

PARTISIPASI MASYARAKAT KOTA BITUNG DALAM MEWUJUDKAN TERTIB BERLALULINTAS

**RAHEL R. ROTINSULU
MARKUS KAUNANG
VERY Y. LONDA**

Abstrak.

Mewujudkan tata pemerintahan yang baik memerlukan peran serta yang aktif dari masyarakat. Salah satu bentuk nyata peran serta masyarakat adalah dalam mewujudkan tertib berlalulintas. Kota Bitung yang merupakan kota industri diperhadapkan dengan permasalahan tertib berlalulintas yang memerlukan peran serta masyarakat dalam partisipasinya pada perencanaan, pelaksanaan, penerimaan dan pemanfaatan serta dalam evaluasi pembangunan guna mewujudkan tertib berlalulintas. Penelitian ini dilakukan untuk menganalisis penyebab belum baiknya partisipasi masyarakat dalam mewujudkan tertib berlalulintas dalam upaya pengembangan keilmuan dalam kajian manajemen sumberdaya. Dengan menggunakan pendekatan kualitatif ditemukan bahwa partisipasi masyarakat Kota Bitung dalam mewujudkan tertib berlalulintas belum berjalan dengan baik karena selama ini hanyalah kelompok usaha transportasi dan pimpinan organisasi sopir yang terlibat dalam proses perencanaan, masyarakat secara umum belum memiliki kesadaran dalam pelaksanaan tertib berlalulintas maupun dalam penerimaan dan pemanfaatan halte, terminal tempat penyeberangan serta tidak adanya evaluasi pembangunan sektor perhubungan.

Kata Kunci : Partisipasi, Masyarakat, Tertib Berlalulintas.

Abstract.

Achieving good governance requires an active participation from the community. One of the tangible forms of community participation is in realizing tertib traffic. Bitung City which is an industrial city is faced with the problem of orderly traffic that requires the participation of the community in its participation in planning, implementation, acceptance and utilization as well as in development evaluation in order to realize the traffic order. This research is conducted to analyse the cause of the lack of good public participation in realizing the orderly traffic in the effort of scientific development in the study of resource management. By using qualitative approach found that the participation of Bitung City community in realizing the orderly traffic has not run well because so far only the transportation business group and the leader of the organization of the driver involved in the planning process, the general public does not have awareness in the implementation of orderly traffic and in acceptance and utilization Bus stops, ferry terminals and no evaluation of the development of the transportation sector.

Keywords: *Participation, Community, Orderly Traffic.*

PENDAHULUAN

Konsepsi partisipasi dalam era otonomi daerah harus dimaknai kembali, pengertian partisipasi diinterpretasikan secara agak keliru, yaitu seakan-akan rakyat memang harus mendukung atau ikut program-program pemerintah secara gratis dengan alasan program-program tersebut, pada akhirnya akan digunakan untuk kepentingan masyarakat. Seperti konsep pendekatan Top-Down yaitu perencanaan pembangunan yang segala keputusan penting dan jenis kegiatannya telah ditentukan oleh pemerintah. Dalam hal ini masyarakat bersifat pasif hanya menerima segala sesuatunya dari pusat. Peran aktif masyarakat tidak terasa dan pemangku kepentingan dianggap sudah tahu tentang segala masalah dan solusi yang terdapat di daerah yang bersangkutan. Disini partisipasi masyarakat juga diartikan sebagai besarnya dana yang dapat dihemat merupakan sumbangan masyarakat kepada proyek-proyek pemerintah.

Partisipasi masyarakat yang terjadi pada waktu yang lalu juga bersifat semu. Hal ini nyata terlihat pada penjarangan aspirasi masyarakat melalui musyawarah pembangunan hanya formalitas saja

karena kebijakan yang dibuat tidak memperhitungkan aspirasi masyarakat tersebut. Partisipasi masyarakat pada waktu yang lalu juga dimaknai sebagai mobilisasi masyarakat yang digerakkan oleh para pejabat birokrasi atau pelaksana pembangunan agar masyarakat terlibat dalam proses pembangunan. Pemerintah atas nama pembangunan seringkali menggunakan otoritasnya memaksa rakyat untuk mendukung program pembangunan walaupun program tersebut bukan merupakan usulan atau kebutuhan masyarakat yang bersangkutan.

Pembangunan daerah dalam kerangka implementasi otonomi daerah yang menempatkan masyarakat sebagai pelaku utama pembangunan yang hanya dapat berjalan dan berhasil bila melibatkan masyarakat dalam seluruh proses pengelolaan pembangunan. Menggunakan konsep pendekatan pembangunan Bottom-Up yakni perencanaan pembangunan dimana masyarakat lebih berperan dalam memberikan gagasan dari awal hingga pelaksanaan evaluasi. Dalam hal ini pemerintah hanya berperan sebagai fasilitator pembangunan. Pada situasi yang demikian partisipasi masyarakat juga merupakan proses dimana berbagai pemangku kepentingan dapat mempengaruhi serta membagi wewenang dalam menentukan inisiatif-inisiatif pembangunan, pembuatan keputusan serta pengalokasian sumber daya yang berpengaruh terhadap kehidupan masyarakat.

Pemaknaan kembali terhadap partisipasi menjadi penting dengan memahami bahwa implikasi dari partisipasi merupakan hak yang dimiliki masyarakat untuk dapat terlibat secara demokratis dalam ikut menentukan berbagai hal yang menyangkut kehidupannya. Tetapi partisipasi bukan merupakan “keistimewaan” yang diberikan oleh pemerintah, melainkan suatu kewajiban yang harus dipenuhi sebagai perannya dalam kehidupan bernegara. Partisipasi juga merupakan alat untuk mewujudkan pengaruh dari individu/kelompok yang selama ini tidak dianggap/diperhitungkan dalam perumusan serta penetapan kebijakan publik sampai dengan pada penyelenggaraan pelayanan.

Dalam kaitannya dengan keberadaan Kota Bitung yang adalah merupakan Gerbang Provinsi Sulawesi Utara untuk Kawasan Asia Pasifik. Posisi yang berada di titik pusat kawasan Asia Pasifik mempermudah barang dan jasa kepada Asia Pasifik didukung dengan fasilitas pelabuhan dan infrastruktur perhubungan yang memadai. Secara umum dengan adanya pemberlakuan Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA) maka Kota Bitung pun turut terkena dampaknya yakni semakin meningkatnya arus perputaran ekonomi, orang dan barang yang turut berpengaruh pada sistem transportasi. Perkembangan Kota Bitung lainnya adalah telah ditetapkannya Kota Bitung sebagai Kawasan Ekonomi Khusus (*Special Zona Economic*), telah dimulainya pembangunan Jalan Tol Manado – Bitung yang ke depan akan berdampak pada meningkatnya jumlah kendaraan dan pelaku transportasi lainnya yang akan saling mempengaruhi.

Guna menjalankan fungsi pelayanan di sektor perhubungan, Pemerintah Kota Bitung melalui Peraturan Walikota Nomor 36 Tahun 2016 tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas dan Fungsi serta Tata Kerja Dinas Perhubungan Kota Bitung, telah membentuk Perangkat Daerah yakni Dinas Perhubungan Kota Bitung. Dinas Perhubungan Kota Bitung yang secara struktural di pimpin oleh seorang Kepala Dinas dan dibantu oleh seorang sekretaris dinas dengan dua sub bagian, tiga bidang dengan sembilan seksi dan tiga Unit Pelaksana Teknis Dinas. Dalam upaya melayani dan merangsang pembangunan sektor terkait telah melakukan berbagai program kerja sebagaimana tertata dalam rencana kerja yang antara lain melakukan penataan lokasi terminal, perparkiran, tempat penyeberangan, pembatasan jumlah orang dengan kendaraan, tempat pemberhentian/halte, penempatan dan pemeliharaan rambu – rambu dan tanda – tanda lalulintas, pemberian izin pendirian perusahaan kendaraan bermotor, izin perbengkelan, izin operasi angkutan dan lainnya untuk menata dan mewujudkan tertib berlalulintas di Kota Bitung.

Kota Bitung dengan wilayah daratan mempunyai luas 304 km² atau 30.400 Ha, sedangkan luas lautan 439,8 Km. Dengan total panjang garis pantai 143,2 Km, terdiri dari 46,3 Km di daratan utama dan 98,9 Km keliling Pulau Lembeh serta pulau-pulau kecil lainnya. Kota Bitung dibagi dalam

8 kecamatan dan 69 kelurahan dengan jumlah penduduk berdasarkan data tahun 2016 sebanyak 246.767 jiwa. Dalam upaya mewujudkan tertib berlalulintas dan peningkatan pelayanan publik dalam bidang perhubungan, Dinas Perhubungan Kota Bitung masih diperhadapkan pada beberapa permasalahan yang antara lain adalah terbatasnya jumlah traffic light dan warning light, dominasi kendaraan angkutan kota yang berusia 10 tahun keatas, banyaknya sepeda motor yang berfungsi sebagai ojek, zebra cross yang kurang difungsikan oleh para penyeberang jalan dan terlebih kurangnya kesadaran masyarakat dalam menaati peraturan lalulintas seperti, untuk berhenti, parkir, menyeberang, menaikkan atau menurunkan penumpang, menaati fungsi *traffic light* dan *warning light*, penggunaan helm untuk kendaraan roda dua serta dalam kelayakan kendaraan dan hal – hal lainnya yang berhubungan dengan keselamatan transportasi.

Dengan keterbatasan sumber daya manusia dan sumber dana, Dinas Perhubungan memerlukan peran serta masyarakat dalam bentuk partisipasi nyata guna mewujudkan tertib berlalulintas di Kota Bitung. Sekalipun berbagai upaya telah banyak dilakukan oleh Pemerintah Kota Bitung dalam hal ini melalui Dinas Perhubungan akan tetapi harus diakui bahwa peran serta masyarakat melalui partisipasinya dalam menaati peraturan berlalulintas masih sangat kurang dan belum berjalan dengan baik. Hal ini dibuktikan dengan banyaknya masyarakat yang melanggar aturan berlalulintas seperti dalam penggunaan trotoar, tempat penyeberangan, menaikkan dan menurunkan penumpang di daerah terlarang, tingginya kecelakaan akibat ketidaktaatan dalam berlalulintas dan memfungsikan rambu – rambu dan tanda – tanda lalulintas yang ada. Demikian pula dengan sikap dari sopir angkutan kota dan tukang ojek yang sering melanggar peraturan berlalulintas, kurangnya peran dari pengusaha angkutan dalam melibatkan diri melalui ide dan gagasan pada pembenahan angkutan yang dimiliki.

Berkaitan dengan misi dari Dinas Perhubungan Kota Bitung yang salah satunya adalah mensinergiskan potensi perhubungan dengan yang ada di masyarakat, swasta dan Pemerintah Kota Bitung dalam upaya melaksanakan percepatan pertumbuhan di sektor transportasi, maka dimungkinkan untuk menggunakan segala potensi sumber daya termasuk sumber daya dari masyarakat untuk ikut serta dalam mensinergiskan potensi perhubungan dalam pembangunan melalui partisipasi masyarakat dalam mewujudkan tertib berlalulintas. Bertolak dari kenyataan dan permasalahan yang ada, maka untuk terarahnya penelitian ini serta dalam upaya mendapatkan makna dibalik permasalahan partisipasi masyarakat, tertib berlalulintas dan pelayanan di sektor perhubungan maka penelitian ini dilakukan untuk mengungkapkan penyebab belum baiknya partisipasi masyarakat Kota Bitung dalam mewujudkan tertib berlalulintas guna pengembangan keilmuan khususnya dalam kajian manajemen sumberdaya.

Manfaat yang diharapkan dari penelitian ini dapat memberikan informasi ilmiah yang bermanfaat dalam upaya pemecahan masalah dalam kajian manajemen sumberdaya, khususnya yang berkaitan dengan partisipasi masyarakat pada sektor perhubungan. Sementara itu hasil dari penelitian yang diperoleh kiranya dapat dijadikan bahan masukan bagi Pemerintah Kota Bitung dalam melakukan kebijakan yang bertalian dengan tata kelola pemerintahan yang baik dalam menopang partisipasi masyarakat dalam sektor perhubungan.

KAJIAN PUSTAKA

Sastropoetra (1988) mengemukakan bahwa “partisipasi adalah keterlibatan spontan dengan kesadaran disertai tanggung jawab terhadap kepentingan kelompok untuk mencapai tujuan bersama”. Sedangkan Bryant dan White dalam Fatem Agustinus (2011) mendefinisikan “partisipasi sebagai peran serta masyarakat yang merupakan sikap keterbukaan terhadap persepsi dan perasaan pihak lain”. Peran serta berarti perhatian mendalam mengenai perbedaan atau perubahan yang akan dihasilkan suatu proyek sehubungan dengan kehidupan masyarakat. Selanjutnya dikatakan bahwa masyarakat

berpartisipasi dengan berbagai ragam tergantung peluang untuk melakukan partisipasi “apakah” bersifat formal atau informal.

Bintoro Tjokroamidjojo (1998: 207) berpendapat bahwa partisipasi masyarakat mengandung tiga pengertian yakni : (1) keterlibatan dalam proses penentuan arah, strategi, dan kebijaksanaan pembangunan yang dilaksanakan oleh pemerintah, (2) keterlibatan dalam memikul tanggung jawab pelaksanaan pembangunan, dan (3) keterlibatan dalam memetik hasil serta manfaat pembangunan. Koentjaningrat (1981: 79) berpendapat bahwa partisipasi rakyat dalam pembangunan, terutama rakyat pedesaan, terdiri atas dua tipe yang pada prinsipnya berbeda, yaitu : (1) Partisipasi dalam aktivitas-aktivitas bersama; dan (2) Partisipasi sebagai individu di luar aktivitas bersama dalam pembangunan. Arnstein dalam Mitchell (2000 : 260), berpendapat bahwa “sebuah pendekatan partisipasi menunjukkan distribusi kekuasaan dari pengelola ke masyarakat

Menurut Research Triangel Institute (2001) bahwa pengukuran terhadap partisipasi masyarakat juga dapat dilihat dari kualitas partisipasi masyarakat itu sendiri yang mencakup : (1) berpartisipasi karena mendapat perintah, (2) berpartisipasi karena ingin mendapat imbalan, (3) berpartisipasi secara sukarela tanpa mengharapkan imbalan, (4) berpartisipasi atas prakarsa sendiri, dan (5) berpartisipasi yang disertai dengan kreasi. Kualitas partisipasi tersebut disusun dalam skala mulai dari kualitas rendah yaitu berpartisipasi karena mendapat imbalan sampai kualitas tertinggi yakni berpartisipasi atas prakarsa sendiri. Apabila partisipasi masyarakat sudah berada pada kualitas tertinggi maka hal itu menunjukkan masyarakat telah memiliki kemandirian penuh. Selanjutnya Research Triangel Institute (2001) menyatakan bahwa : partisipasi masyarakat juga dilihat dari tingkatannya mulai dari tingkatan terendah sampai tingkat tertinggi, berturut-turut yaitu : (1) penikmat hasil pembangunan, (2) berpartisipasi dalam pelaksanaan pembangunan, (3) berpartisipasi dalam pemeliharaan hasil pembangunan, (4) berpartisipasi dalam menilai hasil pembangunan, dan (5) berpartisipasi dalam ikut merencanakan pembangunan.

Sementara itu, memahami konsep tertib berlalulintas setidaknya perlu dipahami terlebih dahulu makna dari kata transportasi. Transportasi mencakup bidang yang sangat luas karena hampir seluruh kehidupan manusia tidak terlepas dari kegiatan transportasi. Transportasi tumbuh dan berkembang sejalan majunya tingkat kehidupan dan budaya manusia. Kehidupan masyarakat yang maju ditandai dengan mobilitas yang tinggi dengan tersedianya fasilitas dan prasarana yang cukup memadai.

Siregar (1990:68) mengatakan bahwa transportasi adalah pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Dari pengertian ini terlihat hal-hal sebagai berikut: a) ada muatan yang diangkut, b) tersedianya kendaraan sebagai alat angkut, c) ada jalan tempat dilalui oleh angkut darat tersebut. Selanjutnya, berbicara mengenai transportasi merupakan sarana yang dapat memindahkan orang maupun barang-barang keperluan manusia yang tidak terlepas dari adanya faktor ekonomi. Hal ini dikemukakan oleh Kamaludin (1997:68) bahwa “transportasi atau angkutan merupakan sarana ekonomi berfungsi untuk menunjang pemindahan sesuatu (manusia, hewan dan barang) dari suatu tempat asal ketempat tujuan dengan maksud untuk menciptakan kegunaan tempat (place utility) dan kegunaan waktu (time utility).

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) dengan tegas mencantumkan aspek dan tujuan, yaitu untuk menciptakan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, dan lancar. Aspek keamanan dan keselamatan menjadi perhatian yang penting dalam pengaturan lalu lintas dan angkutan jalan raya, oleh sebab itu Undang-Undang LLAJ ini menekankan terwujudnya etika dan budaya berlalulintas melalui pembinaan, pemberian bimbingan, dan pendidikan berlalulintas sejak usia dini serta dilaksanakan melalui program yang berkesinambungan. Lalu lintas di dalam Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 didefinisikan sebagai gerak Kendaraan dan orang di Ruang Lalu Lintas Jalan, sedang yang dimaksud dengan Ruang Lalu Lintas Jalan adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah Kendaraan, orang, dan/atau barang

yang berupa Jalan dan fasilitas pendukung. Tertib Lalu Lintas mempunyai tujuan untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman dan efisien melalui manajemen lalu lintas dan rekayasa lalu lintas. Tata cara berlalulintas di jalan diatur dengan peraturan perundangan menyangkut arah lalu lintas, prioritas menggunakan jalan, lajur lalu lintas, jalur lalu lintas dan pengendalian arus dipersimpangan.

Mewujudkan suatu kondisi yang dapat disebut tertib berlalulintas memerlukan etika pengguna sarana transportasi. Etika tersebut sangat penting untuk dilaksanakan dalam kehidupan sehari-hari demi keselamatan kita. Misalkan saja tidak parkir didekat persimpangan karena dapat mengganggu penglihatan pengendara yang lain. Apabila ada yang melanggar dengan parkir dipersimpangan, rawan terjadinya kecelakaan.

Pasal 105 Undang-Undang LLAJ nomor 22 tahun 2009 menyebutkan bahwa : “Setiap orang yang menggunakan jalan wajib : a) berperilaku tertib; dan/atau ; b) mencegah hal-hal yang dapat merintang, membahayakan keamanan dan keselamatan lalu lintas, atau yang dapat menimbulkan kerusakan jalan”. Dalam penggunaan fasilitas jalan tidak sendirian, namun bersama dengan banyak orang yang saling berhubungan. Etika berlalulintas merupakan pedoman sikap/aturan yang mengatur hubungan manusia dengan manusia lain di dalam berlalulintas, oleh karena itu etika berlalulintas harus benar-benar terwujud agar tercipta kepastian hukum bagi masyarakat.

METODOLOGI PENELITIAN

Penelitian ini dilakukan dalam desain penelitian kualitatif (Mulyana, 2007). Desain kualitatif dipilih mengingat penelitian bertujuan untuk mengungkapkan apa yang terjadi dalam kenyataan empirik dan penelitian ini lebih banyak mengobservasi dan mengeksplorasi perilaku objek yang diteliti sehingga tidak mungkin untuk ditarik hubungan sebab akibat dari hasil penelitian ini. Data yang digunakan dalam penelitian ini meliputi fakta dan informasi sepanjang proses partisipasi masyarakat dalam mewujudkan tertib berlalulintas di Kota Bitung serta mengamati upaya-upaya pemerintah dalam rangka pemberian pelayanan kepada masyarakat dalam bidang perhubungan darat. Adapun data tersebut diperoleh dari informan yang berjumlah 12 orang semua pihak yang berkepentingan dan pelaku utama yang meliputi masyarakat, pengusaha transportasi, sopir angkutan dan aparat di Dinas Perhubungan, ditambah dengan observasi dan penggunaan dokumen terkait.

Prosedur pengumpulan data dalam pendekatan kualitatif menggunakan teknik pengamatan berperan serta dan wawancara bebas tak berstruktur dan telaahan dokumen berdasarkan data yang bersumber dari fakta di lapangan tentang objek penelitian, kata-kata dan tindakan narasumber, peta data Dinas Perhubungan Kota Bitung. Jadi dalam pengumpulan data menggunakan teknik *triangulasi* (Cresswell, 1998) yaitu pengumpulan data yang menggunakan berbagai sumber dan berbagai teknik pengumpulan data secara simultan, sehingga dapat diperoleh data yang pasti (*check, recheck dan cross check*). Pedoman wawancara bebas tak berstruktur berisikan daftar pertanyaan terbuka dalam dialog lisan secara bebas dan informal dengan informan tentang fakta dan informasi mengenai partisipasi masyarakat dalam mewujudkan tertib berlalulintas di Kota Bitung. Hasil pengamatan dan wawancara ditulis dalam catatan lapangan (*fieldnotes*).

Pengolahan data kualitatif dimulai sejak tahap pengumpulan data sampai ketika data dan fakta yang ada telah terkumpul secara lengkap dengan tingkat relevansi yang tinggi. Langkah selanjutnya adalah pemeriksaan keabsahan data hasil wawancara, melakukan *check list* yakni membandingkan data wawancara dengan laporan serta temuan observasi sesuai kondisi empirik di lapangan. Setelah fakta terkumpul dengan benar, maka dilakukan *editing, coding dan reduksi* atau menyeleksi relevansi fakta dengan tema penelitian, sehingga memudahkan klasifikasi dan identifikasi kategori, properties dan pemberian atribut terhadap kecenderungan jawaban-jawaban informan serta rekaman fakta lainnya.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Periode pembangunan Kota Bitung tahun 2016 – 2020 menetapkan Visi Pembangunan adalah “Bitung yang Sejahtera, Maju, Berdaya Saing dan Berbudaya, menjadi Titik Simpul dan Pintu Gerbang Indonesia dan Kawasan Asia Pasifik”. Melalui visi ini diharapkan seluruh *stakeholder* di Kota Bitung secara bahu membahu mengoptimalkan seluruh kapasitas yang dimilikinya untuk meningkatkan dan mewujudkan seluruh masyarakat Kota Bitung lebih sejahtera. Penjelasan visi berdasarkan kata kunci pada Visi Kota Bitung tahun 2016-2020 terdapat 6 (enam) kalimat kunci yaitu Bitung Sejahtera, Maju, Berdaya Saing, Berbudaya, Bitung Titik Simpul, dan Bitung sebagai Pintu Gerbang.

Upaya implementasi atas Visi Pembangunan Kota Bitung, oleh Dinas Perhubungan menetapkan visi yaitu “Tersedianya Sarana, Prasarana dan Layanan Jasa Perhubungan yang Cukup Handal Guna Mendukung Program Pemerintah Kota Bitung sebagai Kota Bahari yang Sejahtera, Demokratis dan Damai”.

Pemaknaan atas visi, misi dan penetapan isu strategis diatas sejalan dengan letak Kota Bitung yang secara geografis Kota Bitung merupakan gerbang Provinsi Sulawesi Utara untuk kawasan Asia Pasifik. Posisi yang berada di titik pusat kawasan Asia Pasifik mempermudah barang dan jasa pada Asia Pasifik, didukung fasilitas pelabuhan yang ada, maka kini Bitung merupakan alternatif pusat distribusi barang baik keluar kawasan Asia Pasifik maupun distribusi ke daerah-daerah lain di Indonesia khususnya Kawasan Timur bahkan lebih khusus antar daerah dalam provinsi dan antar provinsi, yang tentunya harus di dukung dengan sarana dan prasarana perhubungan, serta sistem jaringan transportasi dan jasa yang baik.

Temuan penelitian menunjukkan bahwa Kota Bitung merupakan salah satu Kota dengan ruas jalan arteri yang sering dilalui oleh macam-macam kendaraan bermotor baik kendaraan pribadi, angkutan umum maupun kendaraan berat. Dengan aktivitas penduduk yang ada maka diperlukan sarana lalu lintas guna memenuhi kebutuhannya. Akan tetapi upaya pemenuhan kebutuhan sarana lalu lintas berupa transportasi darat berbanding terbalik dengan peran serta masyarakat dalam mewujudkan tertib berlalu lintas. Banyaknya kendaraan yang ada di Kota Bitung bukan hanya dapat mengakibatkan tingkat kerusakan jalan, akan tetapi hal ini tentu saja dapat mengakibatkan terganggunya para pengguna transportasi dan menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Pada situasi yang demikian maka diperlukan peran serta masyarakat sebagai bagian yang tidak terpisahkan dari partisipasi masyarakat dalam mewujudkan tertib berlalu lintas.

Berdasarkan data yang ada di Dinas Perhubungan Kota Bitung bahwa panjang jalan di Kota Bitung 48, 71 km. Kondisi jalan di Kota Bitung yang berkondisi baik sepanjang 22,11 km dan kondisi rusak berat sepanjang 20,4 km. Untuk memenuhi kebutuhan transportasi darat di Kota Bitung tersedia sarana angkutan penumpang roda empat sebanyak 738 unit kendaraan yang terdiri dari Angkutan Kota sebanyak 524 unit kendaraan, Angkutan Antar Kota sebanyak 164 unit, dan Angkutan Pedesaan sebanyak 50 unit kendaraan. Selain kendaraan roda empat, di Kota Bitung juga terdapat sarana angkutan roda dua (ojek) yang melayani trayek yang dilalui dan tidak dilalui oleh mikrolet. Tidak diketahui secara pasti jumlah angkutan ojek tetapi secara umum jumlah sepeda motor non dinas sebanyak 25.835 unit.

Permasalahan yang berkaitan dengan tertib berlalu lintas banyak dikaitkan dengan kecelakaan. Penyebab kecelakaan lalu lintas bisa disebabkan oleh pemakai jalan atau bisa juga disebabkan oleh jalan itu sendiri, oleh karena itu perlu adanya analisa lebih lanjut mengenai analisa kecelakaan di ruas jalan arteri yang ada di Kota Bitung. Jumlah kecelakaan yang terjadi akan menjadi ukuran tingkat keselamatan bagi para pengguna jalan. Dengan analisa kecelakaan lalu lintas pada ruas jalan ini diharapkan dapat diketahui hal-hal yang signifikan yang menyebabkan terjadinya kecelakaan pada ruas jalan tersebut, sehingga dapat dicari pemecahan masalahnya untuk memberikan rasa aman dan nyaman terhadap pengguna transportasi pada sepanjang ruas jalan arteri kota Bitung. Pelanggaran lalu lintas

ialah perbuatan yang hanya dilarang oleh Undang-Undang, seperti tidak memakai helm, tidak menggunakan sabuk pengaman dalam berkendara, dan sebagainya. Pelanggaran lalu lintas tertentu atau tilang yang sering biasanya adalah pelanggaran mengenai kelengkapan surat kendaraan SIM dan STNK serta mengenai muatan berlebihan truk angkutan kemudian pelanggaran seperti salah memasuki jalur lintas kendaraan.

Hasil penelitian melalui wawancara dengan informan yang didukung dengan pengamatan dan data sekunder dari Dinas Perhubungan Kota Bitung ditemukan bahwa secara umum masyarakat belum banyak dilibatkan berpartisipasi dalam menyumbangkan ide/gagasan/pemikiran guna dituangkan dalam perencanaan tertib berlalulintas. Kenyataan menunjukkan bahwa hanya masyarakat pengusaha transportasi dan pimpinan organisasi sopir yang secara langsung pernah dilibatkan pada perencanaan tertib berlalulintas. Dari 12 orang informan yang diwawancarai ditemukan bahwa masyarakat secara umum memiliki keinginan untuk bersama terlibat dalam menyumbangkan ide/gagasan/pemikiran dalam mewujudkan tertib berlalulintas.

Keterlibatan masyarakat dalam tertib berlalulintas belum baik yang terlihat pada kebiasaan sopir angkutan kota dalam menaikkan dan menurunkan penumpang yang tidak memperhatikan rambu – rambu lalu lintas. Demikian pula halnya bahwa masyarakat secara umum tidak menjadikan rambu – rambu lalu lintas sebagai media untuk berlalulintas. Hal ini dibuktikan dengan adanya masyarakat sembarangan naik dan turun kendaraan sesuai dengan kebutuhan dan keinginan mereka. Kenyataan lainnya bahwa masyarakat secara umum tidak memanfaatkan sarana lalu lintas dengan baik.

Hasil wawancara dengan Sopir angkutan kota ditemukan bahwa mereka tidak sepenuhnya menerima kebijakan yang berhubungan dengan rencana pemerintah pada penyesuaian jalur dan tarif. Para sopir angkutan kota menggunakan kelompok sopir mereka dalam berdiskusi sehubungan dengan permasalahan angkutan kota dan permasalahan lalu lintas lainnya. Sementara itu keterlibatan masyarakat dalam penerimaan dan pemanfaatan hasil pembangunan guna mewujudkan tertib berlalulintas. Masyarakat tidak memiliki media dalam evaluasi pembangunan sektor perhubungan guna mewujudkan tertib berlalulintas. Sistem pelayanan perhubungan yang belum terintegrasi dengan baik.

Sementara itu informan dari Dinas Perhubungan Kota Bitung mengemukakan bahwa tertib berlalulintas menjadikan kondisi yang diinginkan untuk meningkatkan kinerja pelayanan adalah meningkatnya pelayanan jasa perhubungan, baik kualitas, kuantitas maupun luas jejaring pelayannya. Diakui oleh pegawai di Dinas Perhubungan Kota Bitung bahwa belum adanya kesatuan pemahaman bahwa transportasi merupakan suatu sistem yang terdiri dari sarana dan prasarana yang didukung oleh tata laksana dan sumber daya manusia yang membentuk jaringan prasarana dan jaringan pelayanan yang tidak dapat dipisahkan antara satu moda transportasi dengan moda transportasi lainnya. Sehingga pembinaan sistem transportasi masih bersifat sub sektoral dan belum integratif antar moda, sehingga permasalahan lalu lintas belum dapat diselesaikan. Sebagai akibat adanya sarana dan prasarana perhubungan yang belum terpenuhi maka keselamatan lalu lintaspun menjadi kurang terjamin. Terbatasnya kemampuan keuangan pemerintah dalam pengadaan, pemasangan, pemeliharaan dan perawatan sarana dan prasarana dibidang perhubungan yang mengakibatkan pelayanan sarana dan prasarana belum optimal. Keselamatan transportasi masih perlu ditingkatkan karena terbatasnya fasilitas keselamatan.

Dalam upaya memenuhi kebutuhan masyarakat, maka akan terlihat peran partisipasi masyarakat menjadi hal yang penting dalam suatu proses pengkajian dan pengidentifikasian, perencanaan dan pengambilan keputusan rencana aksi yang akan dilakukan oleh lembaga pelayanan masyarakat. Karena tanpa adanya partisipasi masyarakat maka pihak pemberi layanan akan kesulitan untuk menangkap apa aspirasi masyarakat yang mewakili pandangan sebagian besar kelompok dalam suatu komunitas. Dalam kaitan untuk dapat memperoleh aspirasi yang lebih komprehensif, maka peran perencanaan yang partisipatoris (partisipatif) menjadi hal yang penting untuk dilakukan.

Sehubungan dengan partisipasi masyarakat dalam pembangunan, partisipasi merupakan keterlibatan aktif masyarakat atau partisipasi tersebut dapat berarti keterlibatan proses penentuan arah dari strategi kebijaksanaan pembangunan yang dilaksanakan pemerintah. Dewasa ini diharapkan partisipasi masyarakat akan muncul dan tumbuh dari bawah sebagai inisiatif dan aktifitas yang lahir dari rasa tanggung jawab warga masyarakat yang pada partisipasinya dilakukan oleh masyarakat itu sendiri. Partisipasi masyarakat dalam pembangunan lebih banyak dipengaruhi oleh sikap mental itu sendiri. Karenanya untuk mendapatkan partisipasi masyarakat terutama pada tingkat desa harus diusahakan adanya perubahan sikap mental kearah perbaikan yang tanpa adanya tekanan-tekanan. Masyarakat juga harus merasa bahwa dalam pembangunan itu terdapat kebutuhan-kebutuhan mereka. Partisipasi dari segenap pribadi-pribadi dalam masyarakat merupakan syarat mutlak untuk terlaksananya kegiatan-kegiatan dalam pembangunan. Partisipasi menyebabkan terjalannya kerjasama dalam masyarakat dan kerjasama ini perlu pengkoordinasian yang baik dari pimpinan, dalam hal ini dimaksudkan agar partisipasi tersebut berdaya guna secara efektif. Koordinasi akan berjalan dengan baik apabila jalur-jalur komunikasi dalam masyarakat berjalan seimbang. Komunikasi yang dimaksudkan adalah komunikasi antara masyarakat dan pemerintah. Dengan demikian apa yang dilaksanakan sebagai proses pembangunan adalah merupakan milik bersama yang harus di pelihara dan di pertanggung jawabkan demi kesejahteraan bersama.

Partisipasi merupakan apa yang kita jalankan adalah bagian dari usaha bersama yang dijalankan bahu-membahu dengan saudara kita sebangsa dan setanah air untuk membangun masa depan bersama. Partisipasi berarti pula sebagai kerja untuk mencapai tujuan bersama diantara semua warga negara yang mempunyai latar belakang kepercayaan yang beraneka ragam dalam negara pancasila kita, atau dasar hak dan kewajiban yang sama untuk memberikan sumbangan demi terbinanya masa depan yang baru dari bangsa kita. Sebab partisipasi tidak hanya berarti mengambil bagian dalam pelaksanaan-pelaksanaan, perencanaan pembangunan. Partisipasi berarti memberikan sumbangan agar dalam pengertian kita mengenai pembangunan kita nilai-nilai kemanusiaan dan cita-cita mengenai keadilan sosial tetap dijunjung tinggi.

Untuk mewujudkan keberhasilan pembangunan, inisiatif dan kreatifitas dari anggota masyarakat yang lahir dari kesadaran dan tanggung jawab sebagai manusia yang hidup bermasyarakat dan diharapkan tumbuh berkembang sebagai suatu partisipasi. Sehubungan dengan partisipasi masyarakat dalam pembangunan. Partisipasi merupakan keterlibatan masyarakat secara aktif masyarakat dapat juga keterlibatan dalam proses penentuan arah, strategi kebijaksanaan pembangunan yang dilaksanakan pemerintah. Hal ini terutama berlangsung dalam proses politik dan juga proses sosial, hubungan antara kelompok kepentingan dalam masyarakat sehingga demikian mendapat dukungan dalam pelaksanaannya. Menurut Slamet (dalam Suryono 2001:124) partisipasi masyarakat dalam pembangunan diartikan sebagai ikut sertanya masyarakat dalam pembangunan, ikut dalam kegiatan pembangunan dan ikut serta memanfaatkan dan ikut menikmati hasil-hasil pembangunan.

Konsep partisipasi masyarakat dalam pembangunan sudah mulai dikenalkan oleh pemerintah sejak awal tahun 1980-an melalui istilah pemberdayaan masyarakat. Masyarakat diharapkan untuk dapat berpartisipasi dalam membangun serta menjaga lingkungan dimana mereka berada. Partisipasi masyarakat dalam pembangunan menurut Supriady (2005:16) diartikan sebagai ikut serta masyarakat yang efektif membutuhkan kesepian dari partisipasi masyarakat. Partisipasi dalam menerima hasil pembangunan dan menilai hasil partisipasi masyarakat menurut Isbandi (2007:27) adalah keikutsertaan masyarakat dalam proses pengidentifikasian masalah dan potensi yang ada di masyarakat, pemilihan dan pengambilan keputusan tentang alternative solusi untuk menangani masalah, pelaksanaan upaya mengatasi masalah, dan ketertiban masyarakat dalam proses mengevaluasi perubahan yang terjadi. Usaha pemberdayaan masyarakat, dalam arti pengelolaan pembangunan harus dibangun dengan berorientasi pada potensi fiskal, pelibatan masyarakat serta adanya usaha yang mengarah pada

kemandirian masyarakat. Keikutsertaan masyarakat dalam pelaksanaan pembangunan secara aktif baik pada pembuatan rencana pelaksanaan maupun penilaian pembangunan menjadi demikian penting sebagai tolak ukur kemampuan masyarakat untuk berinisiatif dan menikmati hasil pembangunan yang telah dilakukan. Dalam meningkatkan dan mendorong munculnya sikap partisipasi, maka yang perlu dipahami oleh pengembang masyarakat adalah kebutuhan-kebutuhan nyata yang dirasakan oleh individu maupun masyarakat.

Permasalahan partisipasi masyarakat dalam mewujudkan tertib berlalulintas yang merupakan salah satu unsur pembangunan sebagaimana data dari Dinas Perhubungan Kota Bitung menunjukkan bahwa Dinas Perhubungan Kota Bitung belum sepenuhnya merumuskan kebijaksanaannya yang berkaitan dengan menerapkan sistem dan prosedur administrasi yang sederhana terhadap pelayanan masyarakat, meningkatkan Sumber Daya Manusia di Dinas Perhubungan melalui Diklat Teknis.

Dinas Perhubungan Kota Bitung belum secara periodik mensosialisasikan peraturan perundang-undangan dalam bidang perhubungan kepada masyarakat, pelaku usaha perhubungan dan perusahaan yang berkecimpung dalam wilayah perhubungan. Dinas Perhubungan Kota Bitung belum menerapkan sanksi hukum yang tegas kepada masyarakat yang melanggar aturan lalu lintas. Pengadaan, peningkatan dan pemeliharaan sarana dan prasarana di bidang jasa perhubungan, guna meningkatkan kualitas perencanaan perhubungan melalui profesionalisme aparaturnya menjadi fokus Dinas Perhubungan Kota Bitung saat ini. Hasil wawancara menunjukkan bahwa Dinas Perhubungan Kota Bitung kedepan akan berupaya memberikan kesempatan kepada seluruh *stakeholder* untuk berpartisipasi dalam jasa perhubungan dan peningkatan koordinasi dengan aparat terkait lainnya secara profesionalisme. Evaluasi atas permasalahan partisipasi masyarakat dalam tertib berlalulintas dan permasalahan lalu lintas yang berkembang dewasa ini seperti transportasi darat online perlu diperhatikan oleh Dinas Perhubungan Kota Bitung.

PENUTUP

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan maka penelitian ini menemukan bahwa partisipasi masyarakat Kota Bitung dalam mewujudkan tertib berlalulintas belum berjalan dengan baik karena belum optimalnya penggunaan media yang tersedia dan dapat digunakan oleh masyarakat dalam mengemukakan pendapat/ide/gagasan sehubungan dengan perencanaan guna mewujudkan tertib berlalulintas. Selama ini hanyalah kelompok usaha transportasi dan pimpinan organisasi sopir yang terlibat dalam proses perencanaan khususnya pada pembahasan rute jalur dan tarif angkutan umum. Masyarakat secara umum belum memiliki kesadaran dalam pelaksanaan tertib berlalulintas sebagai pengguna jalan dan subjek dalam berlalulintas yang terlihat dalam mematuhi rambu-rambu lalu lintas. Masyarakat belum secara sadar penerimaan dan pemanfaatan hasil pembangunan guna mewujudkan tertib berlalulintas seperti pada pemanfaatan halte, terminal tempat penyeberangan. Serta tidak adanya evaluasi pembangunan sektor perhubungan guna mewujudkan tertib berlalulintas.

Berdasarkan kesimpulan yang ada dan guna perbaikan atas permasalahan yang ada, maka penelitian ini menyarankan Dinas Perhubungan Kota Bitung perlu menyediakan media lain selain media online dan kotak surat yang dapat digunakan oleh masyarakat dalam mengemukakan ide/gagasan/pemikirannya sebagai bentuk partisipasi dalam mewujudkan tertib berlalulintas. Keterlibatan masyarakat dalam pelaksanaan tertib berlalulintas dilakukan dengan cara mematuhi aturan dalam berlalulintas. Masyarakat harus memanfaatkan secara benar sarana perhubungan seperti halte, tempat penyeberangan, tempat menaikkan dan menurunkan penumpang sebagai wujud tertib berlalulintas. Evaluasi secara berkala atas partisipasi masyarakat dalam mewujudkan tertib berlalulintas

perlu dilakukan pada tataran kelompok sopir angkot, kelompok tukang ojek maupun organisasi pengusaha transportasi.

DAFTAR PUSTAKA

- Cresswel, John. W. 1998. *Qualitative Inquiry and Research Design: Choosing Among Five Traditions*. California: SAGE Publications, Inc.
- Kamaluddin, 1987, *Ekonomi Transportasi*, Ghalia. Jakarta.
- Koentjaningrat. 1981. *Kebudayaan, Mentalitas dan Pembangunan*. Jakarta: Gramedia.
- Mitchell, B, Setiawan B., Rahmi D.W, 2000, *Pengelolaan Sumber Daya dan Lingkungan*, Gadjah Mada University Press, Yogyakarta.
- Mulyana, Deddy dan Solatun. 2007. *Metode Penelitian Komunikasi*. Bandung: Remaja Rosdakarya.
- Nasution, S. 2003. *Metode Penelitian: Naturalistik Kualitatif*. Bandung: PT. Tarsito.
- Peraturan Walikota Nomor 36 Tahun 2016 tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas dan Fungsi serta Tata Kerja Dinas Perhubungan Kota Bitung
- Research Triangel Institute. 2001. *Program Dasar Pembangunan Partisipatif*. Jakarta: RTI - USAID.
- Sastropetro, S., 1988, *Partisipasi, Komunikasi Persuasi dan Disiplin Dalam Pembangunan Siregar*, Muchtarudin. 1990. *Beberapa Masalah Ekonomi dan Manajemen Pengangkutan*. Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia, Jakarta
- Tjokroamidjojo, Bintoro. 1998. *Kebijaksanaan dan Administrasi Pembangunan (Perkembangan, Teori dan Penerapan)*. Jakarta: LP3ES.
- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.