

KOORDINASI DINAS PERHUBUNGAN DENGAN SATUAN POLISI PAMONG PRAJA DALAM PENANGGULANGAN KEMACETAN LALU LINTAS DI KOTA MAKASSAR

Sitti Sahara Syamel¹, Abdul Mahsyar², Jaelan Usman³

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

Abstract

This study aimed to determine the role of Makassar City Government in tackling the traffic congestion caused by the proliferation of street vendors who sell along the road using the shoulder of the road up to the road. And also to determine the coordination used in the prevention of traffic jams. As well as knowing how government policy arrangement of vendors who caused traffic jam in the City of Makassar. This research was conducted in Makassar using descriptive and qualitative data analysis. While data collection techniques used by researcher was the observation, interview, and documentation. While informants were identified in this study was the staff of the Department of Transportation and Civil Service Police Unit (SATPOL PP) and street vendors. The results showed that the coordination is done by the Department of Transportation and Civil Service Police Unit in the prevention of traffic jams on the City of Makassar was minimal, because the Department of Transportation in coordination only joint meetings, regular meetings and in meetings forum traffic while the Civil Service Police Unit in carrying out its duties rarely communicated with the Department of Transportation as the leading sector. Municipal police already know the duties obligation in enforcing regulation relating to vendor who caused a traffic jam in the City of Makassar.

Keyword: Coordination, relief, traffic jam

Abstrak

Penelitian ini bertujuan mengetahui peran pemerintah Kota Makassar dalam penanggulangan kemacetan lalu lintas yang disebabkan maraknya pedagang kaki lima yang berjualan di sepanjang jalan yang menggunakan bahu jalan hingga ke badan jalan. Dan juga untuk mengetahui koordinasi yang digunakan dalam penanggulangan kemacetan lalu lintas. Serta mengetahui bagaimana penerapan kebijakan pemerintah dalam penataan pedagang kaki lima yang menyebabkan kemacetan lalu lintas di Kota Makassar. Penelitian ini dilaksanakan di Kota Makassar dengan menggunakan metode deskriptif dan analisa data kualitatif. Sedangkan teknik pengumpulan data yang digunakan peneliti adalah observasi, wawancara, dan dokumentasi. Sementara informan yang ditentukan dalam penelitian ini adalah staf-staf Dinas Perhubungan dan Satuan Polisi Pamong Praja (SATPOL PP) dan pedagang kaki lima. Hasil penelitian menunjukkan bahwa koordinasi yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan dan Satuan Polisi Pamong Praja dalam penanggulangan kemacetan lalu lintas di Kota Makassar sangat minim, karena Dinas Perhubungan dalam melakukan koordinasi hanya dalam rapat gabungan, rapat rutin dan dalam rapat forum lalu lintas sedangkan Satuan Polisi Pamong Praja dalam menjalankan tugasnya jarang melakukan komunikasi dengan Dinas Perhubungan selaku *leading sektor*. Satpol PP sudah mengetahui tugas-tugas kewajibannya dalam menegakkan peraturan-peraturan yang berhubungan dengan pedagang kaki lima yang menyebabkan kemacetan lalu lintas di Kota Makassar.

Kata kunci: Koordinasi, Penanggulangan, Kemacetan

1. PENDAHULUAN

Koordinasi yang tepat untuk menangani persoalan kemacetan lalu lintas ini. Berbagai kebijakan telah dibuat oleh pemerintah Kota Makassar untuk mengatasi masalah pedagang kaki lima namun terkadang penerapannya dilapangan tidak sesuai dengan yang diinginkan. Untuk itu perlu adanya koordinasi

Dinas perhubungan dan Satuan Polisi Pamong Praja untuk menangani masalah pedagang kaki lima yang menyebabkan kemacetan.

Keberadaan pedagang kaki lima di Kota Makassar sering kali dijumpai banyak menimbulkan masalah-masalah yang terkait dengan gangguan keamanan dan ketertiban masyarakat. Kesan kumuh, liar, merusak keindahan, dan menyebabkan kemacetan

seakan menjadi paten yang melekat pada usaha mikro ini. Mereka berjualan di trotoar, di taman-taman kota bahkan terkadang di badan jalan. Pemandangan ini hampir terdapat di sepanjang jalan kota, seperti di jalan Perintis Kemerdekaan, jalan Urip Sumiharjo, jalan AP. Pettarani, jalan Sunu, jalan Gunung Buwakaraeng, jalan Hertasning, jalan Aroepala dan jalan Penghibur. Pemandangan ini tidak hanya terjadi disiang hari bahkan di malam haripun jumlahnya makin bertambah.

Makin marak dan bertambahnya pedagang kaki lima yang kian bermunculan yang menjadi penyebab kemacetan dan merusak keindahan kota. Selain itu, parkir kendaraan para pembeli yang tidak teratur juga sangat mengganggu ketertiban. Seperti pedagang makanan, pedagang pakaian, buah dengan menggunakan mobil, dan es. Belum lagi masalah limbah atau sampah. Berbagai persoalan yang ada di Kota Makassar, misalnya kemacetan, banjir, ketertiban dan keamanan, pengangguran dan masih banyak lagi. Sebenarnya masalah-masalah tersebut memiliki hubungan dengan penataan pedagang kaki lima. Misalnya, penjual buah atau makanan di pinggir-pinggir jalan, memang mereka tidak terlalu berdampak pada kemacetan namun para pembeli yang parkir kendaraannya di bibir jalan penyebabnya dan ini hampir kita lihat di sepanjang jalan di Kota Makassar. Kemudian masalah banjir walaupun hanya berdampak sedikit namun tidak bisa dipungkiri salah satu penyebabnya adalah dari sampah, dan pedagang kaki lima merupakan penyumbang sampah terbesar. Sebaliknya, pedagang kaki lima ini memberikan sumbangan yang cukup besar terhadap pendapatan asli daerah (PAD).

Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 41 tahun 2012, Perda Kota Makassar Nomor 10 Tahun 1990 tentang Pembinaan Pedagang Kaki Lima dan Keputusan Walikota Makassar Nomor 44 Tahun 2002. Surat Keputusan Nomor 44 Tahun 2002 pada pasal 2 ayat (1) dan (2) dijelaskan bahwa, pedagang kaki lima tidak boleh menempati trotoar atau badan jalan. Kemudian dalam Perda ini juga ditetapkan sejumlah jalan besar yang sama sekali tidak boleh ditempati untuk berdagang oleh pedagang kaki lima atau wilayah bersih atau bebas dari pedagang kaki lima, yaitu: sepanjang jalan gunung bawakaraeng, sepanjang jalan R.A Kartini, sepanjang jalan Jendral Sudirman, jalan Samratulangi, Jalan Haji Bau, jalan

Penghibur, jalan Pasar Ikan, Hertasning, A.P. Petarani, dan sepanjang Jalan Urip Sumoharjo.

Pasal 2 ayat 2 Perda Nomor 44 Tahun 2002, mengenai sejumlah pelataran yang tidak dapat digunakan pada waktu antara pukul 05.00 sampai jam 17.00 wita, diantaranya: sepanjang jalan Riburane, jalan Nusantara, Jalan Ujung Pandang, Jalan Ahmad Yani, Jalan Gunung Bulusaraung, Masjid Raya, jalan dr. Wahidin Sudirohusodo, dan sepanjang jalan sulawesi.

Kedua ayat dari regulasi tersebut, sampai saat ini belum berjalan efektif, disebabkan berbagai faktor regulasi, dan fasilitas pendukung atau infrastruktur, serta sumber daya manusia dan manajemennya, dan aspek eksternal terdiri dari faktor sosial budaya dan faktor ekonomi. Banyaknya kebijakan yang dikeluarkan oleh pemerintah seakan tidak terimplementasi dengan baik. Adapun titik-titik kemacetan yang terparah yaitu sepanjang jalan Penghibur, jalan AP. Pettarani, jalan Letjen Hertasning, jalan Sultan Alauddin, dan jalan Aroepala. Di titik kemacetan inilah terdapat banyak pedagang kaki lima dan biasanya menimbulkan kemacetan lalu lintas.

2. TINJAUAN PUSTAKA

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* yang dikutip oleh Handyaningrat (2002: 54), koordinasi adalah mengimbangi dan menggerakkan tim dengan memberikan lokasi kegiatan pekerjaan yang cocok kepada masing-masing dan menjaga agar kegiatan itu dilaksanakan dengan keselarasan yang semestinya di antara para anggota itu sendiri. Hasibuan (2006:86), berpendapat bahwa tipe koordinasi di bagi menjadi dua bagian besar yaitu koordinasi vertikal dan koordinasi horizontal. Kedua tipe ini biasanya ada dalam sebuah organisasi.

Wiryanto dalam Khomsahrial (2011:2), komunikasi adalah pengiriman dan penerimaan berbagai pesan organisasi didalam kelompok formal maupun informal dari suatu organisasi. Komunikasi formal adalah komunikasi yang disetujui oleh organisasi itu sendiri dan sifatnya berorientasi kepentingan organisasi. Isinya

berupa cara kerja didalam organisasi, produktivitas, dan berbagai pekerjaan yang harus dilakukan dalam organisasi. Adapun komunikasi informal adalah komunikasi yang disetujui secara sosial.

Pace (2013: 32), komunikasi organisasi terjadi kapanpun setidaknya-tidaknya satu orang yang menduduki suatu jabatan dalam suatu organisasi menafsirkan suatu pertunjukan. Karena fokusnya adalah komunikasi diantara anggota-anggota suatu organisasi, analisis komunikasi organisasi menyangkut penelahan atas banyak transaksi yang terjadi.

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 daripada kurangnya koordinasi yang dilakukan oleh instansi pemerintah dalam menanggulangi kemacetan lalu lintas. 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).

Peraturan Menteri Dalam Negeri Republik Indonesia Nomor 41 Tahun 2012 Pedagang Kaki Lima pasal 2 ayat 2 Gubernur dan Bupati/Walikota wajib melakukan penataan dan pemberdayaan PKL. Pasal 3 ayat 1 Pembinaan dalam penataan dan pemberdayaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 meliputi: (a) pendataan; (b) perencanaan penyediaan ruang bagi kegiatan sektor informal; (c) fasilitasi akses permodalan; (d) penguatan kelembagaan; (e) pembinaan dan bimbingan teknis; (f) fasilitasi kerjasama antar daerah; dan (g) mengembangkan kemitraan dengan dunia usaha.

Peraturan Daerah Kota Makassar Nomor 10 Tahun 1990 Tentang Pembinaan Pedagang Kaki Lima Dalam Wilayah Kota Makasar. Kepala daerah menentukan atau mengatur tempat pelataran yang dapat dipergunakan oleh para pedagang kaki lima secara kelompok maupun perorangan sebagai tempat berdagang atau usaha. Kemudian diperjelas Pada Surat Keputusan WaliKota Makassar Nomor 44 Tahun 2002 pada pasal 2 ayat (1) dan (2) dijelaskan bahwa, pedagang kaki lima tidak

boleh menempati trotoar atau badan jalan. Kemudian dalam Perda ini juga ditetapkan sejumlah jalan besar yang sama sekali tidak boleh ditempati untuk berdagang oleh pedagang kaki lima atau wilayah bersih atau bebas dari pedagang kaki lima, yaitu: sepanjang Jalan Gunung Bawakaraeng, sepanjang jalan R.A Kartini, sepanjang jalan Jendral Sudirman, jalan Sam Ratulangi, jalan Haji Bau, jalan Penghibur, jalan Pasar Ikan, jalan Hertasning, jalan A.P. Petarani, dan sepanjang jalan Urip Sumoharjo. Ayat (2) Pasal 2 Peraturan Wali Kota Makassar No 44 Tahun 2002, mengenai sejumlah pelataran yang tidak dapat digunakan pada waktu antara pukul 05.00 sampai jam 17.00 wita, diantaranya: sepanjang jalan Riburane, jalan Nusantara, jalan Ujung Pandang, jalan Ahmad Yani, jalan Gunung Bulusaraung, jalan Masjid Raya, jalan dr. Wahidin Sudirohusodo, dan sepanjang jalan Sulawesi.

3. METODE

Lokasi penelitian ini yaitu di kantor Dinas Perhubungan Kota Makassar dan di kantor Satuan Polisi Pamong Praja. Penelitian ini menggunakan jenis penelitian kualitatif dan tipe penelitian studi kasus dengan jumlah informan sebanyak 8 orang yang terdiri dari Dishub 3 orang, Satpol PP 3 orang dan pedagang kaki lima 2 orang. Untuk kebutuhan pengumpulan data, peneliti melakukan pengumpulan data primer berupa wawancara, observasi dan dokumentasi. Selain itu peneliti juga melakukan kajian data sekunder dalam bentuk dokumen, laporan-laporan, dan informasi tertulis lainnya yang berkaitan dengan objek penelitian. Analisis data yang di pergunakan dalam penelitian ini adalah kualitatif. Untuk mendapatkan penelitian yang bermutu atau data yang kredibel, oleh karena itu peneliti melakukan pengabsahan data dengan berbagai hal diantaranya triangulasi sumber, triangulasi metode dan triangulasi waktu.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Kota Makassar merupakan kota budaya dan perdagangan yang memungkinkan terjadi lalu lintas orang, barang, dan jasa yang cukup besar. Kondisi demikian menyebabkan jalur transportasi Kota Makassar menjadi jalur yang strategis jika tidak diatur dengan baik maka

dapat menimbulkan kemacetan lalu lintas. Kemacetan lalu lintas sangatlah tidak disukai oleh semua masyarakat, karena kemacetan dapat menyebabkan banyak kerugian terhadap para pengguna jalan. Dampak kemacetan lalu lintas antara lain adalah pemborosan BBM, pemborosan waktu serta menimbulkan polusi udara. Pemborosan BBM terjadi karena kemacetan menyebabkan kendaraan menjadi terhambat sehingga terjadi pembakaran yang tidak efektif.

Selain pemborosan BBM, bila terjadi kemacetan tentu kita juga akan rugi waktu. Misalnya jarak 60 km bisa kita tempuh hanya dengan waktu 1 jam, maka bila terjadi kemacetan dengan waktu yang sama mungkin kita hanya dapat menempuh jarak 10-20 km saja. Jadi, dampak yang ditimbulkan oleh kemacetan lalu lintas sangat banyak. Selain waktu dan biaya, kemacetan lalu lintas juga dapat menyebabkan stress dan menimbulkan emosi. Akibatnya pekerjaan pun menjadi terganggu. Kadang-kadang akibat terburu-buru akan terjadi kecelakaan yang dapat mengancam nyawa para pengguna jalan.

Kemacetan juga menyebabkan laju kendaraan menjadi lambat dan pembakaran pun menjadi lama, pembakaran yang lama akan menghasilkan karbondioksida sehingga akan menimbulkan polusi udara yang semakin banyak. Karbondioksida mengandung racun yang dapat mengganggu kesehatan masyarakat sehingga produktivitas menurun. Bila produktivitas menurun maka perekonomian juga akan terganggu. Selain itu, kemacetan juga dapat mengganggu kelancaran kendaraan darurat seperti ambulans dan pemadam kebakaran dalam menjalankan tugasnya. Jadi dampak yang diakibatkan oleh kemacetan lalu

lintas sangat luas, mulai dari bidang kesehatan, ekonomi hingga produktivitas kerja.

Adapun beberapa faktor-faktor penyebab terjadinya kemacetan lalu lintas antara lain :

- a. Arus kendaraan yang melewati jalan tersebut telah melampaui kapasitas jalan tersebut.
- b. Maraknya pedagang kaki lima yang berjualan di bahu jalan hingga menggunakan badan jalan.
- c. Terjadinya kecelakaan lalu lintas di jalan tersebut sehingga menimbulkan rasa ingin tahu warga yang menyebabkan warga berkerumun memadati jalan atau kendaraan yang terlibat kecelakaan yang belum dibersihkan atau disingkirkan dari badan jalan.
- d. Terjadinya banjir yang merendam badan jalan sehingga para pengendara kendaraan memperlambat laju kendaraannya.
- e. Adanya perbaikan jalan.
- f. Adanya bagian jalan yang rusak atau longsor.
- g. Ketidaktahuan masyarakat akan aturan lalu lintas.
- h. Parkir kendaraan yang tidak tertata baik atau tidak pada tempatnya.
- i. Pasar tumpah yang secara tidak langsung memakan badan jalan sehingga pada akhirnya membuat sebuah antrian terhadap sejumlah kendaraan yang akan melewati area tersebut.
- j. Pengaturan lampu lalu lintas yang bersifat kaku yang tidak mengikuti tinggi rendahnya arus lalu lintas.

Berikut beberapa nama jalan yang sering terjadi kemacetan lalu lintas di sekitar Kota Makassar

Tabel 1 : Kemacetan Jalan Di Kota Makassar

No	Nama Jalan	Penyebab Kemacetan	Titik Kemacetan
1.	Jln. Penghibur	<ul style="list-style-type: none"> • Pedagang Kaki Lima • Parkir Liar 	<ul style="list-style-type: none"> • Sekitar Pantai Losari • Depan Benteng Rotterdam
2.	Jln. Sultan Alauddin	<ul style="list-style-type: none"> • Pedagang Kaki Lima • Parkir Liar • Pelanggaran Aturan • Pembelokan • Demo Mahasiswa 	<ul style="list-style-type: none"> • Depan Kampus Unismuh Makassar • Depan RM Mc Donal
3.	Jln. AP. Pettarani	<ul style="list-style-type: none"> • Pedagang Kaki Lima • Pembelokan • Demo Mahasiswa 	<ul style="list-style-type: none"> • Depan Kantor Telkom • Depan Ramayana
4.	Jln. Letjend. Hertaning	<ul style="list-style-type: none"> • Pedagang Kaki Lima • Pembelokan • Parkir Liar 	<ul style="list-style-type: none"> • Samping Kantor DPRD Kota Makassar • Depan Rs. Grestelina

		<ul style="list-style-type: none"> • Depan Kantor Dinas Pendidikan Kota Makassar
5.	Jln. Aroepala	<ul style="list-style-type: none"> • Pedagang Kaki Lima • Pembelokan • Parkir Liar
		<ul style="list-style-type: none"> • Depan Pasar Aroepala • Depab Gedung Aroepala

Berdasarkan data dari Tabel 1, dapat diketahui bahwa penyebab kemacetan lalu lintas yang terjadi di jalan-jalan yang peneliti jumpai yaitu karena maraknya pedagang kaki lima yang berjualan di bahu jalan hingga ke badan jalan. Bukan hanya itu penyebab lain juga muncul yaitu kurangnya lahan parkir yang disiapkan oleh kantor-kantor, supermarket dan juga toko-toko. Pelanggaran aturan lalu lintas juga menjadi sebab terjadinya kemacetan lalu lintas. Dan juga maraknya para pemberi jasa yang berada di setiap pembelokan – pembelokan yang menunggu mobil untuk berbelok.

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 pedagang kaki lima. Untuk itu, perlu adanya koordinasi antara Dinas Perhubungan dan Satuan Polisi Pamong Praja Dalam penanggulangan kemacetan yang disebabkan oleh maraknya pedagang kaki lima yang berjualan hingga ke badan jalan.

Koordinasi diartikan sebagai kewenangan untuk menggerakkan, menyeraskan, 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 mengefektifkan 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.

Sedangkan kemacetan adalah situasi atau keadaan tersendatnya atau bahkan terhentinya lalu lintas yang disebabkan oleh banyaknya jumlah kendaraan melebihi kapasitas jalan. Kemacetan banyak terjadi di kota-kota besar, terutamanya yang tidak mempunyai transportasi publik yang baik atau

memadai ataupun juga tidak seimbangya kebutuhan jalan dengan kepadatan penduduk, misalnya Jakarta dan Bangkok. Dengan kata lain koordinasi dalam penanggulangan kemacetan yaitu sebagai kewenangan untuk menggerakkan, menyeraskan, menyelaraskan, dan menyeimbangkan kegiatan-kegiatan yang spesifik atau berbeda-beda, agar semuanya terarah pada pencapaian tujuan tertentu pada saat yang telah ditetapkan dalam situasi atau keadaan tersendatnya atau bahkan terhentinya lalu lintas yang disebabkan oleh banyaknya jumlah kendaraan melebihi kapasitas jalan.

Dalam penelitian ini, adapun tipe-tipe koordinasi yang digunakan, yaitu tipe koordinasi vertikal dan horisontal. Tipe-tipe koordinasi ini yang akan mengetahui koordinasi seperti apa yang digunakan oleh Dinas Perhubungan dan Satuan Polisi Pamong Praja Dalam penanggulangan Kemacetan Lalu Lintas di Kota Makassar. Hasibuan (2006: 86), berpendapat bahwa tipe koordinasi di bagi menjadi 2 (dua) bagian besar, yaitu koordinasi vertikal dan koordinasi horisontal. Kedua tipe ini biasanya ada dalam sebuah organisasi. Koordinasi vertikal dalam penelitian ini hanya dilakukan oleh Dinas perhubungan langsung berkoordinasi dengan Kementerian Perhubungan untuk membicarakan masalah-masalah yang terkait dengan tugas dan fungsi mereka.

Dalam penelitian ini tipe koordinasi yang digunakan adalah tipe koordinasi horisontal. Tipe koordinasi horisontal sendiri terbagi menjadi dua yakni: tipe koordinasi horisontal *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. Sedangkan *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 horizontal ini relatif sulit dilakukan,

karena koordinator tidak dapat memberikan sanksi kepada pejabat yang sulit diatur sebab kedudukannya setingkat. Koordinasi yang digunakan dalam setiap instansi berbeda-beda sesuai dengan sistem kerja mereka.

Tipe koordinasi yang digunakan oleh Dinas Perhubungan dengan Satuan Polisi Pamong Praja yakni tipe koordinasi horizontal. Dari tipe koordinasi horizontal tersebut. Dishub dan Satpol PP mengadakan rapat gabungan, rapat rutin dan rapat forum lalu lintas yang dihadiri oleh setiap SKPD yang terkait. Dalam rapat tersebut mereka membicarakan tugas-tugas dan tanggung jawab serta membahas permasalahan yang terjadi seperti masalah kemacetan lalu lintas karena maraknya pedagang kaki lima yang berjualan dibahu hingga ke badan jalan di Kota Makassar.

Akan tetapi, berdasarkan hasil pengamatan peneliti mendapatkan jika minimnya koordinasi yang dilakukan oleh Dinas perhubungan dan Satpol PP dalam mengatasi pedagang kaki lima yang bejualan di bahu jalan hingga ke badan jalan yang mengakibatkan kemacetan lalu lintas di Kota Makassar. Setiap SKPD sudah mengetahui setiap tugas dan tanggung jawabnya masing-masing dan tak perlu adanya komunikasi lagi. Oleh karena itu, mereka bergerak langsung untuk mengatasi kemacetan lalu lintas yang disebabkan karena maraknya pedagang kaki lima.

Koordinasi Dinas Perhubungan dengan Satuan Polisi Pamong Praja salah satunya melalui Dialog antar SKPD yang diadakan setiap bulan atau setiap minggu sekali guna membahas tugas, fungsi dan masalah-masalah yang terjadi di sekitar Kota Makassar, seperti masalah yang sangat urgen tentang masalah kemacetan lalu lintas di Kota Makassar yang disebabkan karena maraknya pedagang kaki lima yang berjualan di sepanjang jalan yang menggunakan bahu jalan hingga ke badan jalan.

Kemacetan yang terjadi di Kota Makassar salah satu penyebabnya yakni maraknya pedagang kaki lima yang berjualan menggunakan bahu jalan sehingga para pembeli yang ingin bertransaksi langsung singgah di tempat tersebut dan akibatnya kendaraan para pembeli terparkir dan tempat jualan pedagang kaki lima bisa sampai menggunakan badan jalan. Tugas Dinas Perhubungan hanya sekedar mengatur lalu lintas agar tidak menyebabkan kemacetan.

Koordinasi antara Dinas Perhubungan dan Satpol PP sangat minim karena dari pihak Dishub mengatakan jika koordinasi dilakukan melalui rapat gabungan, rapat rutin dan rapat forum lalu lintas. Akan tetapi, dari pihak Satpol PP mengatakan jika tidak usah diadakan dialog-dialog lagi karena sudah jelas ada surat perintah dan aturan-aturan yang sangat jelas. Dinas Perhubungan hanya sebatas mengatur jalannya lalu lintas agar tertib dan aman dan tidak menyebabkan kemacetan. Dan yang menertibkan pedagang kaki lima itu sendiri adalah Satpol PP dan Disperindag yang mendata dan melakukan pembinaan terhadap pedagang kaki lima.

Dinas Perhubungan sudah menugaskan para pegawainya untuk bertugas di setiap titik-titik ruas jalan untuk mengatur jalannya lalu lintas. Akan tetapi, yang dapat kita lihat banyak jalan-jalan di Kota Makassar yang terjadi kemacetan lalu lintas dan tidak ada petugas dari Dinas Perhubungan yang bertugas mengatur lalu lintas di jalan tersebut. Salah satu penyebab kemacetan lalu lintas di Kota Makassar adalah maraknya pedagang kaki lima yang berjualan hingga menggunakan badan jalan. Hal ini sangat mengganggu jalannya arus lalu lintas sehingga menyebabkan kemacetan yang panjang.

Dinas Perhubungan telah menugaskan staff-staffnya untuk mengawasi dan mengatur jalannya lalu lintas di Kota Makassar. Para staff Dinas perhubungan diterjunkan langsung ke setiap titik-titik jalan yang selalu padat dilewati kendaraan atau jalan-jalan yang sering terjadi kemacetan lalu lintas di Kota Makassar. Terutama jalan-jalan tempat pedagang kaki lima banyak berjualan seperti di jalan pettarani, jalan urip sumoharjo, alauddin, dan hertasning baru. Staff pegawai Dinas Perhubungan hanya sampai mengatur jalannya lalu lintas agar tertib dan lancar agar tidak terjadi kemacetan lalu lintas. Dan untuk penertiban pedagang kaki lima Dinas Perhubungan berkoordinasi dengan Satpol PP untuk melakukan penertiban, mendata dan melakukan pembinaan terhadap pedagang kaki lima.

5. KESIMPULAN

Berdasarkan uraian hasil penelitian dan pembahasan yang dikaji sebelumnya dalam penelitian ini, maka peneliti merumuskan kesimpulan dari hasil penelitian ini. Tipe

koordinasi yang digunakan oleh Dinas Perhubungan dengan Satuan Polisi Pamong Praja yakni tipe koordinasi horizontal. Dari tipe koordinasi horizontal tersebut. Dishub dan Satpol PP mengadakan rapat gabungan, rapat rutin dan rapat forum lalu lintas yang dihadiri oleh setiap SKPD yang terkait. Dalam rapat tersebut mereka membicarakan tugas-tugas dan tanggung jawab serta membahas permasalahan yang terjadi seperti masalah kemacetan lalu lintas di Kota Makassar.

Kemacetan yang terjadi di Kota Makassar salah satu penyebabnya yakni maraknya pedagang kaki lima yang berjualan menggunakan bahu jalan sehingga para pembeli yang ingin bertransaksi langsung singgah di tempat tersebut dan akibatnya kendaraan para pembeli terparkir dan tempat jualan pedagang kaki lima bisa sampai menggunakan badan jalan. Tugas Dinas Perhubungan hanya sekedar mengatur lalu lintas agar tidak menyebabkan kemacetan.

Koordinasi antara Dinas Perhubungan dan Satpol PP sangat minim karena dari pihak Dishub mengatakan jika koordinasi dilakukan melalui rapat gabungan, rapat rutin dan rapat forum lalu lintas. Akan tetapi, dari pihak Satpol PP mengatakan jika tidak usah diadakan dialog-dialog lagi karena sudah jelas ada surat perintah dan aturan-aturan yang sangat jelas.

6. REFERENSI

- Handayaniingrat, Soewarno. 2002. *Pengantar Studi Administrasi dan Management*. Jakarta: Gunung Agung
- Hasibuan, Malayu S.P, 2006, *Manajemen Dasar, Pengertian, dan Masalah*. Edisi Revisi. Jakarta: Bumi Aksara
- Ikbar, Yanuar. 2012. *Metode Penelitian Sosial Kualitatif*. Bandung: Reflika Aditama
- Khomsahrial Romli. 2011. *Komunikasi Organisasi Lengkap*. Jakarta: Grasindo
- Mahsyar, Abdul. 2014. *Model Koordinasi Antar Instansi Pemerintah Dalam Penanggulangan Kemacetan di Kota Makassar*. Jurnal El Riyasah, 5(2), 11-20
- Pace, wayne, DKK. 2013. *Komunikasi Organisas*. Bandung: Rosda
- Sendjaja, S. Djuarsa. 1994. *Teori Komunikasi*. Jakarta: Universitas Terbuka.
- Sugiyono. 2003. *Metode Penelitian Administrasi*. Bandung: Alfabeta.

- Wibowo. 2007. *Manajemen Kinerja*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada
- Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 41 Tahun 2012 tentang Pedoman Penataan dan Pemberdayaan Pedagang Kaki Lima Pasal 13 Undang - Undang Nomor 09 Tahun 1995 tentang Usaha Kecil
- Undang – Undang Dasar Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan
- Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 275 ayat (1) dan Pasal 28 ayat (2)
- Peraturan Daerah Kota Makasar Nomor 6 Tahun 2006 tentang Rencana Wilayah Tata Ruang Kota Makasar pasal 66
- Perda Nomor 10 Tahun 1990 tentang Pembinaan Pedagang Kaki Lima Dalam Wilayah Kota Makasar
- Pada Surat Keputusan Walikota Makasar Nomor 44 Tahun 2002 tentang Larangan bagi PKL Untuk Berjualan di Kawasan Bebas Dari PKL.