

KINERJA DINAS PERHUBUNGAN KOTA YOGYAKARTA DALAM MENGATASI KEMACETAN LALU LINTAS TAHUN 2012-2015

Oleh: Ardian Maulana, Jurusan Ilmu Pemerintahan , Fakultas Isopol, UMY, Indonesia

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui kinerja dinas perhubungan kota yogyakarta dalam mengatasi permasalahan kemacetan yang semakin kompleks, Dinas Perhubungan merupakan organisasi publik yang bertanggung jawab atas sistem lalu lintas di Kota Yogyakarta sehingga dituntut untuk mempersiapkan diri dan secara terus menerus melakukan perbaikan kinerja dalam rangka mengantisipasi masalah kemacetan yang semakin kompleks. Penelitian ini menggunakan teori kinerja organisasi yang dikemukakan oleh Agus Dwiyanto yang meliputi 5 indikator pengukuran kinerja yaitu produktivitas, kualitas pelayanan, responsivitas, tanggung jawab dan akuntabilitas, metode yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan metode kualitatif, unit analisis data mengambil lokasi di kantor dinas perhubungan kota yogyakarta, ada dua macam jenis data yang digunakan yaitu data primer dan sekunder, sedangkan teknik pengumpulan data dengan cara wawancara, dokumentasi serta studi kepustakaan

Kata Kunci : Kinerja organisasi, kemacetan lalu lintas, Dinas Perhubungan,

1. Pendahuluan

Dalam kehidupan sehari-hari kota itu selalu nampak sibuk, warga kota yang menjadi penghuni kota memerlukan tempat berteduh, tempat bekerja, tempat bergaul, dan tempat menghibur diri. Oleh karena itu, kita dapat melihat beberapa aspek kehidupan di kota antara lain aspek sosial, aspek ekonomi, aspek budaya, aspek pemerintahan, dan sebagainya (Bintarto, 1989:35).

Seiring dengan beragamnya aktivitas perkotaan yang sangat kompleks diikuti dengan pertumbuhan penduduk yang semakin tinggi maka kebutuhan akan ruang kota pun semakin tinggi. Dalam membahas permasalahan perkotaan yang paling kompleks adalah angkutan darat, walaupun terdapat juga problema pada jenis angkutan lainnya, ini karena keterbatasan daratan di Bumi ini yang banyak penduduknya.

Pada angkutan darat problema ini dapat terlihat dalam kehidupan sehari-hari di Indonesia seperti sering terjadi kemacetan lalu lintas.

Kemacetan sudah menjadi hal yang biasa dijumpai di Yogyakarta, hampir diruas-ruas jalan utama kemacetan terjadi setiap saat mulai dari pagi hingga malam hari.

Ada banyak titik rawan yang terjadi di Yogyakarta, diantaranya Jalan Malioboro, Jalan P. Mangkubumi, Jalan P. Senopati, Jalan Kebon Raya, Jalan Laksda Adisucipto, Jalan P. Diponegoro dan di Jalan Magelang. Waktu macet biasanya terjadi sekitar pukul 07:00-08, 14:00-16:00, 18:30-20:00.

Hal ini disebabkan Yogyakarta mengalami pertumbuhan penduduk yang sangat tinggi, seperti banyaknya pelajar dan mahasiswa yang datang dari berbagai daerah di seluruh Indonesia. Selain menyebabkan pertumbuhan penduduk kedatangan para mahasiswa tersebut juga mengakibatkan pesatnya pertumbuhan kendaraan bermotor, karena sebagian besar dari mereka membawa kendaraan dari daerah asalnya masing-masing.

Disisi lain pertumbuhan penduduk dan kendaraan tersebut tidak diimbangi dengan pembangunan prasarana transportasi khususnya

jalan ditambah lagi dengan tercampurnya berbagai jenis kendaraan yang ada, baik kendaraan bermotor maupun kendaraan tak bermotor seperti sepeda, becak dan andong yang jumlahnya cukup banyak di Yogyakarta.

Dengan meningkatnya jumlah kendaraan tersebut menyebabkan kota Yogyakarta semakin padat arus lalu lintasnya, sehingga permasalahan umum yang sering terlihat adalah masalah kemacetan jalan pada jam-jam puncak kegiatan. Tanpa disadari kemacetan jalan akan berimplikasi sangat besar pada aktivitas pemakai jalan, mulai dari rasa bosan/jenuh juga pemborosan pemakaian bahan bakar. (Imam Basuki, Siswadi, 2008)

Menurut data Badan Pusat Statistik (2012) jumlah kendaraan bermotor di Indonesia semakin meningkat setiap tahun. Daerah Istimewa Yogyakarta merupakan salah satu provinsi yang mengalami peningkatan jumlah kendaraan bermotor secara signifikan.

Seperti yang diberitakan Tribunnews.com (10 november 2015) jumlah kendaraan bermotor di Kota Yogyakarta sepanjang tahun 2012 meningkat. Kendaraan bermotor di Kota Yogyakarta setiap bulan bertambah sekitar 8.900 unit yang terdiri dari 8.000 unit sepeda motor dan 900 kendaraan tipe mobil beroda empat. Pertumbuhan kendaraan tersebut tidak diimbangi dengan pembangunan prasarana transportasi seperti jalan, hal ini pula yang mengakibatkan Yogyakarta kerap kali mengalami kemacetan yang membuat tidak tertibnya pengguna kendaraan dan dari tahun ke tahun kemacetan di Yogyakarta semakin terasa sehingga semakin membuat berkurangnya kenyamanan berkendara.

Hal ini tentu saja perlu mendapat perhatian khusus dari pemerintah dan juga dinas yang terkait. Menurut data yang tercatat di Dinas Pendapatan, Pengelolaan Keuangan dan Aset Daerah (DPPKAD) DIY, penjualan motor baru pada tahun 2012 mencapai 113.350 unit, meningkat signifikan dibandingkan dengan tahun 2011 yang hanya mencapai 104.153 unit (<http://regional.com/2013/06/03/di-kawasan-yogyakarta-juga-ditemui-jalanan-macet-561841.html>).

Dinas perhubungan kota yogyakarta merupakan salah satu lembaga pemerintahan yang memiliki peran penting sebagai pelayanan

publik khususnya dibidang transportasi di Kota Yoga, berhasil atau tidaknya kinerja Dinas Perhubungan Kota dalam mengaplikasikan tugas tugasnya sangat di tentukan sejauh mana organisasi tersebut didukung oleh sumber daya manusia yang efektif melaksanakan program kerjanya.

Kinerja suatu birokrasi publik merupakan suatu isu yang sangat aktual yang terjadi pada masa sekarang ini. Masyarakat masih memandang kinerja dari birokrasi publik pada saat ini belum bisa memberikan rasa kepuasan yang tinggi, sehingga menyebabkan penyelenggaraan pemerintahan menjadi sorotan yang tajam, terutama dalam aspek transparansi, akuntabilitas, efisiensi dan efektifitas. Hal tersebut disebabkan masyarakat mulai kritis dalam memonitor dan mengevaluasi manfaat serta nilai yang diperoleh atas pelayanan dari instansi pemerintah. Disisi lain, pengukuran keberhasilan maupun kegagalan instansi pemerintah dalam menjalankan tugas pokok dan fungsinya sulit dilakukan secara obyektif. (Sukowati, 2010).

Kinerja organisasi yang telah dilaksanakan dengan tingkat pencapaian tertentu tersebut seharusnya sesuai dengan misi yang telah ditetapkan sebagai landasan untuk melakukan tugas yang diemban. Dengan demikian kinerja (performance) merupakan tingkat pencapaian hasil (Keban, 2004 :192).

Dinas perhubungan selaku dinas terkait sudah menerapkan berbagai program untuk mengurai kemacetan lalu lintas, salah satunya adalah dengan melakukan manajemen lalu lintas. Manajemen lalu lintas adalah suatu proses pengaturan dan penggunaan sistem jalan yang sudah ada dengan tujuan untuk memenuhi suatu tujuan tertentu tanpa perlu penambahan atau pembuatan infrastruktur baru (Alamsyah, 2008 : 217).

Penyebab kemacetan yang sering terjadi di Kota Yogyakarta yaitu *Physical Bottlenecks*, yaitu kemacetan yang disebabkan oleh jumlah kendaraan yang telah melebihi batas, atau berada pada tingkat tertinggi dan Fluktuasi pada Arus Normal, yaitu kemacetan yang terjadi pada waktu tertentu seperti saat jam masuk dan pulang kantor dan sekolah. Salah satu upaya Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta dalam

mengantisipasi kemacetan yaitu dengan menerapkan perubahan arus lalu lintas menjadi searah yakni di Jalan C. Simanjuntak.

Masalah kemacetan ini bukan hanya menjadi urusan Dinas Perhubungan dan pemerintah saja tapi juga harus menjadi kesadaran bagi seluruh elemen masyarakat. Oleh karena itu, untuk dapat menanggulangi masalah kemacetan ini, maka semua pihak yang ada di masyarakat, mulai dari pengguna transportasi, pihak penyedia, serta pihak pemerintah harus bahu-membahu menyelesaikan masalah ini dengan kesadaran penuh. Karena dampak kedepannya akan bertambah buruk, tidak hanya bagi pengendara tetapi juga bagi pemerintah.

Walaupun Pemerintah dan Dinas perhubungan telah membuat program-program guna mengatasi masalah kemacetan tersebut, namun seharusnya pemerintah lebih meningkatkan kualitas pelayanan dan kinerjanya agar mampu mencapai hasil apa yang diinginkan. Disini kualitas kinerja Dinas Perhubungan dipertanyakan, karena dirasa kurang mencapai hasil yang diharapkan, sebagaimana digambarkan di atas. Program-program yang diterapkan tersebut sudah baik namun apabila tidak diiringi dengan kualitas dan kinerja yang baik maka akan sia sia, karena itu masalah ini tentu tidak bisa diabaikan oleh pemerintah karena ini menyangkut kepentingan publik. Dalam keadaan seperti ini maka sudah seharusnya pemerintah mengambil langkah kebijakan untuk melakukan pembenahan.

Oleh sebab itu topik ini menjadi penting untuk di teliti tentang kinerja Dinas Perhubungan Kota Yogya dalam upaya melaksanakan program-program kerjanya dalam mengatasi masalah kemacetan yang terjadi di Kota Yogyakarta, dengan mengambil judul analisis terhadap kinerja Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta dalam mengatasi kemacetan lalu lintas tahun 2012-2015.

2. Landasan Teori

2.1 Kinerja Organisasi

Kinerja dapat memberikan gambaran tentang seberapa jauh organisasi mencapai hasil ketika dibandingkan dengan pencapaian tujuan dan target yang telah ditetapkan, kinerja tentu sangat berguna untuk menilai seberapa jauh pelayanan

yang diberikan oleh organisasi untuk memuaskan pengguna jasa.

2.2 Dinas Perhubungan

Dinas Perhubungan adalah unsur pelaksana pemerintah daerah dibidang perhubungan yang mempunyai fungsi pelaksanaan sebagian kewenangan daerah dibidang perhubungan

2.3 Kemacetan

Kemacetan adalah waktu yang terbuang pada perjalanan karena berkurangnya kecepatan dalam batas normal yang dinyatakan dalam satuan menit. Kemacetan tersebut biasanya ditimbulkan oleh perlambatan (berkurangnya kecepatan) karena terjadi peningkatan volume lalu-lintas. Kemacetan yang terjadi ini banyak disebabkan oleh jumlah kendaraan yang terlalu ramai, lebar jalan sempit yang tidak mampu menampung arus kendaraan, parkir mobil-mobil di pinggir jalan yang menggunakan badan jalan memperbesar hambatan lalu lintas.

3. Metodologi

3.1 Jenis Penelitian

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah menggunakan metode kualitatif yang lebih menitik beratkan untuk memahami dan menjelaskan situasi tertentu, bukan hanya mencari sebab akibat dari fenomena yang diteliti. Tujuan peneliti biasanya menjadi alasan dari pelaksana penelitian.

3.2 Unit Analisis Data

Dalam penelitian ini peneliti mengambil lokasi di Kantor Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta dengan narasumber Kepala Kantor dan staf. Alasan pemilihan lokasi penelitian yaitu guna mengetahui program-program atau kebijakan apa saja yang telah di buat guna mengantisipasi dan mengurangi kemacetan di Kota Yogyakarta.

3.3 Teknik Pengumpulan Data

Dalam penelitian ini teknik yang digunakan yaitu wawancara, dokumentasi dan studi kepustakaan

4. Hasil dan Pembahasan

4.1 Produktivitas

a. realisasi 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 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 perdataan 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 penyelenggaraan perpajakan	4	Program operasional dan optimalisasi penyelenggaraan perpajakan	4.1	Operasional penyelenggaraan perpajakan
				4.2	Optimalisasi penyelenggaraan perpajakan

Sumber : Renstra Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta

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.

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.

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.

2 Kualitas Layanan

a. pengadaan fasilitas publik

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.

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 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. 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.

c. Pengembangan Saran dan Prasarana

Upaya dinas perhubungan dalam menyediakan fasilitas guna mengurai kemacetan terus dilakukan dengan pemasangan dan penambahan ATCS dan pemasangan CCTV disekitar titik persimpangan 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.

3. Responsivitas

a. Menanggapi Kebutuhan Masyarakat

Organisasi yang memiliki responsivitas rendah dengan sendirinya memiliki kinerja yang buruk pula. Oleh sebab itu 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.

b. Mengembangkan 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, seringkali 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.

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.

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.

4. Responsibilitas

a. Pengendalian Birokrasi

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 berbeda-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 di lingkup Kota Yogyakarta

B. Koordinasi Melibatkan Wilayah Luar Administrasi Kota Yogya

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

a. Menyelenggarakan Lalu Lintas Yang Aman

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.

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.

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.

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.

5. Kesimpulan

Pemerintah diharapkan segera membuat regulasi terkait upaya pembatasan lalu lintas yang bertujuan mengurangi penggunaan kendaraan pada lokasi dan waktu tertentu dengan memperhitungkan kondisi lalu lintas, ketersediaan angkutan umum, dan kualitas lingkungan, pembatasan lalu lintas. Oleh karena terbatasnya kewenangan yang dimiliki maka permasalahan yang dapat diatasi oleh Pemerintah Kota Yogyakarta adalah dengan melakukan manajemen lalu lintas, manajemen lalu lintas yang dilakukan antara lain dengan optimalisasi persimpangan jalan, penambahan rambu lalu lintas, marka jalan dan pemberlakuan arus satu arah yang bertujuan memperlancar lalu lintas di ruas jalan.

6. Saran

- a. Melakukan sosialisasi yang lebih merata kepada masyarakat terkait pemasangan rambu-rambu dalam rekayasa lalu lintas.
- b. Meningkatkan fasilitas angkutan umum massal perkotaan
- c. Melakukan penertiban perparkiran
- d. Meningkatkan koordinasi dengan berbagai pihak untuk menyediakan lahan parkir

7. Daftar Pustaka

1. Bintarto, R. 1989 *.Interaksi Desa Kota dan Permasalahannya*. Cetakan ke-3. Jakarta : Ghalia Indonesia
2. Branch, C. Melville. 1996. *Perencanaan Kota Komprehensif: Pengantar dan Penjelasan*, Penerjemah: Bambang Hari Wibisono, Penyunting: Achmad Djunaedi. Gadjah Mada University Press.
3. Dwiyanto, Agus. 2006. *Reformasi Birokrasi Publik Di Indonesia*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
4. Hobbs, F.D. 1995. *Perencanaan dan Teknik Lalulintas*, Yogyakarta: Gajah Mada University Press.
5. Keban, Yeremias T. 2004. *Enam Dimensi Strategis Administrasi Publik, Konsep, Teori dan Isu*. Yogyakarta: Gava Media.
6. Koentjaraningrat. 1993. *Metode Penelitian Masyarakat*. Jakarta: PT. Gramedia.
7. Natsir, Moh. 1993. *Metode Penelitian*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
8. Nawawi, Hadari. 1987. *Metode Penelitian Bidang Sosial*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
9. Pradjudi, Armosudiro. 2006. *Konsep Organisasi*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
10. Sani, Zulfiar. 2010. *Transportasi (Suatu Pengantar)*. Jakarta : Universitas Indonesia (UI-Press)
11. Sinulingga, Budi D. 1999. *Pembangunan Kota-Tinjauan Regional dan Lokal*, Jakarta: Pustaka Sinar Harapan
12. Surachmad, Winarno. 1982. *Pengantar Penelitian Ilmiah, Dasar Metode Dan Teknik*, Bandung: pustaka pelajar
13. Surjadi. 2009. *Pengembangan Kinerja Pelayanan Publik*. Bandung: PT. Reflika Aditama
14. Tamin, Ofyar Z. 2000. *Perencanaan dan Permodelan Transportasi*, Bandung: Jurusan Teknik Sipil ITB.
15. Tangkilisan, Hessel Nogi S. *Manajemen Publik*. Jakarta: PT Grasindo.
16. Wahyudi. 1996. *Perencanaan Kota*. Jakarta: Erlangga