiliki keahlian dan keterampilan, sistem transportasi yang terarah, sistem manajemen yang efektif dan efisien, kebijakan transportasi yang kondusif, serta memperhatikan berbagai perkembangan lingkungan strategis yang terjadi di sekitarnya. Mengingat sangat

pentingnya peranan sektor transportasi dalam memberikan pelayanan terhadap kelancaran angkutan barang dan manusia (penumpang), serta sangat strategis fungsinya terhadap pengembangan kegiatan sektor-sektor lain dan pembangunan daerah-daerah terbelakang, terisolasi dan terpencil, maka sudah pada tempatnya untuk memposisikan pembangunan sektor transportasi sebagai penunjang dan pendorong pembangunan yang sangat vital kontribusinya dalam pembangunan.

Pentingnya peranan transportasi yang telah memberikan manfaat, sosial dan politik, harus dilihat pula secara lebih luas mengenai kontribusi atau sumbangannya terhadap pembangunan, yang ditunjukkan oleh fungsi transportasi dalam pembangunan. Fungsi yang pertama adalah, transportasi sebagai sektor penunjang terhadap pengembangan kegiatan sektor-sektor lain (pertanian, perindustrian, perdagangan, pendidikan, kesehatan, pariwisata dan lainnya). Dana transportasi disediakan untuk memenuhi kebutuhan sektor-sektor lain untuk menggunakan sarana dan prasarana transportasi, yang berarti perbinaan jasa transportasi berasal dari permintaan sektor lain, artinya permintaan jasa transportasi di devisa (diturunkan dari permintaan sektor-sektor lain, atau yang sering disebut merupakan *derived demand*).

Strategi pembangunan prasarana dan sarana transportasi untuk mengembangkan daerah-daerah terisolasi, terpencil dan terbelakang. Dapat dilaksanakan menggunakan pendekatan *demand follow supply* artinya pembangunan infrastruktur transportasi dilakukan mendahului permintaan, meskipun daerah-daerah yang dihubungkan belum berkembang, yang berarti belum ada permintaan jasa transportasi karena kegiatan produksi lokal belum

berkembang. Tetapi setelah disediakan dan dibangun infrastruktur transportasi, maka pembangunan produksi lokal akan teransang untuk dikembangkan. Setelah hasil produksi lokal ditingkatkan, maka permintaan jasa transportasi dengan sendirinya akan meningkat, interaksi perekonomian dan pembangunan antara daerah-daerah terisolasi, terpencil dan terbelakang dengan daerah yang berkembang (katakanlah)pusat-pusat pertumbuhan akan berkembang semakin intensif.

Penataan ruang sangat berpengaruh pada sumber daya manusia yang berinteraksi dengan tempat, waktu, dan budaya masyarakat setempat. Mirsa (2012:39) mengemukakan bahwa tata ruang merupakan wujud struktural dari pola pemanfaatan ruang yang direncanakan maupun tidak. Adisasmita (2013:64) senada mengemukakan bahwa tata ruang merupakan sebuah pola pemanfaatan ruang, baik direncanakan ataupun tidak, yang diwujudkan secara struktural. Oleh karena itu, rencana tata ruang sangatlah penting bagi kelangsungan kehidupan masyarakat.

Asas hukum yang utama, yaitu keadilan, membuat pendekatan-pendekatan dalam sebuah pengaturan, wajib dijiwai oleh asas tersebut. Asas penyelenggaraan penataan ruang didasarkan pada norma-norma yang ditetapkan untuk memayungi kaidah pengaturan penataan ruang. Hermit (2008:69) menjelaskan bahwa kata kunci asas atau norma yang terdapat pada substansi pasal 3 UU Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang yaitu keterpaduan, keserasian, keselarasan, keseimbangan, keberlanjutan, keberdayagunaan, keberhasilgunaan, keterbukaan, kebersamaan, kemitraan, perlindungan hukum, keadilan, dan akuntabilitas; pada

dasarnya mempertegas UU Penataan Ruang untuk menggunakan pendekatan konsep yang holistik dan rekayasa sosial. Hermit (2008:102) mengemukakan bahwa perencanaan tata ruang merupakan satu dari komponen pelaksanaan penataan ruang yang terdiri dari perencanaan tata ruang, pemanfaatan ruang dan pengendalian pemanfaatan ruang. Perencanaan tata ruang merupakan suatu proses untuk menentukan struktur ruang dan pola ruang yang meliputi penyusunan dan penetapan rencana tata ruang.

Perda Kota Makassar Nomor 6 Tahun 2006 pasal 1 menyebutkan rencana tata ruang merupakan perencanaan tata ruang wilayah, dengan misi tata ruang yaitu komitmen dan panduan arah bagi pembangunan dan pengelolaan wilayah kota untuk mencapai visi pembangunan yang telah ditetapkan di tingkat kota. Penerapan bus way di kota Makassar menuai pro dan kontra, kehadiran bus way menjadi salah satu alat transportasi pilihan untuk masyarakat akan tetapi disisi lain sebagian masyarakat menilai gagasan dengan adanya penerapan bus way akan menambah kemacetan lalu lintas di kota Makassar. Selain itu bus way yang nyatanya masuk kedalam hingga mengambil jalur kendaraan seperti pete-pete dan kendaraan lain yang melintas dianggap sebagai salah satu alasan agar penerapan bus way ini dihentikan.

Apabila Transportasi Publik serius diterapkan di kota Makassar pemerintah harus membenahi dan mempersiapkan jalur khusus sehingga tidak perlu mengambil jalur kendaraan lainnya. Diperlukan koordinasi mengenai jalur bus way antara PEMKOT dan PEMROV dalam hal ini dinas perhubungan mengenai Transportasi Publik yang akan di terapkan nantinya. Pemerintah harus lebih



memperhatikan Transportasi Publik jangan sembarang berhenti ditengah jalan mengambil penumpang yang akan malah menambah kemacetan yang ada di kota makassar. Penerapan Transportasi Publik di Makassar itu selama bisa disiplin dan menggunakan sistem yang tidak ribet , akan tetapi ditempat-tempat tertentu seperti halte, sehingga penumpang bus bisa tertib selain itu perseolan transportasi yang terjadi saat ini, kondisi jalan yang masih banyak rusak masih beroperasi beberapa perusahaan taksi tidak memiliki izin, masih beropersinya ribuan bentor, serta banyaknya kendaraan pribadi yang parkir di badan jalan. Dari gambaran diatas menjadi alasan bagi penulis mengambil judul “ **Peran Dinas Perhubungan Dalam Penataan Transportasi Publik Di Kota Makassar**”

#### **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang tersebut maka ditentukan rumusan masalah penelitian sebagai berikut :

1. Bagaimana Peran Dinas Perhubungan Dalam Penataan Transportasi Publik di Kota Makassar?
2. Bagaimana faktor-faktor Mempengaruhi Penataan Transportasi Publik di Kota Makassar?

#### **C. Tujuan Penelitian**

Tujuan dari penelitian ini adalah :

1. Untuk mengetahui Peran Dinas Perhubungan Dalam Penataan Transportasi Publik di Kota Makassar
2. Untuk faktor-faktor Mempengaruhi Penataan Transportasi Publik di Kota Makassar.

#### D. Manfaat Penelitian

Manfaat penelitian ini adalah :

1. Manfaat akademis / Hasil penelitian ini diharapkan dapat berguna atau bermanfaat sebagai suatu hasil temuan baik untuk menunjang pembangunan ilmu pengetahuan serta mendukung penelitian lanjutan.
2. Manfaat praktis / Hasil penelitian ini diharapkan bermanfaat sebagai bahan informasi atau masukan terhadap pemerintah kota. Dalam hal ini dinas perhubungan mengenai Transportasi Publik.



## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### A. Peran dan Fungsi Pemerintah Daerah

Kata “Pemerintah” dalam bahasa Inggris ialah “*government*” berasal dari kata *gover*, yaitu merupakan institusi/lembaga beserta jajarannya yang mempunyai tugas, fungsi, wewenang dan tanggung jawab untuk mengurus Negara dan menjalankan kehendak rakyat. Kecenderungan lebih tertuju kepada eksekutif saja (pemerintah dalam arti sempit) yaitu : sebagai organ Negara pelaksana tugas-tugas eksekutif saja. Sedangkan pemerintah dalam arti luas adalah seluruh lembaga/organ Negara yang menjalankan kewajiban Negara sebagai organisasi social (*societal*) yang sangat besar dan kompleks (Rewansayah, 2011).

Dalam arti luas, pemerintahan merupakan seluruh aktivitas yang dilakukan oleh lembaga/badan Legislatif, Eksekutif, Yudikatif dan Auditif. pemerintah dalam arti sempit, hanya merupakan aktivitas badan-badan Eksekutif saja, yang dipimpin oleh presiden selaku kepala pemerintahan. Pemerintah dalam arti luas merupakan seluruh aktifitas pemerintahan yang dilakukan oleh seluruh aparatur Negara yang dalam pelaksanaannya dipimpin oleh presiden selaku kepala Negara. Pemerintah dalam arti luas meliputi seluruh aparatur Negara (termasuk lembaga Negara seperti : MPR, DPR, DPD, MA, MK dan BPK ) dan aparatur pemerintah daerah (Rewansayah, 2011).

Definisi Pemerintahan Daerah di dalam UU No. 32 Tahun 2004 tentang pemerintahan daerah pasal 1 ayat 2, Pemerintahan Daerah adalah penyelenggaraan urusan pemerintahan oleh pemerintahan daerah dan DPRD

menurut asas otonomi dan tugas pembantuan dengan prinsip otonomi yang seluas-luasnya dalam sistem dan prinsip Negara Kesatuan Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. (Permana, 2012).

Melihat definisi pemerintahan daerah seperti yang telah dikemukakan diatas,maka yang dimaksud pemerintahan daerah disini adalah penyelenggaraan daerah otonom oleh pemerintah daerah dan DPRD menurut asas desentralisasi dimana unsur penyelenggara pemerintah daerah adalah Gubernur, Bupati atau Walikota dan perangkat daerah. (Permana, 2012). Secara konseptual perlu dipahami tentang posisi pemerintah daerah sesuai dengan Undang Undang Nomor 32 tahun 2004 tentang Pemerintah Daerah, yaitu bahwa yang dimaksud dengan pemerintahan daerah adalah: penyelenggaraan urusan pemerintahan oleh pemerintah daerah dan DPRD menurut asas otonomi dan tugas pembantuan dengan prinsip otonomi seluas-luasnya dalam sistem dan prinsip Negara Kesatuan Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.(Yusuf, 2011).

Pemerintah daerah adalah Gubernur, Bupati, atau Walikota, dan perangkat daerah sebagai unsur penyelenggara pemerintahan daerah. Dengan demikian peran pemerintah daerah adalah segala sesuatu yang dilakukan dalam bentuk cara tindak baik dalam rangka melaksanakan otonomi daerah sebagai suatu hak, wewenang, dan kewajiban pemerintah daerah untuk mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahan dan kepentingan masyarakat setempat sesuai dengan peraturan perundang-undangan. Juga sebagai daerah otonom, selanjutnya disebut

daerah, adalah kesatuan masyarakat hukum yang mempunyai batas-batas wilayah yang berwenang mengatur dan mengurus urusan pemerintahan dan kepentingan masyarakat setempat menurut prakarsa sendiri berdasarkan aspirasi masyarakat dalam sistem Negara Kesatuan Republik Indonesia.(Yusuf,2011)

Siagian (1984:194), peranan pemerintah terlihat dalam lima wujud utama yaitu :

1. Selaku modernisator, bahwa pemerintah bertindak untuk mengantarkan masyarakat yang sedang membangun menuju modernisasi dan meninggalkan cara dan gaya hidup tradisional yang sudah tidak sesuai lagi dengan kata kehidupan modern.
2. Selaku katalisator, bahwa pemerintah harus dapat memperhitungkan seluruh factor yang berpengaruh dalam pembangunan nasional, mengendalikan factor negative yang cenderung menjadi penghalang sehingga dampaknya dapat diminimalisir dan dapat mengenali factor-faktor yang sifatnya mendorong laju pembangunan nasioanal sehingga mampu menarik manfaat yang sebenar-benarnya.
3. Selaku dinamisator, bahwa peran pemerintah bertindak sebagai pemberi bimbingan dan pengarahan kepada masyarakat yang ditujukan dengan sikap, tindak-tanduk, perilaku dan cara kerja yang baik dan dapat dijadikan panutan bagi masyarakat dalam melakukan pembangunan.

4. Selaku stabilisator, bahwa peran pemerintah adalah stabilisator yang menjadi kestabilan nasional agar tetap mantap dan terkendali sehingga kebijakan-kebijakan yang telah ditetapkan akan dapat dilaksanakan dengan baik dengan rencana-rencana, program-program dan kegiatan-kegiatan akan berjalan dengan lancar.
5. Selaku pelopor, bahwa pemerintah tidak hanya menjalankan fungsi selaku perumus kebijakan dan penyusun rencana pembangunan saja, tetapi juga sebagai pelaksana pembangunan yang inovatif yang mampu memecahkan berbagai tantangan dan keterbatasan yang ada.

Selain itu, menurut Rewansyah, 2011 bahwa fungsi pemerintah daerah terdiri dari 5 (lima) fungsi utama (*main function*) Eksekutif (pemerintah), yaitu :

1. Fungsi pengaturan/regulasi.
2. Fungsi pelayanan kepada masyarakat (*public service*)
3. Fungsi pemberdayaan masyarakat (*empowering people*)
4. Fungsi pengelolaan asset/kekayaan Negara.
5. Fungsi keamanan, pengamanan dan perlindungan.

Masing-masing fungsi pemerintah ini penulis uraikan berikut ini :

Pertama, fungsi Pengaturan/Regulasi. Dari berbagai fungsi pemerintah sebagaimana tersebut diatas, maka fungsi pengaturan/regulasi (penetapan kebijakan public/Negara) adalah fungsi yang tak dapat didelegasikan, dipindahkan ataupun diprivatisasikan kepada organisasi ataupun lembaga diluar pemerintah. Sesuai UUD 1945 pasal 1 ayat (3) ditetapkan bahwa Negara Indonesia adalah

Negara hukum, maka segala aspek kehidupan dalam bidang kemasyarakatan, kebangsaan dan kenegaraan termasuk pemerintah harus senantiasa berdasarkan hukum (diatur dalam peraturan perundang undangan). Dengan kata lain, segala sikap, prilaku dan perbuatan/tindakan penyelenggaraan Negara ataupun aparatur Negara harus mempunyai pijakan atau landasan hukum.

Peran/fungsi, aturam ((*regulation*), pemerintah akan lebih menempatkan diri sebagai pengatur dan pembuat aturan serta pengawasan?pengendali. fungsi pengaturan oleh pemerintah tak lain adalah aturan hukum yang dibuat pemerintah untuk mengatur agar kehidupan bersama berjalan dengan baik dan memberikan kebaikan ataupun kenyamanan bagi setiap warga Negara. Oleh karena itu, peran pemerintah kedepan adalah membentuk/mengambil kebijakan publik yang efisien, efektif, produktif dan dapat di implementasikan. Kebijakan public merupakan suatu proses yang pokoknya terdiri dari tiga kegiatan, yaitu : kegiatan formulasi, implemntasi dan evaluasi kinerja kebijakan public.

Kedua, fungsi pelayanan (kepada) masyarakat. Pemerintah memiliki dua fungsi dasar yaitu : fungsi primer atau fungsi pelayanan dan fungsi sekunder atau fungsi pemberdayaan. Fungsi primer (pelayanan) yaitu fungsi pemerintah sebagai penyedia (*provider*) jasa-jasa pelayanan public yang tidak diprivatisasikan termasuk jasa Hankam, Layanan civil dan layanan birokrasi. Sedangkan fungsi sekunder (pemberdayaan) yaitu sebagai *provider* kebutuhan dan tuntunan warga masyarakat akan barang dan jasa yang mereka tidak mampu penuhi sendiri, karena masih lemah dan tidak berdaya (*Powerless*), penyediaan dan pembangunan

sarana dan prasarana pelayanan kesehatan seperti jasa/layanan sebuah rumah sakit, pusat kesehatan masyarakat (Puskesmas) dan lain-lain.

Ketiga, Fungsi pemberdayaan masyarakat. pemberdayaan masyarakat adalah fungsi yang berhubungan secara negative dengan kondisi ekonomi, politik dan social warga masyarakat, dalam arti : semakin tinggi taraf hidup warga masyarakat, semakin kuat posisi tawar (*bargaining position*), dan semakin integrative masyarakat. Semakin berkurang fungsi pemberdayaan masyarakat, fungsi pemerintah berubah, dari *rowing* ke *steering*. Jika kondisi ekonomi masyarakat masih lemah, pemerintah menyelenggarakan pemberdayaan masyarakat melalui program pembangunan. Semakin berhasil pembangunan, semakin meningkat kondisi dan kemampuan ekonomi masyarakat, semakin berkurang fungsi pemerintah dalam pembangun. Itulah sebab konsep pembangun (*development*) tidak dikenal di Negara maju, tetapi populer di Negara sedang berkembang. Jika rakyat merasa tertindas (*powerless*) atau tidak berdaya dalam pembangun dan menentukan masa depannya, maka pemerintah melakukan program pemberdayaan masyarakat (*empowerment's people*). Pemberian otonomi kepada daerah, merupakan program pemberdayaan rakyat yang penting.

Keempat fungsi pengelola(an) Asset/Kekayaan Negara. Pasal 33 UUD 1945 menetapkan bahwa bumi dan air dan kekayaan alam terkandung didalamnya dikuasai oleh Negara dan penggunaan sebesar besarnya kemakmuran rakyat. Asset/Kekayaan Negara adalah tak lain merupakan sumberdaya ini terdiri dari: (1) sumberdaya alam(SDA) seperti:ruang,waktu, kesempatan dan bumi serta isinya; (2) Sumberdaya Manusia (SDM), dan (3) sumberdaya buatan (SDB) seperti: ilmu,



seni, teknologi, bendungan, jalan, jembatan, gedung dan sebagainya. Biaya dalam rangka penyelenggaraan pemerintahan Negara termasuk biaya yang diperlukan untuk melaksanakan fungsi pemerintah dipikul oleh Negara. ada tiga sumber utama pendapatan Negara yaitu; (1) Hasil pengelolaan (proteksi, eksplorasi, eksplorasi atau, investasi dan konservasi); (2) Sumberdaya pajak, retribusi dan sebagainya; (3) Hasil usaha Negara (BUMN/BUMD). jika sumberdaya dinyatakan sebagai milik Negara, maka dengan mudah kepala Negara dan jajarannya termasuk pemerintah mengklaim bahwa Negara dengan segala isinya adalah miliknya, atau ia memposisikan diri sebagai penguasa atas sumberdaya dalam wilayah Negara, atau ia berusaha agar kepadanya diberikan mandate untuk menguasai atau mengelola sumberdaya atas nama Negara. Oleh karena itu, dalam konstitusi setiap Negara atau dalam piagam PBB dinyatakan secara tegas bahwa sumberdaya itu ada yang dapat dimiliki oleh seseorang atau sebuah badan, ada yang menjadi milik suatu lingkungan budaya, milik suatu bangsa (bukan milik Negara), dan milik seluruh umat manusia, kepemilikan sumberdaya harus diikuti dengan peraturan tentang hak kepemilikan. kepemilikan mutlak atau kepemilikan *relative (social)*.

Kelima fungsi keamanan, keterlibatan, pengamanan dan perlindungan (polisional). ada yang berpendapat bahwa fungsi pemerintahan dibidang pertahanan, keamanan, keterlibatan umum, pengamanan dan perlindungan sudah termasuk dan terkait dengan fungsi pemerintah di bidang perumusan kebijakan (pengaturan), pelayanan, pemberdayaan dan fungsi pengelolaan asset/kekayaan Negara. misalnya, fungsi keamanan dan ketertiban umum merupakan tugas aparat

kepolisian (*polisional*) yang dapat juga di rumuskan sebagai fungsi pelayanan keamanan dan ketertiban umum oleh kepolisian. Selain itu dapat diartikan juga melaksanakan fungsi pelayanan pengamanan dan perlindungan warga masyarakat dari berbagai gangguan keamanan. Fungsi pemerintah untuk menjaga keamanan, ketertiban, pengalaman dan kelestarian SDA dalam territorial tanah air agar tidak terjadi pencurian kekayaan laut (ikan) serta pengelola asset/kekayaan Negara untuk kemakmuran bangsa. Selain itu juga menjaga keamanan, pengamanan dan perlindungan warga Negara yang mencari nafkah diluar negeri juga merupakan tugas pelayanan yang harus diberikan oleh perwakilan /Kedelautan besar RI di Negara-Negara sahabat. Perlindungan terhadap warga Negara dan tenaga kerja Indonesia (TKI) yang bekerja di luar negeri merupakan tugas dan fungsi pemerintahan yang sangat penting.

## **B. Konsep Transportasi Publik**

### **1. Pengertian dan Jenis-Jenis Transportasi**

Transportasi mencakup bidang yang sangat luas karena hampir seluruh kehidupan manusia tidak terlepas dari kegiatan transportasi. Transportasi tumbuh dan berkembang sejalan majunya tingkat kehidupan dan budaya manusia. Kehidupan masyarakat yang maju di tandai dengan mobilitas yang tinggi dengan tersedianya fasilitas dan prasarana yang cukup memadai. (Putranto, 2013).

Menurut Utomo, transportasi adalah pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Sedangkan menurut Sukarto, transportasi adalah perpindahan dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan alat pengangkutan, baik yang digerakkan oleh tenaga manusia, hewan (kuda, sapi,

kerbau), atau mesin. Konsep transportasi didasarkan pada adanya perjalanan (*trip*) antara asal (*origin*) dan tujuan (*destination*). (Putranto, 2013)

Menurut Utomo, jenis-jenis transportasi terbagi menjadi tiga yaitu : (Putranto, 2013)

1. Transportasi darat: kendaraan bermotor, kereta api, gerobak yang ditarik oleh hewan (kuda, sapi, kerbau), atau manusia. Modal transportasi darat dipilih berdasarkan faktor-faktor seperti jenis dan spesifikasi kendaraan, jarak perjalanan, tujuan perjalanan, ketersediaan modal, ukuran kota dan kerapatan permukiman, faktor sosial-ekonomi.
2. Transportasi air (sungai, danau, laut): kapal, tongkang, perahu, rakit.
3. Transportasi udara, pesawat terbang. Transportasi udara dapat menjangkau tempat – tempat yang tidak dapat ditempuh dengan moda darat atau laut, di samping mampu bergerak lebih cepat dan mempunyai lintasan yang lurus, serta praktis bebas hambatan.

Dalam sistem transportasi nasional (Kepmen No. 49 Tahun 2005) meliputi sub-sub sektor transportasi jalan, kereta api, sungai dan danau,, penyebrangan, laut , udara, dan pipa. Dalam uraian berikut ini disajikan dalam tiga sub sektor yang lebih umum, yaitu transportasi jalan, transportasi laut dan transportasi udara.

(Putranto, 2013). Transportasi jalan

1. Jaringan pelayanan

Pelayanan angkutan orang dengan kendaraan umum dikelompokkan menurut wilayah pelayanan, operasi pelayanan dan perannya. Menurut wilayah pelayanannya, angkutan penumpang dengan kendaraan umum, terdiri dari angkutan lintas batas Negara, angkutan antarkota antar Propinsi, angkutan Kota, Angkutan Pedesaan, Angkutan Sewa, Angkutan Pariwisata dan Angkutan Lingkungan.

Menurut sifat operasi pelayanannya, angkutan penumpang dengan kendaraan umum di atas dapat dilaksanakan dalam trayek dan tidak dalam trayek kendaraan bukan umum. Dengan ditetapkan jaringan lintas untuk mobil barang yang bersangkutan, maka mobil barang dimaksud hanya diijinkan melalui lintasnya, misalnya mobil barang pengangkut peti emas, mobil barang pengangkut bahan berbahaya dan beracun, dan mobil barang pengangkut alat berat. (Putranto, 2013)

## 2. Jaringan Prasarana

Jaringan prasarana transportasi jalan terdiri dari simpul yang berwujud terminal penumpang dan terminal barang, dan ruang lalu lintas. Terminal penumpang menurut wilayah pelayanannya dikelompokkan menjadi:

- a. Terminal penumpang tipe A, berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan lintas batas Negara, angkutan

antarkota antarpropinsi, antarkota dalam propinsi , angkutan kota dan angkutan pedesaan.

- b. Terminal penumpang tipe B, berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antarkota dalam propinsi, angkutan kota dan angkutan pedesaan.
- c. Terminal penumpang tipe C, berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan pedesaan.

Klasifikasi jasa transportasi menurut Jamaluddin (1987) dan Romli (2008) dalam sistem transportasi.

1. Angkutan penumpang (*passanger*), yaitu angkutan yang akan mengangkut setiap penumpang di antara lokasi-lokasi pada rute dengan ongkos yang sama tanpa diskriminasi.
2. Angkutan barang, yaitu suatu angkutan yang mengangkut muatan tunggal atau jamak dari asal ketujuan, naik untuk menugaskan menerus atau pun penuntasan bertahap.
3. Angkutan pos, angkutan muatan tidak langsung yang bertanggung jawab atas transportasi muatan menarik ongkosnya dan sebagainya, tetapi kenyataannya tidak mengangkut sendiri muatan tadi dari asal ketujuannya melainkan kereta api atau perusahaan penerbangan yang mengangkut muatan tersebut.

Dalam sistem transportasi terlebih dahulu ada perencanaan transportasi.

Secara umum dapat dikatakan bahwa peranan perencanaan transportasi yang harus

beroperasi dibawah kapasitasnya. Sistem prasarana transportasi terbentuk dari: (Putranto, 2013).

1. Sistem prasarana penunjang (jaringan jalan raya atau jalan rel).
2. Sistem manajemen transportasi (undang-undang, peraturan dan kebijakan).
3. Beberapa jenis modal transportasi dengan berbagai macam operatornya.

Sedangkan tujuan dari perencanaan transportasi adalah meramalkan dan mengelola evolusi titik keseimbangan sejalan dengan waktu sehingga sejahtera sosial dapat dimaksimumkan. perencanaan transportasi cukup luas dan beragam. (Putranto, 2013). Menurut Sukarto, transportasi publik adalah seluruh alat transportasi di mana penumpang tidak bepergian menggunakan kendaraannya sendiri. Transportasi publik umumnya termasuk kereta dan bus, namun juga termasuk pelayanan maskapai penerbangan, feri, taxi, dan lain-lain. (Adisasmita, 2011). Konsep transportasi publik sendiri tidak dapat dilepaskan dari konsep kendaraan umum. Pengertian kendaraan umum berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor. 35 Tahun 2003 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan kendaraan umum yaitu Kendaraan umum adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran baik langsung maupun tidak langsung. (Adisasmita, 2011)

## **2. Pengertian dan Permasalahan Transportasi Perkotaan**

Untuk mendapatkan pengertian yang lebih mendalam serta guna mendapatkan alternatif pemecahan masalah transportasi perkotaan yang baik,

maka sistem transportasi makro perlu dipecahkan menjadi sistem transportasi yang lebih kecil (mikro), dimana masing-masing sistem mikro tersebut akan saling terkait dan saling mempengaruhi. (Adisasmita, 2011). Interaksi antara Sistem Kegiatan dan Sistem Jaringan akan menghasilkan suatu pergerakan manusia dan/atau barang dalam bentuk pergerakan kendaraan dan/atau orang (pejalan kaki). Suatu sistem pergerakan yang aman, cepat, nyaman, murah dan sesuai dengan lingkungannya, akan dapat tercipta jika pergerakan tersebut diatur oleh suatu sistem rekayasa dan manajemen lalu lintas yang baik. Permasalahan kemacetan yang sering terjadi di kota-kota besar/ sedang di Indonesia biasanya timbul karena kebutuhan transportasi lebih besar dibanding prasarana transportasi yang tersedia, atau prasarana transportasi tidak dapat berfungsi sebagaimana mestinya. Perubahan pada sistem kegiatan jelas akan mempengaruhi sistem jaringan melalui suatu perubahan tingkat pelayanan pada sistem pergerakan. Begitu juga perubahan pada sistem jaringan dapat mempengaruhi sistem kegiatan melalui peningkatan mobilitas dan aksesibilitas dari sistem pergerakan tersebut. Selain itu, sistem pergerakan berperan penting dalam mengakomodir suatu sistem pergerakan agar tercipta suatu sistem pergerakan yang lancar, aman, cepat, nyaman, murah dan sesuai dengan lingkungannya. Pada akhirnya juga pasti akan mempengaruhi kembali sistem kegiatan dan sistem jaringan yang ada. Ketiga mikro ini saling berinteraksi satu sama lain yang terkait dalam suatu sistem transportasi makro. (Adisasmita, 2011).

Adapun permasalahan transportasi perkotaan sebagai berikut (Adisasmita, 2011).

1. Permasalahan transportasi perkotaan umumnya meliputi kemacetan lalu lintas, parkir, angkutan umum, polusi dan masalah ketertiban lalu lintas. Kemacetan lalu lintas akan selalu menimbulkan dampak negatif, baik terhadap pengemudinya sendiri maupun ditinjau dari segi ekonomi dan lingkungan. Bagi pengemudi kendaraan, kemacetan akan menimbulkan ketegangan (stress). Selain itu juga akan menimbulkan dampak negatif ditinjau dari segi ekonomi yang berupa kehilangan waktu karena waktu perjalanan yang lama serta bertambahnya biaya operasional kendaraan (bensin, perawatan mesin) karena seringnya kendaraan berhenti. Timbul pula dampak negatif terhadap lingkungan yang berupa peningkatan polusi udara karena gas racun CO serta peningkatan gangguan suara kendaraan (kebisingan). Pedal rem dan gas yang silih berganti digunakan akan menyebabkan penambahan polusi udara serta kebisingan karena deru suara kendaraan. Para pengemudi akan lebih sering menggunakan klakson sehingga menimbulkan kebisingan.
2. Masalah parkir. Masalah ini tidak hanya terbatas di kota-kota besar saja. Tidak ada fasilitas parkir di dekat pasar-pasar. Beberapa supermarket hanya mempunyai tempat parkir yang begitu sempit, yang hanya dapat menampung beberapa kendaraan roda empat saja. Beberapa gedung pertunjukan/gedung bioskop bahkan tidak mempunyai fasilitas parkir untuk kendaraan roda empat.



3. Masalah fasilitas angkutan umum. Angkutan umum perkotaan, yang saat ini didominasi oleh angkutan bus dan mikrolet masih terasa kurang nyaman, kurang aman dan kurang efisien. Angkutan massal (*mass rapid transit*) seperti kereta api masih kurang berfungsi untuk angkutan umum perkotaan. Berdesak-desakan di dalam angkutan umum sudah merupakan pandangan sehari-hari di kota-kota besar. Pemakai jasa angkutan umum masih terbatas pada kalangan bawah dan sebagian kalangan menengah. Orang-orang berdasi masih enggan memakai angkutan umum, karena *comfortability* angkutan umum yang masih mereka anggap terlalu rendah, dibandingkan dengan kendaraan pribadi yang begitu nyaman dengan pelayanan dari pintu ke pintu. Sementara itu sistem angkutan umum massal (SAUM) yang modern sebagai bagian integral dari ketahanan daya dukung kota (*city survival*) masih dalam tahap rancangan dan perencanaan dan belum berada di dalam alur utama (*mainstream*) kebijakan dan keputusan pemerintah dalam rangka menciptakan sistem transportasi kota yang berimbang, efisien dan berkualitas. Belum terciptanya SAUM modern sebagai atribut menuju kota "metropolitan" dan oleh karenanya belum merupakan alternatif yang patut diperhitungkan bagi pembuat perjalanan merupakan pembenaran dari pemakaian kendaraan pribadi okupansi rendah yang tidak efisien. Oleh karena selama beberapa dekade belakangan ini tidak ada langkah

“terobosan” yang berarti, maka antrian dan kemacetan lalu lintas yang berkepanjangan pada setiap koridor dan pusat kota, dan sebagai akibatnya pemborosan besar-besaran dari energi BBM serta polusi udara, akan terus menjadi menu sehari-hari dari para pembuat perjalanan di perkotaan (*urban trip makers*).

### 3. Kebijakan Transportasi Perkotaan Di Indonesia

Isu mengenai pemanasan global pada saat ini seharusnya telah menjadi pertimbangan untuk mencari alternatif dalam mentertibkan penggunaan sumber-sumber penyebab pemanasan global. Sektor transportasi sebagai salah satu kontributor utama terhadap pemanasan global akibat tingginya penggunaan kendaraan bermotor, parahnya kemacetan lalu lintas, berdampak pada pemborosan bahan bakar dan polusi udara yang pada akhirnya menurunkan kualitas lingkungan. (Adisasmita, 2011).

Tantangan mengenai pembangunan (*sustainable development*) akan memerlukan reformasi kebijakan dalam sektor transportasi guna mewujudkan kualitas hidup masyarakat kota yang lebih baik dan berkelanjutan. Pembangunan berkelanjutan mempunyai arti sebuah pembangunan yang mengarahkan pembangunan dalam pemenuhan kebutuhan dimasa ini tanpa mengurangi kemampuan pemenuhan kebutuhan generasi mendatang dimasa depan. (Adisasmita, 2011)

Konsep pembangunan yang berkelanjutan akan menitikberatkan pembangunan dengan membangkitkan pertumbuhan ekonomi yang semakin efisien dan efektif, berdasarkan pemerataan sosial dan meningkatkan kualitas

lingkungan dalam rangka mewujudkan kualitas hidup yang lebih baik dan aman. (Adisasmita, 2011)

Supaya efektif, kebijakan transportasi perkotaan harus memenuhi tiga aspek utama tersebut di atas. Pertama, kebijakan transport harus dapat memastikan tersedianya kapabilitas yang berkelanjutan untuk menunjang peningkatan standar kehidupan. Hal ini terkait dengan konsep pembangunan berkelanjutan secara ekonomi. Kedua, kebijakan transport harus dapat memacu peningkatan kualitas kehidupan secara umum. Hal ini sejalan dengan konsep pembangunan berkelanjutan secara lingkungan. Ketiga, segala manfaat yang didapat dari sektor transportasi harus dapat dirasakan oleh semua lapisan masyarakat. Hal ini yang disebut dengan pembangunan berkelanjutan secara sosial. (Adisasmita, 2011)

Berkelanjutan secara ekonomi, lingkungan dan sosial sering kali saling terkait dan saling menunjang satu dengan lainnya. Untuk itu dibutuhkan suatu instrumen kebijakan yang dapat menyeimbangkan semua dimensi dari pembangunan yang berkelanjutan. Namun demikian, untuk mencapai keseimbangan yang memenuhi ketiga aspek tersebut di atas tidaklah mudah. Sebagai contoh, peningkatan mobilitas melalui penyediaan prasarana jalan akan menunjang pertumbuhan ekonomi namun disisi lain akan mempengaruhi lingkungan, pengadaan jasa transportasi yang efisien dalam kerangka yang kompetitif, mungkin akan menyebabkan berkurangnya lapangan kerja. Sarana angkutan umum murah yang disediakan oleh sektor informal bisa memenuhi kebutuhan transportasi masyarakat berpenghasilan rendah, namun bila tidak

dibina dengan baik bisa merusak lingkungan dan menyebabkan kemacetan akibat ketidakteraturannya. Semua fenomena di atas menggambarkan bahwa ada *'trade-off'* yang harus dihadapi pemerintah dalam mengambil kebijakan transportasi yang berkelanjutan, dimana kebijakan tersebut harus dapat menjaga keseimbangan dari ketiga aspek pembangunan yang berkelanjutan. (Adisasmita, 2011)

#### 4. Busway/Bus Rapid Transit (BRT)

Pengembangan pertama dalam skala besar dari layanan bus ekspres dimulai di Curitiba (Brazil) pada tahun 1974, tetapi ada beberapa proyek-proyek kecil sebelum pembangunan itu. Sejak itu, pengalaman Curitiba telah memberikan inspirasi pada kota-kota lain untuk mengembangkan sistem serupa. Pada tahun 1970-an, pengembangan sistem BRT telah terbatas pada Amerika Utara dan Selatan. Pada akhir tahun 1990-an, reproduksi konsep BRT mulai tumbuh kembali dan di buka di Quito- Ekuador pada tahun 1996, Los Angeles- USA pada tahun 1999 dan Bogota – Kolombia pada tahun 2000. Di atas semua, proyek TransMilenio di Bogota mulai beroperasi pada tahun 2000 dan keberhasilannya telah menarik perhatian masyarakat internasional sebagai contoh sistem BRT.

Pada tahun 2005, mungkin ada sampai 70 sistem BRT di dunia, menurut definisi BRT (Levinson et al. 2003; Ernst 2005; Wright, 2005). Di Asia, sebelum tahun 2000, percobaan BRT sangat terbatas ada jumlah dan cakupannya. Sistem BRT di Nagoya- Jepang dan Taipei – China telah dianggap sistem yang relative lengkap dikawasan Asia (Wright, 2005). Penyebaran BRT di Asia menjadi lebih jelas sejak tahun 2004. Pada tahun 2004, jalur bus Transjakarta mulai beroperasi dari Blok M menuju Kota. (Hook dan Ernst, 2005). Pada tanggal 1 Juli 2004, 3

koridor BRT sepanjang 37 km telah dibangun di Seoul – Korea Selatan (Pucher dan al. 2005). Pada tanggal 25 Desember 2004, tahap pertama komersial BRT diluncurkan di Beijing – China sepanjang 5 km (Chang, 2005). Di Bangkok, proyek BRT telah diumumkan pada tahun 2004 oleh Gubernur baru di Bangkok *Administration* (BMA), dan dibuka pada Oktober 2005. Meskipun ada beberapa kebingungan di Indonesia dan Seoul, dimana jalur diperkenalkan, BRT di Jakarta, Seoul dan Beijing telah menunjukkan beberapa keberhasilan dan sistem ini terus dikembangkan dan dimodernisasi. Jumlah kota yang mengembangkan atau menerapkan BRT terus semakin meningkat. Di Cina, BRT telah dibuka di Hangzhou pada April 2006. (Kartika, 2013)

Menurut sebuah *website* dengan CAI-Asia (2006), layanan BRT sedang direncanakan atau sedang dibangun di 18 kota. Perlu dicatat bahwa sistem BRT di Asia mempunyai kesamaan dengan sistem BRT di Curitiba dan Bogota. Bahkan ada catatan bahwa ada komunitas antara kota-kota Asia dan Amerika Latin mengunjungi Kota, seperti Gubernur DKI Jakarta ke Bogota pada Mei 2003. (Kartika, 2013).

*Bus Rapid Transit* (BTR) atau busway merupakan bus dengan kualitas tinggi yang berbasis sistem transit yang cepat, nyaman, dan biaya murah untuk mobilitas perkotaan dengan menyediakan jalan untuk pejalan kaki, infrastrukturnya, operasi pelayanan yang cepat dan sering, perbedaan dan keunggulan pemasaran dan layanan kepada pelanggan. *Bus Rapid Transit* (BRT), pada dasarnya mengemulasi karakteristik kinerja sistem transportasi kereta api modern. Satu sistem BRT biasanya akan dikenakan biaya 4-20 kali lebih kecil

dari *Light Rail Transit* (LRT) dan 10-100 kali lebih kecil dari sistem kereta api bawah tanah. (Kartika, 2013)

Istilah BRT telah muncul dari penerapannya di Amerika Utara dan Eropa. Namun, konsep ini juga ditularkan melalui dunia dengan nama yang berbeda-beda, seperti:

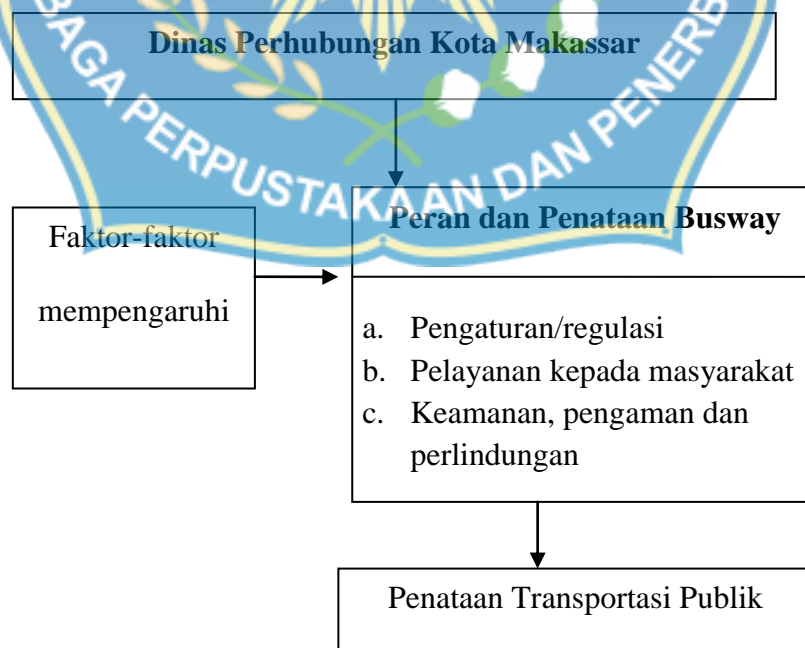
- a. *High – Capacity Bus Systems*
- b. *High – Quality Bus Systems*
- c. *Metro – Bus*
- d. *Surface Metro*
- e. *Express Bus Systems*
- f. *Busway Systems*

Meskipun memiliki istilah yang bervariasi antara satu negara dengan negara lain, tetapi memiliki prinsip dasar yang sama, seperti : kualitas, pelayanan kendaraan yang bersaing dengan transportasi umum lainnya dengan ongkos yang dapat terjangkau. Untuk memudahkan, istilah BRT atau *busway* akan sering digunakan dalam menggambarkan sistem ini. Namun, diakui bahwa konsep dan istilah ini tidak diragukan lagi akan terus berkembang. Beberapa tulisan yang dapat membantu menjelaskan pengertian BRT, seperti berikut: (Kartika, 2013)

*Bus Rapid Transit* (BRT) adalah suatu fleksibel, modal dengan roda karet yang mempunyai transit yang cepat dan yang dikombinasikan station (*halte*), kendaraan, pelayanan, jalan dan elemen *Intelligent Transportation System* (ITS) dalam satu sistem yang terintegrasi dengan identitas yang kuat.”(Levinson et al. 2003, p.12). (Kartika, 2013) “*Bus Rapid Transit* (BRT) adalah berkualitas

tinggi, transit orientasi klien yang menawarkan kecepatan, nyaman, dan harga yang terjangkau.” (Wright,2003 p.1). “*Bus Rapid Transit* (BRT) adalah suatu moda transportasi yang cepat yang mengkombinasikan kualitas transportasi kereta dan fleksibilitas bus.’(Thomas, 2001). Semua definisi ini menetapkan *Bus Rapid Transit* (BRT) terpisah dengan pelayanan bus konvensional. Bahkan, definisi cenderung menunjukkan bahwa BRT banyak kesamaan dengan sistem berbasis rel, terutama dalam hal kinerja operasi dan pelayanan terhadap penumpang. BRT telah berusaha mengambil aspek sistem LRT dan metro dan paling disayangi oleh pelanggan angkutan umum dan membuat atribut-atribut lebih untuk mudah diakses berbagai kutipan lebih luas. Perbedaan utama antara BRT dengan sistem rel pada perkotaan adalah bahwa BRT biasanya dapat memberikan layanan transportasi umum dengan kualitas yang tinggi dan dengan biaya yang mudah terjangkau oleh masyarakat. (Kartika, 2013)

### C. Kerangka Pikir



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

##### **a. Peran pemerintah adalah**

Pemerintah dalam arti luas meliputi seluruh aparatur Negara (termasuk lembaga Negara seperti : MPR, DPR, DPD, MA, MK dan BPK ) dan aparatur pemerintah daerah (Rewansyah, 2011).  
Terkusus Dinas Perhubungan.

##### **b. Pengelolaan transportasi**

pengelolaan transportasi adalah salah satu bentuk penertiban, penataan, dan pengawanan yang dilakukan oleh sektor pemerintah daerah khususnya pemerintah Makassar dalam meangantisipasi serta melakukan pengeefektifan arus transportasi lintas perkotaan yang dikenal sebagai rapid transit.

#### **E. Deskripsi Fokus Penelitian**

Deskripsi focus penelitiannya adalah sebagai berikut :

- a. Peran pengaturan/regulasi Dari berbagai fungsi pemerintah sebagaimana tersebut diatas, maka fungsi pengaturan/regulasi (penetapan kebijakan public/Negara) adalah fungsi yang tak dapat didelegasikan, dipindahkan ataupun diprivitisasikan kepada organisasi ataupun lembaga diluar pemerintah. Sesuai UUD 1945 pasal 1 ayat (3) ditetapkan bahwa Negara Indonesia adalah Negara hukum, maka segala aspek kehidupan dalam bidang kemasyarakatan, kebangsaan dan kenegaraan termasuk pemerintah



harus senantiasa berdasarkan hukum (diatur dalam peraturan peundang undangan).

- b. Pelayanan kepada masyarakat Pemerintah memiliki dua fungsi dasar yaitu : fungsi primer atau fungsi pelayanan dan fungsi sekunder atau fungsi pemberdayaan. Fungsi primer (pelayanan) yaitu fungsi pemerintah sebagai penyedia (*provider*) jasa-jasa pelayanan public yang tidak diprivatisasikan termasuk jasa Hankam, Layanan civil dan layanan birokrasi. Sedangkan fungsi sekunder (pemberdayaan) yaitu sebagai *provider* kebutuhan dan tuntunan warga masyarakat akan barang dan jasa yang mereka tidak mampu penhi sendiri, karena masih lemah dan tidak berdaya (*Powerless*), penyediaan dan pembangunan sarana dan prasarana pelayanan kesehatan seperti jasa/layanan sebuah rumah sakit, pusat kesehatan masyarakat (Puskesmas) dan lain-lain.
- c. Fungsi keamanan, pengaman dan perlindungan. Adalah memantau secara aktif perilaku pegawai busway dalam mengoperasikan transportasi kendaraan mereka sekaligus memantau pegawai halte dalam memberikan rasa kemanan pada saat pemberian pelayanan terhadap penumpang. Serta memberikan pemantauan kinerja terhadap oknum keamanan disetiap angkutan busway sesuai standar operasional transportasi public.

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

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

Waktu penelitian ini dilakukan selama 1 maret - 1 mei 2016 yang dilakukan di kantor Damri Kota Makassar. Penelitian ini dilakukan karena untuk mengetahui Peran Dinas Perhubungan Dalam Penataan Transportasi Publik Di Kota Makassar.

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

Jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian kualitatif yaitu metode penelitian yang digunakan adalah penekanan pada observasi wawancara terhadap informan.

Tipe penelitian ini adalah penelitian deskriptif kualitatif yakni suatu bentuk penelitian yang bertujuan untuk memberikan gambaran umum berbagai macam data yang dikumpul dari lapangan secara objektif, sedangkan dasar penelitiannya adalah survey yakni tujuan dari penelitian deskriptif ini adalah menggambarkan mengenai situasi-situasi atau kejadian-kejadian secara sistematis, factual dan akurat mengenai fakta-fakta dan sifat-sifat dari kondisi penataan Busway di Kota Makassar.

#### **C. Sumber Data**

Sumber data dalam proposal penelitian ini adalah :

1. Data primer : adalah data yang diperoleh peneliti dari hasil wawancara terhadap informan, serta dokumentasi dan observasi atau pengamatan langsung terhadap objek yang diteliti.

2. Data sekunder : adalah data yang diperoleh peneliti bersumber dari bahan bacaan atau dokumentasi yang berhubungan dengan objek penelitian.

#### **D. Informan Penelitian**

Informan merupakan sasaran objek peneliti yang akan menjadi sumber informasi dalam pengumpulan data-data primer melalui proses observasi dan wawancara lapangan. Dalam hal ini yang dimaksud adalah :

<b>Jabatan</b>	<b>Keterangan</b>
Pemerintah Kota oleh Dinas Perhubungan Kota Makassar	1 Orang
Anggota LLAJ	2 Orang
Sopir Busway	2 Orang
Masyarakat	2 Orang
<b>Jumlah</b>	<b>7 Orang</b>

#### **E. Teknik Pengumpulan Data**

Teknik penelitian merupakan salah satu unsur penting dalam melakukan suatu penelitian. Teknik yang digunakan dalam mengumpulkan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah :

1. Observasi adalah penelitian yang dilakukan dengan cara melakukan pengamatan secara langsung di lapangan yang berkaitan dengan Peran Pemerintah Kota Terhadap Penataan Jalur Busway Di Kota Makassar

2. Wawancara yang digunakan oleh peneliti adalah wawancara bebas terpimpin, artinya peneliti mengadakan pertemuan langsung dengan informan, dan wawancara bebas artinya peneliti bebas mengajukan pertanyaan kepada informan sesuai dengan jenis pertanyaan-pertanyaan yang telah disiapkan sebelumnya.
3. Dokumentasi adalah pemanfaatan informasi melalui dokumen-dokumen tertentu yang dianggap mendukung. Adapun manfaat penggunaan dokumen dalam hal ini adalah :
  - a. Dokumen membantu pemverifikasian ejaan dan judul atau nama yang benar dari organisasi yang telah disinggung dalam wawancara.
  - b. Dokumen dapat menambah rincian spesifik lainnya guna mendukung informasi dari sumber-sumber lain jika bukti dokumenter bertentangan dan bukannya mendukung, peneliti mempunyai alasan untuk meneliti lebih jauh topik yang bersangkutan.

#### **F. Teknik Analisis Data**

Analisis data adalah langkah selanjutnya untuk mengelola data dimana data yang diperoleh dikerjakan dan dimanfaatkan sedemikian rupa untuk menyimpulkan persoalan yang diajukan dalam penyusunan hasil penelitian. Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah model analisa interaktif. Dalam model ini terdapat komponen pokok, menurut Miles dan Huberman dalam (Sugiono :2012) ketiga komponen tersebut yaitu :

### 1. Pengumpulan Data

Pengumpulan data merupakan langkah yang paling utama dalam penelitian, karena tujuan dari penelitian adalah mendapatkan data. Tanpa mengetahui tehnik pengumpulan data, maka penelitian tidak akan mendapatkan data yang memenuhi standar data yang ditetapkan.

### 2. Reduksi Data

Reduksi data merupakan komponen pertama analisis data yang mempertegas, memperpendek, membuat fokus, membuang hal yang tidak penting dan mengatur data sedemikian rupa sehingga simpulan peneliti dapat dilakukan.

### 3. Sajian Data

Sajian data merupakan suatu rangkaian informasi yang memungkinkan kesimpulan secara singkat dapat berarti cerita sistematis dan logis makna peristiwanya dapat di pahami.

### 4. Penarikan Kesimpulan

Dalam awal pengumpulan data, peneliti sudah harus mengerti apa arti dari hal-hal yang ditemui dengan mencatat peraturan-peraturan sebab akibat dan berbagai proporsi sehingga penarikan simpulan dapat di pertanggung jawabkan.

## G. Keabsahan Data

1. Triangulasi sumber untuk menguji kredibilitas dilakukan dengan cara mengecek data yang telah diperoleh melalui beberapa sumber.

2. Triangulasi teknik untuk menguji kredibilitas untuk mengecek data kepada sumber yang sama dengan teknik yang berbeda.
3. Waktu juga sering mempengaruhi kredibilitas data. Data yang dikumpulkan dengan teknik wawancara di waktu pagi pada saat narasumber masih segar, belum banyak masalah, akan memberikan data yang lebih valid sehingga lebih kredibel.



## BAB IV

### HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

#### A. Sejarah Singkat Lokasi Penelitian

##### 1. Gambaran Umum Lokasi Penelitian

Sebagaimana amanat Undang-undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah Pasal 150 ayat 3 bahwa perencanaan pembangunan daerah disusun secara berjangka meliputi :

1. Rencana Pembangunan Jangka Panjang ( RPJP ) dengan jangka waktu 20 tahun.
2. Rencana Pembangunan Jangka Menengah ( RPJM ) dengan jangka waktu 5 tahun.
3. Rencana Kerja Pembangunan Daerah ( RKPD ) yang merupakan rencana tahunan.

Hal ini diperkuat dengan Undang-Undang Nomor. 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional pasal 3 dan 5, Undang Undang Nomor 33 Tahun 2004 tentang Perimbangan Keuangan antara Pusat dan Daerah pasal 69 ayat 1, dan Undang Undang Nomor 17 tahun 2003 pasal 17 ayat 2. Luas wilayah dinas perhubungan Makassar yaitu seluruh wilayah kota Makassar dengan luas kota Makassar 175,77 Km dari 14 kecamatan (rappocini, gowa, Tamalate, Rappocini) Dengan batas-batas sebagai berikut:

- a. Sebelah utara berbatasan dengan kecamatan rappocini
- b. Sebelah selatan berbatasan dengan kabupaten Gowa
- c. Sebelah barat berbatasan dengan kecamatan Somba Opu Gowa

d. Sebelah timur berbatasan kecamatan tamalatea

Perubahan sistem pemerintahan Indonesia saat ini dari sentralistik ke arah desentralistik pada hakekatnya dalam rangka desentralisasi kewenangan dari pemerintah pusat ke Kabupaten dan Kota. Kewenangan yang semula terakumulasi di tangan pemerintah pusat telah bergeser ke pemerintah daerah, utamanya daerah Kabupaten/Kota, termasuk didalamnya kewenangan dibidang teknis perhubungan. Penyelenggaraan perhubungan juga mengalami pergeseran yang semula hanya diserahkan sebagian urusan pemerintah dibidang lalu lintas dan angkutan jalan kepada Kabupaten/Kota, dengan ditetapkannya Undang Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah, kewenangan perhubungan merupakan kewenangan pemerintahan pusat yang diserahkan kepada Kabupaten/Kota secara luas, nyata dan bertanggung jawab.

Sebagai tindaklanjut pelaksanaan otonomi daerah, untuk melaksanakan kewenangan secara nyata dan bertanggung jawab, Pemerintah Kota Makassar telah menetapkan Peraturan Daerah Kota Makassar Nomor 1 Tahun 2009 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Kota Makassar Tahun 2008 -2013 dan Peraturan Daerah Kota Makassar Nomor 12 Tahun 2008 tentang Rincian Urusan Pemerintahan yang dilaksanakan Pemerintah Kota Makassar.

Pada tataran biroksasi, pemanfaatan teknologi informasi dan komunikasi telah menjadi trend baru, diawali dengan munculnya isu “electronic government (e-Gov)” yaitu pemerintahan yang berbasis elektronik. Dengan tata pemerintahan yang dikelola secara elektronik diharapkan teknik untuk mengumpulkan, menyiapkan, menyimpan, memproses, mengumumkan, menganalisis, dan/atau



menyebarkan informasi dapat dilakukan dengan cepat dan akurat. Menyongsong isu tersebut, telah memulai penataan pembangunan Teknologi Informasi dan Komunikasi. Namun pengelolaan dan pemanfaatannya dirasa belum maksimal. Berbagai persoalan klasik masih mewarnai proses penyelenggaraannya, antara lain kesiapan SDM birokrasi secara keseluruhan yang masih belum memadai, masih adanya sifat ego sektoral pada masing-masing instansi ikut memberi andil tersendatnya aplikasi Teknologi Informasi dan Komunikasi. Dinas telah berupaya menangani permasalahan ini antara lain dengan menetapkan kebijakan pembangunan infrastruktur Teknologi Informasi dan Komunikasi secara bertahap, fasilitasi peningkatan SDM pegawai Bidang Informatika dan Komunikasi, melakukan studi banding, dan restrukturisasi peraturan perundangan-undangan.

Selanjutnya didalam penyelenggaraan kewenangan tersebut dibentuk Organisasi Perangkat Daerah pada Pemerintah Kota Makassar sesuai dengan Peraturan Daerah Kota Makassar Nomor 14 Tahun 2008 tentang Dinas – Dinas Daerah pada Pemerintah Kota Makassar dan untuk menyelenggarakan kewenangan dibidang teknis perhubungan, Informatika dan Komunikasi, telah dibentuk organisasi dan tata kerja Dinas Perhubungan, Informatika dan Komunikasi Kota Makassar yang ditetapkan dengan Peraturan Walikota Makassar Nomor 39 Tahun 2008 tentang Organisasi dan Tata Kerja Dinas Perhubungan, Informatika dan Komunikasi Kota Makassar.

Dengan ditetapkan Peraturan Walikota tersebut maka urusan Bidang Informatika dan Komunikasi masuk dalam Dinas Perhubungan yang merupakan penggabungan antara Dinas Perhubungan dan Bidang Komunikasi dan

Informatika. Fungsi Bidang perhubungan, informatika dan Komunikasi yang sangat urgen dalam mendorong pembangunan suatu daerah, tidak hanya diperlukan untuk pembangunan satu daerah saja, melainkan juga sangat bergantung kepada kerjasama dibidang yang sama dengan daerah hinterland lainnya yang berbatasan. Hal tersebut perlu dioptimalkan fungsi koordinasi dengan unit kerja daerah lain di sektor Perhubungan, Informatika dan Komunikasi yang tersusun dalam rencana sistem Perhubungan, Informatika dan Komunikasi terpadu di Kota Makassar. Sehingga sistem Perhubungan, Informatika dan Komunikasi terpadu mampu mendorong pembangunan dan pertumbuhan ekonomi daerah secara terpadu antara satu daerah dengan daerah lainnya

Pergeseran sistem masyarakat akibat adanya reformasi yang menuntut demokrasi, supremasi hukum dan penegakan hak asasi manusia untuk seluruh penyelenggaraan pemerintahan, maka dituntut pula penyelenggaraan pemerintahan yang baik (good governance) dan memberikan pelayanan yang sebaik-baiknya kepada masyarakat. Sejalan dengan itu tentunya penyelenggaraan Perhubungan, Informatika dan Komunikasi harus dapat memberikan pelayanan prima kepada masyarakat. Dengan kewenangan yang telah dilimpahkan serta dengan tersedianya SDM Aparatur yang profesional maka Dinas Perhubungan, Informatika dan Komunikasi Kota Makassar diharapkan dapat meminimalisir kesemrawutan dan ketidaknyamanan dalam berlalu lintas

Dengan harapan akan terwujudnya transportasi yang aman, lancar, tertib dan nyaman dengan ditunjang dengan Teknologi Informasi dan Komunikasi yang efektif dan efisien diharapkan mampu menekan angka kecelakaan dan

pelanggaran lalu lintas di Kota Makassar. Dinas Perhubungan, Informatika dan Komunikasi merupakan unsur pelaksana otonomi daerah di bidang perhubungan, bidang komunikasi dan informatika, dipimpin oleh seorang Kepala Dinas, berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Walikota melalui Sekretaris Daerah

## 2. Tugas Dan Fungsi

Tugas pokok fungsi uraian tugas dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika meliputi.

1. Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika mempunyai tugas melaksanakan urusan pemerintah daerah berdasarkan azas otonomi dan tugas pembantuan dibidang perhubungan dan informatika
2. Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika dalam melaksanakan tugas menyelenggarakan fungsi
3. Perumusan kebijakan teknis dibidang perhubungan komunikasi dan
4. Pelaksanaan teknis pada bidang perhubungan darat
5. Pelaksanaan teknis pada bidang perhubungan laut
6. Pelaksanaan teknis pada bidang perhubungan udara
7. Pelaksanaan teknis pada bidang perhubungan komunikasi dan informatika
8. Pelaksanaan urusan ketatausahaan administrasi umum dan keuangan

1. Bagaian Kesektarian

Sekretariat mempunyai tugas pokok melaksanakan pembinaan administrasi yang meliputi pembinaan penyusunan program perencanaan kerja keuangan umum dan kepegawaian, evaluasi, dokumentasi, pelaporan dan memberikan pelayanan teknis administratif pada semua unsur organisasi dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika. Sekretariat mempunyai fungsi

1. Pengumpul dan pengelolaan data serta penyusunan program dan rencana kerja dinas
2. Pengelolaan urusan keuangan
3. Pengelolaan urusan kepegawaian
4. Pengelolaan urusan rumah tangga dan perlengkapan
5. Pengelolaan surat menyurat, kehumasan dan kprotokoleran
6. Pengumpul dan pengelolaan kegiatan evaluasi dokumentasi dan pelaporan
7. Sekretariat mempunyai uraian tugas sebagai berikut :
8. Melaksanakan kegiatan surat menyurat penataan dokumentasi arsip dan pengadaan
9. Menyiapkan bahan dan menyusun rencana kebutuhan barang unit dan rencana tahunan barang unit (RKBU dan RTBU).
10. Menyiapkan bahan dan melaksanakan pengelolaan, pengadaan, penyimpanan, inventarisasi, pemeliharaan, distribusi bahan dan penghapusan barang unit

11. Menyiapkan bahan administrasi perjalanan dinas, pelayanan akomodasi tamu, hubungan masyarakat dan keprotokolan
12. Menyiapkan bahan usulan mutasi kepegawaian, meliputi usulan kepangkatan dalam jabatan, kenaikan gaji berkala pemindahan, pemberhentian dan pension pegawai.
13. Menyiapkan bahan pembinaan pegawai meliputi pembinaan disiplin, pengawasan melekat, kesejahteraan, pemberian tanda jasa/penghargaan dan kedudukan hokum pegawai
14. Menyiapkan bahan dan mengelola tata usaha kepegawaian dan absensi
15. Menyiapkan bahan penyusunan program kegiatan evaluasi, dokumentasi dan pelaporan
16. Menyiapkan bahan penyusunan petunjuk teknis kegiatan evaluasi dokumentasi dan pelaporan serta unsur organisasi dinas.
17. Menghimpun dan menyiapkan bahan penyusunan pelaksanaan evaluasi kegiatan dinas
18. Menghimpun dan menyiapkan bahan penyusunan pelaksanaan dokumen kegiatan dinas
19. Menghimpun dan menyiapkan bahan penyusunan pelaksanaan pelaporan kegiatan dinas
20. Menyiapkan bahan koordinasi dengan unit kerja/instansi terkait dalam rangka pelaksanaan kegiatan evaluasi dokumentasi dan pelaporan dinas

21. Menyiapkan bahan evaluasi dan laporan pelaksanaan tugas
22. Melaksanakan tugas lain yang diberikan oleh atasan sesuai bidang tugas

Sekretariat terdiri dari :

- a. Sub Bagian Umum dan Kepegawaian
- b. Sub Bagian Perencanaan dan Keuangan
- c. Sub Bagian Evaluasi, Dokumentasi dan Pelaporan
- d. Sub Bagian Umum dan Kepegawaian Mempunyai tugas melaksanakan kegiatan pengelolaan urusan surat menyurat, pengadaan, rumah tangga, perlengkapan, pendistribusian, pemeliharaan, penghapusan barang unit, keprotokolan dan kehumasan serta melaksanakan pengelolaan administrasi kepegawaian.
- e. Sub Bagian Perencanaan dan Keuangan mempunyai tugas melakukan pengumpulan dan pengelolaan data penyusunan program dan rencana kerja dinas dan menyelenggarakan kegiatan pengelolaan keuangan dinas
- f. Sub Bagian Evaluasi, Dokumentasi dan Pelaporan mempunyai tugas pokok melaksanakan pengumpulan pengelolaan data dalam rangka pelaksanaan kegiatan evaluasi pendokumentasian dan pelaporan kegiatan unsure-unsur organisasi di Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika.

## 2. Bidang Perhubungan Darurat

Bidang Perhubungan darat mempunyai tugas melaksanakan pembinaan teknis operasional dan pengendalian manajemen dan rekayasa, manajemen angkutan, prasarana dan teknis sarana serta pen gendalian operasional terhadap kegiatan perhubungan darat.

Bidang perhubungan darat memiliki fungsi sebagai berikut

1. Pengumpulan dan pengelolaan data serta penyusunan program dan rencana kerja bidang perhubungan darat
2. Pengelolaan manajemen dan rekayasa lalu lintas
3. Pengelolaan urusan angkutan
4. Pengumpulan laporan kegiatan pada sekretaris dinas

Bidang Perhubungan Darat terdiri dari :

1. Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas
2. Seksi Angkutan
3. Seksi Pengendalian dan Operasional
4. Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas mempunyai tugas melakukan pemantauan dan analisis kinerja operasional penetapan standar batas maksimum muatan dan kecepatan kendaraan angkutan barang dalam kabupaten.
5. Seksi Angkutan mempunyai tugas melaksanakan pembinaan teknis operasional, pengawasan dan pengendalian manajemen angkutan darat menetapkan jaringan trayek angkutan dalam kabupaten, melakukan pemberian ijin angkutan umum atau ijin trayek dan

insidental, menyiapkan usulan tarif angkutan penumpang dalam kabupaten, melakukan pembinaan pada usaha angkutan umum, analisis kinerja operasional pelayanan angkutan umum, penetapan lokasi terminal tipe c dan pembinaan operasional terminal.

6. Seksi Pengendalian dan Operasional mempunyai tugas melaksanakan pembinaan teknis operasional pengawasan dan pengendalian manajemen angkutan darat, pembinaan dan pengelolaan pengendalian operasional kegiatan angkutan orang dan barang.

### 3. Bidang Hubungan Laut

Mempunyai tugas melaksanakan pengendalian dan pengawasan serta koordinasi kegiatan lalu lintas angkutan laut dan keselamatan pelayaran, penyiapan, penetapan lokasi, pemasangan dan pemeliharaan alat pengawasan dan pengamanan lalu lintas angkutan laut dalam wilayah kabupaten, pengendalian dan pengawasan pengelolaan pelabuhan kabupaten serta pembinaan terhadap asosiasi sub sector pelabuhan laut.

Bidang perhubungan laut memiliki fungsi :

1. Pengumpulan dan pengelolaan data serta penyusunan program dan rencana kerja bidang perhubungan darat
2. Pengelolaan manajemen dan rakayasa lalu lintas
3. Pengelolaan urusan angkutan
4. Pengelolaan urusan pengendalian dan operasional
5. Pengumpulan laporan kegiatan pada sekretaris dinas



Bidang perhubungan laut terdiri dari :

1. Seksi Kepelabuhanan dan Pengerukan
2. Seksi Navigasi, Kaspel dan SAR
3. Seksi Lalu Lintas Angkutan Laut dan Perkapalan
4. Bidang Perhubungan Udara

Bidang Perhubungan Udara mempunyai tugas melaksanakan pengendalian dan pengawasan serta koordinasi kegiatan lalu lintas angkutan udara, pemasangan dan pemeliharaan alat pengawasan dan pengamanan lalu lintas angkutan udara dalam wilayah kabupaten, pengendalian dan pengawasan pengelolaan pelabuhan udara kabupaten serta pembinaan terhadap asosiasi sub sector pelabuhan udara.

Bidang Perhubungan udara memiliki fungsi sebagai berikut :

1. ★ Pengumpulan dan pengelolaan data serta penyusunan program dan rencana kerja bidang perhubungan udara
2. Pengelolaan manajemen kebandarudaraan
3. Pengelolaan urusan keselamatan penerbangan
4. Pengelolaan urusan angkutan udara
5. Pengumpulan laporan kegiatan pada sekretaris dinas

Bidang Perhubungan Udara terdiri dari :

1. Seksi Kebandar Udara
2. Seksi Keselamatan Penerbangan
3. Seksi Angkutan Udara
5. Bidang Komunikasi Dan Informatika

Bidang Komunikasi dan Informatika mempunyai tugas melaksanakan pembinaan pengendalian, pengawasan, pengelolaan, pemberian ijin dan mengkoordinasikan kegiatan usaha per posan, telekomunikasi dan informatika. Bidang Komunikasi dan Informatika memiliki fungsi sebagai berikut

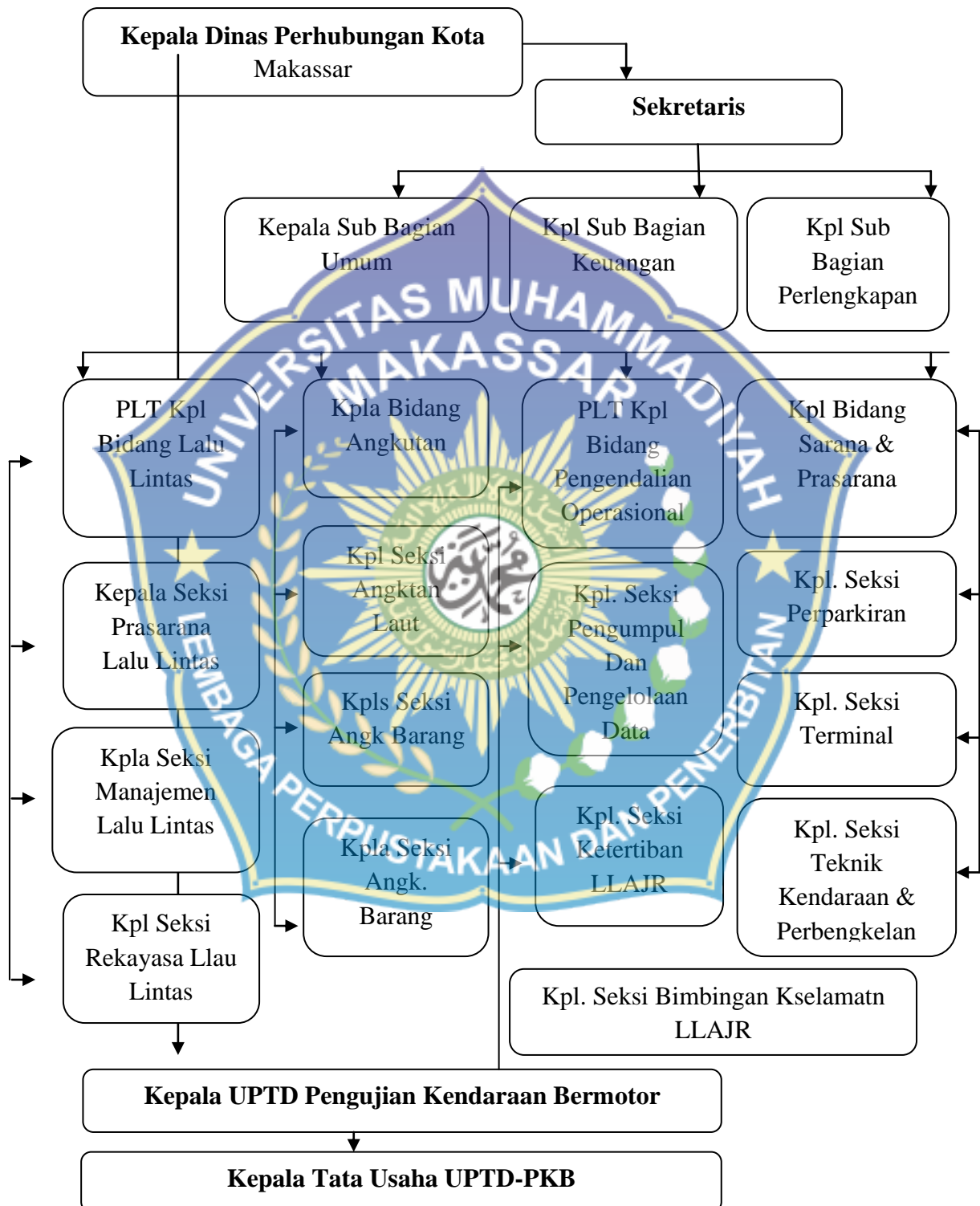
1. Pengumpul dan pengelolaan data serta penyusunan program dan rencana kerja bidang komunikasi dan informatika
2. Pengelolaan urusan pelayanan komunikasi dan informatika
3. Pengelolaan urusan pengembangan system dan pengendalian komunikasi dan informatika
4. Pengelolaan urusan pembinaan penerapan teknologi komunikasi dan informatika
5. Pengumpulan laporan kegiatan pada sekretaris dinas.

Bidang Komunikasi dan Informatika terdiri dari :

1. Seksi Pelayanan Komunikasi dan Informatika
2. Seksi Pengembangan Sistem dan Pengendalian Komunikasi dan Informatika
3. Seksi Pembinaan Penerapan Teknologi Komunikasi dan Informatika
4. Seksi Pelayanan Komunikasi dan Informatika mempunyai tugas menyiapkan bahan pembinaan, pengawasan, pengendalian, serta pemberian ijin pelayanan komunikasi dan informatika

### 3. Struktur Organisasi Pemerintahan

#### Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Makassar



#### 4. Standar Operasional Prosedur

1. Permohonan isi trayek dan kartu pengawasan melalui perusahaan angkutan yang ada di tiap trayek atau kepada kelompok kerja unik angkutan Kota DPC organisasi Kota Makassar untuk kelengkapan dokumen sesuai persyaratan
2. Perusahaan angkutan / kelompok kerja unit pendaftaran dokumen
3. Staf seksi angkutan orang meneliti berkas pendaftaran dokumen administrasi pemohon data base
4. Apabila berkas yang diajukan tidak lengkap maka akan dikembalikan ke pemohon
5. Apabila berkas telah lengkap staf seksi angkutan orang memberikan lembar check list untuk diisi pemohon
6. Berkas yang sudah lengkap, diterima dan dicatat di buku pendaftaran oleh staf seksi angkutan orang
7. Staf seksi angkutan orang kemudian melampirkan lembar disposisi pada berkas yang telah lengkap
8. Staf seksi angkutan orang meneruskan berkas ke unit penelitian
9. Staf seksi angkutan orang pada tahap penelitian memeriksa kebenaran persyaratan dokumen pemohon.
10. Staf seksi angkutan orang memberikan paraf pada lembar disposisi untuk dokumen yang telah diperiksa dan memenuhi syarat
11. Pemohon membayar retribusi sesuai dengan nilai STRD ke unit penerbitan pembayaran

12. Staf seksi angkutan orang kemudian memberikan tanda terima berkas sebagai pengganti izin operasi sementara yang ditanda tangani oleh kepala seksi Angkutan orang dengan masa berlaku 14 hari kerja
13. Staf seksi angkutan orang izin trayek/ kartu pengawasan yang diterbitkan kepada kepala seksi angkutan orang. Kepala bidang angkutan, sekretaris dan kepala dinas
14. Penerbitan kartu pengawasan yang berlaku satu tahun, staf seksi angkutan orang, kepada orang hanya meneruskan berkas kepada seksi angkutan orang kepada bidang angkutan, sekretaris dan kepala dinas kemudian diregistrasi oleh staf seksi angkutan orang
15. Penerbitan izin trayek yang berlaku lima tahun oleh badan perizinan dan penanaman modal melalui dinas perhubungan dengan menggunakan rekomendaso penerbitan izin trayek
16. Berkas diterima oleh badan perizinan dan penanaman modal dalam waktu maksimal waktu 7 hari kerja kemudian mengirimkan kembali izin trayek pemohon yang telah disahkan ke Dinas Perhubungan yang selanjutnya ditangani kembali oleh staf seksi angkutan orang
17. Izin trayek yang telah selesai diregistrasi kemudian diberikan dibagian loket pengamblan izin trayek untuk diberika kepada pemohon dan juga diberikan papan trayek dan staf seksi angkutan

orang melakukan pemasangan papan trayek(sticker trayek) kepada kendaraan angkutan kota

## 5. Visi Dan Misi

### 1. Visi

Menuju Transportasi Portasi perkotaan Yang :

1. Terpadu
2. Berkelanjutan
3. Berorientasi Global
4. Ramah Lingkungan

### 2. Misi :

1. Mewujudkan sarana transportasi yang aman, handal, ramah lingkungan dan terjangkau masyarakat.
2. Mewujudkan prasarana transportasi yang berkualitas dan memiliki standar Nasional dan Internasional.
3. Meningkatkan kenyamanan dan keselamatan transportasi.
4. Meningkatkan akseibilitas masyarakat terhadap pelayanan jasa pethubungan.
5. Meningkatkan manajemen transportasi perkotaan yang mudah di akses melalui jaringan transportasi terpadu.
6. Memberdayakan sumber daya aparatur dan meningkatkan kesadaran masyarakat dengan budaya tertib berlalu lintas.
7. Memperkecil tingkat pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas yang disebabkan transportasi.

## **B. Peran Dinas Perhubungan Dalam Penataan Transportasi Publik di Kota Makassar?**

Dinas perhubungan sebagai pelopor pengatur operasional dalam aspek transportasi dengan sangat mudah dan diharapkan untuk melaksanakan pengkajian transportasi secara maksimal dan koherensif kritik agar transportasi yang terjadi terkhusus kota Makassar sangat baik dan mengalami sebuah evolusi pelayanan agar masyarakat dapat terakomodir dengan baik dan tepat. Sebagai Kota yang baru dimana masih banyak yang perlu disediakan dan difasilitasi baik suprastruktur maupun infrastruktur oleh Pemerintah Daerah Kota Makassar, sehingga peran pemerintah khususnya pada Dinas Perhubungan belum mampu dievaluasi secara keseluruhan karena dalam implementasi perda Kota Makassar mengenai peran penataan pengelolaan perhubungan dengan tepat dan efisien secara umum belum maksimal.

Guna mendukung kelancaran pelaksanaan tugas yang efektif dan efisien serta dalam rangka pelaksanaan kewenangan Daerah Otonomi, maka dilakukan upaya peningkatan kemampuan sumber daya manusia dan alam, kemampuan keuangan daerah, potensi masyarakat, penguatan peningkatan pengawasan serta pelaksanaan analisa fungsi dan organisasi. Untuk itu perlu penetapan kelembagaan dan susunan organisasi di jajaran Dinas Perhubungan yang di sesuaikan dengan beban tugas Pemerintahan serta kebutuhan daerah dituangkan dalam peraturan daerah untuk memahami serta menjaga peran-peran objektif dalam penataan transportasi.

Dalam kaitan tersebut yang dimaksud penyebaran informasi mengenai

penataan transportasi kota tidak hanya pemerintah namun dibutuhkan peran aktif kepada masyarakat Kota Makassar umumnya semisal di sekitar area-area transportasi Kota Makassar. Untuk memahami serta mengkaji lebih jelas arah peranan objektif dinas perhubungan kota Makassar dalam penataan transportasi maka dapat diasumsikan teori dari tiga pendikatan ini.

### **1. Pengaturan/Regulasi**

Hukum merupakan suatu ketentuan yang telah ditetapkan dan harus ditaati dan dipatuhi, tidak untuk dilanggar karena siapa yang melanggar hukum maka akan diberi sanksi yang tegas sesuai dengan pelanggaran yang telah dibuatnya. Hukum harus ditegakkan agar Negara makin maju, karena ciri dari Negara maju adalah dimana semua penduduknya patuh pada aturan yang telah dibuat oleh pemerintahannya. Penataan hukum transportasi dalam hal ini terkhusus Dinas Perhubungan kota Makassar dalam yang mempunyai peran yang sangat dibutuhkan untuk mengatur transportasi yang dibahinya agar masyarakat dapat melaksanakan kenyamanan dalam bertransportasi.

Banyak pengguna transportasi yang melakukan pelanggaran karena ia tidak patuh pada aturan bahkan belum memahami pasti tentang aturan Dinas Perhubungan mengenai penataan transportasi berdasarkan jenisnya misalnya pengemudi motor dan mobil banyak belum memahami jalur-jalur yang digunakan dalam wilayah operasional, begitupun dengan kendaraan mobil tronton yang banyak ditemukan melakukan pelanggaran dalam melakukan operasional kendaraanya. sudah diberi tanda larangan seperti dilarang parkir tapi, tetap saja parkir, terlebih lagi ada sebagian masyarakat (Pengemudi daerah lain) yang tidak



patuh pada aturan hukum seperti pengendara berasal dari daerah lain, hal demikian diasumsikan karena ketidakjelasan aturan dalam penataan transportasi berdasarkan jenis dan plat kendaraan. Untuk lebih mudah memahami berikut wawancara dengan pemerintah Dinas Perhubungan kota Makassar mengenai pengaturan/regulasi Transportasi.

**“sesuai dengan pertanyaan ananda mengenai hal demikian. Saya mengakui bahwa aturan transportasi dikota Makassar ini belum efektif hal demikian disebabkan karena banyaknya jenis kendaraan serta wilayah yang kami naungi ini sangat luas, tetapi kami telah memprogramkan untuk menggodok ulang mengenai aturan transportasi yang ada dikota ini, tetapi sebagian mitra saya masih dalam tahap observasi agar jenis transportasi yang beroperasi di kota ini dapat terkafer berdasarkan jenis nya masing-masing. (Wawancara dengan HM, 17 Maret 2016)”**

Pertanyaan yang sama di lontarkan terhadap pengendara busway dalam hal ini selaku pihak yang mengoperasikan kendaraannya di kota Makassar. Berikut hasil wawancara dengan sopir busway kota Makassar.

Dari penjelasan diatas mengenai hal aturan/regulasi maka dapat kita menarik sebuah kesimpulan yang mewakili dari asumsi kedua responden bahwa ternyata mengenai hal regulasi/aturan transportasi yang diberlakukan dikota Makassar itu belum efektif berdasarkan dengan jenis dan kelompok kendaraan yang beroperasi diwilayah ini. Karena hal demikian ditegaskan dari salah satu responden bahwa masih banyak dia jumpai kendaraan yang tidak beroperasi dijilurnya masing-masing serta ada beberapa kendaraan yang memasuki wilayah operasional kendaraan lain serta pengakuan responden lain mengasumsikan bahwa pengaturan operasional kendaraan belum efektif hal demikian dipengaruhi karena mereka belum melakukan pengkajian jenis kendaraan yang beroperasi

diwilayah mereka naungi serta luas wilayah yang mereka naungi menjadi kendala sulitnya dalam melaksanakan pengaturan transportasi dengan massif, tetapi disisi lain mereka juga mengakui akan melaksanakan penggodokan aturan transportasi agar dapat terkafer sangat jelas mengenai aturan operasional transportasi diwilayah ini.

## 2. Pelayanan Kepada Masyarakat

Pemanfaatan layanan transportasi publik yaitu upaya yang dilakukan oleh penduduk dalam menggunakan jasa transportasi publik untuk mencapai tempat yang dituju. Dalam hal ini terdapat beberapa hal yang dikaji terkait hal yang mempengaruhi pemanfaatan layanan transportasi publik seperti; (a) tingkat pendidikan, (b) pendapatan, (c) kepemilikan kendaraan pribadi dan (d) jenis kegiatan masyarakat menurut (Chaitunisa, 169:2012). Pemanfaatan transportasi publik yang banyak digunakan oleh masyarakat tidak luput dari berbagai alasan. Alasan tersebut diantaranya ialah murah, cepat, nyaman, aman, tidak memiliki kendaraan dan lainnya. Berbagai macam alasan ini didasarkan pada bagaimana si pengguna transportasi publik lebih merasakan kemudahan dalam menggunakan transportasi publik tersebut. Berikut adalah tabel yang memuat alasan penggunaan transportasi publik oleh masyarakat.

Kondisi ini mengakibatkan biaya yang harus dikeluarkan untuk menggunakan angkutan umum yang jumlahnya jauh lebih besar dibanding dengan biaya yang harus dikeluarkan jika menggunakan angkutan pribadi, seperti sepeda motor atau mobil. Pemerintah kota Makassar mulai menerapkan transportasi public *Bus Rapid Transit* (populer disebut *bus way*). Sementara itu, ditengah

maraknya angkutan umum angkot pemerintah kota Makassar tidak enggan meluncurkan transportasi umum dengan daya saing untuk kemajuan kota. Akan tetapi kita memang menyadari bahwa kebijakan pelayanan transportasi busway masih belum maksimal karena maraknya transportasi kota lain seperti Go ojek, taksi, angkot, damri, dll. Berikut kondisi objektif pelayanan transportasi publik.

Berikut hasil wawancara dengan masyarakat (pengguna transportasi publik kota Makassar).

**“sesuai dengan pertanyaan saudara mengenai pelayanan transportasi yang bergulir di kota Makassar seperti yang saya lihat dan nikmati sejauh ini bahwa pelayanan transportasi belum maksimal, hal demikian dipengaruhi karena kondisi jalan yang masih sempit, sehingga pada saat kita melakukan pengoprasionalan kendaraan masih sering mendapatkan kemacetan serta padatnya jenis kendaraan lain terkhusus motor dan angkot (Wawancara FK, 18 Maret 2016)”**

Dari asumsi kedua responden diatas maka dapat kita menarik gagasan vital untuk merangkup kedua hasil wawancaranya adalah pelayanan transportasi publik yang ada dikota Makassar belum berjalan secara efektif. Hal demikian dipengaruhi karena kondisi jalan yang belum memadai (belum mampu menampung kepadatan kendaraan) sehingga sangat mudah timbul kemacetan disisi lain kendaraan yang begitu dikota Makassar menghasilkan kondisi sering mengalami kemacetan yang berkepanjangan alhasil jangkaun wilayah ketika kita ingin bepergian sering memakan waktu yang sangat banyak. Serta ditengah maraknya kendaraan yang beroperasi dikota ini dukungan aturan operasional belum mampu memadai sebagai penjelas untuk keoprasionalan kendaraan berdasarkan jenis. Sehingga kedua asumsi inilah menjelaskan bahwa pelayanan transportasi publik dikota Makassar itu masih jauh dari keefktifan sebagaimana

yang diinginkan pengendara transportasi publik.

### 3. Keamanan, pengaman dan perlindungan

Penerapan hukum transportasi public terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dari barang berbahaya di dalam transportasi di atur dalam Pasal 308-348 Perda Nomor 1 Tahun 2009 Keselamatan penerbangan sangat penting dan selalu diutamakan, maka dari itu dinas perhubungan membuat suatu program keselamatan transportasi publik yang bertujuan untuk menjamin keselamatan penumpang dan turut serta bertanggung jawab terhadap keselamatan transportasi publik. keselamatan transportasi publik sebagaimana dimaksud adalah peraturan keselamatan penumpang, sasaran keselamatan transportasi, system pelaporan keselamatan transportasi online, analisis data dan pertukaran informasi keselamatan transportasi, kegiatan investigasi kecelakaan dan kejadian transportasi, promosi dan pengawasan keselamatan transportasi serta penegakan hukum.

Pelaksanaan program keselamatan transportasi publik dievaluasi secara berkelanjutan oleh tim yang dibentuk oleh dinas perhubungan kota makassar. Sasaran keselamatan transportasi meliputi target kinerja, indicator kinerja, dan pengukuran pencapaian keselamatan transportasi. Target dan hasil pencapaian kinerja keselamatan transportasi harus dipublikasian kepada masyarakat. Dinas perhubungan berwenang menetapkan program penegakan hukum dan mengambil tindakan hukum sanksi administrative dan sanksi pidana di bidang keselamatan transportasi, antara lain adalah tata cara penegakan hukum, penyiapan personel yang berwenang mengawasi penerapan aturan di bidang keselamatan

transportasi, pendidikan masyarakat dan penyedia jasa transportasi serta para penegak hukum dan penindakan.

Pemerintah kota Makassar juga bertanggung jawab terhadap pengawasan keamanan transportasi publik terkhusus yang online. Pengawasan keamanan transportasi merupakan kegiatan pengawasan berkelanjutan untuk melihat pemenuhan peraturan keamanan transportasi yang dilaksanakan oleh penyedia jasa transportasi atau institusi lain yang terkait dengan keamanan yang meliputi audit, inspeksi, survey dan pengujian. Terhadap penumpang, dan transportasi kota yang sifatnya online yang akan diangkut harus dilakukan pemeriksaan oleh personel yang berkompeten di bidang keamanan.

Penumpang transportasi publik (Busway, taksi, go-ojek, dan transportasi online lainnya) yang membawa senjata wajib melaporkan dan menyerahkannya kepada badan usaha transportasi yang akan mengangkut penumpang tersebut. Tanggung jawab terhadap keamanan pengoperasian transportasi di halte meliputi pemeriksaan terhadap barang bawaan penumpang, pemeriksaan terhadap semua petugas yang masuk ke busway, memberi tahu kepada driver apabila ada petugas keamanan dalam transportasi di busway dan memberi tahu kepada driver adanya muatan barang berbahaya di dalam busway. Untuk memhami pokok masalah ini berikut wawancara dengan Kepolisian LLAJ kota Makassar.

**“terkait dengan hal demikian keamanan dalam operasional penumpang dan transportasi sejauh ini kami sudah melaksanakan dengan baik seperti ketika kami dapatkan transportasi pengangkutan yang melanggar aturan lalu lintas baik transportasi khusus maupun transportasi yang diprogramkan pemerintah (Wawancara MI 17 Maret 2016)”**

Dari kedua hasil wawancara diatas maka dapat kita simpulkan mengenai permasalahan keamanan, pengamanan, dan perlindungan transportasi publik bahwa pihak kepolisian lalu lintas telah menangani hal demikian katika dalam persoalan transportasi ditemukan pelanggaran aturan yang berlaku seperti kata pihak kepolisian lalu lintas mereka akan memeberikan sanksi tegas bila mana dalam operasional kendaraan telah ditemukan penyimpangan serta menurut pengendara busway mereka telah aktif melakukan pemberian sangsi bila mana hal demikian (pelanggaran transportasi ditemukan).

Setiap alat transportasi, memiliki barang- barang angkutan, baik yang berbahaya maupun tidak berbahaya. Barang berbahaya adalah benda-benda atau zat padat, cair, atau gas yang dapat membahayakan kesehatan, keselamatan jiwa dan harta benda, serta keselamatan penerbangan. Ada bahan atau barang berbahaya yang sangat membahayakan bilamana di angkut dengan transportasi. Bahan atau barang berbahaya dalam kondisi apapun, dilarang diangkut dengan transportasi biasa, apabila bahan atau barang tersebut berpotensi meledak atau memiliki reaksi yang membahayakan transportasi atau akan menghasilkan nyala api atau secara perlahan- lahan akan menimbulkan panas atau menimbulkan emisi racun yang berbahaya atau menimbulkan korosi dalam kondisi transportasi normal. Kecuali dikemudian hari ditetapkan secara khusus diperbolehkan oleh pejabat yang berwenang, bahan atau barang berbahaya diangkut dengan transportasi publik.

### **C. Faktor-Faktor Mempengaruhi Penataan Transportasi Publik di Kota Makassar?**

Kerumitan dalam transportasi publik bukan hanya menjadi masalah pemerintah, operator saja, melainkan juga masyarakat. Fenomena yang muncul akhir-akhir ini mengedepankan wajah transportasi publik yang kurang memberikan kenyamanan, keamanan dan keterjangkauan dan masih mengesankan biaya sosial dan ekonomi tinggi. Hal ini berakibat pada peminggiran masyarakat secara tidak langsung untuk melakukan mobilitasnya. Manfaat terbesar bagi pengendara dan bukan pengendara dari peningkatan perbaikan transportasi publik akan sangat membantu mengurangi kemacetan jalan, polusi udara, serta konsumsi minyak dan energi. Kota merupakan sebuah ciptaan yang bertujuan untuk memaksimalkan pertukaran (barang-barang, jasa, hubungan persahabatan, pengetahuan dan gagasan), serta meminimalisasi perjalanan. Peran transportasi adalah untuk memaksimalkan kegiatan pertukaran. Kajian tentang transportasi bisa dilakukan dari berbagai perspektif, yaitu dari lingkup pelayanan spasialnya yang menjadi dasar bagi birokrasi dalam membagi kewenangan pengaturan penyelenggaraan transportasi. Transportasi dipilah menjadi transportasi privat dan publik.

Transportasi publik dapat diartikan sebagai angkutan umum, baik orang maupun barang, dan pergerakan dilakukan dengan moda tertentu dengan cara membayar. Fenomena transportasi publik terkait dengan logika modernisasi dan kapitalisme. Fenomena mencuatnya persoalan transportasi publik di kota-kota besar di Indonesia saat ini tidak dapat diselesaikan secara teknis saja. Pergeseran pola perilaku masyarakat dengan adanya angkutan massal, berupa *bus way*, misalnya dapat dimaknai sebagai suatu perubahan yang cukup berarti

dalam pemilihan moda transportasi oleh masyarakat. Bagi pengguna jasa transportasi dengan adanya angkutan massal berarti ada perubahan itu menyangkut pola mobilitas penduduk, pola perilaku bertransportasi.

Bagi pemerintah penyelenggaraan transportasi publik berarti adanya pemerintah membuat kebijakan untuk pengadaan transpor itu mulai dari yang bersifat teknis, sosiologis hingga politis, seperti pengadaan lahan, penataan ruang, modal, dan sebagainya. Ini berlanjut pada interaksi pemerintah dengan kekuatan kapital. Berbagai kebijakan yang mempengaruhi masalah transportasi harus diharmonisasikan, sehingga keduanya dapat berjalan seiring, misalnya, program untuk mendorong penggunaan transit massa dan mengurangi perjalanan dengan mobil berpenumpang satu (*single-occupant car travel*). Hal penting lainnya adalah meningkatkan integrasi transportasi dan perencanaan pemanfaatan lahan. Peningkatan dalam elemen tunggal dan terpisah dari sistem transit atau rencana transportasi, jarang memiliki pengaruh yang kuat. Sedangkan pendekatan sistematis dapat memunculkan energi untuk memperkuat sistem transportasi dan memperbaikinya.

### **1. Pendidikan**

Pendidikan suatu elemen yang sangat diperlukan setiap masyarakat yang terlibat dalam organisasi. Agar organisasi tersebut dapat berkembang dalam mencapai tujuan yang ditetapkan. Pendidikan bukan hanya sekedar membantu kepada pelaku kehidupan dalam melaksanakan tugas yang diberikan tetapi pendidikan juga dapat memberikan ide-ide kreatif pada manusia, meskipun pendidikan dalam setiap manusia sudah di atas rata-rata namun bukan berarti



bahwa manusia tersebut dapat mencapai tujuan dengan cepat. Oleh karena itu. Menurut Bestor (Freire, 2009:200) pendidikan memberikan manfaat yaitu. Menyediakan pelatihan cara-cara berpikir kreatif pada individu, mempunyai kemampuan untuk menangani dan menerapkan masalah-masalah yang rumit dalam sebuah lembaga, dan menanamkan sikap tanggung jawab, oleh karena itu pendidikan sangat membantu individu dalam sebuah organisasi.

Pendidikan adalah hal yang sangat nyata untuk di praktekkan dan di butuhkan oleh setiap organisasi apapun, pendidikan memberikan pengaruh besar terhadap sebuah organisasi. Dengan hadirnya pendidikan antar pelaku pengendalian maka organisasi itu dapat berjalan dengan lancar tanpa mendapatkan permasalahan-permasalahan yang rumit, pemahaman pendidikan adalah hal yang sangat dasar untuk di miliki setiap pengendara pada saat melakukan proses pengendalian lalu lintas. Pendidikan selain memberikan bantuan pelaku organisasi dalam melaksanakan tugasnya yang sesuai kedudukan dan jabatan masing-masing, pendidikan dapat pula menciptakan hubungan-hubungan yang sifatnya efektif dalam sebuah satuan organisasi. Oleh karena itu pendidikan sangat di perlukan, tetapi ditengah kebijaksanaan pendidikan dan garis sebagai bentuk hubungan mempererat dalam roda organisasi perilaku ini dapat pula menjadi sebuah permasalahan yang sangat besar apa bila kita sebagai pelaku organisasi tidak memahaminya dengan maksimal. Untuk memahami faktor timbulnya penataan transportasi berikut hasil wawancara dengan kepolisian LLAJ.

**“sesuai dengan pertanyaan saudara mengenai pendidikan dalam transportasi, sejauh ini belum ada bentuk nyata yang dikeluarkan oleh**

**dinas transportasi dalam pengelolaan transportasi, tetapi kami selaku bagian pengatur transportasi hanya memberikan arahan kepada masyarakat pentingnya melakukan dan menanamkan kesadaran mengikuti peraturan lalu lintas (Wawancara, OP 10 Maret 2016)”**

Dari asumsi yang terbangun diatas maka dapat kita merangkum serta mengeksplorasi kedua jawaban responden bahwa ternyata dinas transportasi selama ini menjadi kendala dalam penataan transportasi public itu dipengaruhi karena kurang melaksanakan pendidikan bertransportasi kepada pengendara transportasi, alhasil banyak pengendara melakukan kesalahan terkhusus dalam bertransportasi. Sejauh ini yang melakukan tindakan pendidikan hanya pihak polisis lalu lintas tetapi hanya pada persoalan pentingnya pembangunan kesadaran tertib lalu lintas bagi pengendara.

Pendidikan dalam tiap individu memang sangat dibutuhkan, terkhusus ketika individu tersebut berada pada garis pengendara transportasi, kerena secara parsial kita sudah pahami bahwa tidak ada lembaga yang mau memperkerjakan manusia ketika manusia tersebut tak memiliki pendidikan yang maksimal. Menurut (Koesoema, 2007:65) pendidikan memiliki fungsi dalam sebuah lembaga yaitu. Pendidikan merupakan sesuatu yang belum melebihi sekedar implus atau mengembangkan daya berfikir yang baik, pendidikan memiliki dan memberikan kejutan daya skill yang berbeda dengan sebelumnya, dan pendidikan memberikan motivator dalam menghadapi permasalahan yang ada.

## **2. Sosialisasi**

Sosialisasi adalah sebuah proses penanaman atau transfer kebiasaan atau nilai dan aturan dari satu generasi ke generasi lainnya dalam sebuah kelompok atau masyarakat. Sejumlah sosiolog menyebut sosialisasi sebagai

teori mengenai peranan Karena dalam proses sosialisasi diajarkan peran-peran yang harus dijalankan oleh individu. Maka penulis bermaksud untuk melakukan penanaman kebiasaan saat bertransportasi. Berbagai asumsi yang akan timbul ketika kita perhadapkan pada persoalan sosialisasi.

Bentuk sosialisasi bisa dilakukan dengan penyuluhan. Kegiatan penyuluhan dan pelayanan transportasi memegang peranan penting dalam upaya memasyarakatkan sebagai bagian dalam kehidupan berbangsa dan bernegara. Kegiatan penyuluhan transportasi memiliki andil besar dalam mensukseskan sosialisasi masyarakat. Berbagai media diharapkan mampu menggugah kesadaran masyarakat untuk patuh.

Terhadap transportasi dan membawa pesan moral terhadap pentingnya transportasi bagi masyarakat. Sosialisasi yang diberikan kepada masyarakat dimaksudkan untuk memberikan pengertian kepada masyarakat akan pentingnya bertransportasi dengan baik. Dengan sosialisasi ini masyarakat menjadi mengerti dan paham tentang manfaat transportasi. Sehingga dengan demikian sosialisasi transportasi ini dapat berpengaruh untuk menambah jumlah wajib masyarakat rendahnya kesadaran masyarakat untuk melaporkan. Berikut wawancara Masyarakat mengenai faktor-faktor timbulnya penataan transportasi.

**“sesuai dengan pertanyaan saudara faktor yang timbul itu kurangnya sosialisasi yang diberikan pemerintah kepada pengendara transportasi public baik dalam bentuk apapun (Wawancara AS 16 Maret 2016)”**

Dari asumsi diatas kedua responden maka dapat kita temukan sebuah garis penting mengenai faktor-faktor sehingga penataan transportasi dilakukan tidak maksimal yaitu kurangnya sosialisasi yang dilakukan pemerintah dalam

menerapkan konspirasi transportasi kepada masyarakat sehingga penataan transportasi yang ada dikota Makassar berjalan tidak maksimal. Sejauh ini yang sering elakukan sosialisasi hanyalah pihak kepolisian lalu lintas tetapi hal demikian tidak menyangkut dengan transportasi hanya menyangkut pada persoaln aturan main berlalu lintas. Peran aktif pemerintah disini sangat dibutuhkan untuk menyadarkan masyarakat akan keberadaan transportasi melalui penyuluhan atau sosialisas dapat menstimulus atau merangsang wajib transportasi agar melaksanakan dan atau meningkatkan kesadaran dalam membayar bertransportasi secara efektif dan tertib berdasarkan aturan yang berlaku.



## BAB V

### PENUTUP

#### A. Kesimpulan

Sebagaimana dari pembahasan diatas dan hasil penelitian mengenai masalah peran dinas perhubungan dalam penataan transportasi publik di kota Makassar, maka hal demikian telah menjadi uraian kritis dan telah tersajikan secara seksama diatas oleh nya itu maka dapat kita membentuk sebuah kesimpulan mengenai masalah ini sebagai berikut.

##### 1. Peran Dinas Perhubungan Penataan Transportasi Publik Kota

**Makassar.** Terkait dengan penataan transportasi publik yang ditinjau dari prespektif (1) Regulasi/aturan yang digunakan masih aturan yang sebelumnya belum ada pembaharuan regulasi yang sifatnya tepat dalam kondisi perkotaan saat ini, misalnya operasional transportasi yang ditinjau dari segi jenis dan kelompok kendaraan operasional belum ada secara jelas yang mengatur hal tersebut. (2) pelayanan terhadap masyarakat seperti larangan bagi penumpang yang membawa barang terlarang dan penanganan halte yang tidak difungsikan berdasarkan SOP oleh dinas perhubungan, (3) Kemanan, pengamanan, dan perlindungan. Belum ada upaya pemerintah dalam melakukan pemisahan tempat duduk antara laki-laki dan perempuan sehingga hal ini yang melandasi maraknya kejadian pelecehan seksual diatas busway antara penumpang.

##### 2. Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penataan Transportasi Publik

**Kota Makassar.** yaitu 1. rendanya pendidikan dan kesadaran pengendara

untuk melaksanakan pola perkendaraan dengan baik serta 2. kurangnya sosialisasi dalam mempromosikan kegiatan pemerintah terkait dengan penataan transportasi publik.

## **B. Saran**

Seperti hasil kesimpulan yang dijelaskan diatas secara rinci dan sistematis maka hal ini saran yang diberikan sebagai bentuk perbandingan akan masalah penataan transportasi publik adalah sebagai berikut.

1. Secara keseluruhan, perlu ditingkatkan penelitian tentang penataan transportasi publik di setiap lembaga organisasi membahas masalah ini terkhusus lembaga pemerintahan baik pada tingkat nasional, daerah, dan lokal. Secara khusus saat ini terdapat penelitian penataan transportasi publik yang belum berjalan baik yang di lakukan di kantor Dinas Perhubungan Kota Makassar. Kiranya di kaji lebih mendalam, demi mewujudkan serta meretas tindakan penataan transportasi.
2. Kiranya Kantor Dinas Perhubungan Kota Makassar segera melakukan pelatihan/sosialisasi (kepada masyarakat) seputar bagaimana cara menjadi, membangun, menghidupkan penataan transportasi yang baik.
3. Hendaknya Kantor Dinas Perhubungan Kota Makassar menghidupkan kembali spirit sosialisasi serta hubungan pada setiap satuan kerja transportasi yang dinaunginya.

## DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita Adji Sakti. 2011. *Perencanaan Pembangunan Transportasi*;  
Yogyakarta: Graha Ilmu
- Dwiyanto, Agus,. 2006. *Mewujudkan Good Governance Melalui Pelayanan Publik*, Yogyakarta: Gajah Mada University Press
- Freire, Paulo, 2009. *Menggugat Pendidikan*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Kurniawan, Teguh. 2007. *Pergeseran Paradigma Administrasi Publik : dari Perilaku Model Klasik dan NPM ke Good Governance*. Jakarta, diakses melalui <http://teguh-kurniawan.web.ugm.ac.id>, (Diakses : 10 Maret 2014
- Koesoema, A Doni. 2007. *Pendidikan Karakter*. Jakarta: PT. Grasindo.
- Mustari, Nuryanti. 2013. *Implementasi Kebijakan Publik*, Makassar: Membumi Publishing
- Nurmandi Ahmad. 2014. *Manajemen Perkotaan*, Jogjakarta: Aksarabumi:
- Permana, Abdi. 2012 , *Pemerintah Daerah*. Manggala Pada Tanggal 28 Oktober 2012 (<http://abdipermana.blogspot.com>) di Akses Pada Tanggal 09 September 2013
- Putranto Leksmono. 2013. *Rekayasa Lalu Lintas*. Jakarta: Barat Kembangan
- Rewansayah, Asmawi, 2011. *Kepemimpinan dalam Pelayanan Publik*, Jakarta : STIA-LAN
- Siagian, Sondang. 1984. *Administrasi Pembangunan Konsep, dimensi Dan Strateginya*. Jakarta. Gunung Agung.
- Sugarimbun, 1985, *Metode Penelitian Survey*, LP3ES, PT. Matahari Tokatri, Jakarta.
- Sugiono, 2010. *Metode penelitian kuantitatif kualitatif dan R&D*, CV, Bandung: Alfabeta
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2004 Tentang Pemerintahan Daerah.
- Yusuf, M. 2011. *8 langkah kreatif tata kelola pemerintah dan pemerintah daerah*, Salemba Empat

## Jurnal

Chairunnisa, Y., & Rachmawati, R. (2012). Kajian Penyediaan Dan Pemanfaatan Pelayanan Transportasi Publik Di Kota Bekasi. *Jurnal Bumi Indonesia*, 1(3). (Dikutip 18 Maret 2016)

Muslim, S. A. (2015). Perlindungan Hukum Terhadap Keselamatan Dan Keamanan Penumpang Dari Barang Berbahaya Di Dalam Pesawat Udara. *LEX ADMINISTRATUM*, 3(6). (Dikutip 16 Maret 2016)

ARYO, K. A. (2014). Video Animasi 2 Dimensi sebagai Sosialisasi Program ID Card PT. Kereta Api Indonesia (Persero). *Skripsi, Fakultas Ilmu Komputer*. (Dikutip 16 Maret 2016).





**Lampiran**  
**Pedoman Wawancara**

No	Variabel Masalah	Indikator Variabel Masalah	Daftar Pertanyaan	Jawaban Pertanyaan
1	Peran Pemerintah Dalam Penataan Transportasi Publik	Pengaturan/Regulasi	1. Bagaimana pengaturan/regulasi aturan transportasi publik kota Makassar (HM)	<p>1. Belum maksimal karena hal ini belum ada upaya pemerintah untuk melakukannya</p> <p>2. Belum bagus karena masih banyak di dapatkan transportasi yang melakukan kebingungan dalam melihat jalan.</p> <p>3. Belum baik seperti masih banyak pelanggaran penumpang yang terjadi</p> <p>4. Tidak maksimal hal ini karena belum ada upaya penggodokan dilakukan pemerintah</p> <p>5. Belum baik karena pemerintah masih acuh taacuh persoalan ini</p> <p>6. Belum baik karena aturan transportasi</p>

				<p>masih kaku</p> <p>7. Belum membaik karena aturan yang dibuat belum jelas</p>
			<p>2. Apakah regulasi/aturan transportasi telah terlaksana dengan baik (HM)</p>	<p>1. belum karena aturan yang dibuat pemerintah tidak jelas</p> <p>2. belum maksimal karena hal ini belum ada kejelasan aturann yang efektif</p> <p>3. belum membaik Karena masih kurang partisipatif pemerintah</p> <p>4. masih sangat kurang karena disebabkan pemerintah tidak memiliki reaksi persoalan ini</p> <p>5. belum membaik karena hal ini tdk ada upaya pemerintah untuk melakukan hal ini</p> <p>6. masih belum efektif disebabkan karena beluma ada aturan yang jelas</p> <p>7. belum terelisasi dengan baik karena hal ini belum dilakukan dengan baik atau aturan belum jelas.</p>

		<p>Peleyanan Kepada Masyarakat</p>	<p>1. Bagaimana Pelayanan Kepada Masyarakat (FK)</p>	<p>1. belum maksimal karena masih banyak perilaku menyimpang yang terjadi</p> <p>2. belum tepat karena masih banyak ditemukan halte yang tidak berfungsi</p> <p>3. kurang efektif karena tiket terkadang kehabisan</p> <p>4. belum baik karena belum ada upaya pemisahan kursi laki-laki dan perempuan dalam busway</p> <p>5. belum tepat karena halte yang dibangun masih tidak digunakan sesuai fungsi</p> <p>6. masih kurang baik karena transportasi online terkadang tidak tepat waktu</p> <p>7. kurang efektif karena masih banyak penumpang tanpa tiket mengendarai busway</p>
--	--	------------------------------------	--	---

		Keamanan, Pengamanan, Dan Perlindungan	1. Bagaimana Keamanan, Pengamanan, Dan Perlindungan (MI)	<p>1. belum tepat disebabkan karena masih banyak penumpang yang melanggar aturan</p> <p>2. kurang baik karena dinas perhubungan belum melakukan hal taktis</p> <p>3. belum efektif karena masih banyak security halte yang lalai</p> <p>4. masih sangat normative karena belum ada penanganan khusus</p> <p>5. belum membaik karena disebabkan masih banyak pelanggaran yang dilakukan penumpang</p> <p>6. masih kaku karena security dan driver bus masih acuh ta acuh</p> <p>7. belum maksimal karena masih banyak kejadian-kejadian pelecehan seksual dan tindakan kriminal lainnya.</p>
2	Faktor-Faktor Peran Pemerintah	Pendidikan	1. Faktor Yang Mempengaruhi Penataan Transportasi Publik. Pendidikan	1 menurut saya hal yang mendasari yaitu persoalan penelitian karna masih banyak

	<p>Dalam Penataan Transportasi Publik</p>		<p>(OP)</p>	<p>pelanggaran pelanggaran oleh penumpang  2. menurut hemat saya yang melandasi soal pendidikan karna beloom ada upaya yang sadar untuk memperjelas aturan aturan transportasi public  3. menurut saya persoalan yaitu pendidikan karna tidak adanya besik transportasi yang jelas  4. menurut saya yaitu persoalan pendidikan karna sebagian pegawai busway belom mampu memahami standar etis transportasi  5. menurut saya yaitu persoalan pendidikan hal disebabkan karna ketidak jelasan dan ketidak tepatan sebagai pegawai dalam memahami SOP  6. menurut saya yaitu persoalan pendidikan hal ini sangat jelas dapat diukur terhadap pegawai dalam pemberian pelayanan terhadap</p>
--	---	--	-------------	---

				<p>masyarakat(penu mpaang)</p> <p>7. menurut saya yaitu persoalan pendidikan hal dapat dilihat dan dapat diukur kurang kepekaan penumpang dalam memahami aturan aturan normative busway</p>
		<p>Sosialisasi</p>	<p>1. Faktor Yang Mmepengaruhi Penataan Transportasi Publik. Sosialisasi (AS)</p>	<p>1. menurut saya yaitu persoalan sosialisasi hal ini dapat diukur banyak pengendara transportasi publick memahami arus jalur mereka</p> <p>2. menurut saya yaitu persoalan sosialisasi karna kita melihat saat ini beloom ada upaya tersebut pemerintah(dinas perhubungan kota Makassar)</p> <p>3. menurut saya yaitu persoalan sosialisasi hal demikian dilihat kurang nya pemahaman penumpang dalam memahami aturan aturan busway</p> <p>4. menurut saya yaitu persoalan sosialisasi dapat dipahami</p>

				<p>ketidak pekaan penumpang untuk memahami standar etis pelayanan</p> <p>5. menurut saya yaitu persoalan sosialisasi dapat diketahui karna belum diberikan aturan yang tidak jelas terhadap masyarakat (penumpang)</p> <p>6. menurut saya yaitu persoalan sosialisasi hal demikian diketahui kurangnya pemahaman yang diterima oleh penumpang</p> <p>7. menurut saya yaitu sosialisasi hal ini dapat dilihat banyaknya masyarakat kota Makassar yang belum paham tentang adanya transportasi publik (busway)</p>
--	--	--	--	--



# Penataan Transportasi Publik (Studi Kasus Peran Pemerintah Dinas Perhubungan Kota Makassar)

Aris  
Universitas Muhammadiyah Makassar

## ABSTRACT

*The purpose of this study is 1. To about the role of the transportation agency in the arrangement of public transportation in the city of Makassar 2. To determine the factors affect the arrangement of public transportation in the city of Makassar. The method used in this study is qualitative descriptive, with the number of informants 7 people. This means that data collected in the form of interviews, documentation, observation.*

*The result of research explains that, the role of Transportation Department of Planning in arrangement of public transpotation in terms of perspective (1) Regulation / rule used is still the rule which previously no regulation renewal is appropriate in the current urban condition, for example transportation operation in terms of type And operational vehicle groups have not been clearly defined. (2) services to the public such as prohibitions for passengers carrying forbidden goods and stop handlers that are not functionalized under SOPs by the communications service, (3) Security, security and protection. There has been no government effort in separating seats between men and women so that this underlies the prevalence of sexual harassment on the busway between passengers. Factors memepengaruhi ie. 1. rendanya education and awareness of riders to implement the driving pattern well 2. lack of socialization in promoting government activities related to the arrangement of public transportation.*

**Keyword: Role, Setup, Public Transportation**

## ABSTRAK

Tujuan penelitian ini adalah 1. Untuk mengenai peran dinas perhubungan dalam penataan transportasi publik di kota Makassar 2. Untuk mengetahui faktor-faktor mempengaruhi penataan transportasi publik di kota Makassar. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah deskriptif kualitatif, dengan jumlah informan 7 orang. Artinya data yang dikumpulkan berupa wawancara, dokumentasi, observasi, Hasil penelitian menjelaskan bahwa, Peran Dinas Perhubungan Penataan dalam penataan transportasi publik yang ditinjau dari prespektif (1) Regulasi/aturan yang digunakan masih aturan yang sebelumnya belum ada pembaharuan regulasi yang sifatnya tepat dalam kondisi perkotaan saat ini, misalnya operasional transportasi



yang ditinjau dari segi jenis dan kelompok kendaraan operasional belum ada secara jelas yang mengatur hal tersebut. (2) pelayanan terhadap masyarakat seperti larangan bagi penumpang yang membawa barang terlarang dan penanganan halte yang tidak difungsikan berdasarkan SOP oleh dinas perhubungan, (3) Kemanan, pengamanan, dan perlindungan. Belum ada upaya pemerintah dalam melakukan pemisahan tempat duduk antara laki-laki dan perempuan sehingga hal ini yang melandasi maraknya kejadian pelecehan seksual diatas busway antara penumpang. Faktor memepengaruhi yaitu. 1. rendanya pendidikan dan kesadaran pengendara untuk melaksanakan pola berkendara dengan baik 2. kurangnya sosialisasi dalam mempromosikan kegiatan pemerintah terkait dengan penataan transportasi publik.

**Kata Kunci: Peran, Penataan, Transportasi Publik**

### **A. Pendahuluan**

Sistem transportasi yang berkualitas (lancar aman/selamat, berkapasitas. Tertib dan teratur, murah dan nyaman) diperlukan untuk menunjang pengembangan kegiatan sektor-sektor lain dan mendorong berkembangnya daerah-daerah yang relatif tinggi, terisolasi, terpencil serta daerah-daerah yang terletak di perbatasan. Transportasi di artikan sebagai kegiatan yang melakukan pengangkutan atau pemindahan muatan (yang terdiri dari barang dan manusia) dari suatu tempat ke tempat lain, dari tempat asal (*origin*) ke tempat tujuan (*destinnatio*). Perjalanan dari tempat asal menuju ke tempat tujuan tersebut *origin-destination* travel (O-D Travel).

Unsur pertama, kendaraan meliputi berbagai jenis sarana angkutan transportasi darat (yaitu sepeda motor, mobil sedan, truk, bus, mikrolet, trem dan kereta api); sarana angkutan transportasi laut (perahu, layar, perahu motor, dan kapal mesin; sarana angkutan transportasi udara (pesawat udara dan helikopter). Di samping sarana transportasi terhadap sarana transportasi, yaitu (transportasi darat; dermaga laut (transportasi laut); landasan pacu (transportasi udara). Unsur dasar kedua adalah trayek/rute yang tercakup dalam jaringan pelayanan transportasi yang menghubungkan suatu simpul jasa transportasi dengan simpul jasa transportasi lainnya. Unsur ketiga adalah unsur terminal yang merupakan tempat untuk melakukan kegiatan konsolidasi muatan, melakukan bongkar muat barang dan/atau menaikkan dan menurunkan penumpang.

Perda Kota Makassar Nomor 6 Tahun 2006 pasal 1 menyebutkan rencana tata ruang merupakan perencanaan tata ruang wilayah, dengan misi tata ruang yaitu komitmen dan panduan arah bagi pembangunan dan pengelolaan wilayah kota untuk mencapai visi pembangunan yang telah ditetapkan di tingkat kota. Apabila Transportasi Publik serius diterapkan dikota makassar pemerintah harus membenahi

dan mempersiapkan jalur khusus sehingga tidak perlu mengambil jalur kendaraan lainnya. Diperlukan koordinasi mengenai jalur bus way antara PEMKOT dan PEMROV dalam hal ini dinas perhubungan mengenai Transportasi Publik yang akan diterapkan nantinya. Pemerintah harus lebih memperhatikan Transportasi Publik jangan sembarang berhenti ditengah jalan mengambil penumpang yang akan malah menambah kemacetan yang ada di kota makassar. Penerapan Transportasi Publik di Makassar itu selama bisa disiplin dan menggunakan sistem yang tidak ribet , akan tetapi ditempat-tempat tertentu seperti halte, sehingga penumpang bus bisa tertib selain itu perseolan transportasi yang terjadi saat ini, kondisi jalan yang masih banyak rusak masih beroperasi beberapa perusahaan taksi tidak memiliki izin, masih beropersinya ribuan bentor, serta banyaknya kendaraan pribadi yang parkir di badan jalan.

## **B. Metode Penelitian**

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif. Dilaksanakan di kantor Damri kota Makassar. Topik yang diteliti adalah Peran Dinas Perhubungan Dalam Penataan Transportasi Publik Di Kota Makassar. Lokasi penelitian ini yaitu, di kantor damri dan dinas perhubungan kota Makassar. Dengan melibatkan informan kepala dinas perhubungan kota Makassar, ELAJR, Sopir busway, Kepala kantor damri, Supir busway, dan masyarakat. Dengan ketentuan waktu 1 Maret-1 Mei 2016.

## **C. Hasil Penelitian**

Ternyata mengenai hal regulasi/aturan transportasi yang diberlakukan di kota Makassar itu belum efektif berdasarkan dengan jenis dan kelompok kendaraan yang beroperasi di wilayah ini. Karena hal demikian ditegaskan dari salah satu responden bahwa masih banyak dia jumpai kendaraan yang tidak beroperasi dijaluannya masing-masing serta ada beberapa kendaraan yang memasuki wilayah operasional kendaraan lain serta pengakuan responden lain mengasumsikan bahwa pengaturan operasional kendaraan belum efektif hal demikian dipengaruhi karena mereka belum melakukan pengkajian jenis kendaraan yang beroperasi di wilayah mereka naungi serta luas wilayah yang mereka naungi menjadi kendala sulitnya dalam melaksanakan pengaturan transportasi dengan massif, tetapi disisi lain mereka juga mengakui akan melaksanakan penggodokan aturan transportasi agar dapat terkafer sangat jelas mengenai aturan operasional transportasi di wilayah ini. Pelayanan transportasi publik yang ada di kota Makassar belum berjalan secara efektif. Hal demikian dipengaruhi karena kondisi jalan yang belum memadai (belum mampu menampung kepadatan

kendaraan) sehingga sangat mudah timbul kemacetan disisi lain kendaraan yang begitu dikota Makassar menghasilkan kondisi sering mengalami kemacetan yang berkepanjangan alhasil jangkaun wilayah ketika kita ingin bepergian sering memakan waktu yang sangat banyak. Serta ditengah maraknya kendaraan yang beroperasi dikota ini dukungan aturan operasional belum mampu memadai sebagai penjelas untuk keoprasionalan kendaraan berdasarkan jenis. Pihak kepolisian lalu lintas telah menangani hal demikian katika dalam persoalan transportasi ditemukan pelanggaran aturan yang berlaku seperti kata pihak kepolisian lalu lintas mereka akan memeberikan sanksi tegas bila mana dalam operasional kendaraan telah ditemukan penyimpangan serta menurut pengendara busway mereka telah aktif melakukan pemberian sangsi bila mana hal demikian (pelanggaran transportasi ditemukan). Setiap alat transportasi, memiliki barang- barang angkutan, baik yang berbahaya maupun tidak berbahaya. Barang berbahaya adalah benda-benda atau zat padat, cair, atau gas yang dapat membahayakan kesehatan, keselamatan jiwa dan harta benda, serta keselamatan penerbangan. Ada bahan atau barang berbahaya yang sangat membahayakan bilamana di angkut dengan transportasi, transportasi selama ini menjadi kendala dalam penataan transportasi public itu dipengaruhi karena kurang melaksanakan pendidikan bertransportasi kepada pengendara transportasi, alhasil banyak pengendara melakukan kesalahan terkhusus dalam bertransportasi. Sejauh ini yang melakukan tindakan pendidikan hanya pihak polisis lalu lintas tetapi hanya pada persoalan pentingnya pembangunan kesadaran tertib lalu lintas bagi pengendara.

#### **D. Pembahasan**

Kata “Pemerintah” dalam bahasa inggris ialah “*government*” berasal dari kata *gover*, yaitu merupakan institusi/lembaga beserta jajarannya yang mempunyai tugas, fungsi, wewenang dan tanggung jawab untuk mengurus Negara dan menjalankan kehendak rakyat. Kecenderungan lebih tertuju kepada eksekutif saja (pemerintah dalam arti sempit) yaitu : sebagai organ Negara pelaksana tugas-tugas eksekutif saja. Sedangkan pemerintah dalam arti luas adalah seluruh lembaga/organ Negara yang menjalankan kewajiban Negara sebagai organisasi social (*societal*) yang sangat besar dan kompleks (Rewansayah, 2011). Melihat definisi pemerintahan daerah seperti yang telah dikemukakan diatas,maka yang dimaksud pemerintahan daerah disini adalah penyelenggaraan daerah otonom oleh pemerintah daerah dan DPRD menurut asas desentralisasi dimana unsur penyelenggara pemerintah daerah adalah Gubernur, Bupati atau Walikota dan perangkat daerah. (Permana, 2012). Secara konseptual perlu dipahami tentang posisi pemerintah daerah sesuai dengan Undang Undang

Nomor 32 tahun 2004 tentang Pemerintah Daerah, yaitu bahwa yang dimaksud dengan pemerintahan daerah adalah: penyelenggaraan urusan pemerintahan oleh pemerintah daerah dan DPRD menurut asas otonomi dan tugas pembantuan dengan prinsip otonomi seluas-luasnya dalam sistem dan prinsip Negara Kesatuan Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.(Yusuf, 2011).

Masing-masing fungsi pemerintah ini penulis uraikan berikut ini : Pertama, fungsi Pengaturan/Regulasi. Dari berbagai fungsi pemerintah sebagaimana tersebut diatas, maka fungsi pengaturan/regulasi (penetapan kebijakan public/Negara) adalah fungsi yang tak dapat didelegasikan, dipindahkan ataupun diprivatisasikan kepada organisasi ataupun lembaga diluar pemerintah. Sesuai UUD 1945 pasal 1 ayat (3) ditetapkan bahwa Negara Indonesia adalah Negara hukum, maka segala aspek kehidupan dalam bidang kemasyarakatan, kebangsaan dan kenegaraan termasuk pemerintah harus senantiasa berdasarkan hukum (diatur dalam peraturan perundang undangan). Dengan kata lain, segala sikap, prilaku dan perbuatan/tindakan penyelenggaraan Negara ataupun aparatur Negara harus mempunyai pijakan atau landasan hukum. Peran/fungsi, aturam ((*regulation*), pemerintah akan lebih menempatkan diri sebagai pengatur dan pembuat aturan serta pengawasan?pengendali. fungsi pengaturan oleh pemerintah tak lain adalah aturan hukum yang dibuat pemerintah untuk mengatur agar kehidupan bersama berjalan dengan baik dan memberikan kebaikan ataupun kenyamanan bagi setiap warga Negara. Oleh karena itu, peran pemerintah kedepan adalah membentuk/mengambil kebijakan publik yang efisien, efektif, produktif dan dapat di implementasikan. Kebijakan public merupakan suatu proses yang pokoknya terdiri dari tiga kegiatan, yaitu : kegiatan formulasi, implemntasi dan evaluasi kinerja kebijakan public. Kedua, fungsi pelayanan (kepada) masyarakat. Pemerintah memiliki dua fungsi dasar yaitu : fungsi primer atau fungsi pelayanan dan fungsi sekunder atau fungsi pemberdayaan. Fungsi primer (pelayanan) yaitu fungsi pemerintah sebagai penyedia (*provider*) jasa-jasa pelayanan public yang tidak diprivatisasikan termasuk jasa Hankam, Layanan civil dan layanan birokrasi. Sedangkan fungsi sekunder (pemberdayaan) yaitu sebagai *provider* kebutuhan dan tuntunan warga masyarakat akan barang dan jasa yang mereka tidak mampu penuhi sendiri, karena masih lemah dan tidak berdaya (*Powerless*), penyediaan dan pembangunan sarana dan prasarana pelayanan kesehatan seperti jasa/layanan sebuah rumah sakit, pusat kesehatan masyarakat (Puskesmas) dan lain-lain. Ketiga, Fungsi pemberdayaan masyarakat. pemberdayaan masyarakat adalah fungsi yang berhubungan secara negative dengan kondisi ekonomi, politik dan social warga masyarakat, dalam arti : semakin tinggi taraf hidup warga masyarakat,

semakin kuat posisi tawar (*bargaining position*), dan semakin integrative masyarakat. Semakin berkurang fungsi pemberdayaan masyarakat, fungsi pemerintah berubah, dari *rowing* ke *steering*. Jika kondisi ekonomi masyarakat masih lemah, pemerintah menyelenggarakan pemberdayaan masyarakat melalui program pembangunan. Semakin berhasil pembangunan, semakin meningkat kondisi dan kemampuan ekonomi masyarakat, semakin berkurang fungsi pemerintah dalam pembangun. Itulah sebab konsep pembangun (*development*) tidak dikenal di Negara maju, tetapi populer di Negara sedang berkembang. Jika rakyat merasa tertindas (*powerless*) atau tidak berdaya dalam pembangun dan menentukan masa depannya, maka pemerintah melakukan program pemberdayaan masyarakat (*empowerment's people*). Pemberian otonomi kepada daerah, merupakan program pemberdayaan rakyat yang penting.

#### **E. Daftar Pustaka**

- Permana, Abdi. 2012, *Pemerintah Daerah*. Manggala Pada Tanggal 28 Oktober 2012 (<http://abdipermana.blogspot.com>) di Akses Pada Tanggal 09 September 2013
- Rewansayah, Asmawi, 2011. *Kepemimpinan dalam Pelayanan Publik*, Jakarta : STIA-LAN
- Sugarimbun, 1985, *Metode Penelitian Survey*, LP3ES, PT. Matahari Tokatri, Jakarta.
- Sugiono, 2010. *Metode penelitian kuantitatif kualitatif dan R&D*, CV, Bandung: Alfabeta
- Yusuf, M. 2011. *8 langkah kreatif tata kelola pemerintah dan pemerintah daerah*, Salemba Empat

## RIWAYAT HIDUP



**ARIS**, Lahir pada tanggal 22 1990 OKTOBER di Kabupaten Soppeng Provinsi Sulawesi Selatan. Penulis merupakan anak ke 3 dari 3 bersaudara dari pasangan Tantu dan Inuha penulis pertama kali memasuki pendidikan formal di SD 148 sanuale Kabupaten Soppeng pada tahun 1998 dan tamat pada tahun 2004, pada tahun yang sama penulis melanjutkan pendidikan ke SMP Negeri 2 marioiwawo Kabupaten Soppeng dan tamat pada tahun 2007. Setelah tamat di SMP , penulis melanjutkan pendidikan di SMK PGRI Kabupaten Soppeng dan tamat pada tahun 2010. Pada tahun 2010 penulis terdaftar sebagai mahasiswa di Universitas Muhammadiyah Makassar Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Jurusan Ilmu Pemerintahan.

