



UNIVERSITAS INDONESIA

**ANALISIS KOORDINASI DINAS PERHUBUNGAN DALAM
PENYEDIAAN PELAYANAN JASA TRANSPORTASI
ANGKUTAN KOTA DI DEPOK**

SKRIPSI

**VISKA MEDIANA
1006818135**

**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
DEPARTEMEN ILMU ADMINISTRASI
PROGRAM SARJANA EKSTENSI
PROGRAM STUDI ILMU ADMINISTRASI NEGARA**

**DEPOK
JUNI 2012**



UNIVERSITAS INDONESIA

**ANALISIS KOORDINASI DINAS PERHUBUNGAN DALAM
PENYEDIAAN PELAYANAN JASA TRANSPORTASI
ANGKUTAN KOTA DI DEPOK**

SKRIPSI

**Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar
Sarjana Ilmu Administrasi**

**VISKA MEDIANA
1006818135**

**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
DEPARTEMEN ILMU ADMINISTRASI
PROGRAM SARJANA EKSTENSI
PROGRAM STUDI ILMU ADMINISTRASI NEGARA**

**DEPOK
JUNI 2012**

Universitas Indonesia

HALAMAN PERNYATAAN ORISINILITAS

**Skripsi ini adalah hasil karya saya sendiri,
dan semua sumber baik yang dikutip maupun dirujuk
telah saya nyatakan dengan benar.**

Nama : Viska Mediana

NPM : 1006818135

Tanda Tangan : 

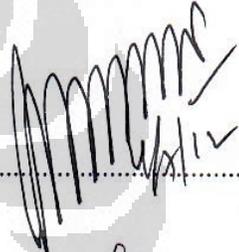
Tanggal : 25 Juni 2012

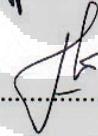
HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi ini diajukan oleh :
Nama : Viska Mediana
NPM : 1006818135
Program Studi : Adminitrasi Negara
Judul Skripsi : Analisis Koordinasi Dinas Perhubungan Dalam
Penyediaan Pelayanan Jasa Transportasi Angkutan Kota
Di Depok

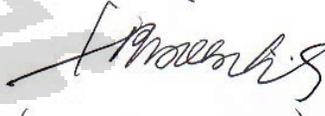
Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Sarjana Ilmu Administrasi pada Program Studi Administrasi Negara Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Indonesia

DEWAN PENGUJI

Pembimbing : Dra. Eva Andayani, M.Si Penguji :  (.....)

Dra. Afiati Indri Wardani, M.Si Ketua Sidang : Dr.  (.....)

Waluyo Iman Isworo, M.Ec (PA) Sekretaris Sidang:  (.....)

Dra. Sri Susilih, M.Si  (.....)

Ditetapkan di : Depok
Tanggal : 25 Juni 2012

KATA PENGANTAR

Penulis mengucapkan syukur Kehadirat Tuhan Yang Maha Esa yang telah melimpahkan nikmat dan karunianya sehingga saya dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul “Analisis Koordinasi Dinas Perhubungan Dalam Penyediaan Pelayanan Jasa Transportasi Angkutan Kota Di Depok.” Penulisan skripsi ini dilakukan dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk mencapai gelar Sarjana Ilmu Administrasi Program Studi Ilmu Administrasi Negara pada Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Indonesia.

Penulis menyadari bahwa dalam penyusunan skripsi tidak terlepas dari bantuan, bimbingan, dukungan, dan saran dari berbagai pihak secara langsung maupun tidak langsung. Oleh karena itu, dalam kesempatan ini penulis ingin mengucapkan terimakasih kepada:

1. Prof. Dr. Bambang Shergi Laksmono, M.Sc sebagai Dekan FISIP Universitas Indonesia;
2. Dr. Roy V. Salomo, M.Soc.Sc. sebagai Ketua Departemen Ilmu Administrasi FISIP Universitas Indonesia;
3. Drs. Asrori, MA, FLMI sebagai Ketua Program Sarjana Ekstensi Departemen Ilmu Administrasi FISIP Universitas Indonesia;
4. Dra. Afiati Indri W, M.Si sebagai Ketua Progam Studi Ilmu Administrasi Departemen Ilmu Administrasi FISIP Universitas Indonesia;
5. Dra. Eva Andayani, M.Si selaku pembimbing Skripsi ini yang telah bersedia meluangkan waktunya untuk memberi masukan dan mengarahkan selama proses penelitian;
6. Para Staff Pengajar dan Dosen Program Studi Ilmu Administrasi Negara Departemen Ilmu Administrasi FISIP Universitas Indonesia;
7. Para Pejabat dan staff Dinas Perhubungan Kota Depok;
8. Para Anggota DPC Organda Kota Depok;
9. Kedua Orangtua dan Kakak-kakak yang selalu memberikan doa dan dukungan kepada penulis baik secara moril maupun materil;

10. Teuku Bobby yang telah memberikan doa dan dukungan selama proses penelitian ini;
11. Teman-Teman Administrasi Negara 2010 yang telah memberi dukungan selama masa perkuliahan hingga proses penelitian ini;
12. serta berbagai pihak yang telah membantu penulis dalam menyelesaikan skripsi ini, yang tidak dapat disebutkan satu per satu.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan, maka saran dan kritik dari semua pihak sangat diharapkan demi penyempurnaan selanjutnya. Semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi siapapun yang membacanya dan memberikan inspirasi bagi mahasiswa yang ingin melakukan penelitian serupa.

Depok, Juni 2012

Viska Mediana

**HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI TUGAS AKHIR
UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS**

Sebagai sivitas akademik Universitas Indonesia, saya yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Viska Mediana
NPM : 1006818135
Program Studi : Administrasi Negara
Departemen : Ilmu Administrasi
Fakultas : Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Jenis karya : Skripsi

demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Indonesia **Hak Bebas Royalti Noneksklusif (*Non-exclusive Royalty-Free Right*)** atas karya ilmiah saya yang berjudul:

“Analisis Koordinasi Dinas Perhubungan Dalam Penyediaan Pelayanan Jasa Transportasi Angkutan Kota di Depok”

Beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak bebas Royalti Noneksklusif ini Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan memublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Depok

Pada tanggal : 25 Juni 2012

Yang Menyatakan



(Viska Mediana)

ABSTRAK

Nama : Viska Mediana
Program Studi : Sarjana Ekstensi Administrasi Negara Universitas Indonesia
Judul : Analisis Koordinasi Dinas Perhubungan dalam Penyediaan Pelayanan Jasa Transportasi Angkutan Kota di Depok

Penelitian ini bertujuan menggambarkan koordinasi yang dilakukan Dinas Perhubungan dalam meningkatkan pelayanan dibidang angkutan kota. Fokus permasalahan dalam bagaimana mekanisme yang telah dilakukan Dinas Perhubungan dalam berkoordinasi dengan berbagai pihak yang terkait penyelenggaraan jasa transportasi angkutan kota. Melihat adakah kendala dalam berkoordinasi yang telah dilakukan, agar dicari rekomendasi yang tepat untuk mengatasi permasalahan tersebut. Penelitian ini menggunakan metode Positivist yakni pendekatan kuantitatif tetapi teknik pengumpulan data dengan data kualitatif dengan jenis penelitian deskriptif. Hasil penelitian menggambarkan mekanisme koordinasi yang dilakukan Dinas Perhubungan bersama pihak-pihak terkait dalam implementasi program-program yang dilakukan dalam rangka meningkatkan pelayanan jasa transportasi khususnya angkutan perkotaan adalah mekanisme koordinasi hirarkis, kewenangan dan otoritas kekuasaan sebagai dasar interaksi dan sumberdaya, Dan hubungan yang terjalin antara Dinas Perhubungan dan Pihak Swasta adalah koordinasi saling ketergantungan timbal-balik. Dari hasil analisis diperoleh rekomendasi bagi Dinas Perhubungan dalam melakukan koordinasi lebih memerhatikan lagi aspek Petunjuk Pelaksanaan dalam mekanisme dalam berkoordinasi agar peserta rapat mendapat arahan yang tepat guna terciptanya komunikasi dua arah.

Kata kunci : Koordinasi, Pelayanan publik, Transportasi publik di perkotaan

ABSTRACT

Name : Viska Mediana
Study Program : Public Administration Science
Title : Analysis of the Coordination Department of Transportation in the Provision of Transport Services transport in The City of Depok

This research to describe the coordination of the Department of Transportation made in improving services in the field of urban transportation. Focus problems in how the mechanisms that have been made the Department of Transportation in coordination with stakeholders of the implementation of freight transport services. Seeing there any constraints in the coordination that has been done, so look for appropriate recommendations for addressing the issue. This reseach uses the methods of positivist quantitative approach but the techniques of data collection with qualitative data by type of descriptive research. The study describes the mechanisms of coordination with the Department of Transportation conducted the relevant parties in the implementation of the programs carried out in order program improvement of transport services, especially urban transport is a hierarchical coordination mechanisms, powers and authority the basis for the interaction of power and resources, and the relationship between Department of Transportation and the Sector Private the coordination of mutual interdependence. From the results obtained by analysis of recommendations for the Department of Transportation in coordination paid more attention to another aspect of the Guidelines in a coordinating mechanism for meeting participants receive appropriate referrals to the creation of two-way communication.

Keywords : Coordination, Public Service, Public Transport in Urban

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
LEMBAR PERNYATAAN ORISINILITAS	ii
LEMBAR PENGESAHAN	iii
KATA PENGANTAR	iv
LEMBAR PERSETUJUAN PUBLIKASI KARYA ILMIAH	vi
ABSTRAK	vii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR GAMBAR	xiii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiv
1. PENDAHULUAN	
1.1. Latar Belakang Masalah	1
1.2. Pokok Masalah	7
1.3. Tujuan Penelitian.....	8
1.4. Manfaat Penelitian.....	8
1.5. Pembatasan Penelitian.....	9
1.6. Sistematika Penelitian	9
2. TINJAUAN PUSTAKA & KERANGKA TEORI	11
2.1. Tinjauan Pustaka	10
2.2. Kerangka Teori.....	18
2.2.1 Pengertian Koordinasi	18
2.2.1.1 Koordinasi dalam Organisasi Publik	18
2.2.1.2 Ciri-ciri Koordinasi.....	21
2.2.1.3 Manfaat dan Pentingnya Koordinasi.....	22
2.2.1.4 Kebutuhan akan Koordinasi.....	23
2.2.1.5 Mekanisme Koordinasi	24

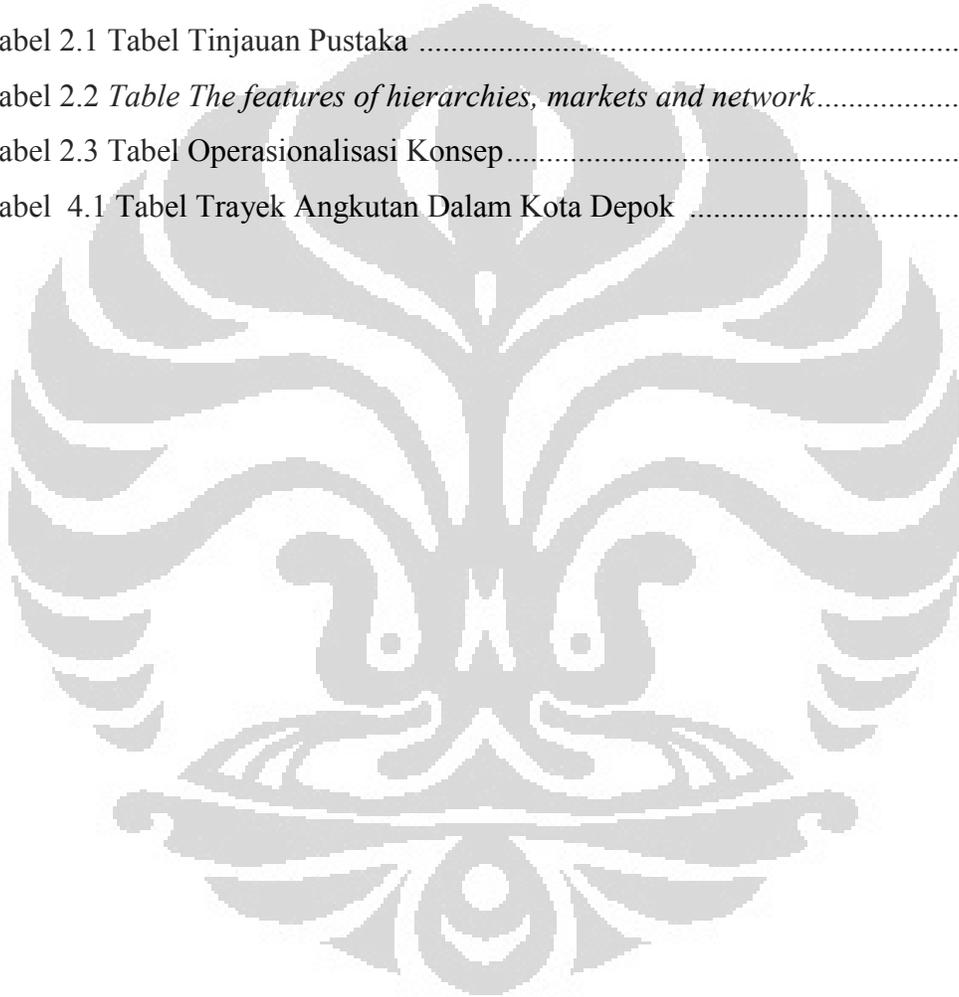
2.2.2 Pengertian Pelayanan	32
2.2.3 Pengertian Pelayanan Transportasi Publik.....	33
2.2.4 Operasionalisasi Konsep dan Indikator	34
3. METODE PENELITIAN	37
3.1. Pendekatan Penelitian.....	37
3.2. Jenis/Tipe Penelitian.....	37
3.2.1 Jenis Penelitian Berdasarkan Tujuan Penelitian.....	37
3.2.2 Jenis Penelitian Berdasarkan Manfaat Penelitian.....	38
3.2.3 Jenis Penelitian Berdasarkan Dimensi Waktu.....	38
3.2.4 Jenis Penelitian Berdasarkan Teknik Pengumpulan Data	38
3.3. Metode dan Teknik Pengumpulan Data	38
3.4. Proses Penelitian.....	39
3.5. Narasumber/Informan	39
3.6. Penentuan Lokasi	40
3.7. Keterbatasan Penelitian	40
4. PEMBAHASAN	42
4.1. Gambaran Umum	42
4.1.1 Gambaran Umum Dinas Perhubungan Kota Depok	42
4.1.2 Visi dan Misi Dinas Perhubungan Kota Depok	43
4.1.3 Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Depok	45
4.1.4 Gambaran Umum Kondisi Angkutan Kota Depok	46
4.1.5 Program-Program Dinas Perhubungan dalam Meningkatkan Pelayanan Transportasi di Kota Depok	48
4.2. Analisis Koordinasi Dinas Perhubungan dalam Penyediaan Pelayanan Jasa Transportasi Angkutan Kota di Depok.....	52
4.2.1 Koordinasi Yang Dilakukan Dinas Perhubungan	52

4.2.2 Gambaran Pelaksanaan Koordinasi Antara Dinas Perhubungan Kota Depok bersama Stakeholder Dalam Penyediaan Pelayanan Jasa Transportasi Angkutan Kota di Depok	58
5. PENUTUP	79
5.1 Simpulan	79
5.2 Saran	80
DAFTAR PUSTAKA	81
LAMPIRAN	
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	



DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Tabel Tinjauan Pustaka	15
Tabel 2.2 <i>Table The features of hierarchies, markets and network</i>	26
Tabel 2.3 Tabel Operasionalisasi Konsep.....	35
Tabel 4.1 Tabel Trayek Angkutan Dalam Kota Depok	47



DAFTAR GAMBAR

Gambar 4.1 Gambar Peta Jaringan Trayek Angkutan Dalam Kota	47
Gambar 4.2 Gambar Kartu Pengenal Pengemudi	49
Gambar 4.3 Gambar Seragam Pengemudi	50
Gambar 4.4 Gambar Koordinasi Internal Dinas Perhubungan Kota Depok	55
Gambar 4.5 Gambar Koordinasi Eksternal Dinas Perhubungan Kota Depok	57
Gambar 4.6 Gambar Pelaksanaan Penertiban Trayek	58
Gambar 4.7 Gambar Mekanisme Koordinasi	73

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 Surat Izin Penelitian
- Lampiran 2 Struktur Organisasi
- Lampiran 3 Pedoman Wawancara1
- Lampiran 4 Pedoman Wawancara2
- Lampiran 5 Pedoman Wawancara3
- Lampiran 6 Pedoman Wawancara4
- Lampiran 7 Pedoman Wawancara 5
- Lampiran 8 Gambar Stripslist Pada Angkutan Kota di Depok dan Artikel terkait

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pertumbuhan penduduk adalah salah satu faktor yang mempengaruhi berkembangnya suatu perkotaan. Kecenderungan meningkatnya jumlah penduduk di daerah perkotaan disebabkan adanya urbanisasi dan tingkat kelahiran yang tinggi. Semakin banyak jumlah penduduk, maka semakin banyak jenis kebutuhan yang harus dipenuhi oleh kota-kota yang sedang berkembang. Salah satu fungsi pemerintah kota adalah menciptakan pelayanan publik di perkotaan. Menurut Bab I Pasal 1 Ayat 1 UU No. 25/2009, yang dimaksud dengan pelayanan publik adalah kegiatan atau rangkaian kegiatan dalam rangka pemenuhan kebutuhan pelayanan sesuai dengan peraturan perundang-undangan bagi setiap warga negara dan penduduk atas barang, jasa dan/atau pelayanan administratif yang disediakan oleh penyelenggara pelayanan publik.

Berbagai kegiatan ekonomi, sosial dan politik serta mobilitas penduduk yang tinggi akan memicu kota-kota untuk tumbuh dan semakin berkembang. Kegiatan masyarakat kota membutuhkan fasilitas sarana dan prasarana kota, yang salah satunya adalah fasilitas transportasi publik. Pelayanan dan pembangunan sektor transportasi perkotaan sangat luas aspeknya, meliputi tersedianya prasarana dan sarana transportasi yang cukup untuk melayani kegiatan transportasi perkotaan, transportasi kendaraan bermotor dan tidak bermotor, sarana angkutan umum dan sarana angkutan pribadi.

Transportasi merupakan sektor penunjang utama terhadap mobilitas penduduk perkotaan, dan sarana penunjang pengalokasian barang dan jasa yang merupakan unsur terpenting dalam penyelenggaraan kegiatan perekonomian dan pembangunan perkotaan. Selain kepentingan perekonomian sarana transportasi juga diperlukan untuk tujuan sosial seperti bekerja, sekolah, berbelanja dan lainnya. Pola pergerakan masyarakat perkotaan ini dalam melakukan kegiatannya setiap hari tidak hanya

dilakukan dengan menggunakan kendaraan pribadi saja, tetapi memerlukan suatu jasa transportasi massa atau biasa disebut angkutan kota (Angkot).

Pelayanan jasa transportasi perkotaan (Angkot) harus dilaksanakan dengan efisien dan efektif. Jasa transportasi perkotaan yang efisien dan efektif harus memiliki beberapa karakteristik yakni cepat, aman, memiliki kapasitas yang memadai, bertanggung jawab, murah dengan harga yang terjangkau. Karakteristik lancar dan aman ini berarti perjalanan dilakukan secara cepat dan pelayanan transportasi dilakukan tanpa mengalami kecelakaan selama perjalanan. Salah satu karakteristik lagi yang juga penting dalam pelayanan transportasi angkutan kota adalah kenyamanan bagi pengguna jasa transportasi perkotaan. Pengguna jasa dalam hal ini bukan barang, melainkan masyarakat yang melakukan perjalanan membutuhkan suasana yang nyaman, tidak berdesak-desakan, supir angkutan mengemudi dengan baik, tidak adanya tindak kejahatan dalam angkutan.

Mengingat pentingnya pelayanan jasa transportasi menurut (Adisasmita & Adji, 2011:63) diperlukan peranan pemerintah sebagai regulator dalam mengatur, membina dan mengawasi penyelenggaraan pelayanan transportasi. Dari pernyataan tersebut terlihat bahwa pemerintah memegang peranan penting sebagai penyelenggara layanan transportasi di perkotaan. Sistem transportasi sendiri merupakan sistem yang rumit, terdapat beberapa subsistem yang saling berkaitan satu dengan lainnya, yakni pemerintah kota sebagai pembuat aturan, pihak swasta sebagai penyedia layanan angkutan kota dan masyarakat sebagai pengguna layanan angkutan kota. Agar terselenggaranya pelayanan yang baik, maka pemerintah kota dalam hal ini Dinas Perhubungan sebagai pemegang kewenangan di bidang perhubungan khususnya mengatasi permasalahan terkait lalu lintas dan angkutan jalan. Dengan demikian Dinas Perhubungan (Dishub) memiliki kewenangan mengatur dan mengambil kebijakan tentang permasalahan angkutan kota.

Untuk terciptanya sistem transportasi publik perkotaan yang baik dibutuhkan strategi, kebijakan, perencanaan dan program pembangunan transportasi perkotaan yang komprehensif. Selain itu perlu dukungan pengaturan, pengelolaan, pengawasan yang berjalan efisien dan efektif. Kebijakan perkotaan, bukan pada substansinya

tetapi kepada bagaimana cara pelaksanaannya yakni Kebijakan Transportasi yang terkonsolidasi, terkoordinasi, terintegrasi, tersinkronasi, berkesinambungan dan harmoni (Adisasmita & Adji, 2011:18).

Guna meningkatkan pelayanan transportasi perkotaan efisien dan efektif dibutuhkan pelayanan aman, nyaman dan lancar bagi para pengguna angkutan kota (Angkot). Dalam hal ini sarana angkutan atau kondisi angkutan kota yang baik merupakan faktor utama. Angkutan kota harus memberikan kenyamanan baik yang dapat dilihat dalam bentuk fisik ataupun tidak. Kondisi fisik dari mobil angkot itu sendiri dan juga pengemudi bisa bertanggung jawab dengan memberikan pelayanan yang baik kepada masyarakat. Untuk mewujudkan hal tersebut diperlukan kerjasama antara pemerintah, pihak penyedia layanan angkutan. Berdasarkan yang tercantum dalam Undang-Undang 22 Tahun 2009 Pasal 13 butir 1 dalam penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan harus dilakukan secara terkoordinasi oleh setiap penyelenggara beserta pihak-pihak yang terkait dalam penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Agar terwujudnya suatu pelayanan transportasi publik yang aman dan nyaman dibutuhkan kerjasama dengan pihak-pihak lainnya yang terkait, karena dalam penyediaan pelayanan publik suatu organisasi tidak dapat bekerja sendiri. Secara fungsional diperlukan koordinasi antara Dinas Perhubungan dan pihak-pihak terkait pelayanan jasa transportasi angkutan kota. Koordinasi yang dimaksud ialah koordinasi yang menciptakan keserasian tujuan, sikap dan pandangan dan tindakan-tindakan di antara satuan-satuan kerja, baik di dalam lembaga maupun di antara berbagai lembaga (LAN, 1982:56).

Lain halnya Kebutuhan koordinasi menurut Syafie (1999:87) :

“ Koordinasi begitu dibutuhkan oleh manajemen pemerintahan di Indonesia, koodinasi menempati peranan penting karena begitu banyak kita temui tumpang-tindihnya pekerjaan yan disebabkan tidak adanya tujuan dan kepentingan bersama. Sebagai contoh; prasarana jalan yang begitu dibutuhkan oleh masyarakat umum, berkali-kali harus dibongkar, hanya untuk keperluan pemasangan pipa air minum pada satu pekerjaan, kemudian pada kesempatan

lain karena pemasangan kabel telepon, dan akhirnya belum berapa lama di bongkar pasang kembali untuk pemasangan kabel listrik.”

Guna mendukung pelayanan publik dalam jasa transportasi agar terhindar dari tumpang tindih pekerjaan, kekacauan dan percekocokan diperlukan koordinasi yang baik. Koordinasi penyelenggaraan pelayanan transportasi (perkotaan) harus dilakukan tidak hanya secara internal dalam masing-masing lembaga penyelenggara pelayanan angkutan kota, maupun secara eksternal antar lembaga tersebut, artinya dilakukan koordinasi secara menyeluruh. Bila penyelenggaraan kegiatan pelayanan transportasi dilakukan secara terkoordinasi, maka diharapkan akan terwujudnya sistem transportasi perkotaan yang efektif dan efisien. Sistem transportasi perkotaan yang efektif dan efisien, akan berdampak terhadap kelancaran, keteraturan, dan ketertiban lalu lintas (Adisasmita & Adji, 2011: 20).

Masalah transportasi merupakan masalah yang terjadi hampir di setiap kota di Indonesia, tidak terkecuali Kota Depok. Permasalahan dalam konteks transportasi perkotaan yang dialami Kota Depok saat ini ialah:

- a. Rendahnya tingkat layanan angkutan umum; dalam banyak aspek tingkat pelayanan angkutan kota saat ini sangat rendah seperti: tidak tepat waktu, waktu menunggu yang lama, kondisi angkutan yang kotor, halte tidak memadai.
- b. Ketidaknyamanan dalam angkutan umum; banyak tindak kriminal dalam angkutan umum seperti tindak kriminal bahkan pemerkosaan di dalam angkot membuat masyarakat merasa tidak aman dan tidak nyaman dalam menggunakan fasilitas umum (okezone.com, 16 Desember 2011).
- c. Jumlah angkutan yang tidak diimbangi dengan jumlah pengguna angkutan umum di Kota Depok, membuat pengemudi menyerobot jalur trayek lain untuk mengejar setoran (Radar Depok).

Melihat dari kondisi pelayanan transportasi angkutan kota di Depok yang mengalami banyak permasalahan, perlu disadari akan pentingnya peningkatan pelayanan transportasi publik secara aman dan nyaman bagi pengguna angkutan kota di perkotaan khususnya Kota Depok secara efisien dan efektif. Untuk meningkatkan

pelayanan tersebut perlu adanya kerjasama antara pihak-pihak terkait dalam hal ini Dinas Perhubungan Kota Depok sebagai suatu organisasi pemerintah yang bertugas melaksanakan kewenangan desentralisasi dibidang lalu lintas dan angkutan jalan di Kota Depok.

Permasalahan yang ada saat ini ialah kurangnya koordinasi dan pengawasan Dishub terhadap trayek-trayek angkot yang melintas di kota Depok sehingga, pada pertengahan Desember 2011 terjadi tindak pemerkosaan didalam angkot di Depok. Angkot yang dipakai untuk merampok dan memperkosa, ternyata bukan trayek Depok tetapi jurusan Bekasi-Kampung Melayu. Oleh karena itu dibutuhkan perhatian khusus terhadap pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan. Seperti yang dikatakan Ketua I Organda Kota Depok, Tondo Wiyono kepada Okezone, Kamis 15 Desember 2011

....”Organda Depok berencana membuat dua langkah efektif. Pertama, dengan memberikan kartu anggota terhadap sopir angkot yang beroperasi di wilayah Depok. Kedua, sopir akan diberikan seragam sesuai jalur yang dilewati.” Tondo menegaskan rencana pemberian kartu tanda anggota (KTA) dan seragam kepada para sopir angkot akan disinergikan dengan program Dishub Kota Depok. “Mudah-mudahan ke depannya terjadi harmonisasi antara Dishub dan Organda.”

Sama hal yang diutarakan Kepala Dinas Perhubungan kota Depok, Dindin Djaenudin, pada *Tempo*, Kamis, 15 Desember 2011....”*Dinas Perhubungan (Dishub) kota Depok akan menerapkan aturan seragam kepada sopir angkot. Kartu identitas Pengemudi juga harus dirapikan serta Dishub juga akan melakukan koordinasi dengan pihak terkait.”*

Dinas Perhubungan Kota Depok dan DPC Organda Kota Depok adalah mitra kerja dalam penyediaan pelayanan jasa angkutan kota di Kota Depok. DPC Organda merupakan pihak swasta yang memfasilitasi seluruh pengusaha atau angkutan yang ada di Depok, Organda sebagai wadah dan Pembina seluruh pengusaha angkutan kota di kota Depok. Kemitraan Dishub dengan organda, seperti yang dikatakan Wakil Ketua DPC Organda pada 12 Juni 2012;

“.....DISHUB sebagai regulator dan Organda sebagai operator. Bagaimana kita membangun sinergitas antara regulator dan operator, kita punya tupoksi masing-masing, tujuan kita membangun hubungan yang baik guna menciptakan kenyamanan bagi transportasi khususnya kota depok. Kemitraan ini tidak terbatas pada saat-saat yang notabene terkait pada kenyamanan saja, tetapi ranahnya orang-orang yang berada didalamnya yakni pengemudinya, armadanya, Karena Kaitannya membangun transportasi tidak dapat berdiri sendiri, harus saling bersinergis antara pengguna, pengemudi antara pemerintah sebagai pembuat kebijakan”

Ini Berarti bahwa hubungan antara Dinas Perhubungan sebagai pengambil kebijakan dan Organda selaku wadah bagi para pengusaha angkutan kota saling terkait, dan saling membutuhkan satu sama lainnya. Peran Dinas Perhubungan selaku pembuat kebijakan dalam penyelenggaraan pelayanan bidang perhubungan khususnya angkutan kota selalu menginginkan memberikan pelayanan yang baik untuk masyarakat Kota Depok, salah satunya ialah Program Pelaksanaan KPP dan Seragam bagi supir angkutan di Kota Depok dan program penataan trayek guna menanggapi permasalahan trayek yang saat ini sedang terjadi.

Program KPP dan Seragam diselenggarakan guna menindak lanjuti banyaknya kriminalitas di angkutan kota yang akhir-akhir ini sedana terjadi serta menindak supir angkutan kota yang memasang gambar dan memajang botol minuman. Sebagaimana yang disampaikan oleh Kassie Angkutan Dalam Kota pada hari Kamis tanggal 7 Juni 2012;

“...untuk hal-hal yang lain-lainnya adalah mengadakan razia terhadap kendaraan yang mengundang kaca film hingga 80%, menertibkan tulisan-tulisan yang tidak sopan seperti tulisan ‘virgin’, ‘sexi’ dan lain-lain dan/atau pemajangan botol-botol minuman keras dan menindak pengemudi yang belum mempunyai SIM atau dengan kata lain pengemudi di bawah umur. Ini semua kita lakukan dalam rangka untuk mengupayakan peningkatan pelayanan jasa transportasi angkutan penumpang dalam kota. Mudah-mudahan hal ini segera terealisasi dan mendapat dukungan semua pihak khususnya warga depok dan masyarakat pengguna jasa transportasi angkutan penumpang dalam kota.”

Keadaan yang saat ini dialami jasa angkutan kota yang mulai ditinggalkan penggunaannya karena maraknya tindak kriminalitas dan kurangnya kenyamanan dalam menggunakan angkutan kota. Hal ini sependapat dengan wakil ketua DPC Organda yang menyatakan bahwa “...maraknya tindak kejahatan di dalam angkutan kota menyebabkan sepi penumpang angkutan kota.” Dishub dan Organda sendiri sebagai mitra dalam penyelenggaraan pelayanan jasa transportasi angkutan kota akan terus meningkatkan kualitas yang ditujukan untuk masyarakat khususnya Kota Depok.

Sehubung dengan penyelenggaraan pelayanan transportasi di perkotaan khususnya angkutan kota, maka koordinasi diperlukan untuk memadukan berbagai kepentingan dan kegiatan yang saling berkaitan dalam rangka mencapai tujuan bersama. Koordinasi diperlukan mulai dari proses perumusan kebijakan, perencanaan, implementasi sampai evaluasi. Dengan adanya program-program tersebut diharapkan hubungan kerja serta koordinasi dapat terjalin dengan baik sebagaimana dilakukan guna menciptakan kenyamanan dan keamanan bagi pengguna angkutan umum di Kota Depok.

1.2 Pokok Permasalahan

Terkait permasalahan tersebut penulis tertarik membahas bagaimana koordinasi yang telah dilakukan Dinas Perhubungan bersama instansi terkait dalam mengadakan penyuluhan terhadap sopir angkutan kota dalam menertibkan trayek guna terwujudnya pelayanan publik yang memberikan kenyamanan, keamanan bagi masyarakat. Dengan memperhatikan hal di atas keselarasan koordinasi sangat diperlukan antara Dishub dan instansi terkait untuk menyelenggarakan pelayanan publik yang efisien dan efektif di Kota Depok. Berdasarkan pada latar belakang di atas, dalam menyelenggarakan pelayanan jasa transportasi angkutan kota yang optimal Dinas Perhubungan Kota Depok tidak dapat bekerja sendiri. Dishub Kota Depok melakukan kerjasama dan hubungan kerja dengan berbagai pihak. Penyelenggaraan pelayanan dalam bidang transportasi yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Depok tentu saja melibatkan kerjasama dan koordinasi secara

intern maupun ekstern. Koordinasi intern Dinas Perhubungan, membahas internal Dinas Perhubungan. Sedangkan koordinasi dengan pihak ekstern dilakukan dengan beberapa stakeholder. Pihak-pihak yang terkait atau stakeholder yang berkaitan dengan Dinas Perhubungan yakni Tim Korlantas, terdiri dari Polres Kota Depok, Organda, Bappeda dan BKP, dan organisasi perangkat daerah lainnya terkait dengan lalu lintas dan angkutan jalan.

Pokok permasalahan yang diambil dalam mengatasi permasalahan pelayanan jasa transportasi angkutan kota di Kota Depok yaitu perlunya koordinasi yang harmonis antara instansi terkait guna terciptanya pelayanan publik yang efisien dan efektif. Atas dasar hal tersebut maka penulis merumuskan pertanyaan penelitian sebagai berikut : Bagaimana Pelaksanaan Koordinasi yang dilakukan Dinas Perhubungan Kota Depok dalam meningkatkan pelayanan di bidang angkutan kota?

1.3 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini ialah untuk menggambarkan mekanisme koordinasi yang telah dilakukan DISHUB dalam meningkatkan pelayanan di bidang angkutan kota, sehingga dapat di ketahui kendala yang dihadapi Dinas Perhubungan dalam berkoordinasi dengan pihak-pihak terkait dalam peningkatan pelayanan angkutan kota.

1.4 Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat baik secara akademis maupun secara praktis. Dari segi akademis, penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan terhadap pengembangan ilmu pengetahuan untuk peneliti sendiri maupun bagi pembaca dalam bidang ilmu administrasi negara khususnya mengenai koordinasi organisasi publik. Dari segi praktis, penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat bagi pihak-pihak yang terkait guna mewujudkan koordinasi yang efektif dalam penyediaan pelayanan jasa transportasi public dan memberi masukan mengenai koordinasi yang efektif bagi pihak-pihak yang terkait.

1.5 Pembatasan Penelitian

Pembatasan Penelitian dimaksudkan agar penelitian lebih fokus dalam permasalahan yang ada. Adapun Batasan permasalahan yang digunakan dalam penelitian ini adalah materi penelitian hanya terbatas pada koordinasi yang dilakukan dinas perhubungan dan instansi yang terkait dalam penyediaan pelayanan jasa angkutan kota di Kota Depok. Dalam penelitian ini penulis tidak meneliti seluruh jasa angkutan umum yang ada di Kota Depok tetapi hanya angkutan kota. Penelitian dan pengamatan dilakukan dokumentasi dan wawancara yang mendalam. Penelitian ini hanya dalam satu waktu tertentu yakni April 2012 – Juni 2012. Adapun lokasi penelitian dilakukan di Dinas Perhubungan Kota Depok, alasan pemilihan site tersebut karena Kota Depok pada tahun 2011 Juara Pertama kategori *Road Safety Patnership Competition*. *Road Safety Partnership Competition* adalah bagaimana membentuk kerjasama dalam menciptakan keselamatan lalu lintas sehingga tidak terjadi pelanggaran terhadap rambu-rambu lalu lintas oleh para pengguna jalan.

1.6 Sistematika Penelitian

Sistematika yang dipergunakan dalam penulisan penelitian ini adalah sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini berisi tentang latar belakang masalah, pokok permasalahan, tujuan penelitian, manfaat penelitian, batasan penelitian dan sistematika penelitian.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA DAN KERANGKA TEORI

Bab ini berisi tentang tinjauan pustaka yang dijadikan acuan dalam penulisan skripsi ini dan teori-teori yang dijadikan dasar pembahasan dalam menganalisis masalah, serta beberapa definisi dari studi pustaka yang berhubungan dengan penelitian ini.

BAB III METODE PENELITIAN

Bab ini berisi metodologi yang digunakan dalam studi penelitian.

BAB IV GAMBARAN UMUM DAN PEMBAHASAN

Bab ini berisi mengenai gambaran umum site yang diteliti dan kajian atas hasil dari pengolahan data informasi yang diperoleh serta hasil analisis dari pengolahan data yang dimaksud.

BAB V PENUTUP

Bab ini berisi tentang kesimpulan dari isi skripsi dan saran-saran untuk perbaikan masalah-masalah yang dihadapi pelayanan angkutan kota di Depok.



BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA DAN KERANGKA TEORI

2.1 Tinjauan Pustaka

Untuk melihat penelitian lain yang berkaitan dengan Koordinasi antar instansi sebagai acuan dalam penulisan skripsi ini. Penulis akan meninjau dari beberapa karya akademis dan jurnal ilmiah. Penelitian pertama yang dijadikan sebagai tinjauan pustaka adalah karya akademis berupa skripsi dari Lutfi yang berjudul : ” Koordinasi diantara Stakeholders Dalam Implementasi Program Mitra Bahari di Regional Center DKI Jakarta”. Penelitian ini dilakukan pada tahun 2010. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui bagaimana koordinasi di antara stakeholder dalam implementasi program mitra bahari di regional center DKI Jakarta tujuan lainnya adalah untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi koordinasi diantara stakeholder dalam implementasi program mitra bahari di regional center DKI Jakarta. Penelitian ini menggunakan konsep yang diantaranya adalah menjelaskan mengenai pengertian manajemen, alasan utama diperlukan manajemen, pengertian organisasi, pengertian koordinasi, tujuan koordinasi, bentuk-bentuk dalam koordinasi, teknik koordinasi, hambatan dan masalah-masalah dalam koordinasi.

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian Lutfi adalah penelitian kualitatif, penelitian ini melakukan wawancara mendalam dengan semua informan sekaligus melakukan observasi untuk memperoleh data primer berupa verbatim wawancara. Hasil penelitian Lutfi membahas bahwa Program Mitra Bahari (PMB) adalah suatu program kemitraan antara Kementerian Kelautan dan Perikanan dengan perguruan tinggi, pemerintah daerah, Lembaga Swadaya Masyarakat (LSM), swasta, masyarakat, dan pemangku kepentingan (stakeholders) lainnya dalam rangka meningkatkan kapasitas SDM di daerah untuk mengakselerasi pembangunan kelautan dan perikanan. Tujuan dibentuknya korsiorium dalam implementasi PMB seperti Regional Center DKI Jakarta adalah sebagai wadah koordinasi diantara stakeholder di daerah agar setiap pihak dapat berkontribusi secara nyata guna mencapai hasil yang optimal dalam pembangunan kelautan dan perikanan. Berdasarkan hasil akhir

penelitian Lutfi secara umum koordinasi diantara stakeholders dalam implementasi program mitra bahari di regional center DKI Jakarta masih belum terjalin dengan baik dan hanya berada pada tataran wacana sehingga belum menjadi sesuatu yang konkrit agar kemudian dapat terealisasi dalam suatu kegiatan secara konsisten dan berkelanjutan.

Faktor-Faktor yang mempengaruhi koordinasi diantara stakeholder dalam implementasi program mitra bahari di regional center DKI Jakarta diantaranya yaitu:

1. Pergantian pejabat pada Kementerian Kelautan dan Perikanan dan kurangnya komitmen dari kementerian Pendidikan Nasional.
2. Terbatasnya sumber daya manusia pada sekretariat Nasional PMB.
3. Waktu dan komitmen. Para pengurus inti RC DKI Jakarta yang terdiri dari pihak perguruan tinggi dan Dinas Kelautan dan Perikanan DKI Jakarta disibukan oleh aktivitasnya diluar konsorsium.
4. Sistem perencanaan dan penyusunan proposal yang kurang partisipatif
5. Kapasitas Kelembagaan RC DKI Jakarta. RC DKI Jakarta kurang visioner dalam merancang kegiatan PMB dan belum mampu mengatur dan mengintegrasikan kontribusi dari berbagai pihak dalam suatu kegiatan PMB. Disamping itu kemampuan pegurus RC DKI Jakarta dalam membangun jaringan belum baik.
6. Peraturan yang harus dipatuhi dalam implementasi PMB. Contoh peraturannya seperti Keppres 80 Tahun 2003 tentang pengadaan barang dan jasa serta tidak diperbolehkannya ada lembaga ekstensi dari Ditjen KP3K yang ditempatkan pada setiap konsorsium, termasuk RC DKI Jakarta.

Penelitian Kedua yang dijadikan sebagai tinjauan pustaka adalah karya akademis berupa tesis dari Edy Purwanto yang berjudul : ” Evaluasi koordinasi pemerintahan daerah dengan instansi vertikal di kabupaten daerah tingkat II Barito Selatan”. Penelitian ini dilakukan pada tahun 2001. Tujuan penelitian ini adalah untuk mendeskripsikan pelaksanaan koordinasi dalam implementasi kebijakan pemangunan

pemerintah kabupaten Barito Selatan dan menganalisa faktor-faktor yang mempengaruhi pelaksanaan koordinasi dalam implementasi kebijakan pembangunan Pemerintah Kabupaten Barito Selatan. Metode penelitian yang digunakan adalah Kualitatif dengan jenis penelitian bersifat deskriptif, dimana tujuan dari penelitian lebih dari sekedar eksploratif. Pendekatan penelitian kualitatif, karena studi kasus ini menggambarkan secara lebih detail kondisi atau peristiwa yang terjadi di suatu lokasi dan pada suatu golongan masyarakat tertentu. Lokasi penelitian dilakukan di wilayah kabupaten Barito selatan berada di propinsi Kalimantan Tengah, 2001. Wawancara mendalam dan observasi untuk memperoleh data primer dari para informan. Kerangka pemikiran dilihat dari beberapa konsep tentang implementasi kebijakan, dan pengertian koordinasi, prinsip-prinsip menciptakan koordinasi yang baik dan efektif, sarana atau mekanisme koordinasi, Jenis Koordinasi

Hasil penelitian Edy Purwanto membahas mengenai koordinasi dalam implementasi kebijakan Pemerintah Kabupaten Barito Selatan terdapat beberapa faktor-faktor yang mempengaruhi pelaksanaan koordinasi, sehingga dapat ditarik suatu kesimpulan bahwa pelaksanaan koordinasi dalam implementasi kebijakan pembangunan di Kabupaten Barito Selatan secara umum belum dapat berjalan dengan baik dan efektif.

Adapun faktor-faktor yang menghambat pelaksanaan koordinasi tersebut adalah sebagai berikut :

1. Rendahnya tingkat ketaatan dan loyalitas beberapa instansi vertikal di Kabupaten Barito Selatan, kepada Bupati selaku Kepala Daerah dan koordinator umum pembangunan di daerah. Hal tersebut tidak terlepas dari peraturan atau landasan hukum yang mengatur tentang pelaksanaan koordinasi pemerintahan di daerah. Apabila ditinjau dari beberapa pendekatan koordinasi yang dipergunakan, maka kenyataan empirik menunjukkan bahwa koordinasi dalam implementasi kebijakan Pemerintah Kabupaten Barito Selatan melalui pendekatan formal masih mengalami kendala. Kendala tersebut ialah peraturan Perundang-undangan yang menyelenggarakan pemerintahan di daerah (pada saat penelitian ini dilakukan masih mengacu pada UU Nomor

5 Tahun 1974 dan PP Nomor 6 Tahun 1988), yang mengatur tentang pelaksanaan koordinasi pemerintahan di daerah. Peraturan Perundang-undangan tersebut masih belum memberikan ruang gerak yang cukup atau kewenangan penuh bagi Kepala Daerah untuk mengkoordinasikan secara menyeluruh berbagai kegiatan pemerintahan dan pembangunan di daerah serta wewenang untuk menjatuhkan sanksi terutama kepada Instansi Vertikal yang melakukan penyimpangan dan pelanggaran. Di dalam PP Nomor 6 Tahun 1988 yang mengatur pelaksanaan koordinasi di daerah dijelaskan bahwa Instansi Vertikal tidak bertanggungjawab kepada Kepala Daerah, melainkan kepada atasan langsungnya. Hal ini menimbulkan sikap perilaku “ego sektoral” yang muncul dalam tubuh instansi, dimana akan muncul kecenderungan dari Instansi Vertikal untuk lebih mendahulukan kepentingan unitnya atau menganggap unitnya lebih daripada unit lain, dan ketaatan dan loyalitas hanya berlaku untuk atasan langsungnya.

2. Lambatnya penyampaian atau pertukaran informasi dari pihak-pihak pelaksana di lapangan kepada pimpinan tingkat atas atau koordinator.

Selain meninjau dari karya akademis, penulis juga melakukan tinjauan dari jurnal ilmiah yaitu jurnal yang berjudul “Interaksi Antara Pemerintah, Swasta dan Masyarakat dalam Pelayanan Transportasi Perkotaan (Studi Pada Pelayanan Bus Kota Di Surabaya)” yang di tulis oleh Esa Wahyuni Endarti. Tulisan ini memiliki dua tujuan. Pertama, menggambarkan interaksi sebagaimana konsep governance belum dapat terlaksana sehingga kualitas pelayanan transportasi publik belum dapat memuaskan masyarakat pengguna layanan bus kota di Surabaya. Tujuan yang kedua adalah menjelaskan dimensi apa yang paling menentukan dalam proses interaksi antara pemerintah, swasta dan masyarakat dalam penyelenggaraan pelayanan transportasi bus kota di Surabaya. Konsep yang digunakan Esa Wahyuni dalam penelitian ini menggunakan konsep koordinasi untuk melihat pola koordinasi yang dilakukan dalam penyelenggaraan pelayanan transportasi bus kota di Surabaya. Selain

itu juga menggunakan konsep good governance, interaksi dan pelayanan publik transportasi.

Hasil penelitian ini memaparkan bahwa model interaksi yang ada masih terjebak pada pendekatan pemerintah dan pendekatan manajemen publik yang baru (belum mewakili pendekatan governance). Sementara itu, dimensi memainkan peran yang paling menonjol dalam pembentukan atau dalam mewarnai pola interaksi berlangsung adalah dimensi kontrol sumber daya

Tabel 2. 1
Matriks Tinjauan Pustaka

Indikator	Lutfi	Edy Purwanto	Esa Wahyuni	Viska Mediana
Judul	Koordinasi diantara Stakeholders Dalam Implementasi Program Mitra Bahari di Regional Center DKI Jakarta	Evaluasi koordinasi pemerintahan daerah dengan instansi vertikal di kabupaten daerah tingkat II Barito Selatan	Interaksi Antara Pemerintah, Swasta dan Masyarakat dalam Pelayanan Transpotasi Perkotaan (Studi Pada Pelayanan Bus Kota Di Surabaya)	Analisis Koordinasi Dinas Perhubungan Dalam Penyediaan Pelayanan Jasa Transportasi Angkutan Kota di Kota Depok
Tujuan Penelitian	Menggambarkan koordinasi di antara stakeholders dan faktor-faktor yang mempengaruhi koordinasi diantara stakeholder dalam implementasi program mitra	Mendeskripsikan pelaksanaan koordinasi dalam implementasi kebijakan pemangunan pemerintah kabupaten Barito Selatan dan menganalisa faktor-faktor yang mempengaruhi pelaksanaan	Memetakan dan menjelaskan bagaimana pola interaksi membuat kemajuan di antara pemangku kepentingan dalam melaksanakan pelayanan publik terutama di sektor transportasi publik di wilayah perkotaan.	Menggambarkan bagaimana mekanisme koordinasi yang dilakukan Dishub dengan instansi terkait dalam penyediaan pelayanan transportasi Angkot di Kota Depok, serta membahas kendala-kendala yang dihadapi dan upaya yang

	bahari di regional center DKI Jakarta.	koordinasi dalam implementasi kebijakan pembangunan Pemerintah Kabupaten Barito Selatan.		dilakukan dalam koordinasi tersebut.
Teori yang digunakan	Pengertian manajemen, alasan utama diperlukan manajemen, pengertian organisasi, pengertian koordinasi, tujuan koordinasi, bentuk-bentuk dalam koordinasi, teknik koordinasi, hambatan dan masalah-masalah dalam koordinasi.	Implementasi kebijakan, dan pengertian koordinasi, prinsip-prinsip menciptakan koordinasi yang baik dan efektif, sarana atau mekanisme koordinasi, Jenis Koordinasi.	Good governace, pelyanan publik, transportasi, pola interaksi.	Konsep pelayanan publik, kosep koordinasi di Organisasi Publik, Mekanisme koordinasi, Hambatan-hambatan dalam koordinasi.
Pendekatan Penelitian	Kualitatif	Kualitatif	Kualitatif	Positivis (Pendekatan Kuantitatif)
Jenis Penelitian	Deskriptif	Deskriptif	Deskriptif	Deskriptif

<p>Hasil Penelitian</p>	<p>Secara umum koordinasi diantara stakeholders dalam implementasi program mitra bahari di regional center DKI Jakarta masih belum terjalin dengan baik dan hanya berada pada tataran wacana.</p>	<p>Pelaksanaan koordinasi dalam implementasi kebijakan pembangunan di Kabupaten Barito Selatan secara umum belum dapat berjalan dengan baik dan efektif.</p>	<p>Memaparkan bahwa model interaksi yang ada masih terjebak pada pendekatan pemerintah dan pendekatan manajemen publik yang baru (belum mewakili pendekatan governance). Sementara itu, dimensi memainkan peran yang paling menonjol dalam pembentukan atau dalam mewarnai pola interaksi berlangsung adalah dimensi kontrol sumber daya.</p>	<p>Mekanisme koordinasi yang digunakan adalah mekanisme hirarkis yakni kewenangan Dinas Perhubungan sebagai dasar interaksi dalam berkoordinasi, briefing untuk menentukan Tujuan, Peraturan sebagai pedoman. Berita acara dan Nota dinas sebagai prosedur dan Arahan pemerintah. Dinas Perhubungan miliki otoritas atas sumberdaya. Hambatan yang ada bersifat teknis dalam hal komunikasi.</p>
-------------------------	---	--	---	--

Sumber:diolah peneliti, 2012

2.2 Kerangka Teori

Kerangka Teori yang digunakan penulis dalam penelitian ini terdiri dari konsep-konsep yang berkaitan dengan judul “Analisis Koordinasi Dinas Perhubungan Dalam Penyediaan Pelayanan Jasa Transportasi Angkutan Kota di Kota Depok” Berikut ini adalah uraian kerangka teori penulis.

2.2.1 Koordinasi

Koordinasi dibutuhkan dalam mewujudkan tujuan organisasi swasta maupun publik. Sebagaimana dijelaskan Hasibuan (2006: 85), koordinasi adalah kegiatan mengarahkan, mengintegrasikan dan mengkoordinasikan unsur-unsur manajemen (6M) dan pekerjaan-pekerjaan para bawahan dalam mencapai tujuan organisasi. Menurut Adisasmita (2011:166) koordinasi (*coordinating*) adalah tindakan seorang manajer dalam upaya menyelaraskan suatu pekerjaan dari suatu bagian dengan tugas bagian lain, sehingga mencegah timbulnya kesimpangsiuran yang dapat menjadi sumber ketidakefektifan. Menurut keduanya koordinasi adalah tindakan manajer dalam mencapai tujuan, ini berarti dalam tahap-tahap manajerial dibutuhkan koordinasi antara subunit-subunit tertentu untuk menciptakan keserasian dalam mencapai tujuan organisasi.

2.2.1.1 Koordinasi dalam Organisasi Publik

Koordinasi bukan masalah politik dan administrasi sederhana. Hal ini dapat berarti berbagai masalah dalam sektor publik, dan perlunya kerjasama mungkin timbul karena berbagai alasan dalam administrasi dan politik (Bouckaert, Peters dan Verhoest, 2010 : 34). Contohnya koordinasi dalam Organisasi publik *“is both a process through which decision are brought together and an outcome of that process”* (Alexander 1995 dalam Bouckaert, Peters dan Verhoest, 2010 : 15)

Two of the most direct and most generally applicable definitions of coordination in the policy and administration literature is that coordination (see Alexander 1995 for an extensive discussion of coordination in interorganizational context) :

...is the extent to which organizational attempt to ensure that their activities take into account those organizations (Hall et all dalam Bouckaert, Peters dan Verhoest, 2010 : 15)

....is mutual adjustment between actors or a more deliberate interaction produces positive outcomes to the participants and avoids negative consequences (Lindblom dalam Bouckaert, Peters dan Verhoest, 2010 : 15).

Menurut Syafiie, Tandjung, Supardan (1999:85-87), banyak para pakar memberi definisi tentang koordinasi, berikut ini adalah beberapa pengertian koordinasi dalam organisasi publik antara lain sebagai berikut:

- ① Menurut Leonard D. White: *Coordination is the adjustment of the parts to each other, and of the movement and operation of part in tie so that each can make its maximum contribution to the product of the whole.* Koordinasi adalah penyesuaian diri (*adjustment*) dari masing-masing bagian, dan usaha menggerakkan serta mengoperasikan bagian-bagian pada waktu yang cocok (*part in time*), sehingga dengan demikian masing-masing bagian dapat memberikan sumbangan terbanyak pada keseluruhan hasil.
- ② Menurut Henri Fayol : *to coodinate means banding together, unifying and harmonizing all activity and effort.* Mengkordinasi berarti mengikat bersama, menyatukan dan menyelaraskan semua kegiatan dan usaha.
- ③ Menurut George R. Terry : *coordination is the orderly synchronization of efforts to provide the proper amount, timing and directing of execution resulting in harmonious and unified action to state objective.* Koordinasi adalah sinkronisasi yang teratur (*orderly synchronization*) dari usaha-usaha (*effort*) untuk menciptakan pengaturan waktu (*timing*) dan terpimpin (*directing*), dalam hasil pelaksanaan yang harmonis (*harmonious*) dan bersatu untuk menghasilkan tujuan yang telah ditetapkan (*stated objectives*).
- ④ Menurut James D. Mooney; *coordination. Therefore. Is the orderly arrangement of group effort to provide unity of action in the pursuit of a common purpose.* Koordinasi, karenanya adalah susunan yang teratur (*orderly*

arrangement) dari usaha kelompok, untuk menciptakan kesatuan tindakan dalam mengejar tujuan bersama.

Berdasarkan pendapat para ahli tersebut diatas, dapat ditarik benang merah bahwa yang dimaksud dengan koordinasi ialah proses pengaturan, memadukan atau pengintegrasian kepentingan bersama untuk mencapai tujuan bersama secara efisien dan efektif.

Untuk menciptakan koordinasi yang efektif diperlukan hubungan kerja dan komunikasi. Sebagaimana yang telah dijelaskan Tunggal (1993:221) bahwa komunikasi adalah kunci dari koordinasi yang efektif. Koordinasi dan hubungan kerja adalah dua pengertian yang saling kait-mengkait, karena koordinasi hanya dapat dicapai sebaik-baiknya dengan melakukan hubungan kerja yang efektif. Hubungan kerja adalah bentuk komunikasi administrasi, yang membantu tercapai koordinasi. Oleh karena itu dikatakan bahwa hasil akhir daripada komunikasi (hubungan Kerja) ialah tercapainya koordinasi dengan cara yang berhasilguna dan berdayaguna (efisien dan efektif).

Koordinasi dalam pemerintahan menurut Syafrudin (1993: 268) adalah “suatu proses rangkaian kegiatan menghubungi, bertujuan untuk menyasikan tiap langkah dan kegiatan dalam organisasi agar tercapai gerak yang cepat untuk mencapai sasaran dan tujuan-tujuan yang telah ditetapkan”. Selain sebagai suatu proses, koordinasi itu dapat juga diartikan sebagai suatu pengaturan yang tertib dari kumpulan gabungan usaha untuk menciptakan kesatuan tindakan. Koordinasi dalam Penyelenggaraan pemerintahan merupakan pengaturan yang aktif, bukan pengaturan dalam arti pasif berupa membuat aturan mengenai segala gerak dan kegiatan dan hubungan kerja antara beberapa pejabat pemerintahan baik Pusat maupun Daerah serta lembaga-lembaga pemerintah non departemen yang mempunyai tugas dan kewajiban dan wewenang yang saling berhubungan satu sama lainnya; pengaturan mana bertujuan untuk mencegah terjadinya kesimpangsiuran dan kegiatan saling bertindih yang dapat mengakibatkan pemborosan dan pengaruh tidak baik terhadap semangat dan tertib kerja.

2.2.1.2 Ciri-Ciri Koordinasi

Berdasarkan atas definisi tersebut diatas maka dapat dijelaskan ciri-ciri koordinasi menurut Handyaningrat (1984 : 118), adalah sebagai berikut:

- a. Tanggung jawab koordinasi terletak pada pimpinan. Oleh karena itu koordinasi adalah menjadi wewenang dan tanggung jawab daripada pimpinan. Dikatakan bahwa pimpinan yang berhasil, karena ia telah melakukan koordinasi dengan baik.
- b. Koordinasi adalah suatu usaha kerjasama. Hal ini disebabkan karena kerjasama merupakan syarat mutlak terselenggaranya koordinasi dengan sebaik-baiknya.
- c. Koordinasi adalah proses yang terus-menerus (*continue process*). Artinya suatu proses yang bersifat kesinambungan dalam rangka tercapainya tujuan organisasi.
- d. Adanya pengaturan usaha kelompok secara teratur. Hal ini disebabkan karena koordinasi adalah konsep yang diterapkan di dalam kelompok, bukan terhadap usaha individu tetapi sejumlah individu yang bekerjasama di dalam kelompok untuk mencapai tujuan bersama.
- e. Konsep kesatuan tindakan. Konsep kesatuan tindakan adalah inti daripada koordinasi. Hal ini berarti bahwa pimpinan harus mengatur usaha-usaha/tindakan-tindakan daripada setiap kegiatan individu sehingga diperoleh adanya keserasian di dalam mencapai hasil bersama.
- f. Tujuan koordinasi adalah tujuan bersama (*common purpose*). Kesatuan usaha/ tindakan meminta kesadaran/ pengertian kepada semua individu, agar ikut serta melaksanakan tujuan bersama sebagai kelompok di mana mereka bekerja.

Dari ciri-ciri yang dijelaskan diatas dapat diambil benang merah, bahwa untuk menciptakan koordinasi yang efektif dibutuhkan ciri-ciri atau karakteristik koordinasi sebagai acuan dalam melakukan koordinasi antar subunit organisasi maupun eksternal organisasi.

2.2.1.3 Manfaat dan Pentingnya Koordinasi

Apabila dalam organisasi dilakukan koordinasi maka ada beberapa manfaat yang dapat dipetik daripadanya, yaitu: Dengan koordinasi dapat dihindarkan perasaan lepas satu sama lain antara satuan-satuan organisasi atau antara para pejabat yang ada dalam organisasi(Sutarto, 2000 :146-147).

1. Dengan koordinasi dapat dihindarkan perasaan atau suatu pendapat bahwa satuan organisasinya atau jabatannya merupakan yang paling penting.
2. Dengan koordinasi dapat dihindarkan kemungkinan timbulnya pertentangan antarsatuan organisasi atau antarpejabat.
3. Dengan koordinasi dapat dihindarkan timbulnya rebutan fasilitas
4. Dengan koordinasi dapat dihindarkan terjadinya peristiwa waktu menunggu yang memakan waktu lama
5. Dengan koordinasi dapat dihindarkan kemungkinan terjadi kekembaran pengerjaan terhadap sesuatu aktivitas oleh satuan-satuan organisasi atau kekembaran pengerjaan terhadap tugas oleh para pejabat.
6. Dengan koordinasi dapat dihindarkan kemungkinan terjadinya kekosongan pengerjaan terhadap sesuatu aktivitas oleh satuan-satuan organisasi atau kekosongan pengerjaan terhadap tugas oleh para pejabat.
7. Dengan koordinasi dapat ditumbuhkan kesadaran di antara para pejabat untuk saling bantu satu sama lain terutama di antara pejabat yang ada dalam satuan organisasi yang sama.
8. Dengan koordinasi dapat ditumbuhkan kesadaran di antara para pejabat untuk saling memberitahu masalah yang dihadapi bersama sehingga dapat dihindarkan kemungkinan terjadinya kebaikan bagi dirinya, keselamatan bagi dirinya atas kerugian atau kejatuhan sesame pejabat lainnya.
9. Dengan koordinasi dapat dijamin kesatuan sikap antar pejabat,
10. Dengan koordinasi dapat dijamin adanya kesatuan kebijaksanaan antar pejabat.
11. Dengan koordinasi dapat dijamin adanya kesatuan langkah antar para pejabat.

12. Dengan koordinasi dapat dijamin adanya kesatuan tindakan antarpejabat.

Pentingnya koordinasi (Handayani, 1994 : 93) :

- a. Koordinasi yang baik akan mempunyai efek adanya efisiensi terhadap organisasi itu. Karena itu maka koordinasi adalah memberikan sumbangan (kontribusi) guna tercapainya efisiensi terhadap usaha-usaha yang lebih khusus, sebab kegiatan-kegiatan organisasi itu adalah dilakukan secara spesialisasi (khusus). Bila tidak akan terjadi pemborosan yaitu: pemborosan uang, tenaga dan alat-alat (*waste of money, waste of man power, waste of materials*).
- b. Koordinasi mempunyai efek terhadap moral daripada organisasi itu, terutama yang berhubungan dengan peranan kepemimpinan (leadership). Kalau kepemimpinan kurang baik, maka ia kurang melakukan koordinasi yang baik. Oleh karena itu koordinasi menentukan/mempengaruhi terhadap keberhasilan daripada kepemimpinan.
- c. Koordinasi mempunyai efek terhadap perkembangan daripada personal di dalam organisasi itu. Artinya bahwa unsur pengendalian personal dalam koordinasi itu harus selalu ada. Orang tidak selalu dibebaskan begitu saja, tetapi harus dikendalikan.

2.2.1.4 Kebutuhan akan Koordinasi

Sebagaimana yang dikemukakan Stoner (1987 : 318) bahwa :“urgensi akan pentingnya kebutuhan koordinasi bagi aktivitas unit organisasi berbeda dalam hal sejauh mana aktivitas itu perlu dipadukan dengan aktivitas unit lainnya. Kebutuhan akan koordinasi tergantung pada persyaratan bentuk dan komunikasi tugas-tugas yang dilakukan dan tingkat ketergantungan berbagai subunit yang melaksanakan tugas tersebut. Apabila tugas-tugas tersebut memerlukan atau dapat memperoleh manfaat dari arus informasi antarunit, maka yang terbaik adalah tingkat koordinasi yang tinggi. Akan tetapi, apabila persyaratan atau manfaat sedemikian itu tidak ada,

maka pekerjaan tersebut mungkin lebih baik diselesaikan interaksi dengan anggota unit-unit lainnya apabila tidak banyak memerlukan waktu.”

Koordinasi dibutuhkan dalam setiap hubungan kerja dalam suatu organisasi, sebab tanpa koordinasi setiap anggota dalam suatu organisasi tidak mempunyai pegangan dalam menentukan tujuan mereka, sehingga akan merugikan organisasi itu sendiri. Dengan koordinasi diharapkan keharmonisan atau keserasian seluruh kegiatan untuk mencapai tujuan yang diharapkan, sehingga tiap departemen atau perusahaan atau bagian menjadi seimbang dan selaras. Koordinasi merupakan usaha untuk menciptakan keadaan yang serasi, selaras dan seimbang. Kebutuhan koordinasi tergantung pada sifat dan kebutuhan komunikasi dalam pelaksanaan tugas dan derajat ketergantungan dari tiap satuan pelaksanaan. Terdapat 3 (tiga) macam saling ketergantungan di antara satuan-satuan organisasi seperti diungkapkan oleh James D. Thompson (Stoner, 1987 : 318), yaitu:

- Saling ketergantungan yang dikelompokan (*pooled interdependence*); apabila unit-unit organisasi tidak saling tergantung satu dengan yang lain dalam melaksanakan kegiatan harian tetapi saling tergantung pada prestasi yang memadai dari setiap unit bagi tercapainya tujuan akhir.
- Saling ketergantungan yang berurutan (*sequential interdependence*); di mana suatu satuan organisasi harus melakukan pekerjaannya terlebih dulu sebelum satuan yang lain dapat bekerja.
- Saling ketergantungan timbal balik (*reciprocal interdependence*); merupakan hubungan timbal-balik antara sejumlah unit.

2.2.1.5 Mekanisme dalam Koordinasi

Selanjutnya setelah dijelaskan mengenai kebutuhan akan koordinasi, maka yang perlu menjadi pertimbangan utama dalam memilih pendekatan terbaik untuk koordinasi adalah dengan menyesuaikan/menandingkan kapasitas organisasi dengan kebutuhannya akan koordinasi. Menurut Stoner (1987: 324) hal berikutnya yang

diperlukan adalah memilih mekanisme pengkoordinasian yang sesuai, dengan kemampuan organisasi dalam melakukan koordinasi.

Dalam Bouckaert, Peter dan Verhoest (2010: 34-66) membedakan mekanisme koordinasi ke dalam tiga pendekatan teoritis alternatif untuk koordinasi di sektor publik. Masing-masing pendekatan ini memiliki sesuatu untuk memberikan kontribusi dalam memahami penyebab masalah koordinasi, keuntungan yang ingin dicapai melalui koordinasi, dan mekanisme melalui koordinasi yang lebih baik dapat dicapai. Berikut ini penjelasannya *“In sum, the three fundamental modes of coordination in public sector are elaborated in this chapter as follows (Verhoest and Bouckaert 2005)*

1. *Coordination by hierarchy-type mechanisms (HTM): HTM refer to a set of coordination mechanisms which are based on authority and dominance. They involve the setting of objectives and rules, allocation of tasks and responsibilities and establishing lines of direct control and accountability. Both management instruments (such as procedural rules, top-down planning systems or traditional input-oriented financial management systems) and structural instruments (such as organizational mergers, coordinating function, direct lines of control and accountability) can be used.*
2. *Coordination by network-type mechanisms (NTM) : NTM are based on mutual interdependencies and trust. NTM search for the establishment of common knowledge, common values and common strategies between partners. While most cooperative networks grow ‘spontaneously’ between organizations, governments may create take over and sustain network-like structures between organizations by, for example, the creation of common information systems, concertation structures, collective decision-making structures, or even common partnership organizations. Inter-organizational learning instruments such as culture management may foster common knowledge and values.*
3. *Coordination by market-type mechanisms (MTM) (OECD 1993): MTM are based on competition and exchange between actors, aiming to created incentives for performance. Although markets establish ‘spontaneous’ coordination among the market participants, governments can ‘purposefully’ create and guard markets (for example, internal and quasi-markets) to foster coordination by among organaizations”.*

Tabel 2.2 *The features of hierarchies, markets and network*

	Hirarkis	Market	Network
<i>Base of Interaction</i> (Dasar Interaksi)	Kewenangan (<i>Authority</i>) dan Kekuasaan (<i>Dominance</i>)	Pertukaran (<i>Exchange</i>) dan Persaingan (<i>Competition</i>)	Kerjasama (<i>Cooperation</i>) dan Solidaritas
<i>Purpose</i> (Tujuan)	Secara sadar dirancang dan dikendalikan tujuan	Secara spontan menciptakan hasil	Secara sadar dirancang tujuan atau secara spontan menciptakan hasil
<i>Guidance, control and evaluation</i> (Pedoman, Pengendalian, dan Evaluasi)	Top-down norma dan standar, rutinitas, pengawasan, inspeksi intervensi.	Penawaran dan permintaan, mekanisme harga, kepentingan, keuntungan dan kerugian sebagai evaluasi, pengadilan, <i>invisible hand</i>	Berbagi nilai, analisis masalah umum, konsensus, loyalitas, hal timbal-balik, kepercayaan, informal evaluasi – reputasi
<i>Role of government</i> (Peran Pemerintah)	<i>Top-down rule-maker and steerer; dependent actors are controlled by rules</i>	<i>Creator and guardian of markets, purchasers of goods, actors are independent</i>	<i>Network enabler, network manager and network participant</i>
<i>Resources needed</i> (Sumberdaya yang dibutuhkan)	Otoritas kekuasaan	Informasi daya tawar	<i>Mutual cooptation</i>
Teori dasar	Birokrasi Weber	<i>Neo-institutional economics</i>	<i>Network-theory</i>

Sumber : The Coordination of Public Sector Organisation, Bouckaert, Peters & Verhoest (2010)

Tabel 2.2 menyajikan tiga fitur dasar mekanisme koordinasi. Dalam pengaturan kelembagaan hirarkis pola sentral interaksi adalah otoritas, dioperasikan dalam administrasi, perintah, peraturan dan perencanaan di satu sisi dan dominasi dan otoritas sebagai sistem kontrol dasar di sisi lain. Pasar sebagai lembaga koordinasi

didasarkan pada persaingan, tawar-menawar dan pertukaran antara aktor. Mekanisme harga, insentif dan kepentingan diri aktor mengkoordinasikan kegiatan aktor yang berbeda dengan menciptakan sebuah 'invisible hand'. Koordinasi dalam jaringan mengambil bentuk kerja sama antara aktor yang interorganisasional hubungan diperintah oleh pengakuan saling ketergantungan timbal balik, kepercayaan dan tanggung jawab masing-masing aktor. Dari uraian diatas maka dapat dilihat tiga pendekatan mekanisme koordinasi dalam sektor publik. Dari ketiga pendekatan tersebut, peneliti tertarik untuk menganalisis mekanisme koordinasi dalam kelembagaan hirarkis atau *Coordination by hierarchy-type mechanisms (HTM)*.

Lain halnya Sarana atau mekanisme koordinasi diungkapkan Lembaga Administrasi Negara RI (1997 :55-57), agar koordinasi dapat berjalan baik dibutuhkan sarana atau mekanisme sebagai berikut:

- ① Kebijakan; kebijakan sebagai alat koordinasi memberikan arah tujuan yang harus dicapai oleh segenap organisasi atau instansi sebagai pedoman, pegangan atau bimbingan untuk mencapai kesepakatan sehingga tercapai keterpaduan, keselarasan dan keserasian dalam pencapaian tujuan.
- ① Rencana; rencana dapat digunakan sebagai alat koordinasi karena didalam rencana yang baik tertuang secara jelas, sasaran, cara melakukan, waktu pelaksanaan, orang yang melaksanakan dan lokasi.
- ① Prosedur dan Tata Kerja; sebagai alat koordinasi untuk kegiatan yang sifatnya berulang-ulang.
- ① Rapat dan Taklimat (*Briefing*); sebagai sarana koordinasi untuk menyatukan bahasa dan saling pengertian mengenai sesuatu masalah. Taklimat untuk memberikan pengarahan, memperjelas atau menegaskan kebijaksanaan sesuatu masalah.
- ① Surat Keputusan Bersama; Untuk memperlancar penyelesaian sesuatu kegiatan yang tidak dapat dilaksanakan hanya oleh satu instansi, dapat diterbitkan Surat Keputusan Bersama atau Surat Edaran Bersama. Sarana koordinasi ini sangat efektif dalam mewujudkan kesepakatan dan kesatuan gerak didalam pelaksanaan tugas antara dua atau lebih instansi yang terkait.

- ⊖ Tim, Panitia, Kelompok Kerja, Gugus Tugas; digunakan untuk menangani kegiatan yang bersifat kompleks, mendesak, dan multi fungsi.
- ⊖ Dewan atau Badan; sebagai wadah koordinasi dibentuk untuk menangani masalah yang bersifat kompleks, sulit dan terus-menerus, serta belum ada sesuatu instansi yang secara fungsional menangani atau tidak mungkin dilaksanakan oleh instansi fungsional yang sudah ada.
- ⊖ Sistem Administrasi Manunggal Satu Atap; dibentuk untuk memperlancar dan mempercepat pelayanan kepentingan masyarakat yang kegiatannyadiselenggarakan dalam satu gedung (satu atap).

Dalam administrasi pemerintahan, koordinasi dimaksudkan untuk menyerasikan dan menyatukan kegiatan-kegiatan yang dilakukan oleh pejabat-pejabat pimpinan dan kelompok pejabat pelaksana. Suatu tindakan pelaksanaan yang terkoordinasikan berarti kegiatan para kelompok pejabat baik pimpinan dan para pelaksana menjadi serasi, seirama dan terpadu dalam pencapaian tujuan bersama.

Berdasarkan atas hubungan antara pejabat yang mengkoordinasikan dengan pejabat yang dikoordinasikan, maka dapat dibedakan 2 (dua) jenis koordinasi yaitu koordinasi intern dan koordinasi ekstern (Handyaningrat, 1984 : 127-131)

- a. Koordinasi intern terdiri atas: Koordinasi vertikal, koordinasi horisontal dan koordinasi diagonal.
 - ⊖ Koordinasi vertikal atau koordinasi struktural, di mana antara yang mengkoordinasikan dengan yang dikoordinasikan secara struktural terdapat hubungan hirarkis. Hal ini dapat dikatakan koordinasi bersifat hirarkis, karena satu dengan yang lainnya berada pada satu garis komando (*line of command*). Misalnya koordinasi yang dilakukan oleh seorang Kepala Direktorat terhadap para Kepala Sub Direktorat yang berada dalam lingkungan Direktoratya.
 - ⊖ Koordinasi horizontal, yaitu koordinasi fungsional, di mana kedudukan antara yang mengkoordinasikan dan yang dikoordinasikan mempunyai kedudukan setingkat eselonnya. Menurut tugas dan

fungsinya keduanya mempunyai kaitan satu dengan yang lain sehingga perlu dilakukan koordinasi. Misalnya koordinasi yang dilakukan oleh Kepala Biro Perencanaan Departemen terhadap para Kepala Direktorat Bina Program pada tiap-tiap Direktorat Jendral suatu Departemen.

- ② Koordinasi diagonal, yaitu koordinasi fungsional, di mana yang mengkoordinasikan mempunyai kedudukan yang lebih tinggi tingkat eselonnya dibandingkan yang dikoordinasikannya, tetapi satu dengan yang lainnya tidak berada pada satu garis komando (*line of command*). Misalnya koordinasi yang dilakukan oleh Kepala Biro Kepegawaian pada Sekretariat Jendral Departemen terhadap para Kepala Bagian Kepegawaian Sekretariat Direktorat Jendral suatu Departemen.

- b. Koordinasi Ekstern, termasuk koordinasi fungsional. Dalam koordinasi ekstern yang bersifat fungsional, koordinasi itu hanya bersifat horisontal dan diagonal.
 - 1) Koordinasi ekstern yang bersifat horisontal
 - 2) Koordinasi ekstern, yang bersifat diagonal.

Van Poelje berpendapat dalam Syafrudin (1993: 75), bahwa masalah koordinasi adalah salah satu daripada masalah-masalah pemerintahan yang terpenting, yang lebih-lebih sesudah perang dunia pertama semakin bertambah sukar tetapi pula semakin besar artinya. Mengenai apa yang dimaksudkan oleh Van Poelje mengenai masalah koordinasi menurut Syafrudin adalah masalah perihal kerjasama antara aparatur pemerintahan dan pertaliannya satu sama lain merupakan masalah koordinasi pemerintahan. Masalah koordinasi di alam Pemerintahan Indonesia masih menjadi masalah yang perlu dipecahkan.

Sekalipun pada umumnya telah disadari pentingnya koordinasi dalam proses administrasi/managemen Pemerintah, tetapi kenyataannya dalam praktek tidak jarang terdapat berbagai masalah yang menyebabkan kurang efektifnya pelaksanaan koordinasi yang diperlukan, sehingga pencapaian sasaran/tujuan tidak selalu berjalan sebagaimana yang diharapkan.

Handayani (1984:129-130), Adapun berbagai faktor yang dapat menghambat tercapainya koordinasi itu adalah sebagai berikut:

- a. Hambatan-hambatan dalam koordinasi vertikal (struktural) disebabkan perumusan tugas, wewenang dan tanggung jawab tiap-tiap satuan kerja (unit) kurang jelas. Di samping itu adanya hubungan dan tata kerja serta prosedur kerja yang kurang dipahami oleh pihak-pihak yang bersangkutan, dan kadang-kadang timbul keragu-raguan di antara mereka. Sebenarnya hambatan-hambatan yang demikian itu tidak perlu timbul, karena antara yang mengkoordinasikan dan yang dikoordinasikan ada hubungan komando dalam susunan organisasi yang bersifat hirarkis.
- b. Hambatan-hambatan dalam koordinasi fungsional

Hambatan-hambatan yang timbul pada koordinasi fungsional, baik yang horizontal maupun diagonal, disebabkan karena antara yang mengkoordinasikan dengan yang dikoordinasikan tidak terdapat hubungan hirarkhis. Sedangkan hubungan keduanya terjadi karena kaitan, bahkan interdependensi atas dasar fungsi masing-masing.

Adapun hal-hal yang biasanya menjadi hambatan dalam pelaksanaan koordinasi, antara lain :

- 1) Para pejabat sering kurang menyadari bahwa tugas dilaksanakannya hanyalah merupakan sebagian saja dari keseluruhan tugas dalam organisasi untuk mencapai tujuan organisasi tersebut.
- 2) Para pejabat sering memandang tugasnya sendiri sebagai tugas yang paling penting dibandingkan dengan tugas-tugas yang lain.
- 3) Adanya pembagian kerja atau spesialisasi yang berlebihan dalam organisasi.
- 4) Kurang jelasnya rumusan tugas/fungsi, wewenang dan tanggung jawab dari masing-masing pejabat atau satuan organisasi.

- 5) Adanya prosedur dan tata kerja yang kurang jelas dan berbelit-belit dan tidak diketahui oleh semua pihak yang bersangkutan dalam usaha kerja sama.
- 6) Kurangnya kemampuan dari pimpinan untuk menjalankan koordinasi yang disebabkan oleh kurangnya kecakapan, wewenang, kewibawaan dan sebagainya.
- 7) Tidak atau kurang adanya forum komunikasi di antara para pejabat yang bersangkutan yang dapat dilakukan dengan saling tukar menukar informasi dan diciptakan adanya saling pengertian guna kelancaran pelaksanaan kerjasama.

Menurut Handayaniingrat, (1984: 130) untuk mengatasi masalah-masalah dalam koordinasi yang ditimbulkan oleh hal-hal seperti tersebut di atas, berbagai usaha perlu dilakukan yang secara garis besarnya dapat dikelompokkan dalam berbagai bentuk seperti:

- 1) Mengadakan penegasan dan penjelasan mengenai tugas/fungsi, wewenang dan tanggung jawab dari masing-masing pejabat/satuan organisasi yang bersangkutan.
- 2) Menyelesaikan masalah-masalah yang mengakibatkan koordinasi yang kurang baik, seperti sistem dan prosedur kerja yang berbelit-belit, kurangnya kemampuan pimpinan dalam melaksanakan koodinasi dan sebagainya.
- 3) Mengadakan pertemuan-pertemuan staf sebagai farum tukar-menukar informasi, pendapat, pandangan dan untuk menyatukan persepsi bahasa dan tindakan dalam menghadapi masalah-masalah bersama.

(Handayaniingrat 1984: 130) Prinsip fungsionalisasi dalam pemecahan masalah koordinasi.

Dalam usaha untuk mengatasi masalah-masalah koordinasi, maka prinsip fungsionalisasi sebagaimana telah dikemukakan harus dijadikan sebagai

landasannya. Penerapan prinsip fungsionalisasi dalam rangka peningkatan hubungan kerja menuntut berbagai hal seperti:

- 1) Adanya pelembagaan dimana semua fungsi organisasi tertampung;
- 2) Adanya pembinaan kelembagaan (functional building);
- 3) Adanya de-personalisasi kepemimpinan (depersonalized leadership) sehingga ketergantungan kepada seseorang pejabat tertentu menjadi berkurang;
- 4) Adanya tata kerja yang jelas;
- 5) Adanya forum koordinasi yang efektif;
- 6) Adanya informasi pimpinan yang menyeluruh dan sempurna;
- 7) Adanya jalur informasi yang bersifat multi-arah terbuka.

Dengan berpedoman kepada prinsip fungsionalisasi, diharapkan permasalahan koordinasi dapat diselesaikan dengan sebaik-baiknya dan dapat dihindarkan kemungkinan timbulnya masalah-masalah, yang apabila tidak dipecahkan akan mengakibatkan berbagai hal yang tidak diinginkan seperti inefisiensi, tumpang tindih (overlapping), kekaburan, pemborosan dan sejenisnya.

2.2.2 Pelayanan

Pada hakikatnya pemerintahan negara harus mampu menyelenggarakan dua fungsi utama, yakni fungsi pelayanan dan pengaturan. Baik fungsi pengaturan maupun fungsi pelayanan menyangkut semua segi kehidupan dan penghidupan masyarakat (Siagian, 2001:128). Pelayanan publik merupakan segala kegiatan yang menyangkut memenuhi kebutuhan masyarakat luas meliputi kebutuhan dasar dan pelayanan umum yang diatur dan diawasi oleh pemerintah. Pendapat tersebut sesuai dengan pelayanan publik menurut B. Libois dalam Haryatmoko (2011 : 13) ialah semua kegiatan yang pemenuhannya harus dijamin, diatur, dan diawasi oleh pemerintah, karena diperlukan untuk pewujudan dan perkembangan kesalingtergantungan sosial dan pada hakikatnya, pewujudannya sulit terlaksana tanpa kekuatan pemerintah. Moenir (2010: 26-270) mengemukakan bahwa pelayanan publik adalah kegiatan yang dilakukan oleh seseorang atau sekelompok orang dengan

landasan faktor materiel melalui sistem, prosedur dan metode tertentu dalam usaha memenuhi kepentingan orang lain sesuai dengan haknya.

Berdasarkan pendapat diatas pelayanan dapat diklasifikasikan dalam dua kategori sesuai yang dikemukakan Mahmudi dalam Hardiyansyah (2011: 20) pelayanan kebutuhan dasar seperti pendidikan dan kesehatan, dan pelayanan umum. Salah satu dari pelayanan umum yang harus diselenggarakan pemerintah adalah pelayanan jasa. Pelayanan Jasa adalah pelayanan yang menghasilkan berbagai bentuk jasa yang dibutuhkan publik (Hardiyansyah, 2011: 23). Produk jasa yang dimaksud adalah suatu hasil yang tidak harus dalam bentuk fisik tak berdimensi, tetapi dapat dinikmati oleh pancaindera dan atau perasaan (gerak, suara, keindahan, kenyamanan, rupa), disamping memang ada yang bentuk fisiknya yang dituju, contoh pelayanan jasa adalah penyelenggaraan jasa transportasi darat, laut/sungai, udara (Moenir, 2010:201).

2.2.3 Pelayanan Transportasi Publik

Seperti pembahasan sebelumnya salah satu fungsi kota atau elemen penting perkotaan adalah transportasi. Transportasi menurut Adisasmita, Adisasmita (2011:59) diartikan sebagai memindahkan barang dan orang dari suatu tempat ke tempat lain. Sedangkan Transportasi publik adalah seluruh alat transportasi di mana penumpang tidak bepergian menggunakan kendaraannya sendiri. Transportasi publik umumnya termasuk kereta dan bis, namun juga termasuk pelayanan maskapai penerbangan, feri, taxi, dan lain-lain. Transportasi publik merupakan sarana transportasi utama di bumi (wartawarga.gunadarma.ac.id 16/02/12).

Transportasi publik memiliki peran sangat penting dalam bidang ekonomi, sosial dan politik. Peranan transportasi perkotaan untuk memenuhi kebutuhan masyarakat di perkotaan seperti alat untuk mendukung/memperlancar arus pertukaran barang dan jasa. Masyarakat kota cenderung untuk memanfaatkan fasilitas publik dalam sistem transportasi, seperti berbelanja, membayar pajak, melakukan aktifitas sekolah dan bekerja. Transportasi diperlukan guna mengatasi kesenjangan jarak dan komunikasi antara tempat asal dan tempat tujuan. Maka dikembangkan sistem

transportasi dan komunikasi, yang berwujud sarana aksesibilitas (prasarana jalan) dan kendaraan. Dari sini timbul jasa angkutan untuk memenuhi kebutuhan perangkutan (transportasi) dari satu tempat ke tempat lain. Di sini terlihat, bahwa transportasi dan tata guna lahan merupakan dua hal yang tidak dapat dipisahkan sesuai yang telah dikemukakan Adisasmita, Adisasmita (2011:49). Salah satu tujuan penting dari perencanaan tata guna lahan atau perencanaan sistem transportasi, adalah menuju keseimbangan yang efisien antara potensi tata guna lahan dengan kemampuan transportasi. Untuk mewujudkan sistem transportasi yang efisien dan efektif dan sesuai dengan perencanaan tata guna lahan maka dibutuhkan koordinasi antara instansi terkait secara internal maupun eksternal sesuai dengan kebijakan transportasi yang terkonsolidasi, terkoordinasi, terintegrasi, tersinkronasi, berkesinambungan dan harmoni (Adisasmita, Raharjo & Adisasmita, Sakti Adji, 2011:18).

2.2.4 Operasionalisasi Konsep dan Indikator

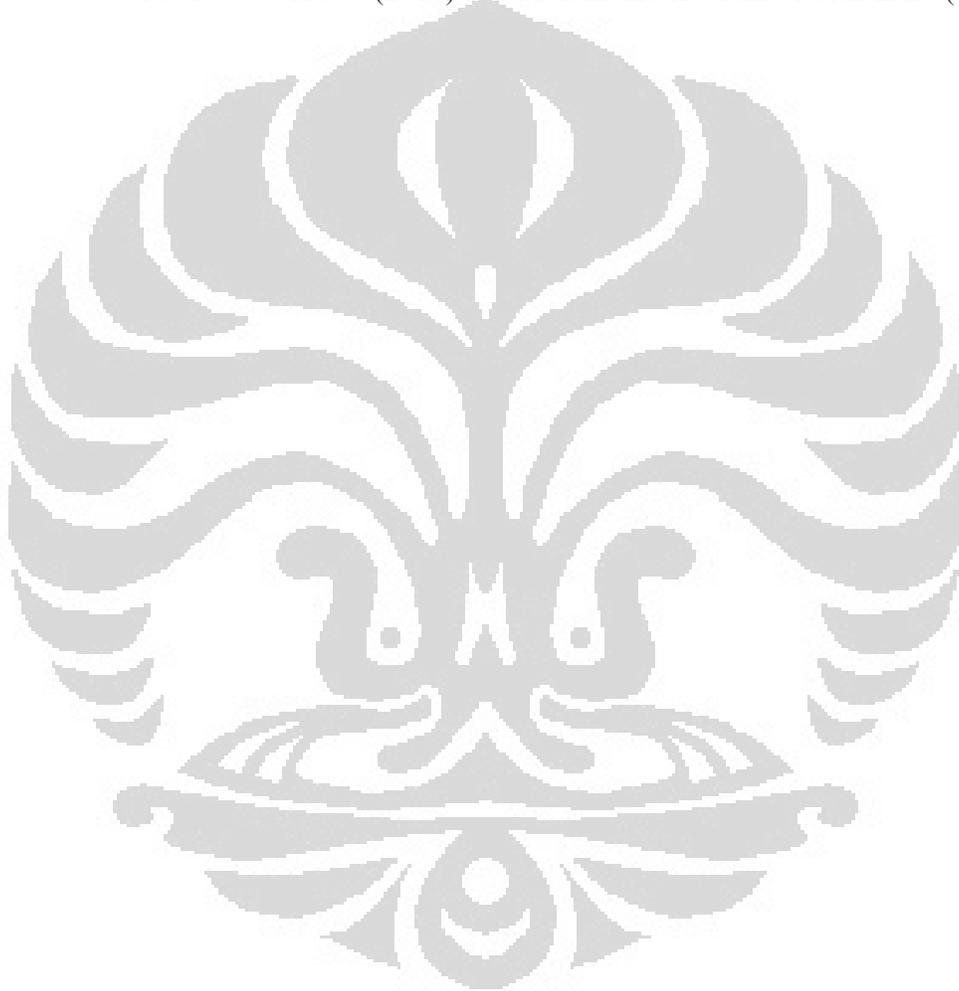
Konsep yang digunakan penulis dalam melakukan penelitian ini adalah konsep mengenai Koordinasi. Koordinasi ini diambil untuk menggambarkan mekanisme koordinasi yang dilakukan Dinas perhubungan dalam menyelenggarakan Pelayanan Transportasi Publik di Depok. Secara teoritis mekanisme koordinasi yang digunakan adalah konsep Hirarkis sebagai mekanisme koordinasi dari Boukaert, Peters dan Verhoest (2010: 35) yang dikombinasi dengan mekanisme/sarana koordinasi dari Lembaga Administrasi Negara. Alasan pemilihan teori tersebut dikarenakan teori tersebut paling relevan dengan Kebijaksanaan yang dibuat dalam melaksanakan program-program yang dilakukan DISHUB berdasarkan kewenangan desentralisasi dari pihak Pemerintah Kota Depok kepada DISHUB. Terdapatnya dasar kewenangan yang mendasari setiap program dan koordinasi antara DISHUB dan pihak terkait. Oleh karena itu maka penulis akan menjelaskan variabel bagaimana mekanisme koordinasi yang dilakukan Dinas Perhubungan. Berikut ini adalah Operasionalisasi Konsep yang telah disusun oleh penulis dalam penelitian ini:

Tabel 2.3
Tabel Operasionalisasi Konsep

Konsep	Variabel	Dimensi	Indikator
Koordinasi	Mekanisme Koordinasi	1. Dasar Interaksi (<i>Base of Interaction</i>)	a. Sumber Kewenangan Pemerintah b. Kebijakan yang tepat.
		2. Tujuan (<i>Purpose</i>)	a. Adanya rencana yang jelas. b. Rencana yang dirancang sesuai dengan tujuan. c. Rencana yang dikendalikan tujuan. d. Briefing
		3. Pedoman, Pengendalian, dan Evaluasi (<i>Guidance, control and evaluation</i>)	a. Top-down norma b. Standar dalam berkoordinasi c. Rutinitas dalam berkoordinasi d. Adanya petunjuk pelaksanaan/ Tata Kerja e. Prosedur yang dituangkan dalam petunjuk pelaksanaan f. Intervensi dari Pemerintah g. Surat Keputusan Bersama
		4. Peran Pemerintah (<i>Role of government</i>)	a. Peran pemerintah dalam pembuat kewenangan b. Peran pemerintah dalam memberikan pengarahan c. Peran pemerintah dalam penegasaan kebijakan. d. Aktor pelaksana dikendalikan oleh aturan
		5. Sumberdaya yang dibutuhkan (<i>Resources</i>)	a. Kebutuhan sumberdaya dalam mekanisme koordinasi. b. Kewenangan sebagai

		<i>needed)</i>	sumberdaya. c. Kekuasaan sebagai sumberdaya.
--	--	----------------	---

Sumber : diolah peneliti dari Teori Hirarkis-Mekanisme oleh Bouckaert, Peters & Verhoest (2010) dan Mekanisme Koordinasi oleh LAN (1997)



BAB 3

METODE PENELITIAN

Dalam bab ini, peneliti akan menjelaskan mengenai metode penelitian yang dijadikan acuan untuk melakukan penelitian. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode Positivist yakni metode penelitian dengan pendekatan kuantitatif tetapi teknik pengumpulan data dengan data kualitatif, sesuai yang dikemukakan Neuman (2006:82) *Positivist social science is an organized method for combining deductive logic with precise empirical observations of individual behaviour in order to discover and confirm a set of probabilistic causal laws that can be used to predict general patterns of human activity.*

3.1 Pendekatan Penelitian

Pendekatan kuantitatif merupakan pendekatan yang menggambarkan atau menjelaskan suatu masalah yang hasilnya dapat digeneralisasikan. Teori menjadi faktor yang sangat penting dalam proses penelitian kuantitatif. Dalam penelitian ini pendekatan kuantitatif digunakan untuk menggambarkan mekanisme koordinasi. Terkait dengan hal itulah maka penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif karena bertujuan untuk mendapatkan gambaran mengenai proses koordinasi diantara Dinas Perhubungan dengan instansi terkait dalam pelayanan jasa transportasi publik angkutan kota di Kota Depok.

3.2 Jenis/Tipe Penelitian

Jenis penelitian ini dapat digolongkan berdasarkan tujuan penelitian, manfaat penelitian, dimensi waktu, dan teknik pengumpulan data yang dapat dijelaskan sebagai berikut:

3.2.1 Jenis Penelitian Berdasarkan Tujuan Penelitian

Berdasarkan tujuan penelitian, penelitian ini termasuk dalam penelitian deskriptif. Tujuan penelitian deskriptif adalah menyajikan gambaran lengkap mengenai seting sosial dan hubungan-hubungan yang terdapat dalam

penelitian. Di mana dalam tujuan penelitian deskriptif, penulis mencoba untuk menjelaskan dan menggambarkan masalah yang ada serta proses mekanisme dalam berkoordinasi yang dilakukan Dinas Perhubungan dengan Instansi terkait dalam pelaksanaan Pelayanan transportasi perkotaan.

3.2.2. Jenis Penelitian Berdasarkan Manfaat Penelitian

Berdasarkan manfaat penelitian, penelitian ini termasuk dalam penelitian murni. Disebut dengan penelitian murni karena penelitian ini dimaksudkan sebagai upaya untuk mengembangkan teori dan gagasan tertentu dalam konteks keilmuan.

3.2.3 Jenis Penelitian Berdasarkan Dimensi Waktu

Dimensi waktu penelitian ini adalah penelitian cross-sectional, yakni penelitian dilakukan dalam satu waktu tertentu dan tidak akan di ulang untuk penelitian selanjutnya (prasetyo dan jannah, 2011:45). Adapun waktu penelitian ini dimulai pada bulan Mei 2012 hingga bulan Juni 2012 atau sampai terkumpulnya data yang dibutuhkan.

3.2.4 Jenis Penelitian Berdasarkan Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan untuk penelitian ini dengan metode kualitatif adalah dengan melakukan wawancara sebagai sumber data primer. Sementara, data sekunder diperoleh dari studi kepustakaan dan data dari Dinas Perhubungan Kota Depok, serta artikel-artikel yang terkait dengan penelitian ini melalui buku, surat kabar, internet.

3.3 Metode dan Teknik Pengumpulan Data

Penelitian ini menggunakan teknik pengumpulan data melalui wawancara dan dokumentasi. Teknik pengumpulan Data yang di gunakan untuk memperoleh data primer adalah wawancara. Data sekunder diperoleh melalui dokumentasi yang dilakukan untuk menelaah data-data berupa undang-undang dan peraturan yang berlaku serta arsip-arsip yang relevan dengan peneltian ini. Penelitian ini juga melakukan telaah pustaka bersumber dari teori-teori atau konsep yang berasal dari

buku teks, jurnal, tesis, skripsi yang berkaitan dengan penelitian yang menjadi acuan dalam kerangka teori peneliti.

3.4 Proses Penelitian

Proses penelitian diawali dengan melakukan persiapan seperti mencari permasalahan yang akan dijadikan fokus penelitian dengan mengkaji bahan pustaka dan teori-teori yang akan digunakan dalam penelitian. Kemudian mencari site yang tepat sesuai dengan fokus penelitian. Pengumpulan data yang dilakukan peneliti dalam prose penelitian ini dengan menggunakan studi lapangan dengan mengumpulkan data-data primer dari wawancara dengan narasumber tentang proses koordinasi yang dilakukan Dinas Perhubungan bersama pihak-pihak terkait dalam penyelenggaraan pelayanan transportasi angkutan kota. Dalam hal ini pihak-pihak yang terkait yaitu DPC Organda dan Satlantas Porles Kota Depok. Instrumen yang digunakan peneliti untuk memperoleh data primer tersebut dengan buku catatan dan tape recorder, kamera dan handphone. Peneliti dalam penelitian ini sebagai peneliti total yakni peneliti hanya memiliki keterkaitan personal yang sangat kecil dan berperan pasif tidak mempengaruhi jalannya aktifitas di dalam site. Dalam melakukan wawancara dengan berbagai narasumber, peneliti menyiapkan pedoman wawancara yang telah dibuat berdasarkan operasionalisasi konsep yang telah dibuat peneliti. Kemudian peneliti juga memperoleh data sekunder berupa dokumen-dokumen dan peraturan yang mendasari setiap program yang dilakukan Dinas Perhubungan. Proses penelitian ini dilakukan untuk mendapatkan gambaran secara real mengenai mekanisme koordinasi yang dilakukan Dinas Perhubungan.

3.5 Narasumber/Informan

Narasumber atau informan merupakan orang yang bisa memberikan informasi-informasi utama yang dibutuhkan dalam penelitian. Narasumber itulah yang menjadi subyek penelitian (Praswoto, 2012: 195).

Dalam penelitian ini Peneliti mencoba mengjabarkan beberapa narasumber atau informan adalah para pihak yang terlibat dalam penyelenggaraan pelayanan jasa

transportasi angkutan kota di Depok. Berdasarkan informasi yang diperoleh Peneliti, berikut adalah narasumber utama dalam penelitian ini adalah:

1. Sub Bagian Umum Pelayanan, selaku koordinator pelaksanaan rapat-rapat internal Dinas Perhubungan.
2. Kepala Bidang Angkutan, selaku penyelenggara pelayanan angkutan kota.
3. Kepala Seksi Angkutan dalam Kota, selaku koordinator pelayanan angkutan dalam kota.
4. Organda, Organisasi yang mewadahi angkutan kota
5. Polres Kota Depok, selaku pihak yang dilibatkan dalam koordinasi pelaksanaan program seragam dan KPP angkutan kota, di Kota Depok

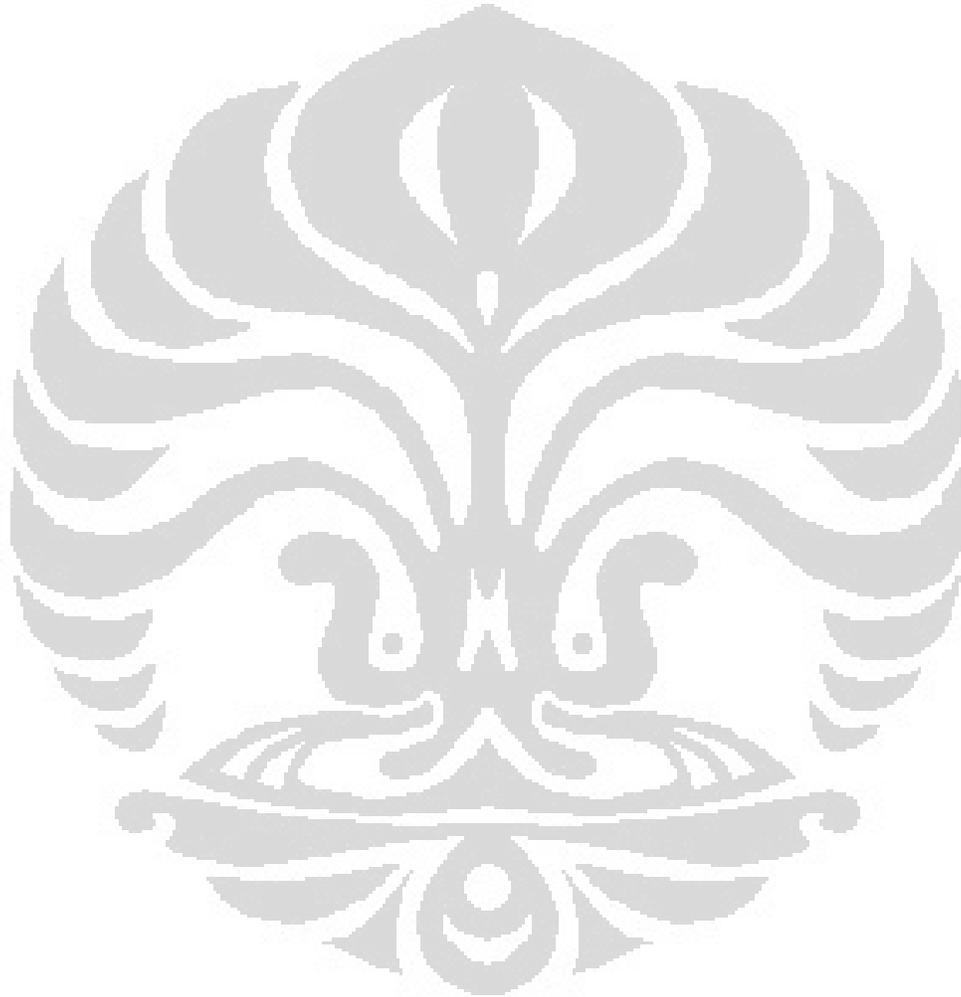
3.6 Penentuan Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian mengambil site penelitian di Dinas Perhubungan Kota Depok beserta pihak-pihak terkait dalam pelayanan jasa angkutan kota di Kota Depok. Peneliti tertarik mengambil site ini karena jasa transportasi angkutan kota mulai ditinggalkan oleh masyarakat karena dinilai tidak efisien dan tidak lagi aman, dengan berbagai tindak kejahatan yang terjadi di dalam angkutan umum. Peneliti tertarik untuk meneliti bagaimana cara peningkatan pelayanan jasa angkutan umum khususnya Dinas Perhubungan Kota Depok, karena Kota Depok adalah Kota Depok pada tahun 2011 mendapatkan juara pertama kategori Road Safety Patnership Competition. Road Safety Partnership Competition adalah bagaimana membentuk kerjasama dalam menciptakan keselamatan. Oleh karena itu peneliti tertarik bagaimana Dinas Perhubungan berkoordinasi dengan pihak-pihak terkait dalam menyelenggarakan pelayanan guna terciptanya angkutan kota yang aman, nyaman dan lancar.

3.7 Keterbatasan Penelitian

Dalam melakukan penelitian pasti akan ada keterbatasan dari faktor-faktor internal dan eksternal, adapun keterbatasan penelitian dan hambatan yang dialami

peneliti dalam mewawancari Polres Kota Depok, selaku pihak yang dilibatkan dalam koordinasi pelaksanaan program seragam dan KPP angkutan kota di Kota Depok, dikarena sibuknya jadwal beliau, untuk melihat arahan-arahan koordinasi hanya dilihat dari berita acara rapat koordinasi yang dihadiri oleh Bapak Kapolres Depok.



BAB 4

GAMBARAN UMUM & PEMBAHASAN

Pada bab ini akan diuraikan mengenai Gambaran Umum Dinas Perhubungan dan koordinasi yang dilakukan Dinas Perhubungan dalam Penyediaan Pelayanan Jasa Transportasi Angkutan Kota di Kota Depok.

4.1 Gambaran Umum

4.1.1 Gambaran Umum Dinas Perhubungan Kota Depok

Dengan berubahnya Depok sebagai kotamadya berdasarkan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1999 tentang pembentukan Kotamadya Daerah Tingkat II Depok dan Kotamadya Daerah tingkat II Cilegon, maka dibentuklah lembaga/institusi sebagai unsur pelaksana Pemerintah Kota Depok.

Salah satu lembaga/institusi sebagai unsur pelaksana Pemerintah Kota Depok dimaksud adalah Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (DLLAJ), namun seiring dengan berjalannya waktu DLLAJ tersebut telah mengalami perubahan nama sebanyak 4 (empat) kali. Perubahan nama tersebut yakni sebagai berikut :

1. Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (DLLAJ) Peraturan Daerah Kota Depok Nomor 12 Tahun 2000 tentang Organisasi dan Tata Kerja Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
2. Dinas Perhubungan dan Pariwisata (Dishubpar) Peraturan Daerah Kota Depok No.47 Tahun 2000 tentang Pembentukan Perangkat Daerah dan Peraturan Daerah Kota Depok Nomor 48 Tahun 2000 tentang Susunan Organisasi Perangkat Daerah.
3. Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (DLLAJ) Peraturan Daerah Kota Depok Nomor 16 Tahun 2003 tentang Pembentukan dan Susunan Organisasi Perangkat Daerah.
4. Dinas Perhubungan (DISHUB) Peraturan Daerah Kota Depok Nomor 8 Tahun

Dinas Perhubungan Kota Depok merupakan Organisasi Perangkat Daerah yang bergerak dalam bidang perhubungan khususnya perhubungan darat. Adapun tugas dan fungsi Dinas Perhubungan Kota Depok adalah “Melaksanakan kewenangan desentralisasi dibidang lalu lintas dan angkutan jalan.” Fungsi dari Dinas Perhubungan Kota Depok yang pertama adalah merumuskan kebijakan teknis di bidang lalu lintas dan angkutan jalan; Kedua, memberikan izin dan pelaksanaan pelayanan umum di bidang lalu lintas dan angkutan jalan; Ketiga, membina unit-unit pelaksana teknis di bidang lalu lintas dan angkutan jalan dan yang terakhir sebagai pengelola urusan ketatausahaan.

4.1.2 Visi dan Misi Dinas Perhubungan Kota Depok

Seperti halnya dokumen rencana pembangunan Kota Depok lainnya, dalam rencana strategis (Renstra) Dinas Perhubungan, Visi merupakan rujukan utama. Pada hakekatnya visi organisasi adalah gambaran mengenai masa depan yang ingin dicapai oleh Dinas dan berisi komitmen murni tanpa adanya paksaan dari anggota stakeholder Dinas untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan.

Dengan demikian visi harus menjadi milik bersama, diyakini dan dipahami oleh seluruh anggota organisasi (Dinas Perhubungan) sehingga dapat memainkan peran yang menguntungkan dan menentukan dalam dinamika perubahan lingkungan untuk menuju masa depan tugas dan fungsi pokok bidang perhubungan yang lebih baik.

Dinas Perhubungan Kota Depok sebagai unsur pelaksana teknis dibidang Perhubungan dituntut untuk dapat memberikan dukungan sarana prasarana dan pelayanan kepada masyarakat sehingga transportasi jalan dapat terselenggara dengan aman, selamat, tertib dan lancar ke seluruh pelosok Kota Depok. Untuk mencapai hal tersebut disusunlah *Visi Dinas Perhubungan Kota Depok* untuk lima tahun mendatang (2011-2016) sebagai berikut :

“Terwujudnya transportasi yang nyaman dan berkelanjutan menuju Kota Depok yang maju dan sejahtera“.

Terbentuknya visi tersebut diatas diharapkan dapat menjadi arah bagi Dinas Perhubungan Kota Depok sehingga penyelenggaraan pelayanan kepada masyarakat berjalan sesuai harapan dan kemampuan Pemerintah Daerah dan masyarakat Kota Depok.

Untuk mewujudkan visi telah ditetapkan tersebut, Dinas Perhubungan harus mempunyai misi yang jelas, dimana pernyataan dalam misi tersebut tergambar upaya konkrit untuk mencapai Visi. Dengan Misi tersebut diharapkan seluruh pegawai dan pihak yang berkepentingan dapat lebih memahami dan mengetahui apa yang harus dilakukan untuk mencapai Visi yang telah ditetapkan dan mengetahui perannya masing – masing sehingga dapat berkontribusi positif dalam pencapaian Visi tersebut.

Sejalan dengan visi Dinas Perhubungan Kota Depok yang telah disebutkan diatas, dalam mewujudkannya dirumuskan misi sebagai berikut :

1. Mewujudkan dukungan sarana dan prasarana transportasi di wilayah Kota Depok yang memperlancar aktivitas masyarakat
2. Meningkatkan sistem pelayanan transportasi yang memadai melalui manajemen transportasi terpadu dan modern, yang dapat menjangkau seluruh wilayah

Dalam rangka mewujudkan misi-misi yang telah disepakati, maka ditetapkan tujuan-tujuan berdasarkan misi yang ingin diwujudkan, yaitu :

Misi kesatu :

Mewujudkan dukungan sarana dan prasarana transportasi di wilayah Kota Depok yang memperlancar aktivitas masyarakat, mempunyai tujuan :

1. Membantu masyarakat dalam menyediakan sarana dan prasarana transportasi yang memadai, dengan sasaran Tersedianya sarana dan prasarana transportasi yang memadai
2. Memperlancar aktivitas dan kegiatan ekonomi masyarakat Kota Depok, dengan sasaran Terciptanya kelancaran pada aktivitas dan kegiatan ekonomi lainnya

Misi kedua :

Meningkatkan sistem pelayanan transportasi yang memadai melalui manajemen transportasi terpadu dan modern, yang dapat menjangkau seluruh wilayah, mempunyai tujuan :

1. Memberikan layanan bidang transportasi yang prima dan terpadu bagi masyarakat Kota Depok, dengan sasaran Terciptanya sistem pelayanan dan manajemen transportasi yang prima dan terpadu di Kota Depok
2. Meningkatkan akses transportasi bagi masyarakat di seluruh wilayah Kota Depok, dengan sasaran Merata dan Terlayannya kebutuhan transportasi bagi masyarakat dengan kualitas layanan yang baik di seluruh wilayah Kota Depok

4.1.3 Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Depok

Struktur organisasi merupakan gambaran mengenai rincian tugas dan tanggung jawab setiap bagian dari organisasi untuk mencapai tujuan organisasi tersebut. Adapun struktur organisasi Dinas Perhubungan seperti dapat dilihat pada lampiran 1. Berikut ini adalah unit-unit yang ada pada Dinas Perhubungan Kota Depok :

1. Kepala Dinas
2. Sekretariat, terdiri dari:
 - a. Sub Bagian Umum, Perencanaan, Evaluasi dan Pelaporan
 - b. Sub Bagian Keuangan
3. Bidang Lalu Lintas terdiri dari:
 - a. Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas
 - b. Seksi Jaringan Transportasi Jalan
4. Bidang Pengendalian dan Operasi, terdiri dari :
 - a. Seksi Pengendalian Lalu Lintas
 - b. Seksi Bimbingan Keselamatan dan Ketertiban
5. Bidang Angkutan, terdiri dari:
 - a. Seksi Angkutan Penumpang Dalam Kota
 - b. Seksi Angkutan Lintas Batas
6. Unit Pelaksana Teknis Dinas, terdiri dari :

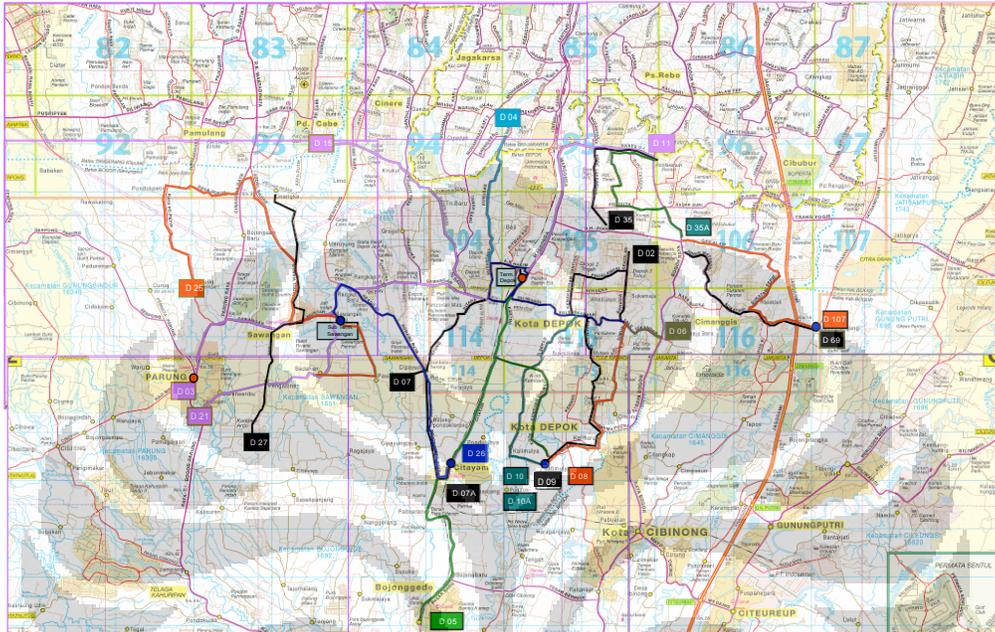
- a. UPTD Terminal
 - b. UPTD Pengujian Kendaraan Bermotor
 - c. UPTD Penerangan Jalan Umum
7. Kelompok Jabatan Fungsional

4.1.4 Gambaran Umum Kondisi Angkutan Kota Dalam Kota Depok

Transportasi sebagai urat nadi pembangunan di daerah tentunya memegang peranan penting dalam mendukung mobilitas pergerakan orang dan/atau barang. Dengan peran yang begitu penting tentunya transportasi perlu dijamin agar selalu dalam kondisi pada tingkat pelayanan minimal yang diharapkan, baik melalui kegiatan pemeliharaan ataupun pembangunan sarana dan prasarana transportasi yang memadai. Kondisi transportasi perkotaan yang ada di Kota Depok saat ini khususnya angkutan kota banyak mengalami permasalahan. Jumlah angkutan kota Depok yang terlalu banyak tidak diimbangi dengan jumlah penumpang yang dilayani. Kondisi seperti ini menimbulkan masalah lainnya yakni kemacetan karena banyak angkot yang memberhentikan kendaraannya untuk mengambil penumpang, disisi lain jumlah angkot yang tidak diimbangi dengan penumpang, membuat masalah lainnya yakni trayek angkutan tertentu menyerobot rute angkot lainnya karena merebutkan penumpang. Masalah lainnya adalah maraknya aksi kriminalitas di dalam angkutan kota yang pada akhir tahun 2011 kemarin menjadi wacana nasional. Tindak kejahatan, bahkan pemerkosaan di angkot ini menjadi tugas tambahan bagi Dinas Perhubungan Kota Depok selaku regulator dalam bidang perhubungan untuk menata kembali rute-rute dan menciptakan kenyamanan dan keamanan bagi penumpang angkutan kota khususnya Kota Depok. Dalam hal ini Dinas Perhubungan memiliki tupoksi di masing-masing bidang, khusus dalam mengelola bidang angkutan. Dalam melaksanakan penyelenggaraan dan pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan Kepala Dinas mendelegasikan kewenangannya pada Bidang Angkutan, yang di mana dalam bidang angkutan terdiri dari Kasie angkutan penumpang lintas batas dan kasie angkutan penumpang dalam kota. Dalam hal ini peneliti memfokuskan penelitian

pada bidang angkutan khususnya angkutan penumpang dalam kota. Berikut ini adalah gambaran 4.1 jaringan trayek angkutan dalam kota di Kota Depok.

PETA JARINGAN TRAYEK ANGKUTAN DALAM KOTA



Sumber : Dinas Perhubungan Kota Depok, 2012

Tabel 4.1 Trayek Angkutan Dalam Kota

No.	Kode	Lintasan	Jumlah
1.	[D 01]	Terminal Depok – Depok I Dalam	158
2.	[D 02]	Terminal Depok – Depok II Timur Tengah	561
3.	[D 03]	Terminal Depok – Parung	547
4.	[D 04]	Terminal Depok – Beji – Kukusan	170
5.	[D 05]	Terminal Depok – Citayam – Bojonggede	376
6.	[D 06]	Terminal Depok – Cisalak	287
7.	[D 07]	Terminal Depok – Rawa Denok	46

8.	[D 07A]	Terminal Depok – Citayam	74
9.	[D 08]	Terminal Depok – BBM – Kp. Sawah	34
10.	[D 09]	Terminal Depok – Studio Alam – Jatimulya (Kp. Sawah)	56
11.	[D 10]	Terminal Depok – Desa Tengah	81
12.	[D 11]	Terminal Depok – Akses UI - Palsigunung	145
13.	[D 15]	Terminal Depok – Simpangan Limo	26
14.	[D 21]	Terminal Sawangan – Bedahan – Duren Seribu	21
15.	[D 15]	Terminal Sawangan – Pondok Petir – Curug	32
16.	[D 26]	Terminal Sawangan – Citayam	27
17.	[D 27]	Perum. ARCO – Sawangan – Citayam	12
18.	[107]	Cisalak – Gas Alam – Leuwinanggung	116
19.	[35]	Ps. Palsigunung - Pangk. Sugutamu	18
	[35A]	Ps. Palsigunung - Ps.Cisalak	5
20.	[69]	Cisalak – Pekapuran – Leuwinanggung	86
21.	[D 17]	Terminal Jatijajar – Cibubur	6
		Jumlah	2884 Unit

Sumber : Dinas Perhubungan, 2012

4.1.5 Program – Program Dinas Perhubungan dalam Peningkatan Pelayanan Transportasi Kota di Kota Depok.

Dalam rangka meningkatkan kualitas layanan jasa transportasi di Kota Depok, Dinas Perhubungan mengagendakan program-program guna mendukung pelayanan transportasi yang tertib, aman dan lancar. Program – program ini adalah solusi dari permasalahan yang menimpa layanan angkutan kota di Kota Depok yang semakin lama kurang diminati karena adanya tindak kejahatan dalam angkutan serta adanya trayek-trayek angkutan yang menerobos jalur trayek tertentu.

Adapun program-program yang direncanakan pada periode 2011-2012 adalah sebagai berikut :

❖ Program Pemberlakuan Kartu Pengenal Pengemudi dan Seragam Pengemudi.

Sesuai dengan surat edaran dari Dinas Perhubungan dalam rangka meningkatkan pelayanan jasa angkutan umum dan menciptakan keamanan dan kenyamanan menggunakan angkutan penumpang umum di Kota Depok, maka sesuai Perda Kota Depok Nomor : 02 tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Bidang Perhubungan, telah diatur ketentuan bahwa pengemudi angkutan umum di Kota Depok wajib mengenakan 'Pakaian Seragam' yang harus dipakai pada waktu bertugas serta memakai 'Kartu Pengenal Pengemudi (KPP)'.

Sosialisasi pemakaian baju seragam sopir angkutan umum di Kota Depok ini telah dilakukan pada Jumat, 29 Desember 2011 oleh Walikota Depok. Kegiatan sosialisasi pemakaian seragam sopir angkutan umum dan penyerahan Kartu Tanda Pengemudi sebagai langkah awal untuk menertibkan seluruh armada angkutan umum yang beroperasi di Kota Depok. Upaya penertiban dilakukan sebagai penegakan Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

Rancangan Pemakaian Baju Seragam dan Kartu Tanda Pengenal Pengemudi ini bertuliskan nama pengemudi dan tanda pengenal pengemudi angkutan umum (lihat gambar 4.2 dan gambar 4.3) dan yang berhak mengenakan atribut tersebut hanya sopir angkutan umum yang sudah terdaftar di Organda Kota Depok.

Gambar 4.2 Kartu Pengenal Pengemudi



Sumber: DPC Organda, 2012

Gambar 4.3 Seragam Pengemudi



Sumber: DPC Organda, 2012

Mengenai rapat koordinasi terkait evaluasi seragam pengemudi angkot Kota Depok dilaksanakan pada hari jumat mendatang tanggal 8 Juni 2012 bertempat di DISHUB Kota Depok Yang dihadiri oleh Kepala Dinas Perhubungan Kota Depok, Kepala Bidang Angkutan DISHUB, Kepala Bidang Operasi dan Pengendalian DISHUB, Kepala Bidang Terminal dan Satlantas Kota Depok. Berkenaan dengan rapat koordinasi tersebut menurut Bapak Kassie Angkutan dalam Kota,

“...rapat tersebut menagendakan penindaklajuti program pengenaan seragam yang telah berjalan dari awal tahun ini.”

Sesuai dengan berita acara rapat koordinasi tersebut dijelaskan bahwa akan dilakukan penindakan oleh Bidang Pengendalian dan Operasi Dinas Perhubungan Kota Depok bekerjasama Polres Kota Depok dan Pengadilan Negeri dan Kejaksaan Negeri Depok. Kegiatan ini dilakukan sebagai upaya evaluasi dari kegiatan sosialisasi dan pelaksanaan yang selama ini telah berjalan sesuai dengan jadwal yang telah ditentukan, dimana pada minggu empat Bulan Juni Tahun 2012 akan dilakukan penindakan berupa surat teguran bagi pengemudi yang belum memiliki KPP dan

menggunakan seragam saat bertugas. Sesuai dengan Perda 02 Tahun 2012 pada pasal 50 Butir 1 setiap pengemudi wajib untuk :

- a. Mematuhi ketentuan dibidang pelayanan dan keselamatan angkutan;
- b. Memakai Pakaian Seragam, yang harus dipakai pada waktu bertugas;
- c. Memakai Kartu Pengenal Pengemudi;
- d. Bertingkah-laku sopan dan ramah;
- e. Tidak merokok selama dalam kendaraan;
- f. Tidak minum minuman yang mengandung alkohol, obat bius, narkotika maupun obat lain; dan
- g. Mematuhi waktu kerja, waktu istirahat dan pengantian pengemudi sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

❖ Program Penataan Trayek Angkutan Kota dan Warna Angkutan Kota di Kota Depok.

Memenuhi Peraturan Walikota Depok Nomor 15 Tahun 2011 tentang Penetapan Jaringan Trayek Angkutan Kota di Kota Depok. Dalam Peraturan Walikota tersebut dijelaskan secara detail jaringan trayek angkutan kota di wilayah kota Depok. Sama halnya dengan program KPP dan seragam nantinya penataan trayek dan warna kendaraan mengikuti warna seragam berupa strip list pada body mobil angkutan kota di Kota Depok. Program ini diwacanakan guna meningkatkan pelayanan kita kepada masyarakat Kota Depok. Dan selanjutnya akan dikoordinasikan kepada pihak-pihak terkait penyelenggaraan program tersebut agar dapat terealisasi dengan baik. Maka untuk memonitoring dan mengevaluasi pelaksanaan kegiatan KPP dan Penataan trayek tersebut Dishub berkoordinasi dengan DPC Organda Kota Depok, bersamaan dengan kegiatan penertiban untuk melihat sejauh mana tingkat kesadaran pengenaaan baju seragam pada masing-masing trayek, hal ini tertuang dalam Nota Dinas Perhubungan tanggal 21 Mei 2012.

Tujuan pemberian warna strip pada kendaraan angkutan umum dalam kota dimaksudkan untuk memberikan informasi kepada masyarakat terhadap trayek angkutan umum di Kota Depok. Pengecatan warna strip dilaksanakan pada bagian

bawah body kendaraan angkutan Kota Depok. Sebagai langkah awal sosialisasi pengecatan warna strip ini dilakukan melalui program kegiatan Dinas Perhubungan tahun 2012, Dari 2.884 kendaraan angkutan umum dalam kota Depok yang akan melakukan pengecatan warna strip, sebanyak 175 kendaraan angkutan umum yang dipilih sebagai percontohan yang dilakukan berdasarkan kriteria tahun pembuatan kendaraan yaitu paling tua kendaraan tahun 2005. Pemilihan jumlah kendaraan yang di cat strip pada masing-masing trayek dilaksanakan secara proporsional ($\pm 10\%$) berdasarkan jumlah armada pada masing-masing trayek. Terhadap trayek angkutan umum yang sudah terlebih dahulu dibedakan warna kendaraannya tidak dilakukan pengecatan. Dinas Perhubungan Kota Depok segera merealisasikan pemasangan warna strip angkutan dalam kota, sebagai upaya menertibkan trayek angkutan umum melalui pengecatan warna strip. Tahapan perubahan atau pergantian warna kendaraan seperti dicantumkan dalam Perwa No. 15 tahun 2011 pasal 3 bahwa setiap kendaraan dipasang strip dengan warna disesuaikan dengan masing-masing trayek, Daftar trayek dan armada pada trayek yang akan dilakukan pengecatan warna strip dapat dilihat pada halaman lampiran 8.

4.2 Analisis Koordinasi Dinas Perhubungan dalam Penyediaan Pelayanan Jasa Transportasi Angkutan Kota di Depok

4.2.1 Koordinasi Yang Dilakukan Dinas Perhubungan

Dinas perhubungan melaksanakan kewenangan desentralisasi dari Pemerintah Kota Depok dalam bidang perhubungan. Dalam hal ini Dinas Perhubungan sebagai regulator terkait pelayanan publik khususnya menyelenggarakan layanan dalam bidang transportasi. Dinas Perhubungan memiliki kewenangan untuk mengatasi permasalahan dalam bidang perhubungan khususnya transportasi darat di Kota Depok. Dengan demikian Dinas Perhubungan memiliki kewenangan mengatur dan mengambil kebijakan tentang permasalahan angkutan kota di Kota Depok. Sesuai dengan wawancara dengan Kassie Angkutan Lintas Batas pada tanggal 17 April 2012 mengenai peranan Dinas Perhubungan.

“...Mulai dari membuat regulasi kemudian kewenangan-kewenangan mengambil kebijakan terkait dengan pelayanan transportasi. Kalo di Tanya peranannya ya dua itu, Regulasi disini artinya luas, regulasi disini bentuknya membuat peraturan perundang-undangan terkait dengan bidang angkutan, kalo berbicara tentang kebijakan yaitu Kebijakan pemberian izin trayek, itu adalah kewenangan kita, kemudian memungut retribusi bidang perhubungan yaitu retribusi dibidang angkutan kota, kemudian penindakan, jadi kalau secara umum dinas perhubungan melakukan perencanaan, pengawasan, pengendalian. (Razia di lapangan bentuk pengawasan, membantu satlantas dalam mengatur lalu lintas bagian pengendalian). Tidak memberikan izin trayek itu bagian dari pengendalian dibidang angkutan.”

Dalam menyelenggarakan pelayanan jasa transportasi angkutan kota yang optimal Dinas Perhubungan Kota Depok tidak dapat bekerja sendiri. Dishub Kota Depok melakukan kerjasama dan hubungan kerja dengan berbagai pihak. Berdasarkan yang tercantum dalam Undang-Undang 22 Tahun 2009 Pasal 13 butir 1 dalam penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan harus dilakukan secara terkoordinasi oleh setiap penyelenggara beserta pihak-pihak yang terkait dalam penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Penyelenggaraan pelayanan dalam bidang transportasi yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Depok tentu saja melibatkan kerjasama dan koordinasi secara intern maupun ekstern. Koordinasi intern Dinas Perhubungan, membahas internal Dinas Perhubungan. Sedangkan koordinasi dengan pihak ekstern dilakukan dengan beberapa stakeholder. Pihak-pihak yang terkait atau stakeholder yang berkaitan dengan Dinas Perhubungan yakni Tim Korlantas, terdiri dari Polres Kota Depok, Organda, Bappeda dan BKP, dan organisasi perangkat daerah lainnya terkait dengan lalu lintas dan angkutan jalan.

Mengingat pentingnya pelaksanaan koordinasi dalam Penyelenggaraan Pelayanan dalam bidang transportasi, maka peneliti akan menganalisa aspek koordinasi dan mekanisme koordinasi yang menjadi sarana dalam berkoordinasi Dinas Perhubungan Kota Depok bersama dengan pihak terkait penyelenggaraan pelayanan angkutan kota di Kota Depok. Pertama, peneliti akan menjelaskan koordinasi yang dilakukan Dinas Perhubungan dan mekanisme koordinasi yang

dilakukan Dinas Perhubungan Kota Depok dalam upaya meningkatkan pelayanan jasa transportasi angkutan kota. Kedua, peneliti akan menjelaskan kendala yang dihadapi Dinas Perhubungan dalam berkoordinasi penyelenggaraan program-program yang dilakukan dalam peningkatkan pelayanan jasa angkutan kota di Kota Depok.

Untuk mengetahui lebih jelas pelaksanaan koordinasi yang dilakukan Dinas Perhubungan Kota Depok dapat dijelaskan sebagai berikut;

Berdasarkan atas hubungan antara pejabat yang mengkoordinasikan dengan pejabat yang dikoordinasikan, maka dapat dibedakan 2 (dua) jenis koordinasi yaitu koordinasi intern dan koordinasi ekstern.

- a. Koordinasi intern terdiri atas: Koordinasi vertikal, koordinasi horisontal dan koordinasi diagonal.

① Koordinasi vertikal atau koordinasi struktural, di mana antara yang mengkoordinasikan dengan yang dikoordinasikan secara struktural terdapat hubungan hirarkis. Hal ini dapat dikatakan koordinasi bersifat hirarkis, karena satu dengan yang lainnya berada pada satu garis komando (*line of command*). Wawancara dengan Kepala Bidang Pelayanan Umum Dinas Perhubungan Kota Depok pada tanggal 13 April 2012 mengenai Koordinasi Internal Dishub :

“...Hubungan kerja secara internal selalu di adakan pada rapat-rapat mingguan Dinas Perhubungan Kota Depok yang dilaksanakan pada setiap hari Rabu setelah dilakukan apel bersama. Untuk permasalahan dalam bidang-bidang tertentu kemudian disosialisasikan ke bidang masing-masing.”

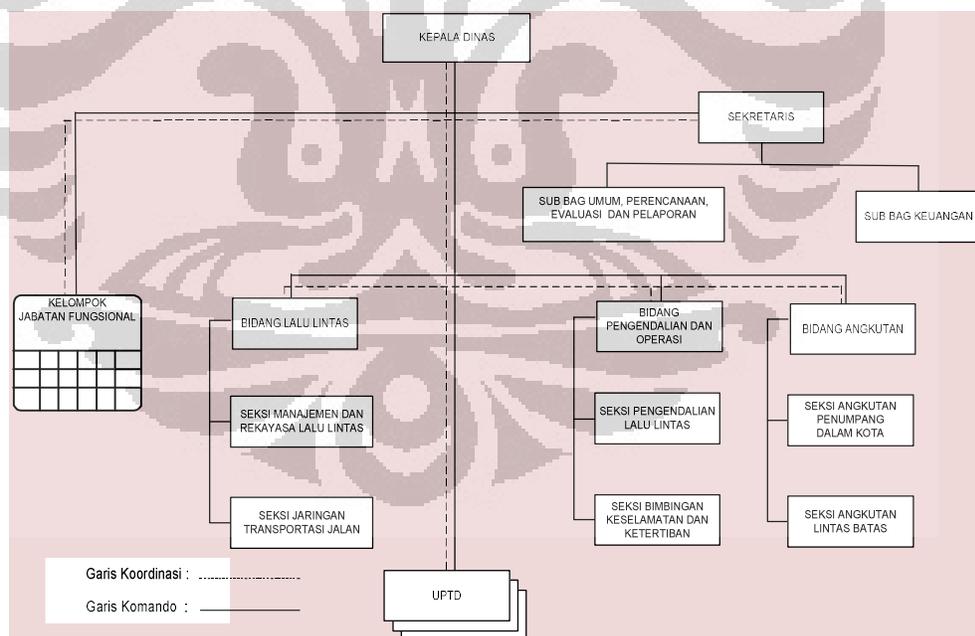
Pelaksanaan koordinasi secara vertikal Dinas Perhubungan dilakukan antara Kepala Dinas beserta Sekretaris dan Para Kepala Bidang dan Subbagian Pelayanan Umum. Koordinasi vertikal ini dimasukan untuk memonitor kinerja pegawai dan membicarakan proyek-proyek atau program yang akan dilaksanakan.

- ② Koordinasi horizontal, yaitu koordinasi fungsional, di mana kedudukan antara yang mengkoordinasikan dan yang dikoordinasikan mempunyai

kedudukan setingkat eselonnya. Menurut tugas dan fungsinya keduanya mempunyai kaitan satu dengan yang lain sehingga perlu dilakukan koordinasi. Peneliti melihat bahwa koordinasi horizontal ini dilakukan setiap bidang di dalam Dinas Perhubungan, misalnya Kepala Bidang Angkutan berkoordinasi dengan Bidang Lalu Lintas dalam hal penanganan Kemacetan yang disebabkan angkot yang mogok.

- 0 Koordinasi diagonal, yaitu koordinasi fungsional, di mana yang mengkoordinasikan mempunyai kedudukan yang lebih tinggi tingkat eselonnya dibandingkan yang dikoordinasikannya, tetapi satu dengan yang lainnya tidak berada pada satu garis komando (*line of command*). Koordinasi struktural Dinas Perhubungan lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar 4.5 struktur organisasi Dishub.

Gambar 4.5 Koordinasi Internal Dinas Perhubungan Kota Depok



Sumber : Dinas Perhubungan 2012

b. Koordinasi Ekstern, termasuk koordinasi fungsional. Dalam koordinasi ekstern yang bersifat fungsional, koordinasi itu hanya bersifat horisontal dan diagonal.

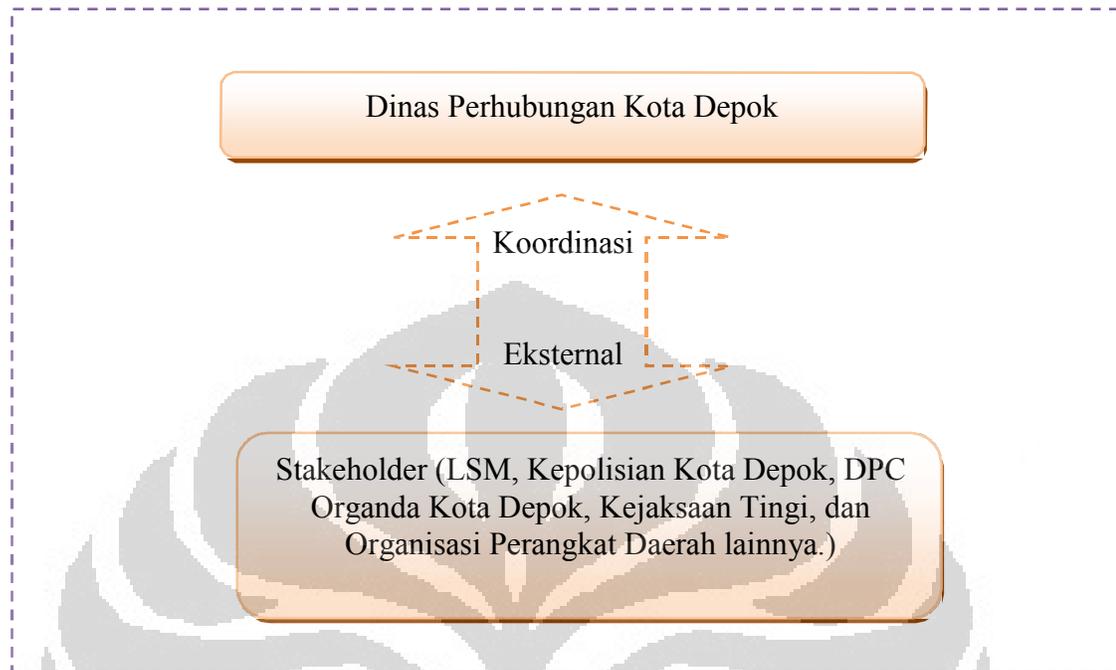
Ø Koordinasi ekstern yang bersifat horizontal. Koordinasi ini dapat dilihat pada koordinasi antara Dinas Perhubungan dan Organisasi Perangkat Daerah setingkat. Misalnya dalam penanganan Kemacetan akibat Kemacetan karena jalannya rusak yakni Koordinasi dilakukan dengan OPD Bina Marga dan tidaklanjutan dari koordinasi tersebut adalah jalanan yang diperbaiki. Lain hal lagi dalam mengatasi kemacetan karena PKL maka Dinas Perhubungan bersama Dinas Pasar yang menyelesaikan.

Ø Koordinasi ekstern, yang bersifat diagonal.

Koordinasi ekstern yang bersifat diagonal, artinya koordinasi yang dilakukan antara Dinas Perhubungan dengan Organisasi yang berkedudukan lebih tinggi maupun lebih rendah. Misalnya Koordinasi Dinas Perhubungan dengan Pemerintah Kota Depok.

Kemudian koordinasi yang saat ini diprogramkan Dinas Perhubungan bersama instansi terkait yakni koordinasi dalam penyelenggaraan seragam dan kartu pengenalan bagi pengemudi angkutan Kota di Kota Depok dan koordinasi dalam penataan trayek dan warna seragam di Kota Depok. Koordinasi ini dilakukan menindaklanjuti arahan Pemerintah Kota Depok dan banyaknya terjadi pelanggaran di lapangan terhadap aturan yang berlaku. Berikut ini Gambar yang diolah peneliti, untuk menggambarkan koordinasi Dinas Perhubungan dengan pihak eksternal dalam rangka pelaksanaan kartu pengenalan pengemudi dan seragam bagi pengemudi, yang dapat dilihat pada gambar dibawah ini:

Gambar 4.6 Koordinasi Eksternal Dinas Perhubungan



Sumber: diolah Peneliti, 2012

Dari gambar 4.6 terlihat bahwa koordinasi eksternal yang dilakukan Dinas Perhubungan Kota Depok berinteraksi dengan beberapa stakeholder yang terkait penyelenggara pelayanan angkutan jalan dan lalu lintas, yakni Kepolisian Kota Depok, Kejaksaan Tinggi Kota Depok, Organda dan Organisasi perangkat daerah lainnya dan juga masyarakat. Dalam hal ini pelaksanaan KPP dan Seragam bagi pengemudi dan razia yang dilakukan untuk menertibkan lalu lintas dan angkutan jalan, yang merupakan program pengawasan yang dilakukan Dinas Perhubungan bidang Pengendalian dan Operasi bekoordinasi dengan Polisi dan Kejaksaan tinggi dalam melakukan razia kendaraan dan angkutan umum menanggapi keluhan masyarakat tentang kejahatan di dalam angkutan. Seperti dilihat pada gambar 4.7 dibawah ini adalah dokumentasi pelaksanaan pengawasan dan penertiban angkutan kota di Depok.

Gambar 4.7 Pelaksanaan Penertiban Angkutan Kota di Depok



Sumber : www.dishub.go.id

4.2.2 Gambaran Pelaksanaan Koordinasi antara Dinas Perhubungan Kota Depok bersama Stakeholder Dalam Penyediaan Pelayanan Jasa Transportasi angkutan kota di Depok

Mekanisme koordinasi menggambarkan pada proses dasar yang dapat mendukung upaya koordinasi dan instrumen dalam berkoordinasi. Dengan demikian instrumen koordinasi tertentu mungkin mengacu pada mekanisme koordinasi yang spesifik, karena instrumen dapat berfungsi terutama dengan menggunakan otoritas (hirarki) kompetisi (pasar) atau kerja sama (jaringan). Instrumen koordinasi tertentu dapat digunakan dalam berbagai cara, misalnya, dalam jaringan hirarkis atau lebih mirip kepada cara. Menurut Bouckeart ada tiga dasar mekanisme koordinasi yakni (hirarkis, pasar dan jaringan). Dalam berkoordinasi Dinas Perhubungan Kota Depok menggunakan hirarkis sebagai mekanisme dalam berkoordinasi, yakni otoritas dan kekuasaan sebagai proses dasar dalam berkoordinasi.

Hirarki sebagai mekanisme koordinasi digunakan untuk menghasilkan koordinasi antara program dan organisasi dalam sektor publik. Penggunaan hirarki untuk mengkoordinasikan dalam sektor publik secara teoritis dibingkai dalam teori birokrasi Weber (1947) dalam Bouckaert, Peters dan Verhoest (2010:36) dengan penekanan pada pembagian tenaga kerja di satu sisi dan pada aturan, prosedur dan kewenangan sebagai instrumen koordinasi di sisi lain. Mekanisme koordinasi hirarkis menarik terutama pada otoritas dan kekuasaan sebagai proses dasar dan sumber daya. Tanpa membahas hal itu, otoritas menyiratkan dan legitimasi kemampuan 'untuk menyelesaikan sesuatu tanpa oposisi. Dengan kata lain, jika ada otoritas pemerintah, termasuk koordinasi program. Jika tujuan pemerintah. Artinya, pemerintah mungkin dapat mengatasi resistensi terhadap keinginan mereka diekspresikan melalui penggunaan hukum, anggaran dan, jika benar-benar perlu, pemaksaan yang sah.

Berikut ini penjelasan mengenai mekanisme atau sarana koordinasi yang dilakukan Dinas Perhubungan bersama stakeholder dalam pelaksanaan program-program dalam meningkatkan pelayanan angkutan kota.

1. Dasar Interaksi (*Base of Interaction*)

Pemerintah selaku regulator harus berinteraksi baik dengan pihak swasta selaku penyedia layanan jasa angkutan kota dan juga masyarakat selaku pengguna jasa angkutan kota. Pemerintah sebagai regulator dalam penelitian ini adalah Dinas Perhubungan Kota Depok yang memiliki kewenangan dalam mengambil kebijakan dalam bidang perhubungan. Dinas Perhubungan Kota Depok memiliki wewenang utama yaitu menangani permasalahan transportasi darat, khususnya angkutan di jalan raya. Sehingga dengan demikian, instansi yang berwenang menangani persoalan-persoalan yang terkait angkutan kota adalah Dishub Kota Depok. Pada Pemerintah kota Depok, dalam hal ini tidak memiliki Dinas Lalu Lintas Angkutan Jalan sebagaimana Provinsi Jawa Barat. Oleh sebab itu segala permasalahan angkutan dan transportasi di Kota Depok menjadi wewenang Dishub Kota Depok. Termasuk juga didalamnya yakni angkutan kota yang menjadi fokus dalam penelitian ini.

Secara Garis komandonya Dinas Perhubungan berada dibawah Pemerintah Kota Depok, tapi secara pembinaan teknis Dishub kota Depok berada dibawah Kementrian Perhubungan. Dinas Perhubungan memiliki wewenang regulasi yakni membuat peraturan perundang-undangan terkait dengan bidang angkutan dan membuat kebijakan yaitu Kebijakan pemberian izin trayek dan penarikan retribusi.

Pihak swasta yang dilibatkan dalam penyelenggaraan pelayanan jasa transportasi angkutan kota di Kota Depok adalah Organda. DPC Organda ini adalah wadahnya para pengusaha angkutan di Kota Depok.

”..Organda adalah organisasinya para pengusaha angkutan atau organisasi profesi. Namun Organda dibentuk oleh mulai dari reformasi sejak tahun 1962. Tahun 62 organda sudah terbentuk, Sampai hari ini satu-satunya organisasi profesi penyelenggara pelayanan angkutan kota. Organda adalah organisasi para pengusaha. Organda bertugas melindungi para pengusaha angkutan umum”(wawancara dengan Wakil Ketua Organda pada 12 Juni 2012)

Interaksi yang terjalin antara Pemerintah dan DPC Organda menyangkut permasalahan pelayanan angkutan kota, hanya bersifat insidental yakni interaksi yang terjalin hanya saat terjadi suatu kejadian atau hanya saat ada permasalahan tertentu saja. Interaksi yang terlihat pada program-program yang melibatkan pihak DPC Organda. Namun dalam hal perumusan kebijakan terkait pelayanan angkutan kota di Depok, para pengusaha angkutan jarang dilibatkan secara aktif. Hal tersebut dibenarkan oleh Wakil Ketua DPC Organda, *“bahwa koordinasi mengenai kebijakan yang akan diambil oleh Dishub tidak secara langsung melibatkan pihak pengusaha angkutan atau Kelompok Ketua Sub Unit, karena tidak ada yang mengatur hal tersebut dan juga ada mekanisme tersendiri antara Dishub-Organda-KKSU dan antara Organda dan KKSU punya mekanisme yang harus kita taati bareng-bareng”*. (wawancara dengan wakil ketua DPC Organda pada tanggal 12 Juni 2012).

Dalam penyelenggaraan pelayanan publik khususnya transportasi perkotaan juga diperlukan keterlibatan masyarakat sebagai pengguna angkutan umum. Keterlibatannya masyarakat ini sebagai respon dari pelayanan yang telah pemerintah

berikan, dengan adanya masukan dari masyarakat Pemerintah dapat berbenah diri untuk meningkatkan pelayanan. Namun dalam hal ini masyarakat kurang dilibatkan secara langsung dalam kebijakan-kebijakan yang dibuat oleh pemerintah. Interaksi harusnya yang terjalin antara Dishub, Organda dan Pengguna Angkutan adalah interaksi yang saling menguntungkan satu dengan lainnya. Oleh karena itu tidak ada salah satu pihak yang dapat mendominasi pihak lainnya.

Dalam penyelenggaraan program KPP dan Seragam dasar interaksi bukan Berdasarkan mekanisme pasar maupun mekanisme jaringan, tetapi lebih kepada mekanisme hirarkis. Dinas Perhubungan Kota Depok selaku pembuat kebijakan atau regulator memiliki kewenangan untuk membuat program-program guna mengatasi permasalahan yang menyangkut pelayanan publik di bidang transportasi khususnya angkutan kota di Depok. Contohnya Keterlibatan berbagai pihak dalam penyelenggaraan transportasi publik ini dalam program KPP dan Seragam pengemudi terdapat aturan yang mendasarinya. Dinas Perhubungan yang membuat Perda Nomor 02 Tahun 2012. Dalam membuat Perda tersebut Dishub juga menjaring masukan dari berbagai pihak, seperti kata KassieLintas Batas pada 17 April 2012: *“Kalau koordinasi mengenai Perda, Perda produk dari kami, tapi kita juga menjaring aspirasi dari organda, satlantas, polres dan stakeholder yang terkait dengan bidang perhubungan”*.

Berbeda dengan pernyataan wakil DPC Organda, bahwa “terdapat permasalahan dalam berkomunikasi yakni dimana terkadang antara permasalahan antara Dinas Perhubungan dengan DPC Organda seperti berikut ini:

“.....permasalahan pasti ada, cuma bobotnya kan sejauhmana, tergantung kita bagaimana menyikapi persoalan, mau dijadikan besar atau dijadikan kecil. Persoalan lain tugas kita sebagai wadah pengusaha. Pemerintah hanya memberikan kebijakan, kalo dibidang soal kebijakan sekarang kan ‘seenaknye dewe’, pengusaha ini kan menyumbang banyak PAD bagi pemerintah kota Depok. Setiap bulannya kan kita membayar pajak. Tapi perlu saudara ketahui, apa yang diterima Organda kan tidak ada. Ini yang perlu jadi masukan pemerintah, kita kan hanya mendapat makian “Angkutan biang kemacetan”. Pemasalahan. Keinginan organda, pemerintah memfasilitasilah mestinya seragam, pelatihan pengemudi mengenai tentang peraturan.”

“Nah ini kemitraan yang ingin kita bangun, ini kan kelihatannya teori bagus, tapi praktiknya kan belum berjalan. Inilah hubungan-hubungan yang kita bangun untuk menghasilkan keselarasan antara Dishub dan Organda. Organda dan Dishub ini harus seperti mitra yang sebenarnya, bukan hanya menguntungkan satu sisi.” .”(wawancara dengan Wakil Ketua DPC Organda pada 12 Juni 2012).

Seperti yang diungkapkan diatas interaksi yang terjalin antara Dinas Perhubungan Kota Depok dan Organda sebagai mitra dalam melaksanakan pelayanan bagi masyarakat khususnya Kota Depok, adanya perbedaan persepsi yakni Organda menginginkan bahwa dalam perumusan kebijakan pihaknya dilibatkan secara penuh, tidak hanya saat ada permasalahan saja, tetapi diikut sertakan agar anggotanya paham peraturan dan mendapat pelatihan agar kedepannya kebijakan yang dibuat dapat dilaksanakan sesuai prosedur yang ada.

2. Tujuan (Purpose) ;

Sebelum melakukan koordinasi di dalam instansi maupun diluar instansi Dinas Perhubungan Kota Depok. Rapat ini biasanya diberitahu melalui surat undangan resmi kepada pihak luar yang dilibatkan dalam rapat tersebut. Dalam surat undangan tersebut dijelaskan hal-hal terkait tujuan yang akan dicapai dalam berkoordinasi. Kassie angkutan dalam kota juga menambahkan bahwa sebelum menuju pada agenda koordinasi perlu dilakukan briefing untuk mencari masukan-masukan, sebagaimana dijelaskan sebagai berikut :

“...Briefing dilakukan setiap akan mengadakan koordinasi, kita awali dengan briefing di lingkungan bidang angkutan yang tujuannya adalah untuk mengetahui sejauh mana persiapan – persiapan koordinasi serta mencari masukan dari berbagai pihak.”

Dari uraian diatas maka peneliti melihat konteks briefing yang digunakan sebagai sarana dalam berkoordinasi antara Dinas Perhubungan, baik secara internal maupun eksternal dalam menentukan rencana-rencana untuk mencapai tujuan koordinasi yang tepat. Briefing tersebut didasarkan pada tujuan pelaksanaan program-program Dinas Perhubungan. Tujuan dari briefing ini agar diketahui langkah apa yang tepat

dilakukan sebelum melakukan pelaksanaan kegiatan, dapat diketahui tindakan apa yang akan ditempuh selanjutnya ataupun menunda kegiatan tersebut.

Tujuan yang akan dicapai dalam pelaksanaan KPP dan Seragam serta Penataan trayek ialah untuk menertibkan trayek dan pengemudi angkutan kota. Pelaksanaan KPP dan seragam bagi pengemudi ini untuk meminimalisir aksi pengemudi gelap yang sinyalir oknum-oknum yang mengambil kesempatan dalam melakukan tindak kriminalitas di dalam angkot. Upaya tersebut dilakukan Dinas Perhubungan guna meningkatkan pelayanan jasa angkutan kota dari segi keamanan dan ketertiban. Koordinasi yang dilakukan Dinas Perhubungan bersama instansi terkait guna membahas pelaksanaan penerapan seragam dan KPP bersama dengan pihak internal dinas perhubungan untuk mengkoordinasikan langkah apa yang tepat yang dikoordinasikan antara Bidang Angkutan dan Bidang Pengendalian dan Operasi. Kemudian dikoordinasikan dengan pihak diluar instansi yakni Satlantas Polres Depok dan juga Pengadilan Tinggi Depok. Koordinasi ini dilakukan sebagai sarana pengawasan untuk menindak tegas aksi-aksi penyalahgunaan aturan di sarana angkutan umum dan lalu lintas. Tujuan koordinasi dalam hal ini memonitor perkembangan pelaksanaan KPP dan Seragam di lapangan yang sebelumnya telah disosialisasi melalui media maupun langsung kepada seluruh pengusaha angkutan kota di Depok. Koordinasi yang telah dilakukan Dinas Perhubungan ini terlihat dalam surat undangan, dan rencana dalam kegiatan berkoordinasi. Kassie angkutan dalam kota menjelaskan pada tanggal 7 April 2012, bahwa:

“....Rencana koordinasi tentang seragam. Kami sudah membuat jadwal/schedule tentang pakaian seragam dari mulai sosialisasi, sampai kepada penindakan, dan untuk penindakan Dishub berkoordinasi dengan polres Depok, dan Pengadilan Negeri Depok, sedangkan untuk di lingkungan Dishub kita berkoordinasi dengan Bidang Dalops dan terminal serta melibatkan organda kota depok.”

Kendalanya pada saat rapat koordinasi yang mengundang pihak luar Dinas Perhubungan, terkendala adanya komunikasi yang tidak dua arah. Para peserta rapat atau briefing tidak mengerti arah dan tujuan dari kegiatan tersebut, terkadang orang yang hadir selalu berganti-ganti seperti yang diungkapkan oleh Kassie Penumpang

Angkutan Dalam Kota pada 7 Juni 2012 “.....Masalah atau kendala yang duhadapi dalam berkoordinasi biasanya ketidakhadiran peserta rapat dengan alasan surat undangan tidak sampai, peserta rapat yang selalu di wakikan, tidak hadir tanpa keterangan yang jelas, peserta rapat yang hadir selalu berganti-ganti orang, rapat tidak memnuhi quarum, tidak dapat menghasilkan keputusan. Tempat koordinasi yang jauh sehingga tidak disiplinnya terselenggaranya rapat tidak tepat waktu. Peserta rapat tidak menegerti apa yang akan dibahas.”Permasalahan tersebut timbul karena kurangnya komunikasi secara langsung antara pihak Dishub dan pihak yang dilibatkan dalam rapat koordinasi yang dilakukan.

3. Pedoman, Pengendalian dan Evaluasi

Mekanisme Hirarkis dalam berkoordinasi sering digunakan sebagai pengendalian dalam pandangan sektor publik organisasi. Pengendalian ini biasanya dilakukan dengan menerbitkan undang-undang dan mandat lain sebagi pola dalam berkoordinasi. Dalam Hirarkis Mekanisme terdapat 3 unsur kontrol pemerintah dalam melakukan koordinasi.

Pedoman

Dalam setiap program-program yang ditetapkan maupun koordinasi yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Depok selalu berpegang pada pedoman yang telah dibuat yakni berupa peraturan perundang-undangan. “Sebagaimana telah disampaikan sosialisasi Perwa Nomor : 15 tahun 2011 tentang Penetapan Jaringan Trayek Angkutan Kota di Kota Depok yang menyangkut Warna Kendaraan dan Pakaian Seragam.” Maka dibutuhkan koordinasi dan sosialisasi peraturan walikota tersebut agar sampai kepada para pemilik/pengusaha angkutan kota di Kota Depok. Pelaksanaan kegiatan koordinasi pemerintahan di daerah diatur dalam peraturan Pemerintah Nomor 6 Tahun 1988. Tentang Pelaksanaan koordinasi penyelenggara lalu lintas dan angkutan jalan tercantum dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 13 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, dijelaskan 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 antarinstansi penyelenggara yang memerlukan keterpaduan dalam merencanakan dan menyelesaikan masalah Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;

Peraturan Daerah Kota Depok No. 02 Tahun 2012 tentang penyelenggaraan bidang perhubungan program KPP dan Seragam bagi pengemudi angkutan umum, sebagaimana tercantum dalam pasal 8 bahwa Penyelenggara Jalan dalam melaksanakan peningkatan kapasitas menjaga keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan wajib berkoordinasi dengan Dinas dan kepolisian.

“Ada Forum lintas: Dinas Perhubungan, Organda (Para Pengusaha angkutan), Polisi lalu lintas diwakilkan oleh Kasad Bambang. Ini adalah tempat kami, apabila ada suatu kebijakan yang perlu dibicarakan disana wadahnya, Organda adalah mitra Dishub, dan itulah maknanya setiap ada kebijakan dari pemerintah, kita harus bicarakan. Contohnya yang paling konkrit kebijakan kenaikan BBM dan kenaikan tarif angkutan. Kan tidak semena-mena Organda menaikkan ataupun sebaliknya pemerintah tidak boleh semena-mena memberikan aturan. Kedua belah pihak perlu membicarakan kebijakan apa yang seharusnya diambil baik untuk kita dan juga masyarakat.”(wawancara dengan Wakil Ketua DPC Organda pada 12 Juni 2012).

Dalam peraturan tersebut menjelaskan aktor-aktor yang terlibat didalamnya, yakni pedoman maupun pelakunya semuanya berdasarkan prosedur yakni peraturan perundang-undangan yang bersifat top-down norma. Norma yang berlaku didasarkan pada peraturan daerah dan peraturan walikota yang berlaku. Pedoman yang mengatur dalam berkoordinasi diatur dalam undang-undang No. 22 tahun 2009, Perda No. 30 tahun 2008, Perda No. 8 tahun 2008, Perda No. 02 tahun 2012 dan Perwa Nomor : 15 tahun 2011 tentang Penetapan Jaringan Trayek Angkutan Kota di Kota Depok. Dalam Peraturan Walikota tersebut dijelaskan secara detail jaringan trayek angkutan kota di wilayah kota Depok. Terdapat prosedur dihasilkan pada rapat koordinasi berupa

berita acara dan daftar hadir sebagai tanda bukti yang dapat dipergunakan untuk mengabsahkan kesalahan yang kemungkinan akan terjadi. Sebagaimana hasil wawancara dengan Kassie Angkutan Penumpang Dalam Kota pada tanggal 7 Juni 2012 :

“...Pedoman yang mengatur dalam berkoordinasi diatur dalam undang-undang no. 22 tahun 2009. Perda no. 30 tahun 2008, perda no. 8 tahun 2008, perwa 15/2011, perda 02/2012, perda 09/2012 dan Km 35. Ini artinya bahwa berkoordinasi harus sesuai dengan ketentuan yang berlaku, dengan adanya pedoman tersebut pihak DISHUB Kota Depok tidak keluar dari alur atau tidak bertentangan dengan norma-norma yang berlaku di Negara Republik Indonesia yang kita cintai ini.”

Hal tersebut sependapat dengan Kassie angkutan penumpang Lintas batas pada 17 April 2012, *“prosedur dibutuhkan sebagai pedoman dalam setiap tindakan agar tidak melenceng dari apa yang telah diarahkan oleh Pak Walikota.”*

Sebagaimana yang dikemukakan Guy Benveniste (1991: 158) Prosedur Koordinasi adalah peraturan yang menyediakan (2) dokumentasi dan (1) bukti akan adanya tanggung jawab bersama. Jadi prosedur ini digunakan dalam hal mengambil kebijaksanaan yang mengandung resiko, maka kebijaksanaan seperti itu tidak semata-mata diambil oleh seorang pejabat tunggal saja, melainkan diambil setelah melalui rangkaian panjang koordinasi yang akhirnya mendapat pengabsahan dan persetujuan pejabat yang terlibat di dalam proses pengambilan kebijaksanaan ini tertera dalam bentuk paraf yang dibubuhkan masing-masing individu yang terlibat dalam dokumen pertinggal. Akhirnya, dokumen pertinggal ini dianggap sebagai bagian yang tak terpisahkan dari kebijaksanaan yang telah diambil sekaligus merupakan tanda bukti yang dapat dipergunakan untuk mengabsahkan kesalahan yang kemungkinan akan terjadi kelak.

Seperti yang penjelasan diatas bahwa forum lintas membantu dalam berkoordinasi. Mekanisme berkoordinasi ini yang dilakukan Dishub dalam menjalin hubungan kerja dengan berbagai pihak yakni DPC Organda selaku organisasi swasta sebagai wadah bagi para pengusaha dan Kepolisian Kota Depok selaku yang berwenang menangani masalah lalu lintas dan penindakan hukum. Kebijakan yang

dibicarakan nantinya diputuskan oleh Dinas Perhubungan selaku pihak eksekutif. Dalam kaitannya dengan koordinasi yang telah dilakukan Dinas Perhubungan, bahwa rapat dan berita acara serta daftar hadir adalah aspek prosedur dalam berkoordinasi, tapi tidak dijelaskan secara jelas mengenai adanya petunjuk pelaksanaan dan petunjuk teknis/tata kerja dalam berkoordinasi.

a. Pengendalian

Dalam hal ini koordinasi berguna sebagai pengendalian implementasi program KPP dan Seragam agar sesuai dengan tujuan yang diharapkan. Ini berarti koordinasi dilakukan sebagai kontrol dari pihak pemerintah dalam penyelenggaraan pemberlakuan KPP dan Seragam. Pengendalian yang dilakukan pemerintah dengan membuat jadwal rencana implementasi program tersebut sesuai standar dan prosedur yang ada sebagai pedoman dalam berkoordinasi yang juga harus disesuaikan dengan frekuensi waktu dalam berkoordinasi. Semakin bertambah frekuensi dalam berkoordinasi, maka pelaksanaan kegiatan dapat dipantau dengan baik, rencana apa yang tepat diambil untuk menindaklanjuti kegiatan tersebut. Untuk itulah dalam berkoordinasi perlu adanya pengendalian dan inspeksi agar implementasi penerapan seragam pengemudi dan kartu pengenal pengemudi dapat terealisasi dengan baik sesuai jadwal yang telah ditentukan.

Maka peneliti melihat dari jadwal pelaksanaan koordinasi yang telah dibuat Dinas Perhubungan sebagai bagian dari pengendalian dari perencanaan awal. Yang dapat dilihat di lampiran 8. Koordinasi dilakukan secara berkala oleh Dishub dengan Organda, terus-menerus menindaklanjuti permasalahan yang ada, sama hal seperti yang diungkapkan Mary Parker Follet (1985) untuk *mencapai koordinasi yang efektif salah satu syaratnya adalah proses koordinasi dilakukan menerus*.

Dalam mengatasi permasalahan yang ada sebagaimana dikutip dalam Koran Radar Depok yang bertajuk “*Jalur Diserobot, Sopir Angkot D01 Ngamuk*”. Dinas Perhubungan Kota Depok melakukan upaya koordinasi yang dilakukan antara pihak-pihak terkait dalam hal ini organda dan para pengusaha angkutan kota. Dalam agenda yang telah direncanakan hal ini dilakukan secara berkelanjutan sampai dilakukan

pemasangan ferboden bagi rute-rute tertentu. Kebijakan yang diambil secara bersama-sama artinya antara pihak Dishub, Organda dan Kapolsek setempat mendiskusikan langkah terbaik pemecahan permasalahan penerobosan jalur-jalur angkutan kota tersebut. Diupayakan dilakukan koordinasi yang berkelanjutan dalam hal ini karena sulitnya mengatur pengemudi angkot tersebut.

Kendalanya adalah sulitnya mengatur para pengemudi angkutan ini, karena menurut Bapak Lucky Setiawan selaku pengurus Organda pada tanggal 7 April 2012 menerangkan bahwa “ *Keinginan Dishub sebagai pembuat kebijakan dengan para pengusaha yang diberi kebijakan tidak pernah sinkron.*” Berdasarkan keterangan diatas permasalahan yang terjadi karena banyaknya para pengemudi angkot yang bertindak bebas nilai artinya tindakannya tersebut tidak mau diintervensi oleh aturan-aturan yang berlaku. Dinas perhubungan bersama instansi terkait melakukan upaya pengendalian melalui rapat koordinasi yang dilakukan bertahap yakni pada 22 Februari 2012 dan dilanjutkan kembali pada 17 April 2012 untuk memantau sejauhmana pelaksanaan penetaan trayek.

b. Evaluasi

Evaluasi sebagai sarana dalam berkoordinasi dibutuhkan untuk melihat rencana yang dibuat sesuai dengan jadwal yang telah ditentukan. Setelah sosialisasi yang dilakukan Dishub bersama Organda, dijelaskan bahwa pengemudi wajib memiliki kartu pengenalan dan berseragam. Sejauh ini menurut Kabag Sarana dan Prasarana Organda Depok dalam surat kabar Radar Depok tanggal 4 Juni 2012, dijelaskan bahwa ...”*dari 38 trayek yang terdata baru 30 persen yang menggunakan seragam.*”

Pelaksanaan KPP ini terkendala dana, karena para pengemudi harus membeli sendiri seragam dan kartu pengenalnya. Karena tidak semua danai pemerintah, pemerintah hanya memberikan contoh. Hal ini seperti yang dikemukakan Wakil DPC organda ...”*Akan dilaksanakan penegakkan untuk minggu ke empat bulan Juni. Angkot yang tidak punya seragam akan diambil langkah-langkah hukum, karena sudah diatur dalam Perda. 3 Bulan kemarin kan kita sosialisasi terus tentang*

seragam, KPP dan bulan ini kita menerapkan striplis warna kendaraan, itu peride awal ini ada percontohan 175 unit yang didanai Pemerintah.

Dalam jadwal yang telah dibuat Dinas Perhubungan maka pada bulan Juni minggu keempat akan dilakukan monitor dan evaluasi. Bidang Angkutan berkoordinasi dengan Bidang Pengendalian dan Operasi mengenai rencana penertiban pengemudi angkutan kota. Kegiatan ini dimaksudkan sebagai upaya penindakan untuk mendorong kesadaran pengemudi akan pentingnya berseragam dalam bertugas.

4. Peran Pemerintah (Role of Government)

Seperti tercantum dalam dasar interaksi kegiatan koordinasi , peran pemerintah dalam hal ini adalah pembuat kewenangan yang tercantum dalam Perwa Nomor : 15 tahun 2011 tentang Penetapan Jaringan Trayek Angkutan Kota di Kota Depok. Pengarahan yang diinstruksikan pemerintah sesuai dengan Peraturan walikota tersebut. Aktor pelaksana kegiatan koordinasi juga di atur dalam Peraturan Walikota tersebut adalah :

1. Dinas Perhubungan yang diwakilkan oleh Kepala Dinas Perhubungan Kota Depok.
2. Porles Setempat yang diwakilkan oleh Kapolsek Pancoran Mas.
3. DPC Organda yang diwakilkan oleh Wakil Ketua DPC Organda Kota Depok.

Aktor pelaksana dalam pelaksanaan koordinasi dibuat untuk keefektifan koordinasi itu sendiri. Menurut Wakil DPC Organda Kota Depok pada 12 Juni 2012:

“Untuk koordinasi sendiri kita ada Forum lintas: Dinas Perhubungan, Organda (Para Pengusaha angkutan), Polisi lalu lintas diwakilkan oleh Kasad Bambang. Ini adalah tempat kami, apabila ada suatu kebijakan yang perlu dibicarakan disana wadahnya, nanti baru diputuskan oleh pihak eksekutif (Dishub).”

Pejabat atau instansi yang secara fungsional berwenang atau bertanggungjawab memprakarsai penyelenggaraan koordinasi. Peran Pemerintah dalam berkoordinasi untuk pelaksanaan kegiatan pemakaian seragam sopir angkutan umum dan

penyerahan Kartu Tanda Pengemudi merupakan langkah awal untuk menertibkan seluruh armada angkutan umum yang beroperasi di Kota Depok. Menurut Bapak Walikota dalam sambutannya pada saat sosialisasi KPP dan Seragam mengatakan

“ ...Upaya penertiban ini bukan saja sebagai respon atas terjadinya beberapa kasus kejahatan yang menggunakan angkutan umum belakangan ini, tetapi lebih dari itu dalam rangka penegakkan amanat Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.”

Dalam peraturan tersebut juga pemerintah Kota Depok memberikan arahnya kepada DPC Organda Kota Depok untuk bersama-sama mengambil kebijakan mewajibkan seluruh awak angkutan umum di Kota Depok wajib mengenakan seragam dan Kartu Tanda Pengemudi. Pemerintah Kota Depok memberikan sampel KPP dan seragam kepada tigapuluh pengemudi dari tiga trayek, untuk selanjutnya dilakukan secara bertahap. Semua itu membutuhkan proses dari mulai sosialisasi sampai evaluasi. Diharapkan pada akhir bulan Agustus tahun 2012 program ini sudah terealisasi dan para pengemudi sudah seluruhnya memakai berbagai atribut yang diperlukan dalam bertugas.

Pelaksanaan KPP sendiri telah dilaksanakan sejak awal tahun 2012. Sependapat dengan arahan Pemkot Kota Depok, Sekretaris Organda selaku yang diberikan tanggung jawab untuk mengelola KPP dan seragam, menjelaskan, *“...sebagian jalur sudah mengenakan seragam dan KPP nantinya secara bertahap hingga bulan Agustus tahun 2012 diharapkan pengemudi angkutan kota telah menggunakan seragam dan KPP.”* Pelanggaran yang terjadi seperti pelanggaran ketertiban lalu lintas termasuk tidak menggunakan seragam dan kartu pengenalan pengemudi, Pemerintah Kota Depok bekerjasama dengan Jajaran polres depok akan melakukan penertiban, bahkan sampai kepada tindakan pencabutan ijin trayek.

5. Sumberdaya yang dibutuhkan (Resources needed)

Pemerintah kota Depok yang memiliki otoritas kekuasaan formal dalam penyelenggaraan pelayanan publik memberikan kewenangannya pada Dinas Perhubungan untuk membuat kebijakan teknis dalam bidang perhubungan. Tetapi

jika kita melihat proses perumusan kebijakan maupun implementasi kebijakan, paling tidak melibatkan 3 aktor yakni: Pemerintah, swasta dan masyarakat. Dalam hal penyelenggaraan pelayanan transportasi publik saat ini masing-masing pihak memiliki sumberdaya, tetapi dalam penyelenggaraan pelayanan publik khususnya angkutan kota, sumberdaya yang dimiliki pemerintah memegang kontrol politik dan otoritas formal jauh lebih besar dibandingkan pihak swasta yakni para pengusaha angkot. Dalam Jurnal Ilmu Administrasi Publik oleh Esa Wahyuni (2005 :178) dijelaskan bahwa;

“... dalam konteks demand and supply sebenarnya pihak swastalah yang lebih dibutuhkan dan pihak pemerintah kota berada pada posisi yang membutuhkan. Layaknya prinsip resource dependency, kedudukan perusahaan swasta mestinya lebih tinggi karena mereka memiliki sumber daya yang tidak dimiliki oleh pemerintah kota. Menurut teori resource dependency, pihak yang menguasai sumberdaya akan lebih menentukan (dominan) kedudukannya dalam policy process. Namun prinsip tersebut ternyata tidak berlaku dalam konteks hubungan kekuasaan antara pemerintah dengan pihak swasta dalam penyelenggaraan pelayanan transportasi perkotaan, Kedudukan pemerintah selaku pemegang otoritas formal masih memiliki kekuatan memaksa pihaklain untuk tunduk dan memenuhi keinginannya. Pemerintah dalam hal ini lebih banyak berperan mengatur, mendesain, dan sekaligus melaksanakan kebijakan.”

Sama halnya yang disampaikan dalam wawancara dengan Bapak Kassie Angkutan Lintas Batas pada tanggal 17 April 2012 menjelaskan

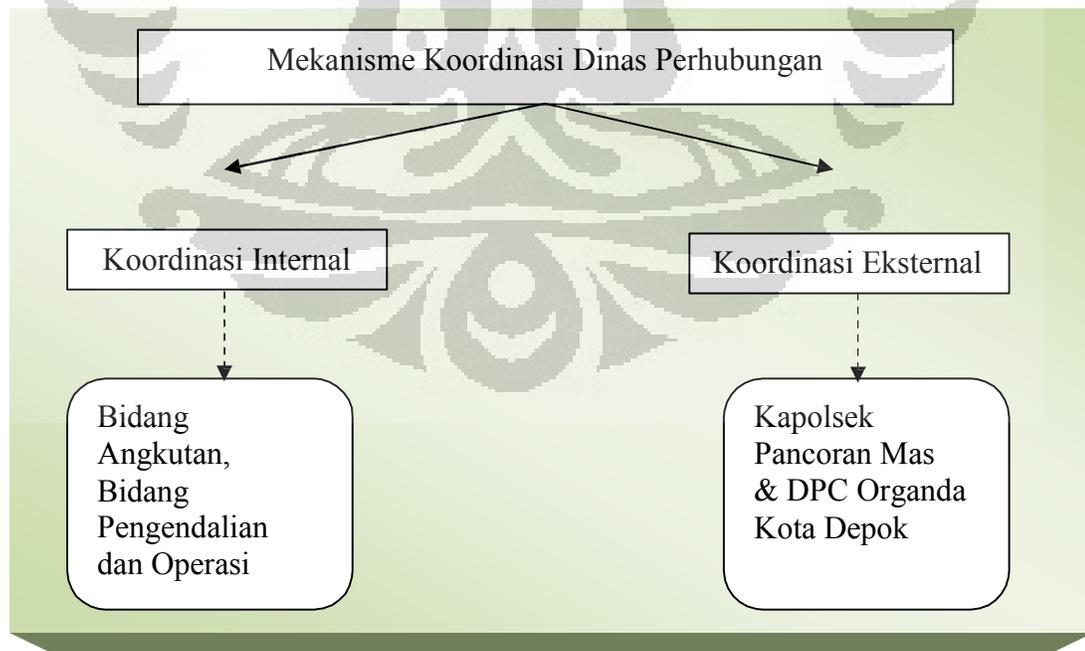
Kalo kita berbicara tentang angkutan, kita bicara hukum pasar, yaitu ada demand (masyarakat pengguna angkutan) dan ada supply (jumlah kendaraan yang melayani) terkait dengan dishub, adalah yang memberikan izin trayek terhadap kendaraan tadi. Itu memang ada hitung-hitungannya dilihat dari sisi pengusaha dan sisi masyarakat. Dalam hal ini kita tidak serta merta memberikan izin trayek kepada pengusaha angkutan, kalau dilihat demandnya kecil, dan pengusaha akan mati karena tidak ada penumpang. Kalo armadanya terlalu banyak dibandingkan jumlah penumpang. Jadi Kebijakan pemberian izin trayek, itu adalah kewenangan kita.

Dalam hal penyelenggaraan pelayanan jasa transportasi perkotaan khususnya Kota Depok, Dinas Perhubungan yang memegang otoritas atas sumber daya dan mengambil kebijakan dalam rangka terciptanya pelayanan transportasi publik yang aman dan nyaman bagi para pengguna angkutan kota di Depok.

Koordinasi dalam pemerintahan dapat dicapai melalui kepemimpinan yang merupakan faktor yang paling vital bagi kelestarian organisasi publik. Jadi koordinasi akan berjalan efektif apabila pejabat yang mengkoordinasikan memiliki kemampuan kepemimpinan yang tinggi dan juga mempunyai pengaruh politik untuk melakukan control dalam berkoordinasi, yang di mana pemerintah memiliki kekuasaan dalam menggunakan hukum sebagai paksaan dalam segala kegiatan organisasi tersebut bahkan pemaksaan yang sah. Seperti halnya dalam pelaksanaan KPP dan seragam ini, segala halnya diatur dan ditentukan kewenangan dari Pemerintah Kota Depok, organisasi perangkat daerah melaksanakannya sesuai arahan dan berkenaan mengenai sumber pendanaan sebagian dialokasikan dari APBD.

Sebagaimana penjelasan diatas, maka dapat digambarkan mekanisme koordinasi sebagai berikut:

Gambar 4.7 Mekanisme Koordinasi



Sumber: diolah peneliti, 2012

Dari gambar diatas dapat lihat bahwa mekanisme koordinasi yang dilakukan Dinas Perhubungan Kota Depok dalam penyelenggaraan program-program dibagi menjadi dua jenis yakni koordinasi secara internal dan koordinasi secara eksternal. Adapun koordinasi internal yang dilakukan Dinas Perhubungan menyangkut pemberlakuan seragam dan KPP, koordinasi yang dilakukan antara bidang angkutan dan bidang pengendalian dan operasi (Dalops). Koordinasi internal ini dilakukan untuk membicarakan tindak lanjut pelaksanaan seragam dan KPP yang telah disosialisasikan dari awal tahun 2012 agar segera dilakukan upaya penindakan untuk mendorong kesadaran pengemudi akan pentingnya berseragam, karena pelaksanaan KPP dan Seragam ini belum dapat terealisasi dengan baik. Untuk itu perlu dilakukan monitor dilapangan agar terciptanya kesadaran para pengemudi angkot untuk berseragam dan menggunakan katu pengenalnya. Pelaksanaan penindakan tersebut juga dikoordinasikan kepada pihak eksternal Dinas Perhubungan Kota Depok yakni Kapolsek Kota Depok dan DPC Organda Kota Depok.

Berdasarkan hubungan koordinasi yang dilakukan antara Dishub dan Organda, maka peneliti melihat hubungan koordinasi belum mengarah pada saling ketergantungan timbal balik (*reciprocal interdependence*); merupakan hubungan timbal-balik antara sejumlah unit. Hubungan kesalingtergantungan timbal-balik yang antara Dishub dan Organda sudah terlihat pada tujuan kedua organisasi ini membangun hubungan yang baik guna menciptakan kenyamanan bagi pengguna transportasi khususnya kota depok, tetapi dari segi pelaksanaan belum terealisasi dengan baik. Peneliti melihat Pemerintah Kota sebagai penyelenggara pelayanan publik dalam rangka meningkatkan pelayanan kepada masyarakat, memerlukan sumberdaya dan para pengusaha angkutan kota sebagai sumber pemasukan pajak daerahnya. Sebaliknya para pengusaha angkutan kota membutuhkan peran dari pemerintah kota untuk memfasilitasi dan mendukung usaha mereka. Namun dalam pelaksanaannya peran pemerintah yang lebih mendominasi karena memiliki otoritas

dalam hal kekuasaan dan politik. Dalam kaitan dengan koordinasi peran pemerintah lebih kepada membuat regulasi dan penetapan perizinan trayek angkutan kota.

Hal ini ditunjukkan dalam rapat-rapat koordinasi yang melibatkan pihak swasta yakni Organda dalam memberikan masukan mengenai kebijakan yang akan diambil mengenai pemberlakuan KPP dan seragam dan juga menyangkut kebijakan kenaikan tarif angkutan yang sebelumnya pihak Dishub mengundang Pihak Organda untuk membicarakan langkah apa yang tepat untuk menciptakan pelayanan transportasi angkutan perkotaan yang aman, nyaman dan lancar. Tetapi hal tersebut masih terkendala adanya kepemilikan angkot yang masih dikelola oleh perorangan, semestinya dalam Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan terdapat ketentuan bahwa perusahaan angkutan umum adalah badan hukum yang menyediakan jasa angkutan orang dan/atau barang dengan kendaraan bermotor umum. Permasalahan ini masih dialami oleh sarana angkutan kota di Depok. Kepemilikan angkutan masih perorangan jadi pemerintah sulit untuk merangkulnya. Terkadang Angkutan yang melintas masih mengikuti aturan sendiri.

“...Setiap permasalahan/kendala yang ada kita berusaha menengahi, Keinginan Dishub dan pengusaha angkot, biar sama-sama bisa terlaksana program-program dengan baik. Kalo untuk sosialisasi kepada anggota ada yang perorangan dan badan usaha, kendalanya ada pada perorangan ini yang sulit untuk dikelola, permasalahannya bukan dari pihak Dishub tetapi ada pada Organda yang mungkin kurang. Karena sulitnya merangkul.(Wawancara dengan Bendahara DPC Organda 6Juni 2012).

Upaya yang perlu untuk mengatasi ketidak sepahaman antara pembuat kebijakan dan para pengusaha yang diatur dalam kebijakan itu adalah dengan melakukan koordinasi dalam perumusan setiap kebijakan yang menyangkut pelayanan angkutan kota. Agar kedepannya antara Dishub dan Para pengusaha bisa berangkutan.

Dalam melaksanakan koordinasi dengan unit-unit didalam instansi atau pejabat yang ada di dalam maupun di luar instansi membutuhkan adanya komunikasi yang baik. Komunikasi ini dibutuhkan untuk mencapai koordinasi yang efektif. Komunikasi secara dua arah yakni saling tukar menukar informasi antara pemangku kepentingan akan menimbulkan kesamaan persepsi diantaranya. Tujuan Komunikasi

ini untuk menghindari adanya perselisihan dan kesalahan pemahaman antara pejabat didalam instansi maupun hubungan dengan pejabat diluar instansi.

Sesuai dengan hal tersebut, terdapat permasalahan komunikasi dilapangan. Permasalahan ini yakni pelaksanaan penertiban rute-rute jalur angkutan di Jalan Nusantara dengan pemasangan ferboden untuk trayek-trayek tertentu. Sebelumnya pada tanggal 17 April 2012 menurut artikel PanMas-Monde, terjadi aksi demonstrasi yang dilakukan sejumlah sopir angkutan perkotaan (angkot) D-01 di depan kantor Dinas Perhubungan Kota Depok, Jl Pemuda, Pancoran Mas, kemarin.(Monde/FX Aji Hendro S). Aksi tersebut dilakukan karena trayek D-01 sering diserobot oleh angkutan perkotaan (angkot) lain.

Aksi demo ini merupakan rasa kekecewaan para sopir angkot kepada Dishub yang tidak berani melakukan menertibkan angkot yang melanggar trayek.

“...Dia mengatakan, jalur D-01 melintasi Depok Dalam-Nusantara-Arif Rahman Hakim-Kavling-Beji Timur dan Stasiun Depok Baru. Akan tetapi, katanya, belakangan ini jalur D-01 banyak diserobot oleh angkot lainnya seperti D-03 dari Jl Mangga, Kelurahan Depok Jaya, Kecamatan Pancoran Mas. “Seharusnya D-03 itu ke Jl Dewi Sartika. Ini malah belok kiri ke Jl Nusantara-Arif Rahman Hakim dan Stasiun Depok Baru dengan mengambil para penumpang di Jl Nusantara,” keluh Agus, kepada Monde, di sela-sela aksi..... (Artikel Panmas Monde- pada 17 April 2012).

Kemudian dilakukan diskusi bersama antara perwakilan sopir angkot D-01 bersama dengan wakil dari Dinas Perhubungan Kota Depok yakni Kepala Bidang Angkutan Dinas Perhubungan (Dishub) Kota Depok). Sebagaimana tercatat dalam Notulen rapat pada tanggal 17 April 2012, Dinas Perhubungan berjanji menyelesaikan permasalahan ini dengan pemasangan ferboden (rambu larangan khusus bagi angkot D-04) di jalan Mangga dan dilakukan penjagaan oleh petugas Dishub. Oleh karena itu pihak Dishub terlebih dahulu akan berkoordinasi dengan Organda dan pengurus paguyuban D-04. Sebagaimana dijelaskan diatas, permasalahan tersebut timbul karena kurangnya komunikasi antara pihak Dinas Perhubungan Kota Depok dengan para pengusaha angkutan kota.

Peran pemerintah ini sebagai penanggung jawab agar koordinasi berjalan sesuai dengan peraturan yang ada, tetapi masih ditemukan permasalahan di lapangan seperti dilihat dalam berita acara rapat koordinasi pada tanggal 22 Februari 2012 para pengusaha yang di wakikan KKSU D-04 dan Organda tidak sepakat dengan pemasangan ferboden di jalan Nusantara seluruh angkutan kota. Menindaklanjuti rapat tersebut maka diadakan rapat untuk mensosialisasikan penantaan jaringan trayek pada tanggal 17 April 2012. Masih terdapatnya kendala dalam berkoordinasi antara pihak yang terlibat ini, karena kurangnya koordinasi yang bersifat timbal balik, ini ditunjukkan kurangnya ruang dalam berkoordinasi seperti forum berkoordinasi, masih sangat rendah. Pihak swasta tidak bebas memberi masukan kepada pemerintah mengenai kebijakan apa yang akan ditetapkan. Pemerintah lebih tanggap dengan kebutuhan konsumen yakni pengguna angkutan untuk terus mengembangkan pelayanan yang baik bagi masyarakat guna terciptanya pelayanan transportasi perkotaan yang aman, nyaman dan lancar. Peran pemerintah terlalu mendominasi dalam menentukan tarif dan kebijakan yang lainnya, sifat hubungan yang terjalin masih hirarkis dan formal, karena pemerintah memegang kewenangan politis dan otoritas yang cukup kuat.

Adanya perbedaan persepsi mengenai program-program yang dilakukan Dishub. Perbedaan ini terlihat dari permasalahan penertiban trayek tersebut, terkesan bahwa para pengusaha angkutan kota selalu melanggar aturan dan biang kemacetan. Sebagaimana Wakil DPC organda menjelaskan dalam wawancara 12 Juni 2012: “...kita kan hanya mendapat makian ‘Angkutan biang kemacetan’...”. Seharusnya ada hubungan yang baik antara pemerintah dan para pengusaha, karena pemerintah memerlukan para pengusaha sebagai penyedia armada untuk melayani masyarakat di bidang transportasi di perkotaan, dan juga sebaliknya pihak pengusaha angkutan memerlukan pemerintah untuk mendapatkan izin trayek. Jadi antara pemerintah dan pihak swasta ini saling membutuhkan satu sama lainnya. Tidak perlu ada saling mendominasi.

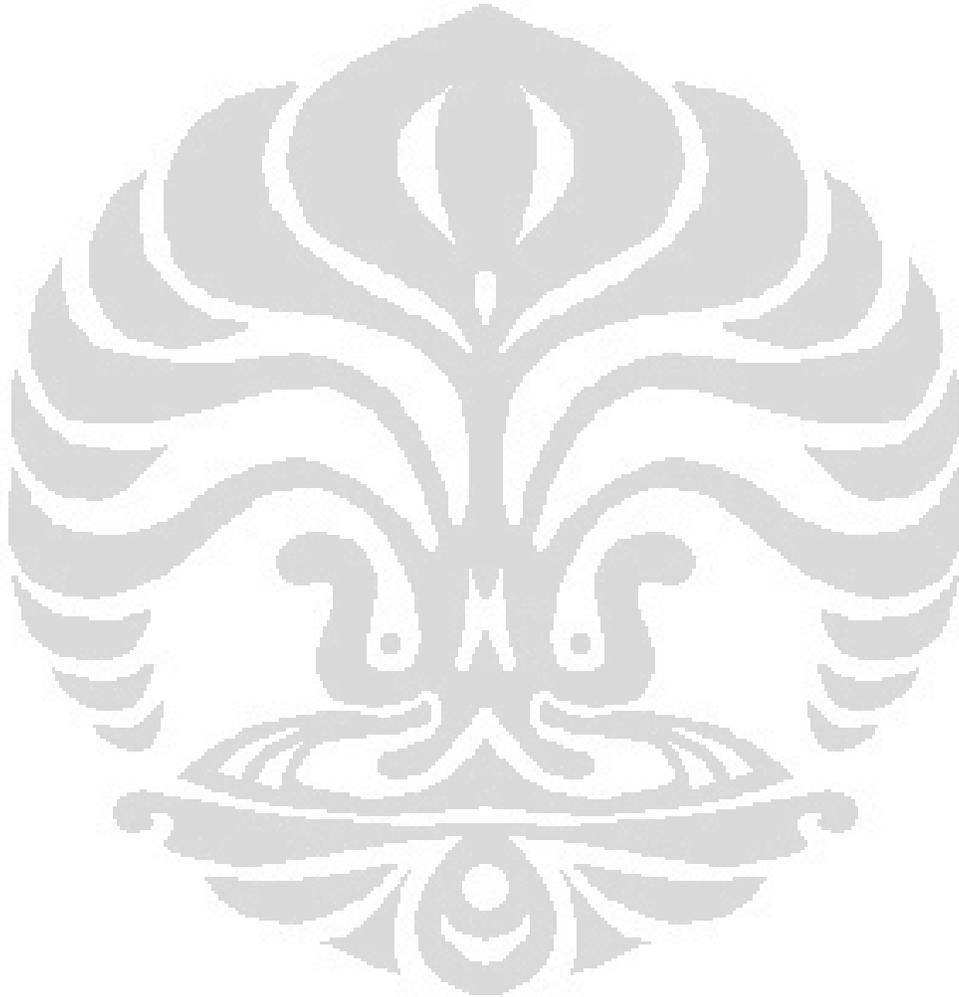
Adapun hal-hal yang biasanya menjadi kendala/masalah dalam mekanisme koordinasi, antara lain :

- Hambatan –hambatan dalam koordinasi eksternal disebabkan perumusan tugas, wewenang dan tanggung jawab tiap-tiap satuan kerja (unit) kurang jelas. Di samping komunikasi antara pemberi kebijakan dan yang diarahkan tidak sinkron. Para pengusaha cenderung untuk bebas nilai dalam melaksanakan tugas.
- Masalah atau kendala yang dihadapi dalam berkoordinasi bersifat teknis, biasanya ketidakhadiran peserta rapat dengan alasan surat undangan tidak sampai, peserta rapat yang selalu di wakikan, tidak hadir tanpa keterangan yang jelas, peserta rapat yang hadir selalu berganti-ganti orang, sehingga rapat tidak memenuhi quorum,
- Hambatan berikutnya rapat koordinasi tidak dapat menghasilkan keputusan. Karena peserta rapat tidak menegerti apa yang akan dibahas.
- Tidak adanya petunjuk pelaksana dan petunjuk tekni/tata kerja yang mengatur dalam berkoordinasi sehingga arahan tidak diketahui oleh semua pihak yang bersangkutan dalam usaha kerja sama.
- Kurang adanya forum komunikasi di antara para pejabat pemerintah, swasta dan masyarakat yang bersangkutan yang dapat dilakukan dengan saling tukar menukar informasi dan diciptakan adanya saling pengertian guna terciptanya transportasi kota yang aman, nyaman dan lancar.

Guna mengatasi masalah-masalah dalam koordinasi yang ditimbulkan oleh hal-hal seperti tersebut di atas, menurut Handyaningrat, (1984: 130) perlu dilakukan berbagai usaha yang secara garis besarnya dapat dikelompokkan dalam berbagai bentuk seperti:

- 1) Mengadakan penegasan dan penjelasan mengenai tugas/fungsi, wewenang dan tanggung jawab dari masing-masing pejabat/satuan organisasi yang bersangkutan.

- 2) Menyelesaikan masalah-masalah yang mengakibatkan koordinasi yang kurang baik, seperti sistem dan prosedur kerja yang berbelit-belit, kurangnya kemampuan pimpinan dalam melaksanakan koordinasi dan sebagainya.
- 3) Mengadakan pertemuan-pertemuan staf sebagai forum tukar-menukar informasi, pendapat, pandangan dan untuk menyatukan persepsi bahasa dan tindakan dalam menghadapi masalah-masalah bersama.



BAB 5

PENUTUP

5.1 Simpulan

Dari hasil analisis koordinasi Dinas Perhubungan dalam penyediaan pelayanan jasa transportasi angkutan kota di Kota Depok, maka peneliti mengemukakan simpulan sebagai berikut:

- 1) Koordinasi yang selama ini dilakukan oleh Dinas Perhubungan sudah terjalin seperti terdapatnya ruang untuk berinteraksi sebagai forum koordinasi antara stakeholder penyelenggaraan pelayanan jasa transportasi perkotaan yakni Tim Korlantas, tetapi keterlibatan pihak swasta yakni Para Pengusaha angkot dan DPC Organda dalam pengambilan kebijakan untuk meningkatkan kualitas pelayanan transportasi angkotan kota di Depok belum secara penuh masih sebatas permasalahan insidental. Koordinasi masih terkendala oleh permasalahan – permasalahan teknis seperti komunikasi yang dilakukan tidak dua arah sehingga antara pihak yang memberi kebijakan dan pihak yang menerima kebijakan tidak terkoordinasi dengan baik.
- 2) Mekanisme Koordinasi yang dilakukan Dinas Perhubungan bersama pihak-pihak terkait dalam penyediaan pelayanan angkutan kota yaitu mekanisme hirarkis, adapun mekanisme yang digunakan dalam berkoordinasi adalah sebagai berikut :
 - a. Dasar interaksi berasal dari kewenangan Dinas Perhubungan Kota Depok.
 - b. Briefing sebagai sarana dalam mencapai tujuan organisasi.
 - c. Pedoman dalam berkoordinasi diatur oleh peraturan perundang-undang yang berlaku seperti Perda No. 2 Tahun 2012, Perwa No. 11 tahun 2011, KM 35.
 - d. Norma yang ada bersifat Top-down
 - e. Prosedur yang digunakan berbentuk :

① Nota Dinas

0 Notulen Rapat/ Berita Acara

- f. Rapat yang dilakukan secara berkelanjutan atau sampai terlaksananya kegiatan sebagai bentuk komunikasi antar pihak yang terlibat dalam penyelenggara pelayanan angkutan kota.
 - g. Peran Pemerintah sebagai pemberi pengarahan dan kebijaksanaan dalam berkoordinasi.
 - h. Dinas Perhubungan yang memegang otoritas atas sumber daya dan mengambil kebijakan dalam rangka terciptanya pelayanan transportasi publik perkotaan.
- 3) Hambatan dalam berkoordinasi lebih mengarah kepada teknisnya seperti komunikasi antara koordinator dan penerima arahan terkadang tidak sinkron. Pedoman yang ada tidak dilaksanakan dengan sebagaimana mestinya, hanya sebatas wacana. Pemerintah lebih rutin lagi dalam melakukan monitoring pelaksanaan KPP dan seragam pengemudi.

5.2 Saran

Merujuk kepada simpulan yang dikemukakan peneliti, maka saran yang dapat menjadi rekomendasi bagi Dinas Perhubungan dalam melakukan koordinasi.

- 1) Dinas Perhubungan lebih memerhatikan lagi aspek Petunjuk Pelaksanaan dalam mekanisme dalam berkoordinasi agar peserta rapat mendapat arahan yang tepat guna terciptanya komunikasi dua arah.
- 2) Buat Prosedur berdasarkan petunjuk pelaksana/tata kerja dalam berkoordinasi.
- 3) Penggunaan sarana evaluasi dalam berkoordinasi, yakni menerbitkan Surat Keputusan Bersama guna mewujudkan kesepakatan antara pihak yang melakukan koordinasi.

PEMERINTAH KOTA DEPOK KANTOR KESBANGPOL DAN LINMAS

Jl. Pemuda No

708 Pancoranmas - Depok 16431
Telp./Fax. (021) 77204704

SURAT REKOMENDASI

Nomor: 70 /189 - Kesbang Pol& Linmas

Surat dari Universitas Indonesia Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
739/H2.F9.D7.1/POP.01.04/2012 tertanggal 12 Maret 2012 Perihal Permohonan
R

1. Peraturan Daerah Nomor 8 tahun 2008, tentang : Organisasi Perangkat Daerah
2. Peraturan Walikota Depok Nomor 42 tahun 2008, tentang : Rincian tugas fungsi Kantor Kesbang Pol & Unmas (Kesatuan Bangsa, Politik dan Perlindungan Masyarakat) Kegiatan yang bersangkutan tersebut diatas maka;

Dengan ini kami tidak keberatan dilakukannya Permohonan Ijin Riset oleh :

Nama (NPM) Viska Mediana (1006818135)
Alamat / Telp Komp. Pelni Blok G 7 No. 13 Depok 16418 Kel. Baktijaya Kec.
Depok/Tep. 085747005078

Jurusan Administrasi Negara
Judul Analisis Koordinasi Dinas Perhubungan dalam Penyediaan
Angkutan Kota di Depok .

Lama Waktu 02 April 2012 s/d 30 Juni 2012

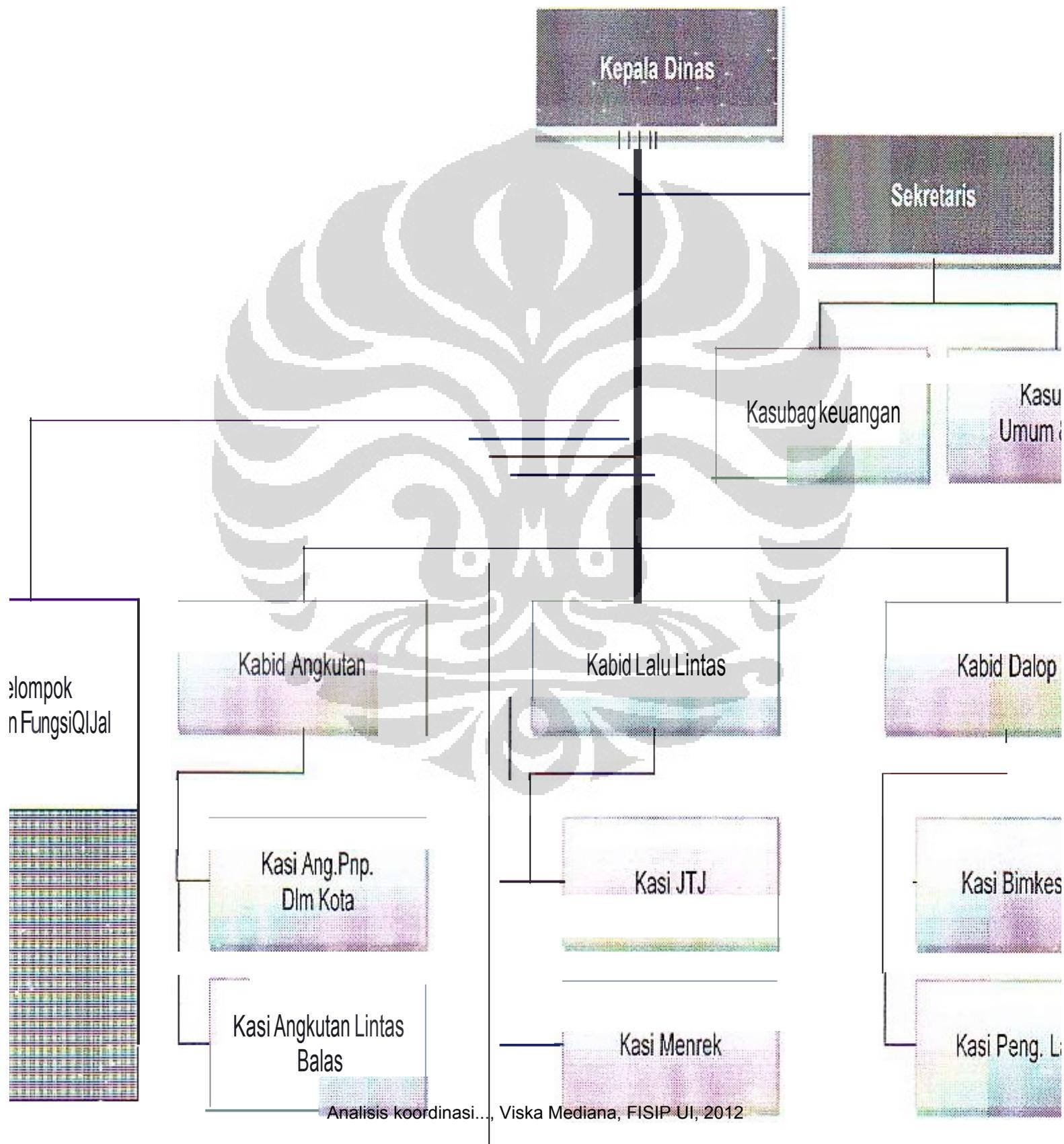
Tempat Dinas Perhubungan Kota Depok

ketentuan sebagai berikut :

kegiatan PKU magang/ , riseUpengumpulan data/ observasi/ serta kerjasama dengan Perguruan
tinggi bersangkutan harus melaporkan kedatangannya kepada Kepala : Dinas/ Instansi/ Badan/ Lembaga
yang dituju, dengan menunjukkan surat pemberitahuan ini;

dan melakukan kegiatan yang tidak sesuai/ tidak ada kaitannya dengan judul penelitian/ topik
k;

STUKTUR ORGANISASI DINAS PERHUBUNGAN KOTA DEPOK



PEDOMAN WAWANCARA

Penelitian berjudul “**Analisis Koordinasi Dinas Perhubungan Dalam Penyediaan Pelayanan Jasa Transportasi Angkutan Kota Di Depok**”

Instansi : Dinas Perhubungan Kota Depok

Jabatan : Subbag UPEP Dinas Perhubungan

Pertanyaan Wawancara

1. Koordinasi Internal yang dilakukan Dinas Perhubungan.
2. Program-program apa yang saat ini dilaksanakan
3. Pihak-Pihak yang terkait dengan Dinas Perhubungan Kota Depok
4. Waktu dan frekuensi dalam berkoordinasi.
5. Peran pemerintah (Bagian UPEP Dinas Perhubungan) .

PEDOMAN WAWANCARA

Penelitian berjudul “**Analisis Koordinasi Dinas Perhubungan Dalam Penyediaan Pelayanan Jasa Transportasi Angkutan Kota Di Depok**”

Instansi : Dinas Perhubungan Kota Depok

Jabatan : Kassie Angkutan Lintas Batas

Pertanyaan Wawancara

1. Sumber Kewenangan Pemerintah yang mendasari pelaksanaan Koordinasi Setiap Program yang dilakukan Dinas Perhubungan.
2. Kebijakan-Kebijakan yang dibuat Dinas Perhubungan.
3. Program-program apa yang saat ini dilaksanakan Dinas Perhubungan Kota Depok.
4. Briefing sebelum melakukan koordinasi.
5. Pedoman yang mendasari setiap koordinasi yang dilakukan Dishub.
6. Peran pemerintah (Dinas Perhubungan) Dalam Penyelenggaraan Pelayanan Jasa Transportasi Angkutan Kota di Depok.
7. Masalah atau kendala yang terjadi yang dihadapi Dinas Perhubungan dalam berkoordinasi dengan pihak-pihak terkait dalam peningkatan pelayanan angkutan kota.
8. Upaya yang dilakukan Dinas Perhubungan bidang lalu lintas dalam mengatasi permasalahan koordinasi dengan instansi terkait.

PEDOMAN WAWANCARA

Penelitian berjudul “**Analisis Koordinasi Dinas Perhubungan Dalam Penyediaan Pelayanan Jasa Transportasi Angkutan Kota Di Depok**”

Instansi : Dinas Perhubungan Kota Depok

Jabatan : Kassie Angkutan Dalam Kota

Pertanyaan Wawancara

1. Sumber Kewenangan Pemerintah yang mendasari pelaksanaan Koordinasi Setiap Program yang dilakukan Dinas Perhubungan.
2. Kebijakan-Kebijakan yang dibuat Dinas Perhubungan.
3. Program-program apa yang saat ini dilaksanakan (khususnya bidang Angkutan).
4. Pedoman yang mendasari setiap koordinasi yang dilakukan Dishub.
5. Waktu dan frekuensi dalam berkoordinasi.
6. Prosedur dalam berkordinasi antar pihak-pihak yang terkait dalam berkoordinasi.
7. Peran pemerintah (Dinas Perhubungan khususnya bidang angkutan) .
8. Kebutuhan Sumberdaya dalam mekanisme koordinasi.
9. Masalah atau kendala yang terjadi yang dihadapi Dinas Perhubungan dalam berkoordinasi dengan pihak-pihak terkait dalam peningkatan pelayanan angkutan kota.
10. Upaya yang dilakukan Dinas Perhubungan bidang lalu lintas dalam mengatasi permasalahan koordinasi dengan instansi terkait.”

PEDOMAN WAWANCARA

Penelitian berjudul “**Analisis Koordinasi Dinas Perhubungan Dalam Penyediaan Pelayanan Jasa Transportasi Angkutan Kota Di Depok**”

Instansi : DPC Organda Kota Depok

Jabatan : Wakil DPC Organda

Pertanyaan Wawancara

1. Hubungan Koordinasi Dinas Perhubungan dan Organda.
2. Peran Organda dalam penyedia layanan angkutan kota di Kota Depok
3. Struktur Kepengurusan Organda.
4. Apakah Organda selalu di libatkan dalam setiap kebijakan yang diambil Dinas Perhubungan Kota Depok.
5. Permasalahan atau Kendala dalam berkoordinasi
6. Animo para pengusaha dan pengemudi angkutan kota terhadap kebijakan yang selama ini dibuat mengenai seragam, dll.
7. Komunikasi antara Dishub dan Organda.
8. Bagaimana Organda membina para pengemudi untuk mengenakan KPP dan seragam.
9. Frekuensi dalam berkoordinasi antara Dishub dan Organda.

PEDOMAN WAWANCARA

Penelitian berjudul “**Analisis Koordinasi Dinas Perhubungan Dalam Penyediaan Pelayanan Jasa Transportasi Angkutan Kota Di Depok**”

Instansi : DPC Organda Kota Depok

Jabatan : Bendara dan Sekretaris DPC Organda

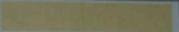
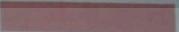
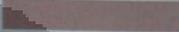
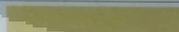
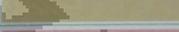
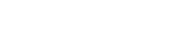
Pertanyaan Wawancara

1. Peran Organda dalam penyedia layanan angkutan kota di Kota Depok
2. Komunikasi antara Dishub dan Organda.
3. Berkenaan dengan seragam dan KPP, Siapa yang bertanggung jawab mengelolanya.
4. Frekuensi dalam berkoordinasi antara Dishub dan Organda.
5. Masalah atau kendala dalam berkomunikasi antara Organda dan Dinas Perhubungan?
6. Biasanya Pihak Dishub melibatkan Organda dalam setiap rapat atau briefing
7. Perbaikan Pelayanan yang dilakukan Organda Selama ini
8. Berkenaan dengan kebijakan dari Dinas Perhubungan tidak menambah jumlah angkutan sejak 2005
9. Upaya yang dilakukan Organda untuk mengatasi masalah/ kendala dalam berkoordinasi

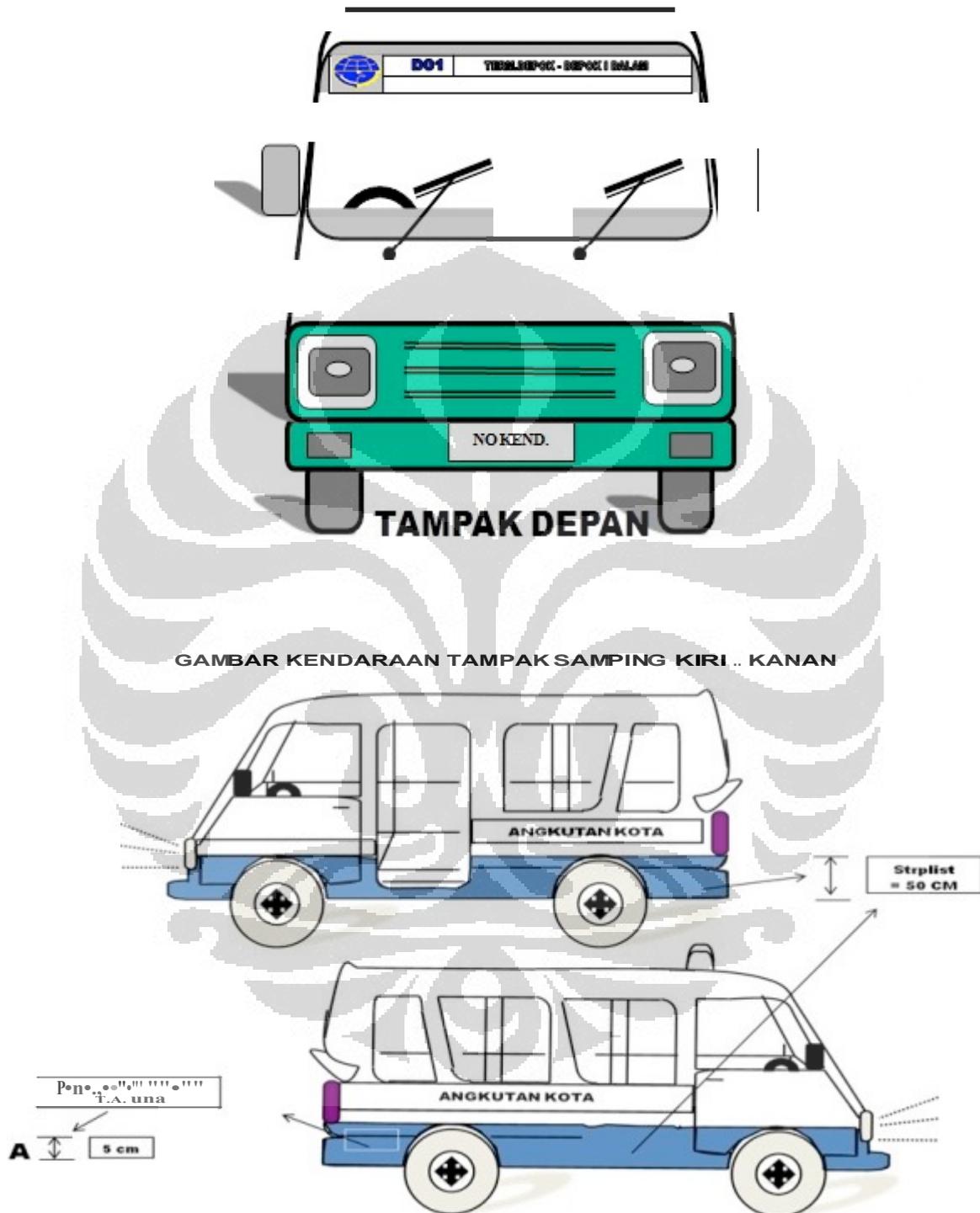
Gambar Wama Stripslist Pada Mobil Angkutan Dalam Kota Depok

Pasal 3

(1) Warna Kendaraan dan warna strip untuk setiap kendaraan pada setiap trayek ditetapkan sebagai berikut :

NO	KODE ADMINISTRASI	KODE TRAYEK	WARNA KENDARAAN / WARNA STRIP
1	32.76 .001	D .01	Dakar Yellow 
2	32.76 .002	D .02	Fancy Laser Red 
3	32.76 .003	D .03	Montreal Blue 
4	32.76 .004	D .04	Daytona Violet 
5	32.76 .005	D .05	Night Pipe Red Pearl 
6	32.76		Brilliant Green 
7	32.76		
			
			
			
			
			
			
			
			
			
			
			
			
			
			
			
			
			
			
			
			
			
			
			
			
			
			
			
			
			
			
			
			

Contoh Gambar Striplist Pada Mobil Angkutan Kota



Sopir angkot geruduk Dishub

Oleh [FX. Aji Hendro S](#) | 17 April 2012 15:00



DEMO DISHUB: Sejumlah sopir angkutan perkotaan (angkot) D-01 ketika melakukan aksi demonstrasi di depan kantor Dinas Perhubungan Kota Depok, Jl Pemuda, Pancoran Mas, kemarin. Monde/FX Aji Hendro S

PANMAS, MONDE : Lantaran trayeknya sering diserobot oleh angkutan perkotaan (angkot) lain, puluhan sopir angkot D-01 Jurusan Terminal Depok-Depok Satu Dalam via Kavling, Beji Timur melakukan aksi demonstrasi di depan kantor Dinas Perhubungan (Dishub) Kota Depok di Jl Pemuda, Kelurahan Depok, Kecamatan Pancoran Mas, kemarin.

Sebelum melakukan aksinya, para awak angkot D-01 berkumpul di Jl Arif Rahman Hakim dengan memarkirkan sekitar empat angkot D-01 di pinggir jalan tersebut. Usai berkumpul dan menggalang massa, puluhan angkot itu langsung bergerak menuju kantor Dishub dan langsung melakukan aksi dengan membentangkan spanduk dan poster yang mereka bawa.

Salah satu sopir D-01 yang ikut dalam aksi ini, Agus Kebot, mengatakan, aksi demo ini merupakan sebagai rasa kekecewaan para sopir angkot kepada Dishub yang tidak berani melakukan menertibkan angkot yang melanggar trayek.

Dia mengatakan, jalur D-01 melintasi Depok Dalam-Nusantara-Arif Rahman Hakim-Kavling-Beji Timur dan Stasiun Depok Baru. Akan tetapi, katanya, belakangan ini jalur D-01 banyak diserobot oleh angkot lainnya seperti D-03 dari Jl Mangga, Kelurahan Depok Jaya, Kecamatan Pancoran Mas.

“Seharusnya D-03 itu ke Jl Dewi Sartika. Ini malah belok kiri ke Jl Nusantara-Arif Rahman Hakim dan Stasiun Depok Baru dengan mengambil para penumpang di Jl Nusantara,” keluh Agus, kepada Monde, di sela-sela aksi.

Lampiran 8

Agus juga membongkar pelanggaran lainnya yang dilakukan awak angkot D-04, dimana angkot trayek Kukusan-Terminal Depok yang seharusnya sampai ke Terminal Depok itu hanya mengakhiri perjalanannya di Jl Mangga, Depok Jaya.

“Di lokasi Nusantara tepatnya di Jl Mangga kami lihat angkot D-04 pada putar balik ke arah Beji, dan ada juga yang ngetem di lokasi itu sehingga membuat lalu-lintas menjadi tersendat,” katanya.

Anehnya, ujar Agus, angkot D-04 yang ngetem itu tidak pernah ditertibkan oleh para petugas. Tidak hanya itu, angkot D-04 juga kerap langsung menuju ke Jl Arif Rahman Hakim ke Stasiun Depok Baru sambil mengambil penumpang, tanpa melintasi Jl Nusantara-Dewi Sartika-Terminal Depok. Belum masalah itu tuntas, sekarang angkot D-02 trayek Terminal Depok-Depok II Tengah, D-06 Terminal Depok-Simpangan, D-05 Terminal Depok-Bojong Gede, juga dinilai melanggar trayek.

Angkot tersebut yang seharusnya tidak berputar di Jl Arif Rahman (depan gedung Bumpitera). Sekarang, angkot itu malah dibiarkan melintas di jalan tersebut sambil mengambil penumpang. “Kami tahu angkot D-02, 05, 06 tidak boleh melintas ke Jl Arif Rahman Hakim. Tapi sekarang malah didiamkan oleh petugas,” ucapnya. Diuraikannya pula, saling serobotnya para awak sopir angkot ini, Agus mengaku uang setorannya hasil narik angkot menjadi berkurang. “Penumpang kami banyak diambil oleh angkot lainnya yang bukan pada trayeknya, akibatnya setoran kami setiap hari turun drastis,” tegas Agus. Koordinator Paguyuban angkot D01, Muhammad Nuh, menambahkan, masalah ini pernah terjadi pada dua tahun lalu, dimana para awak angkot D-01 marah hingga terjadi bentrokan dengan awak angkot D-04 yang menyerobot jalur trayek D-01. “Teman-teman kami enggak mau masalah itu terulang, dan solusi yang terbaik adalah dengan mendatangi kantor Dishub,” bebarnya. Para awak angkot D-01 itu meminta kepada Dishub untuk segera melakukan penertiban terhadap angkot yang telah melanggar lintas trayek.

Jika tidak juga mendapatkan respon dari petugas jangan salahkan para awak angkot D-01 akan kembali turun ke jalan menghadang angkot yang melintasi jalur D-01. Sementara itu, Kepala Bidang Angkutan Dinas Perhubungan (Dishub) Kota Depok, Anton Tovani, menuturkan, pihaknya berjanji menyelesaikan permasalahan ini. Nantinya, janju Anton, Jl Mangga akan dijaga petugas dan dipasang rambu larangan khusus bagi angkot D-04. Meski begitu, pihak Dishub terlebih dahulu akan berkoordinasi dengan Organda dan pengurus paguyuban D-04. “Secepatnya akan kita lakukan penertiban jalur melalui pemasangan verboden dan penempatan petugas,” janji Anton. (fx)

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

Curriculum Vitae

Daftar Pribadi / Personal Details

Nama / Name : Viska Mediana
Alamat / Address : Komp. Pelni Blok G 7 No. 13
Depok
Kode Pos / Postal Code : 16418
Nomor Telepon / Phone : 085747005078
Email : mediana.viska@yahoo.com
Jenis Kelamin / Gender : Female
Tanggal Kelahiran / Date of Birth : March 23 1988
Status Marital / Marital Status : Belum Menikah
Negara / Nationality : Indonesia
Agama / Religion : Islam

Daftar Riwayat Pendidikan dan Pelatihan

Daftar Pendidikan

Education Information

Analisis koordinasi..., Viska Mediana, FISIP UI, 2012

- SDI PR Sudirman (1994-2000)