

# KOORDINASI PEMERINTAHAN DALAM MENGATASI KEMACETAN DI KOTA SEMARANG PROVINSI JAWA TENGAH

Devy Kurnia Sari

NPP. 29.0784

*Asdaf Kota Semarang Provinsi Jawa Tengah  
Program Studi Administrasi Pemerintahan Daerah*

Email: devykurnia7@gmail.com

## ABSTRACT

**Background:** The author focuses on the problem of high community mobility caused by the large number of motorists who use road facilities simultaneously during peak hours. If this is not supported by adequate facilities, it will cause new problems, namely congestion. **Purpose:** The purpose of this study is to analyze and describe Government Coordination in Overcoming Congestion in Semarang City, Central Java Province, identify and analyze the supporting factors and inhibiting factors of Government Coordination in Overcoming Congestion in Semarang City, Central Java Province, identify and analyze efforts to overcome impediments to Government Coordination. Regions in Overcoming Congestion in the City of Semarang, Central Java Province. **Methods:** This study uses a descriptive qualitative method with an inductive approach and an analysis of the coordination theory proposed by Taliziduhu Ndraha. Data collection techniques using in-depth interviews (7 informants), documentation and observation. **Results/Findings:** the factor that hinders coordination in overcoming congestion is the shortage of personnel from the transportation agency itself. The transportation agency cannot accept personnel freely due to the available budget, competence and ability of members and other factors. **Conclusion:** That the coordination carried out by the Semarang City Transportation Service with related agencies is good and in accordance with the coordination theory by Taliziduhu Ndraha. The supporting factors and inhibiting factors for the coordination process came from internal and external to the Department of Transportation. Efforts made to overcome the inhibiting factors are optimizing the performance of coordinating implementers with a commitment to sincere work, smart work as well as by making innovations that can be useful for the development of the Department of Transportation in the future.

**Keywords:** Coordination, Local Government, Department of Transportation

## ABSTRAK

**Latar Belakang:** Penulis berfokus pada permasalahan atas mobilitas masyarakat yang tinggi yang disebabkan oleh banyaknya pengendara yang menggunakan fasilitas jalan secara serentak pada jam sibuk. Hal ini apabila tidak didukung dengan fasilitas yang memadai maka akan menimbulkan permasalahan baru yaitu kemacetan. **Tujuan:** Tujuan dari penelitian ini untuk menganalisis serta mendeskripsikan Koordinasi Pemerintahan dalam Mengatasi Kemacetan di Kota Semarang Provinsi Jawa Tengah,

mengetahui dan menganalisis faktor pendukung dan faktor penghambat Koordinasi Pemerintahan dalam Mengatasi Kemacetan di Kota Semarang Provinsi Jawa Tengah, mengetahui dan menganalisis upaya mengatasi faktor pengambat Koordinasi Pemerintahan Daerah Dalam Mengatasi Kemacetan di Kota Semarang Provinsi Jawa Tengah. **Metode:** Penelitian ini menggunakan metode kualitatif deskriptif dengan pendekatan induktif dan analisis terhadap teori koordinasi yang dikemukakan oleh Taliziduhu Ndraha. Teknik pengumpulan data dengan menggunakan wawancara mendalam (7 informan), dokumentasi dan observasi. **Hasil/Temuan:** faktor yang menghambat koordinasi mengatasi kemacetan adalah kekurangan personil dari dinas perhubungan itu sendiri. Dinas perhubungan tidak dapat menerima personil dengan bebas disebabkan oleh anggaran yang tersedia, kompetensi serta kemampuan dari anggota dan faktor lainnya. **Kesimpulan:** Bahwa koordinasi yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Semarang dengan instansi terkait sudah baik dan sesuai dengan teori koordinasi oleh taliziduhu Ndraha. Faktor pendukung dan faktor penghambat proses koordinasi berasal dari internal dan eksternal Dinas Perhubungan. Upaya yang dilakukan untuk mengatasi faktor penghambat ialah mengoptimalkan kinerja pelaksana koordinasi dengan komitmen kerja ikhlas kerja cerdas juga dengan melakukan inovasi yang dapat berguna bagi perkembangan Dinas Perhubungan kedepannya.

**Kata Kunci:** Koordinasi, Pemerintahan Daerah, Dinas Perhubungan

## **I. PENDAHULUAN**

### **1.1. Latar Belakang**

Indonesia, merupakan negara kesatuan yang berbentuk republik. Penjabaran bentuk negara Indonesia itu tertuang dalam Undang-Undang Dasar (UUD) 1945. Berdasar pasal 4 ayat (1) UUD 1945, kekuasaan pemerintahan yang tertinggi dipegang oleh Presiden Republik Indonesia. Menurut Ndraha (2001: 85), "Fungsi pemerintahan tersebut kemudian diringkas menjadi 2 (dua) macam fungsi" yaitu: Pertama, pemerintah mempunyai fungsi primer atau fungsi pelayanan (service), sebagai provider jasa publik yang baik diprivatisasikan dan layanan sipil termasuk layanan birokrasi. Kedua, pemerintah mempunyai fungsi sekunder atau fungsi pemberdayaan (empowerment), sebagai penyelenggara pembangunan dan melakukan program pemberdayaan. Dengan begitu luas dan kompleksnya tugas dan fungsi pemerintahan, menyebabkan pemerintah harus memikul tanggung jawab yang sangat besar. Untuk mengemban tugas yang berat itu, selain diperlukan sumber daya, dukungan lingkungan, dibutuhkan institusi yang kuat yang didukung oleh aparat yang memiliki perilaku yang sesuai dengan nilai dan norma yang berlaku di dalam masyarakat dan pemerintahan. Pemerintah daerah merupakan unsur dari pemerintahan daerah. Pemerintah daerah adalah unsur penyelenggara pemerintahan daerah yang melaksanakan urusan pemerintahan daerah otonom. Pemerintah daerah melaksanakan desentralisasi, dekonsentrasi, dan tugas pembantuan, sedangkan untuk Pemerintah Provinsi mendapat tanggungjawab sebagai wakil pemerintah pusat di daerah otonom. Pemerintah daerah melaksanakan urusan yang semula kewenangan pemerintah pusat menjadi kewenangan pemerintah daerah (Desentralisasi) dengan menerima pelimpahan wewenang pemerintah pusat kepada Gubernur sebagai kepala daerah yang juga berfungsi secara vertikal di wilayah (Dekonsentrasi) untuk melaksanakan tugas dan tanggungjawab yang telah dilimpahkan kepada daerah



pemerintahan provinsi dengan kewajiban melaporkan dan mempertanggungjawabkan pelaksanaan penugasan.

Di kota Semarang terdapat permasalahan atas mobilitas masyarakat yang tinggi yang disebabkan oleh banyaknya pengendara yang menggunakan fasilitas jalan secara serentak paada jam sibuk. Hal ini apabila tidak didukung dengan fasilitas yang memadai maka akan menimbulkan permasalahan baru yaitu kemacetan. Mobilitas masyarakat biasanya berupa kepentingan untuk perjalanan jarak jauh maupun jarak dekat. Kegiatan yang dilakukan pun merupakan kegiatan yang uatam dan berkelanjutan seperti sekolah, kuliah, bekerja dan berbelanja pada jalur transportasi darat dari satu kota ke kota yang lain. Terlebih lagi banyaknya Kawasan pergudangan dan pabrik yang berada di Kota Semarang, sedangkan pusat pemerintahan, pendidikan, perbelanjaan, kesehatan berada di Selatan Kota Semarang sehingga terjadinya Kawasan *hinterland* di sebelah Utara, Timur dan Barat Kota Semarang. Dengan demikian Kota Semarang menjadi Kawasan *mega-urban* bagi sekitarnya. Perkembangan Semarang cukup signifikan dalam beberapa Tahun terakhir ini, ditandai dengan munculnya gedung pencakar langit yang ada di berbagai penjuru kota. Adanya perkembangan ini menunjukkan peran strategis dari Kota Semarang sebagai salah satu penggerak roda perekonomian nasional. Gedung-gedung tersebut tersebar di penjuru kota terdiri atas gedung perkantoran, pusat-pusat perbelanjaan modern, perhotelan hingga kawasan pabrik. Banyaknya jumlah pabrik yang ada di Kota Semarang menjadikan Semarang sebagai kota industri. Label kota industri menjadikan Kota Semarang sebagai kota yang memiliki mobilitas tinggi karena banyaknya jumlah tenaga kerja yang ada di kota ini. Baik yang berasal dari Kota Semarang maupun Kota sekitar Semarang sebagai *hinterlandnya*. Permasalahan kemacetan menjadi tanggung jawab pemerintah, bagaimana cara pemerintah dapat mengelola permasalahan menjadi solusi. Pemerintah pusat tidak dapat menangani permasalahan ini karena berada di luar Kota Semarang, dan apabila permasalahan suatu kota harus ditangani oleh pemerintah pusat maka akan membutuhkan waktu yang lama sedangkan dilapangan dibutuhkan penyelesaian yang cepat agar kegiatan masyarakat dapat berjalan dengan baik. Oleh sebab itu pemerintah daerah yang menangani langsung permasalahan ini.

## **1.2. Kesenjangan Masalah yang Diambil**

Permasalahan yang berkaitan dengan Koordinasi Pemerintahan Dalam Mengatasi Kemacetan di Kota Semarang Provinsi Jawa Tengah yaitu Kota Semarang adalah kota perdagangan dan juga jasa, maka penduduknya banyak bekerja sebagai buruh dan karyawan di sektor industri dengan angka mencapai 60,59% dari usia produktif pada tahun 2020. Kota Semarang memiliki 9 (sembilan) kawasan industri yaitu Kawasan Industri Lamicitra Nusantara, Kawasan Industri Wijayakusuma, Kawasan Industri Terboyo, Kawasan Industri Bukit Semarang Baru, Kawasan Industri Sinar Centra Cipta, Kawasan Industri Candi, Kawasan Industri Tugu, Lingkungan Industri Kecil Bugangan Baru, dan Kawasan Industri Guna Mekar Tambak Aji dengan tingkat okupansi mencapai 1.029 hektar di kota atau mencapai 75% dari luas wilayah Kota Semarang. Data tersebut menunjukkan jumlah penduduk dan kepadatan penduduk yang ada di Kota Semarang. Namun sebenarnya tingkat keramaian yang terjadi dikarenakan masyarakat daerah lain yang ikut beraktivitas di Kota Semarang untuk bekerja pada 9 kawasan industri. Mobilisasi ini terjadi dari Kota-Kota sekitar yaitu Kabupaten Semarang, Kota Salatiga, Kabupaten Kendal, Kabupaten Demak dan Kabupaten Demak. Dimana para pekerja banyak yang tidak memiliki tempat tinggal secara permanen di Kota Semarang dan kebanyakan lebih memilih untuk *ngelaju* atau melakukan perjalanan pulang-pergi dibandingkan harus memiliki rumah

di Kota Semarang. Alasan tersebut tentu bukan menjadi satu-satunya alasan mengapa mobilitas penduduk menjadi sangat ramai. Kota Semarang secara geografis terbagi dalam dua bagian, yaitu dataran rendah (kota bawah) dan juga dataran tinggi (kota atas). Kota Bawah adalah pusat pemerintahan, perdagangan dan industri, sedangkan Kota Atas sebagian besar wilayahnya merupakan perkebunan dan persawahan. Masyarakat Semarang Atas biasanya memiliki kesibukan di Semarang Bawah dan begitu juga sebaliknya. Hal ini dikarenakan kesibukan untuk sekolah, bekerja dan juga mencari hiburan. Di Kota Semarang kemacetan selalu terjadi pada jam-jam sibuk dan ditambah lagi dengan mobilitas penduduk non-kota Semarang yang datang dan pergi pada jam kerja sehingga kemacetan pun tidak dapat dihindari.

### **1.3. Penelitian Terdahulu**

Penelitian ini terinspirasi dari penelitian sebelumnya, yaitu terkait dengan Koordinasi Pemerintahan Dalam Mengatasi Kemacetan di Kota Semarang Provinsi Jawa Tengah. Penelitian R. Rijal berjudul *Koordinasi Dinas Perhubungan dan Satuan Lalu Lintas Dalam Penanggulangan Kemacetan Kota Makassar*, menemukan bahwasannya pengaturan dilakukan dengan penataan ritme lalu lintas dengan menerapkan teknologi Area Traffic Control System (ATCS) adalah sebuah sistem pengaturan lalu lintas bersinyal terkoordinasi yang diatur mencakup satu wilayah secara terpusat di Kota Makassar yang dipasang di lampu lalu lintas.

Penelitian berikutnya yaitu penelitian dari Sitti S. Syamel yang berjudul *Koordinasi Dinas Perhubungan Dengan Satuan Polisi Pamong Praja (SatPol PP) Dalam Penanggulangan Kemacetan Lalu Lintas di Kota Makassar*, penelitian ini menjelaskan bahwasannya tipe koordinasi yang digunakan oleh Dinas Perhubungan dengan Satuan Polisi Pamong Praja yakni tipe koordinasi horizontal. Dengan mengadakan rapat gabungan, rapat rutin dan rapat forum lalu lintas yang dihadiri oleh setiap SKPD terkait, membicarakan tugas dan tanggung jawab serta permasalahan yang ada seperti kemacetan lalu lintas.

### **1.4. Pernyataan Kebaruan Ilmiah**

Penulis melakukan penelitian yang berbeda dan belum dilakukan oleh penelitian terdahulu, dimana fokus penelitian yang dilakukan penulis berbeda dari penelitian sebelumnya selain itu lokasi penelitian yang dilakukan penulis yaitu pada Kota Semarang Provinsi Jawa Tengah. Berbeda dari R. Rijal, Sitti S. Syamel. Selain itu terdapat perbedaan teori yang digunakan dalam kedua penelitian di atas dengan penelitian yang akan dilakukan oleh penulis, dan juga terdapat perbedaan hasil penelitian yang akan dijelaskan pada bab 4. Peneliti ingin menjadikan dua penelitian ini sebagai penguat penelitian yang akan dilakukan dalam Koordinasi Pemerintahan dalam Mengatasi Kemacetan di Kota Semarang. Karena penelitian tersebut dapat menjadi cerminan untuk dipelajari lebih lanjut bagaimana Koordinasi Pemerintahan dalam Mengatasi Kemacetan di Kota Semarang dan untuk mengetahui bagaimana kebijakan yang dibuat dengan mempertimbangkan berbagai kondisi dan kebutuhan yang diterapkan untuk penelitian yang akan dilakukan.

### **1.5. Tujuan**

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis serta mendeskripsikan Koordinasi Pemerintahan dalam Mengatasi Kemacetan di Kota Semarang Provinsi Jawa Tengah, mengetahui dan menganalisis faktor pendukung dan faktor penghambat Koordinasi Pemerintahan dalam Mengatasi Kemacetan di



Kota Semarang Provinsi Jawa Tengah, mengetahui dan menganalisis upaya mengatasi faktor pengambat Koordinasi Pemerintahan Daerah Dalam Mengatasi Kemacetan di Kota Semarang Provinsi Jawa Tengah.

## **II. METODE**

Menurut Simangunsong (2017:231), Data yang didapat dalam penelitian kualitatif bersifat deskriptif yaitu data yang dikumpulkan berbentuk kata bukan angka yang diperoleh dari hasil dari wawancara dan didukung dengan catatan dari hasil lapangan, dokumentasi, rekaman, dan pendukung lainnya. Penelitian ini menggunakan metode deksriptif kualitatif dengan pendekatan induktif dikarenakan pendekatan kualitatif mampu mendeskripsikan fenomena sosial yang diharapkan dapat menjelaskan hal-hal yang berkaitan dengan Koordinasi Pemerintahan Dalam Mengatasi Kemacetan di Kota Semarang Provinsi Jawa Tengah ini.

Penulis mengumpulkan data melalui wawancara, dokumentasi dan observasi. Dalam melakukan pengumpulan data kualitatif, penulis melakukan wawancara secara mendalam terhadap 7 orang informan yang terdiri dari Kepala Dinas Perhubungan Kota Semarang, Kepala Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Semarang, Bagian ATCS Dinas Perhubungan Kota Semarang, Kepala Bidang Pengendalian dan Ketertiban Dinas Perhubungan Kota Semarang, Kepala Bidang Parkir Dinas Perhubungan Kota Semarang, Satlantas Polrestabes Kota Semarang dan Kepala Dinas Pekerjaan Umum Kota Semarang.

## **III. HASIL DAN PEMBAHASAN**

Penulis menganalisis Koordinasi Pemerintahan Dalam Mengatasi Kemacetan di Kota Semarang Provinsi Jawa Tengah menggunakan teori dari Taliziduhu Ndraha. Teori tersebut memiliki 7 indikator dalam mengukur koordinasi pemerintahan yaitu Informasi Komunikasi dan Teknologi Informasi, Kesadaran Pentingnya Koordinasi, Kompetensi Partisipan, Kalender Pemerintahan, Kesepakatan dan Komitmen, Penetapan Kesepakatan Oleh Pihak Yang Berkoordinasi, Insentif Koordinasi dan Feedback. Adapun pembahasannya dapat dilihat dalam sub bab berikut :

### **3.1. Informasi, Komunikasi dan Teknologi Informasi**

Informasi adalah sekumpulan fakta atau data yang dikelola menjadi sesuatu yang bermanfaat bagi penerimanya. Komunikasi adalah proses pada seseorang untuk menyampaikan pesan atau informasi kepada orang lain dengan memberikan pengertian. Teknologi Informasi adalah istilah untuk teknologi dalam bentuk apapun yang membantu manusia dalam membuat, mengubah, menyimpan, mangomunikasikan dan atau menyebarkan informasi. Pemerintah Kota Semarang melalui Dinas Perhubungan sudah memiliki dasar hukum untuk melaksanakan tugas dan fungsinya yaitu Peraturan Walikota nomor 4 Tahun 2020 tentang Kedudukan Susunan Organisasi Tugas dan Fungsi Tata Kerja Perangkat Daerah. Dinas Perhubungan sendiri memiliki 5 bidang yaitu sekretariat, lalu lintas, pengendalian tata tertib, bidang angkutan dan bidang parkir. Koordinasi dilakukan secara internal maupun eksternal. Secara horizontal, komunikasi yang dilakukan yaitu dengan jajaran Kepolisian Republik Indonesia Resort Kota Semarang pada bagian Satuan Lalu Lintas. Kemudian Secara vertikal berkomunikasi dengan Dinas Perhubungan Provinsi Jawa tengah. Koordinasi dilakukan secara internal maupun eksternal.

### **3.2 Kesadaran Pentingnya Koordinasi**

Pentingnya koordinasi telah disadari sejak lahirnya peradaban dan budaya manusia. Koordinasi sendiri berarti proses penyepakatan Bersama secara mengikat berbagai kegiatan atau unsur yang berbeda dengan sedemikian rupa sehingga semua kegiatan terarah pada pencapaian suatu tujuan yang telah ditetapkan dan disisi lain keberhasilan yang satu tidak merusak keberhasilan yang lain. Ndraha (2015:291). Berdasarkan hasil wawancara yang penulis lakukan dapat dikatakan bahwa pegawai memiliki pengetahuan maupun kemampuan yang baik. Dilihat dari terdapat pegawai yang bekerja sesuai dengan bidangnya. Di Dinas Perhubungan Kota Semarang sendiri diisi oleh alumni dari Sekolah Tinggi Transportasi Darat yang berarti masing-masing orang memiliki pengetahuan yang lebih dari cukup untuk bekerja sebagai pegawai di bidang perhubungan. Begitu pula dengan yang bekerja yang ada di masing-masing bidang, sesuai dengan posisi yang dijabat. pelaksanaan koordinasi pada setiap *job-desk* sudah baik didalam maupun diluar Dinas Perhubungan Kota Semarang. Masing-masing bidang yang ada saling membantu dan bekerja sama dalam menyelesaikan suatu permasalahan melalui rapat internal. Setiap instansi atau bidang yang terkait siap memberikan bantuan untuk turun langsung ke lapangan membantu menyelesaikan masalah yang ada. Koordinasi dapat dilakukan dengan mudah karena mengerti tugas masing-masing sehingga jelas untuk dapat meminta bantuan apa kepada siapa.

### **3.3 Kompetensi Partisipan, Kalender Pemerintahan**

Berdasarkan jabatan yang telah dimiliki. Kompetensi dari pegawai dapat menentukan kinerja dinas. Maka pegawai harus memiliki kompetensi yang baik dan sesuai dengan bidang yang dimiliki. sumber daya manusia yang ada di Dinas Perhubungan Kota Semarang sudah sangat mumpuni karena sebagian besar memang memiliki disiplin ilmu yang sesuai. Hal ini tidak dapat dipisahkan dari adanya sekolah kedinasan di bawah Kementerian Perhubungan yang dipersiapkan untuk menjadi tenaga terampil di Dinas Perhubungan. Berdasarkan hasil wawancara dan pengamatan penulis, kedisiplinan diperlukan agar koordinasi dapat berjalan dengan baik. Kedisiplinan disini yaitu tentang kehadiran dalam rapat. Walaupun tidak selalu dapat hadir karena kendala satu lain hal, akan tetapi selalu ada yang mewakili dan wakil tersebut memang ahli sehingga saat rapat dapat berkontribusi pendapat dengan baik.

### **3.4 Kesepakatan dan Komitmen**

Dibutuhkan kesesuaian kehendak antara satu pihak dengan pihak lain dalam melakukan suatu kegiatan. Merasa bahwa memiliki keterikatan untuk terus berupaya menjalin hubungan baik antar instansi terkait. Berdasarkan data yang didapat bahwa sering dilakukan pertemuan yang sifatnya formal, yaitu dengan melakukan rapat. Tetapi agenda pertemuan yang dilakukan secara informal juga ada yang biasanya dilakukan secara insidental ketika berada dilapangan. Kegiatan pertemuan dalam upaya menuju kesepakatan sering dilakukan tetapi tidak secara rutin lebih kepada situasional. Pertemuan yang sering dilakukan adalah forum koordinasi lalu lintas dan angkutan jalan tidak terjadwal namun sesuai dengan isu terbaru yang ada. Selain itu sering dilakukan pertemuan yang sifatnya formal, yaitu dengan melakukan rapat. Tetapi agenda pertemuan yang dilakukan secara informal juga ada yang biasanya dilakukan secara insidental ketika berada dilapangan. Selain rapat,



dilakukan juga koordinasi dengan surat menyurat yang tentunya dengan bahasa dan ketentuan surat formal.

### **3.5 Penetapan Kesepakatan Oleh Pihak Yang Berkoordinasi**

Setelah suatu bentuk kerjasama dibangun setelahnya terdapat kesepakatan yang harus ditepati dan diikuti oleh para pembuat kesepakatan. Kesepakatan kerjasama dibuat ketika suatu pihak tidak dapat bekerja sendiri dalam menyelesaikan suatu permasalahan. Berdasarkan data yang didapati oleh penulis dapat diketahui bahwa setelah penetapan kesepakatan dibuat, selalu ada bukti dari penetapan kesepakatan. Bukti ini dapat secara lisan disampaikan, berupa berita acara atau dalam bentuk notulensi yang nantinya menjadi pedoman dalam melakukan tindak lanjut. Notulensi yang ada diberikan kepada seluruh pihak yang terkait. Selain itu pelaksanaan kegiatan setelah adanya ketetapan selalu dilaksanakan dan setelah itu di evaluasi pelaksanaannya. Hal ini dilakukan karena ada target yang harus diselesaikan. Tindaklanjut ini berdasarkan pada hasil rapat yang telah dilakukan sebelumnya yang telah diwakilkan atau disuarakan apa saja yang menjadi masalah dan kendala oleh tiap perwakilan instansi yang terlibat dalam rapat.

### **3.6 Insentif Koordinasi**

*Reward and Punishment* dilakukan oleh beberapa instansi pemerintahan agar target yang harus dicapai dapat selesai secara maksimal tanpa harus terus menerus memberikan tekanan karena para pelaksana merasa memiliki tugas yang harus diselesaikan. Ada insentif bagi para pelaksana kegiatan koordinasi. Tetapi kembali kepada dinas masing-masing diadakan atau tidaknya sistem *Reward*. Terdapat *reward* yang diberikan sebagai bentuk penghargaan atas kedisiplinan yang telah ditunjukkan oleh para pelaksana koordinasi. Namun dapat juga ditemukan sanksi bagi para pelanggar kegiatan koordinasi. Terdapat sanksi yang diberikan sebagai bentuk hukuman atas pelanggaran kedisiplinan yang telah ditunjukkan oleh pelaksana.

### **3.7 Feedback**

Tanggapan yang diberikan kepada para pelaku kebijakan oleh masyarakat dapat berupa tanggapan baik maupun tanggapan buruk. Kembali lagi kepada bagaimana pelaksanaan kebijakan dilakukan. Respon yang diberikan masyarakat sangat baik terhadap upaya pemerintah dalam hal ini Dinas Perhubungan dalam mengatasi kemacetan yang terjadi di Kota Semarang. Masukan diberikan oleh masyarakat dengan menggunakan media sosial sebagai tempat berkomunikasi antara pemerintah dan masyarakat secara luas. Selanjutnya terdapat perubahan terhadap hasil kesepakatan. Evaluasi ini dilakukan sesuai dengan permasalahan yang dihadapi. Terdapat evaluasi yang dilakukan dalam jangka pendek, menengah maupun Panjang. Kegiatan evaluasi ini dapat dilakukan setelah rapat lanjutan untuk kemudian dilakukan peninjauan ke lapangan.

### **3.8 Diskusi Temuan Utama Penelitian**

Pelaksanaan Koordinasi yang dilakukan oleh Pemerintahan Daerah dalam hal ini Dinas Perhubungan dan Lembaga terkait dalam Mengatasi Kemacetan di Kota Semarang sudah memiliki dasar hukum untuk melaksanakan tugas dan fungsinya yaitu Peraturan Walikota Nomor 4 Tahun 2020 tentang Kedudukan Susunan Organisasi Tugas dan Fungsi Tata Kerja Perangkat Daerah. Dalam mengatasi kemacetan, Dinas Perhubungan melakukan komunikasi baik internal maupun eksternal

dengan beberapa instansi lain baik secara horizontal maupun secara vertikal. Telah menggunakan Teknologi yang digunakan dalam berkoordinasi mengatasi kemacetan di Dinas Perhubungan Kota Semarang dengan Area Traffic Control System (ATCS) yang memiliki banyak kamera cctv di berbagai wilayah Kota Semarang.

Koordinasi ini sudah berjalan cukup efektif seperti temuan R. Rijal (R. Rijal, 2019), namun program ini juga masih mempunyai kekurangan yaitu kekurangan personil dari dinas perhubungan itu sendiri. Dinas perhubungan tidak dapat merekrut personil dengan bebas karena ini akan menyangkut anggaran, kompetensi serta kemampuan dari anggota dan faktor lainnya.

Selain itu, Koordinasi yang dilakukan oleh Pemerintah Daerah ini berbeda dari penelitian Sitti S. Syamel (Sitti S. Syamel, 2020) dimana telah mengadakan pertemuan secara langsung bersama pihak yang terkait untuk mencari solusi. Selain itu dapat melalui media sosial sebagai tempat untuk masyarakat menyalurkan saran dan masukannya.

### **3.9 Diskusi Temuan Menarik Lainnya**

Penulis menemukan hambatan dalam Koordinasi Pemerintahan Dalam Mengatasi Kemacetan di Kota Semarang Provinsi Jawa Tengah yaitu tidak seimbanginya pertumbuhan kendaraan dengan pertumbuhan ruas jalan yang ada. Walaupun dibangun banyak jalan tol akan tetapi apabila jumlah kendaraan yang baru juga melonjak maka kedepan juga akan menyebabkan kemacetan. Kemacetan bisa terjadi bukan hanya di ruas jalan umum, bahkan bisa terjadi di jalan tol yang merupakan jalan bebas hambatan. Selain itu peran pemimpin dalam sebuah organisasi. Dengan perbedaan gaya kepemimpinan, kebijakan yang diambil juga akan berbeda. Terkadang kebijakan yang diambil oleh seorang pemimpin baru dapat bertentangan dengan kebijakan yang ditinggalkan oleh pemimpin lama. Sehingga jajaran dibawah harus dapat menyesuaikan dengan gaya kepemimpinan yang baru.

## **IV. KESIMPULAN**

Penulis menyimpulkan Bahwa koordinasi yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Semarang dengan instansi terkait sudah baik dan sesuai dengan teori koordinasi oleh taliziduhu Ndraha. Faktor pendukung dan faktor penghambat proses koordinasi berasal dari internal dan eksternal Dinas Perhubungan. Upaya yang dilakukan untuk mengatasi faktor penghambat ialah mengoptimalkan kinerja pelaksana koordinasi dengan komitmen kerja ikhlas kerja cerdas juga dengan melakukan inovasi yang dapat berguna bagi perkembangan Dinas Perhubungan kedepannya.

**Keterbatasan Penelitian:** Penelitian ini memiliki keterbatasan utama yakni waktu dan biaya penelitian. Penelitian juga hanya dilakukan pada Pemerintahan Kota Semarang sebagai model studi kasus yang dipilih berdasarkan pendapat Taliziduhu Ndraha.

**Arah Masa Depan Penelitian (*future work*):** Penulis menyadari masih awalnya temuan penelitian, oleh karena itu penulis menyarankan agar dapat dilakukan penelitian lanjutan pada lokasi serupa berkaitan dengan Koordinasi Pemerintahan Dalam Mengatasi Kemacetan di Kota Semarang Provinsi Jawa Tengah untuk menemukan hasil yang lebih mendalam.



## V. UCAPAN TERIMA KASIH

Ucapan terima kasih terutama ditujukan kepada Pemerintahan Kota Semarang Provinsi Jawa Tengah beserta jajarannya yang telah memberikan kesempatan penulis untuk melaksanakan penelitian, serta seluruh pihak yang membantu dan mensukseskan pelaksanaan penelitian.

## VI. DAFTAR PUSTAKA

- Ndraha, Taliziduhu. 2015. *Kybernology (Ilmu Pemerintahan Baru) Jilid 2*. Jakarta : PT Rineka Cipta. 65
- Rijal. R. 2019. Koordinasi Dinas Perhubungan dan Satuan Lalu Lintas dalam Penanggulangan Kemacetan Kota Makassar. *Matra Pembaruan : Jurnal inovasi kebijakan* Vol 3 No 1
- Syamel. Sitti S dkk. 2020. Koordinasi Dinas Perhubungan dengan Satuan Polisi Pamong Praja dalam Penanggulangan Kemacetan Lalu Lintas di Kota Makassar. *Jurnal of Public Policy and Management* Vol 2 No 1
- Simangunsong, Fernandes. 2017. *Metodelogi Penelitian Pemerintahan*. Bandung : Alfabeta

