

KOORDINASI ANTAR SKPD DALAM MENANGGULANGI PEDAGANG KAKI LIMA YANG MENGGANGGU LALU LINTAS DI KOTA MAKASSAR

Auliya Citra R¹, Abdul Mahsyar², Anwar Parawangi³

^{1,2,3} Universitas Muhammadiyah Makassar
e-mail : auliyacitra@gmail.com

Abstract

This study aims to determine the coordination between SKPD in tackling street vendors (PKL) that disrupt traffic flow in the city of Makassar with descriptive qualitative research type. The method used is observation, interview, and documentation. Informants were selected by purposive sampling. The results showed that the coordination between SKDDs in Makassar City in tackling street vendors who disrupted the flow of traffic was by establishing confirmation, forming an integrated team, synergizing each agency, routinely holding public discussion socialization, checking officers in the field, and conducting intense coaching. The policing process is carried out technically through the issuing of warning letters, persuasive approaches, and the last alternative step is to enforce enforcement.

Keywords: *Coordination, Street Vendors, Traffic Jams*

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui koordinasi antar SKPD dalam menanggulangi pedagang kaki lima (PKL) yang mengganggu arus lalu lintas di Kota Makassar dengan jenis penelitian kualitatif bertipe deskriptif. Metode yang digunakan adalah pengamatan, wawancara, dan dokumentasi. Informan dipilih secara *purposive sampling*. Hasil penelitian menunjukkan bahwa koordinasi antarSKPD di Kota Makassar dalam menanggulangi PKL yang mengganggu arus lalu lintas adalah dengan mengadakan pemantapan konfirmasi, pembentukan tim terpadu, sinergitas tiap instansi, rutin mengadakan sosialisasi diskusi umum, pengecekan petugas di lapangan, dan melakukan pembinaan secara intens. Proses penertiban dilakukan secara teknis melalui pemberian surat peringatan, pendekatan secara persuasif, dan langkah alternatif terakhir adalah dengan penertiban paksa.

Kata kunci: Koordinasi, Pedagang Kaki Lima, Kemacetan Lalu Lintas

1. PENDAHULUAN

Kota Makassar merupakan kota keramaian di Indonesia dan terbesar dikawasan Timur Indonesia, memiliki luas area 175,79 km² dengan jumlah penduduk sekitar 1 juta jiwa, dengan demikian kota makassar dapat dikatakan sebagai kota metropolitan. Banyaknya penduduk di Kota Makassar salah satu penyebabnya adalah banyaknya pendatang dari luar Kota Makassar dari tahun ke-tahun yang semakin meningkat guna mengadu nasib dan melanjutkan pendidikan di Kota Makasar. Tekanan arus penduduk dari desa ke kota setiap tahun yang semakin meningkat, berdampak pada kurangnya

lapangan pekerjaan yang disediakan di Kota Makassar. Hal tersebut disebabkan pula karena umumnya orang-orang yang masuk ke kota tidak dipersiapkan dengan pendidikan dan keterampilan yang memadai, Akibatnya banyak pengangguran yang tidak memiliki kemampuan ditambah lagi sulit untuk mendaftar pekerjaan di sektor formal melihat syarat akademiknya yang tidak memenuhi sehingga pilihan satu-satunya adalah mencari pekerjaan yang tidak memerlukan persyaratan, diantaranya adalah dengan berjualan sebagai pedagang kaki lima (PKL).

Di berbagai sudut Kota Makassar setiap hari dengan mudah disaksikan asongan yang kadang

mengganggu. Terutama aktivitas Pedagang Kaki Lima di Kawasan A. P. Pettarani, Sultan Alauddin, Urip Sumiharjo, Dr. Sam Ratulangi, dan lokasi-lokasi sekitaran Pantai Losari yang menjajakan dagangannya tanpa mengindahkan aturan yang ada. Keberadaan PKL telah membuka lapangan pekerjaan sehingga angka pengangguran dapat ditekan dan keberadaannya dibutuhkan oleh masyarakat kelas bawah karena harga yang relatif lebih murah dari toko atau restoran modern. Namun keberadaan PKL selain menguntungkan juga mendatangkan permasalahan baru. Kegiatan para PKL dianggap sebagai kegiatan liar karena penggunaan ruang tidak sesuai dengan peruntukannya sehingga mengganggu kepentingan umum, seperti menggunakan trotoar dan jalan atau badan jalan sebagai tempat berdagang, pemasangan reklame yang sembarangan, perilaku buang sampah sembarangan, dan perilaku menyeberang jalan sembarangan.

Dinas Perindustrian dan Perdagangan Kota Makassar belum memiliki data yang valid dalam upaya menangani relokasi pedagang kaki lima serta keterlambatan data yang terkumpul disebabkan karena beberapa pedagang berpindah-pindah dan jarang menetap pada satu tempat untuk berjualan. Umumnya PKL di Kota Makassar dominan berasal dari luar daerah, seperti dari Kabupaten Jeneponto, Gowa, dan adapula yang berasal dari luar Pulau Sulawesi. Keadaan ini menunjukkan bahwa wujud yang tidak “sinkron” antara perencanaan tata kota dengan transformasi masyarakat ini, maka dapat digaris bawahi secara tegas bahwa PKL belum ada yang benar-benar direncanakan atau diformalisasi menjadi sektor formal dari awal. Semua lokasi PKL menunjukkan keberadaan mereka tidak terencana atau tidak merupakan bagian yang direncanakan dalam perencanaan tata Kota Makassar.

Berdasarkan data yang ada bahwa jumlah PKL di Makassar cenderung naik dari Tahun 2011-2016. Pada Tahun 2011 jumlah pedagang kaki lima sebanyak 3.405 yakni 15%, naik mencapai 3.590 yang dipersenkan menjadi 16% pada tahun 2012 lalu pada tahun 2013 jumlah Pedagang Kaki Lima menurun menjadi 3.501 yang dipersenkan menjadi 15% dan disusul lagi

tahun selanjutnya tahun 2014 jumlah PKL naik menjadi 16% yaitu jumlah perorang nya 3.752, lalu di tahun 2015 dan 2016 jumlah PKL meloncat naik menjadi 3.951 di tahun 2015 dan 4.443 di tahun 2016 yang mana jumlah persennya ke 18% menuju 20% di Kota Makassar (PD. Pasar Makassar Raya, Kota Makassar Tahun 2011-2016).

Pengamatan awal yang dilakukan oleh peneliti menemukan bahwa PKL yang ada di Kota Makassar, meskipun sudah tertata dengan rapi tetapi masih mengganggu lalu lintas jalan raya tersebut. Selain itu para PKL menggunakan pinggiran jalan untuk menggelar dagangannya, padahal pinggiran jalan itu dibuat untuk pejalan kaki. Dengan dipakainya pinggiran jalan untuk berjualan, maka pejalan kaki menggunakan sebagian jalan raya untuk berjalan, hal inilah yang membuat kemacetan. Mereka berjualan di trotoar jalan, di taman-taman kota, di jembatan penyeberangan, bahkan di badan jalan. Pemerintah kota berulang kali menertibkan mereka yang ditengarai menjadi penyebab kemacetan lalu lintas ataupun merusak keindahan kota. Sehingga, untuk memecahkan masalah ini dibutuhkan adanya koordinasi antarSKPD terkait di Kota Makassar dalam menanggulangi PKL yang mengganggu arus lalu lintas di kota Makassar. Adapun tujuan penelitian ini adalah untuk mengidentifikasi, menganalisa, dan mendeskripsikan koordinasi antarSKPD Kota Makassar dalam menanggulangi PKL yang mengganggu arus lalu lintas di Kota Makassar.

Membahas tentang koordinasi, dalam sebuah organisasi setiap pimpinan perlu untuk mengkoordinasikan kegiatan kepada anggota organisasi yang diberikan dalam menyelesaikan tugas. Ndraha (2011: 290), berpendapat bahwa jika dilihat dari sudut normatif, koordinasi diartikan sebagai kewenangan untuk menggerakkan, menyerasikan, menyelaraskan, dan menyeimbangkan kegiatan-kegiatan yang spesifik atau berbeda-beda, agar semuanya terarah pada pencapaian tujuan tertentu pada saat yang telah ditetapkan. Dari sudut fungsional, koordinasi dilakukan guna mengurangi dampak negatif spesialisasi dan mengaktifkan pembagian kerja. Dengan adanya penyampaian informasi yang jelas,

pengkomunikasian yang tepat, dan pembagian pekerjaan kepada para bawahan oleh manajer maka setiap individu bawahan akan mengerjakan pekerjaannya sesuai dengan wewenang yang diterima. Tanpa adanya koordinasi setiap pekerjaan dari individu karyawan maka tujuan perusahaan tidak akan tercapai.

Hasibuan (2006: 85), berpendapat bahwa “Koordinasi adalah kegiatan mengarahkan, mengintegrasikan, dan mengkoordinasikan unsur-unsur manajemen dan pekerjaan-pekerjaan para bawahan dalam mencapai tujuan organisasi”. Menurut Brech dalam bukunya, *The Principle and Practice of Management* (Handyaningrat, 2002: 54), berpendapat bahwa koordinasi adalah mengimbangi dan menggerakkan tim dengan memberikan lokasi kegiatan pekerjaan yang cocok. Menurut Terry (Hasibuan, 2006: 85), berpendapat bahwa koordinasi adalah suatu usaha yang sinkron dan teratur untuk menyediakan jumlah dan waktu yang tepat, dan mengarahkan pelaksanaan untuk menghasilkan suatu tindakan yang seragam dan harmonis pada sasaran yang telah ditentukan.

Hasibuan (2006: 88), berpendapat bahwa faktor-faktor yang mempengaruhi koordinasi, sebagai berikut:

a. Kesatuan tindakan

Konsep kesatuan tindakan adalah inti dari pada koordinasi. Kesatuan dari pada usaha, berarti bahwa pemimpin harus mengatur sedemikian rupa usaha-usaha dari pada tiap kegiatan individu sehingga terdapat adanya keserasian di dalam mencapai hasil. Kesatuan tindakan ini adalah merupakan suatu kewajiban dari pimpinan untuk memperoleh suatu koordinasi yang baik dengan mengatur jadwal waktu dimaksudkan bahwa kesatuan usaha itu dapat berjalan sesuai dengan waktu yang telah direncanakan.

b. Komunikasi

Komunikasi sangat penting karena dengan komunikasi partisipasi anggota akan semakin tinggi dan pimpinan memberitahukan tugas kepada karyawan harus dengan komunikasi. Dengan demikian komunikasi merupakan hubungan antara komunikator dengan komunikan di mana keduanya mempunyai peranan dalam menciptakan komunikasi.

Fungsi komunikasi sebagai berikut; (a) mengumpulkan dan menyebarkan informasi mengenai kejadian dalam suatu lingkungan, (b) menginterpretasikan terhadap informasi mengenai lingkungan, dan (c) kegiatan mengkomunikasikan informasi, nilai dan norma sosial dari generasi yang satu ke generasi yang lain.

c. Pembagian kerja

Dalam suatu organisasi, tiang dasarnya adalah prinsip pembagian kerja (*Division of labor*). Prinsip pembagian kerja ini adalah maksudnya jika suatu organisasi diharapkan untuk dapat berhasil dengan baik dalam usaha mencapai tujuannya, maka hendaknya lakukan pembagian kerja. Dengan pembagian kerja ini diharapkan dapat berfungsi dalam usaha mewujudkan tujuan suatu organisasi. Pembagian kerja adalah perincian tugas dan pekerjaan agar setiap individu dalam organisasi bertanggung jawab untuk melaksanakan sekumpulan kegiatan yang terbatas.

d. Disiplin

Pengertian disiplin kerja adalah suatu alat yang digunakan para manajer untuk berkomunikasi dengan karyawan agar mereka bersedia untuk mengubah suatu perilaku serta sebagai suatu upaya untuk meningkatkan kesadaran dan kesediaan seseorang mentaati semua peraturan organisasi dan norma-norma sosial yang berlaku. Koordinasi adalah usaha penyesuaian bagian-bagian yang berbeda-beda agar kegiatan dari pada bagian-bagian itu selesai pada waktunya, sehingga masing-masing dapat memberikan sumbangan usahanya secara maksimal agar diperoleh hasil secara keseluruhan, untuk itu diperlukan disiplin.

Hasibuan (2006: 86), berpendapat bahwa tipe koordinasi dibagi menjadi 2 (dua), yaitu:

a. Koordinasi vertikal (*vertical coordination*) adalah kegiatan-kegiatan penyatuan, pengarahan yang dilakukan oleh atasan terhadap kegiatan unit-unit, kesatuan-kesatuan kerja yang ada di bawah wewenang dan tanggung jawabnya. Tegasnya, atasan mengkoordinasi semua aparat yang ada di

bawah tanggung jawabnya secara langsung. Koordinasi vertikal ini secara relatif mudah dilakukan, karena atasan dapat memberikan sanksi kepada aparat yang sulit diatur; dan

- b. Koordinasi horisontal (*horizontal coordination*) adalah mengkoordinasikan tindakan-tindakan atau kegiatan-kegiatan penyatuan, pengarahan yang dilakukan terhadap kegiatan-kegiatan dalam tingkat organisasi (aparat) yang setingkat. Koordinasi horisontal ini dibagi atas *interdisciplinary* dan *interrelated*. *Interdisciplinary* adalah suatu koordinasi dalam rangka mengarahkan, menyatukan tindakan-tindakan, mewujudkan, dan menciptakan disiplin antara unit yang satu dengan unit yang lain secara *intern* maupun *ekstern* pada unit-unit yang sama tugasnya. *Interrelated* adalah koordinasi antar badan (instansi) beserta unit-unit yang fungsinya berbeda, tetapi instansi yang satu dengan yang lain saling bergantung atau mempunyai kaitan secara *intern* atau *ekstern* yang levelnya setaraf. Koordinasi horisontal ini relatif sulit dilakukan, karena koordinator tidak dapat memberikan sanksi kepada pejabat yang sulit diatur sebab kedudukannya setingkat.

Hasibuan (2006: 86), berpendapat bahwa koordinasi penting dalam suatu organisasi, yakni; (1) Untuk mencegah terjadinya kekacauan, percecokan, dan kekembaran atau kekosongan pekerjaan; (2) Agar orang-orang dan pekerjaannya diselaraskan serta diarahkan untuk pencapaian tujuan perusahaan; (3) Agar sarana dan prasarana dimanfaatkan untuk mencapai tujuan; (4) Supaya semua unsur manajemen dan pekerjaan masing-masing individu pegawai harus membantu tercapainya tujuan organisasi; dan (5) Supaya semua tugas, kegiatan, dan pekerjaan terintegrasi kepada sasaran yang diinginkan.

Handoko (2003:197), berpendapat bahwa manfaat koordinasi antara lain: (1) Dengan koordinasi dapat dihindarkan perasaan terlepas satu sama lain, antara satuan organisasi atau antara pejabat yang ada dalam organisasi; (2) Menghindari suatu pendapat atau perasaan bahwa suatu organisasi atau pejabat merupakan

yang paling penting; (3) Menghindari kemungkinan timbulnya pertentangan antara bagian dalam organisasi; (4) Menghindari terjadinya kekosongan pekerjaan terhadap suatu aktivitas dalam organisasi; dan (5) Menimbulkan kesadaran di antara para pegawai untuk saling membantu. koordinasi sangat penting dalam mengarahkan para bawahan untuk mencapai tujuan yang sesuai dengan apa yang direncanakan perusahaan.

Adapun kemacetan lalu lintas (Tamin, 2000: 15), adalah kondisi dimana jika arus lalu lintas mendekati kapasitas, kemacetan mulai terjadi. Kemacetan semakin meningkat apabila arus begitu besarnya sehingga kendaraan sangat berdekatan satu sama lain. Kemacetan total terjadi apabila kendaraan harus berhenti atau bergerak sangat lambat Lalu lintas tergantung kepada kapasitas jalan, maka lalu lintas yang ada akan terhambat dan akan mengalir sesuai dengan kapasitas jaringan jalan maksimum. (Sinulingga, 1999:23).

Terdapat beberapa faktor penyebab kemacetan lalu lintas jalan yaitu, faktor *human error*, rendahnya penegakan hukum, pembiaran pemanfaatan sarana dan prasarana jalan, ketidakpedulian dan kurangnya sumber daya aparat pelaksana. (Mahsyar, 2014:14). Kemacetan lalu lintas di jalan raya dapat disebabkan oleh berbagai faktor maupun sumber penyebab terjadinya kemacetan, hasil identifikasi penyebab kemacetan lalu lintas di Kota Makassar tidak terlepas dari ketersediaan infrastruktur lalu lintas yang ada atau dengan kata lain kemacetan yang terjadi sebagai akibat dari pada kurangnya koordinasi yang dilakukan oleh instansi pemerintah dalam menanggulangi kemacetan lalu lintas.

Menurut Santoso dkk (1997: 56), kerugian yang diderita akibat dari masalah kemacetan ini apabila dikuantifikasikan dalam satuan moneter sangatlah besar, yaitu kerugian karena waktu perjalanan menjadi panjang dan makin lama, biaya operasi kendaraan menjadi lebih besar dan polusi kendaraan yang dihasilkan makin bertambah. Pada kondisi macet kendaraan merangkak dengan kecepatan yang sangat rendah, pemakaian bbm menjadi sangat boros, mesin kendaraan menjadi lebih cepat haus dan

buangan kendaraan yang dihasilkan lebih tinggi kandungan konsentrasinya.

Pada kondisi kemacetan pengendara cenderung menjadi tidak sabar yang menjurus ke tindakan tidak disiplin yang pada akhirnya memperburuk kondisi kemacetan lebih lanjut lagi. Menurut Soesilowati (2008: 27), secara ekonomis, masalah kemacetan lalu lintas akan menciptakan biaya sosial, biaya operasional yang tinggi, hilangnya waktu, polusi udara, tingginya angka kecelakaan, bising, dan juga menimbulkan ketidaknyamanan bagi pejalan kaki. Menurut Tamin (2000: 493), masalah lalu lintas atau kemacetan menimbulkan kerugian yang sangat besar bagi pemakai jalan, terutama dalam hal pemborosan waktu (tundaan), pemborosan bahan bakar, pemborosan tenaga dan rendahnya kenyamanan berlalu lintas serta meningkatnya polusi baik suara maupun polusi udara.

Sedangkan, PKL menurut Sugiharsono dkk (2000: 45), adalah istilah untuk menyebut penjaja dagangan yang menggunakan gerobak. Istilah itu sering ditafsirkan demikian karena jumlah kaki pedagangnya adalah lima. Lima kaki tersebut adalah dua kaki pedagang ditambah tiga "kaki" gerobak (yang sebenarnya adalah tiga roda atau dua roda dan satu kaki).

Dahulu namanya adalah pedagang emperan jalan, sekarang menjadi pedagang kaki lima, namun saat ini istilah PKL memiliki arti yang lebih luas, Pedagang Kaki Lima digunakan pula untuk menyebut pedagang di jalanan pada umumnya. Tapi menurut Kamus Umum Bahasa Indonesia susunan W.J.S Poerwadarminta, istilah kaki lima adalah rantai yang diberi atap sebagai penghubung rumah dengan rumah, arti yang kedua adalah rantai (tangga) di muka pintu atau di tepi jalan.

2. METODE PENELITIAN

Penelitian ini dilakukan di Kota Makassar dengan lokasi di Jalan Sultan Alauddin (sekitaran Kampus Unismuh Makassar), Jalan Hertasning, dan Jalan Malengkeri (sekitaran Kampus UNM Makassar). Proses koordinasi diteliti pada kerja sama antara Dinas Satuan Polisi Pamong Praja (SATPOL PP), Dinas Perindustrian dan Perdagangan, Dinas Tata

Ruang dan Bangunan, Dinas Perhubungan, dan Kepolisian Lalu lintas Kota Makassar. Jenis penelitian ini adalah penelitian kualitatif dengan tipe penelitian deskriptif. Informan dipilih secara *purposive sampling*. Teknik pengumpulan data yang digunakan adalah pengamatan, wawancara, dan dokumentasi. Teknik pengabsahan data dengan metode triangulasi.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Adanya peraturan yang mengatur tentang pedagang kaki lima yaitu Peraturan Menteri Nomor 41 Tahun 2012, Perda Kota Makassar Nomor 10 Tahun 1990 dan Surat Keputusan Walikota Makassar Nomor 44 Tahun 2002 mendorong adanya tindakan dari pemerintah khususnya pemerintah Kota Makassar untuk membuat suatu program khusus. Mengingat kegiatan utama pada tahap implementasi adalah mengoperasionalkan kebijakan ke dalam usulan-usulan program (program proposal) atau proyek sosial untuk dilaksanakan atau diterapkan kepada sasaran program khususnya dalam masalah maraknya pedagang kaki lima yang berjualan hingga ke badan jalan yang menyebabkan terjadinya kemacetan lalu lintas di Kota Makassar.

Dalam penelitian ini, tipe-tipe koordinasi yang digunakan untuk menganalisis adalah tipe koordinasi vertikal dan horisontal. Tipe-tipe koordinasi ini yang akan mengetahui koordinasi seperti apa yang digunakan oleh pemerintah Kota Makassar dalam menanggulangi PKL yang mengganggu arus lalu lintas di Kota Makassar. Hasil penelitian dan pembahasannya, sebagai berikut:

a. Pemantapan Konfirmasi

Peran Koordinasi pemerintah sebagai pemangku kebijakan sangat penting dalam masalah ini untuk menemukan titik temunya, sebagai kelompok marginal kota, lambat laun akan menjadi beban pemerintah dalam proses penanganannya karena tidak sedikit kelompok ini bermasalah. dalam proses pemantapan konfirmasi maka dari itu dibutuhkan beberapa hal yang sangat penting, seperti:

1) Diskusi umum

Diskusi merupakan salah satu kegiatan pemecahan masalah yang dianggap rumit, dengan adanya diskusi maka segala permasalahan yang tidak sempat dipecahkan bersama-sama dengan solusi terbaik dan bijak. Dalam hal ini adalah sejauh mana para instansi yang berperan langsung menangani pedagang kaki lima diberikan ruang untuk memberikan solusi masing-masing karna munculnya berbagai penyebab kemacetan lalu lintas di Kota Makassar terutama jalan-jalan yang menjadi objek penelitian, dan masalah yang sangat menarik perhatian peneliti adalah masalah PKL. Untuk itu, perlu adanya koordinasi antara SKPD yang terkait menangani pedagang kaki lima berjualan hingga ke badan jalan.

Berdasarkan hasil wawancara, terungkap bahwa diskusi sangat penting diadakan untuk pemantapan konfirmasi karena diadakannya diskusi mampu menemukannya gagasan-gagasan baru dari tiap instansi untuk bersama-sama ditemukan solusinya dan dijadikan kebijakan untuk pengambilan keputusan. Tipe koordinasi yang digunakan Dinas perhubungan kota Makassar dalam menangani PKL yang menjadi problem publik ialah tipe koordinasi *interrelated* adalah koordinasi antar badan instansi beserta fungsi-fungsinya yang berbeda, tetapi instansi yang satu dengan yang lain saling bergantung atau mempunyai kaitan secara intern dan ekstern yang levelnya setaraf.

Berdasarkan hasil wawancara juga ditemukan bahwa setiap *stakeholder* yang berperan dalam menangani masalah ini harus memiliki solusi masing-masing agar titik temu dari masalah ini bisa teratasi, karena semata-mata penanganan PKL bukan hanya tugas SATPOL-PP, namun seluruh instansi yang berpengaruh harus turun tangan juga dalam bersama-sama menyelesaikan masalah ini, agar tercipta kebijakan publik sesuai dengan harapan.

2) Pertemuan tiap instansi sesuai tingkatan dari yang terkecil sampai yang inti

Pelaksanaan pertemuan yang dihadiri tiap instansi terkait merupakan hal yang penting juga dalam menangani permasalahan PKL, melaksanakan pertemuan yang rutin bukan hanya memberikan solusi atau hanya sekedar

dialog tapi juga dengan adanya pertemuan tiap instansi mampu menciptakan komunikasi yang baik yang diperlukan, pertemuan instansi sesuai tingkatan dari yang terkecil sampai yang inti mampu mengumpulkan ide-ide baru bagaimana cara menangani pedagang kaki lima yang dimulai dari instansi terkait yang terkecil seperti kelurahan, kecamatan, sampai instansi inti seperti walikota atau gubernur.

Adapun dari hasil wawancara ditemukan bahwa pemantapan konfirmasi setiap tingkatan pada setiap instansi yang terkait sangat diperlukan yang bisa dimulai dari instansi terkecil seperti kelurahan sampai instansi yang inti, dimulai dari instansi terkecil yang sangat paham betul probelmatic yang sering terjadi di masyarakat. Diskusi umum dan rutusnya mengadakan pertemuan tiap instansi memang sangat diperlukan dalam membicarakan penanganan masalah pedagang kaki lima karna dalam setiap pertemuan pasti ada solusi yang lebih intens dalam membahas kebijakan-kebijakan apa yang perlu di berikan oleh penanganan kaki lima ,walaupun mereka adalah pelaku ekonomi sektor informal namun usahanya untuk menciptakan lapangan pekerjaan yang kiranya sangat membantu dilingkungan masyarakat dan seharusnya pedagang kecil-kecilan seperti inilah yang seharusnya sangat intens diperhatikan kesejahteraannya melihat peran dan nilai keuntungan bagi pembangunannya dan pendapatan pada daerah sangatlah menunjang termasuk mengurangi jumlah pengangguran dan kemiskinan yang kritis di Indonesia.

b. Pembentukan Tim Terpadu

Adanya tim mampu memudahkan segala sesuatu dengan berbagai macam permasalahan mampu ditangani dengan hadirnya tim, pada proses pembangunan di pemerintahan kerja tim sangat dibutuhkan karna tim dibuat sesuai dengan ahlinya masing-masing. Adanya pembentukan tim terpadu mampu merupakan profesionalisme aparatur dalam menangani masalah kaki lima yang selalu menjadi permasalahan di masyarakat, tim terpadu dibentuk sesuai fungsinya untuk mempermudah kerja pemerintah agar lebih menemukan masing-

masing kebijakan tiap instansi yang bersangkutan.

1) Tim yang melakukan pengecekan

Dalam menganalisa fakta dilapangan di butuhkan beberapa tim yang di bentuk agar informasi pendataan di lapangan tentang PKL cepat teratasi dan menemukan solusi, kerja tim dilapangan yang melakukan pengecekan sangat penting, tentunya tugas ini tidaklah mudah karna seluruh instansi yang terkait harus memiliki sifat professional dalam menjalankan tugas, karna untuk mengecek kondisi di lapangan membutuhkan kejelian yang sangat focus, hal ini harus rutin di lakukan karna pengecekan data PKL tidaklah mudah PKL sifatnya berubah-ubah dan tidak menetap inilah yang tim terpadu harus utamakan dalam menjalankan tugasnya.

Berdasarkan hasil wawancara didapatkan bahwa adanya tim terpadu mampu memudahkan permasalahan yang terjadi di lapangan karna masing-masing tiap tim sudah dibekali dengan kemampuan sesuai dengan bidangnya. Misalkan saja ada yang bertugas melakukan pengecekan maupun pendataan dan adapula yang bertugas merumuskan suatu kebijakan untuk menemukan solusi. Informan juga menambahkan bahwa permasalahan PKL sangatlah bersinggungan dengan suasana lalu lintas dimana penyebab kemacetan salah satu alasan PKL yang berjualan di bahu jalan yang menyebabkan kemacetan dan adanya kinerja tim tiap instansi mampu memberikan solusi agar bisa menciptakan suasana lalu lintas yang nyaman untuk publik.

Hal tersebut sesuai dengan hasil observasi peneliti selama di lapangan yang ikut terjun langsung pada patroli penyisiran PKL bersama anggota SATPOL-PP di Jalan Hertasning, bahwa memang ada beberapa gabungan dari instansi yang berbeda yang membentuk satu tim untuk melakukan pengecekan atau pendataan, seperti dari Dinas Perdagangan yang bekerja sama dengan SATPOL-PP yang berinteraksi langsung di lapangan untuk mensurvey jumlah PKL yang ada di kota Makassar dengan cara proses pendataan setelah itu dibina dan di modali sesuai kondisi karakteristik PKL nya.

2) Tim yang merumuskan kebijakan

Perumusan kebijakan merupakan langkah inti atau strategi utama dalam menyelesaikan suatu masalah publik. Disadari semakin banyak permasalahan maka semakin banyak pula kebijakan atau sikap tegas di ambil pemerintah, namun kebijakan yang di ambil pemerintah tentu tidak gampang karena harus berhadapan dengan kenyataan yang sudah ada sebelumnya. Kebijakan yang diterapkan juga harus ada persetujuan dari banyak pihak agar tercapai segala hasil yang diinginkan. Pada permasalahan PKL, tim yang berperan sebagai pembuat perumusan harus lebih teliti lagi dalam menghasilkan solusi ketimbang tim yang berperan dilapangan karna pembuat perumusan kebijakanlah yang menjadi aktor utama dalam permasalahan ini.

Dari hasil wawancara terungkap bahwa bahwa persoalan PKL merupakan masalah tata ruang publik dan penanganannya itu harus diselesaikan secara bersama-sama dengan cara membentuk tim yang ahli dalam merumuskan kebijakan agar solusi bisa terpecahkan serta tujuan bisa didapatkan sesuai dengan keinginan dan guna untuk mewujudkan cita-cita Kota Makassar.

c. Sinergitas tiap instansi yang menangani

Sinergi merupakan bentuk kerjasama yang dihasilkan melalui kolaborasi dari masing-masing pihak untuk menyatukan satu tujuan. Bersinergi berarti saling menghargai perbedaan pendapat dan bersedia saling berbagi. tidak mementingkan diri sendiri, namun berpikir menang-menang dan tidak ada pihak yang dirugikan atau merasa dirugikan dan bertujuan memadukan bagian-bagian terpisah. Permasalahan PKL sangat membutuhkan sinergi dari masing-masing instansi yang memiliki tanggung jawab.

1) Melakukan pengecekan pada saat apel

Salah satu bentuk dari sinergitas tiap instansi ialah melakukan tindakan pengecekan setiap mengadakan apel. Berdasarkan hasil wawancara ditemukan bahwa salah satu bentuk sinergitas itu ialah dengan cara melakukan pengecekan kepada petugas di lapangan pada saat apel sampai pulang patroli , karna hal ini tidak

terlepas dari bentuk cerminan tanggung jawab mereka sebagai aparatur yang bertugas menangani langsung pedagang kaki lima. Peran koordinasi pemerintah sebagai pemangku kebijakan sangat penting dalam masalah ini untuk menemukan titik temunya dalam problem ini harus memiliki sinergitas agar tujuan yang ingin diinginkan bisa terlaksana.

2) Melakukan pengecekan pada saat bertugas

Salah satu bentuk dari sinergitas juga adalah melakukan pengecekan pada saat bertugas dan sama halnya dengan yang dijelaskan oleh peneliti sebelumnya bahwa dengan adanya pengecekan anggota pada saat apel dan pada saat bertugas merupakan salah satu bentuk cerminan dari kedisiplinan yang wajib dimiliki setiap anggota yang bertugas. Kemampuan pada saat bertugas dilapangan merupakan hal yang sangat penting dalam meningkatkan kualitas kinerja aparatur sebab menghadapi PKL di butuhkan banyak kemampuan dan pemahaman yang sangat penting karna karakter pedagang kaki lima di lapangan sangat berbeda-beda jadi sebagai aparatur yang bertugas di lapangan harus pintar-pintar menyikapui situasi dan kondisinya.

Berdasarkan hasil wawancara terungkap bahwa proses pengecekan setiap anggota pada saat bertugas merupakan hal yang penting yang di lakukan atasan terhadap bawahannya karna ini merupakan suatu bentuk pengawasan agar bisa diketahui kegiatan lapangan yang di lakukan anggota sudah efektif atau belum.

SKPD terkait sudah menjalankan tugasnya dengan baik dan secara efektif karena mereka telah memberikan pembinaan yang secara rutin diberikan kepada PKL dan tentunya ini bertujuan baik dengan karakteristik yang perlu dimiliki PKL dalam menghadapi situasi sosial di kehidupan sehari-hari. Dalam proses penertiban berdasarkan data dari pihak satuan Polisi Pamong Praja Kota Makassar, secara teknis langkah-langkah yang dilakukan melalui: surat peringatan, kemudian pendekatan persuasif, dan langkah alternatif paling akhir adalah penertiban paksa. Melihat kondisi demikian, dilema antara penegakan peraturan daerah dan disatu sisi mengambil hak orang untuk memenuhi kebutuhannya. Berdasarkan hal tersebut PKL

tidak lain hanyalah berusaha untuk mencukupi kebutuhan hidupnya, namun di sisi lain mereka mengambil hak orang lain seperti jalan raya yang akan digunakan oleh pengendara menjadi macet akibat aktivitas dari pedagang kaki lima.

Pemerintah sudah banyak mengeluarkan peraturan-peraturan yang terkait dengan masalah PKL. Akan tetapi aturan-aturan tersebut tidak terlalu berdampak positif terhadap penertiban PKL karena masih ada saja para pedagang kaki lima yang berjualan tidak mengikuti aturan-aturan yang ada. Akibatnya, PKL makin hari makin bertambah dan ditambah lagi dengan pedagang musiman. Hal itu akan berdampak pada arus lalu lintas yang akan terhambat dikarenakan banyaknya para pengendara yang berhenti seandainya untuk melihat dan berbelanja dan arus lalu lintas pun menjadi macet.

Berdasarkan hasil wawancara juga ditemukan bahwa banyak PKL yang sudah berjualan sangat lama dan bahkan sudah mendapat teguran langsung dari petugas SATPOL-PP. Lapak jualan para pedagang kaki lima pun sudah banyak yang dibongkar paksa. Dan juga para pedagang kaki lima sudah didata untuk melakukan pembinaan. Akan tetapi yang datang dalam pembinaan tersebut hanya diwakili oleh teman atau keluarga mereka. Maka disini diperlukan pemahaman masyarakat tentang aturan-aturan yang telah ditetapkan oleh pemerintah, artinya PKL sebagai pelaku ekonomi sektor informal terlibat secara tidak langsung dalam sirkulasi kebijakan pemerintah.

4. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian, dapat disimpulkan bahwa koordinasi antar SKPD di Kota Makassar dalam menanggulangi PKL yang mengganggu arus lalu lintas adalah dengan mengadakan pemantapan konfirmasi, pembentukan tim terpadu, sinergitas tiap instansi, rutin mengadakan sosialisasi diskusi umum, pengecekan petugas di lapangan, dan melakukan pembinaan secara intens. Proses penertiban dilakukan secara teknis melalui pemberian surat peringatan, pendekatan secara persuasif, dan langkah alternatif terakhir adalah dengan penertiban paksa.

5. REFERENSI

- Cangara, Syaiful. Stagnasi Keberadaan Pedagang Informal di Makassar”, makalah diktat Fakultas Ilmu Sosial dan Peemerintahan Unhas
- Handyaningrat, Soewarno. 2002. *Pengantar Studi Administrasi dan Manajemen*. Jakarta: Gunung Agung.
- Handoko, T. Hani. 2003. *Manajemen Edisi Kedua*. Yogyakarta: BPF.
- Hasibuan, Malayu S.P, 2006, *Manajemen Dasar, Pengertian, dan Masalah*. Edisi Revisi. Jakarta: Bumi Aksara.
- Mahsyar, Abdul. 2014. Model Koordinasi Antar Instansi Pemerintah dalam Penanggulangan Kemacetan di Kota Makassar. *Jurnal El Riyasah*, 5(2), 11-20.
- Makmur.2007. *Patologi serta Terapinya dalam Ilmu Administrasi dan Organisasi*. Makassar:Refika Aditama.
- Ndraha, Taliziduhu. 2011. *Kybernology (Ilmu Pemerintahan Baru)*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Paembonan, A.R., 1994. Analisis tentang Koordinasi Pengelolaan Lingkungan Hidup (Study Kasus Kabupaten Dati II Tana Toraja). *Disertasi* (Tidak dipublikasikan). IPB-UNHAS,Makassar.
- Rivai, Veithzal. 2005. *Manajemen Sumber Daya Manusia untuk Perusahaan*.Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Ryadi dan Bratakusuma, 2003. *Perencanaan Pembangunan Daerah (Strategi Menggali Potensi dalam mewujudkan Otonomi Daerah)*. PT Gramedia Pustaka Utama, Jakarta.
- Sahajuddin, 2015. *Potret Pedagang Kaki Lima* . PT Pustaka Sawerigading, Makassar.
- Siagiaan, Sondang P., 1981. *Managemen Abad 21*. Gunung Agung, Jakarta.
- Soesilowati, Etty, 2008. Dampak Pertumbuhan Ekonomi Kota Semarang terhadap Kemacetan Lalu Lintas di Wilayah Pinggiran dan Kebijakan yang Ditempuhnya. *Jurnal Fakultas Ekonomi*

- Universitas Negeri Semarang, Jejak, Volume 1 Nomor 1 halaman 9-17.*
- Sutarto, 2002. *Dasar-Dasar Organisasi*. Gadjah Mada University Press, Yogyakarta.
- Tamin, Ofyar Z, 2000, *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*, ITB,Bandung.
- Wibowo. 2007. *Manajemen Kinerja*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Winardi, 1992. *Adminstrasi Pembangunan*. Gunung Agung, Jakarta.
- Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1990 tentang Pembinaan Pedagang Kaki Lima