

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Peranan

1. Pengertian Peranan

Riyadi (2002) Peran sebuah orientasi atau konsep yang terbentuk karena suatu pihak dalam oposisi sosial di kehidupan masyarakat. Hakekatnya peran juga dapat dirumuskan sebagai suatu rangkaian perilaku tertentu yang ditimbulkan oleh suatu jabatan tertentu. Kepribadian juga mempengaruhi bagaimana peran itu harus dijalankan. Peran yang dimainkan hakekatnya tidak ada perbedaan, baik yang dimainkan / diperankan pimpinan tingkat atas, menengah maupun bawah akan mempunyai peran yang sama.

Adanya organisasi terbentuk karena dipengaruhi aspek-aspek seperti penyatuan visi dan misi serta mempunyai tujuan yang sama dengan perwujudan eksistensi dari sekelompok orang tersebut terhadap lingkungan masyarakat. Organisasi yang dianggap baik merupakan sebuah organisasi yang diakui keberadaannya, hal ini karena organisasi tersebut memberikan kontribusi misalnya : pengambilan sumber daya manusia sehingga dapat mengurangi tingkat pengangguran. Individu yang terdapat dalam sebuah organisasi memiliki keterkaitan secara terus menerus. Rasa keterkaitan tersebut bukanlah merupakan keanggotaan seumur hidup. Namun sebaliknya, organisasi mampu untuk menghadapi adanya perubahan yang konstan dalam keanggotaan mereka, meskipun saat menjadi anggota, masing-masing individu dalam organisasi tersebut berpartisipasi secara relatif teratur.

Suatu organisasi yang ideal seharusnya memiliki tujuan. Tujuan inilah yang kemudian menjadi dasar kegiatan dari organisasi. Tanpa adanya tujuan, organisasi akan mati karena tidak ada yang diperjuangkan. Tujuan dari sebuah organisasi harus dijelaskan dengan jelas agar kegiatan yang

dilakukan berorientasi guna meraih tujuan organisasi yang sudah ditetapkan sebelumnya. Dengan adanya tujuan menjadi penyemangat kerja serta komitmen bagi para anggotanya. Organisasi bukan hanya memiliki tujuan, juga memiliki berbagai manfaat organisasi yang banyak dalam kehidupan. Adanya manfaat organisasi tersebut dapat dirasakan oleh siapa saja yang mengikuti organisasi tersebut pada berbagai tingkatan. Salah satu manfaat organisasi nyata dari keikutsertaan dalam berorganisasi adalah untuk membentuk mental individu yang berani dalam mengungkapkan pendapat di depan umum serta dapat terbiasa dalam melakukan kerja sama untuk memecahkan masalah.

2. Jenis-Jenis Peranan

Jenis-jenis peran adalah sebagai berikut :

- 1) Peranan normatif adalah peran yang dilakukan seseorang atau lembaga yang didasarkan pada seperangkat norma yang dilakukan berlaku dalam kehidupan masyarakat.
- 2) Peran ideal adalah peranan yang dilakukan oleh seseorang atau lembaga yang didasarkan pada nilai-nilai ideal atau yang seharusnya dilakukan sesuai dengan kedudukannya didalam suatu sistem.
- 3) Peran faktual adalah peranan yang dilakukan seseorang atau lembaga yang didasarkan pada kenyataan secara kongkrit dilapangan atau kehidupan sosial yang terjadi secara nyata.

Jadi peran organisasi dalam masyarakat di sesuaikan dengan kedudukan yang dimilikinya. Penjelasan di atas berusaha menjelaskan bagaimana setiap organisasi mampu berperan dalam masyarakat hal ini tergantung kepada posisi yang dimilikinya. Terkait dengan “PERANAN DINAS PERHUBUNGAN KABUPATEN GARUT DALAM PROGRAM PEMBATAHAN SOSIAL BERSKALA BESAR (PSBB) DI MASA PANDEMI COVID 19 ” yang memiliki peran tambahan diluar tugas pokok fungsinya sejak adanya Pandemi Covid 19 di Indonesia termasuk di Kabupaten Garut, dimana Dishub Kab. Garut dalam menjalankan setiap

tugas pokoknya dan perannya di masa pandemi seperti sekarang tetap berupaya merealisasikannya secara efektif dan efisien yang berdampak positif terutama bagi kehidupan masyarakat.

2.2 Manajemen Lalu Lintas

Manajemen lalu lintas adalah proses mengatur dan mengendalikan arus lalu lintas dengan mengoptimalkan penggunaan prasarana yang ada untuk memudahkan lalu lintas agar dapat menggunakan ruang jalan secara efisien dan mempercepat sistem lalu lintas. Tujuan utama dari manajemen lalu lintas adalah untuk memaksimalkan lingkungan tanpa mengorbankan kualitas lingkungan. Oleh karena itu, pejabat pemerintah dan masyarakat harus mematuhi peraturan perundang-undangan yang berlaku untuk menciptakan kondisi lalu lintas yang tertib, aman, selamat, lancar, dan terkendali.

Menurut UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan disebutkan bahwa dalam rangka untuk memaksimalkan jaringan jalan yang ada dan meningkatkan keamanan, ketertiban, kelancaran dan keselamatan pada lalu lintas jalan tanpa perlu mengorbankan kualitas lingkungan yang ada maka dilakukan manajemen dan rekayasa lalu lintas yang baik.

Proses pengaturan sistem jalan raya yang sudah ada untuk mencapai tujuan tertentu tanpa menambah atau membuat infrastruktur baru adalah bagian dari manajemen lalu lintas, tujuan dari penerapan tersebut adalah untuk mengelola dan menyederhanakan lalu lintas dengan membedakan jenis, kecepatan dan pengguna jalan yang berbeda untuk meminimalkan gangguan pada lalu lintas, meminimalkan tingkat kemacetan lalu lintas dengan meningkatkan kapasitas atau mengurangi volume lalu lintas suatu jalan, melakukan optimalisasi jalan dengan menentukan fungsi jalan dan mengontrol aktivitas yang tidak sesuai dengan fungsi jalan.

Pejabat publik dan pemerintah harus mematuhi undang-undang dan hukum yang berlaku untuk memastikan bahwa kondisi lalu lintas yang tertib,

aman, tanpa hambatan, dan terkendali. Dasar hukum Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas adalah Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 pasal 93 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bagian kesatu tentang Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas meliputi kegiatan :

1. Perencanaan
2. Pengaturan
3. Perekayasaan
4. Pemberdayaan
5. Pengawasan

Dan peraturan yang mendalam tentang hal ini dalam Undang-Undang yang sama pasal 94 ayat (3) huruf a meliputi :

- 1) Kegiatan perencanaan
 - a. Identifikasi masalah lalu lintas;
 - b. Inventarisasi dan analisis situasi arus lalu lintas;
 - c. Inventarisasi dan analisis kebutuhan angkutan orang dan barang;
 - d. Inventarisasi dan analisis ketersediaan atau daya tampung jalan;
 - e. Inventarisasi dan analisis ketersediaan atau daya tampung kendaraan;
 - f. Inventarisasi dan analisis angka pelanggaran dan kecelakaan;
 - g. Inventarisasi dan analisis dampak lalu lintas;
 - h. Penetapan tingkat pelayanan; dan
 - i. Penetapan rencana kebijakan pengaturan penggunaan jaringan jalan dan gerakan lalu lintas.

2) Kegiatan pengaturan

- a) Penetapan kebijakan penggunaan jaringan jalan dan gerakan lalu lintas pada jaringan jalan tertentu; dan
- b) Pemberian informasi kepada masyarakat dalam pelaksanaan kebijakan yang telah ditetapkan.

3) Kegiatan perekayasaan

- a) Perbaikan geometrik ruas jalan dan/atau persimpangan serta perlengkapan jalan yang tidak berkaitan langsung dengan pengguna jalan;
- b) Pengadaan, pemasangan, perbaikan, dan pemeliharaan perlengkapan jalan yang berkaitan langsung dengan pengguna jalan; dan
- c) Optimalisasi operasional rekayasa lalu lintas dalam rangka meningkatkan ketertiban, kelancaran, dan efektifitas penegakan hukum.

(4) Kegiatan pemberdayaan

- a. arahan;
- b. bimbingan;
- c. penyuluhan
- d. pelatihan
- e. bantuan teknis

(5) Kegiatan pengawasan

- a. penilaian terhadap pelaksanaan kebijakan;
- b. tindakan korektif terhadap kebijakan; dan
- c. tindakan penegakan hukum.

Manajemen lalu lintas (*traffic management*) lebih efektif diaplikasikan pada kondisi lalu lintas belum mengalami kemacetan yang parah. Manajemen lalu lintas menghindari pendekatan ke arah pembuatan jalan/pelebaran jalan karena selain menimbulkan dampak sosial (penggusuran, dan sebagainya), juga terbukti tidak efektif dalam menangani kemacetan di daerah perkotaan. Strategi yang dapat dilakukan dalam manajemen lalu lintas meliputi:

1. Manajemen Kapasitas

Langkah pertama dalam manajemen lalu lintas adalah membuat penggunaan kapasitas ruas jalan maupun simpang seefektif mungkin sehingga pergerakan kendaraan lalu lintas menjadi lancar. Beberapa penerapan dari manajemen kapasitas seperti perbaikan persimpangan melalui alat kontrol (*traffic signal*) maupun geometriknya, manajemen parkir di tepi jalan (*on street parking*), pemisahan tipe kendaraan di ruas jalan, jalan satu arah, dan sebagainya.

2. Manajemen Prioritas

Manajemen prioritas lebih diutamakan bagi kendaraan angkutan umum melalui penerapan jalur khusus bus (*buslane*), jalan khusus bus (*busway*), maupun prioritas bagi kendaraan tak bermotor seperti jalur khusus sepeda, prioritas bagi pejalan kaki, dan sebagainya.

3. Manajemen Demand (*Transport Demand Management*)

Manajemen Kebutuhan Transportasi (*Transport Demand Management*) adalah upaya untuk memperkecil jumlah perjalanan kendaraan pribadi (*push*) dan mendorong pengembangan pelayanan angkutan umum (*pull*), sebagai bagian dari kebijakan transportasi berkelanjutan (*sustainable transportation*), untuk mengurangi kemacetan lalu lintas perkotaan.

Tabel 1. Strategi dan Teknik Manajemen Lalu Lintas

Strategi	Teknik
Manajemen Kapasitas	1) Perbaikan persimpangan 2) Manajemen ruas jalan : <ul style="list-style-type: none"> - Pemisahan tipe kendaraan - Kontrol “<i>on-street parking</i>” (tempat, waktu) - Pelebaran jalan 3) <i>Area traffic control</i> : <ul style="list-style-type: none"> - Batasan tempat membelok - Sistem jalan satu arah - Koordinasi lampu lalu lintas
Manajemen Prioritas	Prioritas bus, misal jalur khusus bus Akses angkutan barang, bongkar dan muat Daerah pejalan kaki Rute sepeda Control daerah parkir
Manajemen <i>Demand</i> (<i>restraint</i>)	Kebijakan parkir Penutupan jalan <i>Area and cordon licensing</i> Batasan fisik

Sumber: Dokumen Dirjen Bina Marga

2.3 Rekayasa Lalu Lintas

UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 8 menyatakan rekayasa lalu lintas yang selanjutnya disingkat (RLL) dilaksanakan untuk mengoptimalkan penggunaan jaringan jalan dan gerakan lalu lintas dalam rangka menjamin keamanan, keselamatan, ketertiban, kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan. Cakupan RLL meliputi kajian lalu lintas, perencanaan transportasi dan geometric, serta operasi lalu lintas agar sesuai dengan standar dan ketentuan lainnya serta administrasi.

Dalam pelaksanaannya, rekayasa lalu lintas terdapat 5 (lima) bagian penting, yaitu: penelitian karakteristik lalu lintas, perencanaan transportasi, perencanaan geometrik jalan, operasi lalu lintas yang dilaksanakan pihak yang berwenang dengan cara memakai alat kontrol lalu lintas agar sesuai standar dan ketentuan lainnya. Terkait dengan hal tersebut, kegiatan rekayasa lalu lintas tidak dapat dipisahkan dari kegiatan manajemen yaitu: perencanaan, pengaturan, perekayasaaan, pemberdayaan dan pengawasan. Manajemen Lalu Lintas adalah pengelolaan dan pengendalian arus lalu lintas dengan mengoptimalkan penggunaan infrastruktur eksisting dan yang akan direncanakan di masa mendatang.



Sumber: Dokumen Dishub Kab. Garut Bidang LaLin

Gambar 1. Rekayasa Lalu Lintas Jalan Satu Arah

2.4 Mobilitas Penduduk

1. Pengertian Mobilitas penduduk

Mobilitas penduduk merupakan suatu gerak penduduk yang dilakukan oleh seseorang, dari satu tempat ke tempat lain dalam jangka waktu tertentu. Mobilitas penduduk adalah gerakan (movement) penduduk yang melewati batas wilayah, dan dalam periode waktu tertentu. Batas wilayah tersebut umumnya digunakan batas administrasi seperti batas provinsi, kabupaten, kecamatan, kelurahan, atau desa (Mulyadi S, 2008:138).

Seseorang disebut sebagai migran apabila orang tersebut bergerak melintasi batas provinsi menuju ke provinsi lain, dan lamanya tinggal di provinsi tujuan adalah enam bulan atau lebih, selain itu jika seseorang berada di provinsi tujuan kurang dari enam bulan tetapi orang tersebut berniat tinggal menetap atau tinggal enam bulan atau lebih di provinsi tujuan dinamakan juga sebagai migran. Seseorang dapat disebut dengan migran apabila orang tersebut melewati batas wilayah tertentu baik dengan maksud untuk menetap atau tinggal secara terus-menerus selama enam bulan atau lebih atau mereka yang hanya melakukan perjalanan ulang alik (Mulyadi S, 2008:138-139).

2. Bentuk-Bentuk Mobilitas Penduduk

Menurut Mantra, (2008:172-173) mobilitas penduduk dapat dibedakan menjadi dua yaitu:

1. Mobilitas penduduk vertikal

Mobilitas penduduk vertikal sering disebut dengan perubahan status pekerjaan, seperti orang yang mulanya bekerja dalam sektor pertanian berganti menjadi bekerja dalam sektor non pertanian.

2. Mobilitas penduduk horizontal (geografis)

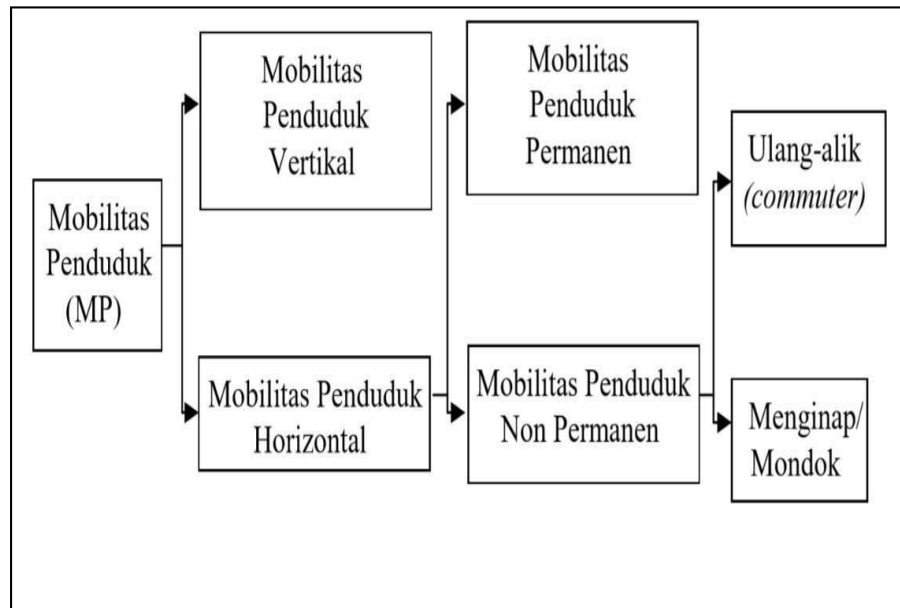
Mobilitas penduduk horizontal (agraris) adalah gerak (*movement*) penduduk yang melintas batas wilayah menuju ke wilayah yang lain dalam periode waktu tertentu. Batas wilayah umumnya digunakan batas administratif misalnya provinsi, kabupaten, kecamatan, kelurahan, pedukuhan (dusun). Mobilitas penduduk horizontal (geografis) dapat dibagi menjadi dua yaitu:

a. Mobilitas penduduk permanen (migrasi)

Menurut Mulyadi S, (2008:27-28) mobilitas penduduk permanen (migrasi) adalah perpindahan penduduk dengan tujuan akan menetap dari suatu tempat ke tempat lain, yang melampaui batas politik atau negara ataupun batas administratif dalam suatu negara. Mobilitas permanen dibagi menjadi dua yaitu migrasi internasional dan migrasi dalam negeri.

b. Mobilitas penduduk non permanen (sirkuler)

Menurut Mantra, (2008:175) mobilitas penduduk non permanen (sirkuler) adalah gerak penduduk dari suatu wilayah menuju kewilayah lain, dengan tidak ada niatan menetap di daerah tujuan. Mobilitas permanen (sirkuler) dapat dibagi menjadi dua yaitu ulang alik (*commuting*) dan menginap atau mondok. Ulang alik (*commuting*) adalah gerak penduduk dari daerah asal ke daerah tujuan dalam batas waktu tertentu dan kembali ke daerah asal pada hari itu juga. Sedangkan mobilitas menginap atau mondok adalah gerak penduduk dari daerah asal ke daerah tujuan lebih dari satu hari dan kurang dari 6 bulan, mobilitas permanen dapat terjadi antara desa dengan desa, desa dengan kota, kota dengan desa, dan kota dengan kota.



Sumber: Mantra, 2008

Gambar 2 Skema Bentuk - Bentuk Mobilitas Penduduk