

**PERAN DINAS PERHUBUNGAN KOTA BANDAR LAMPUNG DALAM
MELAKSANAKAN PENGAWASAN KESELAMATAN PENGGUNA
LALU LINTAS (STUDI DI DINAS PERHUBUNGAN KOTA BANDAR
LAMPUNG)**

(Skripsi)

Oleh

**BULAN SURYA RAMADHANI
NPM. 2256041005**



**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS LAMPUNG
BANDAR LAMPUNG
2026**

ABSTRAK

PERAN DINAS PERHUBUNGAN KOTA BANDAR LAMPUNG DALAM MELAKSANAKAN PENGAWASAN KESELAMATAN PENGGUNA LALU LINTAS (STUDI DI DINAS PERHUBUNGAN KOTA BANDAR LAMPUNG)

Oleh

BULAN SURYA RAMADHANI

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui peran Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dalam melaksanakan pengawasan keselamatan pengguna lalu lintas serta faktor pendukung dan penghambatnya. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan pendekatan deskriptif melalui wawancara, observasi, dan dokumentasi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Dinas Perhubungan telah melaksanakan pengawasan keselamatan lalu lintas melalui kegiatan plotting pengawasan rutin, pengawasan aktivitas publik, penertiban parkir liar, koordinasi dengan pihak terkait, pemantauan lalu lintas melalui *Area Traffic Control System* (ATCS) dan *traffic light*, serta pemeliharaan sarana dan prasarana lalu lintas. Upaya pencegahan kecelakaan juga dilakukan melalui pengawasan di daerah rawan kecelakaan, koordinasi dengan kepolisian, rekayasa lalu lintas, dan peningkatan fasilitas keselamatan jalan. Faktor pendukung meliputi ketersediaan sarana dan prasarana, manajemen penempatan petugas, dan koordinasi antarinstansi. Sementara itu, faktor penghambat meliputi keterbatasan sumber daya manusia, tingginya volume kendaraan, dan rendahnya kesadaran masyarakat terhadap aturan lalu lintas. Oleh karena itu, diperlukan peningkatan pengawasan, optimalisasi teknologi, penambahan personel, dan peningkatan kesadaran masyarakat guna mewujudkan keselamatan lalu lintas yang lebih baik di Kota Bandar Lampung.

Kata Kunci: Peran Dinas Perhubungan, Pengawasan, Keselamatan Lalu Lintas, Pengguna Jalan, Kota Bandar Lampung.

ABSTRACT

THE ROLE OF THE TRANSPORTATION AGENCY OF BANDAR LAMPUNG CITY IN IMPLEMENTING TRAFFIC SAFETY SUPERVISION FOR ROAD USERS (A STUDY AT THE TRANSPORTATION AGENCY OF BANDAR LAMPUNG CITY)

By

BULAN SURYA RAMADHANI

This study aims to identify the role of the Transportation Agency of Bandar Lampung City in supervising traffic safety and to determine the supporting and inhibiting factors in its implementation. This research used a qualitative descriptive method through interviews, observations, and documentation. The results show that the Transportation Agency has carried out traffic safety supervision through routine traffic monitoring, supervision during public activities, illegal parking control, coordination with related institutions, monitoring traffic conditions through the Area Traffic Control System (ATCS) and traffic lights, as well as maintaining traffic facilities and infrastructure. Accident prevention efforts were also implemented through supervision in accident-prone areas, coordination with the police, traffic engineering, and the improvement of road safety facilities. Supporting factors include the availability of facilities and infrastructure, personnel placement management, and inter-agency coordination. Meanwhile, inhibiting factors include limited human resources, high traffic volume, and low public awareness of traffic regulations. Therefore, improvements in supervision, technology optimization, additional personnel, and increased public awareness are needed to improve traffic safety in Bandar Lampung City.

Keywords: *Role of the Transportation Agency, Supervision, Traffic Safety, Road Users, Bandar Lampung City.*

**PERAN DINAS PERHUBUNGAN KOTA BANDAR LAMPUNG DALAM
MELAKSANAKAN PENGAWASAN KESELAMATAN PENGGUNA
LALU LINTAS (STUDI DI DINAS PERHUBUNGAN KOTA BANDAR
LAMPUNG)**

Oleh

BULAN SURYA RAMADHANI

Skripsi

**Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Mencapai Gelar
SARJANA ADMINISTRASI NEGARA**

Pada

**Jurusan Administrasi Negara
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik**



**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS LAMPUNG
BANDAR LAMPUNG
2026**

Judul Skripsi

: **PERAN DINAS PERHUBUNGAN KOTA BANDAR LAMPUNG DALAM MELAKSANAKAN PENGAWASAN KESELAMATAN PENGGUNA LALU LINTAS (STUDI DI DINAS PERHUBUNGAN KOTA BANDAR LAMPUNG)**

Nama Mahasiswa

: **Bulan Surya Ramadhani**

Nomor Pokok Mahasiswa

: 2256041005

Jurusan

: **Ilmu Administrasi Negara**

Fakultas

: **Ilmu Sosial dan Ilmu Politik**



1. Komisi Pembimbing

Eko Budi Sulistio, S.Sos., M.AP.

NIP. 197809232003121001

2. Ketua Jurusan Ilmu Administrasi Negara

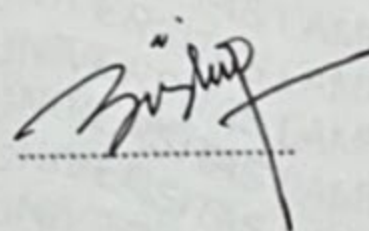
Dr. Susana Indriyati Caturiani, S. IP., M. Si.

NIP. 197009142006042001

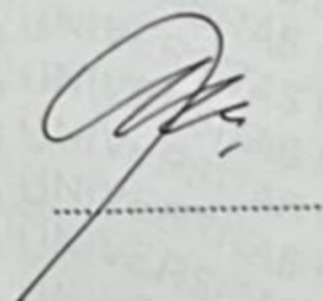
MENGESAHKAN

1. Tim Penguji

Ketua : Eko Budi Sulistio, S.Sos., M.AP.



Penguji : Nana Mulyana, S.IP., M.Si.



2. Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik



Prof. Dr. Anna Gustina Zainal, S. Sos., M. Si.
NIP. 197009142000042001

Tanggal Lulus Ujian Skripsi : 17 Juni 2026

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Dengan ini saya menyatakan bahwa:

1. Karya tulis saya, Skripsi ini, adalah asli dan belum pernah diajukan untuk mendapatkan gelar akademik (Sarjana), baik di Universitas Lampung maupun perguruan tinggi lainnya.
2. Karya tulis ini murni gagasan, rumusan, dan penelitian saya sendiri tanpa bantuan pihak lain, kecuali arahan dari Komisi Pembimbing.
3. Dalam karya tulis ini tidak terdapat karya atau pendapat yang telah di tulis atau dipublikasikan orang lain, kecuali secara tertulis dengan jelas dicantumkan sebagai acuan dalam naskah dengan disebutkan nama pengarang dan dicantumkan dalam daftar pustaka.
4. Pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya dan apabila di kemudian hari terdapat penyimpangan dan ketidakbenaran dalam pernyataan ini, maka saya bersedia menerima sanksi akademik berupa pencabutan gelar yang telah diperoleh karena karya tulis ini, serta sanksi lainnya sesuai dengan norma yang berlaku di perguruan tinggi.

Bandar Lampung, 17 Juni 2026

Yang membuat pernyataan,



Bulan Surya Ramadhani
NPM. 2256041005

RIWAYAT HIDUP



Penulis bernama lengkap Bulan Surya Ramadhani, lahir di Kota Metro pada tanggal 11 Oktober 2005. Kemudian dibesarkan di Kota Bandar Lampung, Anak kedua dari tiga bersaudara, putri dari pasangan Bapak Aryanto Yusuf dan Ibu Iis Suryani Lubis, dan memiliki Saudari kembar bernama Bintang Surya Ramadhani dan juga seorang adik bernama Arzheny Shakila Aryanto. Riwayat pendidikan penulis dimulai dari PAUD Az Zahra, TK Kurnia, SD Negeri 1 Kupang Kota dan SD Kartika II-6, kemudian Penulis Melanjutkan pendidikan di SMP Negeri 4 Bandar Lampung dan SMA Negeri 7 Bandar Lampung hingga lulus pada tahun 2022.

Pada tahun 2022, Penulis Diterima sebagai mahasiswa Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Lampung melalui jalur SMMPTN. Selama masa perkuliahan penulis aktif mengikuti berbagai kegiatan internal maupun eksternal kampus, seperti bergabung dalam himpunan mahasiswa jurusan (HIMAGARA), organisasi perempuan (Garnita Malahayati NasDem), serta mengikuti berbagai kegiatan sosial dan organisasi lainnya, salah satunya kegiatan bersama Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia (YLKI). Kemudian Penulis melaksanakan Kuliah Kerja Nyata (KKN) di Desa Sumber Sari, Lampung Tengah Dan pada tahun 2025 Penulis Diterima Internship di Sekretariat Jenderal Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia (Setjen DPR RI), Ruangan Anggota DPR RI Fraksi NasDem, Senayan Jakarta Pusat.

MOTTO

***All the while, I'll await my armored fate with a smile
Still wanna Try, Still Believe In Good Days, Always.
(SZA)***

PERSEMBAHAN

Bismillaahirrahmaanirrahiim

Dengan mengucapkan Alhamdulillah atas Rahmat Allah Subhanallah Wa Ta'ala, sebagai rasa Syukur dan terima kasih yang tulus, kupersembahkan skripsi ini kepada.

Ayah Terbaik Di Dunia Aryanto Yusuf

Terima kasih selalu hadir, segala perjuangan, pengorbanan, doa, kasih sayang, serta dukungan yang tidak pernah putus. Semua Nasihat cinta dan ketulusan Ayah tidak akan pernah dapat tergantikan oleh apa pun. Semoga Ayah selalu diberikan kesehatan, kebahagiaan, dan umur yang panjang untuk terus menemani setiap perjalanan hidup penulis.

Bunda Ku Tersayang Iis Suryani Lubis

Terima kasih karena selalu menjadi tempat pulang terbaik bagi penulis. Terima kasih atas doa, kasih sayang, dukungan, serta ketulusan yang tidak pernah berhenti diberikan. Yang selalu mendukung di setiap langkah dan pilihan penulis tanpa pernah menghakimi, serta selalu menguatkan di setiap keadaan. Semua perhatian, pengorbanan, dan cinta Bunda akan selalu menjadi hal paling berharga dalam hidup penulis. Semoga Bunda selalu diberikan kesehatan, kebahagiaan, dan umur panjang.

Dosen dan Civitas Akademika

Segala bantuan, bimbingan, serta ilmu yang diberikan selama proses pendidikan memiliki peran berharga dalam membentuk cara berpikir, sikap, dan kedewasaan penulis. Bekal tersebut menjadi pedoman yang sangat berarti dalam menyelesaikan studi ini.

Dan

Almamater Tercinta

UNIVERSITAS LAMPUNG

SANWACANA

Puji Syukur penulis ucapkan atas segala berkah yang diberikan oleh Allah yang maha esa berkat doa dan restu dari kedua orang tua tercinta sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan judul : **“Peran Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung Dalam Melaksanakan Pengawasan Keselamatan Pengguna Lalu Lintas (Studi di Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung)”**, sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Administrasi Negara (S.A.N.) pada jurusan Ilmu Administrasi Negara Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik (Fisip) Universitas Lampung. Penulis menyadari bahwa masih banyak terdapat kekurangan dalam penulisan skripsi ini karena keterbatasan kemampuan dan pengetahuan yang dimiliki. Pada kesempatan ini penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih yang setulusnya kepada pihak-pihak yang telah banyak membantu penulis dalam menyelesaikan skripsi ini antara lain:

1. Penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada Allah Swt. atas segala nikmat yang telah diberikan, berupa umur yang panjang, rezeki, kesehatan, serta kelancaran, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini. Terima kasih atas segala kemudahan yang senantiasa diberikan dalam setiap proses dan ujian yang dihadapi. Atas karunia dan izin-Nya, penulis akhirnya dapat meraih gelar ini.
2. Keluarga ku, Ayah, Bunda, Kembaran ku Bintang, Adik Ku Jeje, terima kasih sudah menjadi bentuk paling berharga yaitu keluarga, segala doa, kasih sayang, perhatian, dan dukungan yang selalu diberikan kepada penulis sejak kecil hingga sampai di titik ini. Terima kasih kepada Ayah yang selalu berusaha mempermudah setiap urusan penulis, dan kepada Bunda yang tidak pernah berhenti menguatkan dan mendoakan penulis dalam setiap proses kehidupan.
3. Eko Budi Sulistio, S.Sos., M.AP. selaku dosen pembimbing utama, penulis mengucapkan terima kasih sebesar-besarnya atas waktu, nasihat, ilmu, doa, serta motivasi yang telah diberikan kepada penulis selama proses penyusunan skripsi ini hingga selesai. Semoga Allah SWT senantiasa melimpahkan keberkahan serta membalas segala kebaikan dengan pahala yang berlipat ganda.
4. Nana Mulyana, S.IP., M.Si., selaku dosen penguji utama, yang telah memberikan masukan, arahan, serta ilmu yang sangat bermanfaat bagi penulis dalam penyempurnaan skripsi ini. Semoga Allah SWT senantiasa melimpahkan keberkahan serta membalas segala kebaikan dengan pahala yang berlipat ganda.

5. Socrat Pringgodanu S.STP.,MM., selaku Kepala Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung, penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya atas kesempatan, dukungan, serta arahan yang telah diberikan kepada penulis selama pelaksanaan penelitian. Semoga segala bantuan dan kebaikan yang telah diberikan menjadi amal baik dan senantiasa mendapatkan balasan yang berlimpah dari Tuhan Yang Maha Esa.
6. Rahmawati Herdian, S.H., M.Kn., Anggota Komisi IX DPR RI, yang telah memberikan izin dan kesempatan kepada penulis untuk melaksanakan kegiatan internship. Ucapan terima kasih juga penulis sampaikan kepada seluruh staf dan tenaga ahli yang telah menerima serta membimbing penulis dengan tulus hati. Segala pelajaran, pengalaman, dan kesempatan yang diberikan akan selalu menjadi pengalaman sangat berharga bagi penulis.
7. Om Tamimi Yusup dan Paksu Julian di Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung, penulis mengucapkan terima kasih karena telah hadir menemani penulis sejak kecil hingga berada di titik ini. Segala kebaikan, dukungan, dan perhatian yang diberikan akan selalu berarti bagi penulis, semoga segala hal baik kembali kepada kalian dalam bentuk apa pun.
8. Olga Putri Anjani, Annisa Marlita Yunia Sari, sahabat penulis sejak masih duduk di bangku SMP. Sesly Deno Putri, Muhammad Kahfi sahabat penulis sejak masih duduk di bangku SMA, Terima Kasih telah menjadi bagian dari perjalanan panjang hidup penulis, tumbuh bersama melewati banyak cerita, tawa, tangis, serta proses yang tidak selalu mudah. Terima kasih karena selalu ada di setiap keadaan, menjadi tempat pulang ketika penulis merasa lelah, dan tetap bertahan sampai di titik ini.
9. Teman-teman Internship di DPR RI, khususnya Dila, Syifa, dan semua yang tidak dapat disebutkan satu per satu, terima kasih telah menemani penulis selama 3 bulan di Jakarta. Tanpa kalian, cerita penulis di perantauan mungkin tidak akan pernah semenarik itu.
10. Nurhaliza fani, Farhan Arigo, Rakai Pikatan, Zora Gelantina, Rara Alieffania, sahabat penulis selama masa perkuliahan yang telah menjadi bagian penting dalam perjalanan hidup penulis. Terima kasih karena selalu hadir, bukan hanya di saat bahagia, tetapi juga di saat penulis merasa lelah, kehilangan semangat, dan hampir menyerah dalam menjalani proses perkuliahan hingga penyusunan tugas akhir ini.
11. Depinka, Itis, Jalpa, Bibil, Lita, Cala, Yonan Terima Kasih atas kebersamaan, dan berbagai cerita yang telah dilalui bersama. Kehadiran kalian menjadi bagian berharga yang membuat perjalanan perkuliahan penulis terasa lebih berkesan dan penuh warna, terutama pada saat semester 5 yang menyimpan begitu banyak kenangan baik. Semoga segala kemudahan, kebahagiaan, dan kesuksesan selalu menemukan kalian di mana pun kalian berada.

12. Farhan Darmawan Isril, Kakak tingkat di Himagara yang telah hadir di akhir perjalanan perkuliahan penulis. Terima Kasih karena selalu menyempatkan waktu, serta sabar menemani penulis ketika penulis mulai merasa burnout dalam menyelesaikan tugas akhir ini. Terima kasih sudah hadir dan memberikan dukungan selama proses penyusunan skripsi. Semoga segala hal baik kembali kepada Abang dalam bentuk apa pun.

Bandar Lampung, 17 Juni 2026

Bulan Surya Ramadhani

DAFTAR ISI

Halaman

DAFTAR TABEL.....	xvi
DAFTAR GAMBAR.....	xvii
DAFTAR SINGKATAN	xviii
I. PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Rumusan Masalah.....	5
1.3 Tujuan Penelitian	5
1.4 Manfaat Penelitian	6
1.4.1 Manfaat Teoritis.....	6
1.4.2 Manfaat Praktis.....	7
II. TINJAUAN PUSTAKA	8
2.1 Penelitian Terdahulu.....	8
2.2 Pengertian Peran	11
2.3 Pengawasan	12
2.3.1 Pengertian Pengawasan	12
2.3.2 Pengawasan Lalu Lintas	13
2.3.3 Jenis Jenis Pengawasan Lalu Lintas	14
2.3.4 Tujuan Pengawasan Lalu lintas	15
2.3.5 Prosedur Pengawasan Lalu Lintas	16
2.4 Kecelakaan Lalu Lintas	17
2.4.1 Pengertian Kecelakaan Lalu Lintas	17
2.4.2 Faktor Faktor Kecelakaan Lalu Lintas	18
2.5 Keselamatan Lalu lintas.....	20
2.5.1 Peran Pemerintah Dalam Menjamin Keselamatan Lalu Lintas	21
2.6 Kerangka Pikir.....	23
III. METODE PENELITIAN	27
3.1 Jenis Penelitian	27
3.2 Fokus Penelitian	28
3.3 Lokasi Penelitian	31

3.4 Jenis dan Sumber data	31
3.5 Teknik Pengumpulan Data	33
3.6 Teknik Analisis Data	37
3.7 Teknik Keabsahan Data.....	39
IV. HASIL DAN PEMBAHASAN	43
4.1 Gambaran Umum Lokasi Penelitian.....	43
4.2 Hasil Penelitian.....	48
4.2.1 Peran Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dalam Melaksanakan Pengawasan Keselamatan Pengguna Lalu Lintas.....	49
4.2.2 Tindakan Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dalam Melaksanakan Pengawasan Keselamatan Pengguna Lalu Lintas.....	52
4.2.3 Upaya Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung Dalam Mencegah Terjadinya Kecelekaan Lalu Lintas	69
4.2.4 Sarana dan Prasarana	77
4.2.5 Faktor Faktor Yang Mempengaruhi Peran Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung Dalam Melaksanakan Pengawasan Keselamatan Pengguna Lalu Lintas.....	86
4.3 Pembahasan Hasil Penelitian.....	91
4.3.1 Peran Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dalam Melaksanakan Pengawasan Keselamatan Pengguna Lalu Lintas.....	92
4.3.2 Tindakan Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dalam Melaksanakan Pengawasan Keselamatan Pengguna Lalu Lintas.....	93
4.3.3 Upaya Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung Dalam Mencegah Terjadinya Kecelekaan Lalu Lintas.....	95
4.3.4 Sarana Dan Prasarana	97
4.3.5 Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Peran Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dalam Melaksanakan Pengawasan Keselamatan Pengguna Lalu Lintas.....	100
V. PENUTUP	104
5.1 Kesimpulan.....	104
5.2 Saran	105
DAFTAR PUSTAKA	106
LAMPIRAN.....	108

DAFTAR TABEL

	Halaman
1. Jumlah Peningkatan Kendaraan di Kota Bandar Lampung	2
2. Data Ruas Jalan Protokol Kota Bandar Lampung.....	3
3. Penelitian Terdahulu	8
4. Data Informan	34
5. Data Dokumen	36
6. Jadwal Pegawai Plotingan Lalu Lintas Jalan Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung.....	54
7. Data Traffic Light di Kota Bandar Lampung.....	80
8. Data Keseluruhan Guadrail Kota Bandar Lampung Sampai Dengan Tahun 2025.....	84
9. Tabel Triangulasi	109

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
1. Kerangka Pikir	25
2. Teknik Analisis Data.....	38
3. Kantor Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung.....	44
4. Bagan Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung	45
5. Apel Siaga Satgas Lapangan OPD Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung.....	50
6. Pengawasan Lalu Lintas Saat Car Free Day Oleh Petugas Dishub	58
7. Persiapan Petugas Pengawasan Lalu Lintas Saat Car Free Day Oleh Petugas Dishub	60
8. Penertiban Parkir Oleh Petugas Dishub	62
9. Penertiban dan Sosialisasi Larangan Parkir di Badan Jalan Bersama Polsek TKB Bandar Lampung	64
10. Ruangan Area Traffic Control System (ATCS) Kantor Dinas Perhubungan ..	66
11. Pemeliharaan Sarana dan Prasarana Lalu Lintas Oleh Petugas Dishub.....	68
12. Pengaturan Arus Kemacetan Lalu Lintas.....	71
13. Pengawasan Lalu Lintas Bersama Polantas	73
14. Rapat Koordinasi Bersama PLN	75
15. Manajemen Rekayasa Lalu Lintas di Simpang PKOR	76
16. Poster Jumlah Rambu Di Kota Bandar Lampung	81
17. Poster Jumlah Marka Di Kota Bandar Lampung	82
18. Penempatan Water Barrier di Jalan Raya, Kedaton	85

DAFTAR SINGKATAN

ATCS	:	Area Traffic Control System
Dishub	:	Dinas Perhubungan
CCTV	:	Closed Circuit Television
IDPEL	:	ID Pelanggan
OPD	:	Organisasi Perangkat Daerah
PJU	:	Penerangan Jalan Umum
PLN	:	Perusahaan Listrik Negara
Polantas	:	Polisi Lalu Lintas
SDM	:	Sumber Daya Manusia
TKB	:	Tanjung Karang Barat
WHO	:	World Health Organization
LLAJ	:	Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
DRJD	:	Direktorat Jenderal Perhubungan Darat
BPS	:	Badan Pusat Statistik
KIR	:	Uji Kendaraan Bermotor
OPD	:	Organisasi Perangkat Daerah
PERWALI	:	Peraturan Wali Kota
Permenhub	:	Peraturan Menteri

I. PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Keselamatan lalu lintas merupakan elemen fundamental dalam mendukung kelancaran aktivitas masyarakat serta pertumbuhan sosial ekonomi suatu wilayah. Seiring meningkatnya jumlah kendaraan dan kompleksitas mobilitas, berbagai tantangan muncul, termasuk tingginya risiko kecelakaan, pelanggaran aturan lalu lintas, dan kurangnya kepatuhan pengguna jalan. Dinas Perhubungan memegang peran strategis sebagai instansi yang bertanggung jawab dalam penyelenggaraan, pengawasan, dan pengendalian sistem transportasi agar berjalan aman, tertib, dan berkelanjutan. Namun, permasalahan di lapangan membuat efektivitas pengawasan keselamatan lalu lintas sering kali menghadapi berbagai tantangan, mulai dari keterbatasan sumber daya, kepatuhan pengguna jalan, hingga koordinasi antar lembaga, lemahnya sistem pengawasan yang menyebabkan rendahnya kepatuhan pengguna jalan terhadap aturan lalu lintas (WHO,2018).

Kota Bandar Lampung sebagai kota dengan fungsi yang begitu beragam dan menjadi pusat aktivitas regional, arus pergerakan manusia dan barang di Kota Bandar Lampung terus meningkat setiap tahunnya. Pertumbuhan penduduk perkotaan, perkembangan kawasan komersial, serta meningkatnya kebutuhan mobilitas masyarakat turut mendorong semakin besarnya ketergantungan pada penggunaan kendaraan pribadi maupun angkutan umum. Kondisi ini secara langsung berpengaruh terhadap peningkatan volume kendaraan yang beroperasi di jalan raya, sehingga memunculkan tantangan baru bagi Dinas Perhubungan dalam mengelola lalu lintas, mengendalikan kemacetan, dan menjaga keselamatan berkendara (Pusat Studi Transportasi dan Logistik UGM, 2012).

Hal tersebut terlihat dari data pertumbuhan Peningkatan jumlah kendaraan bermotor di Kota Bandar Lampung selama periode 2024 hingga 2025. Pada tahun 2024 tercatat sebanyak 781.857 unit kendaraan roda dua, dan meningkat menjadi 788.020 unit di tahun 2025, atau bertambah sekitar 6.163 unit. Kendaraan roda empat (mobil penumpang) juga mengalami kenaikan dari 159.240 unit menjadi 160.620 unit, sedangkan jumlah bus atau angkutan kota meningkat dari 1.817 unit menjadi 1.827 unit. Sementara itu, truk atau mobil barang naik dari 66.876 unit menjadi 67.040 unit (BPS, 2025).

Tabel 1. Jumlah Peningkatan Kendaraan di Kota Bandar Lampung

No	Tahun	Roda 2	Roda 4 Kota	Bus/Angkutan	Truck/ Mobil Barang
1.	2024	781.857	159.240	1.817	66.876
2.	2025	788.020	160.620	1.827	67.040

Sumber: (Badan Pusat Statistik, 2025)

Peningkatan jumlah kendaraan bermotor yang tidak diimbangi dengan kapasitas jalan yang memadai sering menyebabkan kemacetan lalu lintas. Mengakibatkan kecepatan kendaraan menurun drastis, waktu tempuh menjadi lebih lama, dan terjadi penurunan kinerja ruas jalan kondisi ini mengganggu kelancaran mobilitas dan kenyamanan pengguna jalan. Kemacetan juga menyebabkan pemborosan bahan bakar karena mesin kendaraan banyak menyala dalam kondisi berhenti atau berjalan lambat sehingga biaya operasional pengguna kendaraan meningkat. Selain itu, kemacetan menghasilkan kerugian ekonomi dan social waktu produktif hilang, pengguna jalan bisa terlambat sampai tujuan, pendapatan atau aktivitas sehari-hari terganggu, serta stres dan ketidaknyamanan meningkat (BPS, 2025).

Terdapat tiga faktor utama penyebab kecelakaan lalu lintas, yaitu faktor manusia, kendaraan, dan jalan/lingkungan. Faktor manusia menjadi penyebab terbesar karena sebagian besar kecelakaan terjadi akibat kelalaian pengemudi, seperti kurang konsentrasi, mengantuk, menggunakan ponsel saat berkendara, melanggar aturan, hingga kondisi fisik yang tidak prima, bahkan dalam beberapa studi mencapai lebih dari 90% insiden (Barus, 2020).

Selain itu, faktor kendaraan juga berperan melalui kondisi teknis yang tidak layak, seperti rem blong, ban aus, atau kerusakan sistem kemudi yang dapat menyebabkan hilangnya kendali (Media Indonesia, 2021). Sementara itu, faktor jalan dan lingkungan mencakup kondisi infrastruktur seperti jalan rusak, minim rambu dan penerangan, serta pengaruh cuaca seperti hujan dan kabut yang dapat mengurangi jarak pandang dan meningkatkan risiko kecelakaan, sehingga keselamatan sangat dipengaruhi oleh kualitas jalan yang memenuhi standar (Jurnal UGM, 2020).

Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung merupakan salah satu *stakeholder* yang memiliki peran penting sebagai pelaksana kebijakan lalu lintas jalan. Sebagaimana yang diatur dalam Peraturan Walikota (PERWALI) Kota Bandar Lampung Nomor 53 Tahun 2021 ditegaskan bahwa: “Dinas Perhubungan merupakan unsur pelaksana tugas Walikota, mempunyai tugas pokok melaksanakan urusan pemerintahan Kota di bidang Perhubungan, Berdasarkan asas otonomi dan tugas pembantuan di temukan beberapa lokasi titik kemacetan, diantaranya merupakan jalan protokol utama di Kota Bandar Lampung, yakni:

Tabel 2. Data Ruas Jalan Protokol Kota Bandar Lampung

No	Nama Jalan	Kapasitas Jalan	Ruas Jalan	V/C
1.	JL. Jendral Sudirman	2909,28	1823,35	0,57
2.	JL. Imam Bonjol	2552	1615,2	0,63
3.	JL. Raden Intan	4512,6	2971,9	0,66
4.	JL. Arif Rahma Hakim	2552	788,7	0,21
5.	JL. Z.A Pagar Alam	9515,88	1937,4	0,20
6.	JL. RA. Kartini	6016,8	3343,2	0,56
7.	JL. Urip Sumoharjo	2909,28	1876,35	0,64
8.	JL. P. Antasari	6213	4572,45	0,74
9.	JL. Cut Nyak Dien	3041,52	1695,25	0,56
10.	JL. Gadjah Mada	6842,88	4021,1	0,59

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung, 2023 (Wulandari, 2023)

Berdasarkan tabel diatas terkait beberapa ruas jalan protokol utama di Kota Bandar Lampung, yakni:

Jalan Jendral Sudirman, Jalan Imam Bonjol, Jalan Raden Intan, Jalan Arif Rahma Hakim, Jalan Z.A Pagar Alam, Jalan R.A Kartini, Jalan Urip Sumoharjo, Jalan P. Antasari, Jalan Cut Nyak Dien, dan 4 Jalan Gajah Mada. Beberapa jalan tersebut dapat dilihat bahwa Jalan Z.A Pagar Alam merupakan jalan dengan kapasitas dan volume jalan tertinggi di Kota Bandar Lampung. (Wulandari, 2023) Tidak dapat dipungkiri bahwa kemacetan lalu lintas yang belum teratasi hingga saat ini tidak lain adalah akibat perencanaan yang kurang matang. Hal ini diakibatkan oleh jumlah kendaraan yang semakin meningkat, ketersediaan ruas jalan yang tidak memadai, kondisi jalan yang rusak, parkir kendaraan yang menggunakan badan jalan, pedagang kaki lima (PKL) yang menggunakan bahu jalan (trotoar), banyaknya median jalan yang diperuntukan untuk jalur memutar kendaraan yang kurang tepat dan berbagai permasalahan lalu lintas yang secara langsung maupun tidaklangsung berkontribusi mengakibatkan terjadinya kemacetan. Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung sebagai salah satu instansi yang berwenang dalam permasalahan lalu lintas masih kurang dalam melakukan pengawasan serta pengendalian bagi para pengguna jalan, penegakan peraturan yang kurang maksimal, serta rendahnya kesadaran dari masyarakat sebagai pengguna jalan juga masih menjadi permasalahan yang menimbulkan kemacetan (Wulandari, 2023).

Berdasarkan Peraturan Dirjen Perhubungan Darat Nomor SK 4303/AJ.002/DRJD/2017 tentang Petunjuk Teknis Tentang Pemeliharaan Perlengkapan Jalan, kegiatan pemeliharaan perlengkapan jalan meliputi: Inventarisasi data perlengkapan jalan, Pengamatan dan pemantauan terhadap keberadaan dan kinerja perlengkapan jalan. Pembaruan database perlengkapan jalan, Penyusunan rencana program pemeliharaan perlengkapan jalan, Pelaksanaan kegiatan pemeliharaan perlengkapan jalan.

Saat ini penyediaan perlengkapan jalan di Kota Bandar Lampung bukan hanya dapat diselenggarakan oleh Dinas Perhubungan melalui kegiatan pemeliharaan perlengkapan jalan. Namun, dapat bekerjasama dengan masyarakat dan pihak swasta sesuai spesifikasi dan persyaratan teknis dengan izin Dinas Perhubungan. Pemasangan perlengkapan jalan harus diumumkan dan diinformasikan kepada pemakai jalan oleh instansi yang berwenang menyelenggarakan penyediaan perlengkapan jalan (dishubbandarlampung, 2025).

Hal ini sejalan dengan amanat UU Nomor 14 Tahun 2008 tentang Keterbukaan Informasi Publik. Keterbukaan Informasi Publik dimaksudkan untuk memberi ruang bagi seluruh masyarakat dapat mengakses informasi publik mengenai perlengkapan jalan di Kota Bandar Lampung. Di Kota Bandar Lampung sendiri, Dishub rutin melakukan pemantauan fasilitas keselamatan, seperti marka, *warning light*, rambu, *Guadrail* dan perlengkapan pengaman jalan lain di titik rawan kecelakaan (Medialampung, 2025).

1.2 Rumusan Masalah

1. Bagaimanakah peran Petugas Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dalam melaksanakan pengawasan pengguna lalu lintas di wilayah Kota Bandar Lampung?
2. Apa sajakah faktor pendukung dan penghambat Petugas Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dalam melaksanakan pengawasan pengguna lalu lintas?

1.3 Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui dan mendeskripsikan peran Petugas Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dalam melaksanakan pengawasan pengguna lalu lintas di wilayah Kota Bandar Lampung.
2. Untuk mengetahui faktor pendukung dan penghambat Petugas Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dalam melaksanakan pengawasan pengguna lalu lintas.

1.4 Manfaat Penelitian

1.4.1 Manfaat Teoritis

Secara teoritis, penelitian ini memberikan kontribusi penting dalam memperkaya kajian administrasi publik, khususnya terkait pemahaman mengenai bagaimana peran organisasi publik dijalankan dan dipengaruhi oleh dinamika internal maupun eksternal. Pemahaman teoritis tentang bagaimana aktor birokrasi menafsirkan dan mengimplementasikan tanggung jawabnya di lapangan, terutama ketika dihadapkan pada keterbatasan sumber daya, kompleksitas masalah keselamatan jalan, dan tuntutan masyarakat yang terus meningkat. Dengan demikian, penelitian ini memperkuat teori peran dalam konteks administrasi publik, dengan menegaskan bahwa efektivitas suatu lembaga tidak hanya bergantung pada struktur formal dan aturan yang mengikat, tetapi juga pada kemampuan individu maupun unit organisasi dalam menyesuaikan peran, menjaga koordinasi lintas bagian, serta membangun keselarasan antara tujuan kelembagaan dan kebutuhan masyarakat.

Selain itu, penelitian ini turut memperluas wacana teoritis mengenai *governance* dan kinerja lembaga publik, karena menunjukkan bahwa keberhasilan lembaga transportasi publik sangat dipengaruhi oleh kemampuan mereka menjalankan peran pengawasan secara adaptif, responsif, dan bertumpu pada keselamatan pengguna jalan sebagai orientasi utama. Oleh sebab itu, hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi landasan konseptual, terutama pada bidang keselamatan transportasi dan manajemen pengawasan di tingkat pemerintah daerah.

1.4.2 Manfaat Praktis

Secara praktis, penelitian ini diharapkan memberikan manfaat langsung bagi Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dalam merancang, memperbaiki, serta mengevaluasi strategi pengawasan keselamatan lalu lintas. Hasil penelitian ini dapat menjadi dasar penilaian terhadap pelaksanaan pengawasan di lapangan serta mengidentifikasi faktor pendukung maupun penghambat yang memengaruhi kinerja pengawasan. Melalui ini, Dinas Perhubungan dapat mengoptimalkan penggunaan sumber daya, memperbaiki pola koordinasi dengan instansi terkait, serta menyesuaikan metode pengawasan dengan karakteristik wilayah dan kebutuhan pengguna jalan di Kota Bandar Lampung.

Penelitian ini juga bermanfaat bagi masyarakat melalui peningkatan kenyamanan dan keamanan berkendara, sekaligus mendorong kesadaran publik terhadap pentingnya kepatuhan aturan lalu lintas. Selain itu, penelitian ini dapat menjadi masukan bagi pemerintah daerah sebagai landasan untuk memperkuat kolaborasi lintas sektor, terutama dalam mewujudkan program keselamatan transportasi yang inklusif dan berkelanjutan di Kota Bandar Lampung.

II. TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Penelitian Terdahulu

Penelitian ini menggunakan hasil-hasil penelitian sebelumnya sebagai dasar untuk memperkuat dan memperkaya kerangka teori yang menjadi pijakan dalam kajian ini. Peneliti mengacu pada berbagai literatur dan studi terdahulu yang memiliki keterkaitan dengan topik penelitian yang diangkat. Adapun beberapa penelitian terdahulu yang telah dianalisis dan dijadikan acuan, disajikan dalam bentuk tabel berikut:

Tabel 3. Penelitian Terdahulu

No	Nama Peneliti, Tahun, Dan Judul Penelitian	Hasil Penelitian	Persamaan Dan Perbedaan
1.	Justika, (2022) <i>Peran Dinas Perhubungan Kota Padang Sidempuan Dalam Mengimplementasikan Pasal 23 Ayat 1 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Kelancaran Lalu Lintas Angkutan Jalan</i>	Hasil penelitian menunjukkan bahwa peran Dishub Kota Padangsidempuan dalam mengimplementasikan Pasal 23 Ayat 1 UU No. 22 Tahun 2009 belum terlaksana secara maksimal, dalam tinjauan Fiqih Siyasah, kewajiban pemimpin untuk menetapkan hukum dengan adil dan kewajiban masyarakat untuk taat pada peraturan yang baik belum sepenuhnya terwujud.	Persamaan: sama-sama meneliti peran Dinas Perhubungan di tingkat kota. Fokusnya lebih terikat pada implementasi satu pasal undang-undang. Perbedaan: Penelitian ini lebih fokus pada kinerja pengawasan keselamatan di lapangan, bukan fokus pada satu pasal undang undang
2.	Nora Septianti, (2022) <i>Peran Dinas Perhubungan Dalam Layanan Jasa Angkutan Umum Di Kabupaten Kampar</i>	Hasil penelitian menyimpulkan bahwa peran Dinas Perhubungan dalam layanan Bus Damri di Kabupaten Kampar dinilai Belum Optimal. Ketidak optimalan ini yang terutama disebabkan oleh keterbatasan anggaran untuk pemeliharaan	Persamaan: sama - sama menganalisis kinerja peran Dishub berdasarkan tugas pokok dan fungsinya di daerah. Perbedaan: Penelitian ini fokus pada lalu lintas jalan secara umum, sementara Skripsi

No	Nama Peneliti, Tahun, Dan Judul Penelitian	Hasil Penelitian	Persamaan Dan Perbedaan
		infrastruktur serta kondisi sarana bus yang kurang memadai.	Nora fokus khusus pada layanan transportasi publik .
3.	Muhamad Aan Burhanudin, (2018) <i>Peran Dinas Perhubungan Dalam Optimalisasi Fungsi Terminal Balaraja Kabupaten Tangerang (Periode 2016- 2017)</i>	Hasil penelitian ini menyimpulkan menunjukkan bahwa peran Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang dalam mengoptimisasi fungsi Terminal Balaraja belum berjalan dengan baik.	Persamaan: Sama-sama membahas peran (Dishub) terkait pengelolaan fasilitas transportasi di daerah. Topik kedua menyentuh masalah kemacetan dan ketidakefektifan fungsi Dishub di lapangan. Perbedaan: Penelitian ini adalah studi terbaru dibandingkan skripsi Aan (2018), menunjukkan pergeseran waktu dan konteks kebijakan. Fokus subjek berbeda secara spesifik jalan raya dan terminal.
4.	Veni Tri Afifah, (2021) <i>Peran Dinas Perhubungan Kota Medan Dalam Mengawasi Penggunaan Trotoar Menurut Peraturan Daerah No 9 Tahun 2016 Tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas Angkutan Jalan Dan Fiqh Siyasah (Studi Kasus di Kecamatan Medan Kota, Kota Medan)</i>	Hasil Penelitian ini Peran pengawasan Dinas Perhubungan Kota Medan terhadap penggunaan trotoar di Kecamatan Medan Kota dinilai belum optimal karena masih maraknya penyalahgunaan trotoar sebagai lahan parkir, bertentangan dengan Perda No. 9 Tahun 2016. Secara Fiqh Siyasah.	Persamaan: sama-sama meneliti peran Dinas Perhubungan di tingkat kota. Perbedaan: Penelitian ini lebih fokus pada kinerja pengawasan keselamatan di lapangan, sedangkan veni tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas Angkutan Jalan Dan Fiqh Siyasah yang berlandaskan Perda
5.	Anita Heli Helawati (2021) <i>Peran Dinas Perhubungan Terhadap Pemeliharaan Lampu Jalan Di Kota Bengkulu Perspektif Hukum Islam</i>	hasil penelitian ini menunjukkan bahwa Dinas Perhubungan Kota Bengkulu memiliki peran dan tanggung jawab dalam pemeliharaan serta perbaikan lampu jalan umum. Secara perspektif Hukum Islam, keberlangsungan fasilitas publik ini bukan hanya	Persamaan: sama-sama membahas peran Dishub dalam mengelola perlengkapan jalan untuk keselamatan lalu lintas Perbedaan: Penelitian ini lebih luas mencakup keseluruhan pengawasan

No	Nama Peneliti, Tahun, Dan Judul Penelitian	Hasil Penelitian	Persamaan Dan Perbedaan
		tanggung jawab pemerintah, tetapi juga memerlukan peran serta dan campur tangan dari pihak masyarakat.	keselamatan, sementara yang ini fokus pada salah satu fasilitas keselamatan saja (Lampu Jalan). Skripsi Anita menggunakan sudut pandang Hukum Islam.

Sumber: Diolah oleh peneliti, 2025

Dari uraian penelitian terdahulu tersebut, dapat disimpulkan bahwa mayoritas penelitian mengenai Peran Dinas Perhubungan masih berfokus pada kinerja operasional seperti pengawasan trotoar, pemeliharaan lampu jalan, implementasi regulasi lalu lintas, pelayanan angkutan umum, dan optimalisasi terminal. Sebagian besar penelitian terdahulu memusatkan perhatian pada satu aspek spesifik dari kewenangan Dishub, baik itu terkait trotoar, lampu jalan, fungsi terminal, maupun pelayanan bus daerah. Dengan demikian, aspek pengawasan yang dikaji cenderung bersifat sektoral, belum menyentuh peran Dishub secara menyeluruh dalam konteks pengawasan keselamatan pengguna jalan. Selain itu, penelitian terdahulu umumnya memotret persoalan dari satu objek layanan (fungsi terminal, trotoar, lampu jalan, pelayanan bus, atau implementasi pasal tertentu). Sehingga belum membahas secara terpadu bagaimana Dishub menjalankan peran pengawasan keselamatan pada berbagai instrumen keselamatan jalan, seperti *guardrail*, *traffic light*, perlengkapan jalan, hingga manajemen petugas lapangan melalui sistem piket dan plottingan. Padahal, pengawasan keselamatan lalu lintas merupakan fungsi strategis yang mencakup banyak elemen secara bersamaan, bukan hanya satu sektor layanan saja.

Kesenjangan lain yang muncul adalah bahwa beberapa penelitian menggunakan pendekatan Fiqh Siyasah atau perspektif hukum Islam dalam menilai kebijakan Dishub, sementara penelitian lainnya hanya menyampaikan kondisi empiris tanpa kerangka teori peran yang sistematis. Belum ada penelitian yang mengevaluasi peran Dishub sebagai *role actor* pemerintah daerah dengan menggunakan *Role Theory* Biddle & Thomas (1966) dalam Sarwono (2008), yang menekankan ekspektasi, pelaksanaan, serta kesenjangan peran dalam

organisasi publik. Dengan demikian, kajian mengenai bagaimana Dishub menafsirkan dan menjalankan peran pengawasan keselamatan belum dikaji secara mendalam menggunakan pendekatan teoritis yang relevan. Berdasarkan kesenjangan tersebut, penelitian ini hadir untuk menganalisis peran Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dalam melaksanakan pengawasan keselamatan pengguna lalu lintas secara komprehensif. Berbeda dengan penelitian sebelumnya, studi ini mencakup berbagai aspek pengawasan, termasuk pemantauan perlengkapan jalan (rambu, *warning light*, *guardrail*), pengawasan *traffic light*, pelaksanaan jadwal piket dan plotingan, serta faktor pendukung dan penghambat kinerja pengawasan secara struktural maupun operasional. Selain itu, penelitian ini menggunakan *Role Theory* sebagai landasan konseptual untuk melihat sejauh mana ekspektasi peran, pelaksanaan peran, dan kendala peran terjadi dalam konteks tugas Dishub Kota Bandar Lampung. Dengan pendekatan yang lebih menyeluruh dan teoritis tersebut, penelitian ini diharapkan dapat memberikan gambaran yang lebih utuh tentang peran pengawasan keselamatan lalu lintas, sekaligus memberi kontribusi bagi perbaikan kebijakan dan peningkatan kualitas keselamatan pengguna jalan di Kota Bandar Lampung.

2.2 Pengertian Peran

Menurut Soerjono Soekanto (2002), peran (*role*) merupakan salah satu unsur mendasar dalam kehidupan sosial karena menentukan bagaimana individu bertindak sesuai dengan posisi yang ditempatinya. Ia menjelaskan bahwa peran adalah aspek dinamis dari status, yaitu bentuk konkret dari pelaksanaan hak dan kewajiban yang melekat pada suatu kedudukan sosial. Dengan kata lain, status menunjukkan posisi seseorang dalam masyarakat, sedangkan peran menunjukkan bagaimana posisi tersebut dijalankan dalam tindakan sehari-hari. Dalam pembahasannya, Soekanto menekankan bahwa peran tidak hanya menggambarkan perilaku aktual seseorang, tetapi juga serangkaian harapan sosial yang ditujukan kepada pemegang posisi tersebut. Harapan-harapan ini tersusun dalam bentuk norma, sehingga peran sesungguhnya merupakan manifestasi norma yang mengatur pola perilaku yang dianggap sesuai, patut, dan

diharapkan dalam konteks sosial tertentu. Norma-norma inilah yang kemudian menjadi pedoman bagaimana seseorang seharusnya bertindak, berbicara, atau menyelesaikan kewajiban sesuai dengan kedudukannya. Soekanto juga menyoroti bahwa peran memiliki fungsi penting dalam menjaga keteraturan sosial. Dengan adanya peran yang jelas misalnya peran sebagai pemimpin, pegawai, pengajar, atau aparat Negara setiap individu mengetahui batas-batas perilakunya, kewenangannya, serta tanggung jawab yang harus dipenuhi.

Melalui pelaksanaan peran secara konsisten, interaksi sosial dapat berjalan harmonis, dan masyarakat dapat berfungsi sebagai suatu sistem yang teratur. Dengan demikian, dalam kerangka berpikir Soerjono Soekanto, peran bukan hanya sekadar uraian tugas formal, tetapi merupakan pola perilaku yang dibentuk oleh nilai, norma, dan struktur sosial yang lebih luas. Pelaksanaan peran menjadi indikator sejauh mana individu mampu menyesuaikan diri dengan tuntutan sosial dan memenuhi fungsinya dalam masyarakat.

2.3 Pengawasan

2.3.1 Pengertian Pengawasan

Pengawasan merupakan salah satu fungsi manajemen yang sangat fundamental dalam memastikan bahwa seluruh kegiatan organisasi berjalan sesuai dengan rencana, tujuan, dan standar yang telah ditetapkan. Menurut George R. Terry (2006), pengawasan adalah proses penentuan apa yang harus dicapai, penilaian terhadap pelaksanaan, serta tindakan korektif apabila terjadi penyimpangan agar pelaksanaan tetap selaras dengan rencana. Sejalan dengan itu, Koontz dan O'Donnell (2005) mendefinisikan pengawasan sebagai upaya sistematis untuk menetapkan standar kinerja, membandingkan hasil nyata dengan standar tersebut, serta mengambil langkah-langkah perbaikan guna menjamin pencapaian tujuan organisasi secara efektif dan efisien. Pengawasan tidak hanya berfungsi sebagai alat pengendalian, tetapi juga sebagai mekanisme pembelajaran organisasi agar kesalahan yang sama tidak terulang di masa mendatang. Lebih lanjut, Pengawasan merupakan proses untuk menjamin bahwa

tujuan organisasi dan manajemen dapat tercapai melalui kegiatan yang telah direncanakan. Dalam pandangan ini, pengawasan mencakup tiga unsur utama, yaitu penetapan standar, pengukuran kinerja, dan tindakan korektif. Pengawasan berperan penting dalam menjaga disiplin, meningkatkan tanggung jawab, serta mendorong akuntabilitas pelaksana kebijakan atau kegiatan. Dengan demikian, pengawasan tidak hanya berorientasi pada hasil akhir, tetapi juga pada proses pelaksanaan agar tetap berada dalam koridor aturan dan norma yang berlaku.

Robbins dan Coulter (2018) memandang pengawasan sebagai proses memonitor aktivitas, memastikan bahwa aktivitas tersebut berjalan sesuai rencana, serta mengoreksi setiap deviasi yang signifikan. Pengawasan juga memiliki dimensi preventif dan represif, di mana secara preventif pengawasan bertujuan mencegah terjadinya penyimpangan sejak awal, sedangkan secara represif pengawasan dilakukan untuk memperbaiki kesalahan yang telah terjadi. Oleh karena itu, pengawasan menjadi instrumen penting dalam menjaga efektivitas, efisiensi, dan keberlanjutan organisasi, baik dalam sektor publik maupun swasta, serta dalam konteks penyelenggaraan kebijakan, pelayanan publik, dan pembangunan secara keseluruhan.

2.3.2 Pengawasan Lalu Lintas

Pengawasan lalu lintas merupakan salah satu pilar utama dalam penyelenggaraan sistem transportasi yang bertujuan memastikan tercapainya keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas melalui pemantauan, pengendalian, dan penegakan hukum terhadap seluruh aktivitas di jalan. Secara konseptual, pengawasan lalu lintas mencakup proses observasi terhadap kondisi arus lalu lintas, perilaku pengguna jalan, serta kelaikan teknis kendaraan, yang kemudian ditindaklanjuti dengan intervensi berupa pengaturan, penertiban, dan penindakan terhadap potensi pelanggaran. O'Flaherty (1997) menegaskan bahwa pengawasan lalu lintas merupakan mekanisme sistematis yang dirancang untuk mengendalikan perilaku pengguna jalan guna menurunkan risiko konflik dan kecelakaan, sehingga menjadi elemen kunci dalam manajemen keselamatan lalu lintas. Di Indonesia, pengawasan lalu lintas memperoleh legitimasi formal

melalui UU No. 22 Tahun 2009 Pasal 12 yang menegaskan bahwa pemerintah berwenang melakukan pengaturan, pembinaan, dan pengawasan terhadap penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan sebagai bagian dari tanggung jawab negara dalam melindungi keselamatan masyarakat.

WHO (2018) menekankan bahwa *traffic enforcement* adalah instrumen fundamental dalam memastikan disiplin berlalu lintas, karena keberadaan aturan tidak akan efektif tanpa fungsi pengawasan yang konsisten, terstruktur, dan berkesinambungan. Pengawasan ini meliputi pengendalian teknis seperti uji berkala kendaraan bermotor, pengawasan angkutan umum, penertiban parkir dan penggunaan jalan, hingga pemanfaatan teknologi sebagai upaya modernisasi penegakan hukum. Dengan demikian, pengawasan lalu lintas tidak hanya bersifat operasional, tetapi merupakan instrumen kebijakan publik yang berfungsi menjaga keteraturan ruang publik, mengurangi risiko kecelakaan, mengarahkan perilaku pengguna jalan menuju kedisiplinan, serta memastikan bahwa fasilitas jalan digunakan secara aman dan optimal sesuai prinsip hak masyarakat atas keselamatan sebagaimana dijamin oleh konstitusi.

2.3.3 Jenis Jenis Pengawasan Lalu Lintas

Pengawasan dalam manajemen memiliki beragam bentuk yang diklasifikasikan berdasarkan waktu pelaksanaan, objek yang diawasi, serta pihak yang melakukan pengawasan. Klasifikasi ini penting agar proses pengawasan dapat dilakukan secara sistematis dan efektif sesuai dengan tujuan organisasi.

1. Pertama, pengawasan berdasarkan waktu pelaksanaan terdiri dari pengawasan pendahuluan (*preventive control*), pengawasan bersamaan (*concurrent control*), dan pengawasan umpan balik (*feedback control*). Pengawasan pendahuluan dilakukan sebelum kegiatan dilaksanakan dengan tujuan mencegah terjadinya penyimpangan sejak awal, misalnya melalui penetapan standar dan prosedur kerja. Pengawasan bersamaan dilakukan saat kegiatan berlangsung untuk memastikan pelaksanaan sesuai dengan

rencana, sedangkan pengawasan umpan balik dilakukan setelah kegiatan selesai guna menilai hasil dan menjadi dasar perbaikan di masa mendatang (Handoko, 2016).

2. Kedua, pengawasan berdasarkan objek pengawasan dibedakan menjadi pengawasan internal dan pengawasan eksternal. Pengawasan internal dilakukan oleh unit atau aparat yang berada dalam organisasi itu sendiri untuk menjamin bahwa kegiatan berjalan sesuai dengan kebijakan dan tujuan organisasi. Sementara itu, pengawasan eksternal dilakukan oleh lembaga di luar organisasi, seperti badan pemeriksa atau pengawas independen, yang bertujuan menjaga akuntabilitas dan transparansi penyelenggaraan kegiatan (Siagian, 2014).
3. Ketiga, pengawasan berdasarkan sifatnya dapat dibedakan menjadi pengawasan langsung dan pengawasan tidak langsung. Pengawasan langsung dilakukan dengan cara observasi atau inspeksi secara langsung di lapangan oleh pimpinan atau pengawas. Adapun pengawasan tidak langsung dilakukan melalui laporan tertulis atau lisan, baik secara berkala maupun insidental, sehingga pimpinan dapat menilai kinerja tanpa harus terjun langsung ke lokasi kegiatan (Terry & Rue, 2012).

Dengan adanya berbagai jenis pengawasan tersebut, organisasi diharapkan mampu memilih dan menerapkan bentuk pengawasan yang paling sesuai dengan karakteristik kegiatan dan tujuan yang ingin dicapai, sehingga penyimpangan dapat diminimalkan dan kinerja organisasi dapat ditingkatkan secara optimal

2.3.4 Tujuan Pengawasan Lalu lintas

Tujuan utama pengawasan lalu lintas adalah memastikan terciptanya kondisi lalu lintas yang selamat, tertib, lancar, dan sesuai ketentuan hukum. Pengawasan dilakukan untuk meminimalkan potensi kecelakaan, mengurangi pelanggaran, serta meningkatkan disiplin pengguna jalan. Menurut Mulyadi (2018),

pengawasan dalam transportasi bertujuan untuk menjamin pelaksanaan aturan berjalan efektif sehingga risiko kecelakaan dan gangguan lalu lintas dapat ditekan. Selain itu, pengawasan juga diarahkan untuk mewujudkan keteraturan dalam penggunaan ruang jalan guna mendukung mobilitas masyarakat yang efisien (Santoso, 2020).

Ruang lingkup pengawasan mencakup seluruh aspek yang berhubungan dengan aktivitas berlalu lintas. Pengawasan dilakukan pada jalan dan persimpangan, termasuk pemantauan kondisi arus lalu lintas, rambu, marka, serta fasilitas keselamatan lainnya. Pada angkutan umum, pengawasan dilakukan terhadap kelaikan kendaraan, kepatuhan trayek, perilaku pengemudi, dan standar pelayanan minimal. Pada fasilitas penyeberangan, seperti zebra cross, jembatan penyeberangan, dan pelican crossing, pengawasan diarahkan untuk memastikan fasilitas berfungsi dan digunakan sesuai tujuan keselamatan (Haryanto, 2019).

2.3.5 Prosedur Pengawasan Lalu Lintas

Prosedur pengawasan lalu lintas merupakan rangkaian langkah sistematis yang dilakukan oleh instansi berwenang untuk memastikan bahwa seluruh aktivitas transportasi di jalan raya berlangsung sesuai dengan regulasi, standar keselamatan, dan prinsip tertib berlalu lintas. Menurut Malkhamah (2014), pengawasan harus dilakukan melalui tahapan yang terstruktur agar dapat mengidentifikasi pelanggaran, meminimalkan risiko kecelakaan, dan menjaga kelancaran arus kendaraan. Prosedur ini umumnya diawali dengan perencanaan pengawasan, yaitu proses penentuan lokasi rawan pelanggaran, waktu pelaksanaan, serta metode yang akan digunakan. OECD (2019) menyatakan bahwa penentuan lokasi dan waktu pengawasan harus berbasis data, seperti data kecelakaan, volume kendaraan, serta riwayat pelanggaran. Tahap Berikutnya adalah pelaksanaan pengawasan di lapangan, yang dapat melibatkan pemantauan visual, penggunaan teknologi seperti CCTV, speed gun, dan e-tilang, serta patroli rutin oleh petugas. Menurut Siregar (2020), penggunaan teknologi terbukti meningkatkan efektivitas pengawasan karena memberikan bukti obyektif dan mengurangi subjektivitas petugas. Pada tahap ini, petugas

melakukan pemeriksaan administrasi kendaraan, kondisi teknis kendaraan, perilaku pengemudi, serta kepatuhan terhadap rambu dan marka jalan. Selanjutnya, prosedur dilanjutkan dengan pencatatan dan penindakan terhadap pelanggaran yang ditemukan.

Penindakan dapat berupa teguran, penilangan, penahanan kendaraan, hingga rekomendasi perbaikan bagi kendaraan yang tidak lolos uji laik jalan. Kementerian Perhubungan (2018) menegaskan bahwa penindakan harus dilakukan secara konsisten dan berdasarkan dasar hukum yang jelas agar memberikan efek jera dan meningkatkan kepatuhan hukum. Tahap terakhir adalah evaluasi dan pelaporan. Evaluasi dilakukan untuk menilai efektivitas pengawasan, mengidentifikasi kelemahan prosedur, serta menyusun rekomendasi perbaikan. Laporan hasil pengawasan menjadi dasar bagi pemerintah daerah dan pemangku kepentingan dalam merumuskan kebijakan baru, mengoptimalkan sumber daya, dan meningkatkan keselamatan lalu lintas. Menurut Putra (2021), evaluasi yang dilakukan secara berkala dapat meningkatkan kualitas pengawasan karena memberikan umpan balik terhadap metode yang digunakan dan kondisi lapangan yang terus berubah. Secara keseluruhan, prosedur pengawasan lalu lintas harus dilaksanakan secara terpadu, konsisten, dan berbasis data sehingga mampu menjawab tantangan keselamatan jalan dan mendukung sistem transportasi yang aman, tertib, serta berkelanjutan.

2.4 Kecelakaan Lalu Lintas

2.4.1 Pengertian Kecelakaan Lalu Lintas

Kecelakaan lalu lintas merupakan salah satu permasalahan serius dalam penyelenggaraan sistem transportasi jalan karena berdampak langsung terhadap keselamatan jiwa manusia, kerugian materiil, serta stabilitas sosial dan ekonomi. Secara yuridis, Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mendefinisikan kecelakaan lalu lintas sebagai suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja,

melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain, yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda. Definisi ini menegaskan bahwa kecelakaan lalu lintas bersifat tidak direncanakan dan terjadi dalam ruang lalu lintas jalan.

Dari perspektif keilmuan transportasi, kecelakaan lalu lintas tidak hanya dipandang sebagai peristiwa tunggal, melainkan sebagai hasil dari interaksi berbagai unsur dalam sistem lalu lintas. Warpani (2002) dalam bukunya *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan* menjelaskan bahwa kecelakaan lalu lintas merupakan kegagalan sistem transportasi yang disebabkan oleh ketidakseimbangan antara manusia, kendaraan, jalan, dan lingkungan. Dengan demikian, kecelakaan lalu lintas mencerminkan lemahnya pengelolaan dan pengawasan terhadap unsur-unsur tersebut. Sementara itu, Tamin (2000) menyatakan bahwa kecelakaan lalu lintas adalah kejadian yang muncul akibat kesalahan atau kelalaian dalam penggunaan sistem transportasi jalan, baik oleh pengemudi, pejalan kaki, maupun penyelenggara jalan. Pandangan ini menempatkan kecelakaan lalu lintas sebagai konsekuensi dari perilaku manusia dan kondisi prasarana yang tidak memenuhi standar keselamatan. Dalam lingkup internasional, World Health Organization (WHO) 2018 mendefinisikan kecelakaan lalu lintas sebagai kejadian di jalan raya yang melibatkan satu atau lebih kendaraan bermotor dan menyebabkan cedera, kematian, atau kerusakan properti. WHO menekankan bahwa kecelakaan lalu lintas merupakan masalah kesehatan masyarakat global yang memerlukan intervensi sistematis dan berkelanjutan.

2.4.2 Faktor Faktor Kecelakaan Lalu Lintas

Kecelakaan lalu lintas juga didukung oleh beberapa faktor yang saling berkaitan dan mempengaruhi tingkat risiko di jalan raya. (Malkhamah, 2014; WHO, 2018) menyebutkan bahwa kecelakaan tidak pernah terjadi karena satu penyebab tunggal, melainkan merupakan hasil interaksi kompleks antara berbagai elemen dalam sistem transportasi. Secara umum, faktor penyebab kecelakaan dapat dikelompokkan menjadi tiga komponen utama, yaitu:

1. Faktor Manusia

Faktor manusia merupakan penyebab yang paling dominan dalam kecelakaan lalu lintas karena berkaitan langsung dengan perilaku, kemampuan, serta kondisi psikologis pengendara, sehingga sangat menentukan tingkat keselamatan di jalan. Warpani (2002) menyebut bahwa kelalaian, ketidakhati-hatian, keletihan, mengantuk, rendahnya disiplin, dan kurangnya keterampilan mengemudi menjadi pemicu utama kecelakaan. Hal ini sejalan dengan WHO (2023) yang menjelaskan bahwa perilaku berisiko seperti mengemudi melebihi batas kecepatan, tidak menggunakan sabuk pengaman atau helm, berkendara dalam kondisi terpengaruh alkohol atau kelelahan, serta penggunaan ponsel saat mengemudi berkontribusi signifikan terhadap meningkatnya kecelakaan fatal. aspek kedisiplinan dan kesadaran risiko merupakan elemen penting dalam membentuk budaya keselamatan. Dengan demikian, keberhasilan peningkatan keselamatan lalu lintas sangat ditentukan oleh perubahan perilaku pengguna jalan melalui edukasi, pengawasan, dan penegakan hukum Tamin (2008).

2. Faktor Kendaraan

Faktor kendaraan berkaitan dengan kondisi teknis dan kelayakan kendaraan yang memengaruhi kemampuan kendaraan beroperasi secara aman. Warpani (2002) menjelaskan bahwa kerusakan atau ketidaklayakan peralatan seperti sistem pengereman, ban, lampu, dan komponen teknis lainnya dapat menjadi penyebab kecelakaan, terutama jika tidak dilakukan pemeriksaan berkala. pentingnya inspeksi teknis kendaraan untuk memastikan bahwa kendaraan memenuhi standar keselamatan minimum, termasuk stabilitas kendaraan, kelayakan mesin, dan efektivitas sistem keselamatan pasif maupun aktif. Dalam konteks kebijakan nasional, Permenhub No. 13 Tahun 2014 mengatur pengujian berkala kendaraan bermotor sebagai upaya memastikan kendaraan laik jalan WHO (2023). Oleh karena itu, perawatan rutin dan uji KIR menjadi instrumen penting dalam mencegah kecelakaan yang bersumber dari kegagalan teknis kendaraan.

3. Faktor Jalan dan Lingkungan

Faktor jalan dan lingkungan mencakup kondisi fisik infrastruktur jalan serta faktor eksternal seperti cuaca dan pencahayaan yang mempengaruhi keselamatan pengguna jalan. Warpani (2002) menyatakan bahwa desain jalan yang tidak memadai, rusaknya permukaan jalan, minimnya rambu atau marka, serta kondisi geometrik jalan yang buruk dapat meningkatkan risiko kecelakaan. OECD/ITF (2020) menambahkan bahwa lingkungan eksternal seperti hujan, kabut, genangan air, hingga pencahayaan malam hari yang tidak memadai juga memengaruhi visibilitas dan respons pengemudi. Infrastruktur yang dirancang sesuai standar keselamatan dapat mengurangi potensi kecelakaan melalui pengaturan kecepatan alami, kelengkapan fasilitas pendukung, dan penataan ruang lalu lintas.

2.5 Keselamatan Lalu lintas

Warpani (2002) memandang keselamatan lalu lintas sebagai bagian yang tidak terpisahkan dari sistem transportasi jalan. Dalam pandangannya, keselamatan lalu lintas merupakan hasil dari interaksi antara beberapa unsur utama dalam sistem lalu lintas, yaitu manusia sebagai pengguna jalan, kendaraan, jalan, dan lingkungan. Keempat unsur tersebut saling berkaitan dan saling memengaruhi satu sama lain, sehingga kegagalan atau ketidakterkendalian pada salah satu unsur dapat meningkatkan risiko terjadinya kecelakaan lalu lintas. Dengan demikian, kecelakaan lalu lintas tidak dapat dipahami sebagai peristiwa tunggal yang berdiri sendiri, melainkan sebagai akibat dari lemahnya fungsi sistem transportasi secara keseluruhan. Warpani (2002) menekankan bahwa manusia atau pengguna jalan merupakan faktor yang paling dominan dalam keselamatan lalu lintas. Perilaku pengemudi dan pejalan kaki, seperti tingkat kepatuhan terhadap peraturan, kesadaran akan keselamatan, serta sikap disiplin dalam berlalu lintas, sangat menentukan tingkat keselamatan di jalan.

Selain itu, faktor kendaraan juga memegang peranan penting, khususnya terkait dengan kondisi teknis dan kelaikan kendaraan. Kendaraan yang tidak memenuhi standar teknis berpotensi menimbulkan gangguan keselamatan, baik bagi

pengemudinya sendiri maupun bagi pengguna jalan lainnya. Faktor jalan juga menjadi perhatian utama, meliputi kondisi fisik jalan, desain geometrik, serta kelengkapan fasilitas pendukung seperti marka, rambu, dan penerangan jalan. Sementara itu, lingkungan jalan, seperti kondisi cuaca dan aktivitas di sekitar jalan, turut memengaruhi tingkat keselamatan lalu lintas.

Konsep keselamatan lalu lintas yang dikemukakan oleh Warpani (2002) kemudian dikembangkan lebih lanjut oleh Warpani (2013) dengan pendekatan yang lebih komprehensif dan operasional. Dalam pengembangannya, Warpani (2013) tidak hanya menekankan faktor teknis dan perilaku, tetapi juga memasukkan aspek kelembagaan dan kebijakan sebagai bagian penting dalam sistem keselamatan lalu lintas. Warpani (2013) menambahkan unsur manajemen dan rekayasa lalu lintas, yang mencakup pengaturan arus lalu lintas, pengelolaan persimpangan, pembatasan kecepatan, pengaturan parkir, serta perencanaan lalu lintas yang bertujuan untuk mengurangi konflik antar pengguna jalan. Manajemen dan rekayasa lalu lintas dipandang sebagai upaya sistematis untuk menciptakan kondisi lalu lintas yang tertib, lancar, dan aman. Pengembangan konsep oleh Warpani (2013) memperluas pandangan keselamatan lalu lintas dari yang semula berfokus pada interaksi manusia, kendaraan, jalan, dan lingkungan, menjadi suatu sistem keselamatan lalu lintas yang terpadu. Sistem ini mencakup pengguna jalan, kendaraan, kondisi jalan, lingkungan, manajemen dan rekayasa lalu lintas, serta penegakan hukum yang saling berkaitan dan harus dikelola secara bersama-sama. Keselamatan lalu lintas menurut Warpani (2002) yang dikembangkan oleh Warpani (2013) pada akhirnya bertujuan untuk menekan angka kecelakaan, mengurangi tingkat fatalitas, serta mewujudkan lalu lintas yang aman, tertib, dan berkelanjutan melalui peran aktif pemerintah dan kesadaran seluruh pengguna jalan.

2.5.1 Peran Pemerintah Dalam Menjamin Keselamatan Lalu Lintas

Pemerintah memiliki tanggung jawab fundamental dalam menjamin terselenggaranya sistem transportasi yang aman, tertib, dan berkelanjutan bagi seluruh pengguna jalan. Dalam konteks pemerintahan daerah, tanggung jawab

tersebut dijalankan melalui Dinas Perhubungan (Dishub) sebagai perangkat daerah yang memegang peran strategis dalam pengaturan, pengawasan, dan pelayanan lalu lintas. Kementerian Perhubungan (2018) menegaskan bahwa pemerintah berkewajiban menyediakan regulasi, pelayanan, serta pengawasan yang mampu menjamin aktivitas transportasi berlangsung dengan aman dan tidak membahayakan keselamatan pengendara.

Peran pemerintah melalui Dinas Perhubungan terutama diwujudkan dalam fungsi pengawasan yang mencakup pemantauan arus lalu lintas, inspeksi kelaikan kendaraan melalui uji berkala, serta pengendalian aktivitas dan perilaku pengguna jalan. Pengawasan ini bertujuan untuk mencegah pelanggaran lalu lintas dan menurunkan potensi kecelakaan. O'Flaherty (1997) dan WHO (2018) menegaskan bahwa pengawasan merupakan elemen kunci dalam membangun disiplin berlalu lintas dan meningkatkan keselamatan jalan secara berkelanjutan. Dalam hal ini, Dishub berperan aktif memastikan bahwa setiap moda transportasi memenuhi standar teknis dan administratif yang ditetapkan. Selain pengawasan, Dinas Perhubungan menjalankan fungsi pengaturan, yaitu perumusan dan penerapan kebijakan teknis lalu lintas sesuai dengan ketentuan perundang-undangan. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Dishub bertugas menyediakan dan mengelola perlengkapan jalan seperti rambu, marka, alat pemberi isyarat lalu lintas, serta melakukan rekayasa lalu lintas untuk mengoptimalkan penggunaan ruang jalan agar sesuai dengan standar keselamatan (UU No. 22 Tahun 2009; Suryanto, 2020). Penguatan regulasi dan penerapan standar pelayanan minimum ini menjadi langkah penting pemerintah daerah dalam menekan risiko kecelakaan lalu lintas (Arifin, 2019).

Peran pemerintah melalui Dinas Perhubungan juga tercermin dalam penyediaan sarana dan prasarana lalu lintas sebagai bagian dari pelayanan publik. Prasarana lalu lintas meliputi infrastruktur fisik seperti jalan, jembatan, trotoar, marka, rambu, lampu penerangan jalan, sistem pengendalian lalu lintas (ATCS), halte, terminal, dan fasilitas penyeberangan yang harus memenuhi standar teknis sebagaimana diatur dalam UU No. 22 Tahun 2009 serta Permenhub No. 34

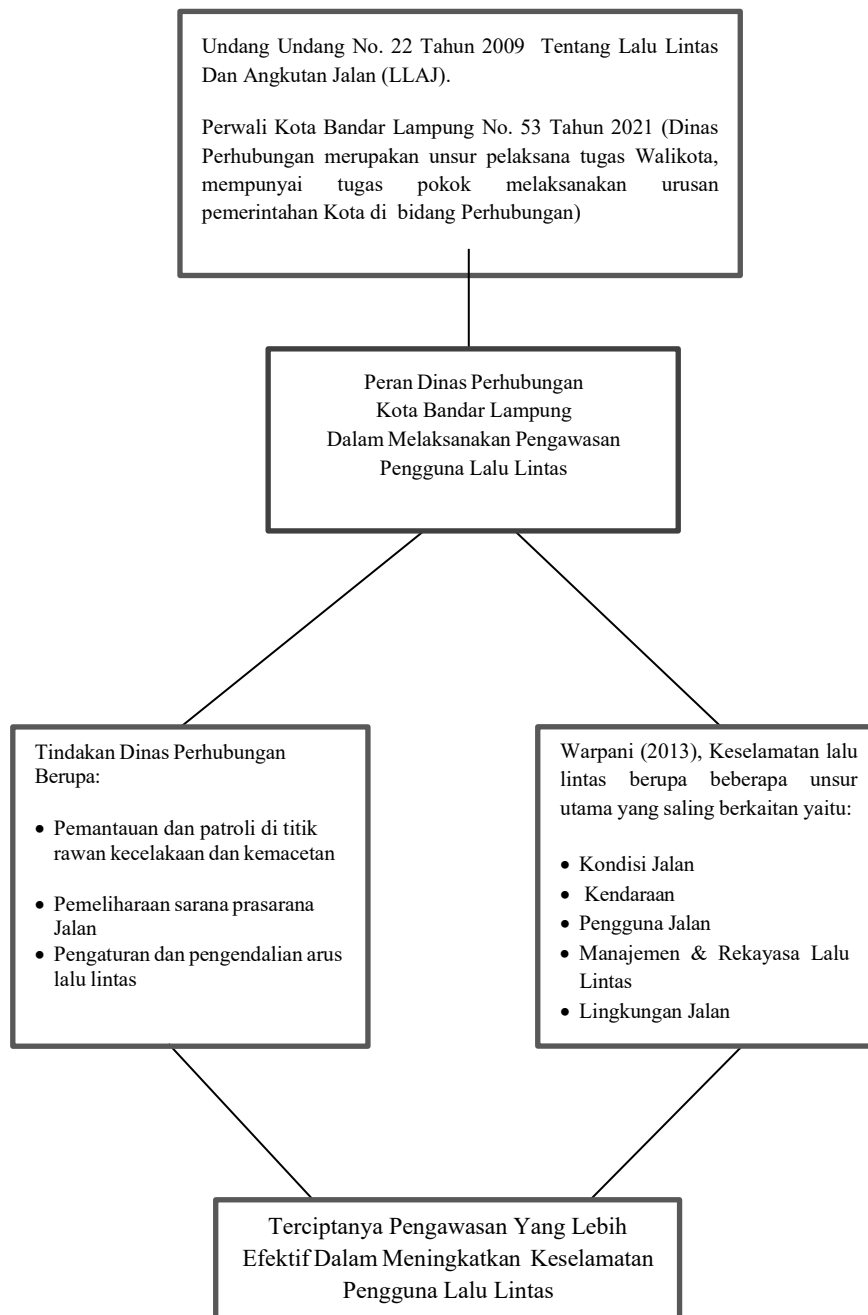
Tahun 2014. Sementara itu, sarana lalu lintas mencakup kendaraan bermotor maupun tidak bermotor yang kelayakan teknisnya dijamin melalui pengujian berkala sesuai Permenhub No. 13 Tahun 2014. Menurut Tamin (2008), kualitas prasarana yang dirancang sesuai standar keselamatan mampu mengurangi potensi kecelakaan melalui peningkatan visibilitas, pengaturan kecepatan alami, serta penataan ruang gerak kendaraan dan pejalan kaki.

Sebaliknya, sarana dan prasarana yang tidak memenuhi standar dapat meningkatkan risiko kecelakaan karena memengaruhi perilaku pengemudi dan stabilitas kendaraan selama perjalanan (Warpani, 2002). Oleh karena itu, pemerintah melalui Dishub bertanggung jawab memastikan pembangunan, pemeliharaan, dan pengawasan sarana-prasarana lalu lintas dilakukan secara berkelanjutan dan berbasis keselamatan. Dengan demikian, peran pemerintah dalam menjamin keselamatan lalu lintas melalui Dinas Perhubungan mencakup fungsi pengaturan, pengawasan, serta pelayanan yang saling melengkapi. Pelaksanaan tugas Dishub dalam menetapkan regulasi, mengawasi pelaksanaan lalu lintas, serta menyediakan sarana dan prasarana yang aman menjadi landasan utama dalam menciptakan sistem transportasi yang selamat, nyaman, dan efisien bagi masyarakat.

2.6 Kerangka Pikir

Kerangka pikir dalam penelitian berfungsi sebagai landasan konseptual yang menggambarkan alur berpikir peneliti dalam menghubungkan teori dengan fenomena empiris yang dikaji. Menurut Sugiyono (2022), kerangka pikir merupakan hasil sintesis antara teori-teori yang relevan dan temuan empiris yang mendasari terbentuknya rumusan masalah serta arah penelitian. Dengan kata lain, kerangka pikir membantu peneliti dalam menjelaskan bagaimana konsep, variabel, dan indikator saling berhubungan secara logis dan sistematis dalam konteks penelitian. Sugiyono (2022) menegaskan bahwa dalam penelitian kualitatif, kerangka pikir bersifat induktif dan konstruktif, di mana peneliti membangun pemahaman berdasarkan data yang diperoleh dari lapangan.

Kerangka berpikir ini menggambarkan peran Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dalam melaksanakan pengawasan keselamatan pengguna lalu lintas. Tindakan operasional Dishub mencakup pemantauan dan patroli di titik rawan kecelakaan serta kemacetan, pemeliharaan sarana prasarana jalan, pengaturan serta pengendalian arus lalu lintas, dan pembinaan serta penyuluhan keselamatan kepada masyarakat. Pelaksanaan tindakan tersebut didukung oleh regulasi yang jelas, yaitu Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta Peraturan Wali Kota Bandar Lampung No. 53 Tahun 2021. Faktor pendukung meliputi regulasi yang kuat, ketersediaan sarana prasarana memadai (rambu, traffic light, guardrail), kerjasama antar instansi (Polri dan swasta), SDM yang kompeten, serta tingginya kesadaran masyarakat. Sebaliknya, faktor penghambat berupa keterbatasan sumber daya (anggaran, personel), rendahnya kepatuhan masyarakat, parkir liar dan PKL di trotoar, kondisi jalan rusak, kurangnya koordinasi antarlembaga, serta infrastruktur yang belum memadai. Berdasarkan Warpani (2013), keselamatan lalu lintas dipengaruhi oleh kondisi jalan, kendaraan, pengguna jalan, manajemen serta rekayasa lalu lintas, dan lingkungan jalan.



Gambar 1. Kerangka Pikir
Sumber: Diolah Oleh Peneliti, 2026

III. METODE PENELITIAN

3.1 Jenis Penelitian

Penelitian ini menggunakan jenis penelitian kualitatif dengan pendekatan deskriptif. Penelitian kualitatif deskriptif bertujuan untuk memahami dan menggambarkan secara mendalam suatu fenomena sosial berdasarkan kondisi nyata yang terjadi di lapangan. Pendekatan ini dipilih karena fokus penelitian tidak hanya menilai hasil atau capaian secara kuantitatif, tetapi menelaah proses, peran, dan dinamika pelaksanaan pengawasan keselamatan lalu lintas oleh Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung. Menurut Sugiyono (2022), penelitian kualitatif digunakan untuk meneliti objek yang bersifat alamiah, di mana peneliti berperan sebagai instrumen utama dalam pengumpulan data, dan hasil penelitian lebih menekankan makna, pemahaman, serta interpretasi terhadap fenomena yang diteliti.

Dalam konteks penelitian ini, pendekatan kualitatif memungkinkan peneliti untuk menggali secara mendalam bagaimana peran Dinas Perhubungan dijalankan, bagaimana kebijakan pengawasan diterjemahkan dalam praktik lapangan, serta bagaimana interaksi antara aparatur, aturan, dan pengguna jalan membentuk efektivitas pengawasan keselamatan lalu lintas. Pendekatan deskriptif digunakan karena penelitian ini bertujuan untuk mendeskripsikan secara sistematis dan faktual mengenai peran Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dalam melaksanakan pengawasan keselamatan pengguna lalu lintas, termasuk mengidentifikasi faktor pendukung dan faktor penghambat dalam pelaksanaan pengawasan tersebut. Penelitian ini dimaksudkan untuk memperoleh gambaran yang komprehensif mengenai realitas pelaksanaan pengawasan keselamatan lalu lintas di tingkat daerah.

Dengan demikian, melalui penelitian kualitatif deskriptif ini diharapkan dapat diperoleh pemahaman yang mendalam dan utuh mengenai peran Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dalam pengawasan keselamatan pengguna lalu lintas, sehingga hasil penelitian dapat memberikan kontribusi teoritis maupun praktis bagi pengembangan kebijakan dan peningkatan keselamatan lalu lintas di daerah.

3.2 Fokus Penelitian

Fokus penelitian merupakan batasan kajian yang digunakan peneliti agar penelitian tidak meluas dan tetap terarah pada tujuan yang ingin dicapai. Menurut Sugiyono (2022), fokus penelitian dalam metode kualitatif berfungsi untuk memperjelas objek yang akan dikaji, membantu peneliti menentukan sumber data, serta menjaga konsistensi penelitian agar tetap berada dalam konteks permasalahan yang ditetapkan. Dalam penelitian kualitatif, fokus tidak bersifat kaku, melainkan dapat berkembang sesuai dinamika temuan di lapangan, sepanjang masih relevan dengan tujuan penelitian. Berdasarkan rumusan masalah dan tujuan penelitian, maka fokus penelitian ini diarahkan pada beberapa aspek utama yang berkaitan dengan peran Petugas Dinas Perhubungan dalam melaksanakan pengawasan keselamatan lalu lintas. Fokus ini disusun agar penelitian tetap terarah serta mampu menggambarkan kondisi yang terjadi di lapangan.

1. Pelaksanaan Pengawasan Lalu Lintas

Fokus ini menitikberatkan pada bagaimana Petugas Dinas Perhubungan melaksanakan fungsi pengawasan lalu lintas secara langsung maupun tidak langsung. Pengawasan tersebut mencakup proses penetapan kebijakan yang menjadi dasar pelaksanaan tugas, kegiatan pengaturan lalu lintas di lapangan, serta upaya pengendalian arus lalu lintas dalam berbagai kondisi, khususnya pada jam-jam rawan kemacetan. Melalui fokus ini, peneliti ingin melihat sejauh mana peran petugas dalam menciptakan kondisi lalu lintas yang aman, tertib, dan lancar, serta bagaimana efektivitas pengawasan yang dilakukan.

2. Pencegahan Kecelakaan Lalu Lintas

Fokus penelitian ini juga mengkaji berbagai upaya yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan dalam meminimalisir terjadinya kecelakaan lalu lintas. Upaya tersebut tidak hanya terbatas pada pengawasan, tetapi juga mencakup langkah-langkah preventif seperti sosialisasi kepada masyarakat, peningkatan kesadaran pengguna jalan, serta penegakan aturan lalu lintas. Selain itu, penelitian ini juga melihat bagaimana koordinasi yang dilakukan dengan instansi terkait, seperti kepolisian, dalam mendukung terciptanya keselamatan lalu lintas secara menyeluruh.

3. Sarana dan Prasarana Lalu Lintas

Sarana dan prasarana merupakan elemen penting dalam menunjang keberhasilan pengawasan dan keselamatan lalu lintas. Fokus ini mengkaji ketersediaan, kondisi, serta pemanfaatan fasilitas pendukung seperti rambu lalu lintas, marka jalan, lampu lalu lintas, serta perlengkapan operasional petugas. Selain itu, penelitian ini juga melihat sejauh mana sarana dan prasarana tersebut mampu menunjang kinerja petugas dalam menciptakan lalu lintas yang aman dan tertib.

4. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pelaksanaan Peran

Dalam pelaksanaan tugasnya, Petugas Dinas Perhubungan tentu dipengaruhi oleh berbagai faktor yang dapat mendukung maupun menghambat kinerja mereka. Oleh karena itu, fokus ini diarahkan untuk mengidentifikasi dan menganalisis faktor-faktor tersebut secara lebih mendalam, baik yang berasal dari dalam organisasi maupun dari luar.

Dengan memahami faktor-faktor ini, diharapkan dapat diketahui penyebab optimal atau tidaknya pelaksanaan pengawasan dan upaya keselamatan lalu lintas di lapangan.

Adapun faktor-faktor yang mempengaruhi pelaksanaan peran tersebut terdiri dari:

1. Faktor Pendukung

Faktor pendukung merupakan segala hal yang dapat memperlancar pelaksanaan tugas Petugas Dinas Perhubungan dalam pengawasan dan keselamatan lalu lintas. Faktor ini meliputi ketersediaan sumber daya manusia yang cukup dan kompeten, adanya dukungan anggaran yang memadai, kelengkapan sarana dan prasarana yang menunjang kegiatan operasional, serta terjalinnya koordinasi dan kerja sama yang baik dengan instansi terkait. Keberadaan faktor pendukung ini sangat berperan dalam meningkatkan efektivitas kinerja petugas di lapangan.

2. Faktor Penghambat

Faktor penghambat merupakan berbagai kendala yang dihadapi dalam pelaksanaan tugas pengawasan dan keselamatan lalu lintas. Kendala tersebut dapat berupa keterbatasan jumlah petugas, keterbatasan anggaran, serta kurang memadainya sarana dan prasarana pendukung. Selain itu, faktor eksternal seperti rendahnya kesadaran dan kepatuhan masyarakat terhadap peraturan lalu lintas, tingginya volume kendaraan, serta kondisi lalu lintas yang padat juga menjadi hambatan yang signifikan. Faktor-faktor ini dapat mempengaruhi efektivitas pelaksanaan tugas dan menjadi tantangan yang harus dihadapi oleh Dinas Perhubungan.

3.3 Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan di Kantor Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung yang beralamat di Kecamatan Rajabasa, Kota Bandar Lampung, Provinsi Lampung selain di kantor Dishub, dan Penelitian ini juga dilakukan di salah satu jalan raya yang sering terjadi kemacetan untuk menilai secara langsung kontribusi pelaksanaan pengawasan yang dilakukan oleh pegawai Dinas Perhubungan.

3.4 Jenis dan Sumber data

Dalam penelitian ini, jenis dan sumber data yang digunakan disesuaikan dengan pendekatan kualitatif yang menekankan pada makna, konteks, dan keutuhan fenomena sosial yang terjadi di lapangan. Data dalam penelitian kualitatif bukan berupa angka, melainkan berupa kata-kata, tindakan, serta dokumen yang diperoleh dari hasil wawancara, observasi, dan dokumentasi (Sugiyono, 2022). Menurut Sugiyono (2022), berdasarkan sumbernya, data dalam penelitian dibedakan menjadi dua jenis, yaitu data primer dan data sekunder.

1. Data primer

Data primer merupakan data yang diperoleh secara langsung dari lapangan melalui interaksi peneliti dengan subjek penelitian. Data ini dikumpulkan melalui kegiatan wawancara mendalam, observasi partisipatif, serta dokumentasi yang relevan dengan fokus penelitian. Dalam penelitian ini, data primer diperoleh dari hasil wawancara dengan Kepala Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung, pejabat struktural yang membidangi lalu lintas dan angkutan jalan, petugas lapangan Dinas Perhubungan, serta masyarakat atau pengguna jalan. Melalui data primer ini, peneliti berupaya menggali informasi secara mendalam mengenai pelaksanaan pengawasan keselamatan lalu lintas, mekanisme kerja petugas di lapangan, serta persepsi masyarakat terhadap efektivitas pengawasan yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung.

2. Data Sekunder

Data sekunder merupakan data yang diperoleh dari sumber tidak langsung, seperti dokumen, arsip, laporan, buku, jurnal ilmiah, serta peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan topik penelitian. Menurut Sugiyono (2022), data sekunder digunakan untuk memperkuat dan melengkapi data primer sehingga hasil penelitian menjadi lebih komprehensif dan valid. Dalam penelitian ini, data sekunder diperoleh dari berbagai dokumen resmi Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung, laporan kegiatan pengawasan lalu lintas, data perlengkapan jalan, serta peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan keselamatan lalu lintas, seperti Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, serta peraturan daerah dan peraturan wali kota yang relevan. Selain itu, data sekunder juga diperoleh dari buku, jurnal ilmiah, dan hasil penelitian terdahulu yang membahas peran pemerintah dan keselamatan lalu lintas. Sugiyono (2022) menegaskan bahwa sumber data dalam penelitian kualitatif dapat berupa manusia (informan), tempat, dan dokumen. Manusia atau informan dalam penelitian ini dipilih secara purposive, yaitu berdasarkan pertimbangan tertentu sesuai dengan kebutuhan penelitian, khususnya mereka yang memiliki pengetahuan dan pengalaman langsung terkait pelaksanaan pengawasan keselamatan lalu lintas. Sumber data berupa tempat digunakan untuk memahami kondisi dan situasi lalu lintas di lapangan, sedangkan dokumen digunakan untuk melengkapi serta memperkuat hasil observasi dan wawancara.

Dengan demikian, jenis dan sumber data dalam penelitian ini terdiri dari data primer dan data sekunder yang diperoleh melalui wawancara, observasi, dan dokumentasi. Kombinasi antara kedua jenis data tersebut diharapkan dapat memberikan pemahaman yang mendalam dan menyeluruh mengenai peran Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dalam pengawasan keselamatan pengguna lalu lintas.

3.5 Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data merupakan langkah strategis dalam penelitian karena berfungsi untuk memperoleh informasi yang relevan, valid, dan mendalam mengenai fokus penelitian. Dalam penelitian kualitatif, pengumpulan data dilakukan dalam situasi yang alamiah (*natural setting*), dengan peneliti sebagai instrumen utama yang terlibat langsung dalam prosesnya Sugiyono, 2022. Teknik pengumpulan data yang digunakan harus sesuai dengan pendekatan dan tujuan penelitian agar mampu menggambarkan fenomena yang diteliti secara menyeluruh. Dalam penelitian yang berjudul Peran Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung Dalam Melaksanakan Pengawasan Keselamatan Pengguna lalu Lintas (Studi Di Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung) teknik pengumpulan data yang digunakan adalah wawancara dan dokumentasi.

1. Wawancara

Wawancara merupakan teknik utama dalam penelitian kualitatif yang digunakan untuk memperoleh informasi secara langsung dari informan. Menurut Sugiyono (2022), wawancara adalah teknik pengumpulan data yang dilakukan melalui proses tanya jawab secara langsung antara peneliti dengan informan, dengan tujuan untuk menggali pandangan, pengalaman, serta interpretasi informan terhadap suatu fenomena sosial. Melalui wawancara, peneliti dapat memahami makna di balik peristiwa yang tidak dapat dijelaskan hanya dengan data tertulis.

Dalam penelitian ini, wawancara dilakukan dengan format semi-terstruktur, yakni menggunakan pedoman wawancara yang telah disusun sebelumnya, namun tetap memberi kebebasan kepada peneliti untuk mengembangkan pertanyaan lanjutan sesuai dengan arah percakapan dan konteks jawaban informan. Teknik ini dipilih karena memungkinkan peneliti memperoleh data yang mendalam, fleksibel, dan kontekstual (Sugiyono, 2022).

Tabel 4. Data Informan

No	Nama Informan	Jabatan	Tanggal Wawancara	Info Yang Diperoleh
1.	Socrat Pringgodanu S.STP,MM	Kepala Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung	6 Maret 2026	Pengawasan keselamatan lalu lintas oleh Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung sudah berjalan cukup baik melalui pengaturan di lapangan, pemantauan ATCS, pengawasan kendaraan umum, serta penertiban pelanggaran bekerja sama dengan kepolisian. Namun demikian, masih diperlukan peningkatan pada beberapa fasilitas dan pelaksanaan pengawasan agar lebih optimal.
2.	Juliansyah	Petugas Lapangan Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung	7 Maret 2026	Tugas petugas lapangan adalah mengatur arus lalu lintas di titik rawan padat saat jam sibuk serta mengarahkan kendaraan agar tetap tertib, lancar, aman, dan nyaman.
3.	Tamimi Yusuf	Petugas Lapangan Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung	7 Maret 2026	Petugas lapangan Dinas Perhubungan berjaga secara bergiliran untuk mengatur lalu lintas di titik pertigaan yang rawan macet agar arus kendaraan tetap lancar dan kondusif.
4.	Agung	Pengguna Jalan Raya, Roda Dua	14 April 2026	Petugas pengawas lapangan on time kok hadir nya di jalanan.
5.	Rohim	Pengguna Jalan Raya, Roda Dua	21 Mei 2026	Kehadiran petugas di lapangan membantu mengurai kemacetan,
6.	Kahfi	Pengguna Jalan Raya, Roda Dua	21 April 2026	Sarana dan prasarana penting dalam menunjang keselamatan lalu lintas, namun tetap tergantung pada kesadaran dan disiplin pengguna jalan.
7.	Steven	Pengguna Jalan Raya, Roda Dua	13 April 2026	Jumlah petugas masih terbatas di titik titik kemacetan.
8.	Khalisa	Pengguna Jalan Raya, Roda Dua	20 April 2026	faktor SDM serta pelanggaran pengendara masih menjadi kendala.
9.	Sabrina	Pengguna Jalan Raya, Roda Empat	20 April 2026	Keberadaan petugas dishub saat <i>car free day</i> , cukup sangat membantu.
10.	Susan	Pengguna Jalan Raya, Roda Empat	20 April 2026	kalau lalu lintas diatur dengan baik kita jadi lebih nyaman di jalan.
11.	Robby	Pengguna Jalan Raya, Roda Empat	21 April 2026	Petugas Lapangan cukup sigap buat ngatu jalan,, jadi kemacetannya nggak terlalu lama.

No	Nama Informan	Jabatan	Tanggal Wawancara	Info Yang Diperoleh
12.	Sesly	Pengguna Jalan Raya, Roda Empat	21 April 2026	Parkir liar di pinggir jalan sudah mulai berkurang, ga se padat sebelumnya.
13.	Yati	Pengguna Jalan Raya, Roda Empat	22 Mei 2026	Pengawasan lebih sering dilakukan pada sore hari jarang terlihat di pagi hari
14.	Amir	Pengguna Jalan Raya, Roda Empat	22 Mei 2026	keberadaan petugas Dinas Perhubungan yang mengatur arus kendaraan di persimpangan cukup membantu dalam mengurangi kepadatan lalu lintas
15.	Sidik	Pengguna Jalan Raya, Roda Empat	22 Mei 2026	Dinas Perhubungan bersama Polantas melakukan pengaturan arus kendaraan di persimpangan untuk mengurangi kemacetan dan menjaga kelancaran lalu lintas.

Sumber: Diolah oleh peneliti (2026)

Proses wawancara dilakukan secara tatap muka maupun daring, menggunakan alat bantu seperti panduan wawancara, perekam suara, dan catatan lapangan untuk memastikan keakuratan data. Data hasil wawancara kemudian ditranskrip dan dianalisis secara tematik untuk menemukan pola, makna, serta hubungan dengan peran Dinas Perhubungan Dalam Melaksanakan Pengawasan di Jalan Raya Kota Bandar Lampung.

2. Dokumentasi

Teknik dokumentasi digunakan sebagai pelengkap dari hasil wawancara. Menurut Sugiyono (2022), dokumentasi adalah teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan memanfaatkan berbagai dokumen, baik tertulis, gambar, maupun elektronik, yang relevan dengan fokus penelitian. Dokumen berfungsi sebagai sumber informasi sekunder yang membantu peneliti memperoleh gambaran yang lebih objektif dan faktual tentang fenomena yang diteliti.

Tabel 5. Data Dokumen

No	Dokumen	Data Yang Diperoleh
1.	Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	Data yang diperoleh berupa ketentuan normatif dan yuridis yang mengatur kewenangan, tugas, dan tanggung jawab pemerintah daerah dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan. Data ini digunakan sebagai dasar untuk menganalisis peran Dinas Perhubungan dalam pengawasan keselamatan pengguna lalu lintas.
2.	Standar Operasional Prosedur (SOP) pengawasan lalu lintas oleh Dinas Perhubungan	Data yang diperoleh berupa ketentuan teknis dan operasional yang menjadi pedoman bagi aparatur Dinas Perhubungan dalam melaksanakan pengawasan keselamatan lalu lintas. Data ini digunakan untuk menganalisis kesesuaian antara norma dan pelaksanaan pengawasan di lapangan.
3.	Program dan kegiatan pengawasan keselamatan lalu lintas	Data yang diperoleh berupa informasi mengenai perencanaan, pelaksanaan, dan capaian kegiatan yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan dalam upaya menjamin keselamatan pengguna jalan. Data ini digunakan untuk menilai pelaksanaan peran serta efektivitas pengawasan keselamatan lalu lintas.
4.	Laporan evaluasi pengawasan lalu lintas	Data yang diperoleh dari laporan evaluasi pengawasan lalu lintas berupa informasi mengenai hasil penilaian, capaian, serta permasalahan dalam pelaksanaan pengawasan keselamatan lalu lintas yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan. Data ini digunakan untuk menilai tingkat efektivitas pengawasan serta mengidentifikasi faktor-faktor yang memengaruhi keberhasilan maupun kendala dalam pelaksanaan pengawasan lalu lintas.
5.	Foto dan Dokumentasi kegiatan, ketika Petugas Dishub melakukan pengawasan lalu lintas	Data yang Diperoleh berupa bukti visual yang menggambarkan secara nyata pelaksanaan pengawasan keselamatan lalu lintas oleh petugas Dinas Perhubungan di lapangan. Dokumentasi ini digunakan untuk mendukung dan memperkuat data hasil wawancara serta observasi terkait pelaksanaan pengawasan lalu lintas.

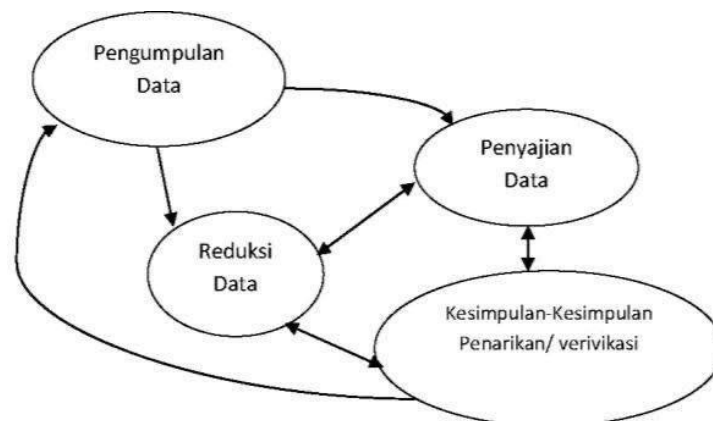
No	Dokumen	Data Yang Diperoleh
6.	Dokumentasi sarana dan prasarana jalan	Data yang diperoleh dari foto sarana dan prasarana jalan berupa bukti visual kondisi fasilitas lalu lintas yang digunakan dalam mendukung keselamatan pengguna jalan. Dokumentasi ini digunakan untuk memberikan gambaran nyata mengenai ketersediaan, kelayakan, dan kondisi sarana serta prasarana jalan yang menjadi objek pengawasan Dinas Perhubungan.

Sumber : Diolah oleh peneliti (2025)

Melalui teknik dokumentasi, peneliti dapat melakukan verifikasi terhadap data hasil wawancara dan memperkuat analisis melalui proses triangulasi sumber. Dengan demikian, dokumentasi berperan penting dalam memastikan keabsahan data serta memperkaya pemahaman peneliti terhadap Efektivitas Dinas Perhubungan dalam melaksanakan pengawasan lalu lintas

3.6 Teknik Analisis Data

Analisis data merupakan proses penting dalam penelitian kualitatif karena bertujuan untuk mengorganisasi, menginterpretasikan, dan memberikan makna terhadap data yang diperoleh di lapangan. Menurut Sugiyono (2022), analisis data kualitatif adalah proses mencari dan menyusun secara sistematis data yang diperoleh dari hasil wawancara, catatan lapangan, dan dokumentasi, dengan cara mengorganisasikan data ke dalam kategori, menjabarkan ke dalam unit, melakukan sintesis, serta menyusun pola untuk menarik kesimpulan. Analisis data dalam penelitian ini dilakukan secara bersamaan dengan proses pengumpulan data, bukan setelahnya. Proses ini dilakukan secara interaktif dan berulang, mengikuti model analisis data kualitatif dari Miles dan Huberman (dalam Sugiyono, 2022) yang meliputi tiga tahapan utama, yaitu:



Gambar 2. Teknik Analisis Data

Sumber: Miles and Huberman 1984 dikutip dalam Sugiyono (2022)

1. Reduksi Data

Reduksi data merupakan tahap awal dalam proses analisis yang bertujuan untuk menyederhanakan dan memfokuskan data yang telah dikumpulkan agar hanya informasi yang relevan dengan fokus penelitian yang dipertahankan. Menurut Sugiyono (2022), reduksi data adalah proses pemilihan, pemusatan perhatian, penyederhanaan, dan transformasi data mentah dari lapangan ke dalam bentuk yang lebih sistematis.

2. Penyajian Data

Penyajian data, yaitu proses menyusun dan menampilkan data yang telah direduksi ke dalam bentuk yang sistematis agar memudahkan peneliti untuk memahami, menafsirkan, serta menarik kesimpulan. Menurut Sugiyono (2022), penyajian data dapat dilakukan dalam bentuk teks naratif, tabel, matriks, maupun bagan yang menggambarkan hubungan antar kategori.

3. Penarikan Kesimpulan

Kesimpulan dalam penelitian kualitatif bersifat sementara pada awalnya, dan akan menjadi lebih kuat apabila didukung oleh data dan bukti-bukti yang konsisten. Menurut Sugiyono (2022), penarikan kesimpulan merupakan upaya untuk menemukan makna, hubungan, dan pola dari data yang telah disajikan, kemudian dilakukan verifikasi untuk memastikan kebenaran serta konsistensi hasil analisis.

3.7 Teknik Keabsahan Data

Dalam penelitian kualitatif, keabsahan data merupakan aspek penting yang berfungsi untuk memastikan bahwa data yang diperoleh benar-benar mencerminkan kenyataan di lapangan dan dapat dipercaya kebenarannya. Menurut Sugiyono (2022), uji keabsahan data dilakukan untuk membuktikan bahwa penelitian yang dilakukan memiliki tingkat kepercayaan (*trustworthiness*) yang tinggi. Dalam penelitian kualitatif, terdapat empat kriteria utama yang digunakan untuk menguji keabsahan data, yaitu kredibilitas (*credibility*), transferabilitas (*transferability*), dependabilitas (*dependability*), dan konfirmabilitas (*confirmability*). Keempat kriteria ini saling berkaitan dan membentuk satu kesatuan yang utuh dalam menjamin kualitas hasil penelitian. Berikut penjelasan masing-masing kriteria dan penerapannya dalam penelitian ini:

1. Kredibilitas (*Credibility*)

Kredibilitas merupakan ukuran sejauh mana data dan hasil penelitian dapat dipercaya serta sesuai dengan kenyataan yang sesungguhnya. Menurut Sugiyono (2022), kredibilitas bertujuan untuk membuktikan bahwa data yang dikumpulkan benar-benar valid, sehingga dapat menggambarkan fenomena yang diteliti secara akurat. Dalam penelitian ini, uji kredibilitas dilakukan melalui beberapa teknik, yaitu triangulasi sumber, teknik, dan waktu, perpanjangan keikutsertaan, ketekunan pengamatan, diskusi sejawat, kecukupan referensial, serta member check. Triangulasi dilakukan dengan membandingkan informasi yang diperoleh dari Kepala Dinas Perhubungan, Sekretaris Dinas Perhubungan, pejabat bidang lalu lintas, petugas lapangan, serta masyarakat atau pengguna jalan, kemudian memverifikasinya melalui berbagai teknik pengumpulan data, yaitu wawancara, observasi, dan dokumentasi. Data hasil wawancara diverifikasi dengan hasil observasi pelaksanaan pengawasan lalu lintas di lapangan serta diperkuat dengan dokumen resmi seperti SOP pengawasan, laporan kegiatan, peraturan perundang-undangan, dan dokumentasi foto.

Dengan penerapan triangulasi sumber dan triangulasi teknik tersebut, diharapkan data yang diperoleh memiliki tingkat keabsahan dan kredibilitas yang tinggi serta mampu menggambarkan secara akurat peran Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dalam pengawasan keselamatan pengguna lalu lintas.

2. Transferabilitas (*Transferability*)

Transferabilitas menunjukkan sejauh mana hasil penelitian dapat diterapkan atau digunakan dalam konteks lain yang serupa. Menurut Sugiyono (2022), tanggung jawab peneliti adalah memberikan uraian yang cukup rinci, jelas, sistematis, dan kontekstual tentang latar penelitian agar pembaca dapat menentukan sejauh mana hasil penelitian dapat diterapkan di tempat lain. Transferabilitas data dalam penelitian kualitatif berkaitan dengan sejauh mana hasil penelitian dapat diterapkan atau digunakan pada konteks lain yang memiliki karakteristik serupa. Dalam penelitian ini, transferabilitas data dicapai dengan menyajikan deskripsi yang rinci dan kontekstual (*thick description*) mengenai peran Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dalam pengawasan keselamatan pengguna lalu lintas. Deskripsi tersebut meliputi kondisi lokasi penelitian, karakteristik informan, kebijakan dan program pengawasan, serta proses pelaksanaan pengawasan lalu lintas di lapangan. Dengan penyajian informasi yang jelas, sistematis, dan mendalam, diharapkan hasil penelitian ini dapat menjadi bahan pembandingan dan rujukan bagi penelitian serupa pada instansi perhubungan di daerah lain yang memiliki kondisi dan permasalahan lalu lintas yang sejenis.

3. Dependabilitas (*Dependability*)

Dependabilitas berhubungan dengan tingkat konsistensi dan keandalan hasil penelitian. Menurut Sugiyono (2022), penelitian dapat dikatakan memiliki dependabilitas tinggi apabila proses penelitian dilakukan secara konsisten dari tahap awal hingga akhir. Uji dependabilitas dilakukan melalui audit terhadap seluruh proses

penelitian, termasuk bagaimana data dikumpulkan, dianalisis, dan ditafsirkan. Dependabilitas dalam penelitian kualitatif berkaitan dengan tingkat konsistensi dan keterandalan proses penelitian sehingga penelitian dapat dipertanggungjawabkan secara ilmiah. Proses penelitian dimulai dari penentuan fokus penelitian, pemilihan informan secara purposive, teknik pengumpulan data melalui wawancara, observasi, dan dokumentasi, hingga tahap analisis data yang dilakukan secara konsisten sesuai dengan tujuan penelitian. Selain itu, dependabilitas penelitian ini diperkuat dengan penyusunan catatan lapangan, transkrip wawancara, serta dokumentasi pendukung yang disimpan secara rapi dan dapat ditelusuri kembali.

Uji dependabilitas dalam penelitian ini dilakukan melalui proses audit oleh pembimbing, yaitu Eko Budi Sulistio, S.Sos., M.AP. yang mengaudit keseluruhan tahapan penelitian mulai dari perumusan masalah, proses pengumpulan data di lapangan, analisis data, hingga penyusunan hasil penelitian. Audit tersebut bertujuan untuk menilai kesesuaian antara prosedur penelitian yang dilaksanakan dengan kaidah metodologi penelitian kualitatif, sehingga hasil penelitian memiliki tingkat konsistensi dan keandalan yang baik. Peneliti juga melakukan pengecekan ulang terhadap data yang diperoleh dengan membandingkan hasil wawancara antar informan serta mencocokkannya dengan hasil observasi dan dokumen resmi Dinas Perhubungan.

4. Konfirmabilitas (*Confirmability*)

Konfirmabilitas berkaitan dengan objektivitas penelitian, yaitu sejauh mana hasil penelitian bebas dari pengaruh subjektivitas peneliti. Menurut Sugiyono (2022), konfirmabilitas bertujuan untuk memastikan bahwa hasil penelitian benar-benar berasal dari data lapangan, bukan dari pandangan atau keinginan pribadi peneliti. Konfirmabilitas dalam penelitian kualitatif berkaitan dengan tingkat objektivitas hasil penelitian, yaitu sejauh mana temuan penelitian

didasarkan pada data dan fakta lapangan, bukan pada subjektivitas atau kepentingan peneliti. Dalam penelitian ini, konfirmabilitas data dijaga dengan memastikan bahwa seluruh hasil dan kesimpulan penelitian didukung oleh bukti empiris yang jelas, seperti hasil wawancara, observasi, dan dokumentasi terkait pengawasan keselamatan lalu lintas oleh Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung. Untuk menjaga konfirmabilitas, peneliti menyajikan data secara transparan dengan melampirkan kutipan pernyataan informan, catatan hasil observasi, serta dokumen resmi serta dokumentasi foto. Selain itu, peneliti melakukan pencatatan proses analisis data secara sistematis sehingga setiap temuan dapat ditelusuri kembali ke sumber data aslinya. Dengan demikian, hasil penelitian ini dapat diuji kebenarannya dan dipastikan bahwa temuan yang dihasilkan benar-benar merefleksikan kondisi nyata pelaksanaan pengawasan keselamatan pengguna lalu lintas, bukan interpretasi subjektif peneliti semata.

V. PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, dapat disimpulkan bahwa Peran Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dalam melaksanakan pengawasan keselamatan pengguna lalu lintas telah menjalankan berbagai bentuk pengawasan yaitu:

1. Pelaksanaan pengawasan lalu lintas telah dilakukan secara langsung melalui pemantauan dan pengaturan arus kendaraan di lapangan, khususnya pada titik-titik rawan kemacetan dan kecelakaan, serta melalui sistem penempatan petugas (plotting/piket) yang terjadwal. Selain itu, pengawasan juga dilakukan dalam bentuk pengendalian dan manajemen lalu lintas, seperti pengaturan persimpangan, rekayasa lalu lintas, serta pengamanan kegiatan masyarakat, sehingga mampu membantu menciptakan kondisi lalu lintas yang lebih tertib dan terkendali.
2. Pelaksanaan pengawasan juga didukung oleh pengawasan terhadap sarana dan prasarana lalu lintas, meliputi pemantauan, pemeliharaan, dan pemanfaatan fasilitas seperti rambu lalu lintas, marka jalan, traffic light, serta perlengkapan keselamatan lainnya. Selain itu, pengawasan dilakukan secara preventif melalui pembinaan, sosialisasi, serta koordinasi dengan instansi terkait guna meningkatkan kesadaran dan kepatuhan masyarakat dalam berlalu lintas.
3. Dalam pelaksanaan pengawasan tersebut, terdapat faktor-faktor yang mempengaruhi, baik sebagai pendukung maupun penghambat. Faktor pendukung meliputi ketersediaan sumber daya manusia, sarana dan prasarana yang memadai, serta adanya koordinasi antar instansi. Sementara itu,

faktor penghambat meliputi keterbatasan jumlah personel dan anggaran, tingginya volume kendaraan, serta rendahnya kesadaran masyarakat, sehingga pelaksanaan pengawasan belum sepenuhnya optimal.

5.2 Saran

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, Berikut adalah saran saran untuk Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dalam melaksanakan pengawasan keselamatan pengguna lalu lintas yaitu:

4. Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung disarankan untuk meningkatkan efektivitas pengawasan lalu lintas melalui penambahan dan optimalisasi penempatan petugas di lapangan, khususnya pada titik-titik rawan kemacetan dan kecelakaan, serta pada jam-jam sibuk. Selain itu, perlu dilakukan penguatan sistem pengawasan berbasis teknologi agar pengawasan dapat berjalan lebih maksimal dan berkelanjutan.
5. Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung perlu meningkatkan upaya pembinaan dan sosialisasi kepada masyarakat terkait pentingnya keselamatan dan kepatuhan dalam berlalu lintas, serta memperkuat koordinasi dengan instansi terkait dalam penegakan aturan. Hal ini bertujuan untuk meningkatkan kesadaran dan disiplin pengguna jalan sehingga dapat mengurangi pelanggaran dan potensi kecelakaan.
6. Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung disarankan untuk meningkatkan kualitas dan pemerataan sarana dan prasarana lalu lintas, serta mengoptimalkan pemeliharaan fasilitas yang sudah ada. Selain itu, perlu adanya peningkatan dukungan sumber daya, baik dari segi anggaran maupun personel, agar pelaksanaan pengawasan dapat berjalan lebih optimal dan mampu menjangkau seluruh wilayah pengawasan

DAFTAR PUSTAKA

- Arifin. (2019). *Kebijakan keselamatan transportasi jalan*. Jakarta: Kencana. Badan Pusat Statistik. (2025). *Statistik Indonesia 2025*. Jakarta: BPS.
- Barus, G. (2020). *Faktor penyebab kecelakaan lalu lintas*. (Tidak dipublikasikan).
- Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung. (2025). *Informasi perlengkapan jalan Kota Bandar Lampung*. Bandar Lampung.
- Handoko, T. H. (2016). *Manajemen*. Yogyakarta: BPFE.
- Haryanto. (2019). *Manajemen lalu lintas dan transportasi jalan*. Jakarta: Erlangga.
- Jurnal UGM. (2020). *Kajian keselamatan lalu lintas dan faktor kecelakaan*. Yogyakarta: Universitas Gadjah Mada.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2018). *Pedoman pengawasan lalu lintas dan angkutan jalan*. Jakarta: Kementerian Perhubungan.
- Koontz, H., & O'Donnell, C. (2005). *Principles of management*. New York: McGraw-Hill.
- Malkhamah, S. (2014). *Manajemen transportasi jalan*. Yogyakarta: UGM Press.
- Media Indonesia. (2021). *Faktor penyebab kecelakaan lalu lintas*. Diakses dari: <https://mediaindonesia.com>.
- Medialampung. (2025). *Pengawasan perlengkapan jalan di Kota Bandar Lampung*. Diakses dari: <https://medialampung.co.id>.
- Mulyadi. (2018). *Sistem pengawasan transportasi*. Jakarta: Salemba Empat.
- OECD. (2019). *Road safety annual report*. Paris: OECD Publishing. OECD/ITF. (2020). *Road safety performance review*. Paris: OECD Publishing.
- O'Flaherty, C. A. (1997). *Transport planning and traffic engineering*. London: Arnold.
- Pusat Studi Transportasi dan Logistik UGM. (2012). *Kajian transportasi dan logistik*. Yogyakarta: UGM.

- Putra. (2021). *Evaluasi kebijakan transportasi daerah*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Santoso. (2020). *Pengelolaan lalu lintas perkotaan*. Jakarta: Gramedia.
- Siagian, S. P. (2014). *Manajemen sumber daya manusia*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Siregar. (2020). *Teknologi dalam pengawasan lalu lintas*. Jakarta: Kencana.
- Soekanto, S. (2002). *Sosiologi suatu pengantar*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Stephen P., R., & Coulter, M. (2018). *Management (14th ed.)*. New York: Pearson.
- Sugiyono. (2022). *Metode penelitian kualitatif*. Bandung: Alfabeta.
- Suryanto. (2020). *Kebijakan transportasi publik*. Jakarta: Prenadamedia.
- Tamin, O. Z. (2000). *Perencanaan dan pemodelan transportasi*. Bandung: ITB.
- Tamin, O. Z. (2008). *Perencanaan transportasi*. Bandung: ITB.
- Terry, G. R. (2006). *Principles of management*. Illinois: Irwin.
- Terry, G. R., & Rue, L. W. (2012). *Dasar-dasar manajemen*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Warpani, S. (2002). *Pengelolaan lalu lintas dan angkutan jalan*. Bandung: ITB.
- Warpani, S. (2013). *Manajemen lalu lintas dan transportasi jalan*. Bandung: ITB.
- World Health Organization. (2018). *Global status report on road safety 2018*. Geneva: WHO.
- World Health Organization. (2023). *Global status report on road safety*. Geneva: WHO.
- Wulandari. (2023). *Analisis kinerja ruas jalan di Kota Bandar Lampung*. (Tidak dipublikasikan).