

Manajemen Penanggulangan Kemacetan Transportasi Publik Di Dinas Perhubungan Kota Manado

Oleh
¹ **Rinto Ranno Sambuaga**

Abstract

Basically, the development of large cities in developing countries face the problem of the dichotomy of development physically, economically and socially. The high rate of urbanization is characterized by high population growth rate to bring the various implications and issues on urban space resources will increase dramatically. Congestion is a universal problem caused by population growth, technological developments and other, this problem must be a demand for the government and is a crucial issue in any city in the world, in Indonesia especially specifically in the city of Manado, this study is to analyze the alleviation of congestion of public transport in the Department of Transportation the city of Manado, this study used qualitative research methods. From the research results can be seen that the reduction of congestion at the Department of Transportation in Manado is sufficient maximum.

Keywords: Management, Congestion, Transportation

PENDAHULUAN

Perkembangan kota terus meningkat sejalan dengan perkembangan jumlah dan aktivitas penduduk dimana semakin beragamnya aktivitas penduduk suatu kota semakin cepat pula kota itu berkembang. Realisasinya penduduk membutuhkan sejumlah ruang kota untuk melaksanakan aktivitas. Kawasan kota merupakan tempat kegiatan penduduk dengan segala aktivitasnya. Sarana dan prasarana diperlukan untuk mendukung aktivitas kota. Menurut Bintoro (1989:36), Kota dapat diartikan sebagai suatu sistem jaringan kehidupan manusia yang ditandai dengan kepadatan penduduk yang tinggi dan diwarnai dengan strata sosial-ekonomi yang heterogen dan coraknya yang materialistis. Jadi kota merupakan tempat bermukim warga kota, tempat bekerja, tempat hidup dan tempat rekreasi, karena itu kelangsungan dan kelestarian kota harus didukung oleh prasarana dan sarana yang memadai.

¹ Mahasiswa PSP Pascasarjana Unsrat

Ditinjau dari konteks sistem transportasi kota, angkutan umum merupakan bagian yang tak terpisahkan dari sistem transportasi kota, dan merupakan komponen yang perannya sangat signifikan. Dikatakan signifikan karena kondisi sistem angkutan umum yang jelek akan menyebabkan turunnya efektivitas maupun efisiensi dari sistem transportasi kota secara keseluruhan. Hal ini akan menyebabkan terganggunya sistem kota secara keseluruhan, baik ditinjau dari pemenuhan kebutuhan mobilitas masyarakat maupun ditinjau dari mutu kehidupan kota.

Alasan utama yang dapat menjelaskan mengapa peran angkutan umum sangat penting dalam sistem kota adalah kenyataan bahwa angkutan umum adalah sarana yang dibutuhkan oleh sebagian besar masyarakat kota. Artinya, tidaklah mungkin sebuah kota dapat hidup tanpa angkutan umum. Dikatakan sebagian besar masyarakat kota membutuhkan angkutan umum, karena bagaimanapun pasti ada sekelompok masyarakat yang tergantung pada angkutan umum untuk memenuhi kebutuhan mobilitasnya dengan alasan tidak dapat menggunakan kendaraan pribadi, baik karena alasan fisik (terlalu kecil, sakit), alasan legal (SIM) atau alasan finansial.

Kota Manado berkembang sangat pesat dan mengalami pertumbuhan kendaraan yang sangat luar biasa. Hal ini mengakibatkan kemacetan dimana-mana sehingga keluhan masyarakat selalu muncul dalam bentuk protes, demonstrasi sopir angkutan umum, keluhan di media cetak dan media elektronik serta melalui jalur konstituen DPRD Kota Manado. Kesemrawutan manajemen transportasi kota Manado sangat bertentangan dengan visi dan misi yang ingin dicapainya yaitu "Manado Kota Model Ekowisata" (*Manado Model Cityfor Ecotourism*) dengan misi "Menjadikan Manado sebagai kota yang menyenangkan." (*To make Manado a city of happiness*). Dengan kemacetan dan kondisi lalu lintas serta prasarana jalan yang sangat jauh dari menyenangkan dan kota model ekowisata, peneliti ingin mengetahui solusi terhadap kemacetan di Kota Manado dari sudut pandang stakeholder pengguna jalan.

Selain permasalahan diatas, permasalahan lainnya yaitu terkadang Institusi yang dipercayakan pemerintah sebagai Organisasi yang memiliki tugas dan fungsi

melakukan perencanaan, pelaksanaan serta pengawasan sistem transportasi belum melakukan tugas dan fungsinya secara maksimal sesuai dengan apa yang menjadi tujuan dari organisasi. Hal ini antara lain diakibatkan ketidaksiapan sumberdaya manusia yang ada dalam organisasi, kurangnya komitmen pimpinan serta manajemen organisasi dalam menganggulangi berbagai permasalahan transportasi belum berjalan sesuai dengan apa yang direncanakan.

Berdasarkan permasalahan di atas maka penulis tertarik untuk melaksanakan penelitian dengan judul “Kajian Penanggulangan Kemacetan Transportasi Publik Di Dinas Perhubungan Kota Manado”

TINJAUAN PUSTAKA

A. Konsep Kemacetan

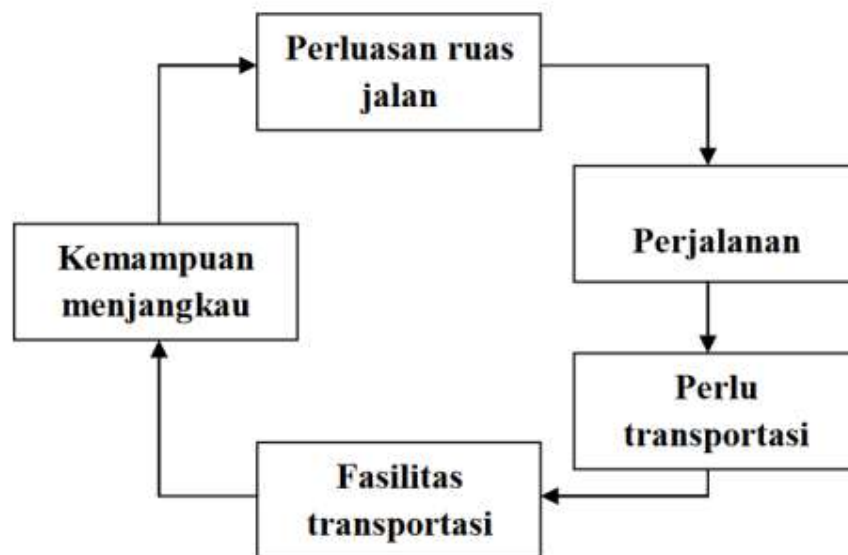
Kemacetan adalah keadaan dimana pada saat tertentu kendaraan yang sedang berjalan melewati suatu ruas jalan berhenti dalam waktu yang singkat maupun lama. Kemacetan merupakan bukti ketidakberesan pengaturan lalu lintas yang terjadi pada daerah perkotaan, tetapi kemacetan bukanlah sebuah fenomena baru. Hampir semua kota besar baik di negara maju maupun negara yang sedang berkembang masih menghadapi masalah kemacetan paling sedikit pada jam-jam sibuk pagi dan sore hari (Clarkson dan Gary, 1988).

Kemacetan adalah kondisi dimana arus lalu lintas yang lewat pada ruas jalan yang ditinjau melebihi kapasitas rencana jalan tersebut yang mengakibatkan kecepatan bebas ruas jalan tersebut mendekati atau melebihi 0 km/jam sehingga menyebabkan terjadinya antrian. Pada saat terjadinya kemacetan, nilai derajat kejenuhan pada ruas jalan akan ditinjau dimana kemacetan akan terjadi bila nilai derajat kejenuhan mencapai lebih dari 0,5 (MKJI, 1997).

Kemacetan apabila ditinjau dari tingkat pelayanan jalan (Level of Service), pada saat $LOS < C.LOS < C$, kondisi arus lalu lintas mulai tidak stabil, kecepatan operasi menurun relatif cepat akibat hambatan samping yang timbul dan kebebasan bergerak relative kecil. Pada kondisi ini volume-kapasitas lebih besar atau sama dengan 0,8 ($V/C > 0,8$). Dan pada akhirnya nilai LOS sudah

mencapai tingkat pelayanannya, maka aliran lalu lintas menjadi tidak stabil sehingga terjadi tundaan berat, yang disebut kemacetan lalu lintas (Tamin, 1998).

Sudradjat, Sumartono, Asropi (2011) dalam jurnalnya menyebutkan bahwa kemacetan lalu lintas biasanya meningkat sesuai dengan meningkatnya mobilitas manusia pengguna transportasi, terutama pada saat-saat sibuk. Kemacetan terjadi karena berbagai sebab diantaranya disebabkan oleh kelemahan sistem pengaturan lampu lalu lintas, banyaknya persimpangan jalan, banyaknya kendaraan yang turun ke jalan, musim, kondisi jalan, dan lain-lain. Berbagai usaha untuk menanggulangi kemacetan lalu lintas yang dilakukan adalah dengan penambahan sarana jalan, pembangunan jalan tol, jalan layang, terowongan, sistem pengaturan lampu ATCS(*Area Traffic Control System*), dan lain-lain. Transportasi sangat erat kaitannya dengan perluasan lahan tanah. Drewe menggambarkan hubungan antara perkembangan transportasi dengan perluasan lahan tanah yang digambarkan seperti pada gambar.

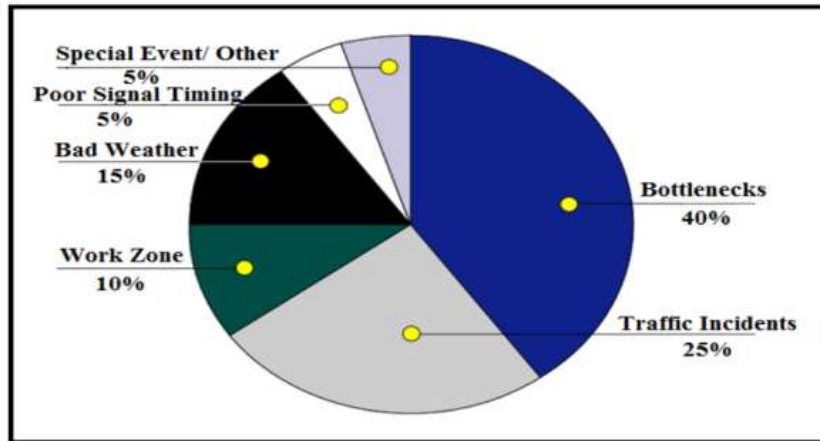


Gambar 1. Diagram Siklus Perluasan Ruas Jalan dan Transportasi

Berdasarkan penyebab kemacetan yang dijelaskan oleh Azhar (2009), setiap penyebab kemacetan memiliki tingkat keseringan yang berbeda-beda. Tiga penyebab kemacetan terbesar, yaitu hambatan fisik (*physical bottlenecks*) dengan persentase 40%, kecelakaan lalu lintas (*traffic incident*) dengan persentase 25% dan keadaan cuaca yang buruk (*bad weather*) dengan persentase 15%. Secara

keseluruhan, perkiraan banyaknya masing-masing sumber kemacetan dapat dilihat pada gambar di bawah ini.

Persentase Perkiraan Sumber Kemacetan



Gambar 2. Presentase Perkiraan Sumber Kemacetan

B. Konsep Transportasi

Transportasi merupakan turunan dari kombinasi tata guna lahan yang saling membutuhkan yang kemudian membentuk suatu pergerakan dari guna lahan satu ke guna lahan yang lain. Peningkatan intensitas perubahan tata guna lahan menambah beban transportasi di sebuah kota. Beban transportasi bila tidak diimbangi dengan penyediaan prasarana yang memadai akan menimbulkan permasalahan. Salah satu bentuk dari permasalahan tersebut adalah kemacetan (Randy, 2009).

Pengertian transportasi yang dikemukakan oleh Nasution (1996) diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Sehingga dengan kegiatan tersebut maka terdapat tiga hal yaitu adanya muatan yang diangkut, tersedianya kendaraan sebagai alat angkut, dan terdapatnya jalan yang dapat dilalui. Proses pemindahan dari gerakan tempat asal, dimana kegiatan pengangkutan dimulai dan ke tempat tujuan dimana kegiatan diakhiri. Untuk itu dengan adanya pemindahan barang dan manusia tersebut, maka transportasi

merupakan salah satu sektor yang dapat menunjang kegiatan ekonomi (*the promoting sector*) dan pemberi jasa (*the servicing sector*) bagi perkembangan ekonomi. Pengertian lainnya dikemukakan oleh Soesilo (1999), yang mengemukakan bahwa transportasi merupakan pergerakan tingkah laku orang dalam ruang baik dalam membawa dirinya sendiri maupun membawa barang.

Menurut Soesilo (1999), mengemukakan bahwa transportasi merupakan pergerakan tingkah laku orang dalam ruang baik dalam membawa dirinya sendiri maupun membawa barang-barang. Selain itu, menurut Tamin (1997) mengungkapkan bahwa, prasarana transportasi mempunyai dua peran utama, yaitu: (1) sebagai alat bantu untuk mengarahkan pembangunan di daerah perkotaan dan (2) sebagai prasarana bagi pergerakan manusia dan/atau barang yang timbul akibat adanya kegiatan di daerah perkotaantersebut (Rifusa, 2010).

Transportasi merupakan tulang punggung kegiatan ekonomi dan sosial sebuah wilayah (Sirojuzilam dan Mahalli, 2010:7). Pemerintah daerah perlu untuk menyusun suatu peta transportasi dalam daerahnya masing-masing dan menghubungkannya ke daerah yang memiliki potensi ekonomi yang tinggi.

Transportasi berasal dari kata Latin yaitu *transportare*, dimana *trans* berarti seberang/ lokasi/tempat lain sedangkan *portare* memiliki arti mengangkut atau membawa.

Terdapat beberapa pengertian transportasi menurut para ahli, yaitu:

- a. Munawar (2005: 1), transportasi adalah kegiatan pemindahan penumpang dan barang dari satu tempat ke tempat lain.
- b. Kamaluddin (2003: 13), transportasi dapat diartikan sebagai suatu proses kegiatan yang mengangkut atau membawa sesuatu dari suatu tempat ketempat lainnya.
- c. Simbolon (2003: 1), transportasi adalah suatu proses pemindahan manusia atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan suatu alat bantu kendaraan.
- d. Miro (2002: 4), transportasi adalah proses pindah, gerak, mengangkut dan mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain, dimana objek menjadi lebih bermanfaat dan hal ini tidak terlepas dari alat pendukung.

Tamin (1997:5) mengungkapkan bahwa, prasarana transportasi mempunyai dua peran utama, yaitu: (1) sebagai alat bantu untuk mengarahkan pembangunan di daerah perkotaan; dan sebagai prasarana bagi pergerakan manusia dan/atau barang yang timbul akibat adanya kegiatan di daerah perkotaan tersebut. Dengan melihat dua peran yang di sampaikan di atas, peran pertama sering digunakan oleh perencana pengembang wilayah untuk dapat mengembangkan wilayahnya sesuai dengan rencana. Misalnya saja akan dikembangkan suatu wilayah baru dimana pada wilayah tersebut tidak akan pernah ada peminatnya bila wilayah tersebut tidak disediakan sistem prasarana transportasi. Sehingga pada kondisi tersebut, prasarana transportasi akan menjadi penting untuk aksesibilitas menuju wilayah tersebut dan akan berdampak pada tingginya minat masyarakat untuk menjalankan kegiatan ekonomi. Hal ini merupakan penjelasan peran prasarana transportasi yang kedua, yaitu untuk mendukung pergerakan manusia dan barang.

C. Konsep Manajemen Organisasi

Schein (2008: 2) memberi definisi manajemen sebagai profesi. Menurutnya manajemen merupakan suatu profesi yang dituntut untuk bekerja secara profesional, karakteristiknya adalah para profesional membuat keputusan berdasarkan prinsip-prinsip umum, para profesional mendapatkan status mereka karena mereka mencapai standar prestasi kerja tertentu, dan para profesional harus ditentukan suatu kode etik yang kuat.

Terry (2005: 1) memberi pengertian manajemen yaitu suatu proses atau kerangka kerja, yang melibatkan bimbingan atau pebgarahan suatu kelompok orang-orang kearah tujuan-tujuan organisasional atau maksud-maksud yang nyata. Hal tersebut meliputi pengetahuan tentang apa yang harus dilakukan, menetapkan cara bagaimana melakukannya, memahami bagaimana mereka harus melakukannya dan mengukur efektivitas dari usaha-usaha yang telah dilakukan.

Dari beberapa definisi yang tersebut di atas, dapat disimpulkan bahwa manajemen merupakan usaha yang dilakukan secara bersama-sama untuk menentukan dan mencapai tujuan-tujuan organisasi dengan pelaksanaan fungsi-

fungsi perencanaan (*planning*), pengorganisasian (*organizing*), pelaksanaan (*actuating*), dan pengawasan (*controlling*). Manajemen merupakan sebuah kegiatan; pelaksanaannya disebut manajingdan orang yang melakukannya disebut manajer.

Menurut Terry (2010: 9), fungsi manajemen dapat dibagi menjadi empat bagian, yakni *planning* (perencanaan), *organizing* (pengorganisasian), *actuating* (pelaksanaan), dan *controlling* (pengawasan) :

Beberapa definisi yang menjadi titik tolak dalam uraian-uraian selanjutnya, yakni:

- a) Organisasi adalah sebuah unit sosial yang dikoordinasikan secara sadar, terdiri atas dua orang atau lebih dan yang relatif terus-menerus guna mencapai satu atau serangkaian tujuan bersama (Robbins dan Judge, 2008:5).
- b) Organisasi adalah suatu wadah yang dibentuk untuk mencapai tujuan bersama secara efektif (Wibowo, 2007:1).
- c) Organisasi adalah suatu sistem perserikatan formal, berstruktur, dan terkoordinasi dari sekelompok orang yang bekerja sama dalam mencapai tujuan tertentu. Organisasi hanya merupakan alat dan wadah saja (Hasibuan, 2004:120).

Manajemen pada hakekatnya merupakan proses kegiatan seorang pimpinan (manajer) yang harus dilakukan dengan mempergunakan cara-cara pemikiran yang rasional maupun praktis untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan melalui kerja sama dengan orang lain sebagai sumber tenaga kerja tanpa mengabaikan sumber-sumber yang lain dan waktu yang tersedia dengan cara yang setepat-tepatnya. Kegiatan manajemen dan aplikasi dalam organisasi terdapat metode:

1. *Planning* (perencanaan).

Merupakan proses pemikiran, dugaan, rencana dan penentuan prioritas-prioritas yang harus dilakukan secara rasional sebelum melaksanakan tindakan yang sebenarnya.

Planning merupakan kegiatan non fisik (kejiwaan) sebelum melaksanakan kegiatan fisik dan sangat diperlukan dalam rangka mengarahkan tujuan dan sasaran organisasi serta tujuan suatu program pembangunan.

Hal yang berkaitan dengan perencanaan dalam organisasi diantaranya adalah rencana-rencana yang coba disusun oleh pengelola organisasi, seperti rencana kerja atau kegiatan serta anggaran yang diperlukan, teknis pelaksanaannya bisa melalui rapat-rapat, seperti:

- 1) Rapat Kerja (pengurus organisasi) Suatu forum rapat yang membicarakan rencana-rencana kerja pengurus serta kegiatan anggota yang akan dilakukan dengan satu atau lebih target yang akan dicapai.
- 2) Rapat Anggaran. Suatu forum rapat untuk menentukan dan membahas berapa jumlah anggaran yang diperlukan untuk mendukung kerja organisasi atau untuk suatu event / kegiatan (wujudnya daftar RKA) atau proposal kegiatan.

2. *Organizing* (pengorganisasian)

Merupakan proses penyusunan pembagian kerja ke dalam unit-unit kerja dan fungsi-fungsinya serta penempatan mengenai orang yang menduduki fungsi-fungsi tersebut secara tepat. *Organizing* dilakukan demi perencanaan, pelaksanaan dan pembagian kerja yang tepat. Yang harus diperhatikan dalam penempatan orang (*staffing*) dilakukan secara obyektif.

Dalam hal pengaturan, unsur yang perlu diperhatikan dan diwujudkan adalah:

- 1) Struktur Organisasi yang mampu menunjukkan bagaimana hubungan (relationship) antara organisasi/bagian/seksi yang satu dengan yang lain.
- 2) *Job Description* yang jelas yang mampu menjelaskan tugas masing-masing bagian.
- 3) Bentuk Koordinasi antar bagian dalam organisasi (misalnya rapat koordinasi antar bagian, rapat pimpinan antar organisasi, dll)

4) Penataan dan Pendataan Arsip dan Inventaris Organisasi harus diatur dan ditata dengan baik administrasi organisasi, seperti surat masuk, surat keluar, laporan-laporan, proposal keluar, data anggota, AD/ART, GBHK, presensi, hasil rapat, inventarisasi yang dimiliki, perangkat yang dipinjam dll.

3. *Motivating* (pendorongan)

Merupakan proses kegiatan yang harus dilakukan untuk membina dan mendorong semangat dan kerelaan kerja para pegawai. *Motivating* mencakup segi-segi perangsang baik yang bersifat rohaniah seperti kenaikan pangkat, pendidikan dan pengembangan karier, pemberian cuti dan sebagainya maupun yang bersifat jasmaniah seperti sistem upah yang menggairahkan pemberian tunjangan, penyediaan fasilitas yang lengkap dan sebagainya.

4. *Accounting* (pelaporan)

Pelaporan merupakan unsur wajib yang harus dilakukan untuk menunjukkan sikap & rasa tanggung jawab dari pengurus kepada anggotanya ataupun kepada struktur yang berada di atasnya.

Wujud kongkritnya adalah :

- 1) Progress Report (Laporan Pengembangan Kegiatan) atau
- 2) Laporan Pertanggung Jawaban (LPJ) Kegiatan

5. *Controlling* (pengendalian)

Merupakan rangkaian kegiatan yang harus dilakukan untuk mengadakan pengawasan, penyempurnaan dan penilaian sehingga dapat mencapai tujuan seperti yang direncanakan. *Controlling* sangat penting untuk mengetahui sampai di mana pekerjaan sudah dilaksanakan sehingga dapat dilakukan evaluasi, penentuan tindakan korektif ataupun tindak lanjut, sehingga pengembangan dapat ditingkatkan pelaksanaannya.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode metode kualitatif. Jenis data dalam penelitian ini ialah data primer dan data sekunder. Data primer didapatkan dari hasil wawancara, sedangkan data sekunder didapatkan dari literatur.

penelitian yang dilakukan ini menggunakan metode yang sama yaitu metode wawancara dan observasi dilengkapi juga dengan dokumentasi.

Adapun fokus penelitian yaitu bagaimana penanggulangan kemacetan transportasi publik di Dinas Perhubungan Kota Manado, yang dirinci sebagai berikut :

1. *Planning* (perencanaan). Merupakan proses pemikiran, dugaan, rencana dan penentuan prioritas-prioritas yang harus dilakukan secara rasional sebelum melaksanakan tindakan yang sebenarnya. Perencanaan dalam organisasi diantaranya adalah rencana-rencana yang coba disusun oleh pengelola organisasi, seperti rencana kerja atau kegiatan serta anggaran yang diperlukan, teknis pelaksanaannya bisa melalui rapat-rapat, seperti: rapat kerja dan rapat Anggaran.
2. *Organizing* (pengorganisasian). Merupakan proses penyusunan pembagian kerja ke dalam unit-unit kerja dan fungsi-fungsinya serta penempatan mengenai orang yang menduduki fungsi-fungsi tersebut secara tepat.
3. *Motivating* (pendorongan). Merupakan proses kegiatan yang harus dilakukan untuk membina dan mendorong semangat dan kerelaan kerja para pegawai.
4. *Accounting* (pelaporan). Wujud kongkritnya adalah : Progress Report (Laporan Pengembangan Kegiatan) dan Laporan Pertanggung Jawaban (LPJ) Kegiatan.
5. *Controlling* (pengendalian). Merupakan rangkaian kegiatan yang dilakukan untuk mengadakan pengawasan, penyempurnaan dan penilaian sehingga dapat mencapai tujuan seperti yang direncanakan. *Controlling* sangat penting untuk mengetahui sampai di mana pekerjaan sudah dilaksanakan sehingga dapat dilakukan evaluasi, penentuan tindakan korektif ataupun tindak lanjut, sehingga pengembangan dapat ditingkatkan pelaksanaannya.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Dari hasil wawancara dengan seluruh informan didapati bahwa penanggulangan kemacetan pada Dinas Perhubungan Kota Manado sudah cukup maksimal hal ini dibuktikan dengan pelaksanaan perencanaan penanggulangan kemacetan Kota Manado yang dilaksanakan Oleh Dinas Perhubungan Kota Manado sudah sesuai dengan standar oprasional prosedur yang ditetapkan, diaman dilaksanakan rapat-rapat pembahasan baik program dan kegiatan maupun rapat anggaran serta rapat kesiapan para personil. Setiap aparatur di Dinas Perhubungan Kota Manado sudah terlibat dalam proses perencanaan, karena organisasi mewajibkan semua pegawai untuk turut hadir dan memberikan pendapat dalam rapat-rapat perencanaan yang diadakan.

Proses pembagian kerja yang disusun oleh Dinas dalam rangka menyukseskan kegiatan penanggulangan kemacetan umumnya sudah sesuai dengan kompetensi dari masing-masing aparatur yang ada, setiap aparatur ditempatkan di Bagian-bagian yang sesuai dengan kompetensi keilmuannya maupun sesuai dengan kemampuannya. Pimpinan memberikan motivasi bagi setiap aparatur untuk bekerja maksimal menyukseskan kegiatan penanggulangan kemacetan. Motivasi yang diberikan pimpinan bagi setiap aparatur untuk bekerja maksimal menyukseskan kegiatan penanggulangan kemacetan selalu diberikan kepada aparatur baik disampaikan secara lisan maupun dengan cara memberikan penilaian maksimal bagi kinerja aparatur.

Setiap kegiatan penanggulangan kemacetan yang dilaksanakan oleh aparatur selalu dilaporkan kepada pimpinan, sehingga organisasi dapat membuat suatu laporan secara berkala kepada pimpinan yang lebih tinggi, dengan adanya laporan-laporan tersebut membuat organisasi dapat mengantisipasi berbagai permasalahan yang ada maupun permasalahan yang bisa terjadi . Setiap kegiatan yang dilaksanakan dilakukan dalam upaya penanggulangan kemacetan selalu mendapatkan pengawasan, baik pimpinan maupun pengawasan dari pihak eksternal. Bentuk pengawasan yang dilakukan pimpinan agar kegiatan penanggulangan kemacetan dapat berhasil yaitu terkadang pimpinan melakukan

sidak-sidak kepada aparaturnya yang berada di lapangan, maupun aparaturnya yang melaksanakan kegiatan-kegiatan di kantor.

Pembahasan

Dari hasil penelitian didapatkan bahwa penanggulangan kemacetan pada Dinas Perhubungan Kota Manado ditinjau dari pelaksanaan perencanaan penanggulangan kemacetan Kota Manado sudah cukup maksimal.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa perencanaan perencanaan penanggulangan kemacetan Kota Manado yang dilaksanakan Oleh Dinas Perhubungan Kota Manado sudah sesuai dengan standar operasional prosedur yang ditetapkan, dimana didalam pelaksanaan perencanaan hal pertama yang dilaksanakan yaitu pelaksanaan rapat menyangkut berbagai permasalahan antara lain kenapa program terdahulu tidak maksimal, dan juga penggalan berbagai permasalahan-permasalahan pokok.

Menurut penelitian ini ada permasalahan pokok yang terus menjadi bahan pertimbangan dalam perencanaan penentuan program penanggulangan kemacetan antara lain yaitu meningkatnya penggunaan kendaraan pribadi di perkotaan dikarenakan:

1. Meningkatnya aktivitas ekonomi di wilayah perkotaan namun kurang terlayani oleh angkutan umum yang memadai.
2. Semakin meningkatnya daya beli dan tingkat *privacy* yang tidak bisa dilayani oleh angkutan umum.
3. Meningkatnya harga tanah di pusat kota mengakibatkan tersebarinya lokasi pemukiman jauh dari pusat kota atau bahkan sampai keluar kota yang tidak tercakup oleh jaringan layanan angkutan umum.
4. Dibukanya jalan baru semakin merangsang penggunaan angkutan pribadi karena biasanya jalan baru tersebut belum terdapat jaringan layanan angkutan umum pada saat itu.
5. Tidak tersediannya angkutan lingkungan atau angkutan pengumpan yang menjembatani perjalanan sampai ke jalur utama layanan angkutan umum.

6. Kurang terjaminnya kebutuhan akan rasa aman, kebutuhan akan tepat waktu, kebutuhan akan lama perjalanan yang diderita dalam pelayanan angkutan umum.

Dengan adanya permasalahan-permasalahan pokok diatas maka organisasi memuan perencanaan penanggulangan kemacetan. Di dalam rapat perencanaan dibahas program-program apa saja yang akan dibuat, serta bagaimana kekuatan serta kelemahan program-program tersebut.

Di tinjau dari aspek teori, perencanaan adalah proses pemilihan dan penetapan tujuan, strategi, metode, anggaran, dan standar (tolak ukur) keberhasilan suatu kegiatan (Nawawi, 2003:29). Pengertian ini menunjukkan bahwa perencanaan merupakan proses atau rangkaian beberapa kegiatan yang salig berhubungan dalam memilih salah satu di antara beberapa alternatif tentang tujuan yang ingin dicapai oleh sebuah organisasi. Kemudian memilih strategi dan metode untu mencapai tujuan tersebut. Dilanjutkan pula dengan menetapkan anggaran unttuk melaksanaka strategi dan metode tersebut, diiringi dengan memillih dan menetapkan kriteria tolak ukur untuk menilai tingkat keberhasilan organisasi dalam pencapaian tujuannya dengan mengimplementasikan strategi dan metode yang telah dipilih sebelumnya.

Penelitian ini juga menunjukan bahwa setiap aparatur di Dinas Perhubungan Kota Manado sudah terlibat dalam proses perencanaan. Di dalam setiap pelaksanaan rapat-rapat atau peretemuan-peremuan yang akan memahas program penanggulangan kemacetan Kota Manado, setiap aparatur yang ada di Dinas Perhubungan diwajibkan untuk hadir mengikuti rapat. Hal ini lakaksanakan agar nantinya aparatur-aparatur tersebut dapat memberikan masukan-masukan berupa ide-ide yang dapat menyempurnakan perencanaan yang akan dibuat.

Akan tetapi dari penelitian ini juga didapati adanya kelemahan-kelemahan yang diungkapkan oleh beberapa informan yang menyarakan bahwa proses perencanaan penanggulangan kemacetan Kota Manado belum bisa dikatakan maksimal, hal ini dikarenakan produk perencanaan yang dibuat tidak dikaji secara dalam akan tetapi hanya dibuat untuk uji coba saja, jika berhasil dilanjutkan dan jika tidak berhasil digantikan program yang baru.

Ditinjau dari *Organizing* (pengorganisasian) yang dilakukan organisasi dalam rangka penanggulangan kemacetan Kota Manado sudah cukup maksimal. Hal ini terlihat jelas dalam proses pembagian kerja yang disusun oleh Dinas dalam rangka menyukseskan kegiatan penanggulangan kemacetan umumnya sudah sesuai dengan kompetensi dari masing-masing aparaturnya yang ada.

Pembagian kerja berdasarkan kompetensi masing-masing aparaturnya sangat penting, terutama jika menyangkut masalah penanggulangan kemacetan di Kota Manado. Ada aparaturnya yang memang lebih memiliki keahlian di lapangan dan ada aparaturnya yang lebih memiliki kompetensi bekerja di kantor. Organisasi dituntut untuk jeli melihat, sehingga aparaturnya yang ada dapat bekerja secara maksimal dan dapat menjalankan program penanggulangan kemacetan dengan baik dan sesuai dengan perencanaan yang ada.

Akan tetapi ada juga dari informan-informan yang berpendapat bahwa tidak semua aparaturnya ditempatkan sesuai dengan kompetensinya. Hal ini diakibatkan berbagai alasan, diantaranya alasan kedekatan dengan pimpinan dan juga karena aparaturnya tersebut bekerja tidak maksimal sehingga ditempatkan pada bagian yang tidak membutuhkan keterampilan yang spesifik.

Ditinjau dari *Motivating* (pendorongan) yang dilakukan organisasi dalam rangka penanggulangan kemacetan Kota Manado sudah cukup maksimal. Dari hasil penelitian ini terlihat bahwa pimpinan memberikan motivasi bagi setiap aparaturnya untuk bekerja maksimal menyukseskan kegiatan penanggulangan kemacetan. Motivasi yang diberikan pimpinan bertujuan agar aparaturnya yang ada di Dinas Perhubungan Kota Manado dapat bekerja secara maksimal sehingga salah satu program utama yaitu penanggulangan kemacetan dapat berhasil dengan baik.

Penelitian ini menunjukkan bahwa upaya-upaya yang dilakukan pimpinan dalam memotivasi aparaturnya diantaranya turut bersama-sama dengan aparaturnya khususnya saat aparaturnya bekerja di lapangan dalam menanggulangi kemacetan yang terjadi. Hal ini membuat para aparaturnya di lapangan menjadi lebih bersemangat dalam bekerja, walaupun terkadang cuaca yang dihadapi sangat panas bahkan terkadang hujan lebat.

Ada berbagai program pemerintah Kota Manado yang harus ditunjang oleh Dinas Perhubungan Kota Manado, program-program tersebut tidak akan bisa berjalan tanpa adanya pengawasan dari pimpinan yang ada di Dinas Perhubungan Kota Manado. Program tersebut yaitu untuk menciptakan Manado sebagai kota yang nyaman dalam rangka mewujudkan visi Kota yaitu “ Manado Kota Model Ekowisata.” Untuk menyukseskan program tersebut maka Dinas Perhubungan harus selalu melakukan pengawasan terhadap pelaksanaan program dan kegiatan yang ditetapkan yaitu : Jaringan prasarana. Dalam rangka mewujudkan pemerataan pola aktivitas pada pusat-pusat kegiatan sebagaimana yang diharapkan dan untuk memperlancar sebaran pergerakan penumpang dan barang dari pusat bangkitan ke pusat kegiatan di Kota Manado maka arah kebijakan terhadap pengembangan jaringan prasarana transportasi Kota Manado adalah sebagai berikut :

A. Peningkatan kapasitas jalan

Dengan bertambahnya jumlah kendaraan maka perlu dilakukan peningkatan kapasitas jalan. Peningkatan kapasitas jalan ini dapat dilakukan dengan pelebaran atau penambahan jalur jalan.

Jalan-jalan di kota manado yang perlu peningkatan kapasitas adalah sebagai berikut :

- Jl. Sam ratulangi
- Jl. Martadinata
- Jl. Hasanudin
- Jl. Diponegoro
- Jl. Tni
- Jl. Arie lasut

B. Pembuatan jalan alternatif

Untuk mengantisipasi bertambahnya jumlah kendaraan, terutama daerah-daerah pemukiman, pusat-pusat kegiatan sosial dan ekonomi, perlu dilakukan pembangunan jalan-jalan baru sebagai alternatif supaya sebagian arus lalu lintas bisa dialihkan melalui jalan-jalan alternatif tersebut. Kondisi ini sangat

diperlukan karena peningkatan kapasitas jalan dengan pelebaran jalan tidak mungkin dilakukan terus menerus.

C. Pembangunan jalan bebas hambatan

D. Pembangunan jalan lingkar untuk mengantisipasi arus lalu lintas luar kota terutama kendaraan berat yang berasal dari bitung dan bandara sam ratulangi tidak memasuki kota tetapi hanya mengitari kota.

E. Peningkatan kualitas jalan

Kualitas dan kondisi jalan menjadi salah satu penyebab timbulnya masalah dibidang transportasi. Dengan meningkatnya kualitas jalan, diharapkan bisa melayani seluruh jenis kendaraan baik ringan maupun berat.

F. Manajemen dan rekayasa transportasi/lalu lintas

G. Mengembalikan fungsi jalan.

Membersihkan ruas-ruas jalan yang memiliki hambatan samping yang sangat tinggi dimana telah menggunakan bagian dari badan jalan yaitu trotoar untuk bengkel reparasi kendaraan bermotor dan tempat berjualan menyebabkan pejalan kaki menjadi tidak nyaman dan tidak aman .

H. Jalur khusus sepeda motor

Perkembangan jumlah kepemilikan sepeda motor di kota manado sangat tinggi, ini disebabkan dari segi ekonomi sepeda motor cukup terjangkau harganya sehingga muncul fenomena bagi pemilik sepeda motor untuk mengkomersilkan sebagai angkutan umum atau lebih dikenal sebagai “ojek”. Fenomena ini untuk perencanaan transportasi kedepan perlu diperhatikan mengingat masih banyak pengendara sepeda motor yang tidak disiplin sehingga dapat mengancam keselamatan dirinya sendiri atau pengguna jalan lainnya. Untuk perencanaan jangka menengah, dilihat dari geometrik jalan dan lalu lintas harian rata-ratanya maka jalur khusus sepeda motor menjadi salah satu alternatif penanganannya.

I. Pengendalian persimpangan

Pemasangan rambu-rambu lalu lintas untuk mencegah kendaraan berhenti atau parkir di sekitar persimpangan.

- Perlu adanya kerja sama dengan polisi untuk penerapan peraturan lalu lintas di persimpangan.
- Pengaturan fase dan waktu siklus dari simpang.

J. Rambu lalu lintas dan marka jalan

Fasilitas lalulintas jalan seperti rambu lalu lintas dan marka jalan , alat pengendali lalulintas/traffic light, shelter/halte penumpang yang ada di kota manado sangat kurang sehingga perlu adanya peningkatan jumlah dan kualitasnya sehingga dapat mengurangi kemacetan dan kecelakaan lalu lintas.

K. Pelebaran jembatan

L. Jembatan sebagai penghubung transportasi jalan sangat memegang peranan penting dalam perencanaan transportasi. Beberapa jembatan yang ada di kota manado perlu ditingkatkan kapasitasnya.

M. Penyediaan tempat-tempat parkir umum/khusus

N. Peningkatan serta relokasi terminal

Terminal karombasan, terminal paal 2 dan terminal tuminting perlu segera dipindahkan, karena disamping kapasitasnya tidak memadai, lokasinya juga sudah tidak memungkinkan lagi untuk menunjang kelancaran arus transportasi.

- Terminal karombasan dipindahkan ke daerah winangun
- Terminal paal 2 dipindahkan ke daerah liwas
- Terminal tuminting dipindahkan ke daerah molas

O. Terminal barang

perlu dibangun terminal barang di kota manado sehingga arus lalu lintas kendaraan berat yang memasuki kota manado dapat dikurangi. dengan adanya terminal barang dapat mengurangi kemacetan dan kerusakan jalan yang disebabkan oleh kendaraan berat.

Berdasarkan tinjauan teori, pengawasan merupakan sebagai proses dalam menetapkan ukuran kinerja dalam pengambilan tindakan yang dapat mendukung pencapaian hasil yang diharapkan sesuai dengan ukuran yang telah ditetapkan tersebut (Schermerhorn *dalam* Ernie dan Saefullah, 2005: 317). Menurut Harahap (2001: 14), Pengawasan adalah keseluruhan sistem, teknik, cara yang mungkin

dapat digunakan oleh seorang atasan untuk menjamin agar segala aktivitas yang dilakukan oleh dan dalam organisasi benar-benar menerapkan prinsip efisiensi dan mengarah pada upaya mencapai keseluruhan tujuan organisasi.

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan, maka dapat disimpulkan bahwa penanggulangan kemacetan pada Dinas Perhubungan Kota Manado sudah cukup maksimal, hal ini terlihat dari pelaksanaan perencanaan penanggulangan kemacetan sudah sesuai dengan standar operasional prosedur yang ditetapkan dan setiap aparatur yang ada sudah terlibat dalam proses perencanaan. Proses pembagian kerja yang disusun dalam rangka menyelesaikan kegiatan penanggulangan kemacetan umumnya sudah sesuai dengan kompetensi dari masing-masing aparatur yang ada. Pimpinan memberikan motivasi bagi setiap aparatur untuk bekerja maksimal menyelesaikan kegiatan penanggulangan kemacetan. Motivasi yang diberikan pimpinan bagi setiap aparatur untuk bekerja maksimal menyelesaikan kegiatan penanggulangan kemacetan selalu diberikan kepada aparatur baik disampaikan secara lisan maupun dengan cara memberikan penilaian maksimal bagi kinerja aparatur. Setiap kegiatan penanggulangan kemacetan yang dilaksanakan oleh aparatur selalu dilaporkan kepada pimpinan, sehingga organisasi dapat membuat suatu laporan secara berkala kepada pimpinan yang lebih tinggi. Setiap kegiatan yang dilaksanakan dilakukan dalam upaya penanggulangan kemacetan selalu mendapatkan pengawasan, baik pimpinan maupun pengawasan dari pihak eksternal.

B. Saran

Atas dasar kesimpulan seperti tersebut di atas, maka dapat diajukan saran-saran sebagai berikut: Untuk dapat mempertahankan bahkan lebih meningkatkan profesionalisme sumberdaya manusia transportasi dalam hal ini aparatur-aparatur yang bertugas di kantor maupun aparatur yang bertugas di lapangan yang ada di Dinas Perhubungan Kota Manado maka perlu adanya pendidikan dan pelatihan,

penelitian dan pengembangan, serta pembinaan teknis tentang pelayanan operasional transportasi mulai dari perencanaan, pengorganisasian, motivasi, pelaporan dan sampai pengawasan, sehingga aparaturnya akan lebih siap dalam mempertahankan bahkan lebih mensukseskan lagi program penanganan kemacetan.

DAFTAR PUSTAKA

- Azhar, A., 2009. *Analisis Dampak Sosial Ekonomi Pengguna Jalan Akibat Kemacetan Lalu Lintas (Studi Kasus Area Universitas Brawijaya Malang)*. Jurusan Ilmu Ekonomi Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Brawijaya. Malang.
- Bintoro, 1989. *Interaksi Desa Kota dan Permasalahannya*. Jakarta : Ghalia Indonesia
- Clarkson, O. H., dan Gary R. H., , 1988. *Teknik Jalan Raya*, edisi keempat Erlangga, Jakarta
- Ernie, dan Saefullah, 2005. *Pengembangan Sumber Daya Manusia*. Jakarta: Grasindo.
- Harahap, S., 2001. *Sistem Pengawasan Manajemen*, Penerbit Quantum,. Jakarta.
- Handoko, T. H., 1995. *Manajemen Personalia Dan Sumber Daya Manusia*. Yogyakarta : BPFE.
- Hasibuan, M., 2004. *Manajemen, cetakan ketujuh*, Jakarta, PT. Bumi. Aksara.
- Kamaluddin, R., 2003. *Ekonomi Transportasi : Karakteristik, Teori, Dan Kebijakan*, Ghalia Indonesia, Jakarta
- Miro, F., 2002. *Perencanaan Transportasi*, Erlangga. Jakarta.
- Munawar, 2005. *Pemodelan Visual dengan UML*. Graha Ilmu: Yogyakarta.
- Nasution, 1996. *Manajemen Transportasi*. Ghalia Indonesia, Jakarta.
- Nawawi, H., 2003. *Manajemen Sumber Daya Manusia Untuk Bisnis yang Komptitif*, Gadjah Mada University Press, Yogyakarta.
- Rendy, D., 2009. *Analisis Dampak Kemacetan Lalu Lintas Terhadap Sosial Ekonomi Pengguna Jalan dengan Contingent Valuation Method (CVM) (Studi Kasus: Kota Bogor, Jawa Barat)*. Skripsi, Bogor: FE IPB.

- Rifusa, A. I., 2010. Analisis Faktor0faktor Permintaan Transportasi Busway. [http://www.lontar.ui.ac.id_file_file=digital_132635-T 27840](http://www.lontar.ui.ac.id_file_file=digital_132635-T_27840) (13 Okt. 2011 Agustus 2016).
- Santoso, I., 1997. *Manajemen Lalulintas Perkotaan*. Bandung: Institut Teknologi Bandung
- Schein, E. H. 2008. *Organizational Culture and Leadership*. San Francisco: Jossey-Bass.
- Sirojuzilam dan Mahalli, K., 2010. *Regional : Pembangunan, Perencanaan, dan Ekonomi*, Medan : USU Press.
- Sirojuzilam, 2006. *Teori Lokasi*, Medan, USU Press.
- Simbolon, M. M., . 2003. *Ekonomi Transportasi*. Jakarta : Ghalia Indonesia.
- Susilo, B.H., 1993. *Teknik Lalulintas*. Universitas Kristen Maranatha, Bandung.
- Susilo, B.H., 1998. *Sistem Dan Rekayasa Transportasi*. Penerbit Gunadarma, Jakarta.
- Tamin, O. Z., 2000. *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. ITB, Bandung
- Tamin. O, Z., 1997. *Perencanaan dan Permodelan Transportasi*. Bandung: Jurusan Teknik Sipil Institut Teknologi Bandung.
- Terry, G., 2005. *Dasar-Dasar Manajemen*. Jakarta: PT, Bumi Aksara.
- Terry, G. dan L. W. Rue, 2010. *Dasar-Dasar Manajemen*. Cetakan kesebelas. Jakarta: PT Bumi Aksara.
- Williams, 1965. *Prinsip Prinsip Organisasi*. www.google.com. Serach 26 Agustus 2016.
- Wibowo, 2007. *Manajemen Kinerja*. PT. Raja Grafindo Parsada: Jakarta