

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Pengertian Kewenangan

Kewenangan adalah merupakan hak menggunakan wewenang yang dimiliki pejabat atau institusi menurut ketentuan yang berlaku, dengan demikian kewenangan juga menyangkut kompetensi tindakan hukum yang dapat dilakukan menurut kaedah-kaedah formal yang dimiliki oleh pejabat atau institusi. (Tubagus Ronny Rahman Nitibaskara, 2002:102)

Menurut H.D Stout, kewenangan adalah pengertian yang berasal dari hukum organisasi pemerintahan, yang dapat dijelaskan sebagai keseluruhan aturan-aturan yang berkenaan dengan perolehan dan penggunaan wewenang-wewenang dari pemerintahan oleh subyek hukum publik di dalam hubungan hukum publik. (Ridwan HR, 2002:71)

Sedangkan menurut Bagir Manan (1994:37) dalam bukunya Hubungan Antara Pusat dan Daerah Menurut UUD 1945 berpendapat bahwa wewenang dalam bahasa hukum tidak sama dengan kekuasaan. Kekuasaan hanya menggambarkan hak untuk berbuat dan tidak berbuat. Sedangkan wewenang sekaligus berarti hak dan kewajiban.

Wewenang merupakan bagian yang sangat penting dan bagian awal dari hukum administrasi, karena pemerintahan (administrasi) baru dapat menjalankan fungsinya atas dasar wewenang yang diperolehnya, artinya keabsahan tindak pemerintahan atas dasar wewenang yang diatur dalam peraturan perundang-undangan. (Hanif Nurcholis,2005;153)

Philipus M. Hadjon, mengemukakan bahwa kewenangan diperoleh melalui tiga sumber, yaitu :

1. Atribusi, adalah wewenang yang melekat pada suatu jabatan yang berasal dari undang-undang.
2. Delegasi, adalah pemindahan/pengalihan wewenang yang ada. Atau dengan kata lain pemindahan kewenangan atribusi kepada pejabat dibawahnya dengan dibarengi pemindahan tanggung jawab.
3. Mandat, dalam hal ini tidak ada sama sekali pengakuan kewenangan atau pengalihan tangan kewenangan. Yang ada hanya janji-janji kerja interen antara pengusaha dan pegawai.

Sesuai dengan amanat Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 bahwa Pemerintahan Daerah menyelenggarakan urusan pemerintah yang menjadi kewenangannya, kecuali urusan pemerintah yang menjadi urusan pemerintah. Dalam menyelenggarakan urusan pemerintah yang menjadi kewenangan daerah tersebut, pemerintahan daerah menjalankan otonomi untuk mengatur sendiri urusan pemerintah berdasarkan asas otonomi dan tugas pembantuan.

2.2 Pengertian Penataan Lalu Lintas

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia yang dimaksud dengan penataan yaitu proses atau cara, perbuatan menata, pengaturan, penyusunan. (Kamus Besar Bahasa Indonesia, 2002:1014). Sedangkan penataan lalu lintas dalam pelaksanaannya disebut juga dengan manajemen dan rekayasa lalu lintas. Dalam Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu lintas Angkutan Jalan pengertian manajemen dan rekayasa lalu lintas yaitu serangkaian usaha dan kegiatan yang meliputi perencanaan, pengadaan, pemasangan, pengaturan dan fasilitas perlengkapan lalu lintas jalan dalam rangka mewujudkan, mendukung dan memelihara keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas.

Tujuan pokok manajemen dan rekayasa lalu lintas adalah memaksimalkan pemakain sistem jalan yang ada dan meningkatkan keamanan jalan, tanpa merusak kualitas lingkungan. Manajemen lalu lintas dapat menangani perubahan pada tata letak geometri, pembuatan petunjuk-petunjuk tambahan dan alat-alat pengaturan seperti rambu-rambu, tanda-tanda jalan untuk pejalan kaki, penyebrangan dan lampu untuk penerangan jalan. (F.D. Hobbs 1995:269)

Sedangkan tujuan dan ruang lingkup manajemen rekayasa lalu lintas dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 14 tahun 2006 Tentang Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Jalan, pasal 2 yang menyatakan :

“Manajemen dan rekayasa lalu lintas dilaksanakan dengan tujuan untuk mengoptimalkan penggunaan jaringan jalan guna meningkatkan keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas di jalan, dengan ruang lingkup seluruh

jaringan jalan nasional, jalan provinsi, jalan kabupaten/kota dan jalan desa yang terintegrasi, dengan mengutamakan hirarki jalan yang lebih tinggi”.

2.3 Dasar Hukum Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas

Sejalan dengan meningkatnya pertumbuhan penduduk dan makin berkembangnya teknologi modern, sehingga dimungkinkan akan menimbulkan kondisi atau dampak yang kurang baik karena tidak adanya suatu keseimbangan. Maka aparat pemerintah dan masyarakat harus berpegang teguh pada hukum dan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku, sehingga akan tercipta kondisi lalu lintas yang tertib, aman, selamat, lancar, dan terkendali.

Dasar hukum manajemen rekayasa lalu lintas adalah sebagai berikut :

1. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, pasal 93 ayat (3), Tentang Pelaksanaan Manajemen dan Rekayasa Lalu lintas yaitu :

(3) Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas meliputi kegiatan:

- a. Perencanaan;
- b. Pengaturan;
- c. Perekayasaan;
- d. Pemberdayaan; dan
- e. Pengawasan.

Dan lebih rinci lagi diatur dalam Undang-Undang yang sama, pasal 94 Tentang Tata Cara Pelaksanaan Manajemen dan Rekayasa Lalu lintas yaitu :

(1) Kegiatan perencanaan lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 93 ayat 3

huruf a, meliputi:

- 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 lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 93 ayat (3) huruf b, meliputi :

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

(3) Kegiatan perekayasaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 93 ayat (3) huruf c meliputi:

- 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 sebagaimana dimaksud dalam Pasal 93 ayat (3) huruf d, meliputi kegiatan pemberian arahan, bimbingan dan penyuluhan, pelatihan dan bantuan teknis.

(5) Kegiatan pengawasan lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 93 ayat

(3) huruf e, meliputi :

- a. Penilaian terhadap pelaksanaan kebijakan;
- b. Tindakan korektif terhadap kebijakan;
- c. Tindakan penegakan hukum.

2. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 14 tahun 2006 Tentang Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Jalan, Pasal 3 yaitu :

Kegiatan manajemen dan rekayasa lalu lintas di jalan, dilaksanakan melalui tahapan :

- a. Perencanaan lalu lintas;
- b. Pengaturan lalu lintas;
- c. Rekayasa lalu lintas;
- d. Pengendalian lalu lintas; dan
- e. Pengawasan lalu lintas.

2.4 Permasalahan Transportasi di Perkotaan

Transportasi merupakan permasalahan yang mempunyai pengaruh penting dalam kehidupan masyarakat modern. Selain mempunyai dampak secara ekonomis, transportasi berdampak sosial dan budaya yaitu dengan membentuk gaya hidup dan dampak politik. Isu ini acap kali menduduki tempat terkemuka dalam pembahasan agenda politik. (Black, 1995:1)

Alan Black dalam bukunya *Urban Mass Transportation Planning* menyatakan bahwa transportasi kota pada dasarnya adalah seperangkat masalah kompleks dan saling berhubungan. Secara garis besar masalah transportasi kota dikelompokkan dalam tiga kategori utama yaitu :

1. Kemacetan (*congestion*)

Kemacetan disebabkan oleh meningkatnya berbagai biaya pengangkutan barang dan orang, hilangnya waktu, kecelakaan dan ketegangan psikologis.

Penyebab kemacetan lalu lintas secara umum :

- a. Urbanisasi (*Urbanization*), yaitu terkonsentrasinya orang-orang dan kegiatan ekonomi di wilayah perkotaan.
- b. Spesialisasi di dalam kota (*Specialization within cities*), yaitu terpusatnya tempat kerja, perdagangan di area tertentu, dan tempat tinggal di area lain. Sehingga interaksi dan pergerakan diantaranya menyebabkan kemacetan.
- c. Waktu memulai dan mengakhiri pekerjaan keseharian masyarakat kota relatif sama (*Starting and ending the workday at about the same time*).

d. Persediaan alat transportasi yang merangsang tingginya permintaan masyarakat kota (*Supply vehicles of transportation often stimulates demand*).

2. Mobilitas (*Mobility*)

Masyarakat kota cenderung mempunyai mobilitas yang lebih tinggi di bandingkan dengan masyarakat pedesaan, sehingga akses pada alat transportasi secara otomatis akan lebih tinggi pula.

3. Dampak (*Impact*)

Dampak sistem transportasi adalah aspek ketiga dari masalah transportasi, yang meliputi kecelakaan, konsumsi energi, dampak lingkungan seperti polusi udara dan suara gaduh.

Sedangkan menurut Ofyar Z. Tamin (1997:365-366), secara umum permasalahan transportasi perkotaan dipengaruhi oleh beberapa kondisi berikut :

1. Sarana dan prasarana lalu lintas masih terbatas, yaitu:
 - a. Sarana pejalan kaki (trotoar) belum memadai dan masih sangat kurang.
 - b. Kapasitas persimpangan masih terbatas.
 - c. Sarana penyebrangan belum memadai.
2. Manajemen lalu lintas belum berfungsi secara optimal, yaitu :
 - a. Kendaraan berpenumpang kurang dari 2 orang masih terlalu banyak.
 - b. Fungsi jalan belum terpisah secara nyata (fungsi jalan arteri masih bercampur dengan fungsi jalan lokal).
 - c. Jalan dan trotoar digunakan oleh pedagang kaki lima dan usaha lainnya seperti bengkel dan parkir liar.
 - d. Lalu lintas satu arah masih terbatas pada jalan-jalan tertentu saja.

- e. Lajur khusus bus baru diterapkan pada beberapa jalan dan untuk jalan tertentu.
 - f. Penerapan kawasan pembatasan lalu lintas masih terbatas pada jam tertentu.
 - g. Sistem kontrol lampu lalu lintas sudah terlalu tua dan tidak memadai dalam kondisi lalu lintas sekarang.
3. Pelayanan angkutan umum penumpang belum memadai
- a. Tidak seimbangnya jumlah angkutan umum dengan jumlah perjalanan, orang yang harus dilayani menyebabkan muatan angkutan umum melebihi kapasitasnya, terutama pada jam sibuk.
 - b. Penataan angkutan umum belum mengacu kepada hierarki jalan.
 - c. Belum tersedianya sistem angkutan massa.
4. Disiplin pemakai jalan masih rendah
- a. Disiplin pengendara, penumpang, maupun pejalan kaki masih kurang.
 - b. Perubahan peraturan menyebabkan perlunya waktu untuk penyesuaian.
 - c. Pendidikan mengenai lalu lintas belum masuk dalam pendidikan formal.

2.5 Kemacetan Lalu Lintas

Pengertian lalu lintas berdasarkan Pasal 1 Ayat (2) Undang–undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu lintas Angkutan Jalan yaitu :

“Lalu lintas adalah gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan”.

Sedangkan pengertian kemacetan lalu lintas adalah situasi atau keadaan tersendatnya atau bahkan terhentinya lalu lintas yang disebabkan oleh banyaknya

jumlah kendaraan melebihi kapasitas jalan. Kemacetan banyak terjadi di kota-kota besar terutamanya yang tidak memiliki transportasi publik yang baik atau memadai ataupun juga tidak seimbangnya kebutuhan jalan dengan kepadatan penduduk.

Definisi kemacetan dalam Buku Laporan Manajemen Lalu lintas Jawa Tengah Tahun 2004 adalah terakumulasinya lalu-lintas dengan penggunaan moda yang tidak efisien pada waktu yang sama, pada rute yang sama, pada tujuan yang sama dan karena keinginan untuk melakukan perjalanan yang bersamaan. Kemacetan lalu-lintas (*congestion*) pada ruas jalan raya terjadi saat arus lalu-lintas kendaraan meningkat seiring bertambahnya permintaan perjalanan pada waktu tertentu serta jumlah pemakai jalan melebihi dari kapasitas yang ada.

Kemacetan lalu lintas terjadi apabila kapasitas jalan tetap sedangkan jumlah pemakai jalan terus meningkat, yang menyebabkan waktu tempuh perjalanan bertambah menjadi lebih lama. Kemacetan di kota Bandar Lampung terjadi pada jam ketika orang berangkat dan pulang kerja atau sekolah, dan siang hari pada saat warga kota ke pusat perbelanjaan guna memenuhi kebutuhan hidup sehari-hari. Tentu saja jumlah perjalanan yang dilakukan pada siang hari ini tidak sebanyak pada pagi dan sore.

2.6 Faktor Penyebab Kemacetan Lalu Lintas

Masalah kemacetan, sepertinya bukanlah permasalahan sektoral lagi, melainkan menjadi bagian dari beragam permasalahan kota yang saling terkait satu dengan lainnya. Banyak faktor yang menjadi penyebab timbulnya kemacetan di Bandar Lampung. Beberapa faktor penyebab kemacetan di kawasan pusat kota CBD di Kota Bandar Lampung antara lain :

1. Terkonsentrasinya aktivitas di pusat kota, seperti : pusat perdagangan dimana di kawasan pusat kota CBD seperti Jl. Radin Intan, Jl. Kartini dan Jl. Imam Bonjol berdiri pusat perbelanjaan antara lain : Ramayana, Simpur Center, Plaza Lotus, Central Plaza, Mall Kartini, Bambu Kuning Plaza. Sehingga pergerakan orang dan barang menjadi sangat tinggi.
2. Hampir bersamaan waktu masyarakat kota dalam memulai dan mengakhiri berbagai aktivitas atau pekerjaan menjadi penyebab kemacetan. Hal ini hampir terjadi setiap hari, ketika ratusan orang bergerak secara masal berangkat menuju kantor atau sekolah di pagi hari dan kembali pulang pada sore hari. Akhirnya terjadi kepadatan lalu lintas pada waktu tertentu, yang disebut waktu padat (*peak hour*). Waktu-waktu terjadinya kemacetan terdiri dari :
 - a. Pagi hari, sekitar pukul 06.30–08.00 WIB ketika semua orang beraktifitas ke tempat kerja dan para pelajar ke sekolahnya masing-masing.
 - b. Siang hari, sekitar pukul 12.00-14.00 WIB ketika para pekerja pergi untuk makan siang dan kembali lagi ke kantornya masing-masing, belum lagi di tambah para pelajar pulang sekolah, dan orang-orang yang melakukan perjalanan untuk maksud berbelanja.

- c. Sore hari, sekitar pukul 15.30–18.00 WIB ketika para pekerja pulang kerumah masing-masing.
3. Tidak sebandingnya kapasitas jalan dan jumlah kendaraan yang melintas di kawasan pusat kota CBD. Dispenda mencatat kepemilikan sepeda motor di Bandar Lampung sudah mencapai 327.180 unit, sementara hingga pertengahan 2010 terdapat 99.498 unit roda empat (R4) yang melintas di Bandar Lampung. Sedangkan, jumlah ruas jalan dalam kota yang menjadi tumpuan ribuan kendaraan tersebut tidak pernah bertambah. Hingga Juni 2010, Bandar Lampung hanya mempunyai tiga jalan arteri (protokol) dan tiga jalan kolektor (penghubung). Ketiga jalan arteri adalah Raden Intan II sepanjang 1437.2 meter, Jalan RA Kartini sepanjang 1611.5 meter, dan Jalan Imam Bonjol sepanjang 621.3 meter. Lebar ketiga jalan arteri ini adalah 14 meter dengan hambatan samping yang sangat tinggi seperti angkutan becak dan gerobak yang bergerak melawan arus lalu lintas mengakibatkan kondisi lalu lintas di kawasan ini semakin parah. (Tribun Lampung, 12 Oktober 2010)
4. Tingkat hambatan samping yang tinggi seperti : pejalan kaki, aktivitas keluar masuk parkir kendaraan, PKL, gerobak, becak.
5. Trotoar dimanfaatkan sebagai tempat PKL berjualan sehingga aktivitas pejalan kaki memanfaatkan sebagian badan jalan.
6. Tingkat pemahaman pengguna jalan yang tidak sama tentang aturan lalu lintas yang berlaku.
7. Ada ruas jalan yang dilewati lebih dari satu trayek angkutan umum, awal dan akhir trayek angkutan umum berada di Tanjungkarang Pusat. (Sumber : Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung)

Kemacetan lalu-lintas di kawasan CBD Bandar Lampung juga banyak disebabkan oleh belum disiplinnya pengguna jalan baik pengemudi kendaraan bermotor pribadi, angkutan umum maupun pejalan kaki yang mengakibatkan tidak teraturnya lalu-lintas di ruas jalan. Banyak calon penumpang angkutan kota yang tidak disiplin menyetop dan menaiki angkutan tersebut dari tepi jalan seperti yang terjadi di ruas Jl. Raden Intan, ruas Jl. Kartini, dan ruas Jl. Imam Bonjol. Hal itu dikarenakan tidak tersedianya sarana halte bagi kendaraan umum (angkot dan bus DAMRI) untuk berhenti menaikkan dan menurunkan penumpang mengakibatkan penumpang harus menyetop dan menaiki kendaraan umum di tepi jalan. Masalah ini diperparah dengan kurang disiplinnya pengemudi angkutan umum yang bersedia melayani penumpang menaikkan dan menurunkan penumpang di tepi jalan.

2.7 Wilayah Kemacetan Lalu Lintas di kota Bandar Lampung

1. Kemacetan Lalu lintas di Ruas Jl. Raden Intan

Kawasan kemacetan yang terletak pada ruas Jl. Raden Intan, yaitu Kawasan Tugu Gedung Joeang'45, Kawasan Ramayana, Kawasan Simpura Center, Kawasan Plaza Lotus, Tugu Adipura. Kemacetan lalu-lintas terjadi pada pusat aktivitas yaitu Plaza Pos Indonesia, Gereja Kristus Raja, Masjid Taqwa, Stasiun KA Tanjung Karang, Terminal Kota (bawah Ramayana), Pertokoan Pasar Tengah, Chandra Superstore, Simpura Center, Plaza Lotus, dan Tugu Adipura.

Kondisi kemacetan lalu-lintas di ruas Jl. Raden Intan dipengaruhi oleh hal sebagai berikut: adanya aktivitas campuran kegiatan pertokoan, pasar tradisional, terminal kota, PKL, penumpukan angkutan kota, kendaraan tidak bermotor (becak dan gerobak), dan lahan parkir yang sempit.

2 Kemacetan Lalu lintas di Ruas Jl. Kartini

Kawasan kemacetan yang terletak pada ruas Jl. Kartini yaitu Kawasan Central Plaza, Mall Kartini, Kawasan Jaka Utama, dan Kawasan Pertokoan Golden. Kemacetan lalu-lintas terjadi pada pusat aktivitas yaitu Central Plaza, Mall Kartini, Pertokoan Jaka Utama, Pertokoan Pasar Tengah, Pertokoan Golden.

Pergerakan kendaraan pribadi di ruas Jl. Kartini berasal dari arus kendaraan di ruas Jl. Ahmad Yani dan Jl. Wolter Mongonsidi yang masuk dan menyebar ke persimpangan-persimpangan pada ruas Jl. Kartini. Kondisi kemacetan lalu-lintas di ruas Jl. Kartini dipengaruhi oleh hal sebagai berikut:

1. Sarana parkir yang kurang memadai
2. Aktivitas pertokoan-pasar tradisional
3. Terminal bayangan angkot-bus DAMRI
4. Volume arus kendaraan yang tinggi
5. Kendaraan tidak bermotor (becak dan gerobak)
6. Lebar lajur jalan menyempit
7. Pejalan kaki

3 Kemacetan Lalu lintas di Ruas Jl. Imam Bonjol

Kawasan kemacetan yang terletak pada ruas Jl. Imam Bonjol yaitu Kawasan Bambu Kuning Plaza, dan Kawasan Pertokoan Golden. Kemacetan lalulintas terjadi pada pusat aktivitas yaitu Bambu Kuning Plaza, Pasar Pasir Gantung dan Pertokoan Golden.

Pergerakan kendaraan pribadi di ruas Jl. Imam Bonjol adalah arus kendaraan dari Jl. Kartini dan ruas Jl. Imam Bonjol sendiri . Kondisi kemacetan lalu lintas di ruas Jl. Imam Bonjol dipengaruhi oleh:

1. Aktivitas pertokoan-pasar tradisional
2. Aktivitas bongkar muat
3. PKL
4. Penumpukan angkutan umum kota
5. Sarana parkir yang kurang memadai
6. Kendaraan tidak bermotor (becak dan gerobak)
7. Lebar lajur jalan sempit
8. Volume arus kendaraan yang tinggi
9. Pejalan kaki

2.8 Kewenangan Melaksanakan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 14 tahun 2006 Tentang Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Jalan, Pasal 21 yaitu: Rekayasa lalu lintas dilakukan oleh :

- a. Direktur Jenderal untuk jalan nasional;

- b. Gubernur untuk jalan provinsi;
- c. Bupati untuk jalan kabupaten dan jalan desa;
- d. Walikota untuk jalan kota.

Berdasarkan Peraturan Daerah Kota Bandar Lampung Nomor 3 tahun 2008 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Dinas Daerah Kota Bandar Lampung, pasal 3 yaitu : “Dinas Daerah merupakan unsur pelaksana otonomi daerah yang dipimpin oleh seorang Kepala Dinas yang berkedudukan di bawah dan bertanggung jawab kepada Walikota melalui Sekretaris Daerah”.

Kemudian dalam Pasal 12 ayat (1) Perda No.3 tahun 2008 ditegaskan bahwa: “Dinas Perhubungan merupakan unsur pelaksana tugas Walikota, mempunyai tugas pokok melaksanakan urusan pemerintahan Kota dibidang Perhubungan berdasarkan asas otonomi dan tugas pembantuan.”

Dalam pasal 3 Peraturan Walikota Nomor 8 tahun 2008 Tentang Tugas, Fungsi dan Tata Kerja Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung di jelaskan Dinas Perhubungan memiliki tugas pokok yaitu :

“Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung mempunyai tugas pokok melaksanakan urusan Pemerintahan Daerah dibidang Perhubungan Darat, Perhubungan Laut, Pos dan Telekomunikasi berdasarkan asas otonomi dan tugas pembantuan”

Dengan demikian Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung mempunyai peran, tugas pokok dan fungsi yaitu menyelenggarakan kewenangan pemerintah daerah kota di bidang perhubungan darat, salah satunya kegiatan manajemen dan rekayasa lalu lintas di jalan yang berada dalam wilayah Kota Bandar Lampung guna menciptakan kelancaran berlalu lintas.