

## **BAB III**

### **PEMBAHASAN**

#### **A. Kinerja Organisasi**

Dinas Perhubungan merupakan dinas yang memiliki tugas dan wewenang dalam hal perhubungan, pos, dan telekomunikasi, seperti yang sudah dijelaskan dalam Peraturan Daerah Kota Yogyakarta No 10 tahun 2008. Salah satu yang menjadi urusan Dinas Perhubungan adalah menjaga kualitas dan kuantitas sarana prasarana dan fasilitas LLAJ sehingga dapat menjamin kelancaran, ketertiban dan keselamatan dalam berkendara.

Terkait dengan masalah kemacetan lalu lintas, pada tahun 2012 terdapat berbagai isu dan kekhawatiran oleh masyarakat terkait dengan kondisi lalu lintas di Kota Yogyakarta, seperti semakin banyaknya titik kemacetan di ruas jalan, semakin meningkatnya volume kendaraan tanpa diimbangi dengan sarana dan prasarana atau ruas jalan yang memadai, minimnya pengoptimalisasi lokasi parkir dan belum maksimalnya angkutan perkotaan.

Penanganan kemacetan lalu lintas di Kota Yogyakarta pada dasarnya memerlukan koordinasi dengan pihak pemerintah maupun pihak swasta, sesuai dengan Peraturan Daerah Kota Yogyakarta No 10 tahun 2008 maka melalui Dinas Perhubungan, Pemerintah Kota Yogyakarta berupaya mengatasi masalah kemacetan lalu lintas dengan membuat peraturan perundang-undangan. Pemerintah memiliki dasar hukum yang digunakan

untuk mengukur kinerja berdasarkan tugas dan fungsi dinas tersebut, dasar hukum yang digunakan akan disesuaikan dengan tugas pokok masing-masing dinas di setiap Kabupaten atau Kota.

Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta dibentuk berdasarkan :

1. Peraturan Daerah Kota Yogyakarta Nomor 10 Tahun 2008 Tentang Pembentukan, Susunan, Kedudukan dan Tugas Pokok Dinas Daerah.
2. Peraturan Walikota Yogyakarta Nomor 77 tahun 2008 Tentang Fungsi, Rincian Tugas dan Tata Kerja Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta.
3. Peraturan Walikota Yogyakarta Nomor 70 Tahun 2011 Tentang Perubahan atas Peraturan Walikota Nomor 77 Tahun 2008 Tentang Fungsi, Rincian Tugas dan Tata Kerja Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta.

Sedangkan landasan kebijakan terkait keamanan, kenyamanan dan keselamatan lalu lintas, dilaksanakan berdasarkan :

- a. Undang-undang No. 2 Tahun 2009, Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- b. Peraturan Pemerintah No. 32 Tahun 2011 Tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas

## **1. Produktivitas**

Menurut Agus Dwiyanto ( 2006:50 ) konsep produktivitas tidak hanya mengukur tingkat efisiensi tetapi juga efektivitas pelayanan. Dengan demikian, produktivitas dapat digunakan untuk mengukur kinerja dari dalam organisasi, dalam hal mengatasi kemacetan lalu lintas di Kota Yogyakarta.

**a. Realisasi Program-Program Mengatasi Kemacetan**

Produktivitas dari Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta dapat dilihat dari target dan realisasi program-program sesuai dengan rencana strategis Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta Tahun 2013 sebagai berikut :

Tabel 3.1 Program dan kegiatan

sasaran		program		Kegiatan	
1.	Meningkatnya pelayanan pengujian kendaraan bermotor	1.	Pembangunan, rehabilitasi dan pemeliharaan sarana, prasarana dan fasilitas perhubungan	1.1	Rehabilitasi dan pemeliharaan alat pengujian kendaraan bermotor
	Meningkatnya fasilitas perlengkapan jalan			1.2	Pembangunan sarana, prasarana dan fasilitas perhubungan
2.	Meningkatnya jaringan pelayanan angkutan jalan	2.	Program peningkatan pengaturan lalu lintas dan angkutan	2.1	Optimalisasi perijinan angkutan
				2.2	Manajemen transportasi terminal
				2.3	Manajemen sarana dan prasarana terminal
				2.4	Survey bidang lalu lintas
				2.5	Pengaturan kendaraan tidak bermotor

3.	Meningkatnya keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas	3.	Program pengendalian ketertiban dan kelancaran lalu lintas	4.1	Optimalisasi pelaksanaan perda dan pengendalian operasional bidang perhubungan
				3.2	Kegiatan angkutan lebaran, natal dan tahun baru
				3.3	Kegiatan bimbingan keselamatan dan sosialisasi peraturan bidang perhubungan dengan keselamatan lalu lintas
4.	Meningkatnya keterlibatan penyelenggara perparkiran	4.	Program operasional dan optimalisasi penyelenggaraan perparkiran	4.1	Operasional penyelenggara perparkiran
				4.2	Optimalisasi penyelenggaraan perparkiran

Sumber : Renstra Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta

Dari daftar program dan kegiatan seperti yang dapat dilihat pada tabel di atas bahwa Dinas Perhubungan akan mengadakan berbagai program dalam mengatasi masalah lalu lintas, implementasi program dan kegiatan tersebut dilakukan secara situasional dengan mempertimbangkan atau memperhatikan kondisi yang terjadi di Kota Yogyakarta.

Dari berbagai macam program dalam mengatasi masalah lalu lintas di Kota Yogyakarta, sudah ada beberapa program yang telah terealisasi, sebagai berikut :

Tabel 3.2 Rincian realisasi program

program	perencanaan	Realisasi kegiatan
1. peningkatan pengaturan lalu lintas dan angkutan	a. optimalisasi pengembangan angkutan	Penambahan jalur bus trans jogja 4A dan 4B, penambahan halte portabel
	b. survey bidang lalu lintas	Penataan jalur satu arah di Jalan C. Simanjuntak, Jalan Prof Yohanes dan jalan kapas
2. program pembangunan rehabilitasi, dan pemeliharaan sarana, prasarana, fasilitas pengembangan	a. pembangunan sarana, prasarana dan fasilitas perhubungan	Pembuatan jalur baru di jembatan Kleringan
3. program operasional dan optimalisasi penyelenggaraan parkir	a. operasional peyelenggaraan parkir	Meningkatkan pengawasan terhadap parkir di badan jalan
	b. optimalisasi penyelenggaraan parkir	Penataan parkir pada jalur pariwisata : Ngabean, limaran, sriwedari, senopati

Program-program tersebut diharapkan mampu mengurai titik-titik kemacetan di ruas jalan, pelaksanaan program untuk mengurai kemacetan lalu lintas di Kota Yogya juga sebaiknya dilakukan secara berkala sehingga presentase keberhasilannya dapat dikatakan berhasil, mengingat beberapa program tersebut pelaksanaan dan kegiatannya hanya berdasarkan pada kondisi yang terjadi pada titik kemacetan dan dilakukan pada saat kondisi/situasi tertentu, seperti yang disampaikan oleh bapak Windarto, selaku kepala seksi rekayasa lalu lintas ( Tanggal 28 Maret 2016 pukul 14.30 )

“Untuk melaksanakan program manajemen lalu lintas ini dilakukan secara situasional, tergantung keadaan, situasi dan kondisi tertentu, misalnya saat jam sibuk dimana puncak kemacetan sering terjadi. Maka dilakukanlah pengalihan ke jalur-jalur alternative guna menghindari titik ruas jalan yang sering mengalami kemacetan. Setiap tahunnya kami selalu mengevaluasi dan melakukan penanganan yang berbeda tiap tahunnya bekerja sama dengan pihak samping atau kepolisian”

Forum lalu lintas dan angkutan jalan bekerja sama dalam menangani masalah lalu lintas agar terciptanya kenyamanan bagi pengguna jalan, forum lalu lintas dan angkutan jalan sendiri terdiri dari Dinas Perhubungan yang memiliki tugas dan wewenang sebagai pengelola manajemen lalu lintas, rekayasa lalu lintas serta kelengkapan marka jalan dan rambu lalu lintas.

Dinas Pekerjaan Umum yang memiliki tugas didalam pelaksana pembangunan jalan, serta Dinas Permukiman dan Prasarana Wilayah yang memiliki tugas sebagai pelaksana tata kelola wilayah dan pihak Kepolisian sebagai pembuat aturan dalam berkendara sekaligus penindak apabila terjadi pelanggaran dalam berlalu lintas.

#### **b. Hasil Sesuai Target**

Setiap program dan kegiatan memang memerlukan koordinasi dengan pihak lain atau instansi lain guna mendapatkan hasil sesuai dengan target yang diharapkan, keterkaitan oleh beberapa instansi disesuaikan dengan tugas pokok dan fungsi masing-masing dinas, bentuk koordinasi inilah yang disebut dengan forum lalu lintas dan angkutan jalan sesuai dengan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 pasal 13 sebagai berikut :

- a. Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (1) dilakukan secara terkoordinasi

- b. Koordinasi Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat 1 dilakukan oleh forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- c. Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bertugas melakukan koordinasi antar instansi penyelenggara yang memerlukan keterpaduan dalam merencanakan dan menyelesaikan masalah Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- d. Keanggotaan forum Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat 3 terdiri atas unsur pembina, penyelenggara, akademisi dan masyarakat
- e. Ketentuan lebih lanjut mengenai forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diatur dengan peraturan pemerintah.

Pada tahun 2012 Pemerintah Kota Yogyakarta dan Dinas Perhubungan membuat program besar guna mengatasi kemacetan, tepatnya di daerah Kleringan menuju Malioboro. Proyek tersebut berupa pembuatan jalan melintang dari barat ke timur di atas sungai Code, kini ruas jalan Kleringan terbilang efektif untuk mengurai kemacetan.

Sistem rekayasa lalu lintas yang dilakukan adalah dengan cara pengendara harus memutar melewati jembatan terdahulu untuk menuju ke Jalan Malioboro maupun ke arah Jalan Mataram, Ruas jalan yang lebar membuat jalur ini mampu menampung banyak kendaraan, meski mengalami kendala dalam penyesuaian jalur kini ruas jalan Kleringan terbilang efektif, seperti yang disampaikan oleh Bapak Windarto selaku Kepala Seksi Rekayasa Lalu Lintas( Tanggal 28 Maret 2016 pukul 14.30 )

“Rekayasa Lalu Lintas di ruas Jalan Kleringan terbilang efektif, karena mampu menampung cukup banyak kendaraan, kendala yang dialami hanya dalam penyesuaian waktu tunggu saja, karena waktu tunggu di setiap simpang harus diperhatikan agar tidak terjadi bentrok antara simpang setelahnya maupun simpang sebelumnya, diperlukan beberapa kali perubahan hingga mendapat waktu tunggu yang sesuai”

Namun ada hambatan samping yang dirasakan apabila musim liburan tiba, yaitu meningkatnya volume kendaraan yang melintasi jalan ini, peningkatan pengunjung dengan kendaraan pribadi lebih tinggi daripada kapasitas jalan, hal ini berdampak pada kepadatan kendaraan di wilayah Kotabaru, untuk menyiasatinya Dinas Perhubungan bekerjasama dengan pihak kepolisian melakukan sistem buka tutup jalur saat terjadi kepadatan seperti ini, yang disebabkan oleh situasi dan kondisi tertentu.

Pada tahun 2013 Dinas Perhubungan melakukan penataan jalur pariwisata, mengingat apabila musim libur kemacetan lalu lintas sering terjadi. Penataan tersebut dilakukan dengan menata parkir bus wisata, lokasi penataan jalur bus pariwisata meliputi :

- TKP Ngabean, di Jalan. Wachid Hasyim
- TKP Senopati di Jalan. Panembahan Senopati
- TKP Sriwedani di Jalan. Sriwedani
- TKP Limaran di Jalan. Limaran

Dinas Perhubungan kurang maksimal dalam mengambil tindakan penanganan kemacetan lalu lintas, beberapa program, kegiatan serta tindakan langsung telah dirasakan oleh masyarakat, namun dalam pelaksanaannya memiliki hambatan, hambatan tersebut berupa :

- a. Ketidaktertiban pengguna jalan yang berdampak pada kelancaran lalu lintas masih sering terjadi di wilayah Kota Yogyakarta



- b. Masih rendahnya pemahaman masyarakat terhadap peraturan lalu lintas dan angkutan jalan sehingga keselamatan dan ketertiban lalu lintas belum bisa terwujud
- c. Terbatasnya kewenangan Dinas Perhubungan dalam penegakan pro yustisi
- d. Sumber Daya Manusia/personil di lapangan sangat kurang
- e. Wilayah Kota Yogyakarta sempit sehingga sulit untuk mengembangkan trayek angkutan sendiri
- f. Masih adanya pelanggaran dalam hal perparkiran

Berdasarkan semua paparan di atas dapat disimpulkan bahwa produktivitas dari Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta sudah berjalan cukup lancar, dengan direalisasikannya berbagai program guna mengatasi masalah kemacetan lalu lintas, dan setiap tahunnya program tersebut selalu di evaluasi agar semakin baik dalam pengimplementasiannya, namun tentu masalah kemacetan lalu lintas ini bukan hanya menjadi tugas dari pemerintah, instansi terkait dan kepolisian tetapi harus dibantu juga dengan kerjasama dan kesadaran dari masyarakat itu sendiri, walaupun program telah berjalan dengan baik namun rendahnya pemahaman masyarakat terhadap peraturan lalu lintas dan angkutan jalan akan berimbas kepada keselamatan dan ketertiban lalu lintas tersebut.

## **2. Kualitas Pelayanan**

Kualitas pelayanan menjadi sangat penting untuk menjadi indikator penilaian kinerja sebuah organisasi, sudah menjadi tanggung jawab organisasi untuk terus meningkatkan kualitas pelayanan.

### **a. Pengadaan Fasilitas Publik**

Terdapat beberapa strategi untuk meningkatkan pelayanan guna memberikan kepuasan pelayanan kepada masyarakat menurut Kurniawan dan Puspitosari (2007 : 161) yaitu :

- a. Diperlukan regulasi yang berpihak kepada rakyat.

Penyedia layanan harus memberikan akses yang sama bagi semua masyarakat, dengan adanya jaminan kepada masyarakat tentang pelayanan yang diskriminasi

- b. Dibuatnya kesepakatan antara pemberi layanan (*citizen's charter*)

*Citizen's Charter* tersebut akan memuat tentang hak dan kewajiban baik pemberi maupun penerima layanan

- c. Pengendalian birokrasi

Birokrasi bisa dikontrol dengan cara melibatkan beberapa elemen masyarakat, yang terdiri dari pejabat birokrasi, LSM, pers, serta warga pengguna

- d. Pelayanan yang berbasis teknologi

Pelayanan yang memanfaatkan kemajuan teknologi akan mampu mempermudah proses pelayanan

- e. Survei kepuasan konsumen

Untuk memberikan pelayanan terbaik bagi pengguna pelayanan setiap penyedia pelayanan publik melakukan survei tentang tingkat kepuasan konsumen.

Untuk meningkatkan kualitas pelayanan, berbagai hal telah dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta, dalam hal ini Dinas Perhubungan merupakan dinas penyedia jasa, yaitu dengan memberikan fasilitas di jalan berupa rambu-rambu lalu lintas, marka jalan dan alat pengurai kemacetan. Seperti yang di sampaikan oleh Bapak Golkari Made Yulianto selaku Kepala Bidang Lalu Lintas dan Angkutan (Tanggal 28 Maret 2016 pukul 03.30)

“Dibidang Lalu Lintas dan Angkutan upaya kami untuk meningkatkan kualitas dengan cara membuat alat pengatur lalu lintas apill di simpang-simpang tidak bersinyal, sehingga nanti tidak terjadi kecelakaan dan kemacetan, kemudian bukan hanya itu kita juga membuat rambu-rambu lalu lintas, membuat marka jalan. Itu salah satu upaya untuk bisa memperlancar lalu lintas”

Lampu lalu lintas atau APILL (menurut UU No. 22 tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan: Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas atau APILL) adalah perangkat elektronik yang menggunakan isyarat lampu yang dapat dilengkapi dengan isyarat bunyi untuk mengatur lalu lintas dan/atau kendaraan di persimpangan atau arus jalan, sedangkan *Counter Down* atau sistem menghitung mundur merupakan suatu cara dalam penghitungan waktu mundur dengan menampilkan nominal angka dengan satuan waktu per detik, sistem menghitung mundur ini diletakkan berdampingan dengan lampu traffic light.

#### **b. Optimalisasi dan Koordinasi Pengaturan Lalu Lintas**

Kota Yogyakarta sendiri hampir di setiap persimpangan jalan dipasang lampu rambu lalu lintas atau traffic light. Semua traffic Light di wilayah Kota Yogyakarta selalu dipasang APILL, yang tujuannya yaitu untuk dapat

memberikan informasi yang jelas mengenai keberadaan rambu-rambu lalu lintas kepada pengguna jalan.

Counter down merupakan salah satu alat tambahan yang berada di traffic light. Seperti yang sering terlihat di persimpangan jalan raya, counter down traffic light ini berbentuk papan yang dipasang berdekatan dengan traffic light yang menunjukkan angka dengan sistem tampilan digital yang mana warna hijau untuk berjalan dan warna merah untuk berhenti atau disesuaikan dengan warna lampu traffic light dengan satuan hitung per detik

Sistem hitung mundur ini diharapkan bisa memberikan informasi penggunaan jalan kepada para pengguna jalan saat melintas di persimpangan jalan tersebut, sehingga apabila lampu merah atau berhenti mereka tahu berapa lama mereka harus menunggu ataupun ketika lampu sedang hijau untuk berjalan, mereka juga tahu berapa lama waktu mereka untuk melintas di persimpangan itu atau dengan kata lain waktu yang digunakan lebih efisien dan jelas.

Saat ini pada kenyataannya yang sering terlihat di jalanan yaitu, pengguna jalan justru sering melanggar peraturan tersebut, terutama di awal ataupun akhir penghitungan mundur dari sistem counter down. Waktu penghitungan detik-detik awal lampu merah pengguna jalan yang terburu-buru justru mempercepat laju kendaraannya supaya bisa terbebas dari rambu-rambu yang seharusnya mengaturnya untuk berhenti itu, begitu pula ketika detik-detik akhir penghitungan mundur untuk lampu hijau yang mana angka yang

ditunjukkan mendekati nol pengguna jalan yang terburu-buru atau tidak ingin berhenti karena lampu merah juga mempercepat laju kendaraannya.

### **c. Pengembangan Sarana dan Prasarana**

Perilaku pengendara yang masih banyak tidak mematuhi peraturan lalu lintas harus ditindak secara tegas, karena apabila terus seperti ini akan menimbulkan kekhawatiran. karena para pengguna jalan ini bisa saja setiap saat mengalami kecelakaan yang disebabkan kecepatan tinggi dan kondisi jalanan yang ramai di persimpangan. Kasus yang sering terlihat melakukan pelanggaran lalu lintas ini yaitu sepeda motor.

Hal ini juga termasuk masalah sosial dalam hal ketertiban. Menurut Soerjono Soekanto (Abdul Syani, 2007: 184), menegaskan bahwa masalah sosial akan terjadi, apabila kenyataan yang dihadapi oleh warga masyarakat berbeda dengan harapannya. Kaitannya dengan lalu lintas, masalah sosial yang ada di sini yaitu adalah masalah ketertiban, karena kurang tertibnya para pengendara saat merasa terburu-buru yang dituntut oleh profesi mereka maka mereka cenderung lebih mengabaikan rambu-rambu yang ada, padahal dengan dipercepatnya laju kendaraan mereka tersebut kemungkinan terjadi kecelakaan sangat besar dan akibatnya bisa fatal.

Upaya dinas perhubungan dalam menyediakan fasilitas guna mengurangi kemacetan terus dilakukan dengan pemasangan dan penambahan ATCS dan pemasangan CCTV disejumlah titik perimpangan agar dapat mengontrol saat terjadi kepadatan kendaraan disetiap simpang jalan. ATCS (Area Traffic

Control System) merupakan suatu sistem pengendalian lalu lintas berbasis teknologi yang diterapkan pada sebuah kawasan dengan tujuan untuk mengoptimalkan kinerja jaringan jalan pada persimpangan melalui optimalisasi dan koordinasi pengaturan lalu lintas.

Dengan pemasangan ATCS maka otomatis di tiap persimpangan terpasang juga CCTV, yang terhubung dalam suatu sistem agar dapat dikendalikan dari kantor Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta, sehingga apabila terjadi kepadatan kendaraan di persimpangan yang telah terpasang ATCS maka petugas akan merubah durasi rambu Traffic Light, menyesuaikan dengan kepadatan yang terjadi di persimpangan tersebut.

Persimpangan jalan merupakan tempat titik temu dari beberapa ruas jalan yang bersilang, yang mengakibatkan terganggunya arus lalu lintas sehingga perlu diterapkan peraturan lalu lintas sehingga butuh pengendalian, di Kota Yogyakarta menurut data dari Dinas Perhubungan terdapat 60 titik simpang bersinyal, adapun datanya dapat dilihat pada tabel dibawah ini :

Tabel 3.3 Data simpang bersinyal Kota Yogyakarta

no	Nama		zona	arah	Nama jalan
	Persimpangan				
			kord		
1	S3	Borobudur plaza	A	U	Magelang
			<i>Slmt</i>	T	Wolter Monginsidi
				S	Magelang
2	S4	Jetis	A	U	AM Sangaji
			<i>Slmt</i>	T	Prof. DR Sardjito
				S	AM Sangaji
				B	Wolter Monginsidi
3	S4	Mirota Kampus	A	U	C.Simanjuntak
			<i>Slmt</i>	T	Terban

				S	C.Simanjuntak
				B	Prof.Dr Sardjito
4	S3	Jatikencana	A	T	Kyai Mojo
			Slmt	S	Hos Cokroaminoto
				B	Kyai Mojo
5	S3	Janabadra	A	T	Kyai Mojo
			Slmt	S	Tentara Rakyat M
				B	Kyai Mojo
6	S4	Pingit	A	U	Magelang
			Slmt	T	P.Diponegoro
				S	Tentara Pelajar
				B	Kyai Mojo
1	S4	Tugu	B	U	AM Sangaji
				T	Jend.Sudirman
				S	P.Mangkubumi
			Rf	B	P.Diponegoro
2	S3	Terban	B	U	C.Simanjuntak
				T	Jend. Sudirman
			Rf	B	Jend. Sudirman
3	S4	Galeria	B	U	Prof.DR.H Yohanes
				T	Urip sumoharjo
				S	DR.Wahidin S.Husodo
			Rf	B	Jend. Sudirman
4	S4	Gramedia	B	U	Cik Di Tiro
				T	Jend.Sudirman
				S	Suroto
			Rf	B	Jend.Sudirman
5	S4	Demangan	B	U	Gejayan
				T	Laksda Adi Sucipto
				S	Munggur
			Rf	B	Jend.Sudirman
6	S4	Duta Wacana	B	U	Dr.Wahidin S.H
				T	Koesbini
				S	Dr.Wahidin S.H
			Rf	B	Trimo
no	Simpang		Zona	Nama Jalan	
1	S4	Badran	C	U	Tentara Rakyat M
			EM	T	Jlagran
				S	Letjen.Suprpto
				B	Pembela Tanah Air
2	S3	Ps.Kembang	C	T	Ps.Kembang
			EM	S	Bayangkara
				B	Jlagran

3	S4	Garuda	C	U	P.Mangkubumi
			EM	T	Abu Bakar Ali
				S	Malioboro
				B	Ps. Kembang
4	S4	Gardu Garuda		U1	Kleringan
		ABA	C	U2	Kleringan
			EM	T1	Abu Bakar Ali
				T2	Bundaran Listrik
				S	Mataram
				B	Abu Bakar Ali
5	S4	Lempuyangan	C	U	Dr.Wahidin S.H
			Em	T	Kmpol B.Suprpto
				S	Dr.Sutomo
				B	Lempuyangan
6	S3	B.P.K	C	U	Hos.Cokroaminoto
			EM	T	Pembela Tanah Air
				S	Hos.Cokroaminoto
1	S4	Brimob Baciro	D	U	Mojo
			AJ	T	Melati Wetan
				S	Gondosuli
				B	Kompol.Suprpto
2	S3	Tunjung Baru	D	U	Dr.Sutomo
			AJ	T	Tunjung Baru
				S	Dr.Sutomo
3	S4	A.P.M.D	D	U	Ipda Tut Harsono
			AJ	T	Polisi Istimewa
				S	Ipda Tt Harsono
				B	Melati Wetan
4	S4	Bausasran	D	U	Hayam Wuruk
			AJ	T	Bausasran
				S	Gadjah Mada
				B	Juminahan
5	S4	Melia	D	U	Mataram
			AJ	T	Juminahan
				S	Mayor Surotomo
				B	Suryatmajan
6	S4	Gayam	D	U	Dr.Sutomo
			AJ	T	Gayam
				S	Suryopranoto
				B	Bausasran
no	Simpang		Zona	Nama Jalan	
1	S4	Mandala Krida	E	U	Gondosuli



			Tgh	T	Kenari
				S	Cendana
				B	Kenari
2	S4	Balai Kota	E	U	Ipda Tut Harsono
			Tgh	T	Kenari
				S	Ipda Tut Harsono
				B	Kenari
3	S3	Cendana	E	U	Cendana
			Tgh	T	Kusumanegara
				B	Kusumanegara
4	S3	Glagah Sari	E	T	Kusumanegara
			Tgh	S	Glagahsari
				B	Kusumanegara
5	S4	APPI	E	U	Batikan
			Tgh	T1	Veteran
				T2	Perintis kemerdekaan
				B	Menteri Supeno
6	S3	Pramuka	E	T	Perintis Kemerdekaan
			Tgh	S	Pramuka
				B	Perintis Kemerdekaan
1	S4	Permata	F	U	Gadjah Mada
			Hrw	T	Sultan Agung
				S	Bintaran
				B	Sultan Agung
2	S6	Sentul-Batikan	F	T1	Sultan Agung
			Hrw	S1	Taman Siswa
				B1	Sultan Agung
				U1	Suryopranoto
				U2	Ki Mangunsarkoro
				T2	Kusumanegara
				S2	Batikan
				B2	Kusumanegara
3	S4	Gondomanan	F	U	Mayor Suryotomo
			Hrw	T	P.Senopati
				S	Katamso
				B	P.Senopati
4	S3	Yudonegaran	F	U	Brigjen Katamso
			Hrw	S	Brigjen Katamso
				B	Ibu Ruswo
5	S4	Kantor Pos	F	U	Jend.Ahmad Yani
			Hrw	T	P.Senopati
				S	Trikora
				B	KHA.Dahlan
6	S3	PKU	F	U	Bhayangkara

			Hrw	T	KHA.Dahlan
				B	KHA.Dahlan
No	Simpang		Zona	Nama Jalan	
1	S4	Suryobrantan	G	U	Letjen Suprpto
			Nn	T	KHA.Dahlan
				S	KH.Wachid Hasyim
				B	KHA.Dahlan
2	S4	Taman Sari	G	U	KH.Wachid Hasyim
			Nn	T	Kadipaten
				S	KH.Wachid Hasyim
				B	Letjen S.Parman
3	S4	Patang Puluhan	G	U	Kapt.Piere Tendean
			Nn	T	Letjen S. Parman
				S	Bugisan
				B	Patangpuluhan
4	S4	Wirobrajan	G	U	HOS.Cokroaminoto
			Nn	T	RE.Martadinata
				S	Kapt.Piere Tendean
				B	RE.Martadinata
5	S4	Bugisan	G	U	Bugisan
			Nn	T	Sugeng Jeroni
				S	Bugisan
				B	Madusari
6	S4	Jokteng Kulon	G	U	KH.Wachid Hasyim
			Nn	U	Nagan
				T	Mayjen MT Haryono
				S	Bantul
				B	Sugeng Jeroni
1	S4	Suryodiningratan	H	U	Bantul
			Nug	T	Suryodiniigratan
				S	Bantul
				B	Prapanca
2	S4	Gading	H	U	Gading
			Nug	T	Mayjen Sutoyo
				S	Kapt Di Panjaitan
				B	Mayjen MT Haryono
3	S4	Jokteng Wetan	H	U	Brigjen Katamso
			Nug	T	Kol Sugiyono
				S	Parangtritis
				B	Mayjen Sutoyo
4	S3	Karang Tunggal	H	T	Kol Sugiyono
			Nug	S	Sisingamangaraja
				B	Kol Sugiyono

5	S3	Pasar	H	U	Sisingamangaraja
			Nug	S	Sisingamangaraja
				B	Menukan
6	S4	Menukan	H	U	Parangtritis
			Nug	T	Menukan
				S	Parangtritis
				B	Jogokaryan
No	Simpang		Zona	Simpang Jalan	
1	S4	Rejowinangun	I	U	Gedongkuning
			Dn	T	Wonosari
				S	Gedongkuning
				B	Rejowinangun
2	S4	Basen	I	U	Gedongkuning
			Dn	T	Karang
				S	Kemasan
				B	Ngeksi Gondo
3	S4	Gambiran	I	U	Veteran
			Dn	T	Ngeksigondo
				S	Gambiran
				B	Perintis Kemerdekaan
4	S4	Warung Boto	I	U	Veteran
			Dn	T	Ki Penjawi
				S	Warung Boto
				B	Veteran
5	S4	Sarihusada/SGM	I	U	Kenari
			Dn	T	Kusumanegara
				S	Veteran
				B	Kusumanegara
6	S4	Gedongkuning	I	U	Janti
			Dn	T	Berbah
				S	Gedongkuning
				B	Kusumanegara
1	S4	Wirosaban	J	U	Lowanu
				T	Sorogenen
				S	Wirosaban
				B	Sorogenen
2	S4	Tungkak	J	U	Tamansiswa
				T	Menteri Supeno
				S	Lowanu
				B	Kol Sugiyono
3	S4	Tegalendu	J	U	Pramuka
				T	Tegalendu
				S	Imogiri

				B	Tegalendu
4	S3	Pramukti	J	U	Imogiri
				T	Pemukti
				S	Imogiri
5	S3	Terminal	J	U	Imogiri
				S	Imogiri
6	S4	Ring Road Selatan	J	U	Imogiri
				T	Terminal
				T	Ring Road Timur
				S	Imogiri
				B	Ring Road Barat

*Sumber : Survei Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta*

Dari data simpang bersinyal diatas, terdapat simpang yang merupakan simpang kritis atau rawan kemacetan disaat-saat tertentu. Seperti :

- a. Simpang kritis dihari-hari biasa meliputi daerah simpang Sudirman barat, simpang Laksda Adi Sucipto, dan simpang Bausasran
- b. Simpang kritis pada jam sibuk meliputi daerah simpang Wirobrajan, simpang Serangan, simpang Gondomanan, simpang Badran, simpang Demangan, simpang Kleringan, dan simpang Mirota Kampus

Terkait pemasangan ATCS (Area Traffic Control System) saat ini disepanjang titik jalan Kota Yogya telah tersebar 17 ATCS terhitung hingga akhir tahun 2014, rinciannya yaitu : di simpang empat Badran, Simpang empat Wirobrajan, simpang empat Titik Nol Kilometer, simpang empat Gondomanan, simpang empat Serangan, simpang empat RS PKU Muhammadiyah, simpang tiga bekas bioskop Permata, simpang tiga Sentul, simpang empat pabrik SGM, simpang empat Demangan, simpang empat Mall

Galeria, simpang empat Gramedia, simpang empat Mirota Kampus, Pojok Beteng Kulon, Pojok Beteng Wetan, Jembatan Kleringan dan Melia Purosani.

Pelayanan lain juga diberikan melalui penyediaan angkutan angkutan publik perkotaan berupa bus kota reguler dan bus Trans Jogja. Terkait dengan bus Trans Jogja Dinas Perhubungan bekerjasama dengan Perhubungan DIY dalam pengembangan jalur bus Trans Jogja yaitu jalur 4A dan 4B. Adapun rute jalur tersebut meliputi :

- a. Jalur 4A: meliputi Terminal Giwangan, SMK Muhammadiyah 3, Museum Biologi UGM, Hayam Wuruk, SMPN 5, Puro Pakualaman, Taman Siswa, Universitas Ahmad Dahlan, Terminal Giwangan
- b. Jalur 4B: meliputi Terminal Giwangan, SMK Muhammadiyah 3, Kusumanegara 3, SGM, STPMD 1, UIN Sunan Kalijaga, Gedung Wanita, LPP, Sudirman, SMPN 5, AA YKPN, De Britto, UIN Sunan Kalijaga 2, STPMD 2, SMKN 5, Kusumanegara 4, Pasar Seni, Universitas Ahmad Dahlan, Terminal Giwangan

Jalur tersebut dioperasikan dengan harapan bisa memenuhi kebutuhan masyarakat di kawasan yang belum dilewati bus Trans Jogja, pada awal pengoperasian Trans Jogja masyarakat berharap langkah tersebut akan menjadi solusi dalam permasalahan kemacetan di kota Yogyakarta namun beberapa masyarakat mengeluhkan ketidaknyamanan pelayanan dari segi fasilitas yang diterima. Peningkatan kualitas pelayanan menjadi modal utama untuk mewujudkan angkutan umum yang ideal, Oleh sebab itu Dinas Perhubungan untuk lebih memudahkan akses bus Trans Jogja juga

menambahkan beberapa halte portable seperti yang disampaikan oleh bapak Golkari Made Yulianto selaku Kepala Bidang Lalu Lintas dan Angkutan ( Tanggal 28 Maret 2016 pukul 16.00 )

“Untuk memudahkan masyarakat dalam mengakses Trans Jogja, kami membuat beberapa tambahan untuk halte portable, yang kita tempatkan di tempat-tempat strategis yang belum ada haltenya, agar masyarakat luas dapat lebih mudah mengakses Trans Jogja tersebut”

Gambar 3.1 Halte portable



*Sumber: Harian jogja*

Beliau juga menambahkan bahwa walaupun bus Trans Jogja bukan program dari Dinas Perhubungan kota, namun karena jalur yang dilewati banyak melewati wilayah kota Yogyakarta, maka dilimpahkan wewenang untuk turut membantu kelancaran program tersebut

“Sebenarnya bus Trans Jogja merupakan program dari provinsi DIY, namun karena jalur yang dilewati banyak yang melewati daerah kota, oleh

karena itu Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta diajak bekerjasama dan tujuannya untuk menciptakan kelancaran lalu lintas.”

Berdasarkan seluruh paparan diatas pada tahap ini dapat disimpulkan bahwa Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta telah menjalankan tugasnya yaitu sebagai dinas penyedia jasa, dengan memberikan fasilitas di jalan berupa rambu-rambu lalu lintas, marka jalan dan alat pengurai kemacetan. Dinas Perhubungan juga selalu berupaya untuk meningkatkan kualitas pelayanannya agar dapat memenuhi harapan yang diinginkan oleh masyarakat.

### **3. Responsivitas**

Menurut Agus Dwiyanto (2006:50) responsivitas merupakan indikator kinerja yang berorientasi kepada proses, responsivitas ini dimasukkan sebagai salah satu indikator kinerja karena responsivitas secara langsung menggambarkan kemampuan organisasi dalam menjalankan misi dan tujuannya, terutama untuk memenuhi kebutuhan masyarakat.

Jadi dapat disimpulkan bahwa responsivitas merupakan kemampuan organisasi dalam mengenali apa saja yang menjadi kebutuhan masyarakat, menyusun agenda, dan prioritas pelayanan. Mengembangkan program-program pelayanan publik sesuai dengan kebutuhan dan aspirasi masyarakat, secara singkat responsivitas disini merujuk pada keselarasan antara program dan kegiatan pelayanan dengan kebutuhan dan aspirasi masyarakat.

### **a. Menanggapi Kebutuhan dan Keinginan Masyarakat**

Responsivitas yang rendah ditunjukkan dengan ketidakselarasan antara pelayanan dengan kebutuhan masyarakat, hal tersebut jelas menunjukkan kegagalan organisasi dalam mewujudkan misi dan tujuan organisasi tersebut, organisasi yang memiliki responsivitas rendah dengan sendirinya memiliki kinerja yang buruk pula.

Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta dalam membuat program-program guna mengurai kemacetan selalu berupaya untuk mengenali apa saja yang menjadi kebutuhan masyarakat, lalu menyusun agenda dengan mengangkat isu-isu permasalahan lalu lintas yang terjadi, kemudian melakukan penanganan sesuai dengan prosedur yang ada. Seperti yang disampaikan oleh bapak Golkari Made Yulianto selaku Kepala Bidang Lalu Lintas dan Angkutan ( Tanggal 28 Maret 2016 pukul 16.00 )

“Kita itu sebagai unsur pemerintahan yang bertugas melayani masyarakat khususnya di bidang transportasi dan lalu lintas ini tentu dalam melakukan kegiatan harus berdasarkan kebutuhan masyarakat, kebutuhan masyarakat itu misalnya mengenai kelancaran lalu lintas itu diawali dengan mereka melakukan musrenbang musyawarah rencana pembangunan dari tingkat kelurahan, lalu tingkat kecamatan sampai dengan kota, didalam musrenbang itu masyarakat kemudian menyampaikan segala macam program-program yang dibutuhkan, tentu jika program dan kegiatan itu berada didalam ranah kewenangan dinas perhubungan maka kemudian dinas perhubunganlah yang akan menindaklanjuti, contohnya, masyarakat membutuhkan adanya rambu di daerah kelurahan yang tidak memiliki rambu untuk kelancaran dan keselamatan berlalu lintas, maka ini akan dibawa ke musrenbang kelurahan, kemudian naik ke musrenbang kecamatan dan musrenbang kota. Biasanya kami itu diundang dalam musrenbang-musrenbang tersebut sehingga kami juga bisa menangkap apa yang menjadi kebutuhan masyarakat untuk kemudian kita gunakan sebagai acuan dalam kemudian kita membuat kegiatan, sebab kegiatan penambahan rambu, marka, apill, sampai dengan manajemen lalu lintas yang lain itu adalah



berdasarkan kebutuhan dari masyarakat, sehingga prosesnya dengan masyarakat melalui musrenbang”

Beliau juga menambahkan apabila ada laporan masyarakat yang mengeluhkan kualitas dari fasilitas yang telah disediakan oleh Dinas Perhubungan mengalami kerusakan atau gangguan maka Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta membuka nomor telepon yang dapat dihubungi untuk keluhan tersebut

“Dengan membuka adanya nomor telepon yang bisa di hubungi seandainya terjadi permasalahan di lapangan, misalnya ada laporan masyarakat mengenai lampu apill yang ada di suatu simpang ini mengalami gangguan atau mati maka kita akan segera melakukan tindakan penanganan, jadi ada sop sop terkait itu, misalnya juga ada pengaduan terhadap kemacetan, parkir ilegal kemudian kami menindaklanjuti dengan adanya sop penanganan terkait masalah itu harus berapa waktu yang diperlukan”

Terkait dengan layanan pengaduan tersebut. Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta dinilai lamban dalam mengatasi masalah yang terjadi dilapangan, hal tersebut disebabkan oleh minimnya sumber daya manusia atau personil lapangan yang dimiliki oleh Dinas Perhubungan

#### **b. Mengembangkan Program-Program Sesuai Aspirasi Masyarakat**

Di tahap ini Dinas Perhubungan telah banyak melakukan upaya untuk membuat program sesuai dengan aspirasi atau yang diinginkan oleh masyarakat, salah satunya masalah parkir ilegal.

Kelancaran lalu lintas juga dipengaruhi oleh tata kelola yang baik, seringnya terjadi kemacetan lalu lintas salah satunya disebabkan oleh parkir ilegal yang dilakukan oleh oknum dibadan jalan. Seharusnya

penyelenggaraan parkir tidak sembarangan dilakukan karena telah diatur dalam Perda Kota Yogyakarta No 18 Tahun 2009 pasal 2 sebagai berikut :

- 1) Penyelenggaraan tempat parkir dapat dilaksanakan oleh Pemerintah Daerah atau Swasta
- 2) Penyelenggaraan tempat parkir yang dilaksanakan oleh pemerintah daerah meliputi: tempat parkir tepi jalan umum, tempat khusus parkir dan parkir tidak tetap
- 3) Penyelenggaraan tempat parkir yang dilaksanakan oleh swasta yaitu tempat parkir khusus untuk parkir milik swasta.

Apabila aktifitas parkir meningkat dan tersedianya lahan yang dijadikan lokasi parkir maka penyelenggaraan parkir harus dilakukan, namun jika lahan tidak tersedia dan penyelenggaraan parkir tetap diadakan dengan memakai bahu jalan maka hal inilah yang menyebabkan terjadinya kemacetan yang mengganggu kelancaran lalu lintas. Maka perlu dibuat adanya kebijakan parkir untuk mengendalikan masalah kemacetan tersebut, kebijakan parkir termasuk kedalam kegiatan manajemen lalu lintas untuk mewujudkan kondisi lancar dan bebas hambatan disetiap ruas jalan perkotaan.

Parkir menurut penempatannya memiliki dua jenis yaitu :

- a. Parkir ditepi jalan (*on street parking*)

Adalah parkir yang dilakukan dengan mengambil tempat disepanjang badan jalan tanpa ada pelebaran jalan. Untuk lokasi dengan intensitas penggunaan lahan yang tinggi tentu sangat tidak menguntungkan karena akan menimbulkan kemacetan

b. Parkir diluar jalan (*off street parking*)

Adalah parkir yang menggunakan lahan tertentu yang dibangun khusus untuk lahan parkir. Antara lain seperti *basement* dan pelataran parkir

Penentuan lokasi parkir harus memperhatikan jarak lokasi tujuan, keamanan dan kenyamanan, serta memudahkan dalam mengakses lokasinya, meningkatnya aspek perekonomian masyarakat di Kota Yogyakarta menyebabkan banyaknya tempat usaha yang memiliki letak strategis dipinggir jalan sehingga berdampak kepada kepadatan volume lalu lintas. Kondisi ini diperparah dengan banyaknya tempat usaha yang tidak memiliki atau menyediakan fasilitas parkir yang cukup sehingga pengunjung memarkirkan kendaraannya dibadan jalan yang berdampak kepada berkurangnya tingkat efisien pengguna jalan.

Terdapat beberapa ruas jalan yang sering mengalami kemacetan akibat parkir ditepi jalan seperti misalnya di jalan KHA Dahlan, lokasi tersebut sering terjadi penundaan kendaraan disebabkan oleh letaknya yang strategis yaitu berada pada pusat sarana dan prasarana umum antara lain : bank, hotel, pertokoan dan rumah sakit, namun sayangnya tidak didukung dengan penyediaan fasilitas parkir yang kembali mengorbankan badan jalan dan trotoar sebagai lahan parkir.

Masalah yang sama juga terjadi di jalan C. Simanjuntak yang merupakan lokasi kegiatan ekonomi di Kota Yogyakarta, sepanjang jalan dimasing-masing pertokoan digunakan sebagai tempat parkir lain halnya

dengan parkir diluar badan jalan, penyelenggaraan kebijakan parkir tersebut dilakukan oleh pihak swasta dan sering diterapkan di hotel dan pusat perbelanjaan. Hal ini dilakukan karena akan lebih mendapatkan keuntungan dengan kemampuannya menampung pengunjung yang banyak, parkir dengan lokasi diluar badan jalan atau basement akan memberikan keamanan dan kenyamanan bagi pengunjung.

Penyelenggaraan parkir memerlukan pengawasan dari pemerintah Kota Yogyakarta diperlukannya sanksi yang tegas kepada oknum parkir liar untuk tidak melakukan aktivitas parkir dibadan jalan. Tanggap dengan kebutuhan yang kompleks tentang masalah perparkiran dinas perhubungan telah melaksanakan berbagai upaya antisipatif dengan upaya pembinaan terhadap juru parkir, sebelum seorang juru parkir resmi diperbolehkan untuk bekerja di sebuah kantong parkir oleh Dinas Perhubungan, pengelola tempat parkir wajib memberikan surat permohonan. Surat tersebut berisikan jumlah juru parkir yang dibutuhkan, luas kantong parkir yang disediakan, dan waktu operasional parkir.

Dinas Perhubungan kemudian melihat permohonan yang diajukan, dan melihat juga sistem data apakah juru parkir telah terdaftar di lokasi tersebut, melakukan evaluasi terhadap lokasi parkir apakah mengganggu lalu lintas atau tidak. Jika semua sesuai dengan ketentuan yang ada barulah juru parkir tersebut diberikan izin bertugas. Terdapat 900 orang juru parkir yang terdaftar di Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta yang tersebar dikantong parkir yang disediakan oleh pemilik gedung/bangunan (off street) maupun kantong parkir

yang berada di tepi jalan (on street). Untuk sistem pembagian hasil, 75 persen untuk juru parkir dan 25 persen untuk Dinas Perhubungan sebagai retribusi.

Tiap pembayaran hasil parkir, pihak Dinas Perhubungan selalu memberikan kuitansi kepada juru parkir dan jika ada juru parkir yang belum membayar setoran Dinas Perhubungan akan menggiatkan operasi di lapangan. Peran Dinas Perhubungan tidak berhenti di situ saja. Juru parkir yang belum menyetorkan hasil parkir dan keluhan apa saja yang muncul di masyarakat terkait juru parkir juga menjadi perhatian. Hal-hal ini kemudian dijadikan bahan evaluasi bulanan sebagai dasar pembinaan juru parkir. Untuk ke depannya, Dinas Perhubungan berharap akan juru parkir yang melakukan pelayanan dengan baik kepada masyarakat.

Namun upaya yang dilakukan Dinas Perhubungan masih sangat minim hanya dengan melakukan pembinaan terhadap calon juru parkir, pengawasan yang kurang terhadap juru parkir masih banyak terjadi dilapangan

#### **4. Responsibilitas**

Responsibilitas merupakan suatu ukuran yang menunjukkan seberapa jauh proses pemberian pelayanan publik dilaksanakan dengan tidak melanggar ketentuan-ketentuan yang telah ditetapkan.

##### **a. Pengendalian Birokrasi**

Kota Yogyakarta, kota yang menyandang status sebagai Kota Pariwisata dan Kota Pendidikan ini tidak heran apabila mempunyai tingkat pengunjung yang tinggi. Apabila dilihat dari sektor pariwisata selama tahun 2011 jumlah

kunjungan wisatawan mencapai 3,2 juta, terdiri dari 3.058 juta wisatawan domestic dan 148,76 ribu wisatawan asing dan apabila dilihat dari sektor pendidikan, banyaknya Perguruan Tinggi di Kota Yogyakarta merupakan daya tarik bagi siswa lulusan yang ingin melanjutkan jenjang pendidikan ke tingkat yang lebih tinggi, dan salah satu kota tujuan favorit mereka adalah Kota Yogyakarta. Hal ini berdampak pada meningkatnya jumlah kendaraan bermotor yang merupakan salah satu dari penyebab masalah kemacetan lalu lintas.

Pemerintah daerah Yogyakarta sebagai aparat yang berwenang menanggulangi masalah transportasi perkotaan yang muncul bersama dengan pemerintah kota melalui dinas perhubungan sebagai dinas terkait dan juga dinas pemerintahan yang lainnya agar dapat bekerjasama merespon masalah yang ada. Aparat pemerintah disini diposisikan sebagai pelayan publik (*Public Service*) yang berperan memberikan pelayanan publik yang baik pada masyarakat sesuai dengan misi mewujudkan pemerintah yang baik (*Good Governance*)

Dalam melaksanakan program guna mengatasi masalah kemacetan di Kota Yogyakarta, Dinas perhubungan Kota Yogyakarta melakukan pembinaan lalu lintas dan angkutan jalan sesuai dengan karakter dimasing-masing daerah. Hal inilah yang membuat masing-masing daerah yang berbeda tersebut muncul permasalahan yang berebeda-beda pula.

Salah satu sikap positif sebagai wujud respon dari Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta dapat dilihat melalui beberapa kebijakan yang telah dibuat

untuk mengurai terjadinya kemacetan lalu lintas dilingkup Kota Yogyakarta seperti yang disampaikan oleh Bapak Windarto selaku Kepala Seksi Rekayasa Lalu lintas (Tanggal 28 Maret 2016 pukul 14:45)

“Kebijakan yang kami buat sesuai dengan tupoksi yang ada didalam perwal, namun tentu tidak hanya sebatas itu, tapi kami juga melakukan survey guna mengetahui situasi dan kondisi, contohnya seperti membuat kebijakan dalam penataan jalan satu arah, optimalisasi persimpangan dengan cara mengatur waktu pada ATS (Area Traffic System), dan yang terakhir meminimalisir hambatan samping seperti pejalan kaki, parkir kendaraan, dan hal teknis yang terjadi dilapangan”

Dari kebijakan yang dibuat diharapkan mampu memberikan rasa aman, nyaman, lancar dan tertib, oleh karena itu kerjasama dari masyarakat untuk menaati peraturan lalu lintas dengan baik sangat diharapkan, penanganan kemacetan lalu lintas memerlukan kebijakan atau program yang tepat sasaran, karena sangat berdampak pada perubahan diberbagai sektor, seperti sektor ekonomi, sosial, budaya, pariwisata, dan bahkan industri, oleh karena itu dalam pelaksanaannya dibutuhkan koordinasi oleh berbagai pihak.

#### **b. Koordinasi Melibatkan Wilayah Luar Administrasi Kota Yogyakarta**

Koordinasi juga dilakukan dengan Pemerintah Kabupaten perbatasan wilayah, karena terdapat berbagai program yang melibatkan wilayah diluar wilayah administrasi Kota Yogyakarta. Kerjasama merealisasikan program sangat diperlukan mengingat masalah kemacetan lalu lintas sudah menjadi masalah yang cukup serius. Adapun contoh suatu program yang melibatkan wilayah diluar wilayah administrasi yang berbeda yaitu terkait dengan rekayasa lalu lintas jalur satu arah di Jalan C. Simanjuntak, karena wilayah

tersebut yang berbatasan langsung dengan wilayah administrasi Kabupaten Sleman,. Wilayah Bundaran UGM telah memasuki wilayah administrasi Sleman yang merupakan wewenang Dinas Perhubungan Sleman, sementara simpang empat Mirota Kampus masih wilayah administrasi Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta. sehingga perlu dilakukan sosialisasi antar kedua belah pihak. Koordinasi bersama dilakukan dengan Dinas Perhubungan Sleman dan Sekretariat Bersama Jogjakarta Sleman Bantul (Kartamantul).

## **5. Akuntabilitas**

Mengenai akuntabilitas, Agus Dwiyanto dalam bukunya yang berjudul *Good Governance Melalui Pelayanan Publik* mengatakan bahwa akuntabilitas dalam penyelenggaraan pelayanan publik sebagai suatu ukuran yang menunjukkan seberapa besar tingkat kesesuaian penyelenggaraan pelayanan dengan ukuran nilai-nilai dan norma eksternal yang dimiliki oleh para stakeholders atau yang berkembang dalam masyarakat. Acuan pelayanan yang digunakan oleh organisasi publik juga dapat menunjukkan tingkat akuntabilitas pemberian pelayanan publik. Acuan pelayanan yang dianggap paling penting oleh suatu organisasi publik adalah dapat merefleksikan pola pelayanan yang dipergunakan yaitu pola pelayanan yang akuntabel yang mengacu pada kepuasan publik sebagai pengguna jasa. ( Agus Dwiyanto, 2006:57 )



### **a. Menyelenggarakan lalu lintas yang aman dan lancar**

Dapat disimpulkan bahwa konsep dasar akuntabilitas publik dapat digunakan untuk melihat seberapa besar kebijakan dan kegiatan organisasi publik itu konsisten dengan kehendak masyarakat banyak. Kinerja organisasi publik tidak hanya bisa dilihat dari ukuran internal yang dikembangkan oleh organisasi publik atau Pemerintah, seperti pencapaian target kinerja sebaiknya harus dinilai dari ukuran eksternal, seperti nilai-nilai dan norma yang berlaku dalam masyarakat. Suatu kegiatan organisasi publik memiliki akuntabilitas yang tinggi kalau kegiatan itu dianggap benar dan sesuai dengan nilai dan norma yang berkembang dalam masyarakat.

Dengan demikian, akuntabilitas Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang lancar merupakan bentuk pertanggung jawaban Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta kepada seluruh pihak yang memiliki hak dan kewenangan untuk meminta pertanggungjawaban tersebut baik secara langsung maupun tidak langsung.

Di kota Yogyakarta, transportasi berbasis jalan yang dipresentasikan oleh arus lalu lintas dengan kendaraan bermotor masih menjadi andalan dalam pergerakan orang dan barang, ketika jumlah kendaraan terus bertambah sedangkan memperluas jalan atau menambah ruas jalan sudah tidak memungkinkan maka akan berakibat pada menurunnya daya tampung kendaraan. Hal inilah yang menyebabkan kemacetan pada ruas jalan tertentu yang ditandai dengan panjangnya antrian kendaraan. Di hari libur khususnya saat hari raya Idul Fitri, Natal dan Tahun Baru kemacetan terjadi

hampir di setiap ruas jalan terutama jalan menuju obyek-obyek wisata. Selain oleh kendaraan yang sudah ada di DIY, kemacetan juga disebabkan oleh kendaraan yang berasal dari luar kota (Darmaningtyas, 2014)

Kondisi menurunnya tingkat kenyamanan menunjukkan bahwa penggunaan kendaraan pribadi di Kota Yogyakarta sebaiknya mulai diantisipasi. Upaya pembatasan kendaraan pribadi seperti sepeda motor dan mobil juga tidak akan berjalan dengan baik apabila tidak tersedianya transportasi publik dengan kualitas yang baik. Karena dengan adanya transportasi publik yang berkualitas, langkah pembatasan akan mampu mengalihkan penggunaan kendaraan pribadi ke transportasi publik karena kondisi yang diharapkan masyarakat telah terpenuhi.

Ada banyak alasan yang mendorong seseorang untuk memiliki dan menggunakan kendaraan pribadi di Kota Yogyakarta, sehingga penggunaan yang berlebihan tersebut menjadi penyebab peningkatan kemacetan.

Tabel 3.4 Jenis Kendaraan di Kota Yogyakarta

<b>Jenis Kendaraan</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
Mobil Penumpang	45.410	48.163	51.737	54.546
Bus	2.108	2.161	2.213	2.233
Mobil Beban	12.904	13.287	13.433	13.875
Kendaraan Khusus	235	246	259	273
Sepeda Motor	340.350	361.318	381.770	399.615
<b>Kota Yogyakarta</b>	<b>401.007</b>	<b>425.175</b>	<b>449.412</b>	<b>470.542</b>

*Sumber: Yogyakarta dalam Angka 2016*

Dalam tabel diatas dapat dilihat bahwa sepeda motor merupakan jenis kendaraan yang paling banyak digunakan di perkotaan guna menunjang aktivitas perkotaan masyarakat, Seperti yang disampaikan oleh Bapak Windarto selaku Kepala Seksi Rekayasa Lalu Lintas ( Tanggal 28 Maret 2106 Pukul 14:30)

“Sepeda motor merupakan kendaraan yang paling banyak digunakan, karena dirasa paling efisien sehingga penggunaannya sangat besar dan menimbulkan masalah kemacetan, sehinga memang perlunya lalu lintas kendaraan di Kota Yogyakarta untuk diatur sehingga terasa nyaman dan memberikan rasa aman”.

Gambar 3.2 Kepadatan kendaraan di Kota Yogyakarta



*Sumber: Kedaulatan rakyat*

Bertambah banyaknya sepeda motor ada kaitannya dengan pelayanan angkutan umum yang buruk dikarenakan permasalahan jumlah angkutan umum melebihi kapasitas sehingga perebutan penumpang semakin besar,

selain itu angkutan-angkutan umum di Kota Yogyakarta tidak disiplin berkendara di jalan seperti yang biasa kita lihat dalam proses naik dan menurunkan penumpang yang tidak pada tempatnya, berhenti mendadak sehingga menghambat kelancaran lalu lintas di ruas-ruas jalan Kota Yogyakarta.

Masalah izin membuat perusahaan angkutan umum sangat mudah yang menyebabkan banyaknya orang bergelut dalam bidang transportasi tanpa melihat jumlah peluang yang ada, bus kota idealnya 300-400 kendaraan, tetapi yang beroperasi hampir 900-an. Belum lagi mengenai masalah kenyamanan yang dirasakan kurang oleh pengguna angkutan umum, akibatnya banyak masyarakat yang lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi dengan alasan lebih nyaman, efisien, dan tepat waktu sehingga mengesampingkan peran angkutan umum bus kota sebagai sarana transportasi

Dengan mempertimbangkan solusi yang efektif guna menangani persoalan transportasi pemerintah mengambil sebuah langkah penting dalam mengadopsi sistem dalam kebijakan transportasi dengan mekanisme sistem *buy the service* yang berarti pemerintah membeli seluruh biaya perjalanan dengan pengadaan sarana angkutan umum bagi masyarakat berupa sarana angkutan transportasi yang kita kenal sebagai Bus Trans Jogja, melalui dana yang diperoleh pemerintah melalui pendapatan asli daerah (PAD), DPRD DIY mengalokasikan dana anggaran proyek senilai Rp 15,3 miliar. Melalui mekanisme rapat anggota dewan Pemerintah Daerah, pemerintah melakukan kerjasama dengan pihak swasta atau *stake holders* dalam mewujudkan fasilitas

angkutan umum. Kebijakan pengoperasian angkutan umum merupakan suatu upaya untuk mengatasi masalah kemacetan yang disebabkan oleh banyaknya penggunaan kendaraan pribadi, dalam pelaksanaan Bus Trans Jogja pemerintah bekerja sama dengan Dinas Perhubungan DIY, Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta, Kepolisian, Dinas PU, dan Dinas Kimpraswil karena menyangkut wilayah administrasi Kabupaten/Kota.

Trans Jogja ini merupakan perwujudan dari UU Otonomi Daerah No.22 tahun 1999 pasal 92 ayat 1 disebutkan “dalam penyelenggaraan pembangunan kawasan perkotaan, pemerintah daerah perlu melibatkan peran masyarakat dan pihak swasta. Sebagai angkutan umum massal yang menjadi unggulan pemerintah Kota Yogyakarta, Trans Jogja seharusnya mampu menjadi prioritas dari banyaknya angkutan umum.

#### **b. Kebijakan Yang Berpihak Pada Masyarakat**

Dengan pemerintah menyediakan jasa angkutan umum diharapkan masyarakat beralih pada moda transportasi publik perkotaan, walaupun masih banyak masyarakat yang menggunakan kendaraan pribadi dikarenakan fasilitas, rasa aman dan nyaman yang belum maksimal yang diberikan oleh pemerintah terhadap transportasi publik perkotaan saat ini tetapi pemerintah terus berupaya membuat masyarakat beralih menggunakan moda transportasi massal, seperti yang disampaikan oleh Bapak Tri Haryanto selaku Kepala Seksi Angkutan (Tanggal 28 Maret 2016 pukul 13:30)

“Kami berharap transportasi perkotaan seperti bus reguler, Trans Jogja, dan beberapa moda perjalanan yang lain dapat mendorong masyarakat untuk

beralih menggunakan transportasi massal, karena pemerintah dibantu oleh Dinas Perhubungan secara bertahap telah berupaya memberikan fasilitas transportasi ke masyarakat yang kami sadari memang masih terdapat berbagai kekurangan namun penggunaan yang bijak dari masyarakat juga turut membantu meminimalisir penggunaan kendaraan pribadi”

Pemerintah telah membangun fasilitas umum yang diharapkan mampu mengatasi masalah perkotaan yang bersumber pada masalah transportasi. Fasilitas pelayanan umum merupakan wujud sarana yang berfungsi untuk memperlancar transportasi sehingga memiliki nilai positif bagi masyarakat. Melalui sarana fasilitas umum ini dapat diketahui bentuk kebijakan dari aparat pemerintah apakah sebuah kebijakan dari pemerintah berpihak pada kepentingan masyarakat luas atau tidak.

Kemacetan lalu lintas yang terjadi di Kota Yogyakarta disebabkan oleh beberapa aspek antara lain :

- Politik

Dalam hal peningkatan jumlah kendaraan pribadi dari tahun ke tahun, Pemerintah Kota Yogyakarta merasa tidak bisa berbuat banyak, karena pembatasan kendaraan pribadi memerlukan kebijakan dari pemerintah pusat. Selama tidak ada upaya dari pemerintah pusat maka penambahan kendaraan pribadi akan terus terjadi dan kemacetan tidak dapat dihindari. Seperti kutipan wawancara dengan Bapak Golkari selaku Kepala Bidang Lalu Lintas dan Angkutan ( tanggal 28 maret 2016 pukul 15:30)

“Terkait dengan kebijakan pembatasan kendaraan pribadi, kami dari Dinas Perhubungan Kota tidak berwenang untuk membuat

kebijakan tersebut, selama memang dari pusat tidak ada upaya pembatasan. Karena memang bukan ranah Pemerintah Kota”

Secara politik Pemerintah Kota Yogyakarta mempunyai kewenangan yang terbatas dalam mengatasi kemacetan lalu lintas, Pemerintah Kota Yogyakarta hanya memiliki kewenangan sebagian masalah saja, sedangkan sebagian besar lainnya merupakan peran dari Pemerintah daerah DIY dan Pemerintah RI, sebagai contoh adalah permasalahan tentang kenaikan jumlah kendaraan di jalan raya tentunya hal ini menjadi tanggung jawab Pemerintah untuk membatasi kendaraan melalui kebijakan batas minimal uang muka kendaraan.

Penggunaan kendaraan pribadi yang sangat besar dan penggunaan kendaraan umum yang sangat rendah ini menyebabkan kondisi kemacetan di Kota Yogyakarta dari tahun ke tahun meningkat. Persoalan kemacetan saat ini tidak bisa dibatasi secara administratif, dengan kata lain persoalan kemacetan sangat terkait dengan kondisi perkotaan bukan hanya satu wilayah. Untuk itu bukan hanya menjadi tugas Pemerintah Kota, tetapi Pemerintah Daerah/Provinsi

- Ekonomi

Kepemilikan kendaraan pribadi tidak bisa dilepaskan dari kondisi sosial masyarakat, karena kepemilikan kendaraan pribadi mampu meningkatkan status sosial seseorang. Pendapatan dan kesejahteraan masyarakat menjadi pendorong masyarakat untuk mempunyai kendaraan pribadi, namun tingkat pembelian kendaraan pribadi yang

tinggi tidak didukung dengan hukum yang kuat sehingga kepemilikan dan penggunaannya cenderung tidak terkendali, sudah seharusnya masalah ini didukung dengan menerapkan aturan yang ketat, seperti pajak yang tinggi, pembatasan usia kendaraan, biaya parkir yang tinggi dan lain lain agar kendaraan dapat terkendali.