

**KINERJA ORGANISASI BIDANG LALU LINTAS DINAS PERHUBUNGAN DAERAH
 ISTIMEWA YOGYAKARTA (DIY) GUNA MENCIPTAKAN KEBIJAKAN YANG
 EFEKTIF DAN AKUNTABEL**
 (Studi Kasus Dinas Perhubungan Daerah Istimewa Yogyakarta)

Oleh

Hutama Taufiq Rizqi¹⁾, Yaqub Cikusin²⁾, Hayat³⁾

^{1,2,3}Jurusan Ilmu Administrasi Negara, Fakultas Ilmu Administrasi, Universitas Islam
 Malang

Jl. MT Haryono 193 Malang, 65144 Indonesia

Email: htaufiqr65@gmail.com

Abstract

The Yogyakarta Special Region Transportation Service Office is led by a head of service who is responsible for the Mayor of the Special Region of Yogyakarta. The Office of the Department of Transportation which is located in Jl. Babarsari No. 30 Yogyakarta City, Yogyakarta Special Region 55163. The initial objective in taking this title was to determine the performance of the Yogyakarta Special Region Traffic Department of Transportation, and to find out the inhibiting factors and how to overcome them to improve the performance of the Yogyakarta Special Region Traffic Transportation Service. This research method uses qualitative methods. Data collection methods are documentation and interviews as data. This study obtained the results that there are inhibiting factors in the performance of the Department of Transportation for the Traffic Division of the Special Region of Yogyakarta.

Keywords: Performance Improvement, Inhibiting Factors, Employee Performance

PENDAHULUAN

Sistematika pemerintahan yang baik merupakan hal yang paling fundamental dalam setiap sektor organisasi publik. Sistematika yang baik pada sektor publik belum tentu bisa menjamin kinerja pemerintah baik pula dalam suatu negara. Karena kinerja yang baik dalam pemerintahan tergantung kebijakan pemerintah dalam menentukan arah pembangunan pada satu negara.

Kinerja organisasi khususnya organisasi sektor publik mendapat sorotan dari masyarakat lebih cenderung kepada pelayanan publik. Misal, pada pelayanan bidang lalu lintas Dinas Perhubungan DIY saat ada kebijakan baru yaitu uji coba semi pedestrian Malioboro yang dalam hal ini melarang seluruh kendaraan kecuaili bus transjogja untuk melintas di sepanjang jalan Malioboro pada hari-hari tertentu.

Dengan adanya salah satu contoh diatas masyarakat mulai menuntut pelayanan publik yang sesuai kebutuhan mereka kepada

pemerintah, baik berupa barang atau jasa supaya lebih berkualitas dan profesional dalam menjalankan kewajibannya kepada masyarakat. Pelayanan yang mengedepankan *profesionality* dan *quality* merupakan sebuah wujud dari *good governance* (tata pemerintah yang baik) khususnya pada pelayanan publik.

Hal ini dibenarkan menurut Mardiasmo (2009:18) yang memaparkan beberapa prinsip-prinsip dasar dalam pelaksanaan *good governance* antara lain ialah: 1. *Participation*, keterlibatan masyarakat dalam pengambilan keputusan; 2. *Rule of law*, kerangka hukum yang adil; 3. *Transparency*, transparansi dibangun atas dasar kebebasan memperoleh informasi; 4. *Responsiveness*, lembaga public yang harus cepat tanggap dalam memberi pelayanan; 5. *Consensus orientasion*, berkepentingan pada kepentingan masyarakat luas; 6. *Equity*.

Setiap masyarakat memiliki kesempatan yang sama untuk memperoleh

kesejahteraan yang adil; dll. Berbicara prinsip good governance hal ini diselaraskan pada pasal 20 undang-undang nomor 32 tahun 2004 tentang pemerintahan daerah. Yang mengatur tentang penyelenggaraan pemerintahan yang wajib dijalankan dengan asas umum penyelenggaraan pemerintahan.

Konsep kinerja dapat dilihat dari dua sisi, yaitu kinerja pegawai (individu) dan kinerja organisasi. Kinerja pegawai adalah hasil kerja perseorangan dalam suatu organisasi. Sedangkan hasil kerja organisasi adalah totalitas hasil kerja yang dicapai suatu organisasi. Kinerja pegawai dan kinerja organisasi memiliki keterkaitan yang sangat erat. Evaluasi kebijakan merupakan hal yang sangat penting, karena bagian dari proses untuk menilai seberapa jauh kebijakan membuahkan hasil dengan perbandingan hasil implementasi dengan tujuan awal kebijakan yang telah dikeluarkan (Darwin:1994).

Dalam rangka mewujudkan dan mendukung serta memelihara keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas perlu dilakukan manajemen dan rekayasa lalu lintas. sebagaimana yang dimaksud dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 96 Tahun 2015 tentang Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Pasal 1 angka 2 menegaskan manajemen dan rekayasa lalu lintas meliputi: a. perencanaan; b. pengaturan; c. perkerjasama; d. pemberdayaan; dan e. pengawasan.

Untuk mencapai daya guna dan hasil guna yang maksimal dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan maka perlu dilaksanakan secara berkesinambungan dan senantiasa meningkatkan daya jangkauan dalam pelayanan kepada masyarakat supaya daya jangkauan makin meluas dan dapat lebih bisa memberi pelayanan yang rata terhadap masyarakat-masyarakat Daerah Istimewa Yogyakarta dengan memperhatikan kepentingan umum dan kebutuhan masyarakat

Pada pendahuluan diatas, maka peneliti mengambil rumusan masalah sebagai berikut :

1. Bagaimana kinerja organisasi Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Daerah Istimewa Yogyakarta?
 - a. Bagaimana strategi pelaksanaan kebijakan publik Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan DIY?
 - b. Bagaimana indikator dan dasar hukum yang mendukung dalam mencapai keberhasilan Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan DIY?
2. Faktor-faktor apa saja yang menjadi penghambat dan pendukung kinerja Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Daerah Istimewa Yogyakarta?

LANDASAN TEORI

Kinerja Organisasi

Arti kata kinerja tak asing lagi dikalangan kita yaitu hasil kerja/kemampuan kerja atau bisa diartikan juga dengan prestasi kerja yang di capai oleh seseorang (individu) atau kelompok (organisasi) yang tentunya pernyataan itu dibenarkan dalam KBBI (Kamus Besar Bahasa Indonesia). Berbicara terkait kinerja ini tentunya berkesinambungan dengan efektif dan efisien dalam pencapaiannya.

Konsep kinerja dapat dilihat dari dua sisi, yaitu kinerja pegawai (individu) dan kinerja organisasi. Kinerja pegawai adalah hasil kerja perseorangan dalam suatu organisasi. Sedangkan kinerja organisasi adalah totalitas hasil kerja yang dicapai suatu organisasi (Harbani Pasolong 2007:175). Pengertian kinerja menurut Lembaga Administrasi Negara (1999:3) adalah gambaran mengenai tingkat pencapaian pelaksanaan suatu kegiatan, program, kebijaksanaan dalam mewujudkan saran, tujuan, visi dan misi organisasi.

Telah kita ketahui berdasarkan Lembaga Administrasi Negara diatas pengertian kinerja lebih kepada gambaran dalam pencapaian kebijakan baik konsep perencanaan maupun konsep pelaksanaan dalam mewujudkan tujuan organisasi khususnya Dinas Perhubungan Daerah Istimewa Yogyakarta.

Dari berbagai definisi diatas dapat disimpulkan bahwa kinerja pegawai dan kinerja organisasi memiliki beberapa elemen, ialah: Hasil kerja yang dicapai secara personal (individu) dan secara kelompok (organisasi) ialah hasil akhir dari usaha kerja baik itu secara personal maupun organisasi

Kebijakan Yang Efektif Dan Akuntabel

Berbicara pemerintah dan masyarakat tak luput dari yang namanya pelayanan, kebijakan, politik dan kesejahteraan bersama. Pelayanan bagaimana cara pemerintah memberi bantuan jasanya dalam memenuhi kebutuhan masyarakat. Kebijakan bagaimana cara merumuskan suatu norma sesuai asas-asas kemanusiaan dan kebutuhan masyarakat itu sendiri sehingga segala sesuatu yang ada di setiap daerah bisa teratur. Politik bagaimana cara kita mensiasati sesuatu untuk mewujudkan kesejahteraan bersama, misalnya dalam hal pelayanan, kebijakan atau bahkan kekuasaan. kesejahteraan bersama berbicara bagaimana masyarakat dan pemerintah merasa terima/tenang atas segala keadaan yang ada baik dalam hal pengambilan keputusan dari segi pelayanan, kebijakan, dll.

Dari apa yang disampaikan penulis diatas, selaras dengan pendapat Hayat, 2018 dalam bukunya yang berjudul “Kebijakan Publik”, bahwa kebijakan merupakan keputusan-keputusan yang diambil untuk kepentingan masyarakat luas. Maka bisa dipahami bahwa terbentuknya kebijakan merupakan bentuk upaya pemerintah untuk mencapai kesejahteraan bersama.

Menurut (Nugroho:2006) dalam buku yang berjudul “Kebijakan Publik, Formulasi, Implementasi, dan Evaluasi.” bahwa kebijakan merupakan regulasi dalam berbagai hal, antara lainnya ialah kebijakan tarif, kebijakan pengadaan barang dan jasa, kebijakan potensi industri, dan kebijakan HAM.

Kinerja Organisasi

Prasetyo (2020:71) menjelaskan bahwa kinerja merupakan suatu hasil dari pekerjaan guna untuk mencapai tujuan organisasi dalam jangka waktu yang telah ditetapkan. Dengan kata lain kinerja merupakan prestasi yang

dihasilkan seseorang dalam mencapai tujuan organisasi yang nantinya akan digunakan sebagai penilaian dasar dalam tercapainya target kinerjanya.

Arti kata kinerja tak asing lagi dikalangan kita yaitu hasil kerja/kemampuan kerja atau bisa diartikan juga dengan prestasi kerja yang di capai oleh seseorang (individu) atau kelompok (organisasi) yang tentunya pernyataan itu dibenarkan dalam KBBI (Kamus Besar Bahasa Indonesia). Berbicara terkait kinerja ini tentunya berkesinambungan dengan efektif dan efisien dalam pencapaiannya.

Konsep kinerja dapat dilihat dari dua sisi, yaitu kinerja pegawai (individu) dan kinerja organisasi. Kinerja pegawai adalah hasil kerja perseorangan dalam suatu organisasi. Sedangkan kinerja organisasi adalah totalitas hasil kerja yang dicapai suatu organisasi (Harbani Pasolong 2007:175).

Dari berbagai definisi diatas dapat disimpulkan bahwa kinerja pegawai dan kinerja organisasi memiliki beberapa elemen, ialah: Hasil kerja yang dicapai secara personal (individu) dan secara kelompok (organisasi) ialah hasil akhir dari usaha kerja baik itu secara personal maupun organisasi; Dalam menjalankan tugas, tentunya seseorang (personil) atau lembaga (kelompok) diberikan hak dan tanggung jawab sehingga memiliki legitimasi dalam menjalankan tugasnya secara komprehensif, dengan demikian penyelesaian tugasnya bisa dilakukan dengan baik,

METODE PENELITIAN

Jenis Penelitian

Didalam penelitian ini metode yang digunakan adalah metode penelitian deskriptif kualitatif. Karena dalam penelitian mengarah pada pendeskripsian secara rinci terkait potret kondisi sebenarnya apa yang terjadi pada lapangan (H.B Sutopo. 2002:111).

Teknik penulisan data pada penelitian ini adalah teknik analisis data kualitatif. Penelitian ini memperoleh wujud kata-kata bukan rangkaian angka. Analisis data kualitatif menggunakan kata-kata yang biasanya disusun dalam teks yang diperluas (H.B. Sutopo,

2002:96). Dalam model analisis ini, analisis telah dilaksanakan sejak pengumpulan data. Dalam hal ini ada tiga komponen analisis yaitu reduksi data, sajian data dan penarikan kesimpulan atau verifikasi. Sedangkan aktifitas dilakukan dalam bentuk interaksi dengan proses pengumpulan data sebagai proses siklus. Dalam model ini peneliti tetap bergerak dalam komponen analisis seperti yang tertera diatas (H.B. Sutopo, 2002:96)

Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilakukan di Kantor Dinas Perhubungan Bidang Lalu Lintas DIY.

Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data merupakan langkah paling strategis dalam penelitian, karena tujuan utama dari penelitian adalah mendapatkan data (Sugiyono, 2016:224). Untuk mengumpulkan data penelitian, peneliti menggunakan metode-metode antara lain

1. Dokumentasi

Menurut Sugiyono (2017:329) menyatakan bahwa dokumen adalah catatan peristiwa yang sudah lampau terjadi yang berbentuk tulisan, gambar dan karya dari seseorang.

2. Wawancara

Metode wawancara yang penulis gunakan merupakan pelengkap data bagi metode Studi Kepustakaan dan dokumentasi. Wawancara merupakan teknik pengumpulan data dengan cara berinteraksi antara penulis dengan informan yang mengetahui masalah.

3. Studi Kepustakaan

Studi kepustakaan merupakan pengumpulan data dengan melalui pencatatan dokumen-dokumen yang telah ada atau diambil catatan-catatan yang telah tersedia. Penelitian ini dilakukan dengan pengumpulan data yang mendukung penelitian, serta peraturan gubernur dan peraturan-peraturan yang berlaku di Dinas Perhubungan DIY dan beberapa buku yang dapat mendukung penelitian atau menjadi landasan dalam penelitian.

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Kinerja Organisasi Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Daerah Istimewa Yogyakarta

a. Strategi pelaksanaan kebijakan Publik Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Daerah Istimewa Yogyakarta

Sebagai pelaksana kebijakan publik erat kaitannya dengan kondisi lalu lintas yang terjadi dilapangan. Sebelum membuat suatu kebijakan publik pastinya Dinas Perhubungan Daerah Istimewa Yogyakarta akan terjun langsung untuk mengetahui permasalahan yang terjadi di lapangan. Sehingga, kebijakan yang telah di buat oleh perumus kebijakan dapat dijalankan dengan efektif dan akuntabel oleh pelaksana kebijakan (masyarakat).

Hal ini sesuai dengan hasil wawancara yang telah dilakukan oleh peneliti dengan Kepala Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Daerah Istimewa Yogyakarta yang mengatakan bahwa “Untuk menciptakan kebijakan yang efektif dan akuntabel memerlukan yang namanya studi evaluasi. Studi evaluasi dapat dilaksanakan dengan mengukur ringking terburuk yang terjadi dilapangan. Misal, dalam tingkat kemacetan di Daerah Istimewa Yogyakarta. Berdasarkan tingkat kemacetan tersebut Dinas Perhubungan DIY menerapkan larangan parkir di bahu jalan guna lancarnya dalam berkendara di jalan provinsi yang ada di DIY. Kebijakan tersebut dapat dijalankan karena adanya kerjasama dengan dinas terkait (Dinas Perhubungan Kabupaten dan kepolisian) guna mengoptimalkan kegiatan lalu lintas”



Berdasarkan pantauan dari Dinas Perhubungan Bidang Lalu Lintas Daerah Istimewa Yogyakarta terdapat beberapa titik kemacetan di Daerah Istimewa Yogyakarta antara lain ada 8 titik kemacetan yang di dalam setiap titik memiliki sub titik yang kurang lebih kisaran 5-7 daerah dalam masing-masing titik. Contoh halnya pada titik pertama memiliki 4 sub titik rawan kemacetan antara lain ialah Sp 4 Palbapang (Tempel), Sp 4 Beran/Wadas, Sp 4 Deggung, Sp 4 Jombor, begitu juga dengan titik-titik lainnya. Berdasarkan hal tersebut, cukup jelas kemacetan yang ada di Daerah Istimewa Yogyakarta sehingga upaya dishub dengan kebijakan yang dikeluarkan salah satunya yaitu melarang kendaraan untuk parkir di bahu jalan sepanjang jalan provinsi. Larangan ini tentunya harus didukung dengan ketika berbicara yang sifatnya perencanaan maka harus ada yang namanya upaya prediksi pencegahan awal. Artinya bahwa ada instansi terkait selain dari pada Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan, yaitu instansi swasta (pedagang) yang ada di pinggir jalan salah satunya.

Dari berbagai pernyataan di atas baik argumentasi peneliti maupun dialog hasil wawancara yang berkaitan dengan peraturan-peraturan yang mengikat setiap kegiatan organisasi maupun kinerja organisasi sektor publik khususnya Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan DIY. Nampaknya Dinas Perhubungan memiliki kinerja yang tiap tahunnya makin meningkat. Baik segi implementasi kebijakan maupun kualitas kinerja organisasi sektor publik khususnya Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan DIY.

b. Indikator dan Dasar Hukum yang Mendukung dalam Mencapai Keberhasilan Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan DIY

Dalam setiap kegiatan organisasi pasti memiliki indikator untuk mencapai keberhasilan, baik tahapan yang harus dilakukan maupun landasan hukum yang mengikat. Ketika berbicara terkait kinerja organisasi maka, pasti organisasi memiliki landasan hukum tentang tugas dan fungsi setiap

bidang/divisi baik hak dan kewajibannya. Dari adanya regulasi tersebut dapat menjadikan personil anggota organisasi bisa mengeksplor kemampuannya sesuai tugas dan fungsinya dengan berbagai tahapan perencanaan, pelaksanaan, evaluasi maupun reformasi dalam mewujudkan kinerja yang efektif dan akuntabel. Ketika berbicara terkait kebijakan maka, sorot utamanya untuk kebijakan itu bisa dipertanggungjawabkan adalah hukum apa yang bisa dijadikan landasan terwujudnya suatu kebijakan. Dari landasan hukum tersebut dapat dijadikan langkah awal sebagai indikator pendukung kebijakan. Terlepas dari pada itu harus ada kinerja organisasi yang baik tentunya dalam mewujudkan kebijakan yang efektif dan akuntabel.

Ketika kaitannya dengan kebijakan ataupun pelayanan daerah misalnya. Maka, norma yang mengikat adalah Peraturan Daerah Daerah Istimewa Yogyakarta. Contohnya saja pada kebijakan Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD). Hal ini diatur pada Peraturan Daerah Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 03 Tahun 2018 Tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Daerah Istimewa Yogyakarta Tahun 2017-2022. BAB II Poin Urusan Perhubungan bahwa dalam mencapai tujuan urusan pembangunan urusan Perhubungan memiliki 4 (empat) indikator besar yaitu:

1. Penyediaan pelayanan angkutan umum;
2. Penerapan manajemen lalu lintas daerah pada kawasan prioritas
3. Keselamatan transportasi;
4. Pengembangan dan pengelolaan simpul transportasi dan perparkiran.

Ke-empat indikator sasaran tersebut, mencerminkan hal besar yang memaparkan fokus utama dalam penataan transportasi di Daerah Istimewa Yogyakarta yakni sistem transportasi di DIY yang terintegrasi.

Untuk mencapai optimalisasi kegiatan lalu lintas berdasarkan 4 (empat) indikator diatas harus dikaji lebih dalam supaya implementasinya sesuai dengan rencana dan tujuan awal.

1. Penyediaan pelayanan angkutan umum

Penyediaan pelayanan angkutan umum ini merupakan salah satu hal yang sangat penting dan dibutuhkan bagi masyarakat Yogyakarta. Berdasarkan data yang ada di Peraturan Daerah Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 03 Tahun 2018 Tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Daerah Istimewa Yogyakarta Tahun 2017-2022 Bab II urusan Perhubungan memaparkan bahwa dari tahun 2012-sekarang selalu ada perkembangan dalam penambahan armada sesuai dengan tuntutan masyarakat mulai dari 54-74 armada yang harus ditambahkan dengan mempertimbangkan penumpang yang selalu meningkat dengan rata-rata jumlah penumpang 5.175-8.824/harinya.

Hal ini sesuai dengan hasil wawancara peneliti dengan Kepala Seksi Pengendalian Operasional Lalu Lintas, beliau memaparkan bahwa:

“Dinas Perhubungan berupaya dalam mengoptimalkan jalan salah satunya dengan cara penyediaan pelayanan angkutan umum berupa bus trans jogja. Dalam pengadaan bus trans jogja ini supaya dapat meminimalisir penggunaan kendaraan pribadi, selain dari pada itu, dengan pelayanan yang setiap tahunnya di perbaiki dengan harapan bisa memacu daya tarik untuk masyarakat agar lebih memilih menggunakan kendaraan umum dari pada kendaraan pribadi. Bukti *realnya* ialah berdasarkan data pada Peraturan Daerah Nomor 03 tahun 2018 bahwa penumpang angkutan umum khususnya trans jogja selalu ada peningkatan yang cukup pesat dengan hasil rata-rata penumpang perharinya 5.175-8.824.”

2. Penerapan manajemen lalu lintas daerah pada kawasan prioritas

Penerapan manajemen lalu lintas daerah pada kawasan prioritas merupakan bentuk upaya dalam mencari titik temu sebuah kemacetan. Contoh manajemen dan rekayasa lalu lintas berupa penutupan puter balik yang kerap kemacetan itu ada karena antri putar balik. Atau dengan menjadikan 2 (dua) arus lalu

lintas menjadi searus/searah. Dan upaya manajemen dan rekayasa lalu lintas lainnya.

Hal diatas selaras dengan hasil wawancara peneliti dengan Kepala Bidang Lalu Lintas terkait upaya dishub menerapkan manajemen dan rekayasa lalu lintas:

“Manajemen dan rekayasa lalu lintas ini merupakan salah satu fungsi dari adanya Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan DIY. Yang Menyusun desain jalan supaya dapat meminimalisir kemacetan. Contohnya di daerah sepanjang jalan Malioboro, kini ada kebijakan baru yaitu semi pedestrian. Dalam hal ini melarang seluruh kendaraan untuk melewati jalur tersebut kecuali bus trans jogja di waktu-waktu tertentu. Hal ini merupakan salah satu bentuk manajemen lalu lintas supaya salah satu bentuk kemacetan dapat teratasi. Dan ini merupakan salah satu bentuk kinerja organisasi Dinas Perhubungan.”

3. Keselamatan Transportasi

Ketika berbicara terkait kendaraan yang beraktifitas di jalan raya dengan berbagai macam tipe orang pengendara ini Bidang Lalu Lintas tidak bisa mengawasi satu persatu dalam menjamin keselamatannya.

Contohnya ialah ketika itu berupa motor maka, pengendara wajib menggunakan helm, sim C, dll; ketika itu berupa mobil maka, wajib menggunakan sabuk pengaman, sim A, dll. Dan tak luput juga pasti akan ada pengawasan dalam bentuk kamera maupun turun ke jalan raya.

Hal ini sesuai dengan hasil wawancara peneliti dengan staff Dalops (Pengendalian Operasional) tentang keselamatan lalu lintas:

“Dinas Perhubungan memiliki indikator dalam keselamatan lalu lintas. Tidak hanya dengan helm dan sim saja, atau tidak hanya sabuk pengaman dan sim saja. Melainkan harus ada edukasi terkait bagaimana menjadi pengendara yang baik sesuai dengan peraturan yang ada. Baik berupa sosialisasi dengan berbagai media yang ada, maupun dengan memberi contoh dari pihak Dinas Perhubungan sendiri. Hal ini selaras dengan Peraturan Gubernur Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 64 Tahun 2018 Tentang Kedudukan, Susunan

Organisasi, Tugas, dan Tata Kerja Dinas Perhubungan. Bahwa anggota setiap Bidang yang ada di Dinas Perhubungan wajib memberikan contoh baik dalam hal pengendaraan maupun kebijakan yang lainnya.”

4. Pengembangan dan Pengelolaan Simpul Transportasi dan Perparkiran.

Daerah Istimewa Yogyakarta selalu memiliki perkembangan dalam pengelolaan simpul transportasi maupun soal perparkiran. Karena dengan perkembangan yang pesat salah satunya jumlah kendaraan yang kian padat maka, Dinas Perhubungan berinisiatif mereformasi kinerjanya supaya lebih bisa menerima keadaan yang makin kompleks, contohnya dengan pengadaan hal-hal yang sebelumnya belum ada. Yaitu kamera cctv yang ada di setiap lampu merah yang berfungsi ketika ada pelanggaran lalu lintas dengan cctv tadi langsung dapat melacak otomatis plat nomor kendaraan yang kemudian sanksinya berupa denda saat pembayaran pajak motor. Jika perparkiran maka, dengan pengadaan lahan parkir yang kian cukup memenuhi kebutuhan kendaraan.

Hal ini selaras dengan hasil wawancara peneliti dengan Kepala Bidang lalu Lintas Dinas Perhubungan DIY tentang simpul kendaraan dan perparkiran:

“Dinas Perhubungan selalu mengadakan studi evaluasi untuk memperbaiki baik kinerja organisasi maupun kebijakan yang diterapkan, salah satunya terkait pengelolaan simpul transportasi dan perparkiran ini memiliki perkembangan setiap tahunnya. Contoh halnya parkir, salah satu parkir sudah mulai diperluas bahkan di buat tingkat 5 (lima) lantai di Kawasan malioboro. Kemudian instansi-instansi baik ruko yang sifatnya statis maupun gerobak yang sifatnya mobile sudah mulai sadar terhadap lahan parkir yang mereka butuhkan untuk konsumen yang berdatangan di instansi tersebut. Ketika terkait simpul transportasi maka, Dinas Perhubungan juga mengadakan pengawasan secara online dengan berupa kamera otomatis yang ada di tiap lalu lintas, maupun titik-titik tertentu yang notabene kemacetan kerap terjadi.”

4 (empat) indikator diatas sesuai yang termaktup pada Perda DIY diatas memiliki kaitan yang sangat erat. Dan harus di maksimalkan secara beriringan pada implementasinya guna mengoptimalkan lalu lintas yang ada di Daerah Istimewa Yogyakarta. Walaupun setiap tahunnya Dinas Perhubungan selalu memperbaiki kinerjanya bahkan kebijakannya. Namun hal ini harus senantiasa di kembangkan lebih pesat lagi, karena dengan perkembangan Daerah Istimewa yang cukup pesat harus diimbangi dengan kebutuhannya khusus dalam hal lalu lintas salah satunya. Karena mayoritas masyarakat beraktifitas, berindustri di darat.

2. Faktor – Faktor Penghambat dan Pendukung Kinerja Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan DIY

Dalam aktifitas setiap organisasi masing-masing, mungkin bisa berupa dengan sebuah konflik perbedaan pendapat dalam pengambilan keputusan, *culture* (budaya) organisasi, sarana-prasarana, dll. Karena tugasnya yang cukup berat, tidak hanya mengatur internal organisasi, melainkan harus mengatur atau melayani masyarakat luas. Artinya, segala keputusan yang ada itu harus sesuai dengan kebutuhan masyarakat luas. Dinas Perhubungan yang memiliki legitimasi mengatur dan melayani dalam urusan lalu lintas. Harus bisa menjadi nahkoda suatu kebijakan dan masyarakat agar kegiatan lalu lintas bisa berjalan secara efektif dan akuntabel. Maka, harus senantiasa ada perkembangan setiap waktunya.

A. Faktor Penghambat Lalu Lintas DIY

Berdasarkan hasil wawancara diatas, maka dapat disimpulkan terkait factor penghambat kegiatan lalu lintas:

1. Wilayah DIY yang cukup luas, hal ini menjadi suatu permasalahan di wilayah DIY yang cukup kompleks. Luas wilayah DIY sebesar 3.186 KM² membuat Dinas Perhubungan khususnya Bidang Lalu Lintas merasa keberatan.
2. Sumber Daya Manusia (SDM) yang

terbatas, hal ini membuat Dinas Perhubungan khususnya Bidang Lalu Lintas DIY merasa kesulitan untuk menjangkau daerah-daerah yang ada di DIY. Berdasarkan kuantitas dan kualitas pegawai Dinas Perhubungan khususnya Bidang Lalu Lintas yang sangat terbatas.

3. Sarana dan prasarana yang belum terpenuhi secara maksimal dikarenakan anggaran yang diajukan tidak sesuai dengan yang disetujui. missal yang diajukan 100% dana, seringkali yang di setujui 70% dana dari pengajuan. Missal pada biaya perawatan atau *maintenance* untuk lampu penerangan jalan atau *traffic light* yang belum sepenuhnya dipenuhi pada ajuan anggaran perawatan, padahal sarana dan prasarana tersebut menjadi hal pokok yang dapat mempengaruhi kecelakaan, dan kemacetan lalu lintas di jalan..
4. Perilaku masyarakat yang samaunya ini merupakan salah satu bentuk social kultural yang harus diperbaiki. Hal ini menjadi penting agar masyarakat tertib dalam berlalu lintas. Kesadaran dari masyarakat membuat Dinas Perhubungan khususnya Bidang Lalu Lintas menjadi lebih ringan dalam menanggapi suatu permasalahan. Contoh masalah yang terjadi di wilayah DIY yaitu dengan adanya kios semi permanen atau pedagang bersifat mobile yang tidak menyediakan lahan untuk parkir.

B. Faktor Pendukung Lalu Lintas DIY

Berdasarkan hasil wawancara peneliti dengan Kepala Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan DIY terkait pendukung kegiatan Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan DIY:

“Tak terlepas dari hambatan-hambatan kegiatan lalu lintas diatas, Dinas Perhubungan DIY khususnya Bidang Lalu Lintas memiliki factor Pendukung kegiatana lalu lintas berupa:

1. Kerjasama, masukan, dan lain- lain. Dengan luasnya wilayah DIY yang cukup luas, selain menjadi hambatan dalam pengawasan kegiatan lalu lintas, ini bisa dijadikan factor pendukung

dalam kegiatan lalu lintas. Mengingat dengan wilayah DIY yang cukup luas pasti banyak pula populasi masyarakat yang ada. Sehingga dari masyarakat yang cukup banyak Dinas Perhubungan semakin mudah mendapatkan masukan, laporan terkait kendala atau problem dalam suatu daerah di lingkup wilayah DIY. Ini merupakan salah satu bentuk Kerjasama antara Dinas Perhubungan DIY dengan masyarakat luas; 2. Skala prioritas. Setiap melaksanakan kegiatan lalu lintas baik berupa maintenance sarana prasarana lalu lintas, patroli lalu lintas. Pasti mengutamakan yang namanya skala prioritas. Karena, dengan anggaran yang cukup minim maka, Dinas Perhubungan khususnya Bidang Lalu Lintas harus bisa memilah mana yang harus diprioritaskan dengan memperhatikan mana-mana yang lebih urgent; 3. Sumber Daya Manusia (SDM) yang setiap tahunnya di upgrade. Dalam hal ini Dinas Perhubungan DIY selalu meningkatkan kuantitas dan kualitas pegawai-pegawai yang ada di setiap bidang khususnya Bidang lalu Lintas setiap tahunnya, dengan cara penambahan pegawai dan pelatihan-pelatihan kenaikan tingkat supaya kebutuhan organisasi terpenuhi.”

Berdasarkan paparan hasil wawancara diatas dapat peneliti simpulkan bahwa ada tiga aspek pendukung dalam optimalisasi kegiatan lalu lintas wilayah DIY. Pertama yaitu, kerjasama, masukan, dll. Karena wilayah DIY yang sangat luas bukan hanya menjadi factor penghambat, melainkan karena luas wilayah DIY yang luas dapat menjadikan factor pendukung dalam kegiatan lalu lintas berupa laporan, masukan dari masyarakat terkait kendala yang terjadi di lapangan. Kedua yaitu, skala prioritas. Anggaran wilayah DIY yang terbatas membuat bidang lalu lintas Dinas Perhubungan DIY senantiasa mengutamakan skala prioritas. Artinya, Dinas Perhubungan Wilayah DIY memperhatikan mana yang lebih urgent atau membutuhkan untuk dilakukan tindakan. Ketiga yaitu, Sumber Daya Manusia (SDM) yang selalu di upgrade, dalam hal ini Dinas Perhubungan DIY setiap tahunnya selalu

mengadakan penambahan pegawai-pegawai dan pelatihan-pelatihan untuk kenaikan tingkat dan untuk memenuhi kebutuhan Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan DIY

Kinerja Organisasi Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Daerah Istimewa Yogyakarta

Menurut Harbani Pasolong (2007) konsep kinerja dibagi menjadi dua sisi, ialah kinerja pegawai dan kinerja organisasi. Kinerja pegawai berbicara terkait personality dalam pencapaian prestasinya dalam pelaksanaan kegiatan yang ada di organisasi. Sedangkan kinerja organisasi ialah kinerja yang mencakup keseluruhan baik sistematika, kinerja pegawai, dll.

Maka hal ini erat kaitannya. Karena tatkala kinerja pegawai tidak berjalan sesuai perencanaan dan tujuan awal maka akan berdampak pula pada kinerja organisasi. Maka ketika berbicara terkait kinerja hal ini harus memiliki dasar aturan kerja. Jika di Dinas Perhubungan ada Peraturan Gubernur Nomor 64 Tahun 2018 yang membahas tentang kedudukan, susunan organisasi, tugas, fungsi, dan tata kerja secara detail dan terperinci. Hal ini, dapat dijadikan sebagai panduan awal mana kala ada kinerja pegawai yang tak sesuai, system yang tak sesuai untuk dapat ditinjau kembali agar sesuai dengan aturan-aturan kerja dalam organisasi khususnya Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan DIY.

A. Strategi Pelaksanaan Kebijakan Publik Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan DIY

Menurut Hayat (2018:13) bahwa kebijakan merupakan keputusan-keputusan yang diambil untuk kepentingan masyarakat luas. Maka jika difahami, terbentuknya kebijakan ini merupakan bentuk upaya pemerintah dalam mencapai kesejahteraan bersama. Hal yang fundamental ini harus difahami oleh pelaksana-pelaksana kebijakan seperti Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan DIY untuk dijadikan landasan berfikir dalam menjalankan tugasnya. Karena akhir-akhir ini banyak masyarakat temui melalui berita-berita

maupun secara langsung bahwa ada beberapa aparatur Negara kurang melaksanakan tugasnya dengan baik. Hal ini bukan karena faktor SDM yang kurang mendukung, melainkan ada kepentingan lain yang seharusnya bisa di revisi demi perencanaan dan tujuan awal sesuai dengan teori diatas.

Maka berdasarkan hasil penelitian diatas, dan problematika yang ada Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan DIY memiliki beberapa strategi pada penerapan kebijakan-kebijakan yang berkaitan soal urusan lalu lintas, ialah: 1) Bidang Lalu Lintas selain memiliki tugas melaksanakan kebijakan-kebijakan juga memiliki tugas mereformasi kinerja dan kebijakan yang ada dengan berupa studi evaluasi. Yang menilai seberapa jauh pelaksanaan kebijakan sesuai dengan perencanaan dan tujuan awal, sehingga dengan demikian dapat dijadikan gambaran awal untuk mengubah mana-mana yang masih belum efektif dilaksanakan baik kinerja pegawainya maupun kebijakannya. Menurut Hayat (2018:63) rancangan reformasi birokrasi merupakan bentuk konkret dari perkembangan birokrasi dengan target-target pencapaian setiap tahunnya yang berimplikasi baik terhadap birokrasi. Hal ini selaras dengan strategi diatas. Mengingat Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan setiap tahunnya selalu mengadakan studi evaluasi, dan setiap tahunnya selalu ada perkembangan lebih baik; 2) Larangan Parkir di bahu jalan. Hal ini selaras dengan UU No. 02 Tahun 2009 Tentang Kegiatan Parkir, sesuai dengan hasil penelitian diatas bahwa setiap tahunnya masyarakat mulai taat akan peraturan ini. Hal ini merupakan salah satu bentuk perkembangan dari kinerja organisasi yang makin efektif dan akuntabel; 3) Target Tercapainya Kecepatan. Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan DIY menerapkan kebijakan standar kecepatan di setiap-setiap daerah berdasarkan desain jalan. Hal ini merupakan salah satu indikator dalam pencapaian keberhasilan. Karena dengan demikian kegiatan berkendara di jalan raya dapat berjalan secara optimal meskipun pengendara yang cukup padat; 4) dll.

B. Indikator dan Dasar Hukum yang Mendukung Dalam Pencapaian Keberhasilan Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan DIY

Dalam melaksanakan sebuah kebijakan pasti memerlukan indikator-indikator yang merupakan upaya untuk mencapai keberhasilan. Selain dari pada itu, dasar hukum pun tak kalah pentingnya, supaya dalam mewujudkan sebuah kebijakan dapat sesuai dengan kebutuhan masyarakat dan sesuai dengan asas-asas kemanusiaan. Menurut Ramlan Subakti (2010:252) adapun proses perumusan dan pelaksanaan kebijakan, yaitu politisasi suatu permasalahan (penyusunan agenda), perumusan, dan pengesahan tujuan dan program, pelaksanaan program, dan monitoring dan evaluasi pelaksanaan program. Dapat difahami bahwa dalam pelaksanaan harus memiliki indikator dan tujuan yang jelas berlandaskan hukum yang ada, kemudian ada monitoring atau pengawasan kebijakan dan evaluasi kebijakan. Dengan demikian jika dilaksanakan dengan baik maka akan mewujudkan kebijakan yang tiap tahunnya kian membaik.

Selain itu, ada beberapa indikator yang termaktub pada Peraturan Daerah Daerah Istimewa Yogyakarta Tahun 2018 Tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Daerah Istimewa Yogyakarta Tahun 2017-2022 pada urusan lalu lintas, antara lain ialah:

1. Penyediaan pelayanan angkutan umum;
2. Penerapan manajemen lalu lintas daerah pada kawasan prioritas
3. Keselamatan transportasi;
4. Pengembangan dan pengelolaan simpul transportasi dan perparkiran.

Jika dilihat, penataan sistem transportasi di DIY dilandasi pada kondisi lalu lintas di DIY yang di dominasi oleh penggunaan kendaraan pribadi. Kemacetan lalu lintas sebagai akibat dari adanya mobilitas orang maupun barang masih menjadi

persoalan utama bagi penataan dan pengaturan transportasi di DIY. Tingginya penggunaan kendaraan bermotor pribadi di jalan mengindikasikan bahwa penggunaan angkutan umum yang ada masih sangat terbatas, baik jalan maupun jenis layanannya. Sehingga menyebabkan masyarakat lebih memilih untuk menggunakan kendaraan pribadi dengan pertimbangan waktu perjalanan yang lebih efektif dan efisien.

PENUTUP

Kesimpulan

Dengan terlaksananya setiap kebijakan-kebijakan yang semakin efektif dan akuntabel Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan DIY pun memiliki landasan-landasan berupa Peraturan Menteri, Peraturan Daerah, Peraturan Gubernur yang mengikat setiap kegiatan yang dilaksanakan oleh Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan DIY sesuai dengan tugas dan fungsinya. Salah satunya berupa Peraturan Daerah Istimewa Yogyakarta tahun 2018 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Daerah Istimewa Yogyakarta 2017-2022. Hal ini mengatur segala kebijakan yang ada di DIY salah satunya soal kegiatan lalu lintas baik berupa analisis dampak lalu lintas, target kecepatan lalu lintas maupun upaya prediksi pencegahan awal, dll.yang setiap tahunnya memiliki perkembangan yang cukup baik. Berdasarkan dasar hukum diatas ada beberapa indikator pendukung dalam progress Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan setiap tahunnya. yaitu:

1. Penyediaan pelayanan angkutan umum
2. Penerapan manajemen lalu lintas daerah pada Kawasan prioritas
3. Keselamatan transportasi;
4. Pengembangan dan pengelolaan simpul transportasi dan perparkiran.

Kegiatan dalam organisasi pasti memiliki dinamika organisasi, baik itu berupa pendukung maupun hambatan organisasi. Organisasi sektor publik khususnya Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan DIY memiliki faktor penghambat berupa luas wilayah DIY

yang cukup luas, sarana prasarana, SDM terbatas, perilaku masyarakat yang seenaknya (social cultural) dll. Terlepas dari itu pasti Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan DIY memiliki faktor pendukung yang salah satunya berupa skala prioritas atau memperhatikan mana-mana yang lebih urgent untuk di tindak lanjuti. Kerjasama, masukan dari masyarakat luas. Hal ini merupakan factor pendukung mana kala memiliki wilayah yang cukup luas, dll.

Saran

- a. Bagi instansi, Sistem baik berupa program sarana prasarana maupun sistem kebijakan yang harus makin efektif dan akuntabel. Meskipun kinerja organisasi yang dalam hal ini target keseluruhan yang diharapkan akankah sesuai dengan kinerja organisasi sesungguhnya yang ada di lapangan. Ini semua merupakan hal yang sangat penting untuk diperhatikan. Karena ketika persoalan internal sudah teratasi maka, akan lebih mudah menyelesaikan persoalan-persoalan eksternal berupa pelanggaran parkir di bahu jalan, kedagang pinggir jalan yang masih tidak menyediakan lahan parkir, dll
- b. Bagi peneliti selanjutnya, hasil dari penelitian ini dapat digunakan sebagai bahan referensi guna melakukan penelitian yang relevan yang mempengaruhi kinerja pegawai dan sebagainya.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Afifuddin (2015) Pengantar Administrasi Pembangunan (teori, konsep, ran Implikasinya di Era Reformasi). Bandung: Alfabeta
- [2] AP Mangkunegara (2001) Manajemen Sumber Daya Manusia Perusahaan (cetakan Ketiga), Bandung. PT. Remaja Rosdakarya.
- [3] Harbani Pasolong (2007) Teori Administrasi Publik. Bandung, Alfabeta.
- [4] Hayat (2018) Reformasi Kebijakan Publik Perspektif Makro dan Mikro. Edisi pertama. Jakarta : Prenamada Group.
- [5] Hayat (2018) Kebijakan Publik (Evaluasi, Reformasi, Formulasi) Edisi Pertama. Malang: Intrapublishing.
- [6] Hayat (2017) Manajemen Pelayanan Publik. Depok : PT RajaGrafindo Persada.
- [7] H.B Sutopo (2002) Metodologi Penelitian Kualitatif, Dasar Teori dan Penerapannya dalam Penelitian. Surakarta, UNS Press
- [8] Suyadi Prewirosentono (1999) Manajemen Sumber Daya Manusia: Kebijakan Kinerja Karyawan, 1999. Yogyakarta: BPFE.
- [9] Surbakti Ramlan (2010) Memahami Ilmu Politik. Jakarta: Kompas Gramedia
- [10] Sri Budi Caantika Yuli (2005) Manajemen Sumber Daya Manusia, Malang, UMM.
- [11] Analisis secara umum <https://sarjanaekonomi.co.id/jenis-jenis-analisis/>.
- [12] Jurnal Universitas Islam Malang. <http://riset.unisma.ac.id/>. Diakses tanggal 30 Maret 2021.
- [13] Visi, misi Dinas Perhubungan Daerah Istimewa Yogyakarta. <https://dishub.jogjaprov.go.id/profil/visi-misi>. Diakses tanggal 23 Februari 2021
- [14] Hayat (2014) Konsep Kepemimpinan Dalam Reformasi Birokrasi: Aktualisasi Pemimpin Dalam Pelayanan Publik Menuju 1 Good Governance. Jurnal Borneo Administrasi. Volume 10, Nomor 1, hal. 59-84. <https://samarinda.lan.go.id/jba/index.php/jba/article/view/166>
- [15] Hayat (2016) Peneguhan Reformasi Birokrasi melalui Penilaian Kinerja Pelayanan Publik. Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik. Vol. 20, No. 2, hal 175-188. <https://jurnal.ugm.ac.id/jsp/article/view/24804/16032>
- [16] Hayat (2013) Profesionalitas dan Proporsionalitas: Pegawai Tidak Tetap dalam Penilaian Kinerja Pelayanan Publik. ResearchGate. Hal 1-17. https://www.researchgate.net/publication/305812168_Profesionalitas_dan_Proporsionalitas_Pegawai_Tidak_Tetap

- dalam_Penilaian_Kinerja_Pelaya
nan_Publik/link/5d8251a1a6fdcc8fd6f21
a19/download
- [17] Hayat (2014) Peningkatan Kualitas Sumber Daya Manusia Aparatur Pelayanan Publik Dalam Kerangka Undang Undang Nomor 5 Tahun 2014 Tentang Aparatur Sipil Negara. Jurnal Kebijakan dan Manajemen. Vol. 8 No. 1. <https://jurnal.bkn.go.id/index.php/asn/article/view/70>
- [18] Hayat (2016) jurnal Penguatan Nilai-Nilai Pluralisme dalam Pola Relasi Sosial. Farabi. Vol. 13 No. 1 hal 90-103 <https://journal.iaingorontalo.ac.id/index.php/fa/article/view/803>.
- [19] Hermawan Ade, (2016) Kinerja Bidang Lalu Lintas Angkutan Jalan Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informasi Kabupaten Banjar. Al-Ulum Ilmu Sosial dan Humaniora. Vol. 1 No. 2 hal. 1-16 <https://ojs.uniska-bjm.ac.id/index.php/ALSH/article/download/392/350>
- [20] Widi, Indah (2014) Implementasi Good Governance dengan Dasar UU No: 32 Tahun 2004 Tentang Pemerintahan Daerah, Di Kota Surakarta. Call For Papers. <https://media.neliti.com/media/publications/171464-ID-implementasi-good-governance-dengan-dasa.pdf>
- [21] Wahyu Sofi, Muchsin Slamet, pindahanto Roni, (2019) Evaluasi Kinerja Pelayanan Dinas Perhubungan dalam Bidang Transportasi Umum Perkotaan KotaMalang. Jurnal Respon Publik. Vol.13. Hal 53-61 <http://riset.unisma.ac.id/index.php/rpp/article/download/2118/2027>