



KUALITAS PELAYANAN DINAS PERHUBUNGAN KOTA MAKASSAR

A.M. Fadly Mappisabbi, S.E.,M.M

Administrasi Publik, mappisabbi@gmail.com, Sekolah Tinggi Ilmu Administrasi Yappi Makassar

ABSTRAK (Bahasa Inggris)

This study aims to determine the inhibiting factors on service quality in the Development, Safety, and Enforcement (PKP) at the Makassar City Transportation Service. The type of research used in this study was qualitative descriptive data using quantitative data. The research findings are that there are several factors that become obstacles in the quality of Services for Development, Safety and Enforcement (PKP) at the Makassar City Transportation Service, including; Law Enforcers or Officers have not been alert in carrying out services, public awareness is still low, and facilities and infrastructure are not yet adequate.

Keywords: inhibiting factors, service quality, Safety and Enforcement Development (PKP)

Abstrak

Penelitian ini bertujuan Untuk mengetahui faktor penghambat pada kualitas pelayanan Bidang Pengembangan, Keselamatan, Dan Penindakan (PKP) Pada Dinas Perhubungan Kota Makassar .Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah data deskriptif kualitatif dengan menggunakan data kuantitatif. Temuan penelitian yaitu terdapat beberapa Faktor yang menjadi penghambat dalam kualitas Pelayanan Bidang Pengembangan, Keselamatan dan Penindakan (PKP) pada Dinas Perhubungan Kota Makassar diantaranya; Penegak Hukum atau Petugas belum sigap dalam melaksanakan pelayananan, Kesadaran masyarakat yang masih rendah, serta Sarana dan Prasarana yang belum memadai.**Kata Kunci:** isi, format, artikel.

Kata kunci : faktor penghambat, kualitas pelayanan, Bidang Pengembangan Keselamatan Dan Penindakan (PKP)

1. PENDAHULUAN

Pelayanan pada umumnya dilakukan dengan melalui proses yang terdiri dari berbagai level, sehingga menyebabkan penyelesaian masalah pelayanan yang terlalu lama. Dalam kaitan dengan penyelesaian masalah pelayanan, kemungkinan staf pelayanan (front line staff) untuk dapat menyelesaikan masalah sangat kecil, dan di lain pihak kemungkinan masyarakat untuk bertemu dengan penanggungjawab pelayanan, dalam rangka menyelesaikan masalah yang terjadi ketika pelayanan diberikan, juga sangat sulit. Akibatnya, berbagai masalah pelayanan memerlukan waktu yang lama untuk diselesaikan.

Menurut Harbani (2007: 128) pelayanan pada dasarnya dapat diartikan sebagai “aktivitas seseorang, sekelompok atau organisasi baik langsung maupun tidak langsung untuk memenuhi kebutuhan”. Masyarakat setiap waktu selalu menuntut pelayanan publik yang berkualitas dari pemerintah, meskipun tuntutan tersebut sering tidak sesuai dengan harapan karena secara empiris pelayanan publik yang terjadi selama ini masih berbelit-belit, lambat, mahal, dan melelahkan. Kecenderungan seperti ini terjadi karena masyarakat masih diposisikan sebagai pihak “melayani” bukan yang dilayani. Hal ini menimbulkan dampak buruk terhadap perkembangan kualitas pelayanan yakni sering terlantarnya upaya peningkatan pelayanan dan kurang berkembangnya inovasi dalam pelayanan serta kurang terpacunya pemerintah daerah untuk memperbaiki kualitas pelayanan.

Dinas Perhubungan merupakan Dinas Daerah yang menyelenggarakan sebagian urusan pemerintahan dan pelayanan umum di bidang perhubungan. Dalam Surat Keputusan Walikota Malang Nomor 55 tahun 2008 disebutkan tugas pokok Dinas Perhubungan adalah untuk melaksanakan sebagian urusan Pemerintah Daerah di bidang Perhubungan berdasarkan asas otonomi dan pembantuan. Sementara fungsinya meliputi:

- a. Perumusan kebijakan teknis di bidang perhubungan

- b. Penyelenggaraan sebagian urusan pemerintahan dan pelayanan umum di bidang perhubungan
- c. Pembinaan dan pelaksanaan tugas operasional di bidang Perhubungan yang meliputi lalu lintas dan parkir, angkutan dan terminal, sarana dan operasional
- d. Pelaksanaan pelayanan teknis administratif Dinas
- e. Pelaksanaan Tugas lain yang diberikan oleh Walikota sesuai dengan Tugas dan Fungsinya.

Berdasarkan latar belakang masalah maka dirumuskan permasalahan penelitian yaitu ; “Apa saja faktor penghambat dalam Pelayanan Bidang Pengembangan, Keselamatan dan Penindakan (PKP) Pada Dinas Perhubungan Kota Makassar?”

2. TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengertian Pelayanan

Pelayanan yang merupakan pemberian layanan (melayani) keperluan orang atau masyarakat yang mempunyai kepentingan pada organisasi itu sesuai aturan pokok dan tata cara yang telah ditetapkan. Pemerintahan pada hakekatnya adalah pelayanan kepada masyarakat .

Pelayanan menurut Soepriyono adalah “kegiatan diselenggarakan organisasi dalam menyangkut kebutuhan pihak konsumen yang berkepentingan sehingga dilayani dengan kegiatan konsumen akan menimbulkan kesan tersendiri”. Pelayanan menurut The Liang Gie adalah “kegiatan dari organisasi yang dilakukan untuk mengamalkan dan mengabdikan diri kepada masyarakat (pelanggan)”. Groomross dalam Rarminto menjelaskan bahwa:

Pelayanan adalah usaha aktifitas atau serangkaian aktifitas yang bersifat tidak kasat mata (tidak dapat diraba) yang terjadi sebagai akibat adanya interaksi antara konsumen dengan karyawan atau hal-hal lain yang disediakan oleh perusahaan pemberi pelayanan yang dimaksudkan untuk memecahkan permasalahan konsumen atau pelanggan.

Keputusan Menpan Nomor 81/1993 yang disempurnakan dengan Keputusan MENPAN Nomor 63/2003 mendefinisikan pelayanan umum, yaitu:

“Sebagai segala bentuk pelayanan yang dilaksanakan oleh instansi pemerintah di Pusat, di Daerah dan lingkungan BUMN/BUMD dalam masyarakat maupun dalam rangka pelaksanaan ketentuan Perundang Undangan untuk memenuhi keinginan masyarakat .Pelayanan itu sendiri menurut Munir merupakan suatu “kegiatan yang dilakukan seseorang atau sekelompok orang dengan landasan faktor material melalui system prosedur dan metode tertentu dalam rangka usaha memenuhi kepentingan orang lain sesuai haknya.

Menurut Moenir di dalam pelayanan terdapat beberapa fungsi, adapun fungsi dari pelayanan itu antara lain:

- 1). Mempercepat pelaksanaan pekerjaan.
- 2). Meningkatkan produktifitas baik barang maupun jasa.
- 3). Kualitas produk yang lebih baik dan terjamin.
- 4). Menimbulkan rasa kenyamanan bagi yang berkepentingan.
- 5). Menimbulkan perasaan puas pada orang-orang yang dilayani.

Suatu pelayanan akan dapat terlaksana dengan baik dan memuaskan apabila didukung oleh beberapa factor sebagai berikut:

- 1) Kesadaran para pejabat, pemimpin dan pelaksana.
- 2) Adanya aturan yang memadai.
- 3) Organisasi dengan mekanisme system yang dinamis.
- 4) Pendapatan pegawai yang cukup untuk memenuhi kebutuhan hidup minimum
- 5) Kemauan dan keterampilan yang sesuai dengan tugas/pekerjaan yang dipertanggungjawabkan
- 6) Tersedianya sarana, pelayanan sesuai dengan jenis dan bentuk tugas/pekerjaan pelayanan.

KEPMEN PAN Nomor 58 mengelompokkan tiga jenis pelayanan dari instansi pemerintah serta BUMN/BUMD.

Dari pengertian diatas, tersirat bahwa suatu pelayanan pada dasarnya melibatkan dua pihak yang saling berhubungan yaitu organisasi pemberi pelayanan pada suatu pihak dan masyarakat sebagai penerima pelayanan di pihak pelayanan. Jika organisasi mampu memberikan pelayanan yang optimal dan memenuhi tuntutan dari masyarakat dapat dikaitkan organisasi tersebut telah mampu memberikan pelayanan yang memuaskan pada masyarakat.

B. Pengertian Efektivitas Pelayanan

Perkembangan sector jasa layanan tersebut tumbuh seiring dengan semakin meningkatnya tuntutan dan kebutuhan publik. Karena tuntutan dan kebutuhan publik yang demikian inilah maka para pihak penghasil jasa terdorong untuk meningkatkan kecepatan, kemudahan dan keserdahanaan dalam pelayanan mereka guna mencapai hasil pelayanan yang efektif.

Menurut Emerson dalam Ratminto bahwa “efektifitas pelayanan publik merupakan pengukuran dalam arti tercapainya sasaran dan tujuan yang telah ditemukan sebelumnya”. Sedangkan Siagian menjelaskan bahwa “Efektifitas pelayanan publik berarti penyelesaian pekerjaan tepat pada waktu yang telah ditentukan, artinya pelaksanaan suatu tugas dinilai baik atau tidaknya tergantung pada penyelesaian tugas tersebut dengan waktu yang telah ditetapkan.

Secara teoritis, tujuan pelayanan pada dasarnya adalah untuk memuaskan masyarakat. Sinambela mengatakan bahwa pelayanan tercermin dari :

1. Tranparansi,
2. Akuntabilitas,
3. Kondisional,
4. Partisipatif,
5. Persamaan hak, dan
6. Keseimbangan hak.

UUD RI Nomor 25 tahun 2009 menjelaskan bahwa standar pelayanan adalah tolak ukur yang dipergunakan sebagai pedoman penyelenggaraan pelayanan dan acuan penilaian kualitas pelayanan sebagai kewajiban dan janji penyelenggara kepada masyarakat dalam rangka pelayanan berkualitas, cepat, mudah, terjangkau, dan terukur.

Agar suatu pelayanan yang diberikan kepada masyarakat dapat menjadi efektif, tentu saja prinsip atau standar dari pelayanan harus terpenuhi. Standar pelayanan pulik dalam keputusan MENPAN Nomor 25 Tahun 2004, meliputi :

- 1) Prosedur pelayanan
Prosedur pelayanan yang dilakukan bagi pemberi dan penerima pelayanan termasuk pengaduan.
- 2) Waktu penyelesaian
Waktu penyelesaian yang ditetapkan sejak pengajuan permohonan sampai dengan penyelesaian pelayanan.
- 3) Biaya pelayanan
Biaya / tarif termasuk perinciannya yang ditetapkan dalam proses pemberian pelayanan.
- 4) Produk pelayanan.
Hasil pelayanan yang akan diterima sesuai dengan ketentuan yang telah ditetapkan.
- 5) Sarana dan prasarana
- 6) Penyediaan sarana dan prasarana pelayanan yang memadai.
- 7) Kompetensi petugas pemberi pelayanan

Adapun hasil dari Undang Undang Dasar Republik Indonesia nomor 25 tahun 2009 dijelaskan bahwa komponen standar pelayanan sekurang-kurangnya meliputi:

1. Dasar Hukum;
2. Persyaratan
3. Sistem, mekanisme, dan prosedur;
4. Jangka waktu penyelesaian;
5. Biaya/tariff;
6. Produk pelayanan
7. Sarana, prasarana, dan atau fasilitas
8. Kompetensi pelaksan
9. Pengawasan internal
10. Penanganan pengaduan, saran, dan masukan;
11. Jumlah pelaksana;
12. Jaminan pelayanan yang memberikan kepastian pelayanan dilaksanakan sesuai dengan standar pelayanan;
13. Jaminan keamanan dan keselamatan pelayanan dalam bentuk komitmen untuk memberikan rasa aman, bebas dari bahaya, dan resiko keragu-raguan;
14. Evaluasi kinerja pelaksana.

Selain daripada itu, diketahui juga bahwa suatu proses pelayanan yang dilakukan oleh aparatur pemerintah setidaknya terdapat hal yang perlu diperhatikan seperti pada prinsip pelayanan di dalam

keputusan MENPAN Nomor 63 Tahun 2003 disebutkan bahwa penyelenggaraan pelayanan harus memenuhi beberap prinsip sebagai berikut :

- 1) Kesederhanaan
Prosedur pelayanan publik tidak berbelit, mudah dipahami dan mudah dilaksanakan.
- 2) Kejelasan
Kejelasan ini mencakup kejelasan dalam hal :
 - a) Persyaratan teknis dan administrative pelayanan publik
 - b) Unit kerja/pejabat yang berwenang dan bertanggungjawab dalam memberikan pelayanan dan penyelesaian keluhan/persoalan/ sengketa dalam pelaksanaan pelayanan publik.
 - c) Rincian biaya pelayanan publik dan tata cara pembayaran
- 3) Kepastian waktu
Pelaksanaan pelayanan publik dapat diselesaikan dalam kurun waktu yang telah ditentukan.
- 4) Akurasi
Produk pelayanan publik diterima dengan benar, tepat, dan sah.
- 5) Keamanan
Proses dan produk pelayanan publik memberikan rasa aman dan kepastian hukum.
- 6) Tanggungjawab
Pimpinan penyelenggaraan pelayanan publik atau pejabat yang ditunjuk bertanggungjawab atas penyelenggaraan pelayanan dan penyelesaian keluhan/persoalan dalam pelaksanaan pelayanan publik.
- 7) Kelengkapan sarana dan prasarana
Tersedianya sarana dan prasarana kerja, peralatan kerja dan pendukung lainnya yang memadai termasuk penyediaan sarana teknologi, telekomunikasi dan informatika (telematika)
- 8) Kemudahan akses
Tempat dan lokasi serta sarana pelayanan yang memadai, mudah dijangkau oleh masyarakat.
- 9) Kedisiplinan, Kesopanan dan Keramahan
Pemberi pelayanan harus bersikap disiplin, sopan dan santun, ramah serta memberikan pelayanan dengan ikhlas.
- 10) Kenyamanan
Lingkungan pelayanan harus tertib, teratur, disediakan ruang tunggu yang nyaman, bersih, rapi serta dilengkapi dengan fasilitas pendukung pelayanan seperti parker, toilet, tempat ibadah dan lain-lain.

C. Model Pelayanan Publik

Menurut Ratminto & Atik Septi faktor-faktor manajerial yang menjadi penentu kualitas pelayanan perizinan adalah :

1. Adanya birokrat yang berorientasi pada kepentingan masyarakat, khususnya pengguna jasa.
2. Terbangunnya kultur pelayanan dalam organisasi pemerintahan yang bertugas untuk memberikan pelayanan perizinan.
3. Diterapkannya system pelayanan yang mengutamakan kepentingan masyarakat, khususnya pengguna jasa pelayanan.

Ratminto juga berpendapat bahwa untuk mewujudkan kesetaraan hubungan agar dapat meningkatkan kualitas pelayanan perizinan sangat dipengaruhi oleh 5 hal :

1. Kuatnya posisi tawar, yaitu adanya kesetaraan hubungan-hubungan atau kesetaraan posisi tawar antara pemberi pelayanan dan pengguna atau penerima jasa pelayanan.
2. Berfungsinya mekanisme voice, artinya pengguna jasa pelayanan harus diberi kesempatan untuk mengungkapkan ekspresi ketidakpuasannya atas pelayanan yang diterima.
3. Adanya birokrat yang berorientasi pada kepentingan masyarakat, khususnya pengguna jasa.
4. Terbangunnya kultur pelayanan dalam organisasi pemerintah yang bertugas untuk memberikan pelayanan perizinan.
5. Diterapkannya system pelayanan yang mengutamakan kepentingan masyarakat, khususnya pengguna jasa pelayanan.

Manajemen pelayanan atau pelayanan pemerintah harus mengoptimalkan berfungsinya kelima factor tersebut agar dapat mewujudkan pelayanan yang cepat, murah dan efisien sebagaimana yang diharapkan oleh masyarakat.

D. Model Segitiga Pelayanan (The Service Triangle)

Albert dan zemke dalam Ratminto dan Atik Septi mengemukakan bahwa organisasi-organisasi yang bergerak di bidang pelayanan yang sangat berhasil memiliki tiga kesamaan, yaitu:

- a. Disusunnya strategi yang baik
- b. Orang di garis depan yang berorientasi pada pelanggan/konsumen
- c. Sistem pelanggan yang ramah.

Setiap organisasi harus memiliki tiga faktor tersebut untuk mewujudkan kepuasan pelanggan. Interaksi diantara strategi, system, dan orang digaris depan atau sumber daya serta pelanggan akan menentukan keberhasilan manajemen dan kinerja pelayanan organisasi tersebut.

Strategi secara khusus diartikan sebagai taktik atau siasat. Menurut David, Fred R “Strategi adalah cara untuk mencapai tujuan-tujuan jangka panjang dan merupakan tindakan yang menuntut keputusan manajemen puncak dan sumber daya perusahaan yang banyak untuk merealisasikannya”. Strategi juga mempengaruhi kehidupan organisasi dalam jangka panjang paling tidak selama lima tahun, oleh karena itu sifat strategi berorientasi ke masa depan. Definisi mengenai strategi, secara umum dapat didefinisikan bahwa strategi itu adalah rencana tentang serangkaian maneuver, yang mencakup seluruh elemen yang kasat maupun yang tak-kasat mata, untuk menjamin keberhasilan mencapai tujuan. Meski strategi lebih digunakan dalam manajemen bisnis untuk sebuah perusahaan namun strategi juga memiliki manfaat penting untuk mewujudkan tujuan instansi-instansi pemerintah dalam menjalankan perannya sebagai pelayanan publik. Hal ini akan memberi tujuan yang jelas dan cara yang lebih baik lagi untuk meningkatkan mutu pelayanan dengan memerhatikan lingkungan eksternal dan internal baik berkaitan dengan hal anggaran atau strategi-strategi tertentu yang mungkin akan lebih mudah dijalankan oleh masyarakat dan tentunya instansi itu sendiri.

Sistem secara umum diartikan sebagai satu kesatuan yang terdiri atas komponen atau elemen-elemen yang saling berinteraksi, saling terkait atau saling tergantung membentuk keseluruhan yang kompleks. Menurut Umar Fahmi Achmadi bahwa “sistem adalah tatanan yang menggambarkan adanya rangkaian berbagai komponen yang memiliki hubungan serta tujuan bersama secara serasi, terkoordinasi yang bekerja atau berjalan dalam jangka waktu tertentu dan terencana”.

Menurut Wikipedia Sumber Daya Manusia atau biasa disingkat (SDM) memiliki potensi yang terkandung dalam diri manusia untuk mewujudkan perannya sebagai makhluk social yang adaptif dan transformatif yang mampu mengelola dirinya sendiri serta seluruh potensi yang terkandung di alam menuju tercapainya kesejahteraan kehidupan dalam tatanan yang seimbang dan berkelanjutan. Menurut Werther dan Davis dalam Purnaweni Hartuti menyatakan bahwa “Sumber Daya Manusia adalah pegawai yang siap, mampu dan siaga dalam mencapai tujuan-tujuan organisasi”. Sebagaimana dikemukakan bahwa dimensi pokok sisi Sumber Daya Manusia adalah kontribusinya terhadap organisasi, sedangkan dimensi pokok manusia adalah perlakuan kontribusi terhadapnya pada gilirannya akan menentukan kualitas dan kapabilitas hidupnya. Sedangkan dalam pengertian praktis sehari-hari, SDM lebih dimengerti sebagai integral dari system yang membentuk suatu organisasi.

E. Hambatan Dalam Pelayanan

Hambatan Pelayanan pada sebuah instansi pemerintahan tentu sering terjadi dan tidak selamanya berjalan sesuai dengan perencanaan dan standar yang telah ditentukan. Secara umum hambatan sistem perizinan di Indonesia khususnya di daerah setelah dikeluarkannya kebijakan otonomi daerah adalah belum adanya sistem perizinan yang baku, integratif, dan komprehensif. Selain itu juga masih banyaknya berbagai instansi yang mengeluarkan aturan; tersebarunya peraturan dalam berbagai peraturan perundangundangan; diadakannya suatu pelayanan hanya didasarkan semata-mata tujuan pemasukan bagi pendapatan pemerintah (terutama setelah diberlakukannya konsep otonomi daerah). Tidak hanya berasal dari Sumber Daya Manusia dan sistem pelayanan itu sendiri. Hambatan dalam Pelayanan Perizinan berdasarkan survey yang dilakukan terdiri dari faktor internal dan faktor eksternal.

- 1) Kurangnya sarana prasarana Sarana dan prasarana yang memadai sangat diperlukan dalam proses PKP, misalnya kurangnya alat alat, serta terbatasnya kendaraan yang akan digunakan untuk proses pengecekan lapangan, dan berbagai hal lainnya
- 2) Kurangnya personel tenaga kerja, Jumlah tenaga kerja yang terbatas juga menjadi salah satu faktor internal
- 3) Kurangnya kesadaran Masyarakat Dalam Mengikuti Dan menerapkan aturan pemerintah

F. Konsep Pelayanan Publik

Monir (dalam Harbani Pasolong 2013: 128), mengatakan bahwa pelayanan adalah proses pemenuhan kebutuhan melalui aktivitas orang lain secara langsung. Sedangkan Menteri Pendayagunaan Aparatur

Negara, mengemukakan bahwa pelayanan adalah segala bentuk kegiatan pelayanan dalam bentuk barang atau jasa dalam rangka upaya pemenuhan kebutuhan masyarakat.

Pelayanan publik adalah pemberian jasa, baik oleh pemerintah, pihak swasta atas nama pemerintah, ataupun pihak swasta kepada masyarakat, dengan atau tanpa pembayaran guna memenuhi kebutuhan dan atau kepentingan masyarakat (Panji Santosa 2009:57). Menurut Thoha (dalam Sedarmayanti 2010:243) pelayanan masyarakat adalah usaha yang dilakukan oleh seseorang dan atau kelompok orang atau instansi tertentu untuk memberi bantuan dan kemudahan kepada masyarakat dalam mencapai tujuan. Jenis pelayanan administratif adalah jenis pelayanan yang diberikan oleh unit pelayanan berupa pencatatan, penelitian, pengambilan keputusan, dokumentasi dan kegiatan tata usaha lainnya yang secara keseluruhan menghasilkan produk lahir berupa dokumen, misalnya sertifikat, ijin- ijin, rekomendasi, keterangan dan lain- lain. Standar pelayanan publik menurut Keputusan Menteri PAN Nomor 63/ KEP/ M.PAN/7/ 2003 (dalam Hardiansyah 2011:28) sekurang- kurangnya meliputi:

- a. Prosedur pelayanan;
- b. Waktu penyelesaian;
- c. Biaya pelayanan;
- d. Produk pelayanan;
- e. Sarana dan prasarana;
- f. Kompetensi petugas pelayanan.

3. METODOLOGI PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah data deskriptif kualitatif dengan menggunakan data:

1. Data kuantitatif yaitu data dalam bentuk angka-angka yang diperoleh dari kantor Dinas Perhubungan Kota Makassar.
2. Data kualitatif yaitu data yang diperoleh dari Kantor Dinas Perhubungan Kota Makassar dalam bentuk penjelasan dan literatur-literatur.

B. Lokasi Dan Waktu Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan pada Kantor Dinas Perhubungan Kota Makassar. Lokasi ini dipilih dengan pertimbangan memadai untuk diteliti sesuai dengan permasalahan yang dibahas dan telah mendapat izin untuk melakukan penelitian dan Waktu penelitian berlangsung pada bulan november 2021.

C. Populasi Dan Sampel

1. Populasi merupakan satuan objek atau subjek yang memiliki kualitas serta karakteristik tertentu untuk dipelajari oleh peneliti kemudian ditarik kesimpulan. Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh pegawai yang ada pada Kantor Dinas Perhubungan Kota Makassar yang terdiri dari Pegawai Negeri Sipil 105 orang. Dan pegawai pada bidang PKP terdiri dari 30 orang.
2. Sampel merupakan bagian dari populasi yang menjadi sumber data sebenarnya. Dalam penelitian ini jumlah anggota sampel yang paling tepat digunakan dalam penelitian tergantung pada tingkat ketelitian atau kesalahan yang dikehendaki. Makin besar tingkat kesalahan, maka semakin kecil jumlah sampel yang dibutuhkan. Sebaliknya, semakin kecil tingkat kesalahan, Semakin besar sampel yang dibutuhkan. Jadi sampel dalam penelitian ini adalah seluruh populasi yang ada.

D. Sumber Data Dan Informasi Penelitian

Sumber data yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah:

1. Data primer, adalah data yang sumbernya diperoleh dari hasil pengamatan langsung dengan obyek yang diteliti, sumber data diperoleh melalui kuesioner, wawancara dan langsung terhadap obyek penelitian.
2. Data sekunder, adalah data yang sumbernya diperoleh dari perpustakaan, referensi, dokumentasi dan bahan-bahan yang terkait dengan variabel penelitian. Pengumpulan data sekunder diperoleh dengan cara menelaah secara kritis referensi-referensi.

E. Fokus Masalah Dan Deskripsi Fokus.

1. Fokus Penelitian

Fokus penelitian memuat rincian pernyataan tentang cakupan atau topik-topik pokok yang akan diungkap/digali dalam penelitian ini.

- a) Menggali pelaksanaan di bidang PKP untuk mengetahui efektifitas pelayanan yang dilakukan pada Kantor Dinas Perhubungan Kota Makassar
- b) Menggali efektifitas kerja karyawan pada Kantor Dinas Perhubungan Kota Makassar

- c) Menggali faktor-faktor yang mempengaruhi pelaksanaan penilaian kinerja terhadap efektifitas kerja pegawai Bidang PKP pada Kantor Dinas Perhubungan Kota Makassar.

F. Teknik Pengumpulan Data

Adapun teknik pengumpulan data yang digunakan adalah:

1. Penelitian lapangan (Field Research)

a. Observasi (Pengamatan)

Yaitu penulis melakukan pengamatan secara langsung kepada objek yang akan diteliti. Peneliti melakukan observasi secara partisipan (*participant observation*), yaitu peneliti akan terlibat dengan kegiatan subjek yang sedang diamati atau yang digunakan sebagai sumber data penelitian (Basrowi dan Suwandi, 2008, h.106). Tujuan dilakukan pengamatan ini terutama untuk membuat catatan atau deskripsi mengenai perilaku yang nyata dan memahami perilaku tersebut (Adi, 2004, h.70). Melalui observasi peneliti ingin mengungkap hal yang berhubungan dengan perilaku yang muncul saat wawancara berlangsung dan saat subjek sedang melakukan aktivitasnya, seperti:

- a. Perilaku yang muncul
- b. Intonasi suara
- c. Bahasa tubuh
- d. Perilaku prososial yang muncul
- e. Hubungan dengan orang lain (orang dalam atau luar komunitas)

Hal ini bertujuan sebagai teknik pendukung dalam proses wawancara agar peneliti mampu memperoleh keabsahan data melalui triangulasi teknik

b. Interview (Wawancara)

Di samping observasi lapangan, peneliti juga menggunakan metode wawancara untuk pengumpulan data. Menurut Adi (2004, h.72) wawancara merupakan metode pengumpulan data dengan jalan komunikasi, yaitu melalui hubungan pribadi antara peneliti dengan sumber data. Wawancara dilakukan karena ada anggapan bahwa hanya subjeklah yang mengerti tentang diri mereka sendiri sehingga informasi yang tidak didapatkan melalui pengamatan atau alat lain, akan diperoleh melalui wawancara.

c. Kuisioner

Yaitu memberikan kuisioner dalam bentuk daftar yang membuat beberapa alternatif jawaban untuk mendapatkan data penelitian. Penggunaan kuesioner merupakan hal yang pokok untuk pengumpulan data.

d. Dokumentasi

Dokumentasi merupakan catatan peristiwa yang sudah berlalu. Dokumen bisa berbentuk tulisan, gambar, atau karya-karya monumental seseorang (Sugiyono, 2007:213). Hasil penelitian dari observasi atau wawancara akan lebih kredibel kalau didukung oleh dokumen-dokumen yang bersangkutan.

2. Penelitian pustaka (Library Research)

Penelitian ini dilakukan melalui studi kepustakaan atau studi literatur dengan cara mempelajari, meneliti, mengkaji serta menelaah literatur berupa buku-buku, jurnal, peraturan perundang-undangan, majalah, surat kabar, artikel, dan penelitian-penelitian sebelumnya yang memiliki hubungan dengan masalah yang diteliti. Studi kepustakaan ini bertujuan untuk memperoleh sebanyak mungkin teori yang diharapkan akan dapat menunjang data yang dikumpulkan dan pengolahannya lebih lanjut dalam penelitian ini.

G. Teknik Analisa Data.

Analisis data merupakan langkah yang terpenting untuk memperoleh temuan-temuan hasil penelitian. Analisis data yaitu proses pengumpulan data agar dapat ditafsirkan. Analisis data dilakukan pada saat mengumpulkan data dan setelah pengumpulan data. Metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah 52 menggunakan metode analisis kualitatif yaitu metode yang bertujuan untuk memberikan gambaran menyeluruh mengenai subjek yang diteliti dan tidak dimaksudkan untuk menguji hipotesis (Adi, 2004, h.117).

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Faktor Penghambat Dalam Pelayanan Bidang Pengembangan, Keselamatan dan Penindakan (PKP) Pada Dinas Perhubungan Kota Makassar

Dengan diundangkannya Peraturan Walikota Makassar Nomor 64 Tahun 2011 tentang Kawasan Bebas Parkir Di Lima Ruas Bahu Jalan Kota Makassar, maka di harapkan bahwa keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran berlalulintas di lima jalan ini bisa berjalan optimal dan khususnya masalah kemacetan dan juga kecelakaan dapat teratasi. Keberadaan perwali ini ternyata cukup efektif mengurangi masalah kemacetan di dua ruas jalan di Kota Makassar (AP.Petarani dan Ahmad Yani), namun masih memiliki beberapa kendala.

Berdasarkan hasil penelitian yang penulis lakukan pada Kantor Dinas Perhubungan Kota Makassar dengan Ibu Evy Siregar selaku Kepala Seksi Bimbingan Keselamatan Dinas Perhubungan Kota Makassar, bahwa adapun kendala-kendala dalam menegakkan perwali ini antara lain :

1. Penegak Hukum atau Petugas

Kurangnya jumlah personil petugas di lapangan yang mengawasi dan memantau aktivitas lalu lintas dan kendaraan menjadi penyebab sehingga masih ada yang memarkir sembarangan. Hal ini mengingat bahwa masyarakat di Kota Makassar masih banyak yang tingkat ketaatan hukumnya masih bersifat *compliance* atau nanti mereka taat hukumnya kalau ada petugas yang menjaga atau mengawasi. Ini juga yang menjadi salah satu kelemahan dalam menegakkan perwali ini, karena membutuhkan pengawasan yang terus-menerus. Jika personil di lapangan memadai untuk menjaga dan mengawasi jalan-jalan tersebut, maka masyarakat juga akan takut untuk melanggar karena mereka takut dikenakan sanksi.

2. Kesadaran masyarakat

Sebagus dan sebaik apapun suatu aturan itu dibuat jika kesadaran pengendara kita memang masih rendah maka akan tetap saja terjadi pelanggaran-pelanggaran yang terus berulang, akibatnya sulit mencapai tujuan atau hasil yang efektif sepenuhnya dari peraturan tersebut.

Kesadaran Masyarakat akan taat hukum menjadi suksesnya aturan atau produk hukum tersebut. Jika saja masyarakat kota Makassar benar-benar sadar akan pentingnya aturan itu dibuat atau tujuan dan dampaknya adanya Perwali itu dibuat dalam kata lain ketaatan yang bersifat *internalization* yaitu menyadari betul dan sesuai dengan nilai-nilai yang dianutnya maka ketertiban dan keamanan serta kelancaran dalam berlalu lintas di kota ini akan sesuai dengan apa yang kita harapkan bersama.

Dari hasil penelitian dan wawancara penulis dengan narasumber, memaparkan bahwa masyarakat pengguna kendaraan bermotor yang memang membandel. Ini terlihat dari kembalinya mereka memarkir kendaraannya setelah ditertibkan sehari beberapa hari kemudian kembali berulah dan seakan tidak pernah terjadi apa-apa, mereka mengabaikan rambu rambu lalu lintas yang terpasang di jalan seakan sebuah pajangan saja.

Berbagai upaya petugas telah dilakukan mulai dari memberi peringatan kepada para warga masyarakat dan tindakan tegas seperti menggembok ban mobil, mengempeskan ban kendaraan, pemberian sanksi bahkan menggunakan derek kendaraan dan ini semua dimaksudkan agar ada efek jera terhadap para pengendara kendaraan bermotor.

3. Sarana dan prasarana

Seperti yang diungkapkan oleh ibu Evy siregar, “kendala mereka yaitu terbatasnya jumlah gembok yang dimiliki dan juga pengadaan rambu jalan belum memenuhi kouta yang dipersyaratkan. Dibutuhkan sedikitnya 60 unit marka dan rambu larangan parkir, pengadaan rambu ini bukan kewenangan Pemkot Makassar, tetapi menjadi tanggung jawab balai besar jalan dan jembatan nasional”.

Pada akhirnya adanya Peraturan walikota Nomor 64 tahun 2011 tentang larangan parkir ini telah disesuaikan dengan kondisi lalu lintas yang terjadi di Kota Makassar. Perwali ini untuk kepentingan kita bersama, bukan hanya untuk Dinas Perhubungan dan Kepolisian tapi seluruh masyarakat Kota Makassar kedepannya, karena ini merupakan suatu peraturan lalu lintas di jalan baik dari segi kemacetan, keamanan dan ketertiban berkendara yang arusnya padat. Selain itu, untuk penegakannya dan penanganannya perlu kerja sama semua pihak. Satpol pp untuk penanganan pedagang kaki lima, kepolisian untuk pemberian sanksi tilang dan Dinas Perhubungan serta dengan pihak kelurahan setempat yang saling membantu dalam mengawasi dan mengontrol wilayahnya.

Secara teknis tidak ada kendala yang benar-benar dihadapi Dinas Perhubungan dalam pelaksanaan Undang-undang ini.¹¹ Dalam hal penegakan Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menurut Darsono, Dinas Perhubungan bertindak sesuai dengan kewenangan yang dimiliki berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Kewenangan bertindak yang dimiliki Dinas Perhubungan ini dalam sistem transportasi secara yuridis memang tertuang dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, namun dalam eksekusi di lapangan Dinas Perhubungan adalah pelaksana teknis dari undang-undang itu sendiri, sehingga dalam hal melakukan penindakan pelanggaran lalu lintas di jalan Dinas Perhubungan menjadi lembaga pembantu Kepolisian yang berperan sebagai penegak hukum. Dalam penegakan lalu lintas di jalan, karena kewenangan menindak tetap berada di bawah kekuasaan Kepolisian sehingga peran Penyidik PPNS Dinas Perhubungan secara mutlak tidak dapat melakukan tindakan hukum apapun tanpa pendampingan dan koordinasi dari Kepolisian.

Penerapan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan dinilai berjalan di tempat. Penyebab utama penghambat kelancaran implementasi undang-undang ini adalah tidak mendukungnya pelaksanaan dilapangan yang terkesan masih setengah-setengah dapat dilakukan Dinas Perhubungan dan Kepolisian, serta pembagian kekuasaan kewenangan bertindak antara Dinas Perhubungan dan Kepolisian. Sarana diluar hal teknis (rambu-rambu lalu lintas) yang perlu disediakan untuk mendukung kelancaran implementasi Undang-undang ini adalah struktur organisasi yang terorganisir dan sistematis yang memiliki pemisahan kewenangan dalam melaksanakan norma peraturan yang berlaku. Kendala inilah yang timbul dalam penerapan peraturan perundang-undangan lalu lintas karena dalam undang-undang ini Dinas Perhubungan hanyalah sebagai pelaksana teknis dari undang-undang tetapi penindakan pelanggaran lalu lintas tetap berada dibawah Kepolisian yang dalam Undang-undang ini memang tidak dijelaskan secara jelas tentang pemisahan kewenangan penindakan antara Dinas Perhubungan dan Kepolisian.

Dinas Perhubungan yang dalam sistem lalu lintas sebagai pelaksana teknis Undang-undang hanya bertindak sebagaimana kewenangannya dalam Undang-undang saja tanpa bisa melakukan tindakan hukum lain diluar kewenangan yang dimiliki dari

Undang-undang lalu lintas itu sendiri. Hal ini terlihat dari kebebasannya bertindak (menindak pelanggran lalu lintas) yang dapat dilakukan sepenuhnya hanya dalam lingkup Terminal saja, sedangkan untuk penindakan pelanggaran lalu lintas yang terjadi di jalan harus dengan koordinasi dan pendampingan dari Kepolisian sebagai *law enforcement* (penegak hukum).

Menurut Darsono, keberadaan penyidik PPNS Dinas Perhubungan dalam Dinas Perhubungan sendiri memang tidak sebanyak keberadaan pegawai Dinas Perhubungan yang ada. Faktor kurangnya Sumber Daya Manusia (penyidik PPNS) yang memiliki potensi dan kemampuan dalam melaksanakan tugas dan kewajiban dalam lingkup lalu lintas lah yang menyebabkan terjadinya hal ini.

Faktor ketidakcakapan pegawai Dinas Perhubungan sendiri sedikit banyak terjadi karena kurangnya pemahaman dan/atau kemampuan mengaplikasikan aturan hukum atas pelanggaran lalu lintas, kurangnya perhatian dan pelatihan dari pusat yang membuat minimnya kedayagunaan Penyidik Pegawai Negeri Sipil Dinas perhubungan dalam peneggakan dan penindakan lalu lintas. Lebih lanjut Darsono menyatakan, terdapat kendala kurangnya keberadaan aparat penegak hukum (pegawai penyidik PPNS Dinas Perhubungan Makassar). Faktor kurangnya aparat penegak hukum dalam penindakan pelanggaran lalu lintas ini menjadi salah satu poin yang dapat memunculkan pertanyaan bagaimana peran Dinas Perhubungan dalam melakukan penegakan lalu lintas dan angkutan jalan sesuai dengan Undang-undang yang berlaku.

Melihat fungsi dari Dinas Perhubungan itu sendiri yang merupakan pelaksana teknis Undang-undang, keberadaan Penyidik PPNS Dinas Perhubungan dalam penegakan lalu lintas telah tertuang dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009. Bila dikaji lebih dalam lagi memang peran penyidik PPNS Dinas Perhubungan hanya seperti pendamping dan pembantu Kepolisian dalam melakukan penindakan pelanggaran lalu lintas, hal ini termasuk pula tindakan penyidik PPNS Dinas Perhubungan untuk melakukan penindakan yang memerlukan pemeriksaan khusus oleh penyidik PPNS Dinas Perhubungan.

Apabila pengertian peran Dinas Perhubungan dalam penegakan lalu lintas sesuai ketentuan perundang-undangan yang berlaku khususnya dalam hal penindakan pelanggaran lalu lintas ditelaah lebih dalam lagi. Maka dapat disimpulkan bahwa Dinas Perhubungan berfungsi untuk melakukan upaya penyediaan sarana dan prasarana penegakan lalu lintas (rambu-rambu lalu lintaas, *traffic light*, marka jalan) sedangkan yang berhak melakukan penindakan atas pelanggran lalu lintas tersebut adalah Kepolisian.

Keberadaan Dinas Perhubungan penyidik PPNS Dinas Perhubungan yang berada di jalan hanya sebagai pemberi informasi dan fasilitasi kepada Polisi yang bertindak di jalan untuk melakukan penindakan atas pelanggaran lalu lintas yang terjadi. Adapun pengawasan yang dilakukan di jalan oleh Kepolisian bersama dengan Dinas Perhubungan apabila tidak ada pelanggaran yang membutuhkan penindakan oleh Dinas Perhubungan maka kedudukan Dinas Perhubungan itu sendiri hanya dapat berperan sebagai pendamping polisi, atau dapat dikatakan hanya sebagai pemantau kelancaran sisitem lalu lintas. Kenyataan dilapangan atas kewenangan Dinas Perhubungan dan Kepolisian inilah yang kemudian memunculkan permasalahan bagaimana Dinas Perhubunagn dapat melakukan penegakan lalu lintas apabila kewenangan bertindak dilapangan tidak secara penuh dimiliki Dinas Perhubungan. Dinas Perhubungan Makassar hanya mempunyai satu penyidik PPNS yang dapat melakukan penindakan pelanggaran lalu lintas sesuai kewenangannya. Sesuai dengan

pembagian tugas dan kewajibannya, penyidik PPNS Dinas Perhubungan Makassar ini merupakan bagian dari bidang operasional dari sub struktur bidang Dinas Perhubungan yang didalamnya terdapat seksi operasional dan keselamatan yang berdasarkan bidang yang dibawahinya tersebut penyidik PPNS Dinas Perhubungan tersebut dapat melakukan penindakan atas pelanggaran lalu lintas dengan melakukan koordinasi Kepolisian untuk mewujudkan penegakan Lalu Lintas. Sesuai dengan ketentuan Pasal 262 Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Tindakan Dinas Perhubungan dalam melakukan segala tindakan berdasarkan otoritasnya dilingkup Terminal dan/atau segala sesuatu yang berhubungan dengan angkutan umum/barang juga mempunyai kekuatan hokum berdasarkan ketentuan undang-undang yang berlaku.20 Berdasarkan Pasal 262 ayat (1) huruf b, c, e, f, dapat dikatakan pula otoritas yang dimiliki Dinas Perhubungan tidak hanya berdasarkan otonomi daerah tetapi juga berdasarkan Undang-undang yang kekuatan hukumnya dapat dijadikan payung hukum bagi Dinas Perhubungan dalam melakukan segala tindakannya. Kewenangan menindak pelanggaran lalu lintas yang dapat dilakukan Dinas Perhubungan di lingkup Terminal dapat dilakukan dengan segala otoritas yang dimiliki dalam lingkup Terminal dapat berupa pelanggaran yang bersifat perizinan, kelengkapan surat-surat/ dokumen, dan tata cara berlalu lintas dalam lingkup angkutan jalan.

Penindakan pelanggaran lalu lintas tersebut diantaranya mengatur tentang kelengkapan surat-surat dan dokumen-dokumen muatan, hal-hal yang berkaitan dengan pelanggaran perizinan angkutan, dan yang berkaitan dengan tata cara dan pengawasan muatan. yang didalamnya mengatur tentang kelengkapan surat-surat dan dokumen muatan.

Kewenangan menindak pelanggaran lalu lintas yang sepenuhnya dimiliki Dinas Perhubungan hanya berupa pelanggaran yang bersifat administratif. Sedangkan pelanggaran yang bersifat teknis yang dapat ditindak oleh Dinas Perhubungan lebih banyak dilakukan di jalan walaupun penindakan tersebut harus berdasar koordinasi dan didampingi oleh Kepolisian. Tumpang tindih kewenangan melakukan penindakan pelanggaran lalu lintas antara Dinas Perhubungan dan Kepolisian dapat dilihat ketika Dinas Perhubungan dan Polisi melakukan pengaturan lalu lintas di jalan raya. Pada saat Kepolisian melakukan tugas dan kewenangannya di jalan (operasi tilang) sementara itu Dinas Perhubungan hanya dapat melakukan pengaturan lalu lintas dengan melakukan rekayasa lalu lintas atau melakukan perannya yang lain seperti melakukan pemasangan atau penertiban rambu lalu lintas, atau bahkan membantu orang menyebrang jalan.

Kenyataan di lapangan itulah yang menimbulkan tumpang tindih kewenangan Dinas Perhubungan dan Kepolisian dalam melakukan penindakan lalu lintas di jalan. Jika melihat pada payung hukum yang digunakan sebagai dasar hukum atas kewenangan yang dimiliki Dinas Perhubungan dalam melakukan penindakan pelanggaran lalu lintas, memang berdasarkan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan telah ditentukan Dinas Perhubungan mana yang dapat melakukan penindakan lalu lintas. Dalam Pasal 262 ayat (3) telah dirumuskan tentang Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS Dinas Perhubungan) yang dapat melakukan penindakan di jalan.

Solusi untuk dapat ditegakkannya sistem lalu lintas dan angkutan jalan adalah dengan dilakukannya pemberdayaan dan peningkatan kualitas dari Dinas Perhubunga

ataupun dari Sumber Daya Manusia Dinas Perhubungan itu sendiri (penyidik PPNS Dinas Perhubungan). Sesuai dengan kewenangan yang dimiliki, upaya penegakan lalu lintas yang dilakukan Dinas Perhubungan sesuai Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Dinas Perhubungan.

Penelitian ini yang secara khusus dilakukan di Makassar atas peran dan tanggung jawab Dinas Perhubungan Makassar dalam penegakan Undang-Undang Lalu Lintas dapat dilihat bahwa kekurangan penyidik PPNS Dinas Perhubungan untuk dapat melakukan penindakan pelanggaran lalu lintas masih dirasa sangat minim, hal ini karena dalam Dinas Perhubungan Makassar hanya mempunyai satu penyidik PPNS Dinas Perhubungan saja. Kekurangan penyidik PPNS Dinas Perhubungan ini dapat menjadi kendala penegakan lalu lintas itu sendiri karena penindakan pelanggaran lalu lintas yang terjadi di jalan yang dilakukan oleh penyidik PPNS Dinas Perhubungan dengan dilakukan koordinasi dan pendampingan dari Kepolisian membutuhkan kemampuan penafsiran, dan pengaplikasian kedayagunaan, pemahaman, dan penafsiran Undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan. Peningkatan kualitas pegawai Dinas Perhubungan sendiri juga harus lebih mendapat perhatian dari pusat agar dapat dibentuk suatu sistem jaringan informasi dan komunikasi Dinas Perhubungan yang benar-benar dapat menjalankan tugas dan fungsinya sesuai dengan ketentuan perundangundangan yang berlaku.

Perlunya peran pemerintah dan/atau pusat dalam melakukan pembinaan dan pengawasan terhadap Dinas Perhubungan adalah salah satu upaya peningkatan mutu yang harus dilakukan untuk membentuk suatu lembaga pengatur, penyusun, perencanaan sistem lalu lintas yang aman, tertib, dan lancar.

Sedangkan untuk masalah tumpang tindih tindakan Dinas Perhubungan dan Kepolisian di jalan dalam melakukan penindakan atas pelanggaran lalu lintas secara struktur telah tersusun dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang didalamnya telah dibagi peran dan kewenangan Dinas Perhubungan dan Kepolisian dalam melakukan penindakan sesuai dengan kewenangannya masing-masing. Untuk Dinas Perhubungan sebagai sarana untuk melakukan penegakan lalu lintas dapat dilakukan oleh penyidik PPNS Dinas Perhubungan yang telah diberi kewenangan khusus oleh Undang-undang untuk dapat melakukan penindakan atas pelanggaran lalu lintas dengan melakukan koordinasi dan pendampingan Kepolisian.

5. KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan terhadap sistem pelayanan di Kota Makassar dapat dilihat dari indikator sebagai berikut :

1. Pelaksanaan manajemen rekayasa lalu lintas dalam upaya mengatur lalu lintas di Kota Makassar sudah berjalan, hanya saja permasalahan yang terjadi ialah pertumbuhan kendaraan bermotor tidak sebanding dengan jalan yang tersedia untuk pertumbuhan kendaraan-kendaraan deret hitung sementara pertumbuhan infrastruktur jalan berdasarkan derek ukur.
2. Penetapan trayek angkutan Kota di Makassar dinilai dapat memenuhi kebutuhan transportasi masyarakat, akan tetapi pemenuhan kendaraan terhadap trayek tersebut masih belum maksimal karena kurangnya jumlah angkutan kota di trayek pinggiran kota. Penetapan tarif angkutan kota dinilai masyarakat masih belum sesuai terhadap pelayanan yang diberikan walaupun kenaikan tarif sudah berdasarkan surat

keputusan walikota yang disepakati bersama organisasi angkutan daerah dan pengusaha angkutan kota.

3. Pemeliharaan sarana dan prasarana penunjang transportasi darat di Kota Makassar berjalan kurang maksimal. Hal tersebut dapat dilihat dari banyaknya fasilitas yang rusak dan tidak terawat. Dinas Perhubungan terkesan hanya membangun tanpa merawat lebih lanjut fasilitas yang sudah dibangun. Hal-hal yang menyebabkan kurang maksimalnya pemeliharaan tersebut ialah terbatasnya anggaran yang dimiliki Dinas Perhubungan dan juga ulah masyarakat Kota Makassar yang merusak dan tidak menjaga fasilitas tersebut dengan baik.
4. Koordinasi dengan pihak lain terkait SKPD Kota Makassar yaitu antara Dinas Perhubungan dengan Dinas Pekerjaan Umum, Dinas Bina Marga dan Pengairan serta dengan Kepolisian Lalu lintas terlaksana untuk saling mendukung tugas dan fungsinya masing-masing terkait SKPD Kota Makassar. Bentuk kerjasama antara SKPD tersebut ialah pengendalian arus lalu lintas dan razia kendaraan yang dilakukan bersama Kepolisian Lalu Lintas, pembangunan jalan penghubung baru antar daerah dan perbaikan jalan untuk prioritas bersama Dinas Pekerjaan Umum, dan kegiatan pembersihan drainase dan pembuatannya yang dilakukan bersama Dinas Bina Marga dan Pengairan Kota Makassar.

DAFTAR PUSTAKA

Daftar Pustaka ditulis mengikuti format *IEEE style* berikut:

Referensi Cetak:

Buku

Penulis. *Judul buku*. Lokasi Penerbit: Penerbit, tahun, halaman.

- [1] W.K. Chen. *Linear Networks and Systems*. Belmont, CA: Wadsworth, 1993, pp. 123-35.

Artikel dalam Buku

Penulis. "Judul Artikel" in *Judul Buku*, edisi, volume. Nama Editors, Ed. Lokasi Penerbit: Penerbit, tahun, halaman.

- [2] J.E. Bourne. "Synthetic structure of industrial plastics," in *Plastics*, 2nd ed., vol. 3. J. Peters, Ed. New York: McGraw-Hill, 1964, pp.15-67.

Jurnal

Penulis. "Judul Artikel". *Nama Jurnal*, vol., halaman, tanggal/tahun, DOI.

- [3] Christopher S. Goldenstein, et. al. "Infrared laser-absorption sensing for combustion gases." *Progress in Energy and Combustion Science*, Volume 60, May 2017, Pages 132-176, <https://doi.org/10.1016/j.pecs.2016.12.002>.

Prosiding

Penulis. "Judul Artikel." in *Conference proceedings*, tahun, halaman.

- [4] D.B. Payne and H.G. Gunhold. "Digital sundials and broadband technology," in *Proc. IOOC-ECOC*, 1986, pp. 557-998.

Peraturan Pemerintah

- [5] Republik Indonesia. Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2014 tentang Perindustrian.

Standar

- [6] British Standards Institution. *B.S. 764*. London: British Standards Institution, 1990.

Dokumen Paten

Inventor. "Nama/Judul." Negara dimana paten terdaftar. Nomor, tanggal.

- [7] E.E. Rebecca. "Alternating current fed power supply." U.S. Patent 7 897 777, Nov. 3, 1987.

Gambar Teknik

- [8] F. Afrinaldi. *Rangka Belt Conveyor*. [Gambar Teknik]. Universitas Andalas: Padang, 2005.

Referensi Elektronik:

Buku

Penulis. (Tahun, bulan tanggal). *Judul buku*. (Edisi). [On-line]. Volume(Nomor). Available: site/path/file [tanggal diakses].

[9] S. Calmer. (1999, June 1). Engineering and Art. (2nd edition). [On-line]. 27(3). Available: www.enggart.com/examples/students.html [May 21, 2003].

Web

Penulis. "Judul." Internet: complete URL, tanggal di-update [tanggal diakses].

[10] M. Duncan. "Engineering Concepts on Ice. Internet: www.iceengg.edu/staff.html, Oct. 25, 2000 [Nov. 29, 2003].

Sumber Lain:

Koran

Penulis. "Judul Artikel." Nama Koran (tanggal, tahun), bagian/liputan, halaman.

[11] B. Bart. "Going Faster." Globe and Mail (Oct. 14, 2002), sec. A p.1. "Telehealth in Alberta." Toronto Star (Nov. 12, 2003), sec. G pp. 1-3.

Disertasi/Tesis/Tugas Akhir

Penulis. "Judul Tesis." Level Lulusan, nama universitas, lokasi, tahun.

[12] S. Mack. "Desperate Optimism." M.A. thesis, University of Calgary, Canada, 2000.

NOMENKLATUR

Nomenklatur disertai arti dari semua persamaan matematika ataupun nomenklatur lain di alam artikel, dituliskan pada bagian ini.

- \square arti dari \square
- E arti dari variabel E
- J_c arti dari variabel J_c