

MATRA PEMBARUAN

Jurnal Inovasi Kebijakan

jurnal.kemendagri.go.id/index.php/mp

e-ISSN: 2549-5283

p-ISSN: 2549-5151

Matra Pembaruan 3 (1) (2019): 47-56

DOI:

[10.21787/mp.3.1.2019.47-56](https://doi.org/10.21787/mp.3.1.2019.47-56)

Keywords: *Congestion, Traffic, Transportation*

Kata Kunci: Kemacetan, Lalu Lintas, Perhubungan

***Korespondensi**

Phone : +62 82395665563

Email : rijalbudiman020390@gmail.com



**BADAN PENELITIAN
DAN PENGEMBANGAN
(BPP) KEMENTERIAN
DALAM NEGERI**

Jl. Kramat Raya No 132, Jakarta Pusat,
10450

© Rijal



This work is licensed under the Creative Commons Attribution Non Commercial Share Alike 4.0 International License.

KOORDINASI DINAS PERHUBUNGAN DAN SATUAN LALU LINTAS DALAM PENANGGULANGAN KEMACETAN KOTA MAKASSAR

Rijal*

Institut Ilmu Sosial dan Ilmu Politik (IISIP) YAPIS Biak
Jl. S. Condronegoro (Samofa) Kompleks YAPIS Biak

Dikirim: 11 Maret 2019; Direvisi: 26 April 2019;

Disetujui: 6 Mei 2019

Abstract

Traffic congestion is caused by an imbalance between the number of vehicles and the number of existing roads. Based on Makassar City Samsat data, the number of vehicles in 2016 reached 1,128,809 units. From 2017 to October 2018 the vehicle reaches 1,563,608 units. The aim of the study was to find out work arrangements, synchronization of activities, manifestation of mutual interests, and shared goals carried out by the Department of Transportation and Traffic Units in managing congestion in Makassar City. This study uses a qualitative descriptive method with a type of case study research. Data collection techniques are obtained through observations, interviews, literature studies and documentation. The results of the study found that the process of coordination of the Office of Transportation and Satua Traffic included; the arrangements used have implemented Area Traffic Control System (ATCS) technology, synchronization has been effective, this joint interest has been running with meetings or meetings conducted between two parties even though the implementation is still not maximal, because meetings are held only 1 to 2 times meeting. Likewise, the cooperation of the Makassar City Satlantas and Dishub is still not maximal in carrying out its duties in overcoming congestion.

Intisari

Kemacetan lalu lintas di sebabkan oleh ketidakseimbangan antara jumlah kendaraan dengan jumlah ruas jalan yang ada. Berdasarkan data Samsat Kota Makassar, jumlah kendaraan pada 2016 mencapai 1.128.809 unit. Pada 2017 hingga Oktober 2018 kendaraan mencapai 1.563.608 unit. Tujuan penelitian adalah untuk mengetahui pengaturan kerja, sinkronisasi kegiatan, wujud kepentingan bersama, serta tujuan bersama yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan dan Satuan Lalu Lintas dalam penanggulangan kemacetan di Kota Makassar. Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif dengan tipe penelitian studi kasus. Teknik pengumpulan data diperoleh melalui observasi, *interview*, studi kepustakaan dan dokumentasi. Hasil penelitian ditemukan bahwa proses koordinasi Dinas Perhubungan dan Satuan Lalu Lintas meliputi; pengaturan yang digunakan sudah menerapkan teknologi *Area Traffic Control System* (ATCS), sinkronisasi yang dilakukan sudah efektif, kepentingan bersama ini sudah berjalan dengan adanya pertemuan atau rapat yang dilakukan antara dua pihak meskipun dalam implementasi masih belum maksimal, karena rapat dilaksanakan hanya 1 sampai 2 kali pertemuan. Begitu juga dengan kerja sama Satlantas dan Dishub Kota Makassar yang masih belum maksimal dalam melakukan tugasnya dalam mengatasi kemacetan.

I. PENDAHULUAN

Pelayanan publik merupakan tugas pokok pemerintah sebagai penyelenggara pelayanan kepada masyarakat. Eksistensi organisasi dalam pelayanan publik saat ini dihadapkan pada perubahan besar akibat revolusi 3T (*transportation, telekomunication and tourism*) (Sedarmayanti, 2009, p. 248). Transportasi yang tidak tertata dengan baik menjadi masalah mendasar yang dihadapi kota-kota besar yang ada di Indonesia, sehingga menyebabkan permasalahan sosial yang menjamur bagi kota-kota metropolitan diseluruh wilayah di Indonesia. Tuntutan untuk menyediakan pelayanan transportasi yang efektif, efisien dan memadai sangat dibutuhkan bagi pengguna jalan agar tidak terjadi kemacetan yang berlarut-larut.

Pelayanan lalu lintas telah dijelaskan dalam UU No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pada bab VI pasal 5 dijelaskan bahwa *"pelayanan transportasi perlu memperhatikan fasilitas pendukung penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan meliputi beberapa aspek penting yaitu trotoar, lajur sepeda, tempat penyeberangan pejalan kaki, halte dan fasilitas khusus bagi penyandang cacat"*.

Khusus di Makassar, pertumbuhan kendaraan mencapai 14 sampai 15 persen per tahun. Pertumbuhan ruas jalan tidak signifikan. Sudah berbagai cara dilakukan pihak Dinas Perhubungan Makassar yang di komandoi Dinas Perhubungan Provinsi Sulsel, dibantu instansi terkait, seperti kepolisian dan Satpol PP. Mulai dari penggembokan dan sanksi. Dinas Perhubungan belum memiliki regulasi pembatasan jumlah kepemilikan kendaraan (celebesmedia.id, 2018).

Berdasarkan data Samsat Makassar, pada 2016 jumlah kendaraan roda dua mencapai 1.128.809 unit. Jumlah kendaraan roda dua itu terpaut jauh dibandingkan kendaraan roda empat atau lebih. Rinciannya, yakni mobil penumpang (206.435 unit), bus (17.264 unit), mobil barang (72.239 unit), dan kendaraan khusus (403 unit). Selanjutnya di tahun 2017 kendaraan bermotor di Kota Makassar masih didominasi roda dua yang mencapai 1.156.759 unit, mobil penumpang (213.985 unit), mobil barang (74.603 unit), bus (17.306 unit), dan kendaraan khusus (403 unit) hingga Oktober 2018, kendaraan mencapai 1.563.608 unit (celebesmedia.id, 2018).

Selain data di atas, hasil penelitian Mustikarani dan Suherdiyanto (2016, p. 148) menyebutkan faktor yang menyebabkan kemacetan lalu lintas yaitu; lebar jalan, volume kendaraan, jarak lampu lalu lintas yang dipasang cukup banyak dan berdekatan dan persimpangan jalan/gang) dan faktor manusia (kegiatan pasar tradisional dan pasar modern, kegiatan parkir sembarangan).

Selain itu, Mahsyar (2005, p. 14) menyatakan

kemacetan lalu lintas di jalan raya khususnya di Kota Makassar disebabkan karena infrastruktur yang kurang mendukung bagi para pengguna jalan, koordinasi antara SKPD terkait, seperti Dinas Perhubungan, Dinas Tata Ruang dan Bangunan, PD Parkir dan beberapa lembaga pemerintah lain yang ada hubungannya dengan pelayanan transportasi di Kota Makassar dan penegakan hukum atau peraturan yang ada, belum efektif dilakukan oleh pihak satuan lalu lintas Kota Makassar dalam memberikan tindakan kepada masyarakat yang melanggar lalu lintas.

Sebenarnya kebijakan pemerintah Kota Makassar untuk penanganan kemacetan lalu lintas di jalan-jalan protokol telah diatur dalam bentuk Peraturan Walikota Makassar No 94 Tahun 2013 yang berisi larangan truk dengan tonase 8 ton tambang galian C beroperasi dan melintas di Makassar pada siang hari, dan Peraturan Walikota Makassar No 64 Tahun 2011 tentang Larangan Parkir pada Lima Ruas Bahu Jalan Kota Makassar (Lutfie, Samang, Sakti, & Isran Ramli, 2014).

Sejalan dengan apa yang menjadi visi dan misi Pemerintah Kota Makassar yang berbunyi *"mewujudkan Makassar sebagai kota dunia untuk semua"* visi ini mengandung dua aspek pokok pikiran yang secara konseptual diarahkan pada aspek kesejahteraan masyarakat dan pembaharuan tata kelola dan pemerintahan yang baik. *"Kota Dunia"*, yang dimaksudkan adalah Kota Makassar yang memiliki keunggulan komparatif secara geografis, sumber daya alam dan infrastruktur sosial ekonomi, juga memiliki keunggulan kompetitif yang memiliki pertumbuhan dan perkembangan ekonomi kota yang cukup tinggi, iklim investasi, usaha yang kondusif dan kesempatan kerja yang menjanjikan. Sedangkan dari sisi *"untuk semua"* yang dimaksudkan adalah proses, pelaksanaan, pemanfaatan dan pembangunan dapat dinikmati dan dirasakan seluruh lapisan masyarakat berdasarkan jenjang umur, jenis kelamin, status sosial dan kemampuan (Tompo, 2014, p. 167).

Untuk mewujudkan Kota Makassar sebagai Kota Dunia harus memenuhi standar kesejahteraan dan pelayanan publik yang berstandar dunia, serta pembangunan dan manajemen infrastruktur berkelas dunia. Sejalan dengan tiga pilar isu strategis: Pertama, merekonstruksi nasib rakyat menjadi masyarakat sejahtera standar dunia. Kedua, merestorasi tata ruang kota menjadi kota nyaman berkelas dunia. Ketiga, mereformasi tata birokrasi menuju pelayanan publik yang baik dan berstandar dunia. Dibutuhkan komitmen oleh *top leader* (aktor) dalam mengambil keputusan strategis serta penguatan organisasi atau lembaga pemerintah untuk melaksanakan program-program sesuai dengan apa yang menjadi visi dan misi (Kordi, 2014, p. 159).

Upaya mewujudkan kota berkelas dunia harus sejalan dengan aktor pengambil kebijakan harus mampu menyelesaikan berbagai masalah termasuk persoalan kemacetan yang terjadi di Kota Makassar. Permasalahan dapat terselesaikan dengan adanya koordinasi dari Dinas Perhubungan dan Satuan Lalu Lintas di Kota Makassar dengan baik. Mengingat Kota Makassar menjadi gerbang tol wilayah timur Indonesia, sehingga Kota Makassar diharapkan menuju kota metropolis tetapi masih diperhadapkan dengan masalah pelayanan transportasi yang belum efektif.

Menariknya penelitian ini akan mengungkap persoalan transportasi yang berdampak langsung terhadap kemacetan yang belum terselesaikan sampai saat ini. Hal ini terjadi karena belum ada koordinasi yang dianggap ideal dalam penanggulangan kemacetan lalu lintas di Kota Makassar. Sehingga perlu ada upaya yang dapat menyelesaikan kemacetan dan mengetahui penyebabnya sehingga mampu memberikan solusi kepada Dinas Perhubungan dan Satlantas Kota Makassar dalam menangani kemacetan tersebut.

Tujuan penelitian adalah untuk mengetahui koordinasi dan hambatan Dinas Perhubungan dan Satuan Lalu Lintas dalam penganggulangan kemacetan kota Makassar. Adapun manfaat yang diperoleh bisa memberikan *output* pada Dinas Perhubungan Kota Makassar dan Satuan Lalu Lintas Polrestabes Makassar dalam melakukan koordinasi secara berkelanjutan sehingga dapat menanggulangi kemacetan lalu lintas di Kota Makassar. Selain itu diharapkan Pemerintah Kota Makassar dapat mengatasi kemacetan yang ada di kota Makassar.

II. METODE

Penelitian ini dilaksanakan selama dua bulan dari Agustus sampai September 2018 berlokasi di wilayah Kota Makassar. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan tipe penelitian studi kasus. Metode penelitian ini dipilih untuk mendeskripsikan secara konkret permasalahan koordinasi Dinas Perhubungan dan Satlantas dalam mengatasi kemacetan Kota Makassar. Mengingat Kota Makassar merupakan ibu Kota Provinsi Sulawesi Selatan yang menjadi *icon* utama di Indonesia bagian timur menuju kota metropolis dengan visi misi menjadi kota dunia untuk semua. Pemerintah Kota, dalam hal ini Dinas Perhubungan yang menjadi *leading sektor* dalam pelayanan publik khususnya dibidang transportasi melakukan kerja sama dan koordinasi dengan satuan lalu lintas. Teknik penentuan informan menggunakan *purposive sampling*. Adapun informan penelitian antara lain: Wakil Walikota Makassar, Dinas Perhubungan Kota Makassar, Satuan Lalu Lintas Polrestabes Kota Makassar, Lambang Basri (Pengamat Transportasi

dan Masyarakat). Teknik Pengumpulan data dilakukan dengan melalui; observasi, *interview*, studi kepustakaan dan dokumentasi.

Teknik analisis data menggunakan model Milles dan Huberman (Sugiyono, 2015, p. 246), analisis data dilakukan dengan data *reduction*, data display dan *coclusion drawing/verification* (penarikan kesimpulan dan verifikasi).

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

Jumlah penduduk Kota Makassar Berdasarkan data Catatan Sipil Kota Makassar pada Januari-Juni 2018 sebanyak 1.671.001 jiwa. angka ini turun dari 1.700.000 jiwa pada periode Juli 2017, hal ini dikarenakan adanya pengangguran data ganda masyarakat yang kartu tanda penduduknya masih aktif, sementara orangnya sudah meninggal tapi tidak dilaporkan oleh pihak kelurahan setempat.

Struktur organisasi pemerintahan Kota Makassar telah menggambarkan bahwa tugas dan fungsi pemerintah Kota Makassar telah terbagi habis ke dalam masing-masing sekretariat, dinas, badan, kantor dan institusi lainnya untuk kerja sama, berkoordinasi dalam melaksanakan roda pemerintahan dan pembangunan secara efektif dan efisien serta memberikan pelayanan yang lebih baik dan profesional kepada masyarakat.

Adapun visi dan misi Kota Makassar, yakni mewujudkan Makassar sebagai kota dunia, untuk semua. Untuk itu seluruh lapisan masyarakat Kota Makassar, baik pihak pemerintah Kota, pihak swasta maupun masyarakat bersatu padu, bahu membahu, kerja keras sesuai profesi masing-masing untuk memajukan Kota Makassar menjadi kota dunia.

Terry (2005) menyatakan 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. Sedangkan menurut Brech (2007) koordinasi adalah mengimbangi dan menggerakkan tim dengan memberikan lokasi kegiatan pekerjaan yang cocok dengan masing-masing dan menjaga agar kegiatan itu dilaksanakan dengan keselarasan yang semestinya di antara para anggota itu sendiri (Hasibuan, 2007, p. 85). Melihat pengertian diatas, dapat diambil simpulan bahwa unsur koordinasi meliputi pengaturan, sinkronisasi, kepentingan bersama dan tujuan bersama (Syafie & Welasari, 2015, p. 182)

Berdasarkan pendapat diatas maka dapat disimpulkan bahwa, koordinasi merupakan salah satu mesin penggerak dalam melakukan manajemen dari berbagai institusi untuk menyelesaikan berbagai permasalahan yang terjadi. Namun dalam hal ini kita mengacu pada koordinasi secara berkelompok bagaimana sebuah tim dapat digerakkan,

diperintahkan untuk melakukan sebuah aktivitas sesuai dengan tupoksinya masing-masing agar proses penyelesaiannya dapat berjalan dengan baik. Dalam hal ini fokus pada persoalan kemacetan yang terjadi di Kota Makassar. Bagaimana pemerintah mengoordinasikan, Dinas Perhubungan dan Satuan Lalu Lintas, untuk Menanggulangi Kemacetan Lalu Lintas yang terjadi berdasarkan pembagian kerja. Adapun respon B selaku anggota DIKYASA Satuan Lalu Lintas Polrestabes Makassar menyatakan:

“Satuan Lalu Lintas Polrestabes Makassar bertugas menyelenggarakan dan membina fungsi lalu lintas kepolisian, meliputi penjagaan, pengaturan, pengawalan dan patroli, pendidikan masyarakat dan rekayasa lalu lintas, registrasi dan identifikasi surat izin mengemudi, penyidikan dan penyelidikan kecelakaan lalu lintas serta penegakan hukum dibidang lalu lintas, guna memelihara keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.” (Wawancara 15-08-2018).

Tugas dan fungsi satuan lalu lintas kepolisian Makassar sangat jelas dalam menanggulangi kemacetan yang terjadi di Kota Makassar, namun dilihat pelaksanaan yang terjadi dilapangan belum sesuai dengan apa yang diharapkan berdasarkan tupoksinya. Selain itu menurut C sebagai kepala seksi manajemen lalu lintas menyebutkan bahwa:

“Selama ini memang kita selalu sharing. Jadi, misalnya di jalan ini, di titik ini ada kepolisian pasti ada perhubungan, ada komunikasi terus. Sama dengan halnya penggembokan, ada beberapa ruas jalan itu yang digembok. Jadi, dari kami Dinas Perhubungan yang menggembok namun penindakannya sama kepolisian.” (Hasil wawancara 29-08-2018).

Senada yang dikatakan oleh pengamat transportasi (LB) dapat diketahui sebagai berikut;

“Tingkat kemacetan itu kalau diukur dari derajat kejenuhan misalnya Jalan Urip sumiharjo itu sekitar sudah 0,7, lalu kemudian di Jalan Veteran sekitar 0,5-0,6 kalau misalnya di jalan bawakaraeng lebih para lagi itu sekitar 0,8 tapi itu juga pada titik-titik tertentu itu ada sekitar 36 titik yang dipandang sebagai blackspot di Kota Makassar, itu dari aspek demand supplynya. Kedua, dari aspek pemanfaatan infrastruktur” (Hasil wawancara 18-08-2018).

Berdasarkan kutipan wawancara di atas, menunjukkan bahwa model koordinasi yang dilakukan dilapangan selalu dilakukan dengan bentuk komunikasi dengan melalui pelaksanaan dan kerja sama dengan pihak kepolisian dalam menanggulangi kemacetan lalu lintas bahkan menindak bagi pelanggar lalu lintas, namun dalam hal ini jika dianalisis belum ada bentuk

koordinasi baru yang dilakukan oleh Dishub (Dinas Perhubungan) dan Kepolisian dalam menggerakkan bawahannya seperti pada pelanggar lalu lintas. Adapun hanya sekadar pada tempat tertentu saja yang dilakukan proses penanggulangan kemacetan lalu lintas, sementara diruas jalan lain tidak dilakukan. Berbeda halnya yang dikatakan oleh ZA Ketua Organda Makassar dalam kutipan wawancara dengan peneliti dapat diketahui sebagai berikut:

“Bahwa koordinasi antar lembaga inilah yang harus dibangun, kalau terlihat ini sudah jalan tapi masih perlu ditingkatkan. Artinya dengan dampak kemacetan di Kota Makassar ini Dinas Perhubungan, kepolisian ataupun semua stakeholder yang ada tidak boleh tutup mata untuk melihat itu, harus kita mencari solusi. Sehingga masyarakat Makassar dapat melihat bahwa apa yang dilakukan Dinas Perhubungan, PD Parkir, pihak kepolisian betul-betul memang melakukan kerjanya sesuai dengan tugasnya masing-masing” (Hasil wawancara 31-08-2018).

Seperti yang dikatakan oleh ZA masyarakat pengguna jalan Kota Makassar:

“Itu sudah jalan tetapi tidak maksimal (pada intinya Dishub sudah melakukan sosialisasi), yang kami mau adalah kita mulai belajar dari ruang lingkup kita sendiri. Khususnya di Dinas Perhubungan Kota Makassar, kalau karyawan, staf, maupun pegawainya kita, kalau kita lihat bahwa kantornya kita ini hanya membutuhkan sepuluh lahan parkir maka coba diatur untuk lima saja yang bawa kendaraan.” (Hasil wawancara tanggal 31-08-2018).

Berdasarkan kutipan wawancara di atas, menggambarkan bahwa koordinasi yang dilakukan antar lembaga dalam menanggulangi kemacetan di Kota Makassar belum efektif karena dilihat dari pola komunikasi yang dibangun belum terarah, hal ini dilihat bahwa hubungan kerja sama yang dibangun antara lembaga baik itu Dishub (Dinas Perhubungan), Satlantas (Satuan Lalu Lintas), dan Perusahaan Daerah Parkir masih sepihak, karena sebelum dijalankan tidak ada konfirmasi yang dilakukan untuk melakukan rapat dalam menata dan menanggulangi kemacetan lalu lintas yang terjadi. Kemudian hal lain dapat digambarkan bahwa proses pengelolaan lahan parkir yang dilakukan oleh masing-masing lembaga, kesadaran yang dimiliki masih rendah karena belum memberikan contoh yang baik kepada masyarakat bagaimana memberikan solusi dan lahan dalam menertibkan kendaraan.

A. Pengaturan

Pengaturan adalah suatu proses yang mengatur agar pembagian kerja dari berbagai orang atau

kelompok dapat tersusun menjadi suatu kebutuhan yang terintegrasi dengan cara efisien. dalam koordinasi dibutuhkan pengaturan tata hubungan dari usaha bersama untuk memperoleh kesatuan tindakan dalam usaha pencapaian tujuan bersama (Syafiie & Welasari, 2015, p. 105).

Jalan raya merupakan sarana atau tempat untuk dilalui kendaraan baik itu kendaraan bermotor, tanpa motor dan pejalan kaki yang melalui jalan tersebut sehingga jalan raya merupakan sarana yang sangat penting yang berpengaruh dalam segala aspek kehidupan. Dari segi manapun, jalan raya merupakan penggerak suatu ekonomi dan kemajuan dari suatu negara. Ada tiga komponen terjadinya lalu lintas yaitu manusia sebagai pengguna, kendaraan dan jalan yang saling berinteraksi dalam pergerakan kendaraan yang dikemudikan oleh pengemudi dengan mengikuti aturan lalu lintas yang ditetapkan berdasarkan peraturan perundangan.

Berdasarkan wawancara dengan B Anggota DIKYASA mengatakan bahwa :

“Masalah lalu lintas inikan dinamis, jadi tidak tentu umpamanya kita sudah siapkan rambu lalu lintas makanya unit Dikayalah yang melakukan survei setiap hari dimana titik-titik rawan macet disitulah dikaji dan dievaluasi bersama dengan instansi lain. Seperti masalah traffic light di Jalan Emmy Saelan, kami sudah menyurat ke instansi yang bertanggung jawab dibidang itu ke Dinas Perhubungan untuk melakukan perbaikan dan kita hanya memberikan saran kepada instansi yang bertanggung jawab, kita tidak bisa bertindak secara langsung, kita hanya menempatkan personil disitu untuk menekan, meminimalisir terjadi kemacetan lalu lintas tersebut. Respon dari Dinas Perhubungan sudah ada tapi terkendala dari sisi anggaran. Anggaran mereka untuk perbaikan itu ada.”(Hasil wawancara tanggal 15-08-2018).

Begitu juga yang dikatakan oleh C Kepala Seksi Manajemen Lalu Lintas bahwa:

“Kita bagi, ada anggota memang kita bagi. Kita bagi shif, misalnya pagi jam 6 itu ada beberapa kelompok kita bagi misalnya di Antang ada beberapa orang. Kita bagi kondisi mana yang memang betul-betul rawan macet. Kita disini lebih fokus yang memang kondisinya rawan kemacetan, namun tetap kita sebar semua. Sekarang kita punya ATCS, jadi kita bisa handel kondisi sehingga ada koordinasi langsung dengan anggota sudah standby monitornya.” (Wawancara tanggal 29-08-2018).

Area Traffic Control System (ACTS) adalah suatu sistem pengendalian simpan lalu lintas jalan raya dengan menggunakan lampu lalu lintas (*traffic light*) dimana pengaturan lampu lalu lintas saling terkoordinasi, sehingga pengguna jalan

mendapatkan tundaan yang minimum. Dengan penerapan ATCS atau lampu lalu lintas terkoordinasi maka akan terjadi efisiensi pergerakan melayani lalu lintas, waktu perjalanan yang lebih pendek, penurunan tingkat kecelakaan bagi pengendara dan kesempatan juga keselamatan yang lebih tinggi bagi pejalan kaki/ penyeberang jalan serta kenyamanan pengguna jalan yang baik. ACTS sangat baik diterapkan pada persimpangan yang mempunyai banyak titik konflik penggerakan lalu lintas dan volume lalu lintas yang cukup tinggi (Saputra, 2014, p. 351).

Hal ini senada dengan hasil wawancara dan teori yang ada maka dapat dianalisis bahwa, terkait dengan pengaturan lalu lintas yang ada di wilayah Kota Makassar pihak Satlantas (Satuan Lalu Lintas) hanya melakukan pemantauan dengan metode survei sehingga proses evaluasi yang dilakukan kurang maksimal, disamping itu, proses komunikasi yang dilakukan oleh pemerintah kota agar menambahkan anggaran untuk melakukan proses penanggulangan kemacetan lalu lintas. ATCS (*Area Traffic Control System*) adalah sebuah sistem pengaturan lalu lintas bersinyal terkoordinasi yang diatur mencakup satu wilayah secara terpusat. ATCS dapat dilakukan upaya manajemen rekayasa lalu lintas yang mengoordinasikan semua titik-titik persimpangan bersinyal melalui pusat kontrol ATCS, sehingga diperoleh suatu kondisi pergerakan lalu lintas secara efisien (Irwanti, Samadikun, & Huboyo, 2017).

Teknologi ATCS sendiri telah banyak diterapkan di berbagai kota-kota besar di negara-negara maju. Kota Makassar sudah memasang ATCS pada lampu lalu lintas. Dengan ATCS, penataan siklus lampu lalu lintas dilakukan berdasar input data lalu lintas yang diperoleh secara *real time* melalui kamera CCTV pemantau lalu lintas pada titik-titik persimpangan. Untuk itu, pengoperasian ATCS diatur dengan sebuah sistem kontrol terpadu yang melibatkan beberapa komponen yaitu pengatur arus persimpangan berupa lampu lalu lintas, penginput data lalu lintas berupa kamera CCTV pemantau, pengirim data berupa jaringan kabel data atau pemancar gelombang, *software* sistem ATCS dan ruang kontrol (*central control room*) ATCS dan operatornya.

Berdasarkan hasil penelitian Setiawan (2018) dengan judul implementasi program (ATCS) *Area Traffic Control System* di Kota Bandar Lampung terdapat beberapa hal yang memengaruhi implementasi program yaitu, tahap organisasi, struktur organisasi yang dibuat sudah efektif sebagai pedemoan untuk pelaksanaan dalam menjalankan program ATCS. Hal ini ditunjukkan dengan pelaksana atau petugas ATCS yang menunjukkan kemampuan yang baik sehingga dapat bekerja dengan maksimal. Tahap inteprestasi,

adanya pelatihan yang diberikan kepada petugas ATCS, tahap Aplikasi (penerapan), yakni kendala dari sarana dan prasarana harus maksimal dalam menjalankan program ATCS tersebut, hal ini dilihat dari penelitian tersebut bahwa camera CCTV pengawas persimpangan yang menjadi rawan kemacetan belum sepenuhnya terpasang dan juga jumlah kendaraan semakin bertambah sehingga perlu pemantauan secara maksimal.

B. Sinkronisasi

Sinkronisasi adalah usaha untuk menyesuaikan, menyelaraskan berbagai kegiatan dan tindakan yang terdapat pada setiap unit, sehingga diperoleh keserasian dalam pelaksanaan tugas atau kerja (Syafie & Welasari, 2015, p. 102).

Tuntutan sinkronisasi adalah hal yang wajar, mengingat masyarakat sebagai *stakeholder* juga merupakan pengguna dan membutuhkan data terkait kecelakaan, penyedia data sebagai kewenangan untuk menyajikan data, maka kemungkinan yang timbul adalah adanya perbandingan untuk sahnya data yang lebih valid. Bahkan kemungkinan terburuk dapat memunculkan opini publik bahwa ada objek permasalahan yang *black report* atau *under report* oleh salah satu penyedia data, padahal kemungkinan-kemungkinan tersebut tidak perlu ada. Seperti yang dikatakan LB dalam kutipan wawancara sebagai berikut:

"Jalan kolektor (jalan penyambung) sebelum masuk di Jalan Nasional itu. Se karang sudah bangunan standar menggunakan trotoar. Kalau jalan nasional ketika ada bangunan kantor, maka diperlukanlah manajemen dalam mengatur transportasi di setiap kantor terkait disekitar jalan." (Hasil wawancara tanggal 18-08-2018).

Berdasarkan kutipan wawancara S Anggota Kaurmintu Satuan Lalu Lintas Kota Makassar dapat diketahui bahwa:

"Kalau sinkronisasi ada rencana kegiatan, kayak kemarin mereka meminta kita untuk menjadi pembawa materi pada personil Dishub itu yang baru, itu diajarkan masalah pengaturan, penindakan di jalan, bagaimana cara mengatur lalu lintas yang minim, terus cara-cara di jalan itu, sudah ada diberikan pelatihan terhadap personil Dishub." (Wawancara tanggal 16-08-2018).

Sedangkan menurut C Kepala Seksi Manajemen Lalu Lintas mengatakan bahwa;

"Bentuk sinkronisasi selalu ada pokoknya setiap ada kegiatan. Pokoknya setiap kegiatan sekecil apapun ada kepolisian. Jadi, kita memang selalu seiring. Mau sosialisai didalam ruangan ada, sosialisasi diluar ada. Pokoknya apapun langkah kita, ada keterkaitan dengan

kepolisian. Kegiatan rutin (manajemen Lalu Lintas, ada rekayasa lalu lintas, terus ada manajemn lalu lintas, ada analisis dampak lalu lintas, terus ada pemeliharaan lalu lintas). Kalau dibidang lain diatas itu pengawasan dijalan setiap hari rutin dilakukan semua kegiatan kita di Dinas Perhubungan ada sinkronisasi dengan pihak lalu lintas." (Hasil wawancara Tanggal 29-08 -2018).

Berdasarkan hasil wawancara diatas menunjukkan proses sinkronisasi yang dilakukan oleh Dishub (Dinas Perhubungan) dengan Satlantas (Satuan Lalu Lintas) berjalan dengan baik hanya pada pertemuan-pertemuan atau rapat yang rutin dilakukan. Namun fakta dilapangan ditemukan bahwa proses implementasi yang dilakukan dalam pelatihan yang didapatkan itu tidak berjalan dengan semestinya karena dilihat sejumlah petugas Dishub hanya diam, tidak melaksanakan tugas dengan sepenuhnya.

Senada pendapat AZ Anggota Bidang Pengawasan, Dinas Perhubungan mengatakan:

"Bahwa dalam sinkronisasi yang dilakukan Betul, kita saling sinkron. Kayak penertiban parkir kemarin di Boulevard kita harus bikin tim. Tim ini namanya tim terpadu untuk menyatukan persepsi, saya katakan lagi kita kan punya batasan kewenangan. Batasan kewenangan ini kalau kita mau satukan jadi satu, inilah yang namanya tim terpadu." (Hasil wawancara tanggal 19-08-2018).

Sedangkan menurut ZA:

"Memang kami dari organda memahami bahwa tingkat pemahaman berlalu lintas kita masih kurang sehingga perlu tidak henti-hentinya melakukan sosialisasi pelarangan parkir berlalu lintas." (Wawancara tanggal 31-08-2018).

Berdasarkan hasil deskriptif penelitian di atas maka dapat disimpulkan sinkronisasi yang dilakukan antara Dinas Perhubungan dan Satlantas dalam menanggulangi kemacetan sudah efektif. Pasalnya terlihat dari pelatihan serta komunikasi yang dilakukan sudah berkesinambungan. Peneliti menemukan, terjadinya pertemuan-pertemuan atau rapat yang dilakukan antara dua pihak meskipun dalam implementasi masih belum maksimal/baik. Sinkronisasi antara Dishub (Dinas Perhubungan) dan Satlantas (Satuan Lalu Lintas) dalam menanggulangi kemacetan sudah efektif karena sudah terlihat dengan melalui pelatihan serta komunikasi yang dilakukan sudah berkesinambungan. Selain itu, dilihat bahwa Dishub sudah menyampaikan ide yang kreatif yakni membentuk sebuah tim untuk menampung aspirasi masyarakat sehingga menjadi masukan yang tepat dalam mengatasi kemacetan.

C. Kepentingan Bersama

Kepentingan adalah tuntutan perorangan atau kelompok yang diharapkan untuk dipenuhi dan pada hakekatnya mengandung kekuasaan yang dijamin dan dilindungi oleh hukum dalam melaksanakannya. Selain itu menurut Welasari menyebutkan bahwa kepentingan bersama merupakan hal yang harus ada dalam melakukan koordinasi antar organisasi, bila dalam organisasi semua anggotanya tidak mengutamakan kepentingan bersama maka hasil kerja organisasi akan berantakan (Syafie & Welasari, 2015).

Kemacetan lalu lintas perlu untuk kebersamaan dalam menanggulangi kemacetan yang terjadi, diantaranya pemerintah Kota, Satuan Lalu Lintas, Dinas Perhubungan dan *stakeholder* yang terkait duduk bersama dalam mendiskusikan permasalahan kemacetan, sehingga dapat menemukan solusi yang baik untuk kepentingan masyarakat. Berdasarkan wawancara dengan SR Wakil Walikota Makassar menyebutkan bahwa;

"Yang paling inti disini adalah manajemen traffic kita benahi dan sumber utama kemacetan itu juga bisa kita uraikan. Jadi soal manajemen traffic itu berarti seimbang antara sarana dan prasarana jalan dengan jumlah kendaraan. Berarti manajemen traffic yang salah atau perilaku yang salah dapat meminimalisir kemacetan sehingga ada level city (kota nyaman)." (Wawancara tanggal 27-08-2018).

Kutipan wawancara peneliti dengan LB Pengamat Transportasi adalah:

"Intinya begini, didalam ini sebetulnya ada namanya Forum Lalu Lintas. Forum Lalu Lintas itu terdiri dari seluruh unsur, cuma persoalan di Forum Lalu Lintas ini orang-orang yang ikut berembuk itu adalah bukan orang-orang yang mengambil keputusan. Dishubkah, Dirlantaskah, Satlantaskah, pulang itu cuma dia yang dapat itu informasi seharusnya kalau di Forum Lalu Lintas itu yang eksoisau disitu adalah jabatannya misalnya Kadishub, kemudian Kabag, kasubdin lalu kemudian di Dirlantaskah juga begitu. Pokoknya ada jabatan nya ditingkat itu lalu kemudian setelah kembali itu signifikan memberikan informasi bahwa ini hasil rapat tim gabungan Forum Lalu Lintas. Supaya semua mereka itu paham akan hasil kebersamaan kesepakatan itu." (Hasil wawancara tanggal 18-08-2018).

Proses penanggulangan kemacetan dalam kepentingan masyarakat dikatakan oleh Wakil Walikota Makassar (SR) dari hasil kutipan wawancara sebagai berikut:

"Jumlah kendaraan itu bisa seimbang. Caranya adalah pertama, kita mencoba mengaitkan dengan bidang pendidikan, makanya pendidikan

ini kita sudah coba nanti tumbuh wilayahan. Setiap wilayah/setiap daerah itu adami disitu sarana pendidikannya lengkap (SD, SMP, SMA, Paud, dan perguruan tinggi) sehingga mengurangi kemungkinan orang menggunakan kendaraan. Makanya kita ini cobami dua tahun terakhir ini untuk mengakomodasi kepentingan disetiap sekolah. Jadi, tidak perlu orang naik kendaraan pribadi pergi sekolah. Jadi, ini kita mau sistematis menyelesaikan dari akarnya, tidak sekedar dibidang 3in 1, ganjil genap, itu parsial menurut kita. Kita mau kemacetan itu tidak sekedar gejalanya yang secara parsial kita tangani tetapi memang penyebabnya yang kita selesaikan." (Hasil wawancara tanggal 27-08-2018).

D. Tujuan Bersama

Tujuan bersama merupakan ciri utama organisasi yang membedakan dengan kelompok. Bahkan tujuan dari organisasi itu seharusnya diumumkan dan disuarakan oleh pemimpin atau yang diakui berbagai orang yang pantas didengar. Organisasi yang sangat kompak dan erat adalah yang memiliki tujuan yang sama dengan tiap anggotanya terlebih anggota mereka yang berada ditataran bawah (Syafie & Welasari, 2015, p. 102).

Berdasarkan wawancara dengan S masyarakat pengguna jalan menyatakan bahwa:

"Menurut saya kesadaran sebahagian masyarakat yang tidak mengerti tentang bagaimana berlalu lintas dengan baik, kita melihat sebagian masyarakat banyak yang melanggar rambu-rambu lalu lintas baik itu traffic light dan zebra cross sehingga mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dan kemacetan lalu lintas yang cukup panjang. Olehnya itu saya mengharapkan pihak pemerintah dan kepolisian dapat berperan aktif dalam mengatur lalu lintas seperti di jl.tentara pelajar, jl.sulawesi maupun di jl.somba opu agar ketertiban dalam berlalu lintas dapat tercapai." (Wawancara Tanggal 10-08-2018).

Berdasarkan hasil analisis wawancara di atas menunjukkan bahwa dalam mewujudkan tujuan bersama dalam menanggulangi kemacetan lalu lintas di Kota Makassar, dilihat bahwa tingkat kesadaran masyarakat masih rendah dalam berkendara, karena hal tersebut tujuan bersama yang dibangun oleh pemerintah Dinas Perhubungan dan Satuan Lalu Lintas belum maksimal, karena dalam mencapai tujuan bersama tersebut masyarakat tidak pernah dilibatkan secara langsung dalam koordinasi, informasi dari pemerintah untuk dilibatkan secara langsung menyampaikan solusi.

Sedangkan Menurut pendapat Z Anggota Komisi C DPRD Kota Makassar mengatakan bahwa;

"Jadi pola koordinasi untuk DPRD inikan sebenarnya intinya rapat, jadi kalau ada temuan kita akan sampaikan karena mereka pelaksananya dan dia harus tindak lanjuti karena kalau tidak kita akan sampaikan dengan walikota. Pengawasan yang sudah disampaikan beberapa kali dan tidak bisa sejalan, kita akan buat rekomendasi ke walikota bahwa kepala dinas ini sudah tidak cocok karena kita menyampaikan aspirasi rakyat." (Wawancara tanggal 19-09-2018).

Berbeda halnya yang dikatakan oleh pengamat transportasi LB mengemukakan:

"Pada saat forum itu mengadakan rapat tentang kemacetan jalan yang mengetahui persoalan itu hanya yang ikut rapat (tidak ada action) mestinya saling berkomunikasi dalam memberi informasi kepada lembaga masing-masing. Karena yang ikut rapat bukan 100% atasan kalau atasan mungkin bagus pasti sifatnya instruksional dalam memberi informasi. Inilah yang sebetulnya perlu didorong pentingnya yang namanya membangun kelembagaan dalam dua hal. Kelembagaan itu dalam arti antar lembaga, kelembagaan dalam arti internal lembaga." (Wawancara tanggal 18-08-2018).

Berdasarkan pendapat informan di atas jelas, tujuan bersama dapat tercapai apabila ada kerja sama yang terjalin antara Dinas Perhubungan dan Satlantas Polres Kota Makassar yang didukung pula oleh masyarakat pengguna jalan raya. Pengawasan kinerja kedua organisasi dilakukan oleh DPRD Kota Makassar untuk mengetahui pola koordinasi dalam menanggulangi kemacetan lalu lintas dengan membuka peluang bersama dalam menyelesaikan masalah dengan melakukan pertemuan kepada *stakeholder* yang terkait. Namun kondisi dilapangan hal tersebut belum terlihat dengan jelas respon Pemerintah Kota, Satlantas, dan Dishub dalam melakukan kerjasama yang baik untuk mencapai tujuan bersama.

Seperti yang dikemukakan oleh Lawrence dan Lorsch dalam Tambunan (2015, p. 178), mengidentifikasi empat jenis sikap dan gaya kerja yang mempersulit tugas pengkoordinasian yaitu, perbedaan orientasi terhadap tujuan tertentu, perbedaan orientasi waktu, perbedaan orientasi antar pribadi, dan perbedaan formalitas waktu.

Hasil yang disampaikan Walikota sebelumnya yang dikatakan oleh pemerintah Kota Makassar bahwa persoalan kemacetan terjadi karena jumlah kendaraan semakin bertambah dari tahun ke tahun baik itu roda dua maupun roda empat. Berdasarkan data Samsat di tahun 2016 jumlah kendaraan mencapai 1.128.809 unit, tahun 2017 hingga oktober 2018 kendaraan mencapai 1.563.608 unit yang ada di Kota Makassar (celebesmedia.id, 2018).

Hal ini terjadi karena Kota Makassar merupakan salah satu ikon yang strategis dalam meningkatkan perekonomian di Sulawesi Selatan sehingga berbagai kalangan dapat berkunjung ke daerah tersebut. Namun menurut pihak Satlantas Kota Makassar mengatakan bahwa *"kemacetan terjadi karena tingkat kesadaran dari masyarakat itu sendiri dalam berlalu lintas"* (Hasil Interview pada 16-08-2018).

Tujuan bersama dalam menanggulangi kemacetan akan terjadi apabila terjadi kerjasama Satlantas, Dishub Kota Makassar dan masyarakat pengguna jalan yang dapat berperan aktif dalam menjaga ketertiban jalan umum yang masih kurang maksimal dalam implementasinya. Berdasarkan hasil observasi dapat dilihat bahwa kurangnya respon Satlantas dan Dishub Kota Makassar dalam melakukan penjagaan di berbagai wilayah yang sering terjadi kemacetan.

Oleh karena itu, peneliti mencoba menggambarkan permasalahan yang terjadi dengan teori yang mendukung peneliti sehingga penelitian ini bisa menjadi lebih kredibel dilihat dari koordinasi yang paling cocok untuk diterapkan dalam penanggulangan kemacetan di Kota Makassar menurut Richard dalam Liliweri, (2014, p. 385) dapat dilihat dari sisi bagaimana koordinasi dibangun dengan melihat pengaturan, sinkronisasi, kepentingan bersama, tujuan bersama yang dilakukan oleh Dinas perhubungan dan Satuan lalu lintas di Kota Makassar.

Jika dilihat dari sisi koordinasi yang dibangun oleh Dinas Pehubungan dan Satuan Lalu Lintas dalam menanggulangi kemacetan yang terjadi di Makassar terlihat belum sesuai dengan apa yang diharapkan oleh peneliti, hal ini terlihat dilapangan peneliti menemukan koordinasi yang dibangun belum terkontrol secara baik dalam membangun komunikasi yang baik, jika dilihat dari teori yang dikemukakan oleh Leonard D. White (2015) bahwa koordinasi adalah penyesuaian dari diri masing-masing bagian dan usaha menggerakkan serta mengoperasikan bagian-bagian pada waktu yang cocok, sehingga masing-masing bagian dapat memberikan sumbangan terbanyak pada keseluruhan hasil.

Hasil analisis teori koordinasi yang dilakukan dalam penanggulangan kemacetan lalu lintas butuh pertimbangan yang matang karena dalam penyesuaian diri. Peran penting Dinas Perhubungan dan Satuan Lalu Lintas Kota Makassar dalam melakukan sebuah koordinasi masih kurang terjalin dalam penanggulangan kemacetan. Dinas Perhubungan dan Satuan Lalu Lintas Kota Makassar kurang menyesuaikan diri dalam internal instansi masing-masing maupun melakukan tugas dilapangan dalam menghadapi permasalahan kemacetan baik dilihat dari perilaku aparat itu

sendiri dan masyarakat dalam berkendara. Lintas seperti lampu merah disetiap ruas jalan yang sering terjadi kemacetan masih kurang memadai. Sehingga perlu penambahan unit *Area Traffic Control System* (ACTS) dalam membantu akses informasi kerja Dinshub dan Satlantas Kota Makassar yang terintegrasi langsung dengan pusat kontrol secara efisien.

IV. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan peneliti dalam penanggulangan kemacetan lalu lintas dapat disimpulkan bahwa komunikasi atau penyampaian informasi untuk semua *stakholder* yang terkait seperti Satlantas (Satuan Lalu Lintas) dan Dishub (Dinas Perhubungan) sebagai proses koordinasi dalam penanggulangan kemacetan akan efektif apabila ada kerja sama yang terbangun dengan baik. Pengaturan dilakukan dengan penataan ritme lalu lintas dengan menerapkan teknologi *Area Traffic Control System* (ATCS) adalah sebuah sistem pengaturan lalu lintas bersinyal terkoordinasi yang diatur mencakup satu wilayah secara terpusat di Kota Makassar yang dipasang di lampu lalu lintas. Dengan ATCS, penataan siklus lampu lalu lintas dilakukan berdasar input data lalu lintas yang diperoleh secara *real time* melalui kamera CCTV pemantau lalu lintas pada titik-titik persimpangan.

Koordinasi Dinas Perhubungan dan Satuan Lalu Lintas dalam menanggulangi kemacetan kota Makassar merupakan sangat diperlukan dalam mengambil keputusan, fakta yang terjadi dilapangan bahwa dalam hal kepentingan bersama ini sudah berjalan dengan adanya sebuah organisasi atau forum yang terbentuk dalam membicarakan permasalahan kemacetan, namun masih belum menemukan solusi yang tepat dalam menanggulangi masalah kemacetan dari Dinas Perhubungan maupun Satuan Lalu Lintas Kota Makassar. Tujuan bersama dalam menaggulangi kemacetan akan terjadi apabila terjadi kerja sama Satlantas dan Dishub Kota Makassar. Namun, kerja sama tersebut masih kurang maksimal dalam melakukan tugasnya mengatasi kemacetan. Hal ini dilihat dari kurangnya respon Satlantas dan Dishub Kota Makassar dalam melakukan penjagaan di berbagai wilayah yang sering terjadi kemacetan. Kemudian koordinasi yang dibangun oleh Satlantas dengan Dinas Perhubungan masih belum efektif hal ini terlihat pada saat proses penanganan kemacetan dilapangan hanya terlihat beberapa orang saja yang bertugas.

Pemerintah kota Makassar dalam hal ini Walikota Makassar lebih meningkatkan komitmen dalam mengawal dan mengevaluasi kinerja SKPD khususnya Dinas Perhubungan dan Satlantas dalam melaksanakan program-program pelayanan

transportasi yang berdampak pada kemacetan lalu lintas di Kota Makassar serta melaksanakan sosialisasi secara berkelanjutan terkait Perwali, Perda, Undang-Undang lalu lintas dan kedisiplinan berlalu lintas di tingkat sekolah yang ada di Kota Makassar dan masyarakat pada umumnya (para pengguna jalan raya) agar kesadaran tertib berlalu lintas dapat tercapai.

UCAPAN TERIMA KASIH

Ucapan terima kasih penulis ucapkan kepada Bapak Djamil Hasim, selaku Rektor IISIP Yapis Biak dan segenap civitas Akademik IISIP Yapis Biak. Terima kasih saya ucapkan kepada M. Ghufuran H. Kordi K yang telah membantu dalam penyelesaian artikel penelitian ini.

V. DAFTAR PUSTAKA

- celebesmedia.id. (2018). Penyebab Kemacetan Lalu Lintas Makassar Sangat Kompleks. Retrieved from <https://celebesmedia.id/celebes/artikel/1025301118/penyebab-kemacetan-lalu-lintas-makassar-sangat-kompleks>
- Hasibuan. (2007). *Organisasi dan Manajemen*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Irwanti, I., Samadikun, B. P., & Huboyo, H. S. (2017). Pengaturan Manajemen Waktu Area Traffic Control System (Atcs) dalam Rangka Pengurangan Emisi Pencemar Udara Kendaraan Bermotor di Beberapa Persimpangan Jalan Kota Semarang. *Jurnal Teknik Lingkungan*, 6(3), 1–10. Retrieved from <https://www.neliti.com/id/publications/190556/pengaturan-manajemen-waktu-area-traffic-control-system-atcs-dalam-rangka-pengura>
- Kordi, K. M. G. (2014). *Berbuat Lebih Layak (Inovasi Pelayanan Publik di Kota Makassar)*. Makassar: Pustaka Celebes.
- Liliwari, A. (2014). *Sosiologi dan komunikasi organisasi*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Lutfie, M., Samang, L., Sakti, A., & Isran Ramli. (2014). Analisis Komposisi Truk pada Jaringan Jalan Perkotaan di Kota Makassar. In *Prosiding Forum Studi Transportasi Antar Perguruan Tinggi*. Makassar: The 17th FSTPT of International Symposium . Retrieved from <https://jurnal.unej.ac.id/index.php/PFSTPT/article/view/2848>
- Mahsyar, A. (2005). Model Koordinasi Antarinstansi Pemerintah dalam Penanggulangan Kemacetan Lalu Lintas di Kota Makassar. *Jurnal El-Riyasah*, 5(2), 11–20. Retrieved from <https://www.neliti.com/id/publications/244925/model-koordinasi-antarinstansi-pemerintah-dalam-penanggulangan-kemacetan-lalu-li>
- Mustikarani, W., & Suherdiyanto. (2016). Analisis Faktor-Faktor Penyebab Kemacetan Lalu Lintas

- Di Sepanjang Jalan H Rais a Rahman (Sui Jawi) Kota Pontianak. *Edukasi: Jurnal Pendidikan*, 14(1), 143-155. <https://doi.org/10.31571/EDUKASI.V14I1.292>
- Saputra, R. M. (2014). Analisis Perencanaan Penerapan Area Traffic Control System di Kota Pangkal Pinang. *Jurnal Teknik Sipil Dan Lingkungan*, 2(3). Retrieved from <https://www.neliti.com/id/publications/212086/analisis-perencanaan-penerapan-area-traffic-control-system-di-kota-pangkal-pinan>
- Sedarmayanti. (2009). *Reformasi Administrasi Publik, Reformasi Birokrasi, dan Kepemimpinan Masa Depan : Mewujudkan Pelayanan Prima dan Pemerintahan yang Baik*. Bandung: Refika Aditama.
- Setiawan, A. (2018). *implementasi program (ATCS) Area Traffic Control System di Kota Bandar Lampung*. Universitas Lampung. Retrieved from <http://digilib.unila.ac.id/37351/8/3.pdf>
- Sugiyono. (2015). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D (Qualitative and Quantitative Research Methods)*. Bandung: Alfabeta.
- Syafiie, I. K., & Welasari. (2015). *Ilmu Administrasi*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Tambunan, T. S. (2015). *Pemimpin dan Kepemimpinan*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Terry, G. R., & Rue, L. W. (2005). *Dasar - Dasar Manajemen*. Bandung: Bumi Aksara.
- Tompo, R. (2014). *Masa Depan Makassar (Dinamika Demokrasi dan Pemerintahan)*. Makassar: Makassa: Badan Arsip Perpustakaan dan Pengolahan Data Kota Makassar.