

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Indonesia termasuk negara yang memiliki penduduk terbanyak di dunia. (Arieza, 2022) Data menurut PBB Negara Indonesia termasuk peringkat ke-empat dengan Negara penduduk terbanyak di dunia, setidaknya terdapat 275 juta jiwa pada Tahun 2022. Dengan banyaknya penduduk dan latar belakang yang beragam maka tidak sedikit masalah yang muncul. Banyak permasalahan social yang muncul di masyarakat seperti kemiskinan, kriminalitas, pengangguran, korupsi, kenakalan remaja, hingga kemacetan. (unknown, 2022) Menurut Direktur Keamanan dan Keselamatan Korlantas Polri, Prof. Dr. BJP. Chryshanda Dwilaksana, mengatakan bahwa kemacetan bukan hanya masalah lalu lintas dan transportasi tetapi lebih dari itu dimana termasuk dalam masalah social dan kemanusiaan.

Kemacetan merupakan kejadian tidak berjalannya lalu lintas dengan baik. Kemacetan masih menjadi permasalahan yang sering terjadi terutama di negara berkembang. Perpindahan manusia ataupun barang melalui transportasi memiliki pengaruh yang besar. Dengan konektivitas yang lancar maka akan meningkatkan sendi-sendi kehidupan terutama di bidang ekonomi dan sosial. Meningkatkannya lalu lintas ini mencerminkan budaya modernitas dimana transportasi semakin

canggih. Tetapi, akan menjadi sebuah masalah ketika meningkatnya transportasi dengan luas jalan yang tidak memadai. Hal ini sering terjadi di perkotaan, ketika sebuah transportasi digunakan oleh masyarakat secara mudah namun tidak dibarengi dengan penyediaan jalan yang memadai. Kemacetan ini banyak terjadi terutama di kota besar dan kota penghubung, salah satunya Kota Cimahi.

Kota Cimahi termasuk kota yang menjadi penghubung antara Kota Bandung, Kabupaten Bandung, dan Kabupaten Bandung Barat. Terdapat beberapa jalan utama yang menjadi pusat konektivitas masyarakat. Maka sering terjadi peningkatan kendaraan di jam tertentu terutama di jam pergi dan pulang kerja. Dampak dari kemacetan ini pastinya merugikan masyarakat. Kemacetan ini sangat mengganggu kegiatan masyarakat dan mempengaruhi produktivitasnya. Selain dari sisi masyarakat, maka dari sisi pemerintah pun dituntut untuk terus berinovasi dalam memecahkan permasalahan yang ada melalui penetapan kebijakan. Pemerintah Kota Cimahi sendiri telah memiliki aturan mengenai lalu lintas yaitu Peraturan Daerah Kota Cimahi Nomor 4 Tahun 2017 tentang Perubahan atas Peraturan Daerah Kota Cimahi Nomor 18 Tahun 2011 tentang Penyelenggaraan Perhubungan. Pemerintah Kota akan menurunkan perintahnya melalui instansi yang berhak dan mampu memecahkan masalah kemacetan ini.

Instansi yang mengatasi kemacetan ini dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Cimahi berkoordinasi dengan Satlantas Polres Cimahi. Kepolisian mengajak koordinasi pada Dinas Perhubungan karena instansi tersebut memiliki wewenang

mengenai lalu lintas sehingga sangat mumpuni karena memiliki kemampuan sesuai ranahnya. Koordinasi merupakan kegiatan menyatukan suatu bagian dengan bagian yang lain sehingga bersinergi dalam memecahkan suatu permasalahan. Hal ini dapat dilihat dari tabel di bawah ini.

Tabel 1. 1

Titik Rawan Kemacetan Tahun 2017

No	Lokasi
1	Bundaran Leuwi Gajah
2	Kerkof
3	Pusdik Armed
4	Sangkuriang
5	Citeureup
6	Rd. Demang Hardjakusumah
7	Cihanjuang
8	Kebon Kopi

Sumber : *Open Data Cimahi Dinas Perhubungan* (Unknown, 2017)

Berdasarkan tabel 1.1 dapat disimpulkan bahwa terdapat delapan titik rawan kemacetan yang terjadi di Kota Cimahi pada Tahun 2017. Titik rawan kemacetan ini mayoritas disebabkan karena adanya persimpangan namun tidak tersedianya fasilitas lalu lintas atau sarana prasarana jalan seperti APILL (Alat Pemberi

Isyarat Lalu Lintas). Rambu ini sangat dibutuhkan karena jika persimpangan tidak dilengkapi oleh APILL maka lalu lintas akan tidak teratur dan beresiko terjadinya kecelakaan.

Tabel 1. 2

Titik Rawan Kemacetan Tahun 2021

No	Lokasi
1	Simpang Tiga Sangkuriang (Jl. Amir Machmud – Jl. Sangkuriang)
2	Simpang Tiga KH. Usman Dhomiri (Jl. Amir Machmud – Jl. KH. Usman Dhomiri)
3	Simpang Tiga Kolonel Masturi (Jl. Amir Machmud – Jl. Kolonel Masturi)
4	Simpang Tiga Daeng Ardiwinata /Cihanjuang (Jl. Amir Machmud – Jl. Daeng Ardiwinata)
5	Simpang Tiga Sentral (Jl. Amir Machmud – Jl. Sentral)
6	Simpang Empat Citeureup (Jl. Kolonel Masturi – Jl. Sangkuriang – Jl. Encep Kartawiria)
7	Simpang Tiga Cipageran (Jl. Kolonel Mastruri – Jl. Cipageran)
8	Simpang Tiga Kerkof (Jl. Nanjung – Jl. Kerkof)
9	Simpang Empat Sadarmanah (Borma) (Jl. Cibogo – Jl. Kerkof – Jl. Sadarmanah)
10	Fly Over Cimindi (Jl. Mahar – Jl. Amir Machmud)

11	Simpang Cibaligo (Jl. Mahar Martanegara- Jl. Cibaligo)
12	Simpang Tiga Industri (Jl. Mahar Martanegara – Jl. Industri)
13	Simpang Tiga Jati Serut (Jl. Daeng Ardiwinata – Jl. Jati Serut)
14	Simpang Tiga Demang (Jl. Daeng Ardiwinata – Jl. Demang Hardjakusumah)
15	Jl. Gandawijaya
16	Simpang Tiga Kebon Kopi (Jl. Amir Machmud – Jl. Kebon Kopi)
17	Simpang Empat Melong (Jl. Melong – Jl. Sindang Sari – Jl. Melong Asih)
18	Pasar Antri (Jl. Sriwijaya)
19	Pasar Atas (Jl. Djulaeha Karmita)
20	Simpang Tiga Ciawi Tali (Jl. Ciawi Tali)

Sumber : *Open Data Cimahi Dinas Perhubungan* (unknown, 2021)

Berdasarkan tabel 1.2 dapat dilihat bahwa terdapat dua puluh titik rawan kemacetan di Kota Cimahi pada Tahun 2021. Maka, jika dibandingkan dengan tabel sebelumnya hal ini terjadi perubahan mengenai titik rawan kemacetan di Kota Cimahi. Pada Tahun 2017 terdapat delapan titik rawan kemacetan sedangkan pada Tahun 2021 terdapat dua puluh titik rawan kemacetan sehingga bisa disimpulkan bahwa titik rawan kemacetan dari Tahun 2017 ke Tahun 2021 terjadi peningkatan.

Tabel 1. 3**Titik Rawan Kemacetan ditinjau dari Volume dan Kapasitas Tahun 2017**

No	Ruas Jalan	Volume (SMP/JAM)	Kapasitas (C)	V/C
1	Simpang Jl. Contong – Jl. Dustira	1,605.3	2,594	0,62
2	Simpang Jl. Gator Subroto – Jl. Stasiun Cimahi	1,637.8	2,708	0.60
3	Simpang Jl. Kolonel Masturi – Simpang Jl. Jend. Amir Machmud	1,475.7	2,475	0.60
4	Simpang Jl. Jend. Amir Machmud – Simpang Jl. Sangkuriang	1,254.2	2,456	0.51
5	Simpang Jl. Kolonel Masturi – Simpang Jl. Sangkuriang	1,267.4	1,148	1.10
6	Simpang Jl. Anggaraja – Jl. Sangkuriang	931.8	2,594	0.36
7	Simpang Jl. Ciawitali – Jl. Encep Kartawirya	1,346.3	1,175	1,15
8	Simpang Jl. Cibaligo – Jl. Kerkof	1,267.1	1,175	1.08
9	Simpang Jl. Leuwigajah – Jl. Kerkof	1,261.1	2,708	0.47
10	Simpang Jl. Cibaligo – Jl. Mahar Martanegara	1,647.9	2,293	0.72

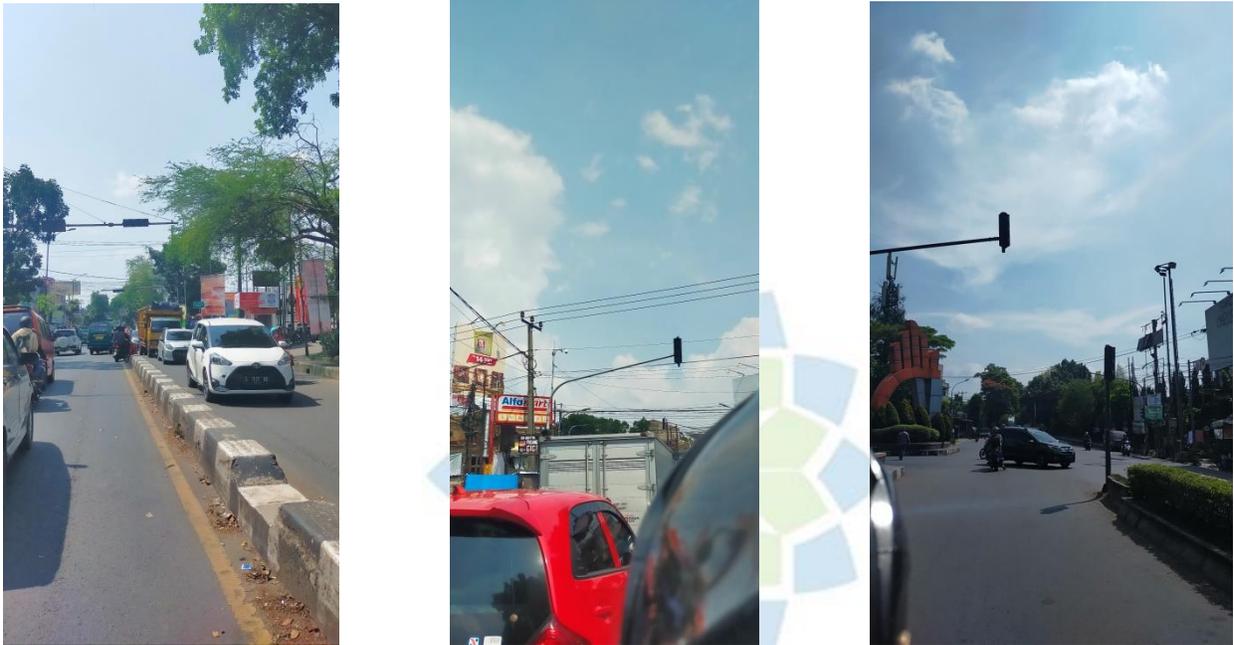
Sumber : *Open Data Cimahi Dinas Perhubungan, 2017* (Unknown, 2017)

Tabel tersebut menjelaskan volume dan kapasitas untuk mengukur titik kemacetan. Angka 0,85 menunjukkan bahwa jalan yang dilalui tidaklah lancar. Terdapat satu jalan yang mendekati angka 0,85 yaitu Simpang Jalan Cibaligo – Jalan Mahar Martanegara yang menunjukkan angka 0,72 maka jalan tersebut tidak lancar. Sedangkan beberapa jalan menunjukkan angka lebih dari 1, maka dinyatakan jalan tersebut merupakan titik kemacetan yaitu Simpang Jalan Kolonel Masturi – Simpang Jalan Sangkuriang, Simpang jalan Ciawitali – Jalan Encep Kartawirya, dan Simpang Jalan Cibaligo – Jalan Kerkof.

Mayoritas masyarakat lebih memilih menggunakan transportasi pribadi dibandingkan transportasi publik, sehingga kendaraan pribadi semakin meningkat setiap tahunnya. Dengan peredaran kendaraan yang semakin meningkat tersebut menjadi salah satu penyebab kemacetan. (Haryanto, 2019) Pada Tahun 2019 menurut Kasatlantas Polres AKP Suharto terdapat peningkatan kendaraan baik kendaraan roda dua maupun kendaraan roda empat. Peningkatan tersebut sekitar 15% setiap tahunnya. Diperkirakan terdapat 4.000 kendaraan baru di Kota Cimahi setiap bulannya. Sedangkan data menurut Dinas Perhubungan peningkatan kendaraan sekitar 7%, sedangkan ruas jalan hanya diperbesar 1,2% itupun terhitung 17 tahun.

Gambar 1.1

APILL di Kota Cimahi



Sumber : Peneliti (2022)

Berdasarkan gambar tersebut menunjukkan bahwa tiga dari lima APILL yang ada di Kota Cimahi itu tidak berfungsi. Hal ini terjadi di Simpang Tiga Sangkuriang, Simpang Empat Citeureup, dan Simpang Tugu Kembar. Tidak berfungsinya fasilitas publik pun mendorong adanya kemacetan. Contohnya seperti matinya lampu lalu lintas, tidak adanya lampu penerangan jalan, system ATCS (*Area Traffic Control System*) yang mati, trotoar yang disalahgunakan, dan parkir liar. Tidak berfungsinya lampu lalu lintas ini menjadi salah satu penyebab kemacetan di Kota Cimahi. Maka pemerintah harus bekerja

lebih keras karena fasilitas yang ada tidak berjalan. Dalam berlalu lintas sudah diatur mengenai tugas, pokok, dan fungsi dalam undang-undang.

Sesuai Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 bahwa Dinas Perhubungan tidak ikut serta dalam pengaturan jalan, karena tugas tersebut merupakan tugas dari kepolisian. Namun pada kenyataannya di Kota Cimahi masih banyak petugas dari Dinas Perhubungan yang mengatur lalu lintas. Hal ini tidak sesuai dengan tupoksi yang ada.

Hal tersebut memacu minat penulis untuk melakukan penelitian bagaimana koordinasi instansi yang terkait dalam memecahkan masalah kemacetan, maka judul penelitian ini adalah “**Koordinasi antara Dinas Perhubungan dan Kepolisian Resor Kota Cimahi dalam Menganggulangi Kemacetan**”.

1.2 Identifikasi Masalah

1. Kota Cimahi merupakan kota penghubung antara Kota Bandung, Kabupaten Bandung, dan Kabupaten Bandung Barat maka beberapa titik jalan raya di Kota Cimahi termasuk lalu lintas yang ramai sehingga menyebabkan kemacetan yang biasanya terjadi di jam pergi dan pulang kerja.
2. Titik rawan kemacetan di Kota Cimahi yang meningkat. Di Tahun 2017 terdapat 8 titik rawan kemacetan yang dipantau melalui CCTV, namun di tahun 2021 terdapat 20 titik rawan kemacetan.

3. Terdapat peningkatan jumlah kendaraan, menurut data Kepolisian Kota Cimahi pada Tahun 2019 diperkirakan terdapat kenaikan kendaraan roda dua dan roda empat sekitar 4.000 kendaraan.
4. Sarana dan prasarana jalan yang tidak berjalan secara maksimal contohnya APILL yang mati dan tupoksi masih timpang tindih.

1.3 Rumusan Masalah

Berdasarkan penjelasan di atas, maka dapat dirumuskan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana kesatuan komando pada koordinasi antara Dinas Perhubungan dan Kepolisian Resor Kota Cimahi dalam menanggulangi kemacetan?
2. Bagaimana rantai komando pada koordinasi antara Dinas Perhubungan dan Kepolisian Resor Kota Cimahi dalam menanggulangi kemacetan?
3. Bagaimana rentang manajemen pada koordinasi antara Dinas Perhubungan dan Kepolisian Resor Kota Cimahi dalam menanggulangi kemacetan?

1.4 Tujuan Penelitian

1. Untuk menganalisis kesatuan komando pada koordinasi antara Dinas Perhubungan dengan Kepolisian Kota Cimahi dalam menanggulangi kemacetan.

2. Untuk menganalisis rantai komando pada koordinasi antara Dinas Perhubungan dengan Kepolisian Kota Cimahi dalam menanggulangi kemacetan.
3. Untuk menganalisis rentang manajemen pada koordinasi antara Dinas Perhubungan dengan Kepolisian Kota Cimahi dalam menanggulangi kemacetan.

1.5 Manfaat Penulisan

1. Manfaat Teoritis

Diharapkan penelitian ini dapat memberikan manfaat lebih luas yaitu menambah wawasan dan pengetahuan mengenai koordinasi pemerintahan serta diharapkan sebagai sarana pengembangan ilmu pengetahuan yang secara teoritis dapat dipelajari dan dikembangkan.

2. Manfaat Praktik

- A. Bagi penulis penelitian ini dapat menjadi sarana pengembangan ilmu pengetahuan tentang koordinasi dalam menanggulangi kemacetan.
- B. Bagi peneliti selanjutnya dapat dijadikan informasi guna pengembangan ilmu pengetahuan mengenai koordinasi dalam menanggulangi kemacetan.

1.6 Kerangka Pemikiran

Penelitian ini membahas topik mengenai koordinasi antara Dinas Perhubungan dan Kepolisian dalam mengatasi kemacetan. Administrasi publik adalah kegiatan yang dilakukan oleh pemerintah baik di pusat atau daerah dimana pihak yang bertugas sebagai pelaksana kebijakan yang telah dibuat dalam mengatasi masalah yang ada di masyarakat. Menurut Nicholas Henry salah satu ruang lingkup dari administrasi public ialah organisasi public. (Winardi, 2014) Setiap organisasi dibuat untuk mencapai tujuan yang tidak bisa dicapai oleh perorangan, sehingga dijadikan alat utama untuk mengatasi hambatan yang ada.

Menurut Denhard dalam (Astuti, 2010) terbagi menjadi tiga pandangan. Pertama, organisasi publik merupakan proses dalam lingkup pemerintahan dan termasuk dalam studi ilmu politik. Kedua, organisasi privat tidak jauh berbeda dengan organisasi public karena keduanya muncul dari kesamaan teori yaitu teori organisasi. Ketiga, ilmu administrasi public itu berkaitan dengan ilmu lainnya yang sangat luas mengingat bahwa masalah public muncul dari berbagai sisi dan bidang maka dalam pemecahannya yaitu pembuatan kebijakan harus dilihat dari ilmu yang lainnya pula. Salah satu dari tiga poin dalam administrasi public menurut John M. Pfiffner dan Robert V. ialah koordinasi dalam pelaksanaan kebijakan.

Koordinasi merupakan kesatuan kegiatan unit atau kelompok dalam mencapai tujuan bersama. Dengan koordinasi sebuah tugas yang seharusnya

dilaksanakan oleh satu pihak tetapi dengan bantuan koordinasi dengan pihak lain maka dalam memecahkan sebuah masalah akan lebih efektif dan efisien. Dalam mencapai tujuan yang efektif dan efisien menurut Ulber Silalahi setidaknya terdapat tiga unsur yang harus diperhatikan yaitu kesatuan komando, rantai komando, dan rentang manajemen.

