

**KINERJA DINAS PERHUBUNGAN KOTA BANDAR LAMPUNG
DALAM MENGATASI KEMACETAN
TAHUN 2016**

(Skripsi)

Oleh

NADIA MAUDYNA ELDARINI



**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS LAMPUNG
BANDAR LAMPUNG
2017**

ABSTRAK

KINERJA DINAS PERHUBUNGAN KOTA BANDAR LAMPUNG DALAM MENGATASI KEMACETAN TAHUN 2016

Oleh :

Nadia Maudyna Eldarini

Kemacetan dan kekacauan lalu lintas merupakan masalah yang dihadapi daerah perkotaan, baik Kota besar maupun Kota berkembang tidak terkecuali Kota Bandar Lampung sebagai Ibukota Provinsi Lampung. Berkenaan dengan permasalahan tersebut, maka penelitian ini ditujukan untuk mengetahui Kinerja Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dalam Mengatasi Kemacetan. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui kinerja Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung menciptakan sistem transportasi kota yang baik dalam mengatasi kemacetan. Adapun metode penelitian ini yaitu metode penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa, Kinerja Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dalam Mengatasi Kemacetan di Kota Bandar Lampung Tahun 2016 belum mampu mengatasi permasalahan tersebut. Adapun beberapa faktor yang mempengaruhi kinerja Dinas Perhubungan dalam mengatasi kemacetan seperti, kurangnya sumber daya manusia yang berlatar belakang pendidikan teknis

perhubungan menyebabkan lemahnya kinerja Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dalam mengatasi kemacetan, kurangnya kapasitas jalan yang tidak diimbangi dengan penambahan jumlah kendaraan bermotor di Kota Bandar Lampung, setelah itu rendahnya kesadaran masyarakat akan penjagaan fasilitas umum lalu lintas dan kesadaran akan mematuhi peraturan lalu lintas dalam berkendara. Hal ini yang menjadi penyebab utama gagalnya setiap kebijakan yang telah diterapkan Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dalam mengatasi kemacetan.

Kata kunci : Kinerja, Dinas Perhubungan, Kemacetan.

ABSTRACT

PERFORMANCE DEPARTMENT TRANSPORTATION OF BANDAR LAMPUNG CITY TO OVERCOME TRAFFIC JAM IN 2016

By :

Nadia Maudyna Eldarini

Traffic jams and chaos is a problem faced by city area, both of big city or developing cities are no exception Bandar Lampung city as the capital city of Lampung Province. With this problem, the purpose this research is to know the performance of the Department Transportation of Bandar Lampung City in creating a good city transportation system to overcome traffic jams. The purpose of this study is to determine the Department Transportation of Bandar Lampung city to create a good city transportation system in overcoming the congestion. The method of this research is descriptive method with qualitative approach.

The results of this research indicate that the performance of the Department of Transportation Bandar Lampung city in overcome chaos in the Bandar Lampung city in 2016 haven't been able to solve these problems. As several factors that affect the

performance of the Department Transportation in overcome traffic jams such as, the lack of human resources with the background of technical education of transportation caused by poor performance of Department Transportation of Bandar Lampung City in overcoming traffic jam, the lack of facilities that road capacity is not matched by increase number of motorbikes in Bandar Lampung, moreover society awareness maintaining of public traffic facilities and awareness to obeying traffic regulations in driving. This is the main caused failure of policy which has been implemented by Department Transportation of Bandar Lampung city overcoming traffic jam.

Keywords : Performance, Department of Transportation, Traffic Jam.

**KINERJA DINAS PERHUBUNGAN KOTA BANDAR
LAMPUNG DALAM MENGATASI KEMACETAN TAHUN
2016**

Oleh:

NADIA MAUDYNA ELDARINI

Skripsi

Sebagai Salah Satu Syarat untuk Mencapai Gelar
SARJANA ILMU PEMERINTAHAN

pada

Jurusan Ilmu Pemerintahan
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik



**JURUSAN ILMU PEMERINTAHAN
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS LAMPUNG
2017**

Judul Skripsi : **KINERJA DINAS PERHUBUNGAN KOTA
BANDAR LAMPUNG DALAM MENGATASI
KEMACETAN TAHUN 2016**

Nama Mahasiswa : **Nadia Maudyna Eldarini**

Nomor Pokok Mahasiswa : **1316021056**

Jurusan : **Ilmu Pemerintahan**

Fakultas : **Ilmu Sosial dan Ilmu Politik**

MENYETUJUI

1. Komisi Pembimbing


Drs. Denden Kurnia Drajat, M.Si.
NIP 19600729 199010 1 001


Lilih Muflihah, S.IP., M.IP.

2. Ketua Jurusan Ilmu Pemerintahan


Drs. R. Sigit Krisbintoro, M.IP.
NIP 19611218 198902 1 001

MENGESAHKAN

1. Tim Penguji

Ketua : **Drs. Denden Kurnia Drajat, M.Si.**

Sekretaris/Anggota : **Lilih Muflihah, S.IP., M.IP.**

Penguji : **Drs. R. Sigit Krisbintoro, M.IP.**

2. Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik

Dr. Syarief Makhya
NIP 19590803 198603 1 003

Tanggal Lulus Ujian Skripsi : **15 Juni 2017**

PERNYATAAN

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 di perguruan tinggi lain.
2. Karya tulis ini murni gagasan, rumusan dan penelitian saya sendiri, tanpa bantuan pihak lain, kecuali arahan Tim Pembimbing dan Penguji.
3. 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 pengarang dan dicantumkan dalam daftar pustaka.
4. Pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya dan apabila dikemudian hari terdapat penyimpangan dan tidak benar dalam pernyataan ini saya bersedia menerima sanksi akademik berupa pencabutan gelar yang telah diperoleh karena karya tulis ini, serta sanksi lainnya sesuai dengan norma yang berlaku di Universitas Lampung.

Bandar Lampung, 19 Juni 2017
Yang menyatakan



Nadia Maudyna Eldarini
NPM 1316021056

RIWAYAT HIDUP



Nama lengkap penulis adalah Nadia Maudyna Eldarini, penulis dilahirkan di Bandar Lampung pada tanggal 20 November 1995. Penulis merupakan anak pertama dari 2 (dua) bersaudara. Penulis merupakan anak dari pasangan Bapak MZ. Elwanison dan Ibu Sundari.

Penulis mengawali pendidikan formal pertama kali pada Taman Kanak-Kanak Al-Azhar diselesaikan pada tahun 2001, lalu melanjutkan Sekolah Dasar Negeri 3 Kemiling Permai diselesaikan pada tahun 2007, lalu melanjutkan Sekolah Menengah Pertama Negeri 4 Bandar Lampung diselesaikan pada tahun 2010, dan dilanjutkan Sekolah Menengah Atas Negeri 9 Bandar Lampung diselesaikan pada tahun 2013.

Selanjutnya pada tahun 2013 Penulis terdaftar sebagai Mahasiswa Jurusan Ilmu Pemerintahan melalui jalur Seleksi Nasional Masuk Perguruan Tinggi Negeri (SNMPTN). Selama proses kuliah Penulis juga aktif dalam kegiatan Komunitas Integritas Universitas Lampung dan Laboratorium Politik Lokal dan Otonomi Daerah Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Lampung. Penulis telah melaksanakan Kuliah Kerja Nyata (KKN) pada tahun 2016 di Pekon Giham Sukamaju, Kecamatan Sekincau, Kabupaten Lampung Barat.

MOTTO

Boleh jadi kamu membenci sesuatu, padahal ia amat baik bagimu, boleh jadi

(pula) kamu menyukai sesuatu, padahal ia amat buruk bagimu.

Allah mengetahui, sedang kamu tidak mengetahui.

(Q.S Al Baqarah: 216)

Learn from the past, live for today and plan for tomorrow

Ceritakan Semua Perasaan Dalam Hatimu Dengan Allah, Percayakan Semua

Masalahmu Dengan Allah. Maka Allah Akan Selalu Ada di Dekatmu.

(Nadia Maudyna Eldarini)

PERSEMBAHAN

Dengan Segala Kerendahan Hati dan Rasa Syukur Kupersembahkan Karya
Kecilku ini Kepada :

Kedua Orang Tuaku

MZ. Elwanison (Ayah) Terimakasih Untuk Semua Kasih Sayang dan Dukungan
yang Selalu Diberikan Sehingga Aku Menjadi Orang yang Berhasil

Sundari (Ibu) Terimakasih Untuk Seluruh Kasih Sayang dan Semua Rasa
Kepercayaan Sehingga Membuat Diriku Menjadi Orang yang Berani dan Jujur
Sehingga Menjadi Orang yang Sukses

Kepada Adikku

Terima Kasih Untuk Mahda Raisya Elandri yang Telah Memberikan Dorongan
Moril dan Mental yang Membuat Diriku Semakin Yakin Untuk Terus Maju
Disaat Susah Maupun Senang

Kepada Seluruh Keluarga Besar

Terimakasih Sudah Memberikan Motivasi, Doa dan Perhatian Sehingga Diriku
Menjadi Lebih Yakin Untuk Terus Melangkah

Kepada Sahabat

Terima Kasih Untuk Seluruh Sahabat yang Telah Memberikan Dorongan
Semangat dan Kasih Sayang Sampai Diriku Menjadi Pribadi yang Sukses

Almamater Tercinta Universitas Lampung

Tempatku Memperoleh Ilmu, Sahabat, dan Merancang Semua Mimpi dan
Tujuanku Sebagai Langkahku Menuju Kesuksesan

SANWACANA

Alhamdulillah *robbil'alamin*, segala puji dan syukur penulis ucapkan atas limpahan berkah, rahmat dan hidayahnya dari Allah SWT Tuhan Semesta Alam Yang Maha Pengasih Lagi Maha Penyayang sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi yang berjudul **“Kinerja Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung Dalam Mengatasi Kemacetan Tahun 2016”** sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Ilmu Pemerintahan di Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Lampung.

Penulis Menyadari masih banyak terdapat kekurangan dalam penulisan skripsi ini, untuk itu saran dan kritiknya yang membangun dari semua pihak sangat diharapkan untuk pengembangan dan kesempurnaan skripsi ini. Pada penulisan skripsi ini penulis mendapatkan bimbingan, arahan serta dukungan dari berbagai pihak sehingga penyusunan skripsi ini dapat berjalan dengan baik. Pada kesempatan kali ini, penulis ingin menyampaikan rasa hormat dan terimakasih yang sebesar-besarnya terhadap:

1. Bapak Dr. Syarief Makhya selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Lampung.
2. Bapak Drs. R. Sigit Krisbintoro, M.IP. selaku Ketua Jurusan Ilmu Pemerintahan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Lampung

serta Dosen Pembahas dan Penguji yang telah memberikan kritik, saran dan motivasi sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini.

3. Bapak Drs. Denden Kurnia Drajat, M.Si. selaku Dosen Pembimbing I yang telah sabar membimbing dan memberikan saran demi terciptanya skripsi ini. Terima kasih atas semangat dan motivasi sehingga penulis mampu menyelesaikan penyusunan skripsi ini.
4. Ibu Lilih Muflihah, S.IP. M.IP. selaku Dosen Pembimbing II yang telah meluangkan waktunya, memberikan arahan, masukan, nasihat dan perhatiannya selama proses penyelesaian skripsi.
5. Bapak Andri Martha, S.IP. M.IP yang telah memberikan waktunya disela-sela kesibukannya untuk selalu memotivasi dan memberikan dukungan dalam penulisan skripsi ini.
6. Teristimewa untuk kedua orangtuaku ayahanda Drs. MZ. Elwanison, M.M dan ibunda Dra Sundari, yang telah memberikan perhatian, kasih sayang, doa, semangat dan dukungan yang diberikan selama ini. Terimakasih atas segalanya semoga Dea dapat membahagiakan, membanggakan, dan menjadi anak yang berbakti untuk Papa dan Mama.
7. Adikku: Mahda Raisya terima kasih untuk doa dan dukungan yang diberikan selama ini. Semoga kelak kita dapat menjadi orang sukses yang akan membanggakan untuk orangtua.
8. Mbakku: Winda Dwiastuti Herman, S.IP terima kasih untuk doa, dukungan serta arahan selama ini sejak kita saling tidak mengenal sampai kita saling menyayangi. Semoga silaturahmi dan kedekatan kita selalu terjaga.

9. Sahabatku yang paling mengerti aku: Taria Susandhy, S.H terima kasih sejak di bangku SMA kita selalu bersama, mengerti dan menghargai satu sama lain dan saling mendukung layaknya saudara kandung.
10. Sahabatku partner in crime: Risky Nitha, S.IP terima kasih untuk selalu bersama-sama kemana saja hingga bertumpahan air mata. Semoga semua cita-cita dan keinginan kita tercapai layaknya seperti film drama korea.
11. Kepada seseorang yang namanya selalu kuselipkan di dalam doa: Terima kasih atas kebaikan, perhatian, kasih sayang, dan dukungan dalam betuk apapun, selama ini.
12. Sahabatku tersayang sejak bangku SMA yang susah untuk ngumpul bareng: Taria Susandhy, S.H, Mesfi Vidimarsella, S.E, Ayu Luthfiah, S.E, Elsa Yuni Hercia, S.E, Sophi Rahma Uma, S.Pd, Yara Nur Intan, S.AB, Intan Chairannisa Lubis, S.AB, yang selalu setia mendengar keluh kesah dan mendukung penulis dalam menyelesaikan skripsi ini. Semoga apa yang kita cita-citakan tercapai dan bahagia selamanya.
13. Sahabatku tersayang yang tersulit untuk dijelaskan: Risky Nitha, S.IP, Ipnika Nurfasari, S.IP, Agnessia D. Pitaloka, S.IP, yang selama ini selalu bersama saat senang maupun sedih telah menghibur, mendoakan dan memberi semangat untuk menyelesaikan skripsi ini. Semoga kita tetap selalu bersama dan saling mendukung satu sama lain.
14. Teman seperjuangan Skripsi dan Grup B yang membuat masa perkuliahan menjadi penuh sukacita: Rifky Febrihanuddin, Raindi Zikri, Ibnu Fadhil, Vivi Alvionita, Restiany Damayanti, Fina Ria Tisa, Kenn Sindy, Chici Afrianita, Defa Septia, Oca Pawalin, Putri Aprodite, Rini Setiawati, Tiara

Dhayu, Maria Christina, Aziza Aulia yang selalu ada dan mendengar keluh kesahku selama ini dalam proses penulisan, terima kasih atas bantuan, semangat dan dukungannya selama ini.

15. Teman-teman KKN desa Giham Sukamaju, Lusita, Bunga, Tiwi, Citra, Devi, Nasti, Azizah, Imroatul, Adit, Bobby, Wanda terimakasih untuk kebersamaan selama dua bulan, serta dukungan dan Doanya selama ini.

16. Adik- adik 2014 Tiara Herina dan M. Dhian Bagus Aprian terima kasih atas dukungan dan doa yang telah diberikan untuk menguatkan penulis salam penyelesaian skripsi ini.

17. Almamater tercinta, Universitas Lampung yang telah memberikan banyak kenangan, banyak ilmu, banyak teman dan banyak sahabat sampai aku menjadi seseorang yang berguna bagi almamaterku dan bangsaku.

18. Serta semua pihak yang yang tidak mungkin disebutkan satu persatu.

Semoga Allah SWT memberikan balasan atas jasa dan budi baik yang telah diberikan kepada penulis. Akhir kata, penulis menyadari masih terdapat kekurangan dalam penulisan skripsi ini dan masih jauh dari kesempurnaan, akan tetapi sedikit harapan semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi yang membacanya, khususnya bagi penulis dalam mengembangkan dan mengamalkan ilmu pengetahuan.

Bandar Lampung

Penulis

Nadia Maudyna E.

DAFTAR ISI

DAFTAR ISI.....	i
DAFTAR TABEL.....	iii
DAFTAR GAMBAR	iv
I. PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Rumusan Masalah.....	7
C. Tujuan Penelitian	8
D. Manfaat dan Kegunaan Penelitian	8
II. TINJAUAN PUSTAKA	
A. Tinjauan Tentang Kinerja	9
1. Pengertian Kinerja	9
2. Manajemen Kinerja.....	12
3. Faktor Yang Mempengaruhi Kinerja.....	14
B. Tinjauan Tentang Penilaian Kinerja	16
1. Definisi Penilaian Kinerja.....	16
2. Manfaat Penilaian Kinerja	18
3. Metode Penilaian Kinerja	19
C. Tinjauan Tentang Manajemen Pemerintahan	21
1. Manajemen Pemerintahan.....	21
2. Faktor Dominan yang Mempengaruhi Manajemen Pemerintah Daerah.....	23
3. Aspek-aspek Manajemen Yang Cenderung Akan Berubah	26
D. Tinjauan Tentang Transportasi	26
1. Pengertian Transportasi	26
2. Pembagian Fungsi Transportasi.....	26
3. Kerangka Sistem Transportasi	27
4. Faktor Eksternal yang Mempengaruhi Transportasi.....	28
5. Kemacetan	29
E. Kerangka Pikir	30

III. METODE PENELITIAN	
A. Tipe Penelitian	35
B. Fokus Penelitian.....	37
C. Lokasi Penelitian.....	39
D. Jenis Data	39
E. Teknik Pengumpulan Data.....	41
F. Teknik Pengolahan Data	48
G. Teknik Analisis Data.....	49
H. Teknik Keabsahan Data	52
IV. GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN	
A. Profil dan Sejarah Singkat Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung.....	54
B. Visi dan Misi Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung.....	55
C. Tujuan Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung	57
D. Sasaran Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung	58
E. Tugas Pokok dan Fungsi Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung.....	58
F. Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung .	59
G. Peran Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung Dalam Perencanaan Pembangunan Trasportasi Perkotaan.....	68
H. Kondisi Kemacetan di Kota Bandar Lampung.....	69
V. HASIL DAN PEMBAHASAN	
A. Hasil Penelitian	73
1. Kinerja Dinas Perhubungan Dalam Konteks Responsivitas..	76
2. Kinerja Dinas Perhubungan Dalam Konteks Responsibilitas	79
3. Kinerja Dinas Perhubungan Dalam Konteks Akuntabilitas ..	82
B. Pembahasan	91
1. Kinerja Dinas Perhubungan Dalam Konteks Responsivitas..	91
2. Kinerja Dinas Perhubungan Dalam Konteks Responsibilitas	94
3. Kinerja Dinas Perhubungan Dalam Konteks Akuntabilitas ..	97
VI. SIMPULAN DAN SARAN	
A. Simpulan	101
B. Saran	102

**DAFTAR PUSTAKA
LAMPIRAN**

DAFTAR TABEL

Tabel	Halaman
1. Rasio Kemacetan	3
2. Penelitian Terdahulu	7
3. Jumlah Karyawan Di Dinas Perhubungan Berdasarkan Golongan Tahun 2017	61
4. Rasio Kemacetan di Kota Bandar Lampung.....	71
5. Indentitas Informan	74
6. Triangulasi Data.....	87

DAFTAR GAMBAR

Gambar	Halaman
1. Kerangka Pikir	34

I. PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Berkembangnya sarana dan prasarana transportasi serta sistem perekonomian yang terintegrasi, ternyata keadaan yang demikian dapat mendorong sebagian penduduk pedesaan untuk melakukan urbanisasi atau hanya sekedar melakukan aktivitas di kota yang dianggap dapat memberikan pengaruh ekonomi yang lebih baik. Kota Bandar Lampung sebagai pusat seluruh kegiatan di Provinsi Lampung baik itu pemerintahan, ekonomi, sosial dan budaya secara langsung menyebabkan jumlah pertambahan penduduk yang terus meningkat. Akibatnya, terjadi terutama pada sektor transportasi dimana meningkatnya taraf ekonomi masyarakat menyebabkan meningkatnya kepemilikan kendaraan bermotor pribadi yang tidak diiringi peningkatan kapasitas jalan.

Kesemrawutan dan kemacetan lalu lintas merupakan masalah yang dihadapi daerah perkotaan, baik kota besar maupun kota berkembang tidak terkecuali Kota Bandar Lampung sebagai ibukota Provinsi Lampung yang merupakan pusat kegiatan nasional yang mampu mendorong kawasan sekitarnya untuk mengembangkan sektor unggulan seperti pariwisata, industri, perdagangan, perikanan juga sebagai pusat pendistribusi barang dan jasa dan pusat

pemerintahan, sehingga dengan status ini aktivitas masyarakat dengan menggunakan kendaraan bermotor di Kota Bandar Lampung juga cukup banyak.

Permasalahan kemacetan dipastikan dapat menimbulkan banyak kerugian khususnya bagi pengguna jalan yang setiap hari harus merasakan kondisi yang tidak nyaman pada saat terjadi macet di jalan raya. Berdasarkan Undang-Undang No. 22 tahun 2009 yaitu lalu lintas dan angkutan jalan sebagai bagian dari sistem transportasi nasional harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, ketertiban dan kelancaran berlalu lintas dan angkutan jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah.

Berdasarkan penjelasan di atas sudah jelas seharusnya transportasi dapat mewujudkan kondisi lalu lintas yang selamat, aman, cepat dan nyaman. Masalah kemacetan ini sering terjadi di kota-kota besar di Indonesia, tidak hanya di kota-kota besar saja yang memiliki permasalahan kemacetan namun kota-kota yang sedang berkembang seperti Kota Bandar Lampung yang memiliki permasalahan yang sama dengan kota-kota besar di Indonesia. Kota Bandar Lampung merupakan tempat dengan letak yang strategis yaitu daerah transit segala kegiatan Pulau Sumatera dan Pulau Jawa, jelas kondisi ini sangat menguntungkan bagi pertumbuhan perekonomian Kota Bandar Lampung dalam mengembangkan pembangunan pada sektor industri, perdagangan dan pariwisata.

Provinsi Lampung sebagai daerah transit dari daerah luar, merupakan tempat terjadi aktivitas keluar masuk kendaraan ke daerah ini sehingga arus lalu lintas pun akan semakin ramai dan padat khususnya pada jalan utama kota Bandar Lampung sehingga dengan semakin padatnya arus lalu lintas pada ruas-ruas jalan utama kota maka hal ini dapat menyebabkan permasalahan transportasi yaitu masalah kemacetan. Kemacetan yang sering terjadi pada daerah perkotaan juga dapat disebabkan oleh ketidakseimbangan kapasitas jalan dengan jumlah kendaraan yang melintas di jalan. Kapasitas jalan yang sempit dan jumlah kendaraan yang melintas tidak seimbang sehingga dapat memicu arus lalu lintas yang tidak stabil. Kemacetan tidak hanya terjadi disebabkan oleh faktor tersebut saja namun ada faktor lain yang dapat menyebabkan masalah kemacetan terjadi.

Berdasarkan hasil pra-riset peneliti di Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung tanggal 5 Desember 2016, telah ditemukan beberapa lokasi titik-titik kemacetan, seperti di ruas jalan utama kota Bandar Lampung yaitu ruas Jl. Raden Intan, simpang Mall Boemi Kedaton dan simpang Unila, Jend.Sudirman, Dr. Susilo, Gajah Mada, Cut Nyak Dien, Sisingamaraja, Kimaja dan Ahmad Yani.

Tabel 1.Rasio Kemacetan di Kota Bandar Lampung

NO	NAMA RUAS JALAN	RASIO
1	Jend.Sudirman	0,78
2	Dr.Susilo	2,61
3	Gajah Mada	1,39
4	Cut Nyak Dien	0,97
5	Sisingamaraja	0,81
6	Kimaja	0,66
7	Ahmad Yani	0,72
8	Raden Intan	1,37

9	Simpang Mall Bumi Kedaton	1,40
10	Simpang Unila	1,40

Sumber : *Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung 2015*

Suatu jalan dapat dikatakan padat kendaraan apabila rasio jalan yang dihitung dari volume kendaraan bermotor dan kapasitas jalan protokol di Kota Bandar Lampung $\geq 0,70$. Titik pengamatan dalam pengamatan ini. Dari 10 (sepuluh) lokasi pengamatan tersebut ditemukan beberapa fakta yang terdapat di lapangan yaitu terdapatnya jumlah kendaraan yang padat pada salah satu jalan utama di Kota Bandar Lampung. Jumlah kendaraan yang tiap tahun semakin bertambah mengakibatkan meningkatnya permintaan kendaraan baik itu roda dua ataupun roda empat.

Kondisi sistem transportasi Kota Bandar Lampung dari tahun ke tahun semakin mengalami perubahan ke arah yang mengkhawatirkan. Munculnya persoalan-persoalan transportasi seperti kemacetan lalu lintas, masalah parkir, angkutan umum dan sebagainya disebabkan oleh meningkatnya kebutuhan transportasi yang tidak diimbangi dengan peningkatan pelayanan transportasi dan penyediaan infrastruktur yang memadai. Pada dasarnya kebutuhan akan pelayanan transportasi bersifat sangat kualitatif dan mempunyai ciri yang berbeda-beda sebagai fungsi dari waktu, tujuan perjalanan, frekuensi, jenis kargo yang diangkut dan lain sebagainya. Pelayanan sistem transportasi yang tidak sesuai dengan kebutuhan akan pergerakan menyebabkan sistem transportasi tersebut tidak berguna.

Pentingnya transportasi tercermin dengan semakin meningkatnya kebutuhan akan jasa angkutan bagi mobilitas orang serta barang dari tanah air, bahkan

hingga luar negeri. Selain itu transportasi berperan sebagai penunjang, pendorong, dan penggerak bagi pertumbuhan daerah yang berpotensi namun belum berkembang, dalam upaya peningkatan dan pemerataan pembangunan serta hasil-hasilnya. Menyadari peranan transportasi, maka lalu lintas dan angkutan jalan harus ditata dalam satu sistem transportasi nasional secara terpadu dan mampu mewujudkan tersedianya jasa transportasi yang serasi dengan tingkat 4 (empat) kebutuhan lalu lintas dan pelayanan angkutan yang tertib, selamat, aman, nyaman, cepat, tepat, teratur, lancar, dan dengan biaya yang terjangkau.

Berdasarkan hasil prariset peneliti pada tanggal 5 Desember 2016, menurut Kepala Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung Bapak Ibrahim, dalam hal ini sebagai instansi terkait telah melakukan kebijakan-kebijakan dalam mengatasi kemacetan sudah maksimal serta petugas kami saling berkoordinasi di lapangan untuk mengatasi kemacetan. Pelayanan yang aman, nyaman, lancar dan terjangkau oleh publik yang mempunyai mobilitas tinggi tentunya sangat perlu dukungan dan perencanaan yang matang.

Keadaan kota Bandar Lampung yang pada akhir-akhir ini mulai mengalami masalah terkait kelancaran arus lalu lintas, hal ini diakibatkan oleh jumlah kendaraan yang semakin meningkat, ketersediaan ruas jalan yang tidak memadai, kondisi jalan yang rusak. Penyebab kesemrawutan lalu lintas selain angkutan umum, 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 tidak langsung berkontribusi mengakibatkan terjadinya kemacetan. Kendala lainnya adalah kurangnya koordinasi instansi terkait, penegakan peraturan yang kurang maksimal, dan rendahnya kesadaran dari pengguna dan pemberi jasa (Sumber: www.bandarlampungkota.go.id/2914 diakses pada tanggal 6 Desember 2016 pukul 20.03 WIB).

Persoalan transportasi Kota Bandar Lampung yang mengakibatkan kemacetan menjadi semakin kompleks, hal ini mengakibatkan Kota Bandar Lampung membutuhkan perencanaan pembangunan transportasi baik itu jangka panjang ataupun pendek. Inilah yang menjadi ketertarikan peneliti untuk mengkaji lebih jauh mengenai kinerja Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung karena dirasa sangat penting untuk mengatasi dan memberikan solusi mengenai sistem transportasi kota yang baik dalam mengatasi kemacetan di Kota Bandar Lampung. Untuk itu peran Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung sangatlah berpengaruh dalam mengurangi permasalahan kemacetan yang terjadi saat ini, dan merupakan badan yang melaksanakan tugas pokok membantu walikota dalam menyelenggarakan pemerintahan di bidang perhubungan.

Berdasarkan dengan penelitian ini maka peneliti menemukan sejumlah penelitian terdahulu yang relevan dengan penelitian yang akan diteliti ini. Berikut adalah penelitian terdahulu yang peneliti sajikan dalam bentuk tabel :

Tabel 2 Penelitian Terdahulu

No	Nama	Tahun	Judul Penelitian
1	Dwi Kusumayanti	2014	Koordinasi Dinas Perhubungan, Polisi Lalu Lintas dan Satpol PP dalam mengatasi Kemacetan di Kota Bandar Lampung.
2	Aidila Putri Yazir	2016	Kinerja Badan Penanaman Modal Dan Pelayanan Perizinan Terpadu Dalam Perizinan Investasi Di Provinsi Lampung.

Sumber: *Diolah Peneliti Desember 2016*

Berdasarkan tabel di atas maka perbedaan utama Peneliti dengan penelitian-penelitian terdahulu adalah peneliti pertama mengkaji mengenai koordinasi dan peneliti kedua mengkaji mengenai kinerja Badan Penanaman Modal dan Pelayanan Perizinan. Sedangkan Peneliti saat ini mengkaji kinerja Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dalam upaya mengatasi kemacetan untuk tercapainya sistem transportasi kota yang baik. Kajian peneliti lebih cenderung membahas mengenai manajemen pemerintahan.

B. Rumusan masalah

Berdasarkan pemaparan latar belakang di atas maka Peneliti tertarik untuk meneliti, bagaimana kinerja Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dalam mengatasi kemacetan pada tahun 2016 ?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian dari rumusan masalah diatas adalah, untuk mengetahui kinerja Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung menciptakan sistem transportasi kota yang baik dalam mengatasi kemacetan.

D. Manfaat dan Kegunaan Penelitian

1. Secara teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat menambah khasanah Ilmu Pemerintahan terutama ilmu pengetahuan tentang kajian mengenai manajemen pemerintahan.

2. Secara praktis

Penelitian ini mampu memberikan masukan oleh instansi lain agar dapat mengikuti pola kinerja Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dalam menciptakan sistem transportasi kota yang baik untuk mengatasi kemacetan.

II. TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Tentang Kinerja

1. Pengertian Kinerja

Kinerja adalah hasil kerja secara kualitas dan kuantitas yang dicapai oleh seorang pegawai dalam melaksanakan fungsinya sesuai dengan tanggung jawab yang diberikan kepadanya. Pencapaian kinerja dalam suatu lembaga instansi pemerintah (termasuk pemerintah daerah) sering diukur dari sudut pandang masing-masing *stakeholders*, misalnya lembaga legislatif, instansi pemerintah, pelanggan, pemasok, dan masyarakat umum. Idealnya pengukuran kinerja yang dipakai oleh instansi pemerintah disusun setelah memperoleh masukan dari lembaga konstituen, sehingga diperoleh suatu konsensus atas apa yang diharapkan oleh *stakeholder* atas organisasi tersebut. Dalam rangka pencapaian sasaran dan tujuan organisasi, organisasi disusun dalam unit-unit kerja yang lebih kecil, dengan pembagian kerja, sistem kerja dan mekanisme yang jelas. (Rivai, 2004:309)

Kinerja merupakan suatu fungsi dari motivasi dan kemampuan. Untuk menyelesaikan tugas atau pekerjaan seseorang sepatutnya memiliki derajat kesediaan dan tingkat kemampuan tertentu. Kesediaan dan

keterampilan seseorang tidaklah cukup efektif untuk mengerjakan sesuatu tanpa pemahaman yang jelas tentang apa yang akan dikerjakan dan bagaimana mengerjakannya. (Rivai, 2004:309)

Menurut Prawirosentono (1999:32) mengemukakan bahwa,

Kinerja perorangan (*individual performance*) dengan kinerja lembaga (*institutional performance*) atau kinerja organisasi (*corporate performance*) terdapat hubungan yang erat. Dengan perkataan lain bila kinerja karyawan (*individual performance*) baik maka kemungkinan besar kinerja organisasi (*corporate performance*) juga baik. Kinerja seorang karyawan akan baik bila ia mempunyai keahlian (*skill*) yang tinggi, bersedia bekerja karena gaji atau diberi upah sesuai dengan perjanjian dan mempunyai harapan (*expectation*) masa depan lebih baik.

Penilaian kinerja merupakan suatu proses organisasi untuk menilai kinerja pegawainya. Tujuan dilakukannya penilaian kinerja secara umum adalah untuk memberikan umpan balik kepada karyawan dalam upaya memperbaiki kinerjanya dan meningkatkan produktivitas organisasi, khususnya yang berkaitan dengan kebijaksanaan terhadap karyawan seperti untuk tujuan promosi, kenaikan gaji, pendidikan dan latihan. Penilaian kinerja (*performance appraisal*, PA) adalah proses evaluasi seberapa baik karyawan mengerjakan, ketika dibandingkan dengan satu set standar dan kemudian mengkomunikasikannya dengan para karyawan (Mathis dan Jackson, 2002).

Penilaian kinerja disebut juga sebagai penilaian karyawan, evaluasi karyawan, tinjauan kinerja, evaluasi kinerja dan penilaian hasil pedoman. Rahmanto (2002) mengemukakan bahwa sistem penilaian kinerja mempunyai dua elemen pokok, yakni:

- a. Spesifikasi pekerjaan yang harus dikerjakan oleh bawahan dan kriteria yang memberikan penjelasan bagaimana kinerja yang baik (*good performance*) dapat dicapai, sebagai contoh: anggaran operasi, target produksi tertentu dan sebagainya.
- b. Adanya mekanisme untuk pengumpulan informasi dan pelaporan mengenai cukup tidaknya perilaku yang terjadi dalam kenyataan dibandingkan dengan kriteria yang berlaku sebagai contoh laporan bulanan manager dibandingkan dengan anggaran dan realisasi kinerja (*budgeted and actual performance*) atau tingkat produksi dibandingkan dengan angka penunjuk atau meteran suatu mesin.

Dari uraian di atas dapat diartikan bahwa penilaian kinerja merupakan bagian integral dari proses penilaian yang meliputi penerapan sasaran kinerja yang spesifik, terukur, memiliki tingkat perubahan, terbatas waktu, adanya pengarahan dan dukungan atasan. Karyawan bersama atasan masing-masing dapat menetapkan sasaran dan standar kinerja yang harus dicapai dalam kurun waktu tertentu. Peningkatan kinerja karyawan perseorangan pada gilirannya akan mendorong kinerja sumber daya manusia secara keseluruhan.

Maka demikian peneliti menyimpulkan bahwa, kinerja adalah hasil kerja yang dilakukan oleh seseorang/individu atau kelompok orang untuk melakukan suatu kegiatan secara bertanggung jawab atau sesuai dengan tanggung jawabnya dengan hasil seperti yang diharapkan. Berdasarkan definisi diatas, peneliti dapat simpulkan bahwa kinerja mempunyai beberapa elemen yaitu :

1. Hasil kerja yang dicapai secara individual atau secara institusi yang berarti kinerja tersebut adalah hasil akhir yang diperoleh secara sendiri sendiri atau kelompok.
2. Dalam melaksanakan tugas, orang atau lembaga diberikan wewenang dan tanggung jawab, yang berarti orang atau lembaga

- diberikan hak dan kekuasaan untuk ditindaklanjuti, sehingga pekerjaannya dapat dilakukan dengan baik.
3. Pekerjaan haruslah dilakukan secara legal, yang berarti dalam melaksanakan tugas individu atau lembaga tentu saja harus mengikuti aturan yang telah ditetapkan.
 4. Pekerjaan tidaklah bertentangan dengan moral atau etika, artinya selain mengikuti aturan yang telah ditetapkan, tentu saja pekerjaan tersebut haruslah sesuai moral dan etika yang berlaku umum.

Kinerja yang dimaksud Peneliti dalam penelitian ini adalah ukuran Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dalam hasil kerja secara kualitas daalam hal perencanaan dan penerapan sistem transportasi Kota dengan tujuan untuk mengatasi kemacetan.

2. Manajemen Kinerja

Terdapat banyak definisi tentang manajemen kinerja yang dikemukakan oleh para ahli terutama mereka yang memiliki keahlian di bidangnya. Adapun pengertian dari manajemen kinerja, menurut Fahmi (2011:3) adalah suatu ilmu yang memadukan seni di dalamnya untuk menerapkan suatu konsep manajemen yang memiliki tingkat fleksibilitas yang representative dan aspiratif guna mewujudkan visi dan misi perusahaan dengan cara mempergunakan orang yang ada di organisasi tersebut secara maksimal.

Sedangkan menurut Moehariono (2012:69) manajemen kinerja instansi pemerintah adalah Sebagai suatu sistem, membutuhkan suatu proses yang sistematis sehingga perlu dibuat desain sistem manajemen kinerja yang tepat untuk mencapai kinerja optimal. Sistem merupakan serangkaian prosedur, langkah atau tahap yang tertata dengan baik. Dengan demikian juga sistem manajemen kinerja organisasi publik/instansi pemerintah

mengandung prosedur, langkah dan tahapan yang membentuk suatu siklus kerja.

Secara garis besar, sebagai bagian dari sistem akuntabilitas kinerja, siklus manajemen kinerja dibagi dalam lima fase/tahap, yaitu :

- a) perencanaan kinerja,
- b) implementasi,
- c) pengukuran kinerja dan evaluasi kinerja,
- d) pelaporan kinerja,
- e) audit kinerja.

Berdasarkan penjelasan di atas, adapun tujuan spesifik diterapkannya manajemen kinerja, menurut Armstrong (Fahmi, 2011:4) mengatakan bahwa tujuan spesifik manajemen kinerja adalah :

1. Mencapai peningkatan yang dapat diraih dalam kinerja organisasi;
2. Bertindak sebagai pendorong perubahan dalam mengembangkan suatu budaya yang berorientasi pada kinerja
3. Meningkatkan motivasi dan komitmen karyawan;
4. Memungkinkan individu mengembangkan kemampuan mereka, meningkatkan kepuasan kerja mereka dan mencapai potensi penuh mereka bagi keuntungan mereka sendiri dan organisasi secara keseluruhan.
5. Mengembangkan hubungan yang konstruktif dan terbuka antara individu dan manajer dalam suatu proses dialog yang dihubungkan dengan pekerjaan yang sedang dilaksanakan sepanjang tahun;
6. Memberikan suatu kerangka kerja bagi kesepakatan sasaran sebagaimana diekspresikan dalam target dan standar kinerja sehingga pengertian bersama tentang sasaran dan peran yang harus dimainkan manajer dan individu dalam mencapai sasaran tersebut meningkat;
7. Memusatkan perhatian pada atribut dan kompetensi yang diperlukan agar bisa dilaksanakan secara efektif dan apa yang seharusnya dilakukan untuk mengembangkan atribut dan kompetensi tersebut;
8. Memberikan ukuran yang akurat dan objektif dalam kaitannya dengan target dan standar yang disepakati sehingga individu menerima umpan balik dari manajer tentang seberapa baik yang mereka lakukan;

9. Asas dasar penilaian ini,memungkinkan individu bersama manajer menyepakati rencana peningkatan dan metode pengimplementasian dan secara bersama mengkaji training dan pengembangan serta menyepakati bagaimana kebutuhan itu dipenuhi;
10. Memberi kesempatan individu untuk mengungkapkan aspirasi dan perhatian mereka tentang pekerjaan mereka;
11. Menunjukkan pada setiap orang bahwa organisasi menilai mereka sebagai individu;
12. Membantu memberikan wewenang kepada orang memberi orang lebih banyak ruang lingkup untuk bertanggung jawab atas pekerjaan dan melaksanakan kontrol atas pekerjaan itu;
13. Membantu mempertahankan orang-orang yang mempunyai kualitas yang tinggi;
14. Mendukung misi manajemen kualitas total.

Konsep manajemen kinerja dalam penelitian ini adalah bagaimana Dinas Perhubungan memiliki keahlian dan suatu proses yang sistematis dalam hal perencanaan dan penerapan sistem transportasi kota untuk mengatasi kemacetan.

3. Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Kinerja

a. Efektifitas dan Efisiensi

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 efisien. Sebaliknya, bila akibat yang dicari-cari tidak penting atau remeh maka kegiatan tersebut efisien. (Fahmi ,2011:24)

b. Otoritas (Wewenang)

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. (Sembiring, 2012:27)

c. Disiplin

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. (Sembiring, 2012:27)

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
- f) 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.

B. Tinjauan Tentang Penilaian Kinerja

1. Definisi Penilaian Kinerja

Penilaian kinerja merupakan suatu kegiatan yang sangat penting karena dapat digunakan sebagai ukuran keberhasilan suatu organisasi dalam mencapai misinya (Dwiyanto, 2008:47). Pengukuran kinerja merupakan aktivitas menilai kinerja yang dicapai oleh organisasi, dalam melaksanakan kegiatan berdasarkan indikator kinerja yang telah ditetapkan. Dengan pengukuran kinerja maka dapat dilihat tingkat kegagalan dan keberhasilan dari suatu organisasi dalam melaksanakan

kebijakan, program, dan kegiatan yang telah ditetapkan sebelumnya dalam rencana strategis (Widodo 2008:95).

Menurut Robert L. Mathis dan John H. Jackson (2011:65), penilaian kinerja merupakan proses mengevaluasi seberapa baik karyawan mengerjakan pekerjaan mereka ketika dibandingkan dengan satu set standar, dan kemudian mengkomunikasikan informasi tersebut.

Performance measurement (pengukuran kinerja) adalah kuantifikasi dari efisiensi perusahaan atau segmen atau keefektifan dalam pengoperasian bisnis selama periode akuntansi. Karena organisasi dijalankan oleh manusia, maka penilaian kinerja sesungguhnya merupakan penilaian atas perilaku manusia dalam melaksanakan peran yang mereka jalankan di dalam organisasi. (Fahmi, 2011:71)

Tujuan utama penilaian kinerja adalah untuk memotivasi karyawan dalam mencapai sasaran organisasi dan dalam mematuhi standar perilaku yang telah ditetapkan sebelumnya agar membuahkan tindakan dan hasil yang diinginkan. Penilaian kinerja organisasi publik menurut Moehariono (2012:162) yaitu Organisasi adalah jaringan tata kerja sama dari sekelompok orang secara teratur untuk mencapai tujuan bersama, antara atasan dan bawahan. Sedangkan kinerja atau disebut *performance* dapat didefinisikan sebagai pencapaian hasil atau *the degree of accomplishment*, atau prestasi kerja atau kinerja.

Penilaian terhadap kinerja dapat dijadikan sebagai ukuran keberhasilan suatu organisasi dalam kurun waktu tertentu. Penilaian tersebut dapat dijadikan input bagi perbaikan atau peningkatan kinerja organisasi selanjutnya. Dalam pemerintahan penilaian kinerja sangat berguna untuk menilai kuantitas, kualitas, dan efisiensi pelayanan dan memotivasi birokrat pelaksana untuk melakukan pekerjaan lebih baik lagi. Adapun tahap penilaian menurut peneliti terdiri dari tiga tahap rinci yaitu :

- a. Perbandingan kinerja sesungguhnya dengan sasaran yang telah ditetapkan sebelumnya
- b. Penentuan penyebab timbulnya penyimpangan kinerja sesungguhnya dari yang ditetapkan dalam standar
- c. Penegakan perilaku yang diinginkan dan tindakan yang digunakan untuk mencegah perilaku yang tidak diinginkan.

Ukuran dalam penelitian kinerja yang peneliti maksud adalah proses sejauh mana evaluasi kebijakan tentang perencanaan dan penerapan sistem transportasi kota dalam mengatasi kemacetan.

2. Manfaat Penilaian Kinerja

Bagi pihak manajemen perusahaan ada banyak manfaat dengan dilakukannya penilaian kinerja. Menurut Nugroho dalam Fahmi (2011:66) penilaian kinerja dimanfaatkan oleh manajemen untuk :

- a. Mengelola operasi organisasi secara efektif dan efisien melalui pemotivasian karyawan secara maksimum
- b. Membantu pengamilan keputusan yang bersangkutan dengan karyawan, seperti promosi, transfer, dan pemberhentian

- c. Mengidentifikasi kebutuhan pelatihan dan pengembangan karyawan dan untuk menyediakan kriteria seleksi dan evaluasi program pelatihan karyawan
- d. Menyediakan umpan balik bagi karyawan mengenai bagaimana atasan mereka menilai kinerja mereka
- e. Menyediakan suatu dasar bagi distribusi penghargaan

Berdasarkan berbagai alasan dan bahan pertimbangan tersebut diatas maka semua itu diharapkan akan mampu memberi pengaruh pada peningkatan kinerja suatu perusahaan karena sebagaimana kita ketahui alasan paling utama dari diperlukannya penilaian kinerja adalah terciptanya peningkatan kualitas kinerja di perusahaan, dan pengaruhnya lebih jauh pada peningkatan produktivitas serta profit perusahaan. (Fahmi, 2011:65).

3. Metode Penilaian Kinerja

Untuk melakukan suatu penilaian kinerja dibutuhkan metode penilaian yang memiliki tingkat dan analisa yang representatif. Menurut Griffin (2005:429), ada 2 kategori dasar dari metode penilaian yang sering digunakan dalam organisasi yaitu :

- a. Metode objektif menyangkut dengan sejauh mana seseorang bisa bekerja dan menunjukkan bukti kemampuan ia bekerja sesuai dengan kemampuan yang dimilikinya. Bagi banyak pihak metode objektif bisa memberikan hasil yang tidak begitu akurat atau mengandung bias karena bisa saja seorang karyawan memiliki kesempatan yang bagus maka ia terlihat mampu bekerja dengan sangat baik dan penuh semangat, sedangkan ada karyawan yang tidak memiliki kesempatan dan ia tidak bisa menunjukkan kemampuannya secara maksimal
- b. Metode pertimbangan adalah metode penilaian berdasarkan nilai ranking yang dimiliki oleh seorang karyawan, jika ia memiliki ranking yang tinggi maka artinya ia memiliki kualitas kinerja yang bagus, dan begitu pula sebaliknya. Sistem penilaian ranking ini dianggap memiliki kelemahan jika seorang karyawan ditempatkan dalam kelompok kerja yang memiliki ranking bagus maka penilaiannya akan mempengaruhi

posisinya sebagai salah satu karyawan yang dianggap baik, begitu pula sebaliknya jika seorang ditempatkan dalam kelompok dengan rangking buruk maka otomatis rangkingnya juga tidak bagus.

Menurut Moehariono, (2012:161) Standar Operasional Prosedur (SOP) adalah pedoman atau acuan untuk melaksanakan tugas pekerjaan sesuai dengan fungsi dan alat penilaian kinerja instansi pemerintah yang berdasarkan:

- 1) Indikator kinerja teknis
- 2) Administratif dan procedural sesuai tata kerja
- 3) Prosedur kerja
- 4) Sistem kerja para unit kerja

Tujuan dari SOP itu sendiri menurut Moehariono (2012:161) adalah menciptakan komitmen mengenai apa yang dikerjakan oleh satuan unit kerja instansi pemerintah untuk mewujudkan pemerintahan yang bersih (*good governance*). SOP, tidak saja bersifat internal tetapi juga bersifat eksternal, sehingga selain dapat digunakan untuk mengukur kinerja organisasi publik, SOP juga dapat digunakan untuk menilai kinerja publik yang berupa :

- 1) Responsivitas
- 2) Responsibilitas
- 3) Akuntabilitas

Dengan demikian SOP merupakan pedoman atau acuan untuk menilai pelaksanaan kinerja instansi pemerintah berdasarkan indikator-indikator teknis, administratif dan procedural sesuai dengan tata hubungan kerja dalam organisasi yang bersangkutan. Menurut Moehariono (2012:162)

ada tiga konsep yang dapat digunakan untuk mengukur kinerja organisasi publik, yaitu :

1. Responsivitas (*responsiveness*), yaitu menggambarkan kemampuan organisasi publik dalam menjalankan misi dan tujuannya adalah untuk memenuhi kebutuhan masyarakat.
2. Responsibilitas (*responsibility*), yaitu menunjuk pada seberapa besar kebijakan dan kegiatan organisasi publik yang diharapkan dari masyarakat, bisa berupa penilaian dari wakil rakyat, pejabat dan masyarakat.
3. Akuntabilitas (*accountability*), yaitu pelaksanaan kegiatan organisasi publik dilakukan secara sesuai dengan prinsip-prinsip administrasi yang benar atau sesuai dengan kebijakan secara implisit maupun eksplisit.

C. Tinjauan Tentang Manajemen Pemerintahan

1. Manajemen Pemerintahan

Perubahan sosial dengan berbagai kecenderungan besar secara timbal balik mempengaruhi pula manajemen yang dijalankan pada berbagai organisasi, sebab organisasi sebagai wadah kerjasama guna mencapai tujuan. Beberapa kecenderungan besar yang mewarnai gaya manajemen antara lain para anggota organisasi akan cenderung terdiri dari berbagai etnis dan kebangsaan.

Perubahan besar pada manajemen pemerintahan terjadi dengan adanya konsepsi pemikiran dari Osborne (1999:55) yang menawarkan perlunya transformasi semangat kewirausahaan pada sektor publik. Osborne mengemukakan sepuluh pokok pikiran yang intinya mengurangi peranan pemerintah dengan memberdayakan masyarakat serta menjadikan sektor pemerintah menjadi lebih efisien. Inti pemikiran Osborne sejalan dengan Savas dan Barzelay.

Manajemen pemerintahan lebih banyak menjalankan fungsi perencanaan yang bersifat strategi sedangkan fungsi yang bersifat taktis dan operasional dibuat oleh masyarakat. Untuk dapat menyusun perencanaan yang strategik organisasi pemerintah perlu didukung oleh pegawai yang memiliki wawasan luas dan jangkauan pandangan ke masa depan. Dilihat dari fungsi pengorganisasian manajemen pemerintahan masa mendatang akan lebih banyak bekerja dengan sistem jaringan (*networking*). Kerjasama lintas fungsi dan lintas unit akan lebih banyak dilakukan, dengan sendirinya hubungan kerja hirarki menjadi semakin berkurang. Untuk mengimbangi perubahan sosial pada masyarakat yang bergerak dengan cepat, organisasi pemerintah cenderung akan lebih ramping bentuknya.

Jenjang birokrasi akan menjadi lebih pendek sehingga pengambilan keputusan dapat dilakukan lebih cepat. Peranan tenaga profesional akan menjadi lebih penting, delegasi wewenang selain diberikan pada unit-unit lokal juga dilakukan antara atasan kepada bawahannya. Gaya kepemimpinan yang digunakan akan cenderung berbentuk egaliter dan demokratis. Hubungan antara pemimpin dan pengikutnya lebih bersifat heterarkhis dari pada hirarkis. Seperti yang dikatakan oleh Clinton (dalam Wasistiono 2001) penyelenggaraan pemerintahan yang dikreasikan sebagai instrument kepentingan masyarakat kembali pada nilai-nilai fundamental. Manajemen pemerintahan Indonesia pada abad 21 harus tetap berpegang pada nilai-nilai fundamental agar tidak

kehilangan jati diri sebagai bangsa. Berbagai asas, hukum, teori maupun konsepsi pemikiran yang berlaku pada manajemen secara umum dapat pula digunakan untuk manajemen pemerintahan Indonesia dengan rambu-rambu Pancasila sebagai nilai fundamentalnya.

Konsep manajemen pemerintahan yang peneliti maksud dalam penelitian ini adalah strategi perencanaan Dinas Perhubungan dalam proses perencanaan dan penerapan sistem transportasi kota Bandar Lampung dalam mengatasi kemacetan.

2. Faktor-faktor Dominan yang Mempengaruhi Manajemen Pemerintahan Daerah

Perubahan yang terjadi pada manajemen pemerintahan daerah dipengaruhi oleh banyak faktor, baik yang bersifat internal maupun eksternal, namun demikian ada tiga faktor dominan Wasistiono (2001) yang perlu dipertimbangkan yaitu faktor struktural, faktor fungsional dan faktor kultural.

a. Perubahan struktural

Sejalan dengan demokrasi dan paradigma *Reinventing Government* akan terjadi perubahan hubungan struktural antara pemerintah pusat dengan pemerintah daerah. Daerah akan diberi kebebasan dan kewenangan yang lebih luas. Hal tersebut dengan sendirinya menuntut kesiapan daerah untuk mengatur dan mengelola urusan rumah tangganya sendiri secara lebih leluasa. Birokrasi diposisikan sebagai pihak yang bersikap netral (*public service neutrality*) sehingga nantinya lebih banyak menjadi pelaksana dari berbagai

kebijakan publik yang diputuskan oleh partai politik yang memenangkan pemilu (Wasistiono,2001).

b. Perubahan Fungsional

Perubahan besar pada manajemen pemerintahan terjadi dengan adanya konsep dari David Osborne (1999) yang menawarkan perlunya transformasi semangat kewirausahaan pada sektor publik, yang intinya mengurangi peranan pemerintah dengan cara memberdayakan masyarakat serta menjadikan sektor pemerintah lebih efisien.

Di antara berbagai pembaharuan manajemen pemerintahan, saat ini yang banyak digunakan adalah pendapat Osborne (1999:30) melalui paradigma *Reinventing Government*. Untuk melaksanakan konsep terdapat lima strategi yang perlu diterapkan yaitu : *The core Strategy, The Consequences Strategy, The Customer Strategy, The Control Strategy, dan The Culture Strategy*.

Ke lima strategi tersebut perlu digunakan untuk meningkatkan kinerja sektor publik agar menjadi lebih baik. Di dalamnya terdapat metodologi untuk mengubah secara mendasar organisasi pemerintah pada semua tingkatan baik tingkat pusat, tingkat regional maupun tingkat lokal. Strategi tersebut juga menunjukkan bahwa pemerintahan yang berpusat pada masyarakat mungkin untuk dilaksanakan sejalan dengan konsep pembangunan yang berpusat pada rakyat (*people centered development*).

Seiring dengan meningkatnya kesadaran masyarakat akan hak dan kewajiban sebagai warga negara dan warga masyarakat diperlukan perubahan strategi pemberian pelayanan kepada masyarakat, salah satu strategi yang penting adalah memberdayakan dinas daerah. Pemberdayaan dinas daerah merupakan prasyarat mutlak agar otonomi daerah dapat dilaksanakan secara nyata dan bertanggungjawab, sebab pada dasarnya inti desentralisasi adalah pendelegasian kewenangan sedangkan inti penyelenggaraan terletak pada dinas daerah yang menangani kewenangan tersebut.

c. Perubahan Kultural

Perubahan kultural harus dimulai dari pembaruan visi dan misi organisasi pemerintah daerah yang dicanangkan oleh Kepala Daerah sebagai pimpinan dan sekaligus pemimpin daerah. Berkaitan dengan perubahan kultural Osborne (dalam Wasistiono 2001) mengemukakan tiga pendekatan dalam menjalankan strategi kebudayaan yaitu meninggalkan kebiasaan lama yang sudah tidak sesuai lagi dengan jaman (*breaking habits*), upayakan meraih lubuk hati yang terdalam agar bersedia menerima perubahan yang ditawarkan (*touching hearts*) dan bagaimana dapat memasukan pola pikir baru yang sesuai dengan arah perubahan yang diinginkan (*winning minds*).

3. Aspek-aspek Manajemen yang Cenderung Akan Berubah

Perubahan struktural, fungsional dan kultural pada manajemen pemerintahan akan mencakup semua aspek, namun aspek utama adalah sebagai berikut :

- a. Aspek manajemen Sumber Daya Manusia
- b. Aspek manajemen Perencanaan
- c. Aspek Manajemen Keuangan
- d. Aspek Manajemen Logistik
- e. Aspek manajemen Konflik.

D. Tinjauan Tentang Transportasi

1. Pengertian Transportasi

Transportasi adalah pemindahan manusia, hewan atau barang dari suatu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sebuah wahana yang digerakkan oleh manusia dan atau mesin. Transportasi digunakan untuk memudahkan manusia dalam melakukan aktifitas sehari-hari. (Abbas Salim, 1993:6).

Dalam transportasi terlihat ada dua unsur yang terpenting yaitu:

- a. Pemindahan atau pergerakan (*movement*).
- b. Secara fisik mengubah tempat dari barang (komoditas) dan penumpang ke tempat lain.

2. Pembagian Fungsi Transportasi

Didalam mempelajari transportasi dapat kita golongan atas dua bagian:

a. Angkutan penumpang

Untuk pengangkutan penumpang digunakan mobil atau kendaraan pribadi dan alat angkutan lainnya.

b. Angkutan Pribadi

Selain mobil pribadi yang digunakan untuk mengangkut penumpang, digunakan pula kendaraan untuk angkutan umum seperti, bus, pesawat udara, kereta api, dan kapal laut. (Abbas Salim, 1993:6)

3. Kerangka Sistem Transportasi

Transportasi adalah ilmu yang mempunyai banyak kaitannya dengan ilmu-ilmu lain seperti, manajemen, pemasaran, pembangunan, ekonomi, undang-undang dan kebijakan pemerintah. Sistem transportasi terdiri atas angkutan muatan (barang) dan manajemen yang mengelola angkutan tersebut. (Abbas Salim, 1993:7)

a. Angkutan Muatan

Sistem yang digunakan untuk mengangkut barang-barang dengan menggunakan alat angkut tertentu dinamakan moda transportasi (*mode of transportation*).

Pemanfaatan transportasi ada tiga mode yang dapat digunakan yaitu:

- 1) Pengangkutan melalui laut (*sea transportation*)
- 2) Pengangkutan melalui darat (kereta api, bus, truk, dan ferry).
- 3) Pengangkutan melalui udara.

Tiap model transportasi mempunyai sifat dan karakteristik yang berbeda antara yang satu dengan yang lain.

b. Manajemen

Manajemen sistem transportasi terdiri dari dua kategori:

1. Manajemen pemasaran dan penjualan jasa angkutan .
2. Manajemen lalu lintas angkutan.

4. Faktor Eksternal yang Mempengaruhi Transportasi

Untuk pengelolaan transportasi, banyak faktor-faktor eksternal yang bisa mempengaruhi jalannya kegiatan perusahaan antara lain:

- a. Undang-undang atau peraturan pemerintah.
- b. Kebijaksanaan atau pengaturan pihak pemerintah pusat dan daerah.
- c. Pengaruh pemakai jasa.

5. Kemacetan

Suatu wilayah yang ideal adalah wilayah dengan pertumbuhan perekonomian dan pembangunan wilayahnya berada pada kondisi yang baik. Baik dari segi penduduk, kondisi transportasinya, kesehatan, pendidikan dan sebagainya. Dalam segi transportasi pastilah penduduk yang mendiami wilayah perkotaan menginginkan kondisi transportasi yang stabil, lancar, aman, nyaman dan cepat dan bebas dari berbagai hambatan.

Kelancaran transportasi yang dimaksud adalah mampu mengatasi segala hambatan, kepadatan dan kemacetan. Namun kenyataan yang terdapat di lapangan saat ini tujuan yang diharapkan dari kelancaran transportasi tidaklah sesuai dengan yang diharapkan yaitu seharusnya kondisi lalu

lintas yang nyaman, bebas macet, tidak ada kemacetan dan masalah lalu lintas lainnya. Kemacetan tentu saja terjadi pada wilayah perkotaan dan masalah ini tidak dapat dielakkan oleh penduduk yang mendiami wilayah perkotaan khususnya Kota Bandar Lampung. Walaupun kemacetan yang terjadi di Kota Bandar Lampung tidak separah di kota-kota besar lainnya namun kemacetan tetaplah masalah yang harus dicarikan solusinya agar tidak menjadi masalah besar dikemudian harinya.

Menurut Rahardjo Adisasmita dkk (2011:106) mengatakan bahwa: Akar permasalahan dari terjadinya kemacetan lalu lintas yang sangat serius di kota-kota besar itu, adalah jumlah kendaraan bermotor bertambah terus dengan laju pertumbuhan yang sangat tinggi, sedangkan pembangunan jalan baru lamban dan bahkan tidak bertambah sama sekali, maka terjadilah ketidakseimbangan antara penambahan kendaraan bermotor terhadap pembangunan jalan, terjadi ketidakseimbangan antara jumlah kendaraan bermotor yang terus bertambah terhadap panjang jalan yang tersedia.

Menurut Ofyar Z Tamin (2000: 490) kemacetan total terjadi apabila kendaraan harus berhenti atau bergerak sangat lambat. Berdasarkan penjelasan tersebut bahwa kemacetan lalu lintas yang melebihi kapasitas jalan dapat menyebabkan terjadinya antrian kendaraan yang diakibatkan oleh berhentinya kendaraan atau kendaraan yang bergerak sangat lambat. Pergerakan kendaraan yang sangat lama ini akan sangat merugikan pengguna jalan yang mengalami kondisi ini. Menurut Ofyar Z Tamin

(2000: 493) masalah lalu lintas atau kemacetan menimbulkan kerugian yang sangat besar bagi pemakai jalan, terutama dalam hal pemborosan waktu, pemborosan bahan bakar, pemborosan tenaga dan rendahnya kenyamanan berlalu lintas.

Berdasarkan penjelasan tersebut dapat disimpulkan bahwa kemacetan lalu lintas merupakan bentuk kegiatan pemborosan waktu, bahan bakar, tenaga dan rendahnya kenyamanan berlalu lintas di jalan raya yang sangat merugikan pengguna jalan dimana kondisi ini terjadi yang disebabkan oleh arus lalu lintas yang melebihi kapasitas jalan yang menyebabkan kendaraan mengalami antrian akibat kendaraan yang berhenti atau bergerak sangat lambat.

E. Kerangka Pikir

Upaya membenahi kondisi transportasi perkotaan terus dilakukan oleh pemerintah. Pemerintah pusat melalui regulasi transportasi yang telah disusun dalam UU No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, telah mewajibkan seluruh pemerintah daerah menerapkan sistem transportasi yang handal dan cenderung ke pembangunan angkutan umum, yang ketersediaannya seimbang dengan kebutuhan pergerakan. Mobilitas penumpang dan barang juga harus terjamin, misalnya; dengan penyediaan alat angkut yang memadai yang dilengkapi oleh fasilitas pendukungnya.

Sebagai sebuah kota besar dengan jumlah penduduk 8,11 juta jiwa (Sensus Penduduk 2015), Kota Bandar Lampung semakin membutuhkan penanganan

yang serius di bidang transportasi. Kemacetan lalu lintas yang sudah beberapa tahun terakhir ini melanda, pada saat ini semakin kompleks dan membutuhkan penyelesaian. Memang tidak mudah bagi pemerintah kota untuk membenahi transportasi Kota Bandar Lampung mengingat persoalannya memang tidak sederhana dan sifat kerusakan transportasinya juga sudah kronis menyebabkan terjadinya suatu kemacetan tidak hanya itu kemacetan lalu lintas dapat disebabkan berbagai faktor yaitu rendahnya kedisiplinan pengguna jalan, rendahnya kesadaran pengguna jalan terhadap lalu lintas, pejalan kaki menyebrang sembarangan, kendaraan yang memarkirkan kendaraan di sembarangan tempat, kendaraan umum maupun kendaraan pribadi yang memberhentikan kendaraan di jalan dengan menaikkan atau menurunkan penumpang.

Pemerintah Kota Bandar Lampung melalui instansi terkait, khususnya Dinas Perhubungan. Upaya pengaturan dan penertiban lalu lintas di Kota Bandar Lampung tersebut dilaksanakan oleh Dinas Perhubungan dengan melaksanakan kebijakan untuk mengatasi kemacetan lalu lintas. Salah satu kebijakan yang ditempuh adalah pemberlakuan Bus Rapid Transit (BRT) sebagai sarana transportasi massal bagi masyarakat Kota Bandar Lampung. Selain itu Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung melakukan kebijakan seperti pembangunan fly over, penambahan lampu lalu lintas, pelebaran jalan dan membuat kebijakan rekayasa lalu lintas. Hal ini semua dilakukan demi terlaksana transportasi kota yang baik dan mengurangi kemacetan yang ada di Kota Bandar Lampung.

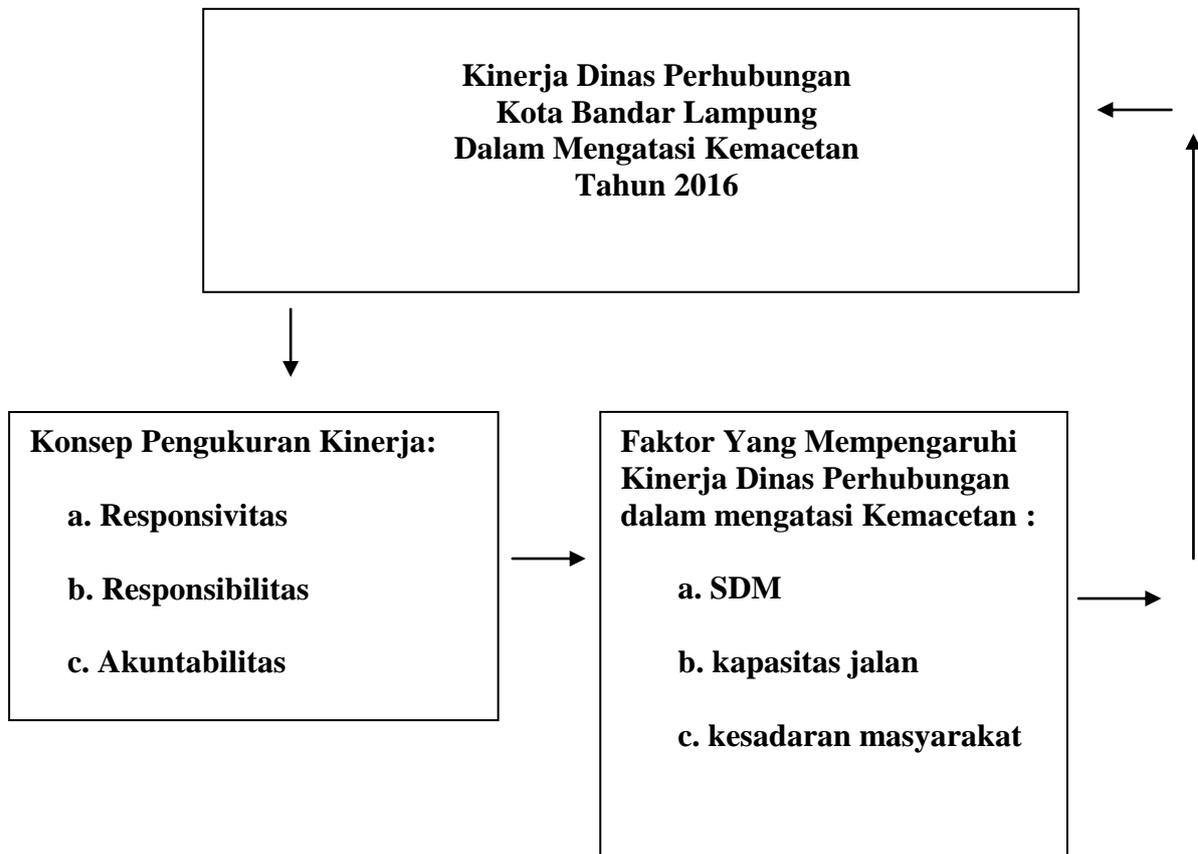
Untuk mengetahui kinerja Dinas Perhubungan dan organ-organ terkait di dalam perencanaan dan penerapan transportasi yang baik dalam mengatasi kemacetan di Kota Bandar Lampung, peneliti menggunakan 3 konsep pengukuran kinerja organisasi publik, yang dianggap relevan terhadap judul dan masalah yang penulis ambil. Suatu kinerja tersebut dapat dikatakan baik apabila sudah memenuhi kriteria tersebut. Adapun tiga konsep yang digunakan untuk mengukur kinerja organisasi publik menurut Moeheriono (2012:162), yaitu:

1. Responsivitas (*responsiveness*), yaitu ukuran dari suatu kinerja dapat dikatakan sudah baik apabila dalam menjalankan misi dan tujuannya suatu instansi berhasil memenuhi kebutuhan masyarakatnya. Dengan demikian, dalam hal ini ukuran dari tercapainya responsivitas pada kinerja Dinas Perhubungan adalah apabila masyarakat mendapatkan fasilitas transportasi yang baik dan layak, yang kemudian hal tersebut akan berpengaruh terhadap Transportasi Kota Bandar Lampung.
2. Responsibilitas (*responsibility*), yaitu ukuran dari suatu kinerja dapat dikatakan sudah baik apabila dalam kebijakan dan kegiatan yang dilakukan sudah sesuai seperti yang diharapkan dengan dinilai oleh wakil rakyat, pejabat dan masyarakat. Pengukuran kinerja Dinas Perhubungan dalam hal ini dapat dikatakan baik atau sesuai konsep responsibilitas adalah jika Dinas Perhubungan sudah dapat memenuhi atau bertanggung jawab terhadap penyelesaian permasalahan kemacetan yang dikeluhkan masyarakat selaku pengguna jalan raya.

3. Akuntabilitas (*accountability*), yaitu ukuran dari suatu kinerja dapat dikatakan sudah baik apabila dalam pelaksanaannya suatu instansi sudah melakukan tanggung jawabnya sesuai dengan prinsip-prinsip administrasi yang benar. Maka, pengukuran kinerja Dinas Perhubungan dalam hal ini dapat dilihat dari efisiensi dan efektifitas kebijakannya, apakah sudah sesuai dengan kebijakan yang ditetapkan, yaitu dengan membandingkan antara perencanaan dan penerapan kebijakan. Apabila efisiensi dan efektifitas perencanaan serta penerapannya terlaksana, maka kinerja yang dilakukan sudah baik.

Dari 3 konsep tersebut diharapkan dapat mempengaruhi kebijakan yang telah dibuat oleh Dinas Perhubungan dalam mengatasi kemacetan yang terjadi di Kota Bandar Lampung.

Gambar. 2 Kerangka Pikir



III. METODE PENELITIAN

A. Tipe Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana kinerja Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dalam mengatasi kemacetan di Kota Bandar Lampung. Tipe penelitian ini merupakan tipe penelitian yang bersifat deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Penelitian deskriptif bertujuan untuk melukiskan secara tepat sifat-sifat suatu individu, keadaan, gejala dan sebagainya yang merupakan obyek penelitian.

Penelitian deskriptif ini ditujukan untuk memecahkan masalah, dan pada pelaksanaannya tidak terbatas kepada pengumpulan data saja, melainkan juga meliputi analisis dan interpretasi dari data itu. Kelebihan dari penelitian kualitatif menurut Alwasilah (dalam Jauhari, 2010:36) adalah mempunyai fleksibilitas yang tinggi bagi peneliti ketika menentukan langkah-langkah penelitian. Dengan demikian, penelitian ini berusaha menuturkan, menganalisis, mengklarifikasi, memperbandingkan dan sebagainya sehingga pada akhirnya dapat ditarik kesimpulan-kesimpulan yang bersifat deduktif yang disebut hipotesis.

Metode deskriptif adalah metode yang menggambarkan sebuah peristiwa, benda dan keadaan dengan sejas-jelasnya tanpa mempengaruhi objek yang ditelitinya (Jauhari, 2010:48). Alasan peneliti menggunakan tipe penelitian yang bersifat deskriptif ialah karena sifat dari penelitian deskriptif yang bertujuan untuk menggambarkan suatu keadaan di mana dalam konteks penelitian ini keadaan yang hendak digambarkan ialah mengenai kinerja yang dilakukan oleh suatu instansi pemerintah, dalam hal ini yaitu Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dalam mengatasi kemacetan di Kota Bandar Lampung. Selain itu pelaksanaan dari penelitian ini tidak hanya sekedar mengumpulkan data semata, tetapi juga menganalisis, mengamati suatu fenomena atau peristiwa secara terperinci sehingga dapat menginterpretasikan data-data yang diperoleh di lapangan.

Pendekatan kualitatif adalah metode yang berpangkal dari peristiwa-peristiwa sosial, yang pada hakekatnya tidak bersifat eksak (Jauhari, 2010:48). Peneliti menggunakan pendekatan kualitatif dengan alasan agar lebih mudah disesuaikan apabila dihadapkan dengan kenyataan ganda, selain itu metode kualitatif membangun hubungan langsung antara peneliti dengan informan. Penelitian ini dilakukan untuk mengukur dan memberikan gambaran mengenai kinerja instansi pemerintah dalam melaksanakan tugas yang dibebankan dengan mengembangkan informasi yang ada. Berdasarkan tema yang diajukan maka dapat disimpulkan alasan peneliti menggunakan tipe penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif yaitu bertujuan untuk menggambarkan dan memberikan pemahaman bagaimana kinerja Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dalam mengatasi kemacetan di Kota

Bandar Lampung melalui proses wawancara mendalam kepada aktor-aktor yang terkait, serta data-data lainnya yang Peneliti dapatkan.

B. Fokus Penelitian

Memfokuskan dan membatasi pengumpulan data dapat dipandang kemanfaatannya sebagai reduksi data yang diantisipasi. Ini merupakan bentuk pra analisis yang mengesampingkan variabel-variabel dan yang memperhatikan lainnya. Dengan adanya pemfokusan, akan menghindari pengumpulan data yang serampangan dan hadirnya data yang melimpah ruah. (Mathew B. Miles dan Huberman, 1992 : 30).

Dalam penelitian ini yang dijadikan fokus oleh peneliti adalah mendeskripsikan mengenai kinerja Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dalam mengatasi kemacetan di Kota Bandar Lampung pada tahun 2016.

Selain itu juga, Peneliti ingin mengetahui bagaimana pemerintah melihat kebutuhan masyarakat sesuai dengan keinginan masyarakat itu sendiri, yang dimana pemerintah melakukan kebijakan-kebijakan untuk mengurangi tingkat kemacetan akan tetapi kebijakan tersebut belum terlihat perubahannya dari sebelum dilaksanakan kebijakan atau sesudah dilaksanakannya. Hal tersebut yang menjadi Peneliti untuk tertarik dalam melakukan penelitian tersebut di Kota Bandar Lampung, Peneliti ingin melihat kinerja dari dinas terkait dalam mengatasi permasalahan kemacetan. Dalam hal ini, Peneliti juga menggunakan konsep untuk pengukuran kinerja. Adapun tiga konsep yang

digunakan untuk mengukur kinerja organisasi publik menurut Moeheriono (2012:162), yaitu:

1. Responsivitas (*responsiveness*), dalam hal ini ukuran dari tercapainya responsivitas pada kinerja Dinas Perhubungan adalah apabila masyarakat mendapatkan fasilitas transportasi yang baik dan layak, yang kemudian hal tersebut akan berpengaruh terhadap Transportasi Kota Bandar Lampung.
2. Responsibilitas (*responsibility*), pengukuran kinerja Dinas Perhubungan dalam hal ini dapat dikatakan baik atau sesuai konsep responsibilitas adalah jika Dinas Perhubungan sudah dapat memenuhi atau bertanggung jawab terhadap penyelesaian permasalahan kemacetan yang dikeluhkan masyarakat selaku pengguna jalan raya.
3. Akuntabilitas (*accountability*), pengukuran kinerja Dinas Perhubungan dalam hal ini dapat dilihat dari efisiensi dan efektifitas kebijakannya, apakah sudah sesuai dengan kebijakan yang ditetapkan, yaitu dengan membandingkan antara perencanaan dan penerapan kebijakan. Apabila efisiensi dan efektifitas perencanaan serta penerapannya terlaksana, maka kinerja yang dilakukan sudah baik.

Adapun konsep kinerja yang peneliti gunakan akan peneliti hubungkan dengan berbagai macam faktor yang mempengaruhi kinerja Dinas Perhubungan dalam mengatasi kemacetan, yaitu :

- a) Kurangnya Sumber Daya Manusia (SDM) yang berlatar belakang pendidikan teknis perhubungan menyebabkan lemahnya kinerja Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dalam mengatasi kemacetan.

- b) Kurangnya kapasitas jalan yang tidak diimbangi dengan penambahan jumlah kendaraan bermotor di Kota Bandar Lampung
- c) Rendahnya kesadaran masyarakat akan penjagaan fasilitas umum lalu lintas dan kesadaran akan mematuhi peraturan lalu lintas dalam berkendara.

C. Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian merupakan tempat di mana Peneliti melakukan penelitian. Agar data yang diperoleh sesuai dengan masalah yang diangkat maka Peneliti mengambil lokasi penelitian di Kantor Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung yang beralamat di Jalan Basuki Rahmat No. 34, Kota Bandar Lampung sebagai lokasi penelitian sehingga akan diperoleh data yang cukup untuk melaksanakan penelitian ini.

D. Jenis Data

Data yang dipergunakan Peneliti dalam penelitian ini bersumber pada data primer dan data sekunder.

1. Data Primer

Data primer dalam penelitian ini adalah data yang diperoleh secara langsung di lapangan, baik melalui pengamatan secara langsung maupun mengajukan pertanyaan-pertanyaan kepada beberapa narasumber. Data yang diperoleh merupakan hasil wawancara dengan menggunakan panduan wawancara.

Data primer dapat diperoleh dari narasumber yang memenuhi kriteria yaitu:

- a. Kepala Bagian Program dan Informasi: Bapak Putu Eka Suyasa, A,Md. L.L.A.J, S.E, M.M
- b. Kepala Bidang Lalu lintas: Bapak Iskandar Z. S.H, M.H
- c. Kepala Seksi Bagian Manajemen dan Rekayasa: Bapak Nirma Thano, S. Si,T. M.M
- d. Petugas Lapangan Lalu lintas di 3 (tiga) titik kemacetan:
 1. Bapak Siregar, petugas lapangan Gedung Juang
 2. Bapak Suyadi Anhar, petugas lapangan Simpang MBK
 3. Bapak Malihi, petugas lapangan Simpang Unila
- e. Masyarakat yang melewati titik kemacetan Transportasi Kota Bandar Lampung sebanyak 3 (tiga) orang:
 1. Ibu Taria, pengguna kendaraan roda empat
 2. Bapak Zulfikar, pengguna kendaraan roda dua
 3. Bapak Surya, pengguna angkutan umum

2. Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang diperlukan dalam rangka untuk melengkapi informasi dari data primer. Data sekunder juga digunakan sebagai data pendukung guna memperkuat data primer. Sumber dari data sekunder dalam penelitian ini ialah bersumber dari dokumentasi berupa Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Peraturan Walikota Nomor 50 Tahun 2016

(Perwali Nomor 50 Tahun 2016) tentang fungsi, tugas dan tata kerja Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung. situs internet Antara News dan surat kabar Tribun Lampung, serta arsip-arsip dari Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung.

E. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data dimaksudkan sebagai cara untuk memperoleh data dalam penelitian yang mendukung dan berkaitan dengan masalah yang akan diteliti dalam penulisan ini. Teknik pengumpulan data yang dipergunakan baik data primer maupun data sekunder pada penelitian ini dilakukan dengan cara:

1. Wawancara

Menurut Jauhari (2010:40), wawancara adalah kegiatan tanya jawab antara peneliti dengan informan. Kegiatan wawancara ini dilakukan untuk mendapatkan jawaban-jawaban sesuai dengan kebutuhan peneliti. Jawaban dari hasil wawancara tersebut kemudian akan digunakan sebagai sumber data yang selanjutnya dapat memecahkan masalah penelitian. Wawancara dilakukan oleh pihak-pihak yang terkait sehingga diharapkan dapat memberikan pemahaman mengenai kinerja Dinas Perhubungan dalam mengatasi kemacetan di Bandar Lampung. Fungsi wawancara (Jauhari 2010:79) yaitu:

- a. Wawancara merupakan satu-satunya alat yang digunakan untuk mengumpulkan data atau informasi sehingga dikatakan sebagai metode primer.

- b. Jika wawancara digunakan untuk melengkapi cara atau metode pengumpulan data atau informasi lain maka dikatakan sebagai metode pelengkap.
- c. Jika data atau informasi yang dikumpulkan dengan metode ini digunakan untuk menguji kebenaran atau kemantapan suatu data/informasi yang dikumpulkan dengan metode lain maka ia berfungsi sebagai metode kriterium (pengukur atau penguji).

Peneliti menyusun panduan wawancara berdasarkan fokus masalah penelitian untuk dijadikan materi dalam wawancara agar menjadi terarah dan tidak menyimpang. Peneliti menggunakan wawancara semi terstruktur, artinya proses wawancara lebih terbuka dengan meminta pendapat atau gagasan narasumber terkait kinerja Dinas Perhubungan dalam mengatasi kemacetan, sehingga Peneliti dapat menemukan data yang lebih mendalam dengan mencatat dan mendengarkan keterangan dari informan. Berikut ini adalah wawancara bersama informan:

- a. Kepala Bagian Program dan Informasi: Bapak Putu Eka Suyasa, A,Md. L.L.A.J, S.E, M.M (20Maret 2017 Pukul 08.30 WIB).

Dalam hal perencanaan memang diperlukan konsep serta pemikiran yang matang dan sampai sejauh ini memang Dinas Perhubungan sudah banyak melakukan upaya-upaya dalam mengatasi permasalahan lalu lintas yang ada, akan tetapi setiap kebijakan pastinya memiliki kesulitan tersendiri dalam hal penerapan. Kerja sama antara instansi terkait seperti Polisi Lalu Lintas dan Satpol PP sangatlah membantu dalam mengatasi permasalahan kemacetan yang ada dan diharapkan

selalu memberikan perubahan ke arah yang lebih baik dalam bidang lalu lintas.

- b. Kepala Bidang Lalu lintas: Bapak Iskandar Z. S.H, M.H (22 Maret 2017 Pukul 13.00 WIB).

Dinas Perhubungan melalui bidang lalu lintas telah menjalankan program atau kebijakan yang telah ditetapkan oleh bagian program dan perencanaan dengan baik sesuai dengan kebijakan yang ada. Melalui kerjasama dengan instansi terkait kebijakan yang telah direncanakan akhirnya telah diterapkan di lapangan.

- c. Kepala Seksi Bagian Manajemen dan Rekayasa: Bapak Nirma Thano, S. Si, T. M.M (25 Maret 2017 Pukul 10.30 WIB).

Kinerja Dinas Perhubungan sudah baik namun belum maksimal dikarenakan keterbatasan personil dan juga adanya hambatan-hambatan dalam hal kerja sama dalam penerapan kebijakan yang ada. Rencana kerja yang telah dibuat memang belum sepenuhnya terakomodir akan tetapi Dinas Perhubungan sedang mengatasi permasalahan lalu lintas yang ada.

- d. Bapak Siregar, petugas lapangan Gedung Juang (28 Maret 2017 Pukul 07.30 WIB).

Dinas Perhubungan selaku instansi terkait dalam hal lalu lintas sudah berupaya semaksimal mungkin dalam mengatasi kemacetan. Selaku petugas lapangan yang turun langsung kelapangan sudah berupaya menerapkan kebijakan yang telah direncanakan.

- e. Bapak Suyadi Anhar, petugas lapangan Simpang MBK (30 Maret 2017 Pukul 17.20 WIB).

Sebagai petugas lapangan merasa kinerja Dinas Perhubungan sudah baik dalam penerapan kebijakan yang ada, akan tetapi memang setiap semua kebijakan tidaklah berjalan dengan baik. Pasti memiliki kesulitan tersendiri di lapangan. Seperti kurang nya sumber daya manusia dalam penerapan kebijakan yang telah ada.

- f. Bapak Malihi, petugas lapangan Simpang Unila (2 April 2017 Pukul 17.45 WIB).

Dinas perhubungan dalam pengarahan para petugas lapangan tentunya tidaklah hanya sekedar memberi arahan saja, tetapi para petugas lapangan sebelum di turunkan di lapangan sudah diberikan pelatihan terdahulu agar kinerja para petugas lapangan sesuai dengan yang diharapkan serta dapat bekerja dengan maksimal dalam mengatasi permasalahan lalu lintas.

- g. Ibu Taria, pengguna kendaraan roda empat (3 April 2017 Pukul 16.00 WIB).

Upaya Dinas Perhubungan dalam mengatasi permasalahan lalu lintas memang sudah maksimal, akan tetapi masih adanya kekurangan seperti kurangnya petugas lapangan di titik-titik kemacetan di Kota Bandar Lampung. Seperti yang dilihat keadaan di lapangan, bertambahnya volume kendaraan pada jam-jam tertentu akan tetapi petugas lapangan hanya ada 1 orang dalam 1 titik.

- h. Bapak Zulfikar, pengguna kendaraan roda dua (4 April 2017 Pukul 07.45 WIB).

Kemajuan suatu Kota di lihat dari bertambahnya taraf ekonomi masyarakat dengan meningkatnya jumlah kepemilikan kendaraan bermotor yang tidak diimbangi dengan bertambahnya kapasitas jalan. Dilihat dari kinerja Dinas Perhubungan dirasa belum maksimal dalam mengatasi permasalahan lalu lintas yang ada. Kurangnya kenyamanan dalam angkutan umum menjadi penyebab utama masyarakat lebih memilih kendaraan pribadi dari pada angkutan umum.

- i. Bapak Surya, pengguna angkutan umum (4 April 2017 Pukul 17.00 WIB).

Dalam mengatasi kemacetan Dinas Perhubungan bekerjasama dengan instansi terkait seperti Polisi Lalu Lintas dan Satpol PP, akan tetapi sebagai pengguna angkutan umum belum merasakan dampak dari kebijakan yang telah dibuat oleh Dinas Perhubungan. Seperti kurangnya kenyamanan saat menggunakan kendaraan umum seperti angkot dan BRT. Lamanya waktu dalam menunggu BRT menjadi penyebab utama masyarakat enggan menggunakan BRT. Setelah itu kurang tegasnya Dinas Perhubungan dalam pengaturan angkot juga menjadi penyebab masyarakat lebih memilih untuk menggunakan kendaraan pribadi saja.

2. Observasi atau Pengamatan

Observasi atau pengamatan (Jauhari, 2010:101) merupakan kegiatan pencatatan fenomena secara sistematis. Observasi dapat dilakukan dengan dua cara, yakni secara terlibat (partisipatif) dan secara nonpartisipatif. Observasi hakikatnya merupakan kegiatan dengan menggunakan pancaindera, bisa penglihatan, penciuman, pendengaran, untuk memperoleh informasi yang diperlukan untuk menjawab masalah penelitian. Hasil observasi berupa aktivitas, kejadian, peristiwa, objek, kondisi atau suasana tertentu, dan perasaan emosi seseorang. Observasi dilakukan untuk memperoleh gambaran riil suatu peristiwa atau kejadian untuk menjawab pertanyaan penelitian.

Dalam melakukan penelitian ini, peneliti melakukan observasi partisipatif atau tipe partisipasi pasif (*passive participation*). Dalam hal ini, peneliti terlibat dengan kegiatan sehari-hari orang yang sedang diamati atau yang digunakan sebagai sumber data penelitian. Observasi langsung memang membuat peneliti membenamkan diri di dalam masalah yang sedang diteliti. Pengamatan langsung dalam penelitian ini sangat bermanfaat untuk membuat banyak deskripsi terkait dengan penelitian ini.

Pengamatan yang dilakukan oleh peneliti selama 3 minggu untuk melihat langsung kenyataan yang terjadi di lapangan sesuai atau tidak dengan hasil wawancara dengan narasumber. Dalam melakukan pengamatan, peneliti mendapatkan hambatan ketika melakukan wawancara dengan

staff yang ada di kantor Dinas Perhubungan dikarenakan jadwal mereka yang padat untuk bekerja dinas luar.

3. Dokumentasi

Selain melalui wawancara dan observasi, data dalam penelitian ini juga diperoleh lewat fakta yang tersimpan dalam bentuk surat, catatan harian, arsip foto, hasil rapat, cenderamata, jurnal kegiatan dan sebagainya. Data berupa dokumen seperti ini bisa dipakai untuk menggali informasi yang terjadi di masa silam. Dokumen adalah rekaman peristiwa yang lebih dekat dengan percakapan, menyangkut persoalan pribadi dan memerlukan interpretasi yang berhubungan sangat dekat dengan konteks rekaman peristiwa tersebut (Bungin, 2011:142).

Dokumentasi bisa disebut sebagai pelengkap teknik observasi dan wawancara karena melalui dokumen-dokumen yang ada peneliti dapat mengumpulkan data lebih banyak lagi. Pada penelitian ini dokumentasi yang peneliti dapatkan adalah dokumen-dokumen seperti Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang peneliti dapatkan dari internet, Peraturan Walikota Bandar Lampung Nomor 50 Tahun 2016 tentang Tugas, Fungsi dan Tata Kerja Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung yang peneliti dapatkan dari Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung.

Selain itu Peneliti juga melengkapi dokumen untuk penelitian ini seperti bps.go.id tentang data kepadatan penduduk yang diakses pada 5 Desember 2016 pukul 13.00, liputan berita bandarlampungkota.go.id yang diakses pada 6 Desember 2016 pukul 20.03, data kepadatan penduduk Bandar Lampung lampung.bps.go.id yang diakses pada 5 Desember 2016 pukul 13.00.

F. Teknik Pengolahan Data

Setelah data diperoleh dari lapangan terkumpul maka tahap berikutnya adalah mengolah data tersebut. Menurut Winarno Surakhmad (dalam Jauhari, 2010) teknik pengolahan data merupakan teknik operasional yang dilakukan pada saat setelah data terkumpul. Adapun teknik yang digunakan dalam pengolahan data dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

a. Editing Data

Yaitu teknik mengolah data dengan cara meneliti kembali data yang telah diperoleh melalui wawancara mendalam, observasi maupun dokumentasi untuk menghindari kekeliruan dan kesalahan. Teknik editing data dalam penelitian ini dilakukan dengan cara menyalin ulang hasil dari wawancara dengan informasi yang berupa data mentah yang berkaitan dengan kinerja Dinas Perhubungan dalam penerapan sistem transportasi untuk mengatasi kemacetan di Kota Bandar Lampung ke dalam bentuk tulisan dan berupa lampiran dalam skripsi ini. Dalam tahap ini, data yang dianggap tidak bernilai ataupun tidak relevan harus disingkirkan. Hasil wawancara bersama birokrasi dilingkup Dinas

Perhubungan serta bersama masyarakat pengguna lalu lintas di Kota Bandar Lampung yang tidak relevan dengan data yang diinginkan peneliti harus dibuang.

Peneliti juga melakukan kegiatan memilih hasil wawancara yang relevan, data yang relevan dengan fokus penelitian akan dilakukan pengolahan kata dalam bentuk bahasa yang lebih baik sesuai dengan kaidah sebenarnya. Data yang telah diolah menjadi rangkaian bahasa kemudian dikorelasikan dengan data yang lain sehingga memiliki keterkaitan informasi. Proses selanjutnya adalah Peneliti memeriksa kembali semua data untuk meminimalisir data yang tidak sesuai.

b. Interpretasi

Interpretasi merupakan upaya untuk memperoleh arti dan makna yang lebih mendalam dan luas terhadap hasil penelitian yang sedang dilakukan. Adapun proses interpretasi atas hasil penelitian dalam skripsi ini yaitu dengan menghubungkan hasil dari wawancara kepada informan, meninjau hasil penelitian secara kritis dengan teori yang relevan dan informasi akurat yang diperoleh di lapangan. Peneliti memberikan penjabaran dari berbagai data yang telah melewati proses editing sesuai dengan fokus penelitian. Pelaksanaan interpretasi dilakukan dengan memberikan penjelasan berupa kalimat bersifat narasi dan deskriptif. Data yang telah memiliki makna akan dilakukan kegiatan analisis data berdasarkan hasil wawancara dan studi dokumentasi.

G. Teknik Analisis Data

Analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah teknik analisis data kualitatif, yaitu menganalisa data dengan cara menjelaskan dalam bentuk kalimat logis. Analisis data dalam penelitian ini berlangsung bersamaan dengan proses pengumpulan data. Diantaranya adalah melalui tiga tahap, yaitu reduksi data, penyajian data, dan verifikasi (Bungin, 2011:144-145) sebagai berikut:

a. Reduksi Data

Reduksi dapat diartikan sebagai tahap pemilihan, pemusatan perhatian pada penyederhanaan, pengabstrakan dan transformasi data kasar yang muncul dari catatan-catatan tertulis di lapangan. Reduksi data berlangsung secara terus menerus selama pelaksanaan penelitian berlangsung.

Peneliti mewawancarai informan yaitu Kepala Sub Bagian Perencanaan dan Informasi Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung, Kepala Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung, Kepala Seksi Bagian Manajemen dan Rekayasa Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung, Petugas Lapangan Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dan masyarakat yang melewati titik kemacetan di Kota Bandar Lampung dengan menggunakan pertanyaan yang sama tiap kriteria informan untuk mencari jawaban yang sesuai dengan apa yang diteliti. Peneliti membuang jawaban yang tidak sesuai dengan fokus penelitian.

b. Penyajian Data

Tahap selanjutnya yakni proses penyajian data yang dimaknai oleh Miles dan Huberman (Jauhari, 2010:151) sebagai sekumpulan informasi tersusun yang memberi kemungkinan adanya penarikan kesimpulan dan pengambilan tindakan.

Peneliti melakukan pengumpulan data yang telah melalui reduksi untuk menggambar kejadian yang terjadi pada saat dilapangan. Catatan-catatan penting di lapangan, kemudian disajikan dalam bentuk teks deskriptif untuk mempermudah pembaca memahami secara praktis. Kegiatan lanjutan peneliti pada penyajian data ialah data yang didapat disajikan dalam bentuk table dengan tujuan untuk menggabungkan informasi yang tersusun dalam bentuk yang padu.

c. Verifikasi dan kesimpulan

Tahap akhir dari proses analisis data dalam penelitian ini ialah verifikasi dan kesimpulan. Verifikasi dan kesimpulan (Jauhari, 2010:151) merupakan penarikan arti data yang telah ditampilkan. Beberapa cara yang dapat dilakukan dalam proses ini adalah dengan melakukan pencatatan untuk pola-pola dan tema yang sama, pengelompokan dan pencarian kasus-kasus negatif.

Kegiatan peneliti dalam verifikasi data adalah melakukan penggunaan penulisan yang tepat dan padu sesuai data yang telah mengalami proses penyajian data. Peneliti melakukan peninjauan terhadap catatan-catatan lapangan yang sesuai dengan kebutuhan penelitian. Data yang ada

dianalisis dengan menggunakan pendekatan teori untuk menjawab tujuan penelitian.

Proses reduksi data dan penyajian data telah dilakukan, peneliti mengungkapkan kesimpulan pada penelitian ini. Peneliti menarik kesimpulan bahwa kinerja Dinas Perhubungan kota Bandar Lampung dalam mengatasi kemacetan dirasa belum maksimal dan belum mampu mengatasi permasalahan tersebut. Faktor penyebab terjadinya kegagalan dalam mengatasi kemacetan di Kota Bandar Lampung antara lain: kurangnya sumber daya manusia yang berlatarbelakang pendidikan perhubungan, setelah itu kurangnya kapasitas jalan raya yang tidak seimbang dengan jumlah kendaraan yang melintas merupakan, dan yang terakhir yaitu kurangnya kesadaran masyarakat akan tertib berlalu lintas yang baik dan benar yang menjadikan faktor penyebab gagalnya setiap kebijakan yang diberlakukan.

H. Teknik Keabsahan Data

Teknik keabsahan data atau kredibilitas adalah cara menyelaraskan antara data yang dilaporkan Peneliti dengan data yang terjadi pada obyek penelitian. Teknik keabsahan data dilakukan untuk mendapatkan data yang valid. Penelitian ini menggunakan teknik keabsahan data dengan cara uji kredibilitas melalui proses Triangulasi. Teknik triangulasi merupakan proses membandingkan dan mengecek tingkat kepercayaan informan melalui proses wawancara dan studi dokumentasi. Hasil wawancara dan studi dokumentasi

dikumpulkan berdasarkan derajat kesamaan informasi, sehingga data yang diperoleh memiliki keselarasan dan kepercayaan yang sesuai.

Penelitian ini menggunakan teknik triangulasi sumber. Triangulasi sumber adalah teknik menguji data dan informasi dengan mencari data yang sama dengan informan satu dan lainnya. Data dari informan akan dikomplikasikan dengan hasil dokumentasi yang memiliki kesamaan informasi. Teknik triangulasi sumber bertujuan untuk memperoleh data yang sama dan memiliki tingkat validitas yang tinggi.

IV. GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN

A. Profil dan Sejarah Singkat Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung

Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dibentuk Peraturan Daerah (Perda) Nomor 12 Tahun 2000 tentang organisasi 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 benamakan 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 I Nengah Mandra, S.H
2. Tahun 1997–2001 Dinas LLAJ II Bandar Lampung dipimpin oleh Bapak Ir. Eddy D. Saleh.
3. Tahun 2001- 2002 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 dipimpin oleh Bapak Darwis Ali, S.H
6. Tahun 2005–2006 Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dipimpin oleh Ruslan HD, S.E
7. Tahun 2006–2010 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 2012–19 Oktober 2015 Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dipimpin oleh Rifa’I, S.H
10. 19 Oktober 2015 –20 Desember 2016 Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dipimpin oleh I. Kadek Sumarta, S.Sos, M.M
11. 20 Desember 2016 – sampai dengan sekarang Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dipimpin oleh Ir. Ibrahim, M.M

(Sumber: Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung 2017)

B. Visi dan Misi Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung

Visi adalah pandangan jauh ke depan, kemana dan bagaimana instansi pemerintah harus dibawa dan berkarya agar tetap konsisten dan dapateksis, antisipatif, inovatif, serta produktif. Visi merupakan suatu gambaran yang menantang tentang keadaan masa depan berisikan cita-cita yang ingin diwujudkan oleh instansi pemerintah. Penetapan visi sebagai bagian dari

perencanaan strategis merupakan suatu langkah penting dalam perjalanan Dinas. Visi tidak hanya penting pada waktu mulai berkarya, tetapi juga pada kehidupan dinas selanjutnya. Kehidupan dinas sangat dipengaruhi oleh perubahan lingkungan internal dan eksternal. Oleh karena itu visi dinas juga harus menyesuaikan dengan perubahan tersebut.

Adapun visi Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung adalah “Penyelenggara Sistem Transportasi yang Berkualitas.” Arti visi tersebut adalah terwujudnya sistem transportasi perkotaan yang terpadu, aman, nyaman, dalam menunjang pembangunan Kota Bandar Lampung yang maju dan modern.

Misi merupakan sesuatu yang harus diemban atau dilaksanakan oleh instansi pemerintah, sesuai visi yang ditetapkan, agar tujuan dinas dapat terlaksanakan dan berhasil dengan baik sesuai visi yang telah ditetapkan dan tugas yang harus diemban dan dilaksanakan oleh Dinas Perhubungan, telah disusun pula misi dinas yang akan dipergunakan sebagai landasan tujuan utama ke arah mana perencanaan/program dinas ingin dicapai.

Misi Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung adalah:

- a. Mewujudkan sumber daya manusia yang handal dan profesional di bidang transportasi
- b. Meningkatkan kualitas dan kuantitas sarana dan prasarana transportasi
- c. Meningkatkan pelayanan jasa sektor transportasi
- d. Meningkatkan koordinasi antar instansi terkait dalam penyelenggaraan transportasi

- e. Mengoptimalkan dan meningkatkan potensi pendapatan asli daerah sektor transportasi.

(sumber: Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung)

C. Tujuan Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung

Tujuan Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung sebagai implementasi dari misi dinas adalah sebagai berikut :

- a. Meningkatkan pengetahuan, kemampuan, dan perilaku Sumber Daya Manusia (SDM) dalam melaksanakan tugas pokok dan fungsi Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung melalui pendidikan dan pelatihan teknis sub sektor perhubungan maupun diklat dan pelatihan lainnya.
- b. Terpenuhinya kebutuhan sarana dan prasarana transportasi yang mampu menunjang keselamatan dan kenyamanan serta kelancaran transportasi
- c. Terkendalinya pelaksanaan pelayanan, pengaturan dan pengawasan serta pengendalian operasional lalu lintas dan angkutan jalan (orang dan barang)
- d. Meningkatkan koordinasi dengan pemerintah pusat maupun daerah terkait dengan program perencanaan pusat dan daerah dalam sektor transportasi.
- e. Menggali dan mengoptimalkan Pendapatan Asli Daerah yang telah ada maupun potensi pendapatan yang belum dapat di maksimalkan dari sektor transportasi.

D. Sasaran Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung

Sasaran dinas perhubungan sebagai implementasi dari misi dan tujuan dinas adalah sebagai berikut:

- a. Tersedia pegawai yang memiliki pengetahuan, wawasan dan kemampuan teknis di bidang transportasi.
- b. Tersedia pegawai yang mampu mengembangkan potensi diri yang dapat menunjang peningkatan pelayanan dan kualitas pekerjaan
- c. Tersedianya sarana transportasi yang aman, nyaman, terpadu dan terjangkau oleh masyarakat.
- d. Tersedianya prasarana transportasi yang lengkap serta dapat menunjang keselamatan transportasi.
- e. Tersedianya pelayanan jasa transportasi yang aman, selamat, nyaman, lancar, tertib dan teratur, ramah lingkungan, efektif dan efisien.
- f. Terkoordinasikannya peraturan dan rencana mekanisme kerja instansi yang terkait dengan penyelenggaraan transportasi
- g. Meningkatnya PAD sektor transportasi

E. 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 50 Tahun 2016 (Perwali Nomor 50 Tahun 2016) 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.
- a. Penyelenggaraan urusan pemerintah dan layanan umum sesuai dengan lingkup tugasnya.
- b. Pembinaan dan pelaksanaan tugas sesuai dengan lingkup tugasnya.
- c. Pelaksanaan tugas lain yang diperintahkan oleh Walikota sesuai dengan tugas dan fungsinya.

F. 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 di bidang 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 50 Tahun 2016 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 tanggung jawab 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 1.470 orang yang dibagi menjadi beberapa golongan yang terdapat pada bagan berikut:

Tabel 3. Jumlah Karyawan di Dinas Perhubungan Berdasarkan Golongan Tahun 2017

NO	UNSUR	JUMLAH	KET
1	Pegawai Negeri Sipil (PNS)		
	GOL IV	5 Orang	
	GOL III	103 Orang	
	GOL II	135 Orang	
	GOL I	27 Orang	
2	Pegawai Tenaga Kontrak (PTK)	278 Orang	
3	Tenaga Kerja Sukarela (TKS)		
		145 Orang	Di Luar UPT Parkir
		777 Orang	Juru Parkir
	JUMLAH	1.470 Orang	

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung 2017

1. Tugas, Fungsi dan Wewenang Dinas Perhubungan

Tugas dan fungsi Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung tertuang dalam Peraturan Walikota Bandar Lampung Nomor 50 Tahun 2016 tentang Tugas, Fungsi dan Tata Kerja Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung.

a. Tugas Pokok :

Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung mempunyai tugas pokok melaksanakan urusan Pemerintahan Daerah di bidang Perhubungan Darat dan Perhubungan Laut berdasarkan asas otonomi dan tugas pembantuan.

b. Fungsi :

Dalam melaksanakan tugas pokok Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung mempunyai fungsi :

1. Perumusan Kebijakan teknis di bidang Perhubungan Darat, Perhubungan Laut;
2. Penyelenggaraan urusan pemerintah dan layanan umum sesuai dengan lingkup tugasnya;
3. Pembinaan dan pelaksanaan tugas sesuai dengan lingkup tugasnya;
4. Pelaksanaan tugas lain yang diperintahkan oleh Walikota sesuai dengan tugas dan fungsinya.

Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung sebagai unsur pelaksanaan Pemerintah di Bidang Perhubungan dipimpin oleh seorang Kepala Dinas yang bertanggung jawab kepada Walikota.

c. Tugas Kepala Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung

Kepala Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung mempunyai tugas memimpin, mengkoordinasikan dan melaksanakan sebagian urusan Pemerintahan Daerah di bidang Perhubungan, sesuai dengan

Peraturan Perundangan yang berlaku dan kebijakan yang diperintahkan oleh walikota.

d. Tugas Sekretariat Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung

1. Sekretariat mempunyai tugas pokok melaksanakan sebagian tugas Dinas di bidang kesekretariatan;
2. Sekretariat dipimpin oleh seorang sekretaris yang dalam melaksanakan tugasnya bertanggungjawab kepada kepala dinas;
3. Untuk melaksanakan tugas sebagaimana sekretariat mempunyai fungsi
 - a) Pengelolaan urusan penyusunan program, monitoring dan evaluasi;
 - b) Pengelolaan urusan administrasi umum, dan kepegawaian;
 - c) Pengelolaan urusan keuangan;
 - d) Pelaksanaan tugas lain yang diperintahkan atasan.
4. Dalam menyelenggarakan tugas dan fungsi sekretariat dibantu oleh:
 - a) Sub Bagian Penyusunan Program, Monitoring dan Evaluasi;
 - b) Sub Bagian Umum dan Kepegawaian;
 - c) Sub Bagian Keuangan.

Masing-masing sub bagian dipimpin oleh seorang kepala sub bagian yang dalam melaksanakan tugasnya bertanggung jawab kepada sekretaris.

e. Tugas Bidang Lalu Lintas Jalan Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung

1. Bidang Lalu Lintas Jalan mempunyai tugas melaksanakan sebagian tugas Dinas di bidang Lalu Lintas Jalan meliputi Manajemen dan Rekayasa, Keselamatan dan Pengendalian Operasional Lalu Lintas Jalan;
2. Bidang Lalu Lintas Jalan dipimpin oleh seorang Kepala Bidang yang dalam melaksanakan tugasnya bertanggungjawab kepada Kepala Dinas;
3. Untuk melaksanakan tugas dimaksud pada point 1 (satu), Bidang Lalu Lintas Jalan mempunyai tugas ;
 - a) Perencanaan dan penyusunan program di bidang Lalu Lintas Jalan;
 - b) Pelaksanaan dan penyusunan petunjuk teknis di bidang Lalu Lintas Jalan ;
 - c) Pengendalian dan pengaturan Lalu Lintas Jalan
 - d) Pengkoordinasian penyelenggaraan tugas-tugas di bidang Lalu Lintas Jalan;
 - e) Pelaksanaan monitoring, evaluasi dan laporan penyelenggaraan di bidang Lalu Lintas Jalan;
 - f) Pelaksanaan tugas lain yang diperintahkan oleh atasan.
4. Dalam menyelenggarakan tugas dan fungsi sebagaimana dimaksud pada point 1 dan 2, Bidang Lalu Lintas Jalan dibantu oleh :

- a) Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Jalan;
- b) Seksi Keselamatan Lalu Lintas Jalan;
- c) Seksi Pengendalian Operasional Lalu Lintas Jalan.

Masing-masing seksi dipimpin oleh seorang kepala seksi yang dalam melaksanakan tugasnya bertanggung jawab kepada kepala bidang.

f. Tugas Bidang Angkutan Jalan Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung

1. Bidang Angkutan Jalan mempunyai tugas melaksanakan sebagian tugas Dinas di bidang Angkutan Jalan meliputi Angkutan Orang, Angkutan Barang, dan Angkutan Khusus;
2. Bidang Angkutan Jalan dipimpin oleh seorang kepala bidang yang dalam melaksanakan tugasnya bertanggung jawab kepada kepala dinas;
3. Untuk melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud point (1) Bidang Angkutan Jalan mempunyai fungsi :
 - a) Perencanaan dan penyusunan program di bidang Angkutan Jalan;
 - b) Pelaksanaan dan penyusunan petunjuk teknis di bidang Angkutan Jalan;
 - c) Pengkoordinasian penyelenggaraan tugas-tugas di bidang Angkutan Jalan;
 - d) Monitoring, evaluasi dan laporan penyelenggaraan di bidang Angkutan Jalan;

- e) Pelaksanaan tugas lain yang diperintahkan oleh atasan.
- 4. Dalam menyelenggarakan tugas dan fungsi sebagaimana dimaksud pada point 1 dan 2, Bidang Angkutan Jalan dibantu oleh :
 - a) Seksi Angkutan Orang;
 - b) Seksi Angkutan Barang;
 - c) Seksi Angkutan Khusus.

Masing–masing Seksi dipimpin oleh seorang kepala seksi yang dalam melaksanakan tugasnya bertanggungjawab kepada Kepala Bidang.

g. Tugas Bidang Teknik Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung

1. Bidang Teknik mempunyai tugas melaksanakan sebagian tugas Dinas di bidang teknik meliputi teknik sarana, teknik prasarana dan perparkiran;
2. Bidang Teknik dipimpin oleh seorang kepala bidang yang dalam melaksanakan tugasnya bertanggung jawab kepada kepala dinas;
3. Untuk melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud point (1), Bidang teknik mempunyai fungsi :
 - a) Perencanaan dan penyusunan program di bidang teknik;
 - b) Pelaksanaan dan penyusunan petunjuk teknis di bidang Teknik;

- c) Pengkoordinasian penyelenggaraan tugas-tugas di bidang teknik;
 - d) Pelaksanaan monitoring, evaluasi dan laporan penyelenggaraan di bidang teknik;
 - e) Pelaksanaan tugas lain yang diperintahkan oleh atasan.
4. Dalam menyelenggarakan tugas dan fungsi sebagaimana dimaksud pada point 1 dan 3, Bidang Teknik dibantu oleh :
- a) Seksi Teknik Sarana;
 - b) Seksi Teknik Prasarana;
 - c) Seksi Perbengkelan dan Karoseri.

Masing-masing Seksi dipimpin oleh seorang Kepala Seksi yang dalam melaksanakan tugasnya bertanggungjawab kepada Kepala Bidang.

h. Tugas Bagian Unit Pelaksana Teknis Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung

- 1. Unit Pelaksanaan Teknis Dinas (UPTD) melakukan tugas teknis operasional dan atau kegiatan teknis penunjang di atas;
- 2. Unit Pelaksana Teknis Dinas dipimpin oleh seorang Kepala Unit yang diangkat dan diberhentikan dari Pegawai Negeri Sipil oleh walikota dan dalam melaksanakan tugas bertanggung jawab kepada kepala dinas;
- 3. Unit Pelaksana Teknis Dinas terdiri dari 1 (satu) Kepala UPTD, 1 (satu) Sub Bagian dan kelompok Jabatan Fungsional;

4. Uraian Tugas Unit Pelaksana Teknis Dinas diatur lebih lanjut dengan Peraturan Walikota.

G. Peran Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung Dalam Perencanaan Pembangunan Transportasi Perkotaan

Dalam visi Kota Bandar Lampung yang tertuang dalam Rencana Pembangunan Jangka Panjang (RPJP) 2005-2025, disebutkan bahwa Bandar Lampung akan diarahkan sebagai pusat perdagangan dan jasa se-Sumatera Bagian Selatan. Dengan demikian, Bandar Lampung akan semakin padat oleh kegiatan perekonomian dalam berbagai jenis dan bentuk. Dampaknya, wilayah yang disebut kota tidak terbatas oleh batas administrasi wilayah, namun telah berkembang hingga ke luar batas administrasi tersebut. Pada akhirnya, perencanaan transportasi yang dibuat perlu memperhatikan dan mengakomodasi pergerakan manusia dan barang dari luar dan dalam kota agar tercipta suatu sistem transportasi yang handal, yang dapat memberikan pelayanan yang baik pada masyarakat Bandar Lampung dan sekitarnya.

Kondisi sistem transportasi di Kota Bandar Lampung dari tahun ke tahun semakin mengalami perubahan ke arah yang mengkhawatirkan. Hal ini tentunya merupakan dampak dari semakin berkembangnya jumlah penduduk yang mengakibatkan meningkatnya kebutuhan akan transportasi. Kebutuhan akan transportasi ini tidak dapat dihindari, karena hal ini sudah menjadi kebutuhan primer dalam menunjang kehidupan sosial masyarakat untuk menjalankan semua aktivitasnya.

Dalam hal ini, permasalahan yang dihadapi Pemerintah Kota Bandar Lampung yaitu pemerintah harus mampu memberikan jaminan bahwa konsumen atau masyarakat yang menggunakan jasa transportasi dapat berpindah dari satu tempat ke tempat lain dengan baik. Pengertian baik yang dimaksudkan adalah harus aman, cepat, lancar, nyaman, ekonomis, dan terjamin ketersediaan alat pergerakannya.

Dalam mewujudkan sistem transportasi yang baik, pemerintah kota perlu memperhatikan beberapa subsistem transportasi yaitu;

- a. Ruang untuk bergerak (jalan);
- b. Tempat awal/akhir pergerakan (terminal);
- c. Yang bergerak (alat angkut/kendaraan dalam bentuk apapun);
- d. Pengelolaan yang mengkoordinasikan ketiga unsur sebelumnya.

H. Kondisi Kemacetan di Kota Bandar Lampung

Kota Bandar Lampung adalah ibu Kota Provinsi Lampung yang berada di Teluk Lampung yang terletak di ujung Selatan Pulau Sumatera. Kota Bandar Lampung merupakan pusat kegiatan pemerintahan, sosial, politik, pendidikan dan kebudayaan, serta pusat perekonomian daerah Lampung. Kota Bandar Lampung terletak di daerah transit kegiatan perekonomian antar Pulau Sumatera dan Pulau Jawa, sehingga Kota Bandar Lampung berada di wilayah yang strategis. Letak Kota Bandar Lampung yang strategis tersebut dapat memberikan keuntungan bagi pertumbuhan dan pengembangan Kota Bandar Lampung sebagai pusat perdagangan, industri dan pariwisata.

Kota Bandar Lampung secara geografis terletak pada $5^{\circ}25'46.6''$ Lintang Selatan dan $105^{\circ}15'45.26''$ Bujur Timur, sedangkan berdasarkan topografi Kota Bandar Lampung terletak pada ketinggian 0 sampai 700 meter di atas permukaan laut. Letak Kota Bandar Lampung secara administratif berbatasan dengan beberapa wilayah, yaitu:

1. Sebelah Utara berbatasan dengan Kecamatan Natar, Kabupaten Lampung Selatan.
2. Sebelah Selatan berbatasan dengan Teluk Lampung
3. Sebelah Barat berbatasan dengan Kecamatan Gedung Tataan dan Padang Cermin, Kabupaten Pesawaran.
4. Sebelah Timur berbatasan dengan Kecamatan Tanjung Bintang, Kabupaten Lampung Selatan.

Selain itu Kota Bandar Lampung memiliki luas wilayah darat sebesar 169.21 km² dan wilayah perairan 23.75 km². Berdasarkan data BPS 2015 jumlah penduduk Kota Bandar Lampung adalah 1.251.642 jiwa yang tersebar di 20 (dua puluh) kecamatan di Kota Bandar Lampung (Sumber: www.bandarlampungkota.bps.go.id diakses pada 8 April 2017 Pukul 19.08).

Kesemrawutan dan kemacetan lalu lintas merupakan masalah yang dihadapi daerah perkotaan, baik kota besar maupun kota berkembang tidak terkecuali Kota Bandar Lampung sebagai ibukota Provinsi Lampung yang merupakan pusat kegiatan nasional yang mampu mendorong kawasan sekitarnya untuk mengembangkan sektor unggulan seperti pariwisata, industri, perdagangan,

perikanan juga sebagai pusat pendistribusi barang dan jasa dan pusat pemerintahan, sehingga dengan status ini aktivitas masyarakat dengan menggunakan kendaraan bermotor di Kota Bandar Lampung juga cukup banyak. Contohnya saja pada lokasi penelitian yang peneliti ambil seperti di jalan ZA. Pagar Alam atau simpang Unila dan Simpang Mall Boemi Kedaton dan simpang Tugu juang. Pada waktu tertentu di lokasi titik kemacetan ini sangat padat terutama pada jam 07.00 – 08.00 dan 16.00-18.00.

Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung telah menemukan beberapa lokasi titik-titik kemacetan, seperti di ruas jalan utama kota Bandar Lampung yaitu ruas Jl. Raden Intan, simpang Mall Boemi Kedaton dan simpang Unila, Jend.Sudirman, Dr.Susilo, Gajah Mada, Cut Nyak Dien, Sisingamaraja, Kimaja dan Ahmad Yani.

Tabel 4.Rasio Kemacetan di Kota Bandar Lampung

NO	NAMA RUAS JALAN	RASIO
1	Jend.Sudirman	0,78
2	Dr.Susilo	2,61
3	Gajah Mada	1,39
4	Cut Nyak Dien	0,97
5	Sisingamaraja	0,81
6	Kimaja	0,66
7	Ahmad Yani	0,72
8	Raden Intan	1,37
9	Simpang Mall Bumi Kedaton	1,40
10	Simpang Unila	1,40

Sumber :*Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung 2015*

Dalam mengatasi kemacetan di Kota Bandar Lampung Dinas Perhubungan telah membuat berbagai macam kebijakan, seperti:

1. Pemberlakuan Bus Rapi Transit (BRT) sebagai mode transportasi massal
2. Pembangunan *fly over* di beberapa titik kemacetan di Kota Bandar Lampung
3. Penambahan rambu lalu lintas dan *Traffight Light*
4. Pembenahan *U-turn* yang tidak bermedian
5. Pemberlakuan program *Area Traffic Control System* (ATCS) sebagai program pengawasan lalu lintas secara *online*
6. Penambahan personil petugas lapangan dalam pengaturan lalu lintas
7. Penerapan kebijakan rekayasa lalu lintas.

VI. SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Hasil penelitian menunjukkan bahwa kinerja Dinas Perhubungan dalam mengatasi kemacetan di Kota Bandar Lampung belum optimal. Berdasarkan tiga indikator yaitu responsivitas, responsibilitas, dan akuntabilitas, dapat diketahui bahwa pada indikator akuntabilitas belum dapat berjalan secara optimal. Lemahnya aspek akuntabilitas dibuktikan dengan tingkat efektifitas dan efisiensi dalam penerapan transportasi kota yang baik.

Dari hasil penelitian dan literatur-literatur penunjang mengenai perencanaan dan penerapan sistem transportasi yang baik dalam mengatasi kemacetan di Kota Bandar Lampung, dapat ditarik kesimpulan bahwa berdasarkan pada rencana dan strategi (renstra) Kota Bandar Lampung yang mengacu pada Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah dan Peraturan Walikota nomor 50 tahun 2016 tentang tugas, fungsi dan tata kerja Dinas Perhubungan, Pemerintah Kota Bandar Lampung secara normatif memiliki desain yang cukup komprehensif. Adapun faktor-faktor penghambat pada kinerja Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dalam mengatasi kemacetan untuk mencapai sistem transportasi Kota yang baik adalah :

1. Keterbatasan SDM terutama yang memiliki latar belakang pendidikan tenaga teknis perhubungan
2. Prasarana dan fasilitas perhubungan masih sangat minim dan banyak terdapat fasilitas perhubungan yang mengalami kerusakan
3. Masih rendahnya pengetahuan dan perilaku masyarakat dalam mentaati peraturan lalu lintas
4. Kurangnya efisien dan efektifitas setiap kebijakan yang telah dibuat untuk mengatasi kemacetan.

B. Saran

Berdasarkan dari hasil penelitian yang dilakukan oleh peneliti, maka peneliti dapat member masukan atau saran bagi Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung terhadap kinerja, yaitu :

1. Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung sebaiknya dapat melakukan rekrutmen ketenagakerjaan dengan berlatarbelakang teknis perhubungan dengan melakukan kerjasama antara Sekolah Tinggi Ilmu Perhubungan dalam perekrutan pegawai di Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung serta diharapkan dapat terus melakukan diklat atau pelatihan terhadap petugas lapangan agar kebijakan yang telah ditetapkan dapat berjalan lancar ketika diterapkan di lapangan.
2. Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung sebaiknya dapat mengalokasikan dana seperti menaikkan tarif pajak parkir dan pajak kendaraan bermotor yang nantinya dana tersebut dapat dijadikan pembangunan fasilitas perhubungan.

3. Dinas Perhubungan seharusnya melakukan sosialisasi tentang berkendara yang baik dan benar atau *Safety Riding* yang ditujukan untuk masyarakat di Kota Bandar Lampung.
4. Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung seharusnya memiliki program kerja yang konkret dan operasional dalam menyelesaikan permasalahan kemacetan di Bandar Lampung baik jangka pendek, jangka menengah maupun jangka panjang. Seperti bekerjasama dengan pemerintah untuk menaikkan harga bahan bakar bermotor yang nantinya masyarakat akan berfikir kembali untuk menggunakan atau menambah lagi kepemilikan kendaraan pribadi. Setelah itu Dinas Perhubungan juga dapat membuat kebijakan aturan jalan berbayar atau *Electronic Road Riding* di suatu kawasan. Dan juga Dinas Perhubungan sebaiknya membuat kebijakan larangan terhadap siswa-siswi di sekolah untuk tidak membawa kendaraan bermotor dan lebih menggunakan angkutan massal saja.
5. Dinas Perhubungan sebaiknya menghindari adanya kebijakan yang tidak sesuai harapan dan kenyataan pada pelaksanaan di lapangan dengan melakukan evaluasi secara berkala dan komprehensif, sehingga kebijakan yang diberlakukan tepat sasaran.
6. Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung seharusnya segera menyiapkan alternatif model transportasi massal yang efektif dan efisien dengan memperhitungkan kebutuhan masyarakat kedepan. Seperti Dinas Perhubungan mampu mengedepankan kebijakan transportasi massal seperti pembuatan kebijakan pembangunan *Commuter Line* atau kereta

cepat untuk mengedepankan transportasi massal yang aman, cepat, tepat, dan terjangkau.

DAFTAR PUSTAKA

Buku:

- Abbas, Salim. 1993. *Manajemen Transportasi*. Raja Grafindo Persada: Jakarta
- Adisasmita, Rahardjo. 2011. *Manajemen Pemerintahan Daerah*. Graha Ilmu: Makassar.
- Bungin, Burhan. 2011. *Metodologi Penelitian Kuantitatif*. Jakarta :Kencana.
- Conyers, Dianadan Hills,Peter.1990. *An Introduction to Development Planning in The Third Word*. Jhon Wiley dan Sons; New York
- Fahmi, Irham. 2011. *Analisis Laporan Keuangan*. Lampulo: ALFABETA
- Griffin, Jill, 2005, *Costumer Loyalty*, Edisirevisi, Jakarta : Erlangga
- Jauhari, Heri , 2010, *Panduan Penulisan Skripsi dan Aplikasi*, Pustaka Setia: Bandung
- Marthis, Robert L. dan Jackson, John H. 2002. *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta : Salemba Empat
- Miles, Matthew B dan huberman, A Michael.1992. *Analisis Data Kualitatif*. Jakarta: Universitas Indonesia Press
- Moeherioni, 2012, *Perencanaan, Aplikasi dan Pengembangan Indikator Kinerja Utama Bisnis dan Publik*, Rajawali Pers: Jakarta
- Osborne, David dan Gaebler Ted.(1999) *Mewirauahakan Birokrasi. Reinventing Government Mentransformasi Semangat Wirausaha Ke Dalam Sektor Publik*. PT.Pustaka Bina: Jakarta.
- Stewart, Thomas. (1997) *Modal Intelektual – Kekayaan Baru Organisasi. Terjemahan* PT Elex. Media Komputindo. Jakarta.
- Prawirosentono, Suyadi. 1999. *Kebijakan Kinerja Karyawan*. Yogyakarta : BPFE

Rachmadi, Lexy J. Moleong, 2006. *Metode Penelitian Kualitatif* (Edisi Revisi). Bandung: Remaja Rosda Karya.

Rahmanto I., 2002, *Penilaian Kinerja dan Imbalan : Suatu Alternatif Keluar Dari Krisis*, Jakarta: Salemba empat

Rivai, V. 2005, *Manajemen Sumber Daya Manusia*, Penerbit: PT. Rajagrafindo Persada: Jakarta.

Sadu Wasistiono. 2001. Esensi UU No. 22 Tahun 1999 tentang Pemerintahan Daerah. Bunga Rampai. Alqaprint: Jatinangor.

Sembiring, Masana, 2012, *Budaya & Kinerja Organisasi (Perspektif Organisasi Pemerintah)*, Fokusmedia: Bandung

Tamin, Ofyar Z, 2000, *Perencanaan Pemodelan Transportasi*, ITB: Bandung

Jurnal:

Alhadar, Ali. (2011). *Analisis Kinerja Jalan Dalam Upaya Mengatasi Kemacetan Lalu Lintas Pada Ruas Simpang Bersinyal*. Palu: Jurnal SMARTek

Ryastra, Indria dan Hudalah, Delik. (2011). *Evaluasi Keberhasilan Kerja Sama Antar Daerah Dalam Peningkatan Pengelolaan Infrastruktur*. Bandung: Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota SAPPK

Sukarto, Haryono. (2006). *Pemilihan Model Transportasi Di Dki Jakarta Dengan Analisis Kebijakan "Proses Hirarki Analitik"*. Tangerang: Jurnal Teknik Sipil

I.B. Ilham Malik. (2010). *Pembenahan Transportasi Kota Bandar Lampung Melalui Pengendalian Volume Lalulintas Dan Kapasitas Jalan*. Lampung: jurnal teknik sipil UBL

SumberLain :

<https://www.bps.go.id/diaksespada> 5 Desember 2016 pukul 13.00

<http://www.bandarlampungkota.go.id/> diakses pada 6 Desember 2016 pukul 20.03

<https://www.lampung.bps.go.id/> diakses pada 5 Desember 2016

Radar Lampung, Edisi Senin, 17 April 2017 tentang BRT Contoh Bad Policy

<https://www.kupastuntas.co/> diakses pada 15 Juni 2017

<https://www.lampung.antaraneews.com> Edisi Sabtu, 17 Desember 2016 diakses pada Senin 27 Maret 2017 tentang Kemacetan di Kota Bandar Lampung Belum Teratasi

Dokumen :

Peraturan Walikota Bandar Lampung Nomor 50 Tahun 2016 tentang Tugas, Fungsi dan Tata Kerja Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung

Undang-Undang Dasar Republik Indonesia No.22 Tahun 2009 Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan