KINERJA DINAS PERHUBUNGAN KOTA BANDAR LAMPUNG DALAM PELAKSANAAN PROGRAM ATCS *(AREA TRAFFIC CONTROL SYTEM)* DI KOTA BANDAR LAMPUNG

(Skripsi)

Oleh

SIGIT PRASETYO

FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS LAMPUNG
BANDAR LAMPUNG

2016

ABSTRACT

THE PERFORMANCE OF TRANSPORTATION OFFICE OF BANDAR LAMPUNG IN CONDUCTING *AREA TRAFFIC CONTROL SYSTEM* (ATCS) IN BANDAR LAMPUNG
(A Study in Transportation Office of Bandar Lampung)

By

SIGIT PRASETYO

Congestion is a problem often occurs in area in Indonesia. Bandar Lampung is one of urban in Indonesia having this problem. Congestion in main streets in Bandar Lampung cause bad effects on public activities. This problem is the main task of Transportation Office in Bandar Lampung. One of recent efforts from Transportation Office in Bandar Lampung is conducting ATCS (area traffic control system).

The objective of this research is to find out the performance of task force (SATGAS) of ATCS (area traffic control system) in maintaining order and smoothness of traffic in Bandar Lampung, this research used performance measurement model according to Mahsun; 1) input, 2) process, 3) output, and 4) outcome. This was a qualitative research and data were collected with interview, documentation, and observation.

The results showed that the performance of Transportation Office was not optimal. There were some factors influencing less optimal performance of Transportation Office of Bandar Lampung in conducting ATCS program. They were less employees in conducting ATCS operation, some junctures were not yet installed with ATCS instruments, less structures and infrastructures especially auto motor vehicles to conduct ATCS program. The researcher recommends Transportation Office to improve its employees' performances by adding employees especially in ATCS operation division, optimizing ATCS equipment installation for all street junctures susceptible to Congestion, and adding auto motor vehicles.

Keywords : Performance Transportation Office in Bandar Lampung, *Area Traffic Control System* (ATCS).

ABSTRAK

KINERJA DINAS PERHUBUNGAN KOTA BANDAR LAMPUNG DALAM PELAKSANAAN PROGRAM ATCS (*Area Traffic Control System)* DI KOTA BANDAR LAMPUNG
(Studi pada Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung)

Oleh

SIGIT PRASETYO

Kemacetan merupakan suatu permasalahan yang sering terjadi di kota-kota yang ada di Indonesia. Kota Bandar Lampung merupakan salah satu dari sekian kota besar yang ada di Indonesia yang tidak luput dari permasalahan ini. Untuk mengatasi kemacetan ini pemerintah Kota Bandar Lampung menunjuk Dinas Perhubungan untuk mengatasi persoalan tersebut. Salah satu terobosan terbaru dari Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung adalah dengan menyelenggarakan program ATCS (*AreaTraffic Control System*).

Penelitian ini bertujuan untuk melihat kinerja SATGAS (Satuan Tugas) ATCS (*Area Traffic Control Sytem*) dalam menjaga ketertiban dan kelancaran lalu lintas di Kota Bandar Lampung. Model pengukuran kinerja yang digunakan yaitu menurut Mahsun, meliputi 1) Masukan (*Input*), 2) Proses (*Process*), 3) Keluaran (*Output*), 4) Hasil (*Outcome*). Metode yang digunakan adalah penelitian kualitatif, dengan teknik pengumpulan data melalui wawancara, dokumentasi dan observasi.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa kinerja Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung masih dirasakan kurang optimal. Terdapat beberapa faktor yang mempengaruhi kurang optimalnya kinerja Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dalam pelaksanaan program ATCS ini, yaitu kurang memadainya jumlah pegawai dalam pelaksanaan operasional ATCS, beberapa persimpangan belum terpasang alat ATCS, kurang memadainya jumlah sarana dan prasarana khususnya kendaraan bermotor dalam pelaksanaan program ATCS. Untuk itu, Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung harus meningkatkan lagi kinerja pegawainya dengan menambah jumlah pegawai khususnya pada bagian urusan operasional ATCS, mengoptimalkan pemasangan alat ATCS pada seluruh persimpangan jalan yang menjadi titik rawan kemacetan. Dan menambah sarana dan prasarana kendaraan bermotor.

Kata Kunci : Kinerja, Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung, ATCS *(Area Traffic Control Sytem).*

KINERJA DINAS PERHUBUNGAN KOTA BANDAR LAMPUNG DALAM PELAKSANAAN PROGRAM ATCS *(AREA TRAFFIC CONTROL SYTEM)* DI KOTA BANDAR LAMPUNG

Oleh

SIGIT PRASETYO

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
2016

Judul Skripsi	:	**KINERJA DINAS PERHUBUNGAN KOTA BANDAR LAMPUNG DALAM PELAKSANAAN PROGRAM ATCS (*AREA TRAFFIC CONTROL SYTEM*) DI KOTA BANDAR LAMPUNG**
Nama Mahasiswa	:	Sigit Prasetyo
Nomor Pokok Mahasiswa	:	1116041089
Program Studi	:	Ilmu Administrasi Negara
Fakultas	:	Ilmu Sosial dan Ilmu Politik

MENYETUJUI

1. Komisi Pembimbing

Dr. Bambang Utoyo S., M.Si.	**Meilivana, S.IP., M.A.**
NIP. 19630206 198803 1 002	NIP . 19740520 200112 2 002

2. Ketua Jurusan Ilmu Administrasi Negara

Drs. Dedy Hermawan, S.Sos., M.Si.
NIP. 19750720 200312 1 002

MENGESAHKAN

1. Tim Penguji

Ketua : **Dr. Bambang Utoyo S, M.Si.** .....

Sekretaris : **Meiliyana, S.IP., M.A.** .....

Penguji Utama : **Simon Sumanjoyo H. S.A.N,. M.P.A** .....

2. Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik

Drs. H. Agus Hadiawan, M.Si.
NIP. 19580109 198603 1 002

Tanggal Lulus Ujian Skripsi : **16 Mei 2016**

PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa:

1. Karya tulis saya, Skripsi/Laporan akhir ini adalah asli dan belum pernah diajukan untuk mendapatkan gelar akademik (Sarjana), baik Universitas Lampung maupun di perguruan tinggi lainnya.

2. Karya tulis ini murni gagasan, rumusan dan penelitian saya sendiri, tanpa bantuan pihak lain, kecuali arahan pembimbing dan penguji.

3. Dalam karya tulis ini tidak terdapat karya atau pendapat yang telah ditulis atau dipublikasikan orang lain, kecuali secara tertulis dengan jelas dicantumkan sebagai acuan dalam naskah dengan disebutkan nama pengarangnya dan dicantumkan dalam daftar pustaka.

4. Pernyataan ini saya buat dengan sesungguhny adan apabila di kemudian hari terdapat penyimpangan dan ketidakbenaran dalam pernyataan ini, maka saya bersedia menerima sanksi akademik berupapen cabutan gelar yang telah diperoleh dari karya tulis ini, serta sanksi lainnya sesuai dengan norma yang berlaku di PerguruanTinggi ini.

Bandar Lampung, 16 Mei 2016

Yang membuat pernyataan,

Sigit Prasetyo

NPM. 1116041089

RIWAYAT HIDUP

Peneliti dilahirkan di Sragen, Jawa Tengah pada tanggal 7 Mei 1993. Merupakan anak tunggal dari pasangan Bapak Marindi dan Ibu Sugiyanti. Penulis memulai pendidikan formal di Sekolah Dasar Al- Azhar 1 Bandar Lampung pada tahun 1999 sampai 2005. Setelah itu penulis melanjutkan pendidikan ke Sekolah Menengah Pertama (SMP) pada tahun 2005 sampai 2008 di SMP Negeri 25 Bandar Lampung dan Sekolah Menengah Atas (SMA) pada tahun 2008 sampai tahun 2011 di SMA YP Unila Bandar Lampung. Pada tahun 2011 penulis terdaftar sebagai mahasiswa Jurusan Ilmu Administrasi Negara Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Lampung melalui Ujian Seleksi Mandiri UM.

Selama menjadi mahasiswa, penulis pernah aktif dalam Organisasi Kepemudaan (OKP). Pada Organisasi Intra Kampus, tahun 2012/2013 penulis tercatat sebagai anggota bidang Dana dan Usaha (DANUS) bergabung di BEM FISIP UNILA, kemudian tahun 2013/2012 penulis tercatat sebagai Kepala Bidang Dana dan Usaha (DANUS) Himpunan Mahasiswa Administrasi Negara (HIMAGARA).
Beberapa pelatihan juga pernah diikuti, antara lain Pelatihan Latihan Dasar Kepemimpinan Mahasiswa BEM FISIP UNILA Tahun 2012 dan 2013.

Sebagai bentuk pengabdian mahasiswa kepada masyarakat penulis bersama rekan mahasiswa dari berbagai jurusan di Unila ikut dalam kegiatan Kuliah Kerja Nyata (KKN) di Desa Bumi Dipasena Sentosa, Kecamatan Rawa Jitu Timur, Kabupaten Tulang Bawang, Lampung yang dilaksanakan pada bulan Januari sampai dengan Maret 2015.

Penulis.

MOTO

“Pekerjaan hebat tidak dilakukan dengan kekuatan, tapi dengan ketekunan dan kegigihan”

(Samuel Jhonson)

“Sekali layar terkembang, surut kita berpantang”

(Pemuda Pancasila)

“Apapun yang tengah kamu hadapi, percaya bahwa Tuhan akan memberi jalan keluarnya, bahkan dengan cara yang tak pernah kamu bayangkan”

“Jika engkau menghadapi masalah besar jangalah pernah mengatakan WAHAI TUHAN KENAPA ENGKAU BERI AKU MASALAH BESAR, tetapi katakanlah WAHAI MASALAH, AKU PUNYA TUHAN YANG BESAR !!!”

“Pantang Pulang Sebelum Menang !!!”

PERSEMBAHAN

Dengan Mengucap ”Bismillahirrohmanirohim”

Kupersembahkan karya ini kepada :

Kedua Orang Tuaku Tersayang

Marindi dan Sugiyanti

Dan Seluruh Keluaga Besarku

Terimakasih Untuk Doa, Semangat, dan Kasih Sayangnya Selama Ini

Serta Untuk Almamater Tempatku Bernaung

Jurusan Ilmu Administrasi Negara, Fisip Unila,

Himagara

SANWACANA

Alhamdullilahirobbil'alamin puji dan syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT, Tuhan semesta alam yang memiliki segala kesempurnaan dan kemulian yang telah memberikan nikmat imam, islam dan nikmat hidup kepada penulis sehingga akhirnya penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul: **"KINERJA DINAS PERHUBUNGAN KOTA BANDAR LAMPUNG DALAM PELAKSANAAN PROGRAM ATCS (*AREA TRAFFIC CONTROL SYTEM*) DI KOTA BANDAR LAMPUNG"** sebagai salah satu syarat untuk mendapatkan gelar sarjana Ilmu Administrasi Negara pada Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Lampung.

Penulis menyadari bahwa masih terdapat kekurangan dalam penulisan skripsi ini karena keterbatasan kemampuan dan pengetahuan yang penulis miliki. Pada kesempatan kali ini penulis ingin mengucapkan terimakasih kepada pihak-pihak yang telah banyak membantu penulis dalam menyelesaikan skripsi dan perkuliahan selama ini. Terimakasih tersebut penulis ucapkan kepada :

1. Bapak Drs. Agus Hadiawan, M.Si, selaku Dekan FISIP Unila.
2. Bapak Dr.Dedy Hermawan S.Sos., M.si., selaku Ketua Jurusan Ilmu Administrasi Negara.
3. Bapak Dr. Bambang Utoyo S., M.si., selaku Dosen Pembimbing Utama atas kesediaanya dan kesabarannya dalam membimbing penulis selama

proses penyusunan skripsi ini. Penulis haturkan permohonan maaf untuk setiap kesalahan penulis selama ini.

4. Ibu Meiliyana, S.IP., M.A selaku pembimbing kedua yang telah meluangkan waktu, tenaga, dan pikiran serta memberikan bimbingan, saran serta masukan dalam proses penyusunan skripsi ini. Penulis haturkan permohonan maaf untuk setiap kesalahan penulis selama ini.
5. Bapak Simon Sumanjoyo H. S.A.N., M.PA. selaku Penguji Utama, terimakasih untuk kesediaanya meluangkan waktu dan telah memberikan kritik, saran dan masukan yang baik kepada penulis. Penulis haturkan permohonan maaf atas kesalahan penulis selama ini.
6. Ibu Rahayu Sulistiowati, S.Sos., M.Si Selaku Ketua Jurusan Ilmu Administrasi Negara terdahulu dan Selaku Pembimbing Akademik penulis yang telah meluangkan waktu, tenaga, dan pikiran serta memberikan bimbingan, pengarahan, saran serta masukan dalam proses perkuliahan dan penyusunan skripsi ini. Penulis haturkan permohonan maaf atas kesalahan penulis selama ini.
7. Kedua orang tuaku, Marindi dan Sugiyanti, Terimakasih buat kasih sayang yang kalian berikan selama ini, kalian merupakan orang yang paling aku sayang, menjadi idola terbaik dalam hidupku. Maaf, sedikit terlambat dalam memenuhi janjiku sebagai sarjana.
8. Kakak dan Adik bapak : Pak’de suratmi, Lek Senen, Terimakasih atas saran, nasehat, dan masukan yang selama ini kalian berikan kepada penulis. Maaf, sedikit terlambat dalam memenuhi janjiku sebagai sarjana.

9. Kakak, Mbak Ipar dan adik ipar : Mbak Tini, Mbak Puji, Mbak Retno, Mas Ikar, Mas Suraji, Mas Joko, Mas Kukuh, Mas Aan, Mas Yanto, Mas Agung, Billa, Hafiz, Shilla, Qnan, Rensi, dan Agil Terima Kasih atas dukungan dan nasehat yang kalian berikan, kalian sangat berati untuk saya.
10. Seluruh Dosen yang telah berbagi ilmu dan pengetahuan selama penulis menjalani masa studi di FISIP UNILA.
11. Segenap Karyawan FISIP UNILA yang telah memberi kelancaran dan kenyamanan selama peneliti menimba ilmu dan beraktifitas di kampus ini.
12. Bapak Iskandar Z.ATD SH.MT , selaku Kepala Bidang Lalu Lintas dan Kepala Satuan Tugas ATCS Kota Bandar Lampung, terimakasih telah bersedia menjadi informan, meluangkan waktunya dan membagikan pengalamannya serta memberikan dokumen dokumen tentang pelaksanaan Program ATCS kepada saya.
13. Bapak Drs. M Hasis, selaku Kepala Urusan Operasional ATCS, terimakasih atas kesediaanya meluangkan waktu untuk berbagi informasi seputar pelaksanaan Program ATCS .
14. Bapak Indra Novianto, S.ik selaku Kepala Satuan Lalu Lintas Kota Bandar Lampung, terimakasih atas kesediaannya meluangkan waktu untuk wawancara seputar keadaan rawan kemacetan yang ada di Kota Bandar Lampung.
15. Bapak Feko Stia Raya, S.S.T (TD) selaku Kepala Regu C Operasional ATCS, terimakasih atas kesediaannya meluangkan waktu untuk wawancara seputar pelaksanaan Program ATCS.

16. Bapak Ari Muchtar selaku Dawaspol Lapangan, terimakasih atas kesediaannya meluangkan waktu untuk wawancara seputar pelaksanaan Program ATCS dan memeberikan data terkait keadaan yang terjadi di lapangan saat bertugas.
17. Termakasih untuk Bapak Muhammad Bayu, Beni Handoko, Sriyanto dan Andi Kurniawan, yang bersedia juga menjadi informan dalam penelitian ini.
18. Buat abang terbaikku di kampus, Abang Levi Tuzaidi S.Sos, Abang Ari Wijaya S.A.N, Abang Sigit Kurniawan Alta, Abang Joko Setia Putra S.A.N, Abang Rizki Pratama Terimakasih telah memberikan pengetahuan tentang organisasi mahasiswa kampus unila, agama dll.
19. Keluargaku, para pejuang Kantin (GEMA KANTIN) : Ikhwan, Daru, Iyaji, Romario, Martina (Mami), Ani, Asnia, Nandia, Riangga, Rico. Buat kalian, gapailah mimpi dan jangan lupa rajin kuliah dan semoga segera cepat menyusul.
20. Buat Abang-abang Ilmu Administrasi Negara, Bang Fajrin, Bang Panjie, Bang Baim, Mas Vicko, Bang Syamsi , Bang Arwin, Mbak Nanda, Bang Doni, Bang Anggara, Bang Bang Bro, Bang Boncu, Bang Enal, Bang Agung Bang Fahmi, Bang Cindang (Nanda), Bang Nyom, Bang Guruh, Bang Agus, Bang Angga, Bang Adi , Bang Rully, Bang Beck, Bang Toha, Bang Adrian, Bang Zico, Bang Bahri, Bang Desmon, Bang Taufik, Bang Abil, Bang Syamsu, Bang Tian, dan yang lain yang tidak dapat disebutkan satu persatu. Saya ucapkan terimakasih atas dukungan kalian.

21. Penghuni Kantin 337 dan Kantin GSG : Emak Kantin Fisip, Bu Bos, Mbak Las, Mbak Mei, Ibu Kantin GSG, Bapak Kantin GSG Terimakasih atas racikan makanan dan minuman yang selalu disiapkan setiap kekantin.
22. Teman seperjuangan Administrasi 2011 ANTI MAPIA Coco, Dede, Deo, Ibnu, Yori, Panggo, Rendi, Aji, Faizal, Vike, Kristi, Nindia, Ezha, Amelia, Jeny, Eka, Renita, Okta, Toto, Wahyu, Deni, Akbar, Fauzi, Kiyo, Fredy, Ririn, David, Devin,Upil, Laras, Widi, Rio, Raras, Hesti, Leni, Lisa, Novi, Pebie, Watik, Rano, Frendy, dan lain-lain yang penulis tidak dapat sebutkan satu persatu terimakasih atas dukungan, semangatnya yang sudah diberikan selama ini dan terimakasih untuk kekerabatannya.
23. Buat Yuli Kurnia Sari, dan teman temannya Arum Nilla Sari, Nita Riana, Lintang, Mas Dodi terima kasih atas dukungannya selama ini.
24. Adik Tingkatku Administrasi Negara dan Fisip Unila: Binter, Adi, Taufik 012, Akbar 012, Rezki, Mamad, Berry, Novi, Bayu, Nadiril, Fajar, Aris, Serli, Satria, Rahmat, Denis, Maya, Taufik 013, Reavardo, Dewi, Endru, Fajri, Ubay, Adi Black, Maaruf, Bety, Ana, Primadya, Anolita, Meilika, Sugeng, Irfan, Olle, Zirwan, John, dan lain-lain yang penulis tidak dapat sebutkan satu persatu terimakasih atas dukungan, semangatnya yang sudah diberikan selama ini dan terimakasih untuk kekerabatannya.
25. Buat Kawan-Kawan HMI Komsospol dan FS LDK Fisip Unila. Kalianlah kawan terbaik dalam berpolitik di Fisip. Terimakasih atas pembelajaran yang kalian berikan, walau kita selalu berpegang teguh dalam pilihan yang terkadang berbeda.

26. Buat teman teman di Unila dan yang lain, Asido, Adrian, Gozak ,Fadel, Pandu, terimakasih atas semuanya yang kalian berikan untuk saya.
27. Buat teman teman KKN saya Nano, Rina, Tiwi, dan Linda terimakasih atas pengalaman luar biasa yang kalian berikan kepada saya.
28. Dan semua pihak yang telah membantu proses penyusunan skripsi ini yang tidak bisa disebutkan satu per satu terimakasih banyak.

Akhir kata, Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan namun harapan penulis semoga skripsi yang sederhana ini dapat berguna dan bermanfaat bagi kita semua. Amin.

Bandar Lampung, 16 Mei 2016

Penulis,

Sigit Prasetyo

DAFTAR ISI

Halaman

DAFTAR ISI ..... **i**

DAFTAR TABEL ..... **iii**

DAFTAR GAMBAR ..... **iv**

I. PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang 1
1.2 Rumusan Masalah 7
1.3 Tujuan Penelitian 7
1.4 Manfaat Penelitian 7

II. TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Tinjauan Kinerja 9
2.1.1 Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Kinerja 10
2.2 Manajemen Kinerja 12
2.3 Pengukuran Kinerja 13
2.3.1 Tujuan Pengukuran Kinerja 14
2.3.2 Elemen Pokok Pengukuran Kinerja 15
2.3.3 Manfaat Pengkuran Kinerja 16
2.4 Kinerja Organisasi 17
2.4.1 Indikator Kinerja Organisai Dan Birokrasi 18
2.5 ATCS *(Area Traffic Control Sytem)* 22
2.5.1 Fungsi ATCS 22
2.5.2 Manfaat ATCS 23
2.5.3 Pengoperasian ATCS 23
2.5.4 Sistem ATCS 24
2.6 Kerangka Pikir 24

III. METODE PENELITIAN

3.1 Pendekatan dan Tipe Penelitian 27
3.2 Lokasi Penelitian 27
3.3 Fokus Penelitian 28
3.4 Informan 30
3.5 Teknik Pengumpulan Data 31
3.6 Teknik Analisis Data 32
3.7 Teknik Keabsahan Data 33

IV. GAMBARAN DAN LOKASI PENELITIAN
4.1 Profil Wilayah Kota Bandar Lampung 37
4.2 Profil dan Sejarah Singkat Dishub Kota Bandar Lampung 38
4.3 Tugas Pokok dan Fungsi Dishub Kota Bandar Lampung 39
4.4 Struktur Organisasi Dishub Kota Bandar Lampung 40
4.5 Gambaran Umum dan Fungsi SATGAS ATCS 42
4.6 Visi Misi Satuan Tugas SATGAS ATCS 43
4.7 Struktur Organisasi SATGAS ATCS..... 44
4.8 Penepatan Titik Pemasangan ATCS di Kota Bandar Lampung..... 49

V. HASIL DAN PEMBAHASAN
5.1 Kinerja Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung Dalam Pelaksanaan Program ATCS..... 50
5.1.1 Masukan *(Input)*..... 52
a. Sumber Daya Manusia 52
b. Sarana Dan Prasarana..... 59
5.1.2 Proses *(Process)*..... 63
a. Prosedur Pelaksanaan..... 66
b. Ketepatan Waktu 68
5.1.3 Keluaran *(Output)* 69
5.1.4 Hasil *(Outcome)* 73

5.2 Pembahasan..... 75
5.2.1 Masukan *(Input)*..... 76
a. Sumber Daya Manusia 76
b. Sarana Dan Prasarana..... 78
5.2.2 Proses *(Process)*..... 79
a. Prosedur Pelaksanaan..... 79
b. Ketepatan Waktu..... 82
5.2.3 Keluaran *(Output)* 83
5.2.4 Hasil *(Outcome)* 85

VI .KESIMPULAN DAN SARAN
6.1 Kesimpulan 88
6.2 Saran..... 89

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

Tabel **Halaman**

3.1 Informan 30
4.1 Jumlah Karyawan di DISHUB Berdasarkan Golongan Tahun 2015 42
4.2 Jumlah Titik Pemasangan ATCS 49
5.1 Kondisi Pegawai SATGAS ATCS di Dishub Kota Bandar Lampung .. 53
5.2 Jumlah Titik Pemasangan ATCS 56
5.3 Kondisi Sarana Dan Prasarana Kegiatan Program ATCS di Kota Bandar Lampung 60
5.4 Data Daerah Rawan Kemacstan Lalu Lintas Wilayah Hukum (WILKUM) Satuan Lalu Lintas Polresta Bandar Lampung Tahun 2016 70

DAFTAR GAMBAR

Gambar **Halaman**

1.1 Hasil *Capture* Kondisi ATCS di Kota Bandar Lampung..... 6
2.1 Kerangka Pikir 26
4.1 Gambar Struktur Organisasi SATGAS ATCS Kota Bandar Lampung . 44
5.1 Titik Persimpangan Traffic Light ATCS di Kota Bandar Lampung..... 57
5.2 Pelaksanaan Kegiatan Pelatihan Anggota SATGAS ATCS Kota Bandar Lampung 58
5.3 Sarana Dan Prasarana Pelaksanaan Program ATCS Kota Bandar Lampung 60
5.4 Gambar Alur Kegiatn SATGAS ATCS 63
5.5 Kegiatan SATGAS ATCS Kota Bandar Lampung..... 64
5.6 Keadaan Kemacetan di Kota Bandar Lampung..... 74

BAB I
PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Lalu lintas dan angkutan jalan dewasa kini merupakan hal yang sangat penting dalam meningkatkan mobilitas sosial masyarakat. Setiap waktu masyarakat terus bergulat dengan Angkutan Jalan dengan bermacam-macam kepentingan. Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pun telah melewati berbagai kondisi zaman dibarengi dengan berbagai kemajuan di Bidang Ilmu Pengetahuan dan Teknologi sampai perubahan pola tingkah laku masyarakat.

Peranan lalu lintas yang signifikan tersebut memiliki hal positif bagi masyarakat, tetapi juga ada beberapa hal negatif yang dapat terjadi dalam sirkulasi harian penggunaan jalur lalu lintas. Ketika luas jalur lalu lintas yang digunakan tidak sebanding dengan volume kendaraan yang ada, maka akan terjadi kemacetan lalu lintas. Selain itu, masyarakat yang kurang memiliki jiwa kedisiplinan yang baik kerap kali melanggar aturan lalu lintas. Sebagai contoh, masih adanya para pengendara lalu lintas yang melanggar rambu lalu lintas. Bahkan tindak kejahatan jalanan juga sering terjadi di beberapa jalur lalu lintas.

Kota Bandar Lampung merupakan salah satu kota yang terletak di titik yang sangat strategis. Berada di tengah-tengah jalur lintas Pulau Sumatera dan Pulau

Jawa, selain itu merupakan ibukota Provinsi Lampung. Berdasarkan data dari Biro Pusat Statistik Kota Bandar Lampung, tahun 2014 penduduk Kota Bandar Lampung sebesar 960.695 jiwa, sedangkan laju pertumbuhan penduduk selama 2010-2014 mencapai angka 2,16%. Persentase tersebut mengalami peningkatan dibandingkan tahun-tahun sebelumnya yaitu tahun 2006-2010 yang mencapai angka 1,68%. (Hasil wawancara dengan Kepala Bidang Lalu Lintas jalan, di Teluk Betung Selatan, Bandar Lampung 10 April 2015).

Dewasa kini Kota Bandar Lampung yang merupakan penghubung bagi kendaraan-kendaraan yang berasal dari pulau jawa menuju Sumatera ataupun sebaliknya memiliki peningkatan jumlah kendaraan yang pesat. Menurut Dwi Sutanto yang bekerja sebagai supervisor salah satu dealer otomotif roda empat:

> "Jumlah penjualan kendaraan roda empat baru di Kota Bandar Lampung di setiap bulannya rata-rata mencapai kurang lebih 700 unit. Angka tersebut berasal dari semua merk kendaraan". (Wawancara 20 November 2015)

Besarnya angka kendaraan tersebut belum diakumulasi dengan jumlah kendaraan roda empat yang notabene sudah digunakan lama dan jumlah kendaraan roda dua sendiri. Hal ini jika tidak disesuaikan dengan ruas jalan yang jumlahnya tepat maka akan menghasilkan dampak kemacetan dan jika pemerintah tidak melakukan pengawasan yang cukup baik dimungkinkan banyak terjadi pelanggaran lalu lintas.

Sebagai salah satu daerah strategis, Kota Bandar Lampung memiliki jalan yang banyak dilintasi oleh kendaraan dari Pulau Jawa dan menuju daerah Sumatera yang salah satunya adalah Jalan Soekarno Hatta. Jalan ini relatif sangat padat dan dilintasi oleh berbagai macam kendaraan seperti Angkutan Penumpang Antara

Kota Propinsi (AKAP) yang berasal dari Pulau Jawa menuju Daerah-daerah di Pulau Sumatera atau sebaliknya, Angkutan Penumpang Antarkota Dalam Provinsi (AKDP) dari Kota Bandar Lampung menuju daerah-daerah kabupaten di Provinsi Lampung atau sebaliknya, karena Jalan Soekarno Hatta juga dilintasi oleh kendaraan yang keluar dari terminal mobil rajabasa, dan Angkutan Penumpang Kota (AK) / Angkutan pedesaan (AP) yang menghubungan kota-kota kecil di sekitar Kota Bandar Lampung .

Selain itu, jalan lain di Kota Bandar Lampung yang juga relatif padat dan terkadang mengalami kemacetan adalah Jalan Teuku Umar yang terletak di pusat kota dan berada dekat dengan pusat perdagangan. Jalan Teuku umar dilintasi oleh kendaraan yang berasal dari pusat kota *(Central Business District)* dan pusat perdagangan menuju luar kota dan sebaliknya. Lalu lintas yang padat dan pemakaian jalan dengan waktu yang bersamaan di jalan Soekarno Hatta dan Teuku Umar menyebabkan kemacetan lalu lintas sering terjadi di kedua jalan ini. (Hasil wawancara dengan Kepala Bidang Lalu Lintas jalan, di Teluk Betung Selatan, Bandar Lampung 10 April 2015).

Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung merupakan unsur pelaksana otonomi daerah yang melaksanakan urusan Pemerintah Daerah di bidang perhubungan. Dishub Kota Bandar Lampung dibentuk berdasarkan Peraturan Walikota Nomor 8 Tahun 2008 Kota Bandar Lampung tentang Tugas, Fungsi dan Tata Kerja Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung. Dishub Kota Bandar Lampung mempunyai tugas pokok melaksanakan urusan pemerintahan daerah di bidang perhubungan darat, perhubungan udara, perhubungan laut, dan komunikasi dan informatika.

Untuk mengatur lalu lintas Dishub Bandar Lampung melaksanakan program ATCS. ATCS adalah sebuah sistem pengatur lalu lintas bersinyal terkoordinasi yang diatur mencakup wilayah secara terpusat. Dengan ATCS maka dapat dilakukan upaya manajemen rekayasa lalu lintas yang mengkoordinasikan semua titik-titik persimpangan bersinyal melalui pusat kontrol ATCS, sehingga diperoleh suatu kondisi pergerakan lalu lintas secara efisien. Teknologi ATCS sendiri telah banyak diterapkan di berbagai kota besar di negara maju. *(Sumber: http://harianlampung.com/index.php, diakses tanggal 03 April 2015).*

Dengan ATCS, penataan siklus lampu lalu lintas dilakukan berdasar *input* data lalu lintas yang diperoleh secara *real time* melalui kamera *CCTV* pemantau lalu lintas pada titik-titik persimpangan. Penentuan waktu siklus lampu persimpangan dapat diubah berkali-kali dalam satu hari sesuai kebutuhan lalu lintas paling efisien yang mencakup keseluruhan wilayah tersebut. Penataan ritme lalu lintas akan lebih baik apabila pemerintah kota menerapkan teknologi ATCS pada semua persimpangan lalu lintas yang ada di kota tersebut.

Pelaksanaan program ATCS ini mulai diberlakukan di Kota Bandar Lampung 2014. Untuk saat ini titik-titik persimpangan yang dipasang lampu merah ATCS di antaranya, Jalan Pramuka, Jalan Sultan Agung, Jalan Urip Sumaharjo (Korem) dan Jalan Zainal Pagar Alam (Unila). *(Sumber: http://lampung.tribunnews.com, diakses 04 April 2015)*

Dishub bertindak sebagai pelaksana kebijakan, sesuai dengan Keputusan Walikota Bandar Lampung No. 182/IV.33/Tahun 2015, maka dibentuk tim pelaksana program ATCS yang bertugas mengelola pelaksanaan program ATCS. Dalam

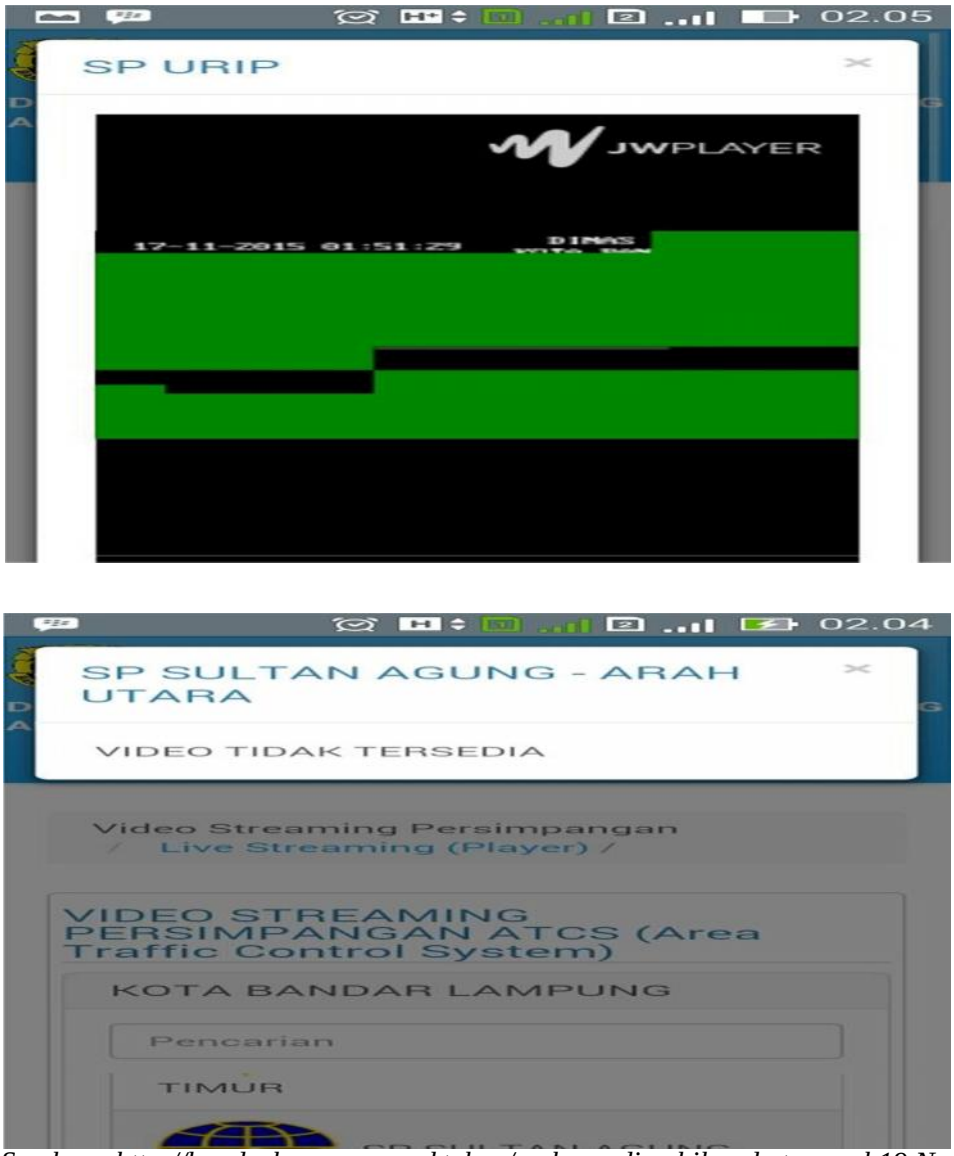
pelaksanaan ATCS di kota Bandar Lampung harapan yang ingin dicapai salah satunya adalah mengurangi beban petugas lalu lintas dan menangani kemacetan. *(Sumber: http://kupastuntas.com, diakses tanggal 14 Mei 2015).*

Pelaksanaan program ATCS di Kota Bandar Lampung belum berjalan baik dewasa kini. Hal tersebut berdasarkan berita yang diterbitkan pada media massa *online,* Radar Lampung Online edisi 26 Agustus 2015:

> "Kondisi *Area Traffic Control System* (ATCS) yang sudah tidak berfungsi selama dua bulan belakangan ini menuai sorotan Komisi III DPRD Bandar Lampung, Komisi yang salah satu tugasnya membidangi masalah perhubungan ini meminta kepada Dishub Bandar Lampung untuk mempercepat perbaikannya. Kalau memang ada kerusakan, cepat diperbaiki, kalau kurang personel untuk menjaga, silakan ajukan untuk ditambah tahun berikutnya, ujar anggota Komisi III Fandri Tjandra kemarin (25/8). Dia juga meminta kepada Dishub untuk mengoperasikan ATCS selama 24 jam sehingga harus diatur sedemikian rupa berapa jumlah personil yang menjaga"

Peneliti memukan dalam *website* resmi ATCS Bandar Lampung yaitu *http://bandarlampung.marktel.complayer*. Website tersebut digunakan sebagai media *online* yang digunakan masyarakat untuk mengetahui kondisi ruas jalan yang akan dilalui selama 24 jam, tetapi media *online* tersebut tidak aktif atau tidak menampilkan kondisi jalan secara baik. Hal tersebut dapat dilihat pada gambar di bawah ini :

Gambar 1.1 Hasil *Capture* Kondisi ATCS di Kota Bandar Lampung



Sumber : http://bandarlampung.marktel.co/mplayer diambil pada tanggal 19 November 2015

Pada gambar diatas dapat dilihat bahwa website yang digunakan masyarakat untuk mengetahui kondisi daerah yang akan dilalui tidak berfungsi dengan baik. Sebagai sarana informasi publik yang digunakan masyarakat, hal tersebut mengindikasikan bahwa pada operasionalisasi program ATCS terdapat suatu masalah.

Berdasarkan latar belakang ini, maka peneliti merasa tertarik untuk melakukan penelitian mengenai pelaksanaan program ini lebih jauh dengan judul :

“Kinerja Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dalam pelaksanaan Program ATCS (*Area Traffic Control Sytem*) di Kota Bandar Lampung”

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah di atas, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah :

1. Bagaimanakah kinerja Dishub Kota Bandar Lampung dalam pelaksanaan Program ATCS di Kota Bandar Lampung?

1.3.Tujuan Penelitian

Berdasarkan latar belakang masalah di atas, maka tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah :

1. Untuk mendeskripsikan kinerja Dinas Perhubungan dalam pelaksanaan Program ATCS di Kota Bandar Lampung.
2. Untuk menganalisa kendala-kendala kinerja Dinas Perhubungan dalam pelaksanaan Program ATCS di Kota Bandar Lampung.

1.4 Manfaat Penelitian

Dari Tujuan diatas, diharapkan penelitian ini dapat bermanfaat untuk :

1. Secara akademis, penelitian ini dapat memperkaya kajian keilmuan Administrasi Negara, khususnya kinerja organisasi.

2. Secara praktis, Hasil penelitian ini mampu memberikan masukan dan saran kepada Pemerintah Kota Bandar Lampung dan Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dalam pelaksanaan Program ATCS, agar kinerja organisasi dapat berjalan efektif.

BAB II
TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Tinjauan Kinerja

Kinerja adalah hasil kerja secara kualitas dan kuantitas yang dicapai oleh seorang pegawai dalam melaksanakan fungsinya sesuai dengan tanggung jawab yang diberikan kepadanya. Beberapa definisi kinerja dari beberapa tokoh. definisi tersebut antara lain:

a. Menurut Mahsun dalam Sembiring (2012:81) Kinerja adalah adalah gambaran mengenai tingkat pencapaian pelaksanaan suatu kegiatan dalam mewujudkan sasaran, tujuan, misi, dan visi organisasi yang tertuang dalam *strategic planning*.
b. Menurut Sembiring (2012:82) Kinerja merupakan hasil kerja dari suatu proses tertentu yang dilakukan oleh seluruh komponen organisasi terhadap sumber-sumber daya, data dan informal, kebijakan, dan waktu tertentu yang digunakan disebut sebagai masukan.

Dari berbagai definisi diatas peneliti menyimpulkan pengertian kinerja merupakan suatu gambaran mengenai tingkat pencapaian pelaksanaan suatu kegiatan/program/kebijakan dalam mewujudkan sasaran, tujuan, misi, visi serta organisasi. Pada dasarnya pengertian kinerja berkaitan dengan tanggung jawab

individu atau organisasi dalam menjalankan apa yang menjadi wewenang dan tanggung jawab yang diberikan kepadanya.

2.1.1 Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Kinerja

A. Efektifitas dan Efisiensi

Menurut Sondang dalam Fahmi (2011:24) Bila suatu tujuan tertentu akhirnya bisa dicapai, kita boleh mengatakan bahwa kegiatan tersebut efektif tetapi apabila akibat-akibat yang tidak dicari kegiatan menilai yang penting dari hasil yang dicapai sehingga mengakibatkan kepuasan walaupun efektif dinamakan tidak efesien. Sebaliknya, bila akibat yang dicari-cari tidak penting atau remeh maka kegiatan tersebut efesien.

B. Otoritas (Wewenang)

Menurut Sembiring (2012:27) Otoritas menurut adalah sifat dari suatu komunikasi atau perintah dalam suatu organisasi formal yang dimiliki seorang anggota organisasi kepada anggota yang lain untuk melakukan suatu kegiatan kerja sesuai dengan kontribusinya.

C. Disiplin

Menurut Sembiring (2012:27) Disiplin adalah taat kepada hukum dan peraturan yang berlaku. Jadi, disiplin karyawan adalah kegiatan karyawan yang bersangkutan dalam menghormati perjanjian kerja dengan organisasi dimana dia bekerja.

D. Inisiatif

Inisiatif yaitu berkaitan dengan daya pikir dan kreatifitas dalam membentuk ide untuk merencanakan sesuatu yang berkaitan dengan tujuan organisasi. Menurut Anwar P. Mangkunegara (2006:16**)**, terdapat dua faktor yang mempengaruhi kinerja yaitu :

1. Faktor Individu.

Secara psikologis, individu yang normal adalah individu yang memiliki integritas yang tinggi antara fungsi psikis (rohani) dan fisiknya (jasmaniah). Dengan adanya integritas yang tinggi antara fungsi psikis dan fisik maka individu tersebut memiliki konsentrasi diri yang baik. Konsentrasi yang baik ini merupakan modal utama individu manusia untuk mampu mengelola dan mendayagunakan potensi dirinya secara optimal dalam melaksanakan kegiatan atau aktivitas kerja sehari-hari dalam mencapai tujuan organisasi. Faktor-faktor yang mempengaruhi kinerja individu tenaga kerja, yaitu:

a) Kemampuan mereka
b) Motivasi
c) Dukungan yang diterima
d) Keberadaan pekerjaan yang mereka lakukan
e) Hubungan mereka dengan organisasi.

2. Faktor Lingkungan Organisasi.

Faktor lingkungan kerja organisasi sangat menunjang bagi individu dalam mencapai kinerja. Faktor lingkungan organisasi yang dimaksud antara lain uraian

jabatan yang jelas, otoritas yang memadai, target kerja yang menantang, pola komunikasi yang efektif, hubungan kerja yang harmonis, iklim kerja yang respek dan dinamis, peluang berkarir dan fasilitas kerja yang relatif memadai.

2.2 Manajemen Kinerja

Menurut Fahmi (2011:2) manajemen kinerja adalah suatu ilmu yang memadukan seni didalamnya untuk menerapkan suatu konsep manajemen yang memiliki tingkat fleksibelitas yang representative dan anspiratif guna mewujudkan visi, misi perusahaan dengan cara mempergunakan orang yang ada di organisasi tersebut secara maksimal. Sedangkan Mangkunegara (2010:19) manajemen kinerja adalah suatu proses perencanaan, pengorganisasian, pelaksanaan, dan pengendalian terhadap pencapaian kinerja dan di komunikasikan secara terus-menerus oleh pimpinan kepada karyawan, antara karyawan dengan atasannya langsung.

Menurut Dharma (2005:1) manajemen kinerja adalah suatu proses yang dirancang untuk meningkatkan kinerja organisasi, kelompok, dan individu yang digerakan oleh para manajer. Pada dasarnya manajemen kinerja adalah suatu proses yang dilaksanakan secara sinergi antara manajer, individu, dan kelompok terhadap suatu pekerjaan di dalam organisasi. Secara khusus manjemen kinerja ditujukan untuk meningkatkan aspek-aspek kinerja meliputi :

a. Sasaran yang dicapai.
b. Kompetensi yang meliputi pengetahuan, keterampilan, sikap.
c. Efektivitas kerja.

Menurut Wibowo dalam Fahmi (2011:3) penerapan manajemen kinerja merupakan kebutuhan mutlak bagi organisasi untuk mencapai tujuan dengan mengatur kerjasama secara harmonisasi dan terintegrasi antara pemimpin dan bawahannya.

Berdasarkan uraian di atas maka penulis menyimpulkan bahwa manajemen kinerja adalah suatu cara untuk mencapai tujuan dan sasaran bagi organisasi, kelompok, dan individu yang digerakan oleh pemimpinnya dengan memahami dan mengelola kinerja.

2.3 Pengukuran Kinerja

Hasil akhir pengukuran kinerja adalah informasi tentang kinerja, apakah kinerja individu, kinerja kelompok atau unit dan kinerja organisasi secara keseluruhan. Kejelasan informasi tentang hal-hal yang akan diukur baik bagi individu, kelompok maupun organisasi secara keseluruhan, haruslah menjadi kesepakatan bersama, maka dengan demikian hal itu berpengaruh pada motivasi, sikap dan perilaku setiap anggota organisasi, selanjutnya hal tersebut berdampak pada kinerja organisasi. Penyebab sukses dan kurang sukses organisasi dalam mencapai kinerja di klasifikasikan oleh Bacal dalam Sembiring (2012:83) menjadi dua yaitu:

a. Faktor-faktor individual.
b. Faktor-faktor sistem.

Faktor-faktor individual adalah semua faktor yang bersumber dari individu pegawai termasuk pimpinan. Faktor-faktor sistem yaitu semua faktor yang berada

dan besumber di luar kendali para pegawai secara individual. Untuk itu, Bacal dalam Sembiring (2012:83) mengemukakan langkah-langkah diagnosa atau peningkatan kinerja sebagai berikut :

a. Mengetahui adanya kekurangan dalam kinerja
b. Mengenali kekurangan itu dan tingkat keseriusannya
c. Mengidentifikasikan hal-hal yang memungkinkan menjadi penyebab kekurangan, baik yang berhubungan dengan sistem maupun yang berhubungan dengan itu sendiri.
d. Mengembangkan rencana tindakan, untuk menanggulangi penyebab kekurangan itu
e. Melaksanakan rencana tindakan tersebut

2.3.1 Tujuan Pengukuran Kinerja

Tujuan Pengukuran Kinerja menurut Mahsun dalam Sembiring (2012:85) memmpunyai tiga tujuan yaitu :

a. Membantu memperbaiki kinerja agar kegiatan terfokuskan pada tujuan dan sasaran program unit kerja.
b. Pengalokasian sumber daya dan pembuatan keputusan.
c. Mewujudkan pertanggungjawabakan publik dan memperbaiki komunikasi kelembagaan.
d. Mengetahui tingkat pencapaian tujuan organisasi.
e. Menyediakan sarana pembelajaran pegawai.
f. Memperbaiki pertimbangan yang sistematik dalam pembuatan keputusan.
g. Memotivasi pegawai.

h. Menciptakan akuntabilitas publik.

2.3.2 Elemen Pokok Pengukuran Kinerja

Menurut Mahsun dalam Sembiring (2012:97) terdapat tiga elemen pengukuran kinerja, yaitu :

A. Menetapkan Tujuan, Sasaran, dan Strategi Organisasi

Tujuan adalah pernyataan secara umum tentang apa yang ingin dicapai sebagai penjabaran dari visi dan misi yang telah ditentukan oleh organisasi publik. Kemudian ditentukan sasaran yaitu tujuan organisasi yang dinyatakan secara eksplisit dengan dibatasi waktu yang jelas kapan sasaran itu akan dicapai. Selanjutnya ditentukan strategi pencapaiannnya yang menggambarkan bagaimana mencapainya.

B. Merumuskan Indikator dan Ukuran Kinerja

Indikator kinerja mengacu pada penilaian kerja secara tidak langsung yaitu hal-hal yang sifatnya hanya merupakan indikasi-indikasi kinerja. Ukuran kinerja mengacu pada penelitian kinerja secara langsung. Indikator dan ukuran kinerja ini sangat dibutuhkan untuk menilai tingkat ketercapaian tujuan, sasaran, dan strategi.

C. Mengukur Tingkat Ketercapaian Tujuan dan Sasaran-Sasaran

Jika sudah mempunyai indikator dan ukuran kinerja yang jelas, maka pengukuran kinerja bisa diimplementasikan. Mengukur tingkat ketercapaian tujuan, sasaran, dan strategi adalah membandingkan hasil aktual dengan indikator dan ukuran yang telah ditetapkan.

2.3.3 Manfaat Pengukuran Kinerja

Mahsun (2014:33) menyatakan bahwa sektor publik tidak bisa lepas dari kepentingan umum sehingga pengukuran kinerja mutlak diperlukan untuk mengetahuin seberapa berhasil misi sektor publik tersebut dapat dicapai penyedia jasa dan barang-barang publik. Pengukuran kinerja sangat bermanfaat untuk membantu kegiatan menajerial keorganisasian. Manfaat pengukuran kinerja menurut Mahsun (2014:33-34) baik untuk internal maupun eksternal, antara lain:

a. Memastikan pemahaman para pelaksana akan ukuran yang digunakan untuk pencapaian kinerja.
b. Memastikan tercapainya rencana kinerja yang telah disepakati.
c. Memantau dan mengevaluasi pelaksanaan kinerja dan membandingkan dengan rencana kerja serta melakukan tindakan untuk memperbaiki kinerja.
d. Memberikan penghargaan dan hukuman yang objektif atas prestasi pelaksana yang telah diukur sesuai dengan sistem pengukuran kinerja yang telah disepakati.
e. Menjadi alat komunikasi antar bawahan dan pimpinan dalam upaya memperbaiki kinerja.
f. Mengidentifikasi apakah kepuasan pelanggan sudah terpenuhi.
g. Membantu memahami proses kegiatan instansi pemerintah.
h. Memastikan bahwa pengambilan keputusan dilakukan secara objektif.
i. Menuju peningkatan yang perlu dilakukan.
j. Mengungkapkan permasalahan yang terjadi.

2.4 Kinerja Organisasi

Menurut Chaizi Nasucha dalam Fahmi (2014:129) bahwa kinerja organisasi adalah sebagai efektifitas organisasi secara menyeluruh untuk memenuhi kebutuhan yang ditetapkan dari setiap kelompok yang berkenaan dengan usaha-usaha yang sistematik dan meningkatkan kemampuan organisasi secara terus menerus mencapai kebutuhannya secara efektif. Kinerja organisasi merupakan indikator tingkatan prestasi yang dapat dicapai dan mencerminkan keberhasilan suatu organisasi, serta merupakan hasil yang dicapai dari perilaku anggota organisasi.

Kinerja bisa juga dikatakan sebagai sebuah hasil (*output*) dari suatu proses tertentu yang dilakukan oleh seluruh komponen organisasi terhadap sumber-sumber tertentu yang digunakan (*input*). Selanjutnya, kinerja juga merupakan hasil dari serangkaian proses kegiatan yang dilakukan untuk mencapai tujuan tertentu organisasi. Bagi suatu organisasi, kinerja merupakan hasil dari kegiatan kerjasama diantara anggota atau komponen organisasi dalam rangka mewujudkan tujuan organisasi.

Menurut Surjadi (2009:7) kinerja organisasi adalah totalitas hasil kerja yang dicapai suatu organisasi tercapainya tujuan organisasi berarti bahwa, kinerja suatu organisasi itu dapat dilihat dari tingkatan sejauh mana organisasi dapat mencapai tujuan yang didasarkan pada tujuan yang sudah ditetapkan sebelumnya.

2.4.1 Indikator Kinerja Organisasi

Indikator Kinerja yang dimaksud oleh Lembaga Administrasi Negara Republik Indonesia (LAN RI) dalam pasolong (2011:177) adalah ukuran kuantitatif dan kualitatif yang menggambarkan tingkat pencapaian suatu sasaran atau tujuan yang telah ditetapkan dengan mempertimbangkan indikator masukan *(inputs),* keluaran *(outputs),* hasil *(outcomes),* manfaat *(benefits),* dampak *(impact).*

Menurut Pasolong (2011:178) mengemukakan hal yang perlu diperhatikan dalam menentukan indikator kinerja, yaitu :

a) Spesifik dan jelas.
b) Dapat terukur secara objektif.
c) Dapat menunjukan pencapaian, keluaran, manfaat, dan dampak.
d) Harus cukup fleksibel dan sensitive terhadap perubahan.
e) Efektif yaitu dapat dikumpulkan, diolah, dan dianalisis datanya efisien dan efektif.

Dwiyanto dalam Pasolong (2008:50) menjelaskan beberapa indikator yang digunakan untuk mengukur kinerja birokrasi publik,yaitu :

1. Produktivitas, yaitu konsep produktivitas tidak hanya mengukur tingkat efisiensi, tetapi juga efektivitas pelayanan. Produktivitas pada umumnya dipahami sebagai rasio antara input dengan output. Konsep produktivitas dirasa terlalu sempit dan kemudian *General Accounting Office* (GAO) mencoba mengembangkan satu ukuran produktivitas yang lebih luas dengan memasukkan

seberapa besar pelayanan publik itu memiliki hasil yang diharapkan sebagai salah satu indikator kinerja yang penting.

2. Kualitas Layanan, yaitu isu mengenai kualitas layanan cenderung menjadi semakin penting dalam menjelaskan kinerja organisasi pelayanan publik. Banyak pandangan negatif yang terbentuk mengenai organisasi publik muncul karena ketidakpuasan masyarakat terhadap kualitas layanan yang diterima dari organisasi publik. Dengan demikian, kepuasan masyarakat terhadap layanan dapat dijadikan indikator kinerja organisasi publik. Keuntungan utama menggunakan kepuasan masyarakat sebagai indikator kinerja adalah informasi mengenai kepuasan masyarakat seringkali tersedia secara mudah dan murah. Informasi mengenai kepuasan terhadap kualitas pelayanan sering kali dapat diperoleh dari media massa atau diskusi publik. Akibat akses terhadap informasi mengenai kepuasan masyarakat terhadap kualitas layanan relatif sangat tinggi, maka bisa menjadi satu ukuran kinerja organisasi publik yang mudah atau murah dipergunakan. Kepuasan masyarakat bisa menjadi parameter untuk menilai kinerja organisasi publik.

3. Responsivitas, yaitu kemampuan organisasi untuk mengenali kebutuhan masyarakat, menyusun agenda prioritas pelayanan, dan mengembangkan program-program pelayanan publik sesuai dengan kebutuhan dan aspirasi masyarakat. Secara singkat responsivitas di sini menunjuk pada keselarasan antara program dan kegiatan pelayanan dengan kebutuhan dan aspirasi masyarakat. Responsivitas dimasukkan sebagai salah satu indikator kinerja karena responsivitas secara langsung menggambarkan kemampuan organisasi publik dalam menjalankan misi dan tujuannya, terutama untuk memenuhi kebutuhan

masyarakat. Responsivitas yang rendah ditunjukkan dengan ketidakselarasan antara pelayanan dengan kebutuhan masyarakat. Hal tersebut jelas menunjukkan kegagalan organisasi dalam mewujudkan dan tujuan organisasi publik. Organisasi yang memiliki responsivitas rendah dengan sendirinya memiliki kinerja yang jelek pula.

4. Responsibilitas, yaitu apakah pelaksanaan kegitan organisasi publik itu dilakukan sesuai dengan prinsip-prinsip administrasi yang benar atau sesuai dengan kebijakan organisasi, baik yang eksplisit maupun implisit. Oleh sebab itu, responsibilitas bisa saja pada suatu ketika berbenturan dengan responsivitas.

5. Akuntabilitas, yaitu menunjuk pada seberapa besar kebijakan dan kegiatan organisasi publik tunduk pada para pejabat politik yang dipilih oleh rakyat. Asumsinya adalah bahwa para pejabat politik tersebut karena dipilih oleh rakyat, dengan sendirinya akan selalu mempresentasikan kepentingan rakyat. Dalam konteks ini, konsep akuntabilitas publik dapat digunakan untuk melihat seberapa besar kebijakan dan kegiatan organisasi publik itu konsisten dengan kehendak masyarakat banyak. Kinerja organisasi publik tidak hanya bisa dilihat dari ukuran internal yang dikembangkan oleh organisasi publik atau pemerintah, seperti pencapaian target. Kinerja sebaiknya harus dinilai dari ukuran eksternal, seperti nilai-nilai dan norma yang berlaku dalam masyarakat. Suatu kegiatan itu dianggap benar dan sesuai dengan nilai dan norma yang berkembang dalam masyarakat.

Mahsun (2014:196) mengemukakan bahwa indikator kinerja dapat digunakan untuk mengukur kinerja organisasi sebagai berikut :

A. Indikator *inputs* (masukan) meliputi anggaran belanja, SDM, peralatan, bahan, kebijakan, waktu dll, dipergunakan untuk melaksanakan program dan kegiatan organisasi . Indikator ini lebih terukur, akan tetapi indikator ini tidak akan menunjukan data dan informasi yanga akurat, jika dalam proses pengukuran dilakukan sembarangan.
B. Indikator Proses melaksanakan kegiatan yang didukung oleh sumber daya yang dibutuhkan, melalui proses manajemen yaitu berfungsi perencanaan, pengorganisasian, penggerakan dan pengawasas yang mana masukan-masukan yang ada diolah menjadi barang dan jasa sebagai kinerja untuk publik.
C. Indikator *Outputs* (keluaran) menunjukan hasil kerja apakah berupa barang atau berupa jasa yang sudah dicapai melalui langkah proses.
D. Indikator *Outcomes* (hasil) menjelaskan seberapa jauh hasil nyata yang diperoleh dari keluaran suatu kegiatan.
E. Indikator *Benefits* (manfaat) menggambarkan manfaat yang diperoleh dari indikator hasil. Manfaat suatu kegiatan baru bisa diketahui dalam jangka menengah atau jangka panjang, yang mana hasil tersebut dipergunakan secara tepat waktu dan berfungsi penuh.
F. Indikator *Impact* (dampak) menggambarkan dampak yang diperoleh dari indikator manfaat.

2.5 ATCS *(Area Traffic Control Sytem)*

ATCS adalah gabungan sistem *Closed Circuit Television (CCTV)* dan kontrol lampu lintas di sejumlah titik. Alat ini berfungsi sebagai pusat data lalu lintas yang berguna merekam, mengontrol lalu lintas, hingga mengetahui secara cepat kejadian di lapangan. *(Sumber: http://harianlampung.com, diakses tanggal 03 April 2015).*

Area Traffic Control System atau yang lebih dikenal dengan istilah ATCS adalah suatu sistem pengendalian lalu lintas berbasis teknologi informasi pada suatu kawasan yang bertujuan untuk mengoptimalkan kinerja jaringan jalan melalui optimasi dan koordinasi pengaturan lampu lalu lintas di setiap persimpangan. (Hasil wawancara dengan Bapak M.Hasis, Seksi Manajemen Dan Rekayasa Lalu Lintas Dan Kepala Urusan Operasional ATCS di Teluk Betung Selatan, Bandar Lampung 10 April 2015).

2.5.1 Fungsi ATCS

Fungsi ATCS adalah sebagai berikut:

a. Mengatur waktu sinyal di persimpangan secara responsif dan terkoordinasi dalam keadaan tertentu.
b. Memberikan waktu hijau pada kendaraan yang memiliki prioritas (Pemadam Kendaraan, Ambulance, VVIP, Konvoi, Dll).
a. Menyampaikan informasi kondisi lalu lintas dan alternatif lintasan.
b. Menyediakan rekaman data lalu lintas, kejadian kecelakaan, dan kejadian lainnya di persimpangan. *(Sumber: http://atcsbali.com, diakses tanggal 17 Mei 2015).*

2.5.2 Manfaat ATCS *(Area Traffic Control Sytem)*

Manfaat ATCS adalah sebagai berikut:

a. Terciptanya optimasi kinerja jaringan jalan.
b. Mewujudkan sistem lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat dan berwawan lingkungan.
c. Mengurangi jumlah dan beban petugas pengatur lalu lintas di persimpangan. *(Sumber: http://atcsbali.com, diakses tanggal 17 Mei 2015)*

2.5.3 Pengoperasian ATCS

Pengoperasian ATCS diatur dengan sebuah sistem kontrol yang melibatkan beberapa komponen berupa :

a. Pengatur arus persimpangan berupa lampu lalu lintas.
b. Penginput data lalu lintas berupa kamera *CCTV* pemantau.
c. Pengirim data berupa jaringan kabel data atau pemancar gelombang.
d. *Software* sistem ATCS.
e. Ruang kontrol *(Central Control Room)* ATCS plus Operatornya.
f. Website untuk informasi kepada masyarakat. (Sumber: Hasil wawancara Iskandar Z, ATD, SH.MT., Bandar Lampung 23 Maret 2015)

2.5.4 Sistem ATCS

ATCS terdiri dari beberapa sistem utama yaitu :

a. *Server Workstation,* yang berfungsi sebagai pusat operasional untuk memonitor dan mengontrol kondisi lalu lintas dari seluruh persimpangan dalam satu area.
b. *Wall map,* yang berfungsi menyediakan informasi status dan kondisi dari *Local Controlle*r.
c. *Controll Local er* (pengontrol persimpangan).
d. *Video Surveilance (CCTV).*
e. *Vehicle Detector* (Kendaraan Detector)

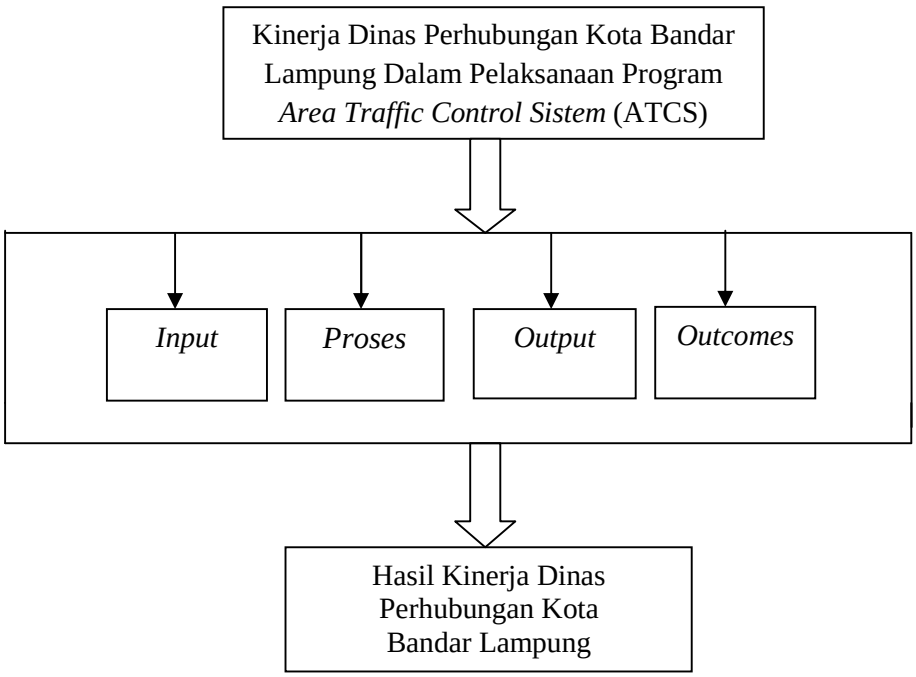
2.6 Kerangka Pikir

Dinas Perhubungan Bandar Lampung merupakan organisasi yang ditunjuk oleh pemerintah untuk melaksanakan program ATCS di Kota Bandar Lampung. Untuk melihat sejauhmana keberhasilan pelaksanaan program ATCS oleh Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung, maka dilakukan penilaian kinerja terhadap pelaksanaan program ATCS yang dilakukan oleh Dishub. Dalam melakukan penilaian kinerja tersebut digunakan indikator kinerja menurut Mahsun (2014:196) yaitu Masukan *(Input),* Keluaran *(Output),* Proses *(Process)*, Hasil *(Outcome)* dalam mengukur kinerja Dishub yang melaksanakan program ATCS di Kota Bandar Lampung. Oleh karena itu, peneliti menggunakan indikator tersebut dalam penelitiannya. Indikator-indikator tersebut dijelaskan sebagai berikut:

A. Indikator Input meliputi jumlah pegawai dan jumlah infra struktur yang di butuhkan .
B. Indikator Process meliputi peraturan perundang dan proses manajemen dalam prosedur pelaksanaannya.
C. Indikator Output meliputi jumlah produk yang dihasilkan dan ketepatan dalam memproduksi barang dan jasa.
D. Indikator Outcome meliputi tingkat kualitas jasa dan produk yang dihasilkan.

Dengan menggunakan model indikator kinerja tersebut dapat dilihat bagaimana kinerja Dishub Kota Bandar Lampung dalam pelaksanaan program ATCS. Untuk lebih mudah memahami inti dari penelitian ini, maka peneliti menggambarkan dalam bentuk kerangka pikir.

Gambar 2.1 Kerangka Pikir



Sumber: Diolah oleh peneliti, 2015

BAB III
METODE PENELITIAN

3.1 Pendekatan dan Tipe Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif. Menurut Sugiyono (2010:9) metode penelitian kualitatif adalah metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat *postpositivism,* digunakan untuk meneliti pada kondisi objek yang alamiah, dimana peneliti adalah sebagai instrumen kunci, teknik pengumpulan data dilakukan secara triangulasi (gabungan), analisis data bersifat induktif/kualitatif, dan hasil penelitian kualitatif lebih menekankan pada makna dari pada generalisasi. Dengan demikian, metode kualitatif adalah suatu prosedur yang umumnya digunakan dalam penelitian sosial yang bergantung kepada pengamatan terhadap manusia dan menghasilkan data-data deskriptif dari perilaku yang diamati, sedangkan tipe penelitian yang digunakan adalah tipe pendekatan deskriptif. Tipe tersebut berusaha menggambarkan suatu keadaan berdasarkan pada fakta yang ada, sehingga memudahkan penulis untuk mendapatkan data dalam rangka mengetahui dan memahami kinerja pelaksanaan program ATCS di Kota Bandar Lampung.

3.2 Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian ini bertempat di Dinas PerhubunganKota Bandar Lampung yang beralamat di Jalan Basuki Rahmat No. 34, Kota Bandar Lampung. Penelitian

tempat tersebut sebagai lokasi penelitian didasari karena instansi tersebut adalah instansi yang diberikan kewenangan untuk melakukan pelaksanaan program *Area Traffic Control Sytem* (ATCS), salah satunya di bidang Lalu Lintas Jalan yang menjalankan program ATCS ini.

3.3 Fokus Penelitian

Untuk memperjelas pemahaman tentang konsep-konsep penting yang digunakan dalam penelitian ini, maka fokus penelitian ini adalah indikator kinerja yang meliputi indikator masukan (*input*), indikator proses (*process*), indikator keluaran (*output*), dan indikator hasil (*outcomes*) untuk mendeskripsikan kinerja Dishub dalam pelaksanaan program ATCS.

a) Indikator Masukan (*Input*)

   Indikator *inputs* (masukan) meliputi anggaran belanja, SDM, peralatan, bahan, kebijakan, waktu dll, dipergunakan untuk melaksanakan program dan kegiatan organisasi . Indikator ini lebih terukur, akan tetapi indikator ini tidak akan menunjukan data dan informasi yanga akurat, jika dalam proses pengukuran dilakukan sembarangan. Dalam penelitian ini hal yang akan dilihat adalah :

   - Jumlah pegawai yang dibutuhkan dalam pelaksanaan program ATCS di Kota Bandar Lampung
   - Jumlah sarana dan prasarana yang ada dalam pelaksanaan program ATCS di Kota Bandar Lampung
   - Ketepatan waktu yang digunakan dalam pelaksanaan program ATCS di Kota Bandar Lampung

b) Indikator Proses (*Process*)

Indikator Proses melaksanakan kegiatan yang didukung oleh sumber daya yang dibutuhkan, melalui proses manajemen yaitu berfungsi perencanaan, pengorganisasian, penggerakan dan pengawasas yang mana masukan-masukan yang ada diolah menjadi barang dan jasa sebagai kinerja untuk publik. Dalam penelitian ini hal yang akan dilihat adalah :

- Menjelaskan prosedur pelaksanaan program ATCS di Kota Bandar Lampung
- Menjelaksan ketepatan waktu dalam pelaksanaan program ATCS di Kota Bandar Lampung

c) Indikator Keluaran (*Output*)

Indikator *Outputs* (keluaran) menunjukan hasil kerja apakah berupa barang atau berupa jasa yang sudah dicapai melalui langkah proses. Dalam penelitian ini hal yang akan dilihat adalah :

- Menjelaskan perbandingan antara data daerah rawan kemacetan yang diperoleh dari Polresta Bandar Lampung dengan data jumlah pemasangan alat ATCS.

d) Indikator Hasil (*Outcomes*)

Indikator *Outcomes* (hasil) menjelaskan seberapa jauh hasil nyata yang diperoleh dari keluaran suatu kegiatan. Dalam penelitian ini hal yang akan dilihat adalah :

- Mengukur tingkat kualitas produk dan jasa yang dihasilkan dalam pelaksanaan program ATCS di Kota Bandar Lampung

Dengan menggunakan model indikator kinerja tersebut diharapkan dapat dilihat bagaimana kinerja Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dalam melaksanakan program ATCS di Kota Bandar Lampung. Apakah masalah-masalah terkait kemacetan lalu lintas di Kota Bandar Lampung telah ditangani dengan baik sehingga dapat terciptanya kelancaran lalu lintas pada ruas jalan di Kota Bandar Lampung.

3.4 Informan

Informan dalam penelitian ini adalah orang yang benar-benar tahu atau pelaku yang terlibat langsung dengan permasalahan penelitian. Informan yang dimaksud adalah:

Tabel 3.1 Informan Penelitian

No	Nama Informan	Jabatan
1	Iskandar Z ATD SH.MT	Kepala Bidang Lalu LintasDinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dan Kepala Satuan Tugas ATCS
2	Drs. M Hasis	Kepala Urusan Operasional Area Traffic Control Sistem Kota Bandar Lampung
3	Indra Novianto, S.ik	Kasat Lantas Bandar Lampung
4	Feko Stia Raya, S.S.T (TD)	Kepala Regu C Operasional Area Traffic Control Sistem Kota Bandar Lampung
5	Ari Mucthar	Petugas Dawaspol di lapangan
6	Muhammad Bayu	Masyarakat
7	Beni Handoko	Masyarakat
8	Sriyanto	Masyarakat
9	Andi Kurniawan	Masyarakat

Sumber:Diolah oleh peneliti 2016

3.5 Teknik Pengumpulan Data

Dalam penelitian ini pengumpulan data yang di gunakan sebagai berikut :

a. Data Primer

Data primer merupakan data yang diperoleh langsung dari lapangan atau lokasi penelitian. Untuk mendapatkan data primer tersebut, peneliti menggunakan cara:

1. Wawancara *(Interview)*

Wawancara adalah teknik pengumpulan data dengan mengajukan pertanyaan langsung oleh pewawancara kepada informan, kemudian pewawancara mencatat jawaban-jawaban yang dikemukakan oleh informan. Peneliti menyusun panduan wawancara berdasarkan fokus masalah peneliti untuk dijadikan materi dalam wawancara agar menjadi terarah.

Didalam penelitian ini, peneliti mewawancarai beberapa informan yang telah tertera di dalam tabel 3.1, wawancara tersebut dilakukan untuk mengetahui mengenai bagaimana gambaran pelaksanaan Program ATCS .

2. Observasi

Sutrisno Hadi dalam Sugiyono (2010:145), menjelaskan bahwa observasi adalah suatu proses yang kompleks, suatu proses yang tersusun dari pembagian proses biologis dan psikologis. Dua diantara yang terpenting adalah proses-proses pengamatan dan ingatan. Berkaitan penelitian ini, penelitian melaksanakan observasi langsung pada lokasi penelitian yang ditetapkan yaitu Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung, di dalam *room* pengendalian ATCS.

b. Data Sekunder

Data sekunder merupakan data yang diperoleh dari bahan-bahan kepustakaan. Data-data yang dikumpulkan merupakan data yang mempunyai kesesuaian dan kaitan dengan kebutuhan penelitian yang dilakukan. Data sekunder penelitian ini diperoleh dengan cara:

1. Dokumentasi

Studi dokumentasi adalah teknik pengumpulan data yang tidak langsung ditujukan pada subjek penelitian, namun melalui dokumen. Terkait penelitian ini, dokumen yang dibutuhkan antara lain: peraturan-peraturan, data-data mengenai titik ATCS, data-data mengenai lalu lintas atau Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas*(APILL)*, catatan penting mengenai pelaksanaan program ATCS dalam mempelancar lalu lintas, dan mengurangi kemacetan di Kota Bandar Lampung.

3.6 Teknik Analisis Data

Dalam penelitian ini, aktivitas analisis data yang akan dilakukan peneliti yaitu *data reduction, data display,* dan *conclusion drawing/verification.*

1. Data reduksi *(Data reduction)*

Reduksi data merupakan proses pemilihan, pemusatan, perhatian, pengabstraksian dan pentransformasian data kasar dari lapangan. Proses ini berlangsung selama penelitian dilakukan, dari awal sampai akhir penelitian. Kegiatan reduksi data yang dilakukan peneliti adalah membuat ringkasan tentang hal-hal pokok yang dilakukan Dinas Perhubungan dalam melakukan pelaksanaan program ATCS,

contoh hal pokoknya adalah mengamati proses pelaksanaan program ATCS yang dilakukan oleh petugas.

2. Penyajian Data *(Data display)*

Penyajian data adalah sekumpulan informasi tersusun yang memberi kemungkinan untuk menarik kesimpulan dan pengambilan tindakan. Bentuk penyajiannya antara lain berupa teks naratif, matriks, grafik, jaringan dan bagan. Tujuannya adalah untuk memudahkan membaca dan menarik kesimpulan.

3. Penarikan Kesimpulan *(Conclusion Drawing/Verification)*

Penarikan kesimpulan hanyalah sebagian dari suatu kegiatan dari konfigurasi yang utuh. Dalam tahap ini, peneliti mengkaji secara berulang-ulang data yang ada. Langkah selanjutnya yaitu melaporkan hasil penelitian.

3.7 Teknik Keabsahan Data

Untuk menetapkan keabsahan data diperlukan teknik pemeriksaan. Pelaksanaan teknik pemeriksaan didasrkan atas sejumlah kriteria tertentu. Terdapat empat kriteria yang digunakan, yaitu derajat kepercayaan *(credibility)*, keteralihan *(transferability)*, kebergantungan *(dependability)*, dan kepastian *(confirmability)*. Menurut Moleong (2005:24-37) empat kriteria tersebut dijelaskan sebagai berikut:

1. Derajat kepercayaan *(Credibility)*

Penepatan kriteria derajat kepercayaan *(credibility)* pada dasarnya menggantikan konsep validitas internal dari nonkualitatif. Kriteria derajat kepercayaan ini

berfungsi untuk: melaksanakan inkuiri sedemikian rupa sehingga tingkat kepercayaan penemuannya dapat dicapai dan mempertunjukan pembuktian oleh peneliti pada kenyataan ganda yang sedang diteliti. Teknik-teknik keabsahan data ini antara lain:

a. Perpanjangan Keikutsertaan

Perpanjangan keikutsertaan berati peneliti tinggal di lapangan penelitian sampai kejenuhan pengumpulan data tercapai. Perpanjangan keikutsertaan peneliti akan memungkinkan peningkatan derajat kepercayaan data yang dikumpulkan.

b. Ketekunan/Keajegan Pengamatan

Keajegan pengamatan berati mencari secara konsisten interprestasi dengan berbagai cara dalam kaitan dengan proses analisis yang konstan atau tentatif. Ketekunan pengamatan bermaksud menemukan ciri-ciri dan unsur-unsur dalam situasi yang sangat relevan dengan persoalan atau isu yang sedang dicari kemudian memutuskan diri pada hal-hal tersebut secara rinci. Dalam penelitian ini, agar dapat meningkatkan derajat kepercayaan, pengamatan yang dilakukan adalah menguraiakan secara rinci bagaimana kinerja Dinas Perhubungan dalam Pelaksanaan Program ATCS (Area Traffic Control Sistem) di Kota Bandar Lampung.

c. Triangulasi

Triangulasi adalah teknik pemeriksaan keabsahan data yang memanfaatkan sesuatu yang lain. Denzin dalam Moleong (2005:330) membedakan empat macam triangulasi sebagai teknik pemeriksaan yang memanfaatkan penggunaan sumber,

metode, penyidik, dan teori. Dalam upaya memeriksa keabsahan data, peneliti melakukan pengecekan dari berbagai sumber, yaitu dengan mewawancarai beberapa informan yang berasal dari kalangan berbeda. Wawancara ini dilakukan dengan pihak Satuan Tugas (SATGAS) ATCS Kota Bandar Lampung, Penikmat Jasa (Masyarakat). Teknik pengumpulan data melalui wawancara, observasi, dan dokumentasi juga dilakukan untuk mendapatkan data yang akurat.

2. Keteralihan *Ttranferability)*

Konsep validitas keteralihan masyarakat bahwa generalisasi suatu penemuan dapat berlaku atau diterapkan pada semua konteks dalam populasi yang sama atas dasar penemuan yang diperoleh pada sampel yang secara representatif mewakili populasi. Data yang disajikan yakni selain wawancara juga berupa catatan-catatan lapangan, peraturan, dan lain-lain. Data yang diperoleh kemudian dipaparkan dihasil dan pembahasan. Pemaparan keseluruhan data agar pemabaca mengetahui permasalahan yang terjadi terkait dengan kinerja Dishub Kota Bandar Lampung dan Satuan Tugas (SATGAS) ATCS dalam melancarkan arus lalu lintas pada ruas jalan di Kota Bandar Lampung.

3. Kebergantungan *(Dependability)*

Kebergantungan merupakan substitusi istilah reliabilitas dalam penelitian nonkualitatif. Kebergatungan dapat dicapai dengan cara memeriksa suatu kebenaran. Berdiskusi dengan dosen pembimbing mengenai semua data yang diperoleh, kemudian diadakan seminar untuk membahas.

4. Kepastian *(Confirmability)*

Kriteria kepastian berasal dari konsep objetifitas menurut nonkualitatif. Nonkualitatif menetapkan obyektifitas dari segi kesepakatan antar subyek. Kepastian pada penelitian kualitatif berupa penekanan pada data. Jika hasil penelitian ini layak dan dapat memenuhi kriteria/syarat, maka hasil penelitian ini dapat digantungkan pada peneliti.

BAB IV
GAMBARAN DAN LOKASI PENELITAN

4.1 Profil Wilayah Kota Bandar Lampung

Kota Bandar Lampung merupakan sebuah kota, sekaligus sebagai ibu kota Provinsi Lampung, Indonesia. Secara geografis, Kota ini merupakan gerbang utama pulau Sumatra, ± 165 km sebelah barat laut jakarta, memiliki andil penting dalam jalur transportasi darat dan aktivitas pendistribusian logistik dari pulau Jawa menuju Sumatra maupun sebaliknya. Penduduk Bandar Lampung dapat dibagi menjadi dua jurai yaitu jurai asli yang merupakan penduduk asli bersuku Lampung dan jurai pendatang, yaitu penduduk dari Provinsi lain dan menetap di Lampung.

Provinsi Lampung juga merupakan daerah penerimaan migrasi penduduk Indonesia, dari masa kolonial hingga transmigrasi, sehingga penduduk Lampung pun terdiri dari beragam etnis. Tak hanya lewat program transmigrasi banyak pula penduduk dari Provinsi lain merantau ke Bandar Lampung untuk mengadu nasib. Kota Bandar Lampung memiliki luas wilayah 197,22 km yang terbagi kedalam dua puluh kecamatan dan 126 kelurahan dengan penduduk 1.446.160 jiwa (berdasarkan sensus penduduk 2012), kepadatan penduduk sekitar 5.304 jiwa/km dan diproyeksikan pertumbuhan penduduk mencapai 2,4 juta jiwa pada tahun 2030. Selain itu, Kota Bandar Lampung memiliki adil yang vital dalam

jalur transportasi darat dan aktivitas pendistribusian dari Jawa ke Sumatera maupun sebaliknya serta memiliki pelabuhan Panjang untuk kegiatan ekspor dan impor. Dan pelabuhan Panjang yang melayani distribusi batu bara dari Sumatra ke Jawa, sehingga Bandar Lampung berkontribusi dalam mendukung ekonomi nasional.

4.2 Profil dan Sejarah Singkat Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung

Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dibentuk peraturan Daerah (perda) Nomor. 12 Tahun 2000 tentang organasisasi Dinas-Dinas Daerah, tentang struktur Organisasi, dan tata kerja Dinas perhubungan Kota Bandar Lampung maka dibentuklah Dinas Perhubungan (Dishub) Kota Bandar Lampung. Sebelum benamakan Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung, dinas ini awalnya bernamakan Dinas Lalu Lintas dan Angkutan jalan (Dinas LLAJ) berdasarkan Perda Nomor. 3 tahun 1995. Uraian singkat mengenai sejarah Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dapat dilihat pada regenerasi kepemimpinan yang terjadi. Regenerasi tersebut dapat diamati di bawah ini :

1. Tahun 1981 – 1994 Cabang Dinas LLAJ Kota Madya Bandar Lampung oleh Bapak INengah Mandra, SH
2. Tahun 1997 – 2001 Dinas LLAJ II Bandar Lampung di pimpin oleh Bapak Ir. Eddy D. Saleh.
3. Tahun 2001 Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dipimpin oleh Drs. Zainal Fanani Idris
4. Tahun 2002 – 2004 Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dipimpin oleh Drs. Zainal Abidin Hasan

5. Tahun 1994 – 1997 Cabang Dinas LLAJ Kota madya Bandar Lampung di pimpin oleh Bapak Darwis Ali, SH.
6. Tahun 2005 – 2006 Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dipimpin oleh Ruslan HD, SE
7. Tahun 2006 – September 2010 Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dipimpin oleh Ir. Eddy D. Saleh
8. September 2010 – 12 Nopember 2012 Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dipimpin oleh Drs. Normansyah, M.Si
9. 12 Nopember 2012 – sampai dengan saat ini Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dipimpin oleh Rifa'I, SH

(*Sumber: Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung 2015)*

4.3 Tugas Pokok dan Fungsi Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung

Tugas pokok dan fungsi dan fungsi Dishub Kota Bandar Lampung tertuang di dalam Peraturan Walikota Bandar Lampung Nomor 08 Tahun 2008 (Perwali Nomor 08 Tahun 2008) tentang fungsi, tugas dan tata kerja Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung. Di dalam Perwali tersebut dijelaskan bahwa Dishub Kota Bandar Lampung mempunyai tugas pokok melaksanakan urusan pemerintah di bidang perhubungan darat dan perhubungan laut berdasarkan asas otonomi dan tugas pembaharuan.

Dalam melaksanakan tugas pokok, Dishub Kota Bandar Lampung memiliki fungsi :

a. Perumusan kebijakan teknis di perhubungan darat dan perhubungan laut.
b. Penyelengaraan urusan pemerintah dan layanan umum sesuai dengan lingkup tugasnya.
c. Pembinaan dan pelaksanaan tugas sesuai dengan lingkup tugasnya.
d. Pelaksanaan tugas lain yang diperintahkan oleh Walikota sesuai dengan tugas dan fungsinya.

4.4 Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung

Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung sebagai instansi Pemerintah Kota Bandar Lampung dalam rangka penyelenggaraan Pemerintahan Daerah Kota Bandar Lampung dibidang perhubungan. Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dibentuk berdasarkan:

a. Peraturan Daerah Nomor 3 Tahun 2008 tentang pembentukan organisasi dari tata kerja Dinas Perhubungan Daerah Kota Bandar Lampung.
b. Peraturan Walikota Bandar Lampung Nomor 8 Tahun 2008 tanggal 29 Februari 2008 tentang Tugas, Fungsi, dan Tata Kerja Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung.

Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung adalah unsur pelaksana teknis bidang perhubungan berada di bawah tanggungjawab kepada Walikota Bandar Lampung. Adapun struktur organisasi Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung adalah sebagai berikut:

a. Kepala Dinas Perhubungan

b. Sekretaris Dinas Perhubungan, terdiri dari:

   1. Sub Bagian Umum dan kepegawaian
   2. Sub Bagian Keuangan
   3. Sub Bagian Penyusunan Program Monitoring dan Evaluasi

c. Bidang Lalu Lintas, Terdiri dari:

   1. Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas
   2. Seksi Keselamatan Lalu Lintas Jalan
   3. Seksi Pengadilan dan Organisasi Lalu Lintas Jalan

d. Bidang Angkutan, terdiri dari:

   1. Seksi Angkutan Orang
   2. Seksi Angkutan Barang
   3. Seksi Angkutan Khusus

e. Bidang Teknik, Terdiri dari:

   1. Seksi Teknis Sarana
   2. Seksi Teknis Prasarana
   3. Seksi Karoseri dan Perbengkelan

f. Bidang Perhubungan Laut, Terdiri dari:

   1. Seksi Angkutan Laut
   2. Seksi Pelabuhan Laut
   3. Seksi Keselamatan Pelayanan

g. Unit Pelaksana Teknis Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung terdiri dari:

   1. Unit Pelaksanaan Teknis (UPT) Perpakiran

2. Unit Pelaksanaan Teknis (UPT) Pengujian Kendaraan Bermotor
3. Unit Pelaksanaan Teknis (UPT) Terminal

Jumlah pegawai Dinas Perhubungan sebanyak 395 yang dibagi menjadi beberapa golongan yang terdapat pada bagan berikut:

Tabel 4.1 Jumlah Karyawan Di Dinas Perhubungan Berdasarkan Golongan Tahun 2015

NO	UNSUR	JUMLAH
1	PEGAWAI NEGRI SIPIL (PNS)	
	GOL IV	6 PEGAWAI
	GOL III	82 PEGAWAI
	GOL II	53 PEGAWAI
	GOL I	53 PEGAWAI
2	PEGAWAI TENAGA KONTRAK (PTK)	112 PEGAWAI
	JUMLAH	**395 PEGAWAI**

(*Sumber: Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung 2015)*

4.5 Gambaran Umum dan Fungsi Satuan Tugas (SATGAS) *Area Traffic Control Sistem*

Satuan Tugas (SATGAS) *Area Traffic Control Sistem* (ATCS) merupakan unsur pelaksanaan kebijakan dalam rangka tertib Administrasi dan Kelancaran lalu lintas pada ruas jalan di Kota Bandar Lampung agar tidak terjadi kemacetan di Kota Bandar Lampung, Seperti yang tercantum di dalam lembaran kedudukan, tupoksi, realisasi, dan program kegiatan Satuan Tugas (SATGAS) *Area Traffic Control Sistem* (ATCS) tahun 2016 yang peneliti dapatkan, Berdasarkan Peratusan Walikota Bandar Lampung No.182/IV.33/HK/2015 (Perwali No.182/IV.33/HK/2015) SATGAS ATCS memiliki tugas teknis operasional dinas di bidang lalu lintas dan angkutan jalan.

Berdasarkan tugas pokok tersebut maka SATGAS ATCS memiliki beberapa fungsi. Fungsi-fungsi tersebut antara lain :

a. Melaksanakan pemantauan / monitoring lalu lintas di beberapa persimpangan yang telah terpasang alat kendali ATCS.
b. Melaksankan penanganan lalu lintas di persimpangan melalui alat kendali ATCS.
c. Menjaga ketertiban dan kelancaran lalu lintas di persimpangan yang telah terpasang alat kendali ATCS.
d. Membuat laporan pelaksanaan kegiatan secara periodik bulanan maupun tahunan.

4.6 Visi Misi Satuan Tugas (SATGAS) *Area Traffic Control Sistem* (ATCS)

Di dalam pelaksanaan kebijakan Satuan Tugas ATCS di Kota Bandar Lampung memiliki beberapa Visi dan Misi yang harus terealisasi.

Visi Satgas ATCS antara lain :

a. Dengan *Area Traffic Control Sistem* (ATCS) kita wujudkan keselamatan lalu lintas di jalan , kelestarian lingkungan , dan pelayanan prima kepada masyarakat.
b. Terwujudnya lalu lintas dan angkutan jalan yang aman,lancar, dan tertib .

Sedangkan untuk menggapai visi tersebut, maka misi-misi yang akan dijalankan adalah sebagai berikut :

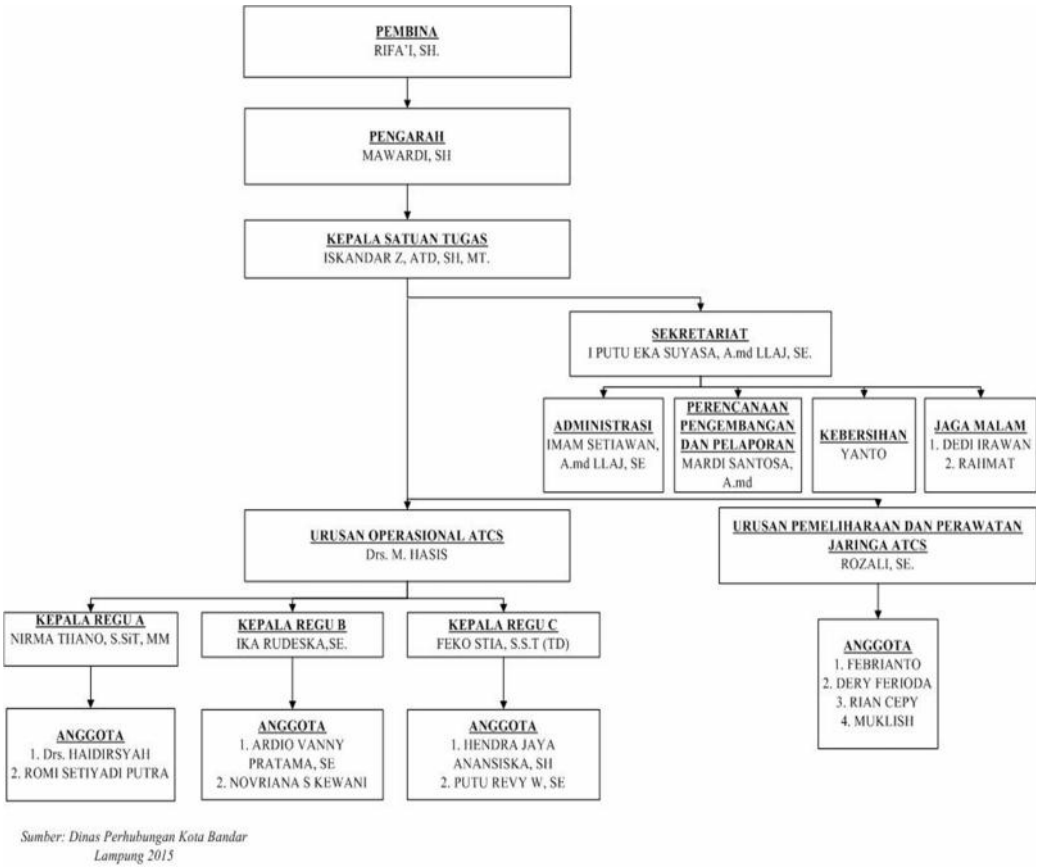
a. Meningkatkan Kualitas dan Kuantitas fasilitas.
b. Meningkatkan Profesionalisme.

c. Meningkatkan Kualitas dan Pelayanan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan menuju pelayanan prima.

d. Mengurangi tingkat kecelakaan lalu lintas di jalan.

4.7 Struktur Organisasi Satuan Tugas (SATGAS) *Area Traffic Control Sistem* (ATCS) Kota Bandar Lampung

Gambar 4.1 Strukur organisasi satuan tugas ATCS Kota Bandar Lampung



(*Sumber: Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung 2016)*

Penjabaran terkait tugas dari masing-masing posisi di atas adalah sebagai berikut:

A. Pembina SATGAS ATCS

   Mempunyai tugas memberikan pembinaan terhadap pelaksanaan tugas dan pengembangan Satgas *Area Traffic Control Sistem* Kota Bandar Lampung sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku, disesuaikan dengan dan mengikuti kebijakan Pemerintah Daerah Kota.

B. Pengarah SATGAS ATCS

   Mempunyai tugas mengarahkan seluruh pelaksanaan tugas baik administrasi maupun operasional setra pengembangan Satgas ATCS tugas lingkup ATCS sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku, disesuaikan dengan dan mengikuti kebijakan Pemerintah Daerah Kota.

C. Kepala Satuan Tugas (KA SATGAS)

   - Mempunyai tugas memimpin, mengkoordinasi dan melaksanakan sebagian tugas Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung di bidang pengoperasian ATCS sesuai dengan peraturan Perundang-undangan yang berlaku dan disesuaikan dengan kebijakan Pemerintah Daerah Kota Bandar Lampung.
   - Mempunyai tugas bertanggungjawab atas semua kegiatan yang berhubungan dengan pelaksanaan tugas administrasi, operasional dan pengembangan ATCS Kota Bandar Lampung

.

D. Sekretariat SATGAS ATCS

Mempunyai Tugas:

- Mengelola administrasi di bidang kesekretariatan ATCS Kota Bandar Lampung.
- Sekretariat dipimpin oleh seorang seketaris yang dalam melaksanakan tugasnya bertanggung jawab kepada kepala SATGAS tim pengendali ATCS.
- Untuk melaksanakan tugas diatas, seketariat mempunyai fungsi mengelola urusan penyusunan program, monitoring dan evaluasi ATCS dan mengelola urusan administrasi umum ATCS.
- Melaksanakan tugas-tugas lain yang di perintahkan oleh atasan

E. Administrasi

- Mempunyai tugas melaksanakan proses administrasi surat masuk dan keluar, menyiapkan daftar hadir dan melaksanakan tugas-tugas lain yang di perintahkan oleh atasan.

F. Perencanaan Pengembangan Dan Pelaporan

- Mempunyai tugas melaksanakan pengelolaan penyusunan perencanaan dan pengembangan, melaksanakan pelaporan bulanan maupun tahunan dan melaksanakan tugas-tugas lain yang di perintahkan oleh atasan.

G. Petugas Kebersihan

- Mempunyai tugas melaksanakan dibidang kebersihan dan bertanggungjawab atas kebersihan lingkup gedung kendali ATCS, melaksankan tugas sesuai dengan waktu kerja yang berlaku dan melaksankan tugas-tugas lain yang di perintahkan atasan.

H. Petugas Jaga Malam Gedung ATCS

- Mempunyai tugas melaksankan di bidang jasa malam lingkup gedung kendali ATCS dan sekitarnya, melaksanakan tugas jaga malam mulai pukul 20:00 s/d 08:00 WIB, setiap melaksanakan tugas wajib mengisi daftar hadir, melaporkan segala sesuatu yang dianggap perlu mendapatkan perhatian dengan mengisi buku piket dan melaporkan kepada atasan pada kesempatan pertama, melaksanakan tugas-tugas lain di perintahkan oleh atasan.

I. Urusan Operasional ATCS

- Mempunyai tugas mengkoordinir pelaksanaan pematauan pengaturan ATCS dari ruang kendali, bertanggungjawab atas pelaksanaan tugas ruang kendali ATCS, melaporkan hasil pelaksanaan tugas secara periodic kepada satuan tugas ATCS, melaksanaan tugas-tugas lain yang diperintah oleh atasan.

J. Ketua Regu

- Mempunyai tugas melaksanakan pemantauan, pengaturan ATCS dari ruang kendali, melaporkan kondisi yang dianggap penting kepada koordinator pada kesempatan pertama, berkoordinasi dengan petugas pengendalian pengawasan operasional di lapangan guna kelancaran

arus lalu lintas, melaksanakan tugas sesuai dengan waktu kerja, membuat laporan secara *periodic* sesuai realisasi kegiatan, melaksanakan tugas-tugas lain yang diperintahkan oleh atasan.

K. Anggota Regu

- Mempunyai tugas melaksanakan tugas pemantauan arus lalu lintas pada persimpangan jalan yang telah dilengkapi ATCS dari kendali ATCS, melaksanakan pengaturan pada simpang yang dikendalikan ATCS atas perintah ketua regu, melaksanakan tugas-tugas lain yang diperintahkan oleh atasan.

L. Urusan Pemeliharaan Dan Perawatan Jaringan ATCS

- Mempunyai tugas melaksanakan pengawasan dan pemeliharaan terhadap jaringan kabel fiber optik prasarana pendukung ATCS, berkoordinasi dengan regu pengendali ATCS dan petugas Dalwasop, melaporkan kondisi yang dianggap penting kepada koordinator pada kesempatan pertama, membuat laporan secara *periodic* sesuai dengan realisasi kegiatan, melaksanakan tugas-tugas lain yang diperintahkan oleh atasan.

M. Anggota Urusan Pemeliharaan Dan Perawatan Jaringan ATCS

- Mempunyai tugas melaksanakan tugas pemeliharaan dan perawatan jaringan ATCS baik didalam ruang kendali maupun diluar ruangan, melaksanakan tugas-tugas lain yang diperintahkan oleh atasan.

4.8 Penempatan Titik Pemasangan *Area Traffic Control Sistem* Di Kota Bandar Lampung

Dalam hal ini Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung menempatkan *Traffic Light* ATCS di area padat lalu lintas, area-area padat lalu lintas yang di maksud antara lain :

Tabel 4.2 Jumlah Titik Pemasangan ATCS di Kota Bandar Lampung

No	Titik Pemasangan ATCS
1	Simpang Pramuka
2	Simpang Unila
3	Simpang Sultan Agung
4	Simpang Urip Sumoharjo
5	Simpang Terminal Raja Basa
6	Simpang Rumah Sakit Abdoel Moelok
7	Simpang Kota Raja/Tugu Juang
8	Simpang Basuki Rahmat
9	Simpang Kantor Gubernur
10	Simpang Soekarno Hatta Pusat
11	Simpang Soekarno Hatta Pusat (Untung Suropati)
12	Simpang Soekarno Hatta Pusat (Urip Sumoharjo)
13	Simpang Soekarno Hatta Pusat (Jalan Yakudu)
14	Simpang Soekarno Hatta Pusat (Jalan Sutami)
15	Simpang Soekarno Hatta Pusat (Teluk Ambon)

(*Sumber: Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung 2016)*

BAB VI
KESIMPULAN DAN SARAN

6.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan dapat diketahui bahwa kinerja SATGAS ATCS dalam pelaksanakan program ATCS belum berjalan dengan optimal hal tersebut dikarenakan masih tingginya tingkat kemacetan yang ada di Kota Bandar Lampung. Hal tersebut dikarenakan masih ditemukan kendala yang ada pada SATGAS ATCS yang peneliti nilai dari sisi kinerja.

Kendala-kendala tersebut di uji dengan menggunakan teori kinerja dari Mahsun (2014) yang meliputi masukan (*input*), proses (*process*), keluaran (*output*), dan hasil (*outcome*). Secara garis besar kendala-kendala mengenai kinerja dari SATGAS ATCS tersebut meliputi ketersediaan Sumber Daya Manusia yang masih kurang, dan kordinasi yang lemah antara SATGAS ATCS dengan petugas Dalwaspol di lapangan karena petugas tersebut bukan merupakan bagian dari SATGAS ATCS. Kendala-kendala tersebut merupakan bagian dari indikator masukan (*input*) khusunya keterkaitan dengan Sumber Daya Manusia (SDM) dan indikator proses (*process*) khususnya keterkaitan dengan prosedur pelaksanaan. Kendala-kendala tersebut mempengaruhi terhadap kinerja SATGAS ATCS yang dapat dilihat dari hasil yang peneliti paparkan pada indikator output yang menjelaskan bahwa kinerja program ATCS masih belum terlaksana secara

maksimal karena berdasarkan hasil wawancara diketahui bahwa belum adanya perubahan yang terlihat khusunya pengurangan tingkat kemacetan di Kota Bandar Lampung baik sebelum maupun sesudah bergulirnya program ATCS tersebut dan didukung dari tanggapan masyarakat yang menyatakan bahwa pelaksanaan program ini belum terlihat manfaatnya karena masih tingginya tingkat kemacetan di Kota Bandar Lampung tidak terkecuali di daerah-daerah yang sudah terpasang alat ATCS.

6.2 Saran

1. Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung seharusnya menambahkan jumlah Pegawai Tenaga Kontrak (PTK) yang bertugas mengawasi persimpangan jalan yang terpasang alat ATCS di Kota Bandar Lampung agar pengawasan atau monitoring dapat berjalan optimal dan meningkatkan kordinasi dengan petugas Dalwaspol di lapangan dengan cara membina hubungan lebih baik ataupun merekomendasikan kepada Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung untuk memasukan petugas Dalwaspol ke dalam bagain struktur SATGAS ATCS.
2. Diperlukan adanya penambahan jumlah unit kendaraan bermotor sebagai kendaraan operasional pegawai hal tersebut diperlukan karena jika terjadi kerusakan alat yang bersifat teknis di sejumlah titik pada waktu yang bersamaan dapat di tanggulangi secara cepat.serta perlunya penambahan jumlah pemasangan alat ATCS, hal tersebut dikarenakan belum terpasangnya alat ATCS di beberapa persimpangan yang rawan kemacetan.

DAFTAR PUSTAKA

Buku :

Fahmi, Irham.2011. *Manajemen Kinerja teori dan aplikasi*. Bandung. Alfabeta.

Fahmi, Irham.2014. *Perilaku Organisasi teori, aplikasi dan kasus*. Bandung. Alfabeta

Irawan, P. 2006. *Penelitian Kualitatif dan Kuantitatif Untuk Ilmu-Ilmu Sosial*. Jakarta. Departemen Ilmu Administrasi Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Indonesia.

Mahsun, Mohamad. 2014. *Pengukuran Kinerja Sektor Publik*. Yogyakarta. BPEE.

Mangkunegara, A.P. 2007. *Evaluasi Kinerja SDM*. Bandung. PT. Refika Aditama.

Moleong, L.J, 2007, *Metode Penelitian Kualitatif.* Bandung. PT. Remaja Rosdakarya.

Pasolong, Harbani. 2011. *Teori Administrasi Publik*. Bandung. Alfabeta.

Prawirosentono S.1999.*Kebijakan Kinerja Karyawan*. Yogyakarta. BPFE.

Sembiring, Masana. 2012. *Budaya&Kinerja Organisasi*. Bandung. Fokusmedia.

Surjadi,2009. *Pengembangan Kinerja Pelayanan Publik*. Bandung. PT Refika Aditama.

Sugiyono. 2010. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif Dan R&D.* Bandung. Alfabeta.

Wibowo. 2011. *Manajemen Kinerja*. Jakarta: Rajawali Pers

Peraturan-Peraturan :

Undang Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009. Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011. Tentang Manajemen Rekayasa, Analisi Dampak serta Manjemen Kebutuhan Lalu Lintas.

Surat Keputusan Wali Kota Bandar Lampung Nomor 182/IV.33 / HK / 2015. Tentang Penunjukan Satuan Tugas (SATGAS) Area Traffic Control Sytem (ATCS) pada Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung.

Website :

http://harianlampung.com/index.phpg, diakses tanggal 03 April 2015 pukul 15:43

http://lampung.tribunnews.com, diakses tanggal 04 April 2015 pukul 12:34

http://www.atcsbali.info/about/.com, diakses tanggal 17 Mei 2015 pukul 17:17

http://kupastuntas.com, diakses tanggal 14 Mei 2015 pukul 01:14

http://bandarlampung.marktel.co/mplayer, diakses tanggal 19 November 2015 pukul 02:04