



3.0 | 2019



STIA LAN
BANDUNG

KONFERENSI NASIONAL ILMU ADMINISTRASI

Kesiapan Implementasi Penanganan Kemacetan Melalui Inovasi Bisnis Cakep Lalu Lintas Lancar (BCL) di Kota Pontianak

¹Karina Oktriastra, ²Ayuning Budiati

¹Mahasiswa STIA LAN Bandung

²Universitas Sultan Ageng Tirtayasa

e-mail : oktriastrakarina@gmail.com, ayoekomara@gmail.com

Abstrak

Menurut Nilai Lalu Lintas Global 2017 (INRIX 2017 *Global Traffic Scorecard*), Kota Pontianak merupakan salah satu dari 10 Kota Termacet di Indonesia. Menurut hasil penelitian pengendara di Kota Pontianak harus terjebak kemacetan selama empat puluh (40) jam atau 22% selama berkendara. Pada jam sibuk, tercatat menghabiskan waktu sebanyak 24% selama berkendara, sedangkan di luar jam sibuk menghabiskan waktu 23% selama berkendara. Strategi yang inovatif dan kreatif diselenggarakan Inovasi Bisnis Cakep Lalu Lintas Lancar (BCL) yang diajukan oleh Kabid Manajemen Rekayasa Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Pontianak dengan tujuan untuk mengatasi masalah aktivitas dan lalu lintas yang padat di daerah Central Business District (CBD) Kota Pontianak. Hogwood dan Gun dalam Suaib, 2016 kegagalan kebijakan dari sisi *internal factors*, tidak terimplementasikan sesuai dengan rencana atau kesiapan kebijakan diimplementasikan karena 1. Tidak ada kerjasama dari pihak-pihak yang terlibat; 2. Pihak yang terlibat bekerja tidak efisien; 3. Pihak yang terlibat tidak menguasai permasalahannya; 4. Permasalahan yang digarap di luar jangkauan kekuasaannya. Sedang hasilnya adalah kerjasama dengan pihak-pihak yang terlibat masih relatif kecil; 2. Pihak yang terlibat bekerja masih kurang efisien biaya, tenaga dan waktu; 3. Pihak yang terlibat belum semua menguasai permasalahannya; 4. Permasalahan yang digarap memang termasuk jangkauan Dinas Pekerjaan Umum Pontianak, namun permasalahan terlalu kompleks.

Kata Kunci : Implementasi, Inovasi, *Global Traffic*

Traffic Readiness Implementation Through the Business Innovation of Current Traffic Saver (BCL) in Pontianak City

Abstract

According to INRIX 2017 *Global Traffic Scorecard*, Pontianak city is one of city of ten the most traffic jam city in Indonesia. Citizen of Pontianak city must deal with traffic jam for 40 hours or 22% while driving vehicles. At busy hours, about 24% while driving vehicle. *Bisnis Cakep Lalu Lintas Lancar (BCL)* innovation or putting camera at every street's intersections by Kabid Manajemen Rekayasa Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Pontianak or traffic department at Pontianak City is for solving those traffic jams at Central Business District (CBD). Hogwood and Gun in Suaib, 2016 state readiness of policy implementation are 1. There is no cooperation among actors; 2. In efficiency in actors; 3. Actors not really understand the problem; 4. The problem is out of actors' authority. The results of this research are cooperation and collaboration among actors are limited; 2. Actors involved are lack of efficient in budget, resources and time; 3. Not all actors have not understand the real problem; 4. The problems are too complex.

Keywords : Implenetation, Inovation, *Global Traffic*

KONFERENSI NASIONAL ILMU ADMINISTRASI

A. PENDAHULUAN

Dalam Survei Lembaga Riset dan Perusahaan Transportasi yang berbasis di Inggris, Nilai Lalu Lintas Global 2017 (INRIX 2017 *Global Traffic Scorecard*), Kota Pontianak merupakan salah satu dari 10 Kota Termacet di Indonesia. Salah satu hasil riset ini adalah rata-rata durasi terjebak macet di jam sibuk (*peak hour in congestion*) dalam setahun di tiap negara dan kota-kota yang diteliti. Satu tahun, dalam riset ini, didefinisikan sebagai 240 hari kerja. Indonesia, menempati posisi kedua setelah Thailand, dengan rata-rata jam terjebak macet selama 51 jam. Dengan kata lain, penduduk kota-kota di Indonesia tiap harinya terjebak kemacetan di jam sibuk selama hampir 13 menit. Sebagai salah satu kota yang termasuk dalam 10 kota termacet di Indonesia, Kota Pontianak menempati ranking ketujuh, dengan hasil penelitian pengendara di Kota Pontianak harus terjebak kemacetan selama empat puluh (40) jam atau 22% selama berkendara. Pada jam sibuk, tercatat menghabiskan waktu sebanyak 24% selama berkendara, sedangkan di luar jam sibuk menghabiskan waktu 23% selama berkendara.

Meningkatnya kemacetan pada jalan perkotaan maupun jalan luar kota diakibatkan berbagai macam faktor, beberapa diantaranya adalah bertambahnya kepemilikan kendaraan, terbatasnya sumber daya untuk pembangunan jalan raya dan belum optimalnya pengoperasian fasilitas lalu lintas yang ada, merupakan persoalan utama di banyak negara. Adapun manajemen rekayasa lalu lintas dipergunakan dengan tujuan untuk menghindari kemacetan simpang akibat adanya konflik arus lalu lintas, sehingga terjamin bahwa suatu kapasitas tertentu dapat dipertahankan, bahkan selama kondisi lalu lintas jam puncak, untuk memberi kesempatan kepada kendaraan dan/atau pejalan kaki dari jalan simpang untuk memotong jalan utama dan untuk mengurangi jumlah kecelakaan lalu lintas akibat tabrakan antara kendaraan-kendaraan dari arah yang bertentangan (Manual Kapasitas Jalan Indonesia, 1997). Sehingga untuk mengantisipasi hal tersebut, diperlukan adanya strategi penanganan kemacetan yang andal dan dapat segera dilakukan untuk dapat mengurai

masalah kemacetan, salah satunya adalah dengan melakukan strategi yang inovatif dan kreatif.

Strategi yang inovatif dan kreatif ini didukung pula dengan adanya kompetisi yang diselenggarakan oleh Kementerian Pemberdayaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi yaitu kompetisi Sistem Inovasi Publik (SINOVIK) yang diselenggarakan setiap tahunnya yang dapat diikuti oleh organisasi perangkat daerah. Salah satu inovasi yang ikut serta dalam kompetisi ini adalah Inovasi Bisnis Cakep Lalu Lintas Lancar (BCL) yang diajukan oleh Kabid Manajemen Rekayasa Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Pontianak dengan tujuan untuk mengatasi masalah aktivitas dan lalu lintas yang padat di daerah *Central Business District* (CBD) Kota Pontianak.

Terkait dengan tugas pokok dan fungsinya, Dinas Perhubungan Kota Pontianak kemudian melakukan uji coba inovasi sesuai dengan ketentuan kompetisi tersebut pada tahun 2017, kemudian mengikuti seleksi hingga inovasi tersebut masuk menjadi Top 99 Inovasi dan Top 35 Inovasi Pelayanan Publik Tahun 2017 serta mengantarkan Kota Pontianak dalam menjadi salah satu kota inovatif dalam *Leadership and Innovative Government Award* (IGA) Tahun 2017.

Adapun dalam melaksanakan inovasi tersebut, Dinas Perhubungan Kota Pontianak masih mengalami beberapa kendala untuk dapat mengimplementasikan proposal inovasi tersebut untuk menjadi solusi dalam menguraikan masalah manajemen rekayasa lalu lintas di Kota Pontianak.

Tulisan ini bertujuan untuk menganalisis bagaimana strategi penanganan kemacetan melalui inovasi bisnis cakep, lalu lintas lancar (BCL) di Kota Pontianak? Dan apa yang menjadi pendukung dan penghambat dalam melakukan inovasi bisnis cakep lalu lintas lancar (BCL) oleh Dinas Perhubungan Kota Pontianak sebagai strategi penanganan kemacetan di Kota Pontianak?

Implementasi Kebijakan

Setelah suatu kebijakan memperoleh legitimasi, agar diperoleh *intended impact*, maka kebijakan perlu diimplementasikan, yang

KONFERENSI NASIONAL ILMU ADMINISTRASI

didefinisikan oleh Van Meter dan Van Horn dalam Suaib, 2016 sebagai *“those actions by public or private individuals (or groups) that are directed at the achievement to objectives set forth in prior policy decisions”* yaitu implementasi mengandung pengertian tindakan yang dilakukan individu atau pejabat maupun swasta yang mengarah pada tujuan yang ditetapkan. Tindakan tersebut berupaya untuk mengadministrasikan dan menimbulkan dampak nyata pada masyarakat, dimana fokus implementasi adalah memahami apa yang terjadi setelah program dinyatakan berlaku, begitu pula mengenai keputusan siapa memperoleh apa, bagaimana mengalokasikan sumber daya yang tersedia, siapa yang berperan, tugas pokok dan fungsi seperti apa yang harus dilakukan agar dapat mencapai tujuan yang telah ditetapkan.

Implementasi suatu kebijakan, akan selalu memiliki resiko untuk gagal, yang dapat diukur dengan melihat kembali, apa sebenarnya dampak yang dipersepsikan pembuat kebijakan kemudian melihat seberapa jauh rentang biasanya yang disebut *implementation gap* yang tergantung pada kemampuan pejabat pelaksana (*implementation capacity*). Idealnya, apabila semakin tinggi *implementation capacity*, akan semakin kecil *implementation gap*. Hal ini menurut Hogwood dan Gun dalam Suaib, 2016 kegagalan kebijakan dari sisi *internal factors*, tidak terimplementasikan sesuai dengan rencana karena :

1. Tidak ada kerjasama dari pihak-pihak yang terlibat;
2. Pihak yang terlibat bekerja tidak efisien;
3. Pihak yang terlibat tidak menguasai permasalahannya;
4. Permasalahan yang digarap di luar jangkauan kekuasaannya.

Dari segi *external factors*, suatu kebijakan yang dilaksanakan mungkin sesuai dengan rencana, namun demikian tidak dapat menimbulkan dampak yang diharapkan karena kondisi sosial, ekonomi dan politik tidak mendukung, sedangkan dari sisi itu sendiri, kemungkinan kegagalan implementasi bisa pula terjadi karena kebijakannya memang tidak tepat.

Selain itu, menurut Hogwood dan Gun dalam Suaib, 2016, terdapat pula beberapa faktor yang menyebabkan tidak tercapainya tujuan kebijakan, yaitu:

1. Sumber-sumber yang tersedia terbatas, yaitu termasuk tenaga, biaya, material, waktu dan sebagainya;
2. Kesalahan dalam mengadministrasikan;
3. Problema publik yang muncul, seringkali disebabkan oleh berbagai faktor. Di sisi lain, perumusan kebijakan hanya mencakup satu atau dua faktor saja;
4. Masyarakat dalam memberikan respon atau melaksanakan kebijakan negara, menurut caranya sendiri sehingga dapat mengurangi atau bahkan kehilangan dampak;
5. Adanya beberapa kebijakan negara yang mempunyai tujuan bertentangan satu dengan lainnya;
6. Usaha untuk memecahkan masalah tertentu biayanya lebih besar dari masalah itu sendiri;
7. Banyaknya problema-problema publik yang tidak dapat dipecahkan secara tuntas;
8. Terjadinya perubahan sifat permasalahan ketika kebijakan sedang dirumuskan atau dilaksanakan;
9. Adanya permasalahan baru yang lebih menarik dan dapat menarik perhatian orang.

Lebih lanjut menurut Anderson dalam Suaib, 2016 terdapat pula beberapa faktor orang tidak mematuhi dan melaksanakan kebijakan negara disebabkan oleh :

1. Kebijakan bertentangan dengan sistem nilai masyarakat;
2. Adanya konsep ketidakpatuhan selektif terhadap hukum;
3. Keanggotaan seseorang dalam suatu perkumpulan atau kelompok;

KONFERENSI NASIONAL ILMU ADMINISTRASI

4. Keinginan untuk mencari untung dengan cepat;
5. Adanya ketidakpastian hukum.

Secara umum, menurut Abidin, 2016 suatu kebijakan dianggap berkualitas dan mampu diimplementasikan ditentukan oleh beberapa elemen yaitu sebagai berikut:

1. Tujuan yang ingin dicapai atau alasan yang dipakai untuk mengadakan kebijakan itu. Tujuan atau alasan suatu kebijakan dapat dikatakan baik apabila tujuan atau alasan tersebut memenuhi kriteria sebagai berikut:
 - a. Rasional, artinya tujuan tersebut dapat dipahami atau diterima oleh akal sehat. Ini terutama dilihat dari faktor-faktor pendukung yang tersedia. Suatu kebijakan yang tidak mempertimbangkan faktor pendukung, tidak dapat dianggap kebijakan yang rasional.
 - b. Diinginkan / *Desirable*, artinya tujuan dari kebijakan tersebut menyangkut kepentingan orang banyak, sehingga memperoleh dukungan dari banyak pihak.
2. Asumsi yang dipakai dalam proses perumusan kebijakan itu realistis. Asumsi tersebut tidak mengada-ada. Asumsi ini menentukan tingkat validitas suatu kebijakan.
3. Informasi yang digunakan cukup lengkap dan benar. Suatu kebijakan menjadi tidak tepat apabila didasarkan pada informasi yang tidak benar atau sudah kadaluwarsa. Sementara itu, kebijakan yang didasarkan pada informasi yang kurang lengkap boleh jadi tidak sempurna atau tidak lengkap.

Pendekatan penelitian yang akan dilakukan adalah pendekatan penelitian kualitatif. Karena akan melakukan pengkajian masalah yang lebih abstrak, dengan tujuan mencari pengertian yang mendalam mengenai suatu gejala, fakta atau realita. Fakta, realita, masalah, gejala serta peristiwa hanya dapat dipahami jika peneliti menelusurinya secara mendalam dan tidak hanya terbatas pada pandangan di permukaan saja. Kedalaman ini yang merupakan ciri khas metode penelitian kualitatif, sekaligus sebagai faktor unggulannya. Pengertian yang mendalam tidak akan mungkin tanpa observasi, wawancara dan pengalaman langsung.

Menurut Creswell dalam Raco, 2010, definisi dari metode penelitian kualitatif adalah suatu pendekatan atau penelusuran untuk mengeksplorasi dan memahami suatu gejala sentral. Untuk mengerti gejala sentral tersebut peneliti mewawancarai peserta penelitian atau partisipan dengan mengajukan pertanyaan yang umum dan agak luas. Informasi tersebut biasanya berupa kata atau teks. Data yang berupa kata-kata atau teks tersebut kemudian dianalisis, hasil analisis dapat berupa gambaran atau deksripsi. Dari data-data itu peneliti membuat interpretasi untuk menangkap arti yang terdalam. Sesudahnya peneliti membuat interpretasi untuk membuat perenungan pribadi (*self-reflection*) dan menjabarkannya dengan penelitian-penelitian ilmuwan lain yang dibuat sebelumnya. Hasil akhir dari penelitian kualitatif juga sangat dipengaruhi oleh pandangan, pemikiran dan pengetahuan peneliti. Oleh karena itu, penelitian kualitatif juga dianggap sebagian orang agak bias karena pengaruh dari peneliti sendiri dalam analisis data.

Dalam metode ini juga tidak menggunakan pertanyaan yang rinci, tetapi biasa dimulai dengan hal yang bersifat umum, kemudian meruncing dan mendetail. Bersifat umum karena peneliti memberikan peluang yang seluas-luasnya kepada partisipan mengungkapkan pikiran dan pendapatnya tanpa pembatasan oleh peneliti. Informasi partisipan tersebut kemudian diperuncing oleh peneliti sehingga terpusat. Hal ini disebabkan karena penekanan pada pentingnya informasi

KONFERENSI NASIONAL ILMU ADMINISTRASI

dari partisipan adalah sumber data utamanya. Digunakan istilah 'partisipan' adalah karena peran aktif peserta penelitian dalam memberikan informasinya yang juga bermakna dinamis, bahwa informasi dari penelitian dapat saja mengubah arah penelitian, bahwa aspek metode penelitian ini adalah aspek demokratis, yaitu masukan dan informasi partisipan menjadi sumber data yang sangat penting serta ide, pendapat dan pikiran mereka diakomodasi.

Dengan teknik triangulasi ini, selain digunakan untuk mengecek kebenaran data juga dilakukan untuk memperkaya data, sehingga lebih lanjut dapat digunakan untuk menyelidiki validitas tafsiran penulis terhadap data. Selain itu juga, dilakukan triangulasi dengan memanfaatkan penggunaan sumber, metode, penyidik dan teori.

Dalam aktivitas pengumpulan data tersebut, dilakukan pula analisis data dengan cara melakukan reduksi data, yaitu proses penyaringan, pemusatan perhatian, pengabstraksian dan pertransformasian data kasar dari lapangan. Proses ini berlangsung dari awal sampai akhir penelitian selama penelitian dilakukan. Fungsinya untuk menajamkan, menggolongkan, mengarahkan, serta mengesampingkan data yang tidak perlu. Diharapkan, data-data yang dikumpulkan dan di reduksi akan tepat dan relevan untuk menunjang informasi yang didapatkan sehingga akan dapat menarik kesimpulan yang menjawab tujuan penelitian.

B. PEMBAHASAN

Hogwood dan Gun dalam Suaib, 2016 kegagalan kebijakan dari sisi *internal factors*, tidak terimplementasikan sesuai dengan rencana atau kesiapan kebijakan diimplementasikan karena

1. Tidak ada kerjasama dari pihak-pihak yang terlibat;

Berdasarkan Peraturan Walikota Pontianak Nomor 64 Tahun 2016 tentang Kedudukan, Struktur Organisasi, Tugas Pokok, Fungsi, Uraian Tugas dan Tata Kerja Dinas Perhubungan Kota Pontianak, salah satu tugas dari Dinas Perhubungan Kota Pontianak adalah

menyusun konsep naskah dinas yang berkaitan dengan lalu lintas dan parkir sesuai dengan pedoman dan peraturan perundang-undangan untuk kelancaran pelaksanaan tugas. Namun, kerjasama dengan pihak-pihak yang terlibat masih relatif kecil. Hal ini berdasarkan wawancara dengan bagian pemeliharaan alat BCL, bahwa sumber daya manusianya masih terbatas dalam pemeliharaan alat. Hal ini didukung data dari 25 alat yang ada hanya tiga orang yang berfungsi sebagai maintenance.

2. Pihak yang terlibat bekerja tidak efisien; Pihak yang terlibat bekerja masih kurang efisien biaya, tenaga dan waktu; Kurangnya sumberdaya manusia dan penggunaan fasilitas pendukung komunikasi maka membuat ketidakefisienan biaya, tenaga dan waktu. Maka diperlukannya menggunakan media pendukung untuk memperbaikinya.

3. Pihak yang terlibat tidak menguasai permasalahannya; Pihak yang terlibat belum semua menguasai permasalahannya; Hal ini ditunjukkan dengan komitmen yang tinggi pelaksanaan BCL ini di jalan-jalan di Kota Pontianak.

4. Permasalahan yang digarap di luar jangkauan kekuasaannya. Permasalahan yang digarap memang termasuk jangkauan Dinas Pekerjaan Umum Pontianak, namun permasalahan terlalu kompleks. Kemacetan dipengaruhi faktor jumlah kendaraan, luas jalan, luas area pejalan kaki, kepadatan penduduk dan budaya lokal dalam menggunakan kendaraan.

Pada strategi menerapkan implementasi kebijakan, pada dasarnya adalah suatu perubahan atau transformasi yang bersifat multiorganisasi, yaitu perubahan yang diharapkan melalui strategi ini mengaitkan berbagai lapisan dan kelompok masyarakat, baik dalam lingkungan pemerintahan, maupun swasta (Calista dalam Abidin, 2016). Semakin banyak kepentingan yang terkait, semakin besar pula kemungkinan adanya perbedaan atas kepentingan-kepentingan itu dengan tujuan dari kebijakan. Oleh karena itu, strategi kebijakan yang tepat adalah kebijakan tersebut mampu mengakomodasi berbagai pandangan dan kepentingan yang berbeda dalam masyarakat.

KONFERENSI NASIONAL ILMU ADMINISTRASI

Faktor lainnya yang mempengaruhi dalam implementasi adalah sumber daya yang merupakan faktor pendukung kebijakan, yaitu biasa pula disebut *inputs*, yang dalam pengertian mikroekonomi atau manajemen bisnis meliputi apa yang disebut dengan 6 M yaitu *men, money, material, method, machine, dan market*. Sementara itu, faktor dalam manajemen publik meliputi sumber daya manusia, keuangan, logistik, informasi, legitimasi dan partisipasi. (Abidin, 2016). Faktor pendukung ini, perlu diperhatikan pula dalam perumusan awal kebijakan agar instansi dapat memetakan kapasitas organisasi serta tujuan yang ingin dicapai, yang dalam penelitian ini adalah inovasi yang memanfaatkan teknologi, sehingga diperlukan perencanaan strategis dalam mengalokasikan sumber daya aparatur, alokasi anggaran, sarana dan prasarana yang dibutuhkan, sosialisasi peraturan baru yang diterapkan terkait inovasi ini, serta tidak kalah penting adalah bagaimana mengantisipasi resistensi/penolakan dari masyarakat dalam penyesuaian terhadap inovasi baru tersebut sehingga dapat berjalan efektif.

C. PENUTUP DAN REKOMENDASI

Kesimpulan

Kesiapan dari implementasi BCL adalah kerjasama dengan pihak-pihak yang terlibat masih relatif kecil; 2. Pihak yang terlibat bekerja masih kurang efisien biaya, tenaga dan waktu; 3. Pihak yang terlibat belum semua menguasai permasalahannya; 4. Permasalahan yang digarap memang termasuk jangkauan Dinas Pekerjaan Umum Pontianak, namun permasalahan terlalu kompleks.

Rekomendasi

Menggunakan fasilitas media sosial seperti whatsapp atau line dalam melaksanakan kerjasama. Peningkatan efisiensi biaya, tenaga dan waktu juga dapat menggunakan electronic government atau internet, misalnya menggunakan bantuan app store atau play store. Permasalahan kemacetan yang kompleks dapat dikurangi dengan kebijakan transportasi umum diperbaiki kualitasnya oleh Kebijakan Dinas

Perhubungan bekerjasama dengan Koperasi Angkutan Umum.

REFERENSI

- Abidin, Said Zaina. 2016. Kebijakan Publik Edisi Ketiga. Jakarta : Salemba Humanika.
- Cresswell, John W. 2008. Mendesain dan Melaksanakan Mixed Method Research. Yogyakarta : Pustaka Pelajar.
- Fristiana, Irina. 2017. Metode Penelitian Terapan. Yogyakarta : Dua Satria Offset.
- INRIX, "INRIX 2017 Global Traffic Scorecard Infographic," 2018. [Online]. Available: <http://inrix.com/resources/inrix-2017-global-traffic-scorecard/>
- Mulyadi, Deddy. 2018. Studi Kebijakan Publik dan Pelayanan Publik. Bandung : Alfabeta.
- Nugroho, Riant. 2017. Public Policy Edisi 6. Jakarta : PT Elex Media Komputindo.
- Suaib, Muhammad Ridha. 2016. Pengantar Kebijakan Publik, Dari Administrasi Negara, Kebijakan Publik, Administrasi Publik, Pelayanan Publik, Good Governance Hingga Implementasi Kebijakan. Yogyakarta : Calpulis.
- Utomo, Tri Widodo. 2017. Sebuah Pengantar Inovasi Administrasi Negara. Jakarta : PT Raja Grafindo Persada.

Peraturan

- Peraturan Menteri Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 3 Tahun 2018 tentang Kompetisi Sistem Informasi Inovasi Pelayanan Publik (Sinovik).
- Peraturan Walikota Pontianak Nomor 64 Tahun 2016 tentang Kedudukan, Struktur Organisasi, Tugas Pokok, Fungsi, Uraian Tugas dan Tata Kerja Dinas Perhubungan Kota Pontianak