

***POLICY ARGUMENTATION* DALAM KEBIJAKAN REKAYASA
LALU LINTAS PERKOTAAN
(Studi Kasus pada Ruas Jalan Berkapasitas Tinggi
di Kota Bandar Lampung)**

(Skripsi)

Oleh

KARTIKA RAIHANA LESTARI



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

ABSTRACT

A POLICY ARGUMENTATION ON URBAN TRAFFIC ENGINEERING POLICY (A Case Study At Roadways With Densd Capacity In Bandar Lampung)

By

KARTIKA RAIHANA LESTARI

Congestion is one of traffic problems that can disrupt public order and the restfullness of the society. The City Government of Bandar Lampung plays an important role as a responsible stakeholder in all traffic jams in the city. This study aims to describe and analyze the arguments in the existing traffic engineering policy in Bandar Lampung. The study focuses on the implementation of the policy and its effectiveness. The type of this study is descriptive research with qualitative approach. The data sources consisted of primary data and secondary data. The primary data were obtained through interviews and observations, while the secondary data were obtained from annual reports, head regulations, and other data which were obtained in the field related to the research focus.

During the study, the researchers found that the traffic engineering policy created by the City Government of Bandar Lampung was based on the existence of congestion problems. The traffic engineering policy made by the City Government of Bandar Lampung has been running well, yet it's still less effective. It was caused by several objectives of the existing policy which have not been achieved. Additionally, based on the purpose of the regulations of the city government, there were only a few streets that the congestion could be controlled. However, the city government of Bandar Lampung will keep trying to establish a new policy to solve the existing congestion problem by adjusting to the existing condition of the roadways.

Keywords: Policy Argumentation, Policy, Traffic Engineering

ABSTRAK

***POLICY ARGUMENTATION* DALAM KEBIJAKAN REKAYASA LALU LINTAS PERKOTAAN (STUDI KASUS PADA RUAS JALAN BERKAPASITAS TINGGI DI KOTA BANDAR LAMPUNG)**

Oleh

KARTIKA RAIHANA LESTARI

Kemacetan menjadi salah satu masalah yang dapat mengganggu ketertiban umum dan ketentraman masyarakat. Pemerintah Kota Bandar Lampung adalah *stakeholder* yang bertanggung jawab dalam segala masalah kemacetan yang ada di Kota Bandar Lampung. Penelitian ini bertujuan mendeskripsikan dan menganalisis argumen-argumen dalam kebijakan rekayasa lalu lintas yang ada di Kota Bandar Lampung. Fokus penelitian terdiri dari kebijakan dan efektivitas kebijakan. Jenis penelitian ini adalah penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini yaitu data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh melalui hasil wawancara dan observasi, sedangkan data sekunder diperoleh dari laporan tahunan, peraturan kepala, dan data-data lainnya yang didapatkan di lapangan yang berkaitan dengan fokus penelitian.

Selama penelitian, peneliti telah menemukan bahwa kebijakan rekayasa lalu lintas yang dibuat oleh Pemerintah Kota Bandar Lampung didasarkan dengan adanya masalah kemacetan. Kebijakan rekayasa lalu lintas yang dibuat oleh Pemerintah Kota Bandar Lampung sudah berjalan dengan baik namun masih dapat dikatakan kurang efektif. Hal ini dikarenakan masih ada beberapa tujuan dari kebijakan yang ada masih belum tercapai. Pada tujuan yang telah dibuat oleh Pemerintah Kota Bandar Lampung baru beberapa ruas jalan saja yang kemacetannya dapat terkendali. Namun Pemerintah Kota Bandar Lampung akan tetap berupaya untuk membuat kebijakan-kebijakan yang diharapkan dapat menuntaskan masalah kemacetan yang ada dengan menyesuaikan pada keadaan atau kondisi jalan yang ada.

Kata kunci: *Policy Argumentation*, Kebijakan, Rekayasa Lalu Lintas

***POLICY ARGUMENTATION* DALAM KEBIJAKAN REKAYASA
LALU LINTAS PERKOTAAN
(Studi Kasus pada Ruas Jalan Berkapasitas Tinggi
di Kota Bandar Lampung)**

Oleh:

KARTIKA RAIHANA LESTARI

Skripsi

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

Pada

**Jurusan Administrasi Negara
Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik Universitas Lampung**



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

Judul Skripsi : **POLICY ARGUMENTATIONDALAM
KEBIJAKAN REKAYASA LALU LINTAS
PERKOTAAN**
(Studi Kasus pada Ruas Jalan Berkapasitas Tinggi di
Kota Bandar Lampung)

Nama Mahasiswa : **Kartika Raihana Lestari**

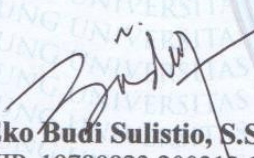
No. Pokok Mahasiswa : 1346041019

Jurusan : Ilmu Administrasi Negara

Fakultas : Ilmu Sosial dan Ilmu Politik

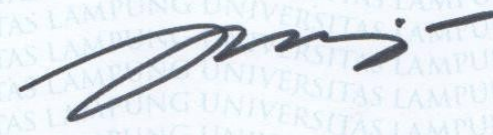
MENYETUJUI

1. Komisi Pembimbing


Eko Budi Sulistio, S.Sos., M.AP.
NIP 19780923 200312 1 001


Selvi Diana Meilinda, S.A.N., M.P.A.
NIP

2. Ketua Jurusan Ilmu Administrasi Negara


Dr. Noverman Duadji, M.Si.
NIP 19691103 200112 1 002

MENGESAHKAN

1. Tim Penguji

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

Sekretaris : Selvi Diana Meilinda, S.A.N., M.P.A.

Penguji Utama : Dr. Bambang Utoyo S., M.Si.

2. Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Dr. Syarif Makhya
NIP. 19590803 198603 1 003

Tanggal Lulus Ujian Skripsi : 24 Agustus 2017

PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa:

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

Bandar Lampung, 16 September 2017

Yang membuat pernyataan,



Kartika Raihana Lestari

NPM. 1346041019

RIWAYAT HIDUP



Penulis mempunyai nama lengkap Kartika Raihana Lestari yang dilahirkan di Kota Bandarlampung pada tanggal 22 Agustus 1995. Penulis adalah anak kedua dari dua bersaudara dari pasangan Bapak Sapuan dan Ibu Darma Asmarawati. Penulis sangat merasa beruntung karena dilahirkan dan dibesarkan dalam keluarga sederhana dan

harmonis. Karena doa, dukungan dan semangat dari keluargalah penulis bisa melanjutkan pendidikan yang lebih tinggi. Hal inilah yang mendasari penulis untuk selalu berusaha berbakti dan mengutamakan keluarga.

Penulis menempuh pendidikan formal di TK Pratama Antasari dan tamat pada tahun 2000. Setelah itu, penulis melanjutkan pendidikan di SDN 2 Rawalaut Teladan yang tamat pada tahun 2006. Setelah tamat pada pendidikan SD penulis melanjutkan pendidikan di SMPN 25 Bandarlampung dan lulus pada tahun 2009. Dilanjutkan dengan pendidikan menengah atas di SMAN 2 Bandarlampung yang lulus pada tahun 2013. Kemudian pada tahun 2013 penulis berkesempatan untuk melanjutkan jenjang pendidikan tinggi dan diterima sebagai mahasiswa Jurusan Ilmu Administrasi Negara Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Lampung melalui jalur masuk Ujian Pararel. Selama mengikuti perkuliahan,

penulis juga pernah mengikuti kegiatan KKN (Kuliah Kerja Nyata) pada tahun 2016 di Desa Gunung Tapa Induk Kecamatan Gedung Meneng Kabupaten Tulang Bawang.

Penulis adalah orang yang sederhana dan memiliki banyak kekurangan. Oleh karena itu penulis senang berbagi kepada sesama dan senantiasa selalu belajar untuk memperbaiki diri menjadi lebih baik lagi agar berguna bagi diri sendiri, keluarga, orang lain, agama, bangsa dan negara.

MOTTO

Wa man yattaqilaaha yaj'al lahuu makhrojaa wa yarzuqhu min haisu laayahtasib. Wa man yattaqillaha yaj'al lahu min amrihi yusroo. Wa man yattaqillaha yukaffir 'anhu sayyi-aatihii wa yu'dhim lahuu ajroo.

-QS. Ath-Thalaq-

Banyak hal yang bisa menjatuhkanmu. Tapi satu-satunya hal yang benar-benar dapat menjatuhkanmu adalah sikapmu sendiri.

-R.A Kartini-

Cobaan adalah usaha Tuhan untuk Mendidik

-R.A Kartini-

PERSEMBAHAN

“ Dengan menyebut nama Allah Yang Maha Pemurah lagi Maha Penyayang.

Segala puji bagi Allah, Tuhan semesta alam. Maha Pemurah lagi Maha Penyayang. Yang menguasai di Hari Pembalasan. Hanya Engkaulah yang kami sembah, dan hanya kepada Engkaulah kami meminta pertolongan. Tunjukkanlah kami jalan yang lurus, (yaitu) jalan orang-orang yang telah Engkau beri nikmat kepada mereka, bukan (jalan) mereka yang dimurkai dan bukan (pula jalan) mereka yang sesat “

(Surat Al Faatihah 1-7)

Dengan mengucapkan Syukur kepada Allah SWT

Ku Persembahkan Karya Kecil ini untuk:

Ibu dan Ayahku Tercinta

Terimakasih Ibu dan Ayah, yang tiada pernah hentinya selama ini memberiku semangat, doa, dorongan, nasehat dan kasih sayang serta pengorbanan yang tak tergantikan hingga aku selalu kuat menjalani setiap rintangan yang ada didepanku.

Keluarga serta teman-teman

Terimakasih atas segala dukungan, dorongan serta masukan yang telah diberikan selama ini sehingga aku dapat terus berjuang dalam mengejar cita-cita yang telah diimpikan.

Para Pendidik & Almamater tercinta Universitas

Lampung

Terimakasih telah memberikan bekal ilmu selama berada di kampus tercinta ini, serta masukan maupun dorongan dalam segala hal yang menyangkut dengan perkuliahan sehingga memotivasi untuk belajar lebih baik lagi.

SANWACANA

Bismillahirrahmanirrahim.

Alhamdulillahirobbil'alamin segala puji dan syukur penulis panjatkan kehadiran Allah SWT yang senantiasa memberi rahmat serta nikmat-Nya sehingga penulis mampu menyelesaikan skripsi yang berjudul: ***Policy Argumentation dalam Kebijakan Rekayasa Lalu Lintas Perkotaan (Studi Kasus pada Ruas Jalan Berkapasitas Tinggi di Bandarlampung)*** sebagai salah satu syarat untuk mencapai gelar Sarjana Ilmu Administrasi Negara Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Lampung.

Selama penyusunan skripsi ini penulis menyadari banyak sekali tantangan dan hambatan yang dihadapi. Penulis juga menyadari keterbatasan kemampuan dan pengetahuan yang dimiliki. Segala dorongan dan motivasi yang penulis dapatkan dari berbagai pihak telah mampu memberikan rasa semangat kepada diri penulis. Oleh karena itu, dalam kesempatan yang berbahagia ini, penulis ingin memberikan penghargaan dan ucapan terimakasih kepada semua pihak yang telah banyak membantu dalam menjalani studi dan penyusunan skripsi, antara lain:

1. Eko Budi Sulistio, S.Sos, M.AP selaku dosen pembimbing utama skripsi ini, terimakasih telah banyak meluangkan waktu, tenaga, dan pikiran, serta memberikan masukan, bimbingan dan kesabarannya dalam proses

penyusunan skripsi sehingga penulis dapat memperbaiki kesalahan dan kekurangan dalam menyelesaikan skripsi ini.

2. Ibu Selvi Diana M, SAN, M.PA selaku dosen pembimbing kedua penulis yang telah meluangkan waktu, tenaga, tak luput memberikan bimbingan, pengarahan, saran serta nasehat yang telah banyak membantu penulis baik dalam menyelesaikan skripsi ini maupun selama proses pendidikan hingga akhir.
3. Bapak Dr. Bambang Utoyo, M.Si selaku dosen pembahas yang telah memberikan kritik dan saran serta arahnya kepada penulis dalam penyelesaian dan penyempurnaan skripsi ini. Terima kasih banyak atas arahan dan dukungannya serta pengetahuan dan pemahaman yang telah diberikan.
4. Bapak Dr. Syarief Makhya, M.Si selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik.
5. Bapak Dr. Dedy Hermawan, S.Sos, M.Si, selaku Ketua Jurusan Ilmu Administrasi Negara.
6. Ibu Devi Yulianti, S.AN, MPA selaku dosen pembimbing akademik yang telah memberikan banyak motivasi dan masukannya untuk penulis.
7. Seluruh dosen Ilmu Administrasi Negara, (Bu Yayu, Bu Dian, Pak Ijul, Bu Dewi, Bu Ita, Bu Meli, Pak Yuli, Pak Simon, Pak Samsul, Pak Nana, Pak Fery) terimakasih atas segala ilmu dan pengetahuan yang telah

diberikan kepada penulis selama proses perkuliahan dan semoga dapat menjadi bekal yang berharga dalam kehidupan peneliti ke depannya.

8. Ibu Nur selaku staf jurusan Ilmu Administrasi Negara yang selalu memberikan pelayanan yang baik bagi penulis yang berkaitan dengan administrasi dalam penyusunan skripsi ini.
9. Terima kasih untuk Ibu (Dra. Dharma Asmarawati) dan Ayah (Ir. M Sapuan) Tercinta atas limpahan doa dan kasih sayang. Terimakasih atas pengorbanannya untuk membesarkan dan mendidik penulis hingga sampai saat ini serta ketulusan untuk mendampingi penulis. Dalam setiap langkah, penulis selalu berusaha mewujudkan harapan-harapan yang kalian impikan meski belum semua bisa teraih. Semoga Allah SWT senantiasa melimpahkan Rahmat dan Rhido-Nya kepada keduanya.
10. Terimakasih untuk kakakku Annisa Ayu Fitri yang telah banyak memotivasi penulis untuk menyelesaikan skripsi ini.
11. Terimakasih untuk Destiyana Putri, Tulva Hafiyer, Wulan Kusuma Dewi, Kartika Febri Yuliani, Sarah Putri Andriani, Nurhusainita, dan Octavia Aspriani. (Terimakasih untuk saat-saat terindah selama kurang lebih 4 tahun ini, terimakasih untuk semangat, perhatian, untuk semua hal-hal kecil yang membuat perubahan besar, terimakasih telah ada di saat-saat terbaik maupun terburuk, dan terimakasih atas kehadiran kalian yang telah banyak memberikan masukan, motivasi, maupun dukungan selama ini).
12. Terimakasih Teman-teman dari SMA, (Andjani Praselia Okna) calon dokter gigi, Tri Endah Adhasari (temen sebangku SMA), Desvita Marsela

(temen pindahan di SMANDA), terimakasih sudah menjadi teman yang baik untuk penulis, sudah memberikan motivasi, dan dukungan terhadap penulis untuk tekun dalam mengerjakan hasil karya ini. Terimakasih sudah menjadi teman yang selalu bisa mendengar, dan selalu ada untuk penulis dalam situasi apapun. Semoga kelak kita menjadi orang yang sukses dan dapat membanggakan keluarga.

13. Terimakasih untuk teman-teman KKN ANDSTA (Anak Desa Gunung Tapa), Adit, Aas, Atika, Yaya, Mba Rani dan Atul. Terimakasih sudah menjadi keluarga yang baik selama KKN.
14. Terimakasih Alas Menara, terimakasih untuk memori yang diberikan selama 4 tahun ini.

Bandar Lampung, 20 Agustus 2017

Penulis,

Kartika Raihana Lestari

DAFTAR ISI

DAFTAR ISI	i
DAFTAR TABEL	iii
DAFTAR GAMBAR	iv
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Rumusan Masalah.....	8
C. Tujuan Penelitian	8
D. Kegunaan atau Manfaat Penelitian	9
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
A. Penelitian Terdahulu	10
B. Pengertian <i>Policy Argumentation</i>	11
C. Kebijakan Publik.....	13
1. Pengertian Kebijakan Publik.....	13
2. Ciri-ciri Kebijakan	16
3. Analisis Kebijakan Publik.....	17
D. Manajemen Lalu Lintas	20
BAB III METODE PENELITIAN	
A. Tipe dan Pendekatan Penelitian	26
B. Fokus Penelitian.....	26
C. Lokasi Penelitian.....	28
D. Jenis dan Sumber Data.....	28
1. Jenis Data	28
2. Sumber Data.....	29
E. Teknik Pengumpulan Data.....	31
F. Teknik Analisis Data.....	33
G. Teknik Keabsahan Data	35
BAB IV GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN	
A. Sejarah Singkat Kota Bandarlampung	41
B. Visi dan Misi Kota Bandar Lampung	42
C. Kondisi Lalu Lintas dan Transportasi di Kota Bandarlampung	43
D. Strategi Dinas Perhubungan Kota Bandarlampung	47

BAB V HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Hasil	49
1. Kebijakan Rekayasa Lalu Lintas di Kota Bandarlampung	49
a. Masalah-Masalah Terkit dengan Rekayasa Lalu Lintas di Kota Bandarlampung	49
b. Substansi Kebijakan Rekayasa Lalu Lintas di Kota Bandarlampung	57
c. Keterkaitan Aktor	67
2. Efektivitas Kebijakan Rekayasa Lalu Lintas di Kota Bandarlampung	69
a. Ketercapaian Target Kebijakan Rekayasa Lalu Lintas dalam Mengurangi Kemacetan yang ada di Kota Bandarlampung	69
B. Pembahasan.....	73
1. Kebijakan Rekayasa Lalu Lintas sebagai upaya mengurangi kemacetan di Kota Bandarlampung	74
a. Masalah-masalah Terkait dengan Rekayasa Lalu Lintas di Kota Bandarlampung	76
b. Substansi Kebijakan Rekayasa Lalu Lintas di Kota Bandarlampung	76
c. Aktor-aktor yang Terkait dalam Rekayasa Lalu Lintas di Kota Bandarlampung	81
2. Ektivitas Kebijakan Rekayasa Lalu Lintas di Kota Bandarlampung	82
a. Ketercapaian Target Kebijakan Rekayasa Lalu Lintas dalam Mengurangi Kemacetan	83

BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan	85
B. Saran	87

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

Tabel	Halaman
1. Tingkat Pelayanan Jalan	3
2. Tingkat Pelayanan di Kota Bandar Lampung tahun 2016	4
3. Informan Penelitian.....	30
4. Contoh Tabel Triangulasi Policy Argumentation Dalam Kebijakan Rekayasa Lalu Lintas Di Kota Bandarlampung.....	37
5. Indikator Kinerja SKPD yang Mengacu pada Tujuan dan Sasaran	60

DAFTAR GAMBAR

Gambar	Halaman
1. Wawancara dengan staf Dinas Perhubungan Kota Bandarlampung	33
2. Analisis data Model Interaktif Miles dan Huberman.....	35
3. Jalan Jend. Sudirman Bandarlampung.....	51
4. Keadaan Jalan Jend. Sudirman.....	52
5. Jalan Dr. Susilo Bandarlampung.....	53
6. Keadaan Jalan Dr. Susilo	54
7. Jalan Cut Nyak Dien Bandarlampung.....	55
8. Jalan Kimaja Bandarlampung	56
9. Keadaan Jalan Kimaja.....	57
10. <i>Flyover</i> Gajah Mada – Antasari	61
11. <i>U-Turn</i> Teuku Umar	64
12. Pelebaran Jalan di jalan Gajah Mada	65

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Pertumbuhan penduduk disuatu wilayah bukan hanya saja disebabkan oleh adanya kelahiran. Namun juga dapat disebabkan oleh adanya perpindahan penduduk dari suatu wilayah ke wilayah tersebut. Tingginya jumlah penduduk disuatu wilayah sangat berpengaruh dengan kepadatan suatu wilayah tersebut. Kepadatan penduduk dapat menjadikan pengalihan fungsi lahan, infrastruktur lingkungan menjadi buruk, dan juga kepadatan transportasi.

Pertumbuhan jumlah penduduk yang menyebabkan terjadinya kepadatan penduduk sangat mempengaruhi akan kebutuhan sarana dan prasarana di wilayah tersebut, salah satunya adalah sarana dan prasarana jalan. Sarana jalan menjadi suatu hal yang sangat penting dan berpengaruh dalam segala aspek kehidupan, seperti ekonomi, sosial, budaya, lingkungan, dan keamanan. Berdasarkan data yang diperoleh dari Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung tahun 2015, jumlah penduduk di kota Bandar Lampung sampai saat ini tercatat mencapai 1.252.641 jiwa dengan luas wilayah 197,22 km². Dengan jumlah penduduk yang lebih dari satu juta jiwa, kota Bandar Lampung dapat dikatakan sebagai kota raya atau kota metropolitan dengan pengelolaan wisata yang cukup baik. Hal ini menyebabkan Bandar Lampung sebagai salah satu kota tujuan saat liburan tiba .

Adapula pemakaian kendaraan bermotor di Kota Bandar Lampung menunjukkan jumlah yang meningkat dari hari ke hari sehingga mengakibatkan kemacetan lalu lintas di pusat kota terutama menjelang hari libur. Pada hari kerja faktor penyebab kemacetan dikarenakan adanya pergerakan kendaraan dari daerah pinggiran dan perbatasan kota menuju ke daerah perkantoran, sentral usaha atau bisnis, sekolah dan sebagainya.

Akibat dari padatnya penduduk dan status sebagai kota wisata, maka Bandar Lampung menghadapi permasalahan yang mengganggu roda kehidupan. Permasalahan kemacetan lalu lintas merupakan suatu hal yang dapat mengganggu ketertiban umum dan ketentraman masyarakat. Oleh karena itu permasalahan kemacetan harus lebih mendapat perhatian khusus dari Pemerintah Kota Bandar Lampung untuk mengurangi tingkat kemacetan lalu lintas yang terjadi. Kemacetan di Kota Bandar Lampung terus meningkat dari tahun ke tahunnya.

Kemacetan lalu lintas yang terdapat di beberapa ruas jalan yang mengakibatkan kapasitas dari jalan tersebut tinggi di Kota Bandar Lampung yaitu: Jend. Sudirman, Dr. Susilo, Cut Nyak Dien, dan Kimaja. Beberapa ruas jalan yang berkapasitas tinggi tersebut terjadi pada jam-jam tertentu seperti pagi hari saat kebanyakan dari masyarakat Kota Bandar Lampung yang bekerja di kantor akan menuju ke kantornya, pada siang hari yaitu saat jam istirahat, dan sore hari saat pulang kerja dan juga pada hari-hari tertentu, seperti *weekend* hari Sabtu dan Minggu, dimana banyak yang menggunakan waktu liburnya dengan berpergian.

Kapasitas jalan adalah kemampuan dari suatu ruas jalan untuk menampung jumlah kendaraan yang melintas pada jalan tersebut. Kapasitas yang tinggi pada

suatu ruas jalan dapat menimbulkan kemacetan yang ada pada jalan tersebut. Dalam mengetahui kapasitas suatu jalan dapat dilihat dari LOS (*Level of Service*). *Level of Service* atau juga yang biasa disebut dengan tingkat pelayanan jalan yaitu, suatu ukuran yang digunakan untuk mengetahui kapasitas yang ada pada jalan tertentu.

Tabel 1. Tingkat Pelayanan Jalan

Tingkat Pelayanan	Rasio v/c	Karakteristik
A	$< 0,60$	Arus bebas, volume rendah dan kecepatan tinggi, pengemudi dapat memilih kecepatan yang dikehendaki
B	$0,60 < V/C < 0,70$	Arus stabil, kecepatan sedikit terbatas oleh lalu lintas, pengemudi masih dapat bebas dalam memilih kecepatannya.
C	$0,70 < V/C < 0,80$	Arus stabil, kecepatan dapat dikontrol oleh lalu lintas
D	$0,80 < V/C < 0,90$	Arus mulai tidak stabil, kecepatan rendah dan berbeda-beda, volume mendekati kapasitas
E	$0,90 < V/C < 1$	Arus tidak stabil, kecepatan rendah dan berbeda-beda, volume mendekati kapasitas
F	> 1	Arus yang terhambat, kecepatan rendah, volume diatas kapasitas, sering terjadi kemacetan pada waktu yang cukup lama.

Sumber: MKJI 1996

Apabila rasio suatu jalan tergolong dalam tingkat pelayanan dengan nilai D,E,F yang dihitung dengan cara volume dibagi rasio maka jalan tersebut sudah dapat terbilang berkapasitas tinggi. Kapasitas tinggi yang terdapat pada suatu jalan dapat menimbulkan kemacetan. Berikut merupakan data tingkat pelayanan Kota Bandar Lampung pada jalan yang tergolong macet.

Tabel 2. Data Tingkat pelayanan di Kota Bandar Lampung tahun 2016

No.	Nama Jalan	Volume	Kapasitas	Pelayanan
1.	Jend. Sudirman	1,693,35	1,963,47	D
2.	Dr. Susilo	2,892,67	3,250,98	D
3.	Cut Nyak Dien	2,132,56	2,589,74	D
4.	Kimaja	1,624,30	1,782,98	E

Sumber: Diolah oleh penulis tahun 2017

Kemacetan yang ada di Kota Bandar Lampung, membuat para pengendara jenuh. Karena macet dapat membuat kegiatan-kegiatan akan menjadi lambat. Selain itu kemacetan dapat membuat masyarakat mengeluarkan biaya lebih seperti pembelian BBM (Bahan Bakar Minyak). Jika terjadinya macet maka bahan bakar pada suatu kendaraan menjadi lebih boros. Pengendarapun harus membeli bahan bakar 2 (dua) kali lipat lebih banyak dibandingkan perjalanan lancar. Kemacetan lalu lintas dapat disebabkan oleh banyak faktor, baik dari sarana maupun prasarananya. Namun ada lagi yang perlu diperhatikan didalam manajemen lalu lintas seperti efek pengaturan lalu lintas yang belum optimal, kecelakaan, rambu lalu lintas dan lain-lain.

Dalam menyikapi kemacetan tersebut Walikota Bandar Lampung, Herman HN mengatakan bahwa dirinya tidak bisa untuk membatasi laju pertumbuhan kendaraan di Bandar Lampung yang mencapai 26 Persen pertahun nya. Namun pemerintah kota juga tetap melakukan upaya untuk pengurangan arus kendaraan yang ada. Untuk itu dalam mengatasi padatnya volum kendaraan yang menimbulkan kemacetan tersebut pemerintah Kota Bandar Lampung juga telah

berupaya membuat kebijakan mengenai Rekayasa Lalu Lintas seperti pelebaran jalan, jalur alternatif, *fly over*, *U-turn*, dan lain- lain.

Seperti yang sudah dicantumkan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang penyelenggaraan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas (MRL) yang bertujuan untuk memaksimalkan penggunaan jaringan jalan yang ada dan meningkatkan keselamatan, keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas di jalan tanpa merusak lingkungan. Menurut Hobbs (1995:269), tujuan pokok dari manajemen lalu lintas adalah memaksimalkan pemakaian sistem jalan yang ada dan meningkatkan keamanan jalan, tanpa merusak lingkungan. Rekayasa Lalu Lintas diharapkan dapat menjadi solusi pemerintah kota dari masalah kemacetan yang ada tanpa merusak lingkungan yang ada. Lingkungan harus tetap diperhatikan pada saat dilakukannya Rekayasa Lalu Lintas.

Rekayasa Lalu Lintas adalah suatu pembangunan fisik dari fasilitas lalu lintas yang diharapkan dapat menurunkan atau meminimalisir tingkat arus kendaraan pada ruas jalan tertentu. Dalam pembuatan suatu kebijakan Rekayasa Lalu Lintas, masih banyak yang seharusnya juga diperhatikan oleh pemerintah Kota Bandar Lampung. Seperti dampak positif dan negatif yang terjadi pada pembangunan fisik tersebut. Suatu kebijakan yang dibuat oleh para pemerintah pasti dengan tujuan yang baik, namun dalam suatu kebijakan tersebut pula ada hal yang dipengaruhi olehnya baik itu pengaruh positif maupun pengaruh negatif.

Pemerintah Kota Bandar Lampung telah berupaya membuat kebijakan Rekayasa Lalu Lintas seperti pembuatan *flyover*, *U-turn*, pengalihan jalan dan masih banyak lagi, guna mengurangi permasalahan kemacetan yang ada di Kota Bandar

Lampung. Namun pada permasalahan yang ditemui dalam kebijakan tersebut seperti banyaknya pembangunan yang tidak sesuai. Seperti Rekayasa Lalu Lintas penutupan jalan di depan RS (Rumah Sakit) Umum Daerah Dr. H. Abdul Moeloek Jalan tersebut seharusnya tidak ditutup karena merupakan jalan yang dapat dikatakan darurat. Dimana pasien sakit tidak dapat langsung berbelok ke RS jika dari arah Kedaton. Bersamaan dengan rekayasa lalu lintas penutupan jalan tersebut, pemerintah juga membuat pengalihan jalan pada jalan Kartini.

Menurut Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung kedua kebijakan Rekayasa Lalu Lintas tersebut dibuat pada bulan Februari 2016, namun di bulan Agustus 2016 ini kebijakan tersebut diubah ke semula. Hal itu disebabkan oleh tidak adanya koordinasi antara pembuat kebijakan, yaitu pemerintah provinsi dengan dinas yang terkait yaitu Dinas Perhubungan. Sebelumnya pemerintah provinsi membuat kebijakan tersebut secara langsung tanpa adanya analisis keadaan jalan atau yang biasa disebut analisis dampak lalu lintas yang seharusnya dapat dikoordinasikan dengan Dinas Perhubungan. Hal tersebut membuat kesalahan dalam hal merekayasa lalu lintas. Rekayasa Lalu Lintas yang dilakukan tidak sesuai dengan SOP (*Standard Operating Procedure*) dari Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung.

Ada pula *U-turn* yang tidak sesuai dibangun. Seperti pembangunan *U-turn* yang dibangun tetapi tidak memecahkan permasalahan yang ada. Pasalnya, pembuatan *U-turn* harus menggunakan analisis dampak lalu lintas terlebih dahulu. Jika tidak maka akan membuat masalah baru yang akan timbul. *U-turn* merupakan salah satu Rekayasa Lalu Lintas yang gunanya untuk memutar kendaraan untuk ke lawan arah di jalan yang bermedian atau jalan yang memiliki pembatas

ditengahnya. Masalahnya tidak semua kendaraan bisa memutar kendaraan dengan sempurna. Banyak sekali ditemui kendaraan yang memutar kendaraan secara berulang. Hal tersebut dikarenakan luas jalan yang sempit. Dengan begitu penumpukan kendaraan dibelakangnya pun terjadi.

Adapun *U-turn* pada jalan A.Yani di depan Korem (Komando Resort Militer), dapat dikatakan belum memecahkan permasalahan kemacetan yang ada, pasalnya setelah adanya *U-turn* ada pula jalan berbelok didekat *U-turn* tersebut. Hal ini menyebabkan kendaraan yang dari berlawanan arah akan berhenti untuk menunggu kendaraan dari arah Kedaton berputar balik dan langsung berbelok ke jalan.

Adapun *flyover* adalah jalan layang yang dibangun melayang pada kawasan tertentu yang diharapkan dapat memecahkan masalah kemacetan lalu lintas yang ada. Dengan adanya masalah yang timbul dari suatu kebijakan yang dibuat pemerintah maka hal ini harus dijadikan pembelajaran pemerintah dalam menganalisis masalah sebelum dibuatnya suatu kebijakan tersebut. Pemerintah harus dapat memperhatikan pula dampak–dampak yang akan terjadi pada suatu kebijakan yang akan dibuat dengan tujuan yang menguntungkan dan menyejahterakan kehidupan masyarakat.

Arus kendaraan pada jalan Kartini dan A.Yani pada saat ini masih padat. Dimana sebelumnya pemerintah membuat kebijakan Rekayasa Lalu Lintas pengalihan jalan Kartini dan juga penutupan jalan A.Yani tepatnya di depan RS Abdul Moloek dan pada akhirnya di buat seperti semula. Tetapi masih saja kedua jalan tersebut mempunyai volume kendaraan yang cukup tinggi. Pemerintah diharapkan

dapat membuat kebijakan Rekayasa Lalu Lintas yang sesuai pada kedua jalan tersebut, agar jumlah volum kendaraan pada ruas jalan tersebut dapat menurun.

Dengan adanya masalah-masalah terkait pembuatan kebijakan rekayasa lalu lintas tidak sesuai seperti yang telah diuraikan oleh penulis diatas, maka menjadi penting bagi penulis untuk meneliti masalah kebijakan rekayasa lalu lintas di Bandar Lampung dan tertarik untuk melakukan penelitian dengan mengangkat judul ” *Policy Argumentation* dalam Kebijakan Rekayasa Lalu Lintas Perkotaan (Studi Kasus pada Ruas Jalan Berkapasitas Tinggi di Kota Bandar Lampung) ”.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian pada latar belakang diatas, maka permasalahan yang dikaji oleh penulis dalam penelitian ini yaitu:

1. Mengapa Pemerintah Kota Bandar Lampung perlu merumuskan kebijakan rekayasa lalu lintas?
2. Bagaimanakah efektifitas kebijakan rekayasa lalu lintas di Kota Bandar Lampung dalam hal mengurangi kemacetan?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini, yaitu:

1. Untuk mengetahui dan menganalisis sejauh mana keberhasilan kebijakan rekayasa lalu lintas di Kota Bandar Lampung pada tahun 2016.
2. Melihat keefektifitasan kebijakan rekayasa lalu lintas dalam pengurangan kemacetan khususnya pada jalur-jalur tertentu di Kota Bandar Lampung.

D. Kegunaan atau Manfaat Penelitian

Manfaat atau kegunaan dari penelitian ini adalah:

- a. Ditinjau dari kajian pengembangan ilmu pengetahuan, hasil penelitian ini dapat memberikan kontribusi pemikiran dan pengetahuan bagi studi ilmu Administrasi Negara khususnya mengenai kebijakan rekayasa lalu lintas dalam menangani permasalahan kemacetan.
- b. Ditinjau dari kajian praktis, hasil penelitian ini dapat memberikan sumbangan pemikiran kepada instansi terkait yaitu Dinas Perhubungan atau bagi pembuat kebijakan dan lembaga swadaya masyarakat untuk mampu memberikan alternatif yang sesuai dalam menentukan kebijakan rekayasa lalu lintas yang tentunya harus memperhatikan dampak lingkungan akan ditimbulkan dari adanya Rekayasa Lalu Lintas tersebut.
- c. Sebagai salah satu bahan referensi penelitian lebih lanjut bagi pengembangan ide para peneliti dalam melakukan penelitian dengan tema atau masalah yang serupa.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Penelitian Terdahulu

Salah satu penelitian terdahulu tentang: “Kewenangan Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dalam penataan lalu lintas di Kota Bandar Lampung” yang dilakukan oleh Astary (2011) membahas tentang perencanaan lalu lintas, dimana keterkaitan pada penelitian ini yaitu rekayasa lalu lintas yang merupakan bagian dari perencanaan lalu lintas. Pada penelitian ini dapat ditarik kesimpulan bahwa penataan lalu lintas dalam pelaksanaannya disebut juga dengan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas dan tujuan dari manajemen dan rekayasa lalu lintas adalah untuk memaksimalkan pemakaian sistem jalan yang ada dan meningkatkan keamanan jalan, tanpa merusak kualitas lingkungan. Rekayasa Lalu Lintas itu sendiri bertujuan untuk mengoptimalkan penggunaan jaringan jalan demi kelancaran dan ketertiban lalu lintas.

Kebijakan pemerintah Kota Bandar Lampung dalam mengatasi kemacetan lalu lintas merupakan kebijakan yang bersifat mendesak dan membutuhkan penyelesaian dalam waktu yang cepat, karena kemacetan telah menjadi masalah yang perlu sesegera mungkin dicarikan jalan keluarnya. Kebijakan yang dibuat pemerintah Kota Bandar Lampung dapat dikatakan cukup maksimal dalam mengatasi kemacetan lalu lintas di Kota Bandar Lampung.

B. Pengertian *Policy Argumentation*

Argumen kebijakan atau dalam kata lain disebut sebagai pembuktian alasan-alasan kebijakan, merupakan faktor utama dalam pembuatan kebijakan untuk dapat menyajikan informasi yang relevan terhadap kebijakan. Analisis kebijakan tidak hanya menghasilkan berbagai informasi, tetapi juga memindahkan informasi sebagai bagian dari argumen yang bernalar mengenai kebijakan publik. Argumen kebijakan menggambarkan alasan mengapa antara golongan-golongan yang ada dalam masyarakat tidak sepakat mengenai arah tindakan yang telah ditempuh oleh pemerintah sebagai pembuat kebijakan.

Menurut Dunn (1999:143-144), Argumen kebijakan meliputi enam elemen yang meliputi:

1. Informasi yang relevan dengan kebijakan

Dihasilkan melalui penerapan berbagai metode merupakan bukti dari kerja analisis. Informasi tentang masalah-masalah kebijakan, masa depan kebijakan, aksi-aksi kebijakan, hasil kebijakan, dan kinerja kebijakan yang disajikan dalam berbagai bentuk. Informasi yang relevan dengan kebijakan merupakan titik tolak dari suatu argumen kebijakan.

2. Klaim Kebijakan

Merupakan kesimpulan dari suatu argumen kebijakan. Klaim kebijakan merupakan konsekuensi logis dari informasi yang relevan bagi kebijakan. Klaim kebijakan merupakan konsekuensi logis dari informasi yang relevan bagi kebijakan.

3. Pembeneran (*Warrant*)

Merupakan suatu asumsi di dalam argumen kebijakan yang memungkinkan analisis untuk berpindah dari informasi yang relevan dengan kebijakan ke klaim kebijakan. Pembeneran dapat mengandung berbagai macam asumsi otoritatif, intuitif, analisisentris, kausal, pragmatis, dan kritik nilai. Peranan dari pembeneran adalah untuk membawa informasi yang relevan dengan kebijakan kepada klaim kebijakan tentang terjadinya ketidak-sepakatan atau konflik, dengan demikian memberi suatu alasan untuk menerima klaim.

4. Dukungan (*Backing*)

Dukungan bagi pembeneran terdiri dari asumsi-asumsi tambahan atau argumen-argumen yang dapat digunakan untuk mendukung pembeneran yang tidak diterima pada nilai yang tampak. Dukungan terhadap pembeneran dapat mengambil berbagai macam bentuk, yaitu hukum-hukum ilmiah, pertimbangan para pemegang otoritas keahlian, atau prinsip-prinsip moral dan etis. Dukungan terhadap pembeneran memungkinkan analisis bergerak ke belakang dan menyatakan asumsi-asumsi yang menyertainya.

5. Bantahan (*Rebuttal*)

Merupakan kesimpulan yang kedua, asumsi, atau argumen yang menyatakan kondisi dimana klaim asli tidak diterima, atau klaim asli hanya dapat diterima pada derajat penerimaan tertentu. Secara keseluruhan klaim kebijakan dan bantahan membentuk substansi isu-isu kebijakan,

yaitu ketidak-sepakatan diantara segmen-segmen yang berbeda dalam masyarakat terhadap serangkaian alternatif tindakan pemerintah. Pertimbangan terhadap bantahan-bantahan membantu analis mengantisipasi tujuan-tujuan dan menyediakan perangkat sistematis untuk mengkritik salah satu klaim, asumsi dan argumennya.

6. Kesimpulan (*Qualifier*)

Kesimpulan mengekspresikan derajat dimana analis yakin terhadap suatu klaim kebijakan. Ketika analis secara penuh yakin terhadap suatu klaim atau ketika kesimpulan sepenuhnya deterministik dan tidak mengandung kesalahan sama sekali, suatu kesimpulan tidak diperlukan. Struktur argumen kebijakan mengilustrasikan bagaimana para analis dapat menggunakan informasi untuk merekomendasikan pemecahan bagi masalah-masalah kebijakan. Argumen kebijakan memungkinkan kita terus melangkah melampaui perolehan informasi dan mentransformasikan informasi itu ke dalam kepercayaan tentang kebenaran yang dapat diterima (pengetahuan).

C. Kebijakan Publik

1. Pengertian Kebijakan Publik

Kebijakan atau *policy* berkaitan dengan perencanaan, pengambilan dan perumusan keputusan, pelaksanaan keputusan, dan evaluasi terhadap dampak dari pelaksanaan keputusan tersebut terhadap orang-orang banyak yang menjadi sasaran kebijakan (kelompok target). Kebijakan merupakan sebuah alat atau *instrument* untuk mengatur penduduk dari atas kebawah. Kebijakan publik

meliputi segala sesuatu yang dinyatakan dan dilakukan atau tidak dilakukan oleh pemerintah. Disamping itu kebijakan publik juga kebijakan yang dikembangkan atau dibuat oleh badan-badan dan pejabat-pejabat pemerintah.

Menurut Thomas R. Dye dalam LAN (2008: 4-5), “*public policy is whatever the government choose to do or not to do*” (kebijakan publik adalah apapun pilihan pemerintah untuk melaksanakan sesuatu atau tidak melaksanakan sesuatu). Menurut Dye, apabila pemerintah memilih untuk melakukan sesuatu, tentu ada tujuannya, karena kebijakan publik merupakan tindakan dari pemerintah. Dan apabila pemerintah memilih untuk tidak melakukan sesuatu, itu juga merupakan kebijakan publik yang juga ada tujuannya. Menurut Sulistio (2013:3), Kebijakan publik adalah serangkaian keputusan yang diambil dan tindakan yang dilakukan oleh institusi publik (instansi atau badan-badan pemerintah) bersama-sama dengan aktor-aktor elit politik dalam rangka menyelesaikan persoalan-persoalan publik demi kepentingan seluruh masyarakat. Nugroho (2009:51) mengatakan bahwa kebijakan publik adalah jalan mencapai tujuan bersama yang dicita-citakan. Sehingga kebijakan publik mudah untuk dipahami dan mudah diukur, disamping itu harus mengandung beberapa hal sebagaimana yang disampaikan oleh Kismartini, dkk (2005:16), bahwa terdapat beberapa hal yang terkandung dalam kebijakan yaitu:

- a. Tujuan tertentu yang ingin dicapai. Tujuan tertentu adalah tujuan yang berpihak kepada kepentingan masyarakat (*interest public*).

- b. Serangkaian tindakan untuk mencapai tujuan. Serangkaian tindakan untuk mencapai tujuan adalah strategi yang disusun untuk mencapai tujuan dengan lebih mudah yang acapkali dijabarkan ke dalam bentuk program dan proyek.
- c. Usulan tindakan dapat berasal dari perseorangan atau kelompok dari dalam ataupun luar pemerintahan.
- d. Penyediaan input untuk melaksanakan strategi. *Input* berupa sumber daya baik manusia maupun bukan manusia.
- e. Penyediaan berbagai *input* untuk memungkinkan pelaksanaan secara nyata dari taktik atau strategi.

Menurut Subarsono (2005:3), kebijakan publik dapat berupa Undang-Undang, Peraturan Pemerintah, Peraturan Pemerintah Provinsi, Peraturan Pemerintah Kota/ Kabupaten, dan Keputusan Walikota/ Bupati. Berdasarkan Peraturan Menteri ini, pernyataan pejabat publik juga merupakan bagian kebijakan publik. Hal ini dapat dipahami karena pejabat publik adalah salah satu aktor kebijakan yang turut berperan dalam implementasi kebijakan itu sendiri. Kebijakan dapat pula dipandang sebagai sistem. Bila kebijakan dipandang sebagai sebuah sistem, maka kebijakan memiliki elemen- elemen pembentuknya. Menurut Thomas R.Dye dalam Dunn (1999:110), terdapat tiga elemen kebijakan yang membentuk sistem kebijakan. Dye menggambarkan ketiga elemen kebijakan tersebut sebagai kebijakan publik/ *public policy*, pelaku kebijakan/ *policy stakeholders*, dan lingkungan kebijakan/ *policy environment*.

Dari pandangan diatas dapat disimpulkan bahwa kebijakan publik adalah serangkaian tindakan yang dilakukan oleh pemerintah bersama aktor-aktor elit pemerintah yang bersifat mengatur untuk merespon permasalahan publik yang ada

dan berorientasi pada kepentingan bersama. Kebijakan publik merupakan keputusan yang dibuat oleh pemerintah atau lembaga pemerintahan untuk mengatasi permasalahan tertentu, untuk melakukan kegiatan tertentu atau untuk mencapai tujuan tertentu yang berkenaan dengan kepentingan dan manfaat orang banyak.

2. Ciri-ciri Kebijakan

Kebijakan merupakan upaya yang dilakukan dengan langkah-langkah secara logis untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan pada masa mendatang dengan mempertimbangkan kemungkinan-kemungkinan yang terjadi dan menggunakan sumber daya yang tersedia. Menurut Wahab (2004:6-7), Kebijakan publik memiliki ciri-ciri sebagai berikut:

- a. Kebijakan publik lebih merupakan tindakan yang mengarah pada tujuan dari pada pelaku atau tindakan serba acak dan kebetulan, melainkan tindakan yang direncanakan.
- b. Kebijakan publik hakikatnya terdiri atas tindakan-tindakan yang saling berkaitan dan berpola mengarah pada tujuan tertentu yang dilakukan pejabat pemerintah bukan keputusan yang berdiri sendiri, misalnya: kebijakan tidak hanya mencakup keputusan membuat Undang-Undang dalam bidang tertentu, akan tetapi diikuti pula keputusan-keputusan yang berkaitan dengan implementasi dengan pemaksaan pemberlakuannya.
- c. Kebijakan bersangkut paut dengan apa yang dilakukan oleh pemerintah dalam bidang-bidang tertentu, dalam arti setiap kebijakan pemerintah itu diikuti dengan tindakan-tindakan konkret.

- d. Kebijakan publik bersifat positif maupun negatif, dalam bentuk positif kebijakan mencakup beberapa bentuk tindakan pemerintah yang dimaksudkan untuk mempengaruhi masalah tertentu, sementara itu bentuk yang negatif, kebijakan meliputi keputusan para pejabat-pejabat pemerintah untuk tidak bertindak atau tidak melakukan apapun dalam masalah-masalah dimana campur tangan pemerintah justru diperlukan.

3. Analisis Kebijakan Publik

Dalam pembuatan kebijakan hendaknya didasarkan pada analisis kebijakan yang baik, sehingga dapat menghasilkan kebijakan yang baik pula. Menurut Winarno ada tiga hal pokok yang perlu diperhatikan dalam analisis kebijakan, yakni:

- a. Fokus utama dari kebijakan publik adalah mengenai penjelasan kebijakan bukan mengenai anjuran kebijakan yang pantas
- b. Sebab-sebab dan konsekuensi dari kebijakan-kebijakan publik diselidiki dengan teliti dan dengan menggunakan metodologi ilmiah.
- c. Analisis dilakukan dalam rangka mengembangkan teori-teori umum yang dapat diandalkan tentang kebijakan-kebijakan publik dan pembentuknya. Sehingga dapat diterapkannya terhadap lembaga-lembaga dan bidang-bidang kebijakan yang berbeda. Dengan demikian analisis kebijakan dapat bersifat ilmiah dan relevan bagi masalah-masalah politik dan sosial.

Fokus utamanya adalah mengenai penjelasan kebijakan bukan mengenai anjuran tahap awal bagi pembuat kebijakan. Kebijakan publik adalah merumuskan masalah dan menempatkannya dalam agenda kebijakan. Selanjutnya masalah-

masalah yang diidentifikasi dan dicari jalan keluarnya yang disusun dalam bentuk formulasi kebijakan. Sekian banyak alternatif kebijakan yang ditawarkan, dipilih yang mungkin terbaik dan selanjutnya mencari dukungan dari pihak legislatif dan yudikatif. Apabila suatu kebijakan sudah mendapatkan dukungan publik dan telah disusun dalam bentuk program panduan rencana kegiatan. Kebijakan tersebut harus dilaksanakan oleh badan-badan administrasi maupun oleh unit kerja pemerintah ditingkat bawah. Setelah kebijakan dilaksanakan perlu adanya penilaian untuk melihat sampai sejauh mana kebijakan yang dibuat telah mampu memecahkan masalah yang dihadapi oleh masyarakat.

Seperti analisis kebijakan publik menurut William N. Dunn dalam LAN (2008:42), analisis kebijakan publik adalah suatu disiplin ilmu sosial, terapan, yang menggunakan berbagai macam metodologi penelitian dan argumen untuk menghasilkan dan mengtransformasikan informasi yang relevan dengan kebijakan. Kebijakan tersebut digunakan dalam lingkungan politik tertentu untuk memecahkan masalah-masalah kebijakan. Menurut E. S. Quade dalam LAN (2008:42), Analisis kebijakan publik dalam arti luas adalah suatu bentuk penelitian terapan untuk memahami secara mendalam berbagai permasalahan sosial guna mendapatkan pemecahan yang baik. Jadi dapat disimpulkan dari pandangan di atas bahwa analisis kebijakan publik adalah suatu penelitian yang dapat menghasilkan atau mendapatkan data dan informasi berkaitan dengan permasalahan yang dihadapi guna untuk memecahkan permasalahan yang ada tersebut.

Menurut Ritonga (2010:2), setiap argumen kebijakan mempunyai 6 (enam) elemen yaitu: informasi yang relevan dengan kebijakan, klaim kebijakan, pembenaran, dukungan, bantahan, dan penguat. Analisis kebijakan umumnya bersifat kognitif, sedangkan pembuat kebijakan bersifat politis. Sistem kebijakan bersifat dialektis, merupakan kreasi subjektif dari pelaku kebijakan, merupakan realitas objektif, dan para pelaku kebijakan merupakan produk dari sistem kebijakan.

Hal-hal yang menjadi latar belakang perlunya menganalisis kebijakan antara lain karena adanya masalah dalam merumuskan kebijakan, pelaksanaan kebijakan (*policy implementation*), dan memprediksikan akibat dari kebijakan. Menurut Makhya (2006:89), analisis mengenai pelaksanaan kebijakan (*policy implementation*) mencoba mempelajari sebab-sebab keberhasilan atau kegagalan kebijaksanaan publik melalui pembahasan mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi pelaksanaan kebijakan seperti masalah kepemimpinan dan interaksi politik di antara pelaksana kebijaksanaan. Aspek ini berkembang sebagai akibat kesadaran dikalangan ilmuwan kebijaksanaan bahwa implementasi suatu program tidak hanya bersifat teknis dan administratif.

Menurut Santoso dalam LAN (2008: 45-47), terdapat 3 (tiga) aspek dalam analisis kebijakan publik, antara lain sebagai berikut:

a. Analisis mengenai Perumusan Kebijakan

Analisis perumusan kebijakan, misalnya hubungan antara lembaga-lembaga atau badan-badan pemerintah, di mana dalam kebijakan

tersebut dirumuskan hubungan antara badan-badan eksekutif dan legislatif, selama proses perumusan tersebut berlangsung.

b. Analisis mengenai Implementasi Kebijakan

Analisis implementasi kebijakan mencoba mempelajari sebab-sebab keberhasilan atau kegagalan kebijakan publik melalui pembahasan mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi implementasi kebijakan, seperti masalah kepemimpinan dan interaksi politik diantara pelaksanaan kebijakan.

c. Analisis mengenai Evaluasi Kebijakan

Analisis evaluasi kebijakan sering juga disebut analisis dampak kebijakan yang mengevaluasi akibat-akibat implementasi suatu kebijakan dan membahas hubungan di antara cara yang digunakan dan hasil yang dicapai.

D. Manajemen Lalu Lintas

manajemen lalu lintas merupakan suatu penanganan yang berkaitan dengan perencanaan, perancangan geometrik dan operasi lalu lintas jalan raya serta jaringannya. Sejalan dengan meningkatnya pertumbuhan penduduk dan makin berkembangnya teknologi modern, sehingga dimungkinkan akan menimbulkan kondisi atau dampak yang kurang baik karena tidak adanya suatu keseimbangan. Seperti yang dikatakan oleh Hobbs (1995:269), mengenai tujuan pokok manajemen lalu lintas yaitu untuk memaksimumkan pemakaian sistem jalan, tanpa merusak kualitas lingkungan. Maka aparat pemerintah dan masyarakat harus berpegang teguh pada hukum dan ketentuan peraturan perundang-undangan yang

berlaku, sehingga akan tercipta kondisi lalu lintas yang tertib, aman, selamat, lancar, dan terkendali.

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas yang bertujuan untuk memaksimalkan penggunaan jaringan jalan yang ada dan meningkatkan keselamatan, keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas di jalan tanpa merusak kualitas lingkungan. Sedangkan pendekatan yang digunakan dalam teknik-teknik manajemen dan rekayasa lalu lintas adalah sebanyak mungkin mempertimbangkan pola jalan yang ada, tetapi merubah pola pergerakan lalu lintas pada jalan tersebut sehingga pemanfaatan sistem dapat seefisien mungkin.

Dalam Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen, Rekayasa, analisis Dampak serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas di Jalan ditegaskan bahwa penyelenggaraan manajemen lalu lintas meliputi kegiatan perencanaan, pengaturan, perekayasa, pemberdayaan dan pengawasan lalu lintas. Kegiatan pengaturan lalu lintas dimaksud meliputi kegiatan penetapan kebijakan lalu lintas pada jaringan jalan atau ruas-ruas jalan.

Dalam manajemen lalu lintas guna untuk mengatur ketertiban arus dilakuan yang namanya rekayasa lalu lintas, dimana rekayasa lalu lintas dibuat untuk mengatur manajemen lalu lintas. Rekayasa lalu lintas adalah perubahan fisik suatu fasilitas jalan yang dilakukan guna untuk mengatur manajemen lalu lintas. Rekayasa lalu lintas merupakan suatu cara untuk mengatur manajemen lalu lintas. Rekayasa Lalu Lintas menurut Homburger & Kell dalam Topani (2015:25) adalah suatu

penanganan yang berkaitan dengan perencanaan, perancangan geometrik dan operasi lalu lintas jalan serta jaringannya, terminal, penggunaan lahan serta keterkaitan dengan moda transportasi lainnya.

Namun istilah rekayasa lalu lintas yang banyak digunakan di Indonesia adalah salah satu cabang dari teknik yang menggunakan pendekatan rekayasa untuk mengalirkan lalu lintas orang dan barang secara aman dan efisien dengan merencanakan, membangun dan mengoperasikan geometrik jalan, dan dilengkapi dengan rambu lalu lintas, marka jalan serta alat pemberi isyarat lalu lintas.

Ruang lingkup rekayasa lalu lintas dalam prakteknya mencakup 5 (lima) bagian penting, yaitu: studi karakteristik lalu lintas, perencanaan transportasi, perencanaan geometrik jalan, operasi lalu lintas yang dilaksanakan oleh pejabat yang berwenang dengan cara menerapkan alat-alat kontrol lalu lintas agar sesuai dengan standar dan ketentuan lainnya serta administrasi. Terkait dengan hal diatas, maka kegiatan rekayasa lalu lintas tidak dapat dipisahkan dengan kegiatan yang bersifat manajemen yaitu: perencanaan, pengaturan, perekayasaaan, pemberdayaan dan pengawasan. Manajemen Lalu Lintas adalah pengelolaan dan pengendalian arus lalu lintas dengan melakukan optimasi penggunaan prasarana yang ada, baik pada saat sekarang maupun yang akan direncanakan.

Manajemen Lalu Lintas adalah suatu proses pengaturan dan penggunaan sistem jalan raya yang sudah ada dengan tujuan untuk memenuhi suatu tujuan tertentu tanpa perlu penambahan atau pembuatan infrastruktur baru. Oleh karena itu, sasaran diberlakukannya manajemen lalu lintas adalah :

1. Mengatur dan menyederhanakan lalu lintas dengan melakukan pemisahan terhadap tipe, kecepatan dan pemakai jalan yang berbeda untuk meminimumkan gangguan terhadap lalu lintas.
2. Mengurangi tingkat kemacetan lalu lintas dengan menaikkan kapasitas atau mengurangi volume lalu lintas pada suatu jalan.
3. Melakukan optimasi ruas jalan dengan menentukan fungsi dari jalan dan kontrol terhadap aktivitas-aktivitas yang tidak cocok dengan fungsi jalan tersebut

Masyarakat dan aparat pemerintah harus berpegang teguh pada hukum dan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku, sehingga akan tercipta kondisi lalu lintas yang tertib, aman, selamat, lancar, dan terkendali.

Dasar hukum Manajemen dan Rekayasa Lal Lintas adalah sebagai berikut:

- I. Dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 pasal 93 Tentang Tata Cara Pelaksanaan Manajemen dan Rekayasa Lalu lintas yaitu :

- Perencanaan
- Pengaturan
- Perekayasaan
- Pemberdayaan, dan
- Pengawasan

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

- 1) Kegiatan perencanaan lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 93 ayat 3 huruf a, meliputi:
 - a. Identifikasi masalah lalu lintas;
 - b. Inventarisasi dan analisis situasi arus lalu lintas;
 - c. Inventarisasi dan analisis kebutuhan angkutan orang dan barang;
 - d. Inventarisasi dan analisis ketersediaan atau daya tampung jalan;
 - e. Inventarisasi dan analisis ketersediaan atau daya tampung kendaraan;
 - f. Inventarisasi dan analisis angka pelanggaran dan kecelakaan;
 - g. Inventarisasi dan analisis dampak lalu lintas;
 - h. Penetapan tingkat pelayanan; dan
 - i. Penetapan rencana kebijakan pengaturan penggunaan jaringan jalan dan gerakan lalu lintas.
- 2) Kegiatan pengaturan lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam pasal 93 ayat (3) huruf b, meliputi:
 - a. Penetapan kebijakan penggunaan jaringan jalan dan gerakan lalu lintas pada jaringan jalan tertentu
 - b. Pemberian informasi kepada masyarakat dalam pelaksanaan kebijakan yang telah ditetapkan pada huruf a
- 3) Kegiatan perekayasaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 93 ayat (3) huruf c, meliputi:
 - a. Perbaikan geometrik ruas jalan dan/atau persimpangan serta perlengkapan jalan yang tidak berkaitan langsung dengan pengguna jalan;

- b. Pengadaan, pemasangan, perbaikan, dan pemeliharaan perlengkapan jalan yang berkaitan langsung dengan pengguna jalan; dan
- c. Optimalisasi operasional rekayasa lalu lintas dalam rangka meningkatkan ketertiban, kelancaran, dan efektifitas penegakan hukum.

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

Kegiatan manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas di jalan, dilaksanakan melalui tahapan:

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

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Tipe dan Pendekatan Penelitian

Tipe penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah tipe penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Tipe penelitian ini menurut Budgon dan Taylor dalam Moleong (2011:4), berupaya menggambarkan kejadian atau fenomena sesuai dengan apa yang terjadi di lapangan, dimana data yang dihasilkan berupa kata-kata tertulis atau lisan dari orang-orang dan perilaku yang dapat diamati. Data yang dikumpulkan tersebut berupa kata-kata hasil wawancara, gambar, catatan di lapangan, foto, dokumen pribadi. Dengan kata lain metode deskriptif menggambarkan suatu fenomena yang ada dengan jalan memaparkan data secara kata-kata dan gambar.

Maksud dari penulis menggunakan metode tersebut untuk mendeskripsikan dan memperoleh pemahaman menyeluruh dan mendalam tentang kebijakan rekayasa lalu lintas di kota Bandar Lampung.

B. Fokus Penelitian

Fokus penelitian pada dasarnya merupakan masalah pokok yang bersumber dari pengalaman peneliti atau pengetahuan yang diperolehnya melalui kepustakaan ilmiah ataupun kepustakaan lainnya. Dalam metode kualitatif, fokus penelitian

berguna untuk membatasi bidang *inquiry*. Tanpa adanya fokus penelitian, peneliti akan terjebak oleh banyaknya data yang diperoleh dilapangan. Oleh karena itu fokus penelitian akan berperan sangat penting dalam memandang dan mengarahkan penelitian.

Moleong (2004:237), menyatakan bahwa fokus penelitian dimaksudkan untuk membatasi studi kualitatif, sekaligus membatasi penelitian guna memilih data yang relevan dan yang baik. Dalam penelitian ini, peneliti memfokuskan penelitian pada analisis kebijakan berdasarkan perspektif Santoso. Aspek-aspek yang menjadi fokus penelitian ini adalah:

1. Kebijakan Rekayasa Lalu Lintas

Indikator dari kebijakan rekayasa lalu lintas yaitu:

- a. Masalah-Masalah terkait dengan Rekayasa Lalu Lintas di Kota Bandar Lampung.
- b. Substansi Kebijakan Rekayasa Lalu Lintas di Kota Bandar Lampung.
- c. Aktor-aktor yang terkait dalam Rekayasa Lalu Lintas di Kota Bandar Lampung.

2. Efektivitas kebijakan rekayasa lalu lintas di Kota Bandar Lampung

- a. Ketercapaian tujuan kebijakan rekayasa lalu lintas dalam mengurangi kemacetan

C. Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian merupakan tempat peneliti melakukan penelitiannya. Lokasi penelitian ini dipilih berdasarkan kriteria tertentu. Moleong (2011:128), mendefinisikan lokasi penelitian merupakan tempat dimana peneliti melakukan penelitian terutama dalam menangkap fenomena atau peristiwa yang sebenarnya terjadi dari objek yang diteliti dalam rangka mendapatkan data-data penelitian yang akurat.

Adapun lokasi yang menjadi tempat penelitian ini yaitu di sejumlah ruas jalan dengan kapasitas tinggi di Kota Bandar Lampung. Lokasi yang dipilih oleh peneliti ini dipilih karena mengingat rekayasa lalu lintas dilakukan pada ruas jalan Jend. Sudirman, Dr. Susilo, Cut Nyak Dien, Kimaja dan Ahmad Yani. Dan kebijakan rekayasa lalu Lintas di buat oleh Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung.

D. Jenis dan Sumber Data

1. Jenis Data

Data adalah catatan atas kumpulan fakta yang ada, merupakan hasil pengamatan suatu variabel yang bentuknya berupa angka, kata-kata atau citra.

Adapun jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah:

a. Data Primer

Data primer dalam penelitian ini adalah data yang diperoleh secara langsung di lapangan melalui pihak-pihak yang berkaitan dan orang-orang yang dianggap berkepentingan serta mempunyai pengetahuan mengenai data yang ingin diteliti

yaitu dengan melakukan wawancara mendalam dengan pihak-pihak terkait yang dianggap bisa memberikan informasi yang sesuai dengan yang peneliti butuhkan. Data primer yang digunakan dalam penelitian ini antara lain berupa hasil wawancara dengan narasumber.

b. Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang diperoleh atau dikumpulkan oleh orang yang melakukan penelitian dari sumber-sumber yang telah ada. Data sekunder dalam penelitian ini berupa surat-surat keputusan, statistik, catatan, arsip-arsip, laporan kegiatan, foto-foto di lapangan, maupun dokumen lain yang berkaitan dengan kebijakan Rekayasa Lalu Lintas yang ada di Kota Bandar Lampung

2. Sumber Data

Sebuah data utama dalam penelitian kualitatif adalah kata-kata dan tindakan, selebihnya adalah data tambahan seperti dokumen dan lain-lain. Sumber data utama tersebut dicatat melalui catatan tertulis atau perekaman audio atau video tapes, pengambilan foto, atau film. Adapun sumber data dalam penelitian ini meliputi :

- 1) Informan, yaitu orang-orang atau pihak yang terkait dan dinilai memiliki informasi tentang kebijakan rekayasa lalu lintas sebagai upaya mengurangi kemacetan di Kota Bandar Lampung. Adapun yang menjadi sumber informasi dalam penelitian adalah sebagai berikut:

Tabel 3. Informan Penelitian

NO	Nama Informan	Instansi/Jabatan	Tanggal wawancara
1	I Kadek Sumarta	Kepala Dinas Perhubungan	16 November 2016
2	N.Thano	Staf Ahli Dinas Perhubungan	16 November 2016 10 Januari 2017 13 Februari 2017
3	Iskandar	Kabid lalin Dishub	16 November 2016 10 Januari 2017
4	Wartini	Masyarakat Pengguna Jalan	17 November 2016
5	Bambang	Masyarakat Pengguna Jalan	17 November 2016
6	Ican	Sopir Angkutan Umum	17 November 2016
7	Ilham Malik	Ketua MTI Lampung	17 Maret 2017

Sumber : Di olah oleh penulis tahun 2017

Teknik wawancara yang digunakan dalam penelitian adalah teknik *in depth interview* yakni teknik wawancara secara mendalam terhadap informan melalui proses tanya jawab langsung antara informan dengan peneliti yang berlangsung secara lisan dengan mengacu pada pertanyaan-pertanyaan bertatap muka mendengarkan secara langsung informasi atau keterangan sehubungan dengan rumusan masalah penelitian. Pemilihan informan tersebut berdasarkan kekuatan, posisi dan peran penting, serta pengaruh dalam proses Kebijakan Rekayasa Lalu Lintas di Kota Bandar Lampung.

2) Dokumen, yaitu dokumen yang berkaitan dengan kebijakan rekayasa lalu lintas sebagai upaya mengurangi kemacetan di Kota Bandar Lampung yang dimaksud yaitu karakteristik jalan di Kota Bandar Lampung. Adapun data-data dan dokumen adalah:

- a. Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen, Rekayasa, Analisis Dampak serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas.
- b. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas.
- c. SKPD (Satuan Kerja Perangkat Daerah) Dinas Perhubungan Kota Bandarlampung Tahun 2016-2021.
- d. Dokumen dari Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung:
 - Pedoman Pelaksanaan Kegiatan MRLI Kota Bandar Lampung.
 - SKPD Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung.

E. Teknik Pengumpulan Data

Sugiyono (2010:224) mengatakan pengumpulan data dapat dilakukan dalam berbagai *setting*, berbagai sumber, dan berbagai cara. Bila dilihat dari *settingnya*, data dapat dikumpulkan pada *setting* alamiah (natural alamiah), pada laboratorium dengan metode eksperimen, di rumah dengan berbagai informan, pada suatu seminar, diskusi, di jalan dan lain-lain. Bila dilihat dari segi cara atau teknik pengumpulan data, maka teknik pengumpulan data dapat dilakukan dengan observasi (pengamatan), *interview* (wawancara), dan dokumentasi. Dalam penelitian ini, teknik analisis data yang telah di aplikasikan meliputi:

1. Pengamatan (Observasi).

Pengamatan digunakan untuk mendapatkan data-data primer yang berupa deskripsi faktual, cermat dan terinci mengenai keadaan lapangan, kegiatan manusia dan situasi sosial, serta konteks dimana kegiatan-kegiatan itu terjadi dan berhubungan dengan fokus penelitian. Adapun observasi yang peneliti lakukan

yaitu mengamati secara langsung kegiatan dan perilaku *stakeholder* yang terlibat dalam pelaksanaan pembuatan kebijakan rekayasa lalu lintas di Kota Bandar Lampung sebagai upaya untuk mengurangi kemacetan lalu lintas pada jalur-jalur yang padat. Pada penelitian ini peneliti melakukan pengamatan langsung pada lokasi yang telah ditetapkan yaitu beberapa ruas jalan berkapasitas tinggi di Kota Bandar Lampung meliputi ruas jalan Jend. Sudirman, Dr. Susilo, Gajah Mada, Cut Nyak Dien, Sisingamaraja, Kimaja dan Ahmad Yani.

2. Wawancara.

Teknik ini digunakan untuk menjaring data-data primer yang berkaitan dengan fokus penelitian. Wawancara dilakukan baik secara terstruktur dengan menggunakan panduan wawancara (*interview guide*), maupun wawancara bebas (tidak terstruktur) bersama dengan observasi. Instrumen yang digunakan untuk melakukan wawancara ini adalah *tape recorder*, dimana juga dilengkapi dengan catatan-catatan kecil peneliti. Pada proses ini peneliti mengajukan beberapa pertanyaan yang berkaitan dengan pelaksanaan kebijakan rekayasa lalu lintas di Kota Bandar Lampung. Pertanyaan yang diajukan tersebut diharapkan dapat membantu peneliti menemukan jawaban dari rumusan penelitian yang mengacu pada fokus penelitian yang telah ditetapkan sebelumnya.



Sumber: Dokumentasi Peneliti 2016

Gambar 1. Wawancara dengan staf Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung

3. Dokumentasi.

Dokumentasi yang digunakan dalam penelitian ini ialah arsip-arsip yang dimiliki oleh Dinas Perhubungan kota Bandar Lampung, dari surat kabar maupun buku-buku atau literatur yang sesuai dengan bahasan penelitian.

F. Teknik Analisis Data

Analisis data adalah proses mencari dan menyusun secara sistematis data yang diperoleh dari hasil wawancara, catatan lapangan, dan dokumentasi, gambar, foto, dan sebagainya dengan cara mengorganisasikan data ke dalam kategori, menjabarkan ke dalam unit-unit, melakukan sintesa menyusun kedalam pola, memilih mana yang penting dan yang akan dipelajari, kemudian membuat kesimpulan yang mudah dipahami oleh diri sendiri maupun orang lain (Sugiyono, 2010:244), aktivitas dalam menganalisis data kualitatif yaitu:

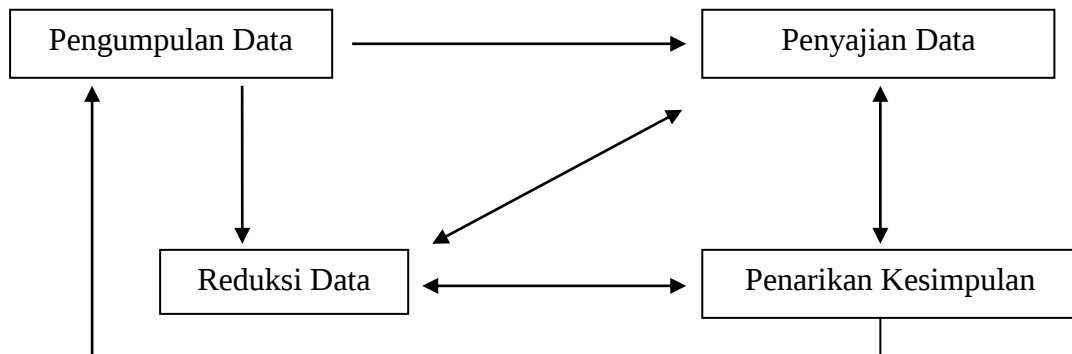
1. Reduksi Data (*Reduction Data*)

Reduksi data diartikan sebagai proses pemilihan, pemisahan, perhatian pada penyederhanaan, pengabstrakan dan transformasi data kasar yang muncul dari catatan-catatan tertulis di lapangan. Data yang diperoleh di lokasi penelitian kemudian dituangkan dalam uraian atau laporan yang lengkap dan terinci. Laporan lapangan selanjutnya direduksi, dirangkum, dipilih hal-hal pokok, difokuskan pada hal-hal yang penting kemudian dicari tema atau polanya. Pada tahap ini, peneliti memilah-milah mana data yang berkaitan dan di butuhkan dalam penelitian kebijakan rekayasa lalu lintas di Kota Bandar Lampung dan mana yang bukan. Kemudian peneliti memisahkan data yang benar-benar berhubungan dengan fokus penelitian.

2. Penyajian Data (*Data Display*)

Penyajian data merupakan sekumpulan informasi tersusun yang berguna untuk memudahkan peneliti memahami gambaran secara keseluruhan atau bagian tertentu dari penelitian. Dengan menyajikan data maka akan memudahkan untuk memahami apa yang terjadi dan merencanakan kerja selanjutnya berdasarkan apa yang telah difahami tersebut. Batasan yang diberikan dalam penyajian data adalah sekumpulan informasi yang tersusun dan memberi kemungkinan adanya penarikan kesimpulan dan pengambilan tindakan. Dalam penelitian ini, penyajian data diwujudkan dalam bentuk uraian dengan teks naratif, bagan, foto atau gambar dan sejenisnya. Penyajian data dilakukan dengan mendeskripsikan atau merapikan hasil temuan dalam wawancara terhadap informan yang memahami kebijakan

rekayasa lalu lintas di Kota Bandar Lampung, serta menghadirkan dokumen sebagai penunjang data.



Sumber: Miles dan Huberman dalam Sugiyono (2010:247)

Gambar 2. Analisis data Model Interaktif Miles dan Huberman

3. Penarikan Kesimpulan

Penarikan kesimpulan yaitu melakukan verifikasi secara terus menerus sepanjang proses penelitian berlangsung, yaitu sejak awal memasuki lokasi penelitian dan selama proses pengumpulan data. Peneliti berusaha untuk menganalisis dan mencari pola, tema, hubungan persamaan, hal-hal yang sering timbul, yang kemudian dituangkan dalam kesimpulan. Pada penelitian ini penarikan kesimpulan dilakukan dengan pengambilan inti sari dari rangkaian kategori hasil penelitian berdasarkan observasi, wawancara dan dokumentasi hasil penelitian. Kesimpulan akhir dalam penelitian ini berupa teks naratif yang mendeskripsikan proses kebijakan rekayasa lalu lintas di Kota Bandar Lampung.

G. Teknik Keabsahan Data

Keabsahan data merupakan standar validitas dari data yang diperoleh. Menurut Moleong (2011:324) mengemukakan bahwa untuk menentukan keabsahan data

dalam penelitian kualitatif harus memenuhi beberapa persyaratan, yaitu dalam pemeriksaan data dan menggunakan kriteria:

1. Teknik Pemeriksaan Kredibilitas Data

Kriteria ini memiliki beberapa fungsi, yaitu pertama, melaksanakan inkuiri sedemikian rupa sehingga tingkat kepercayaan penemuannya dapat dicapai. kedua, mempertunjukkan derajat kepercayaan hasil-hasil penemuan dengan jalan pembuktian oleh peneliti pada kenyataannya ganda yang sedang diteliti. Kriteria derajat kepercayaan diperiksa dengan beberapa teknik pemeriksaan, yaitu:

a. Triangulasi

Triangulasi berupaya untuk mengecek kebenaran data dan membandingkan dengan data yang diperoleh dengan sumber lainnya. Menurut Denzin dalam Moleong (2011:330) membedakan empat macam triangulasi sebagai teknik pemeriksaan yang memanfaatkan penggunaan yaitu, triangulasi sumber, metode, penyidik dan teori. Triangulasi sumber berarti membandingkan dan mengecek balik derajat kepercayaan suatu informasi yang diperoleh melalui waktu dan alat yang berbeda. Triangulasi metode meliputi pengecekan beberapa teknik pengumpulan data, dan sumber data dengan metode yang sama. Triangulasi penyidik, dilakukan dengan memanfaatkan peneliti atau pengamat lain. *Triangulasi teori*, menurut Lincoln dan Guba dalam Moleong (2011:331) berdasarkan anggapan bahwa fakta tidak dapat di periksa derajat kepercayaannya dengan satu atau lebih teori.

Penelitian ini menggunakan triangulasi sumber dan triangulasi metode. Triangulasi sumber berarti membandingkan dan mengecek balik derajat

kepercayaan suatu informasi yang diperoleh melalui waktu dan alat yang berbeda. Triangulasi metode berarti menguji kredibilitas data dilakukan dengan cara mengecek data kepada sumber yang sama dengan teknik yang berbeda. Misalnya data diperoleh dengan wawancara, lalu dicek dengan observasi dan dokumentasi.

Tabel 4. Contoh Tabel Triangulasi *Policy Argumentation* Dalam Kebijakan Rekayasa Lalu Lintas Perkotaan (Studi Kasus Pada Ruas Jalan Berkapasitas Tinggi di Kota Bandar Lampung)

Fokus Penelitian	Indikator	Sumber Data			Kesimpulan
		Wawancara	Dokumentasi	Observasi	
Kebijakan dan Efektivitas	Efektivitas	Menurut N Thano selaku staf ahli Dinas Perhubungan Kota Bandarlampung menyatakan bahwa Untuk mewujudkan visi Dinas Perhubungan mengenai sistem transportasi yang handal itu memiliki arti bahwa pengembangan sistem transportasi di Kota Bandarlampung mendapat kepercayaan yang besar dari masyarakat Kota Bandarlampung	 Salah satu ruas jalan yang masih terjadi macet	Terkait dengan efektivitas dalam kebijakan rekayasa lalu lintas peneliti melihat bahwa dalam efektivitas kebijakan tersebut kita dapat mengukur dari tujuan suatu kebijakan itu pula, walaupun beberapa target dari dinas perhubungan telah tercapai, itu belum cukup untuk membuat Kota Bandarlampung sebagai kota bebas macet.	Dalam indikator efektivitas dapat dikatakan bahwa kebijakan yang dibuat oleh Pemerintah Kota Bandarlampung sudah berjalan dengan cukup baik, walaupun kemacetan masih banyak dijumpai pada beberapa ruas jalan yang ada

Lanjutan Tabel 4. Contoh Tabel Triangulasi *Policy Argumentation* Dalam Kebijakan Rekayasa Lalu Lintas Perkotaan (Studi Kasus Pada Ruas Jalan Berkapasitas Tinggi di Kota Bandar Lampung)

Fokus Penelitian	Indikator	Sumber Data			Kesimpulan
		Wawancara	Dokumentasi	Observasi	
		Karena masyarakat berharap bahwa dengan sistem transportasi yang dilaksanakan oleh Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dapat mengurai dan mengurangi kemacetan yang timbul akibat tidak seimbangnya jumlah kendaraan dan jalan yang ada. Ya kita menargetkan 2021 semua sudah bisa teratasi.			Masih banyak kemacetan yang terjadi dimana-mana walaupun sudah banyak pula jalan yang terselesaikan kemacetan-Nya semenjak adanya beberapa rekayasa lalu lintas yang dibuat oleh Pemerintah Kota Bandar Lampung,

Sumber: Diolah oleh penulis tahun 2017

b. Kecukupan referensial

Kecukupan referensial adalah mengumpulkan berbagai bahan-bahan, catatan-catatan, atau rekaman-rekaman yang dapat digunakan sebagai referensi dan patokan untuk menguji sewaktu diadakan analisis dan penafsiran data. Kecukupan referensial ini peneliti lakukan dengan mengumpulkan informasi yang berkaitan

dengan penelitian, baik melalui literatur buku, arsip, catatan lapangan, foto dan rekaman yang digunakan untuk mendukung analisis data.

2. Teknik Pemeriksaan Keteralihan Data

Teknik ini dilakukan dengan menggunakan “uraian rinci”, yaitu dengan melaporkan hasil penelitian setelah dengan secermat mungkin yang menggambarkan konteks tempat penelitian diselenggarakan. Peneliti mendeskripsikan atau memaparkan data yang telah diperoleh, baik berupa hasil wawancara, hasil observasi maupun dokumentasi secara transparan dan menguraikannya secara rinci. Pemaparan secara keseluruhan data dilakukan agar pembaca dapat benar-benar mengetahui permasalahan yang terjadi terkait dengan penelitian.

3. Teknik Pemeriksaan Kebergantungan

Kebergantungan merupakan substitusi istilah reliabilitas dalam penelitian yang non kualitatif. Uji kebergantungan dilakukan dengan melakukan pemeriksaan terhadap keseluruhan proses penelitian. Sering terjadi peneliti tidak melakukan proses penelitian ke lapangan, tetapi bisa memberikan data. Peneliti seperti ini perlu diuji *dependability*-nya, dan untuk mengecek apakah hasil penelitian ini benar atau tidak, maka peneliti selalu mendiskusikannya dengan pembimbing.

4. Kepastian Data

Menguji kepastian (*confirmability*) berarti menguji hasil penelitian, dikaitkan dengan proses yang ada dalam penelitian, jangan sampai proses tidak ada tetapi hasilnya ada. Derajat ini dapat dicapai melalui audit atau pemeriksaan yang

cermat terhadap seluruh komponen dan proses, penelitian serta hasil penelitiannya. Pengujian kepastian dalam penelitian kualitatif hampir sama dengan uji kebergantungan, sehingga pengujiannya dapat dilakukan secara bersamaan. Menguji kepastian berarti menguji hasil penelitian, dikaitkan dengan proses yang ada dalam penelitian, jangan sampai proses tidak ada tetapi hasilnya ada. Derajat ini dapat dicapai melalui audit atau pemeriksaan yang cermat terhadap seluruh komponen dan proses penelitian serta hasil penelitiannya.

BAB IV

GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN

A. Sejarah Singkat Kota Bandar Lampung

Kota Bandar Lampung adalah sebuah kota di Indonesia sekaligus ibu kota dan kota terbesar di Provinsi Lampung. Secara geografis, kota ini menjadi pintu gerbang utama pulau Sumatra tepatnya kurang lebih 165 km sebelah barat laut Jakarta. Kota Bandar Lampung terletak pada kedudukan $105^{\circ}28'$ sampai dengan $105^{\circ}37'$ Bujur Timur. Letak tersebut berada di Teluk Lampung di bagian selatan Provinsi Lampung dan di ujung selatan Pulau Sumatera. Adapun wilayah keseluruhan adalah 197,22 km² yang terdiri dari 20 Kecamatan dan 126 Kelurahan dengan populasi penduduk 1.252.641 jiwa (berdasarkan tahun 2015). Dengan batas-batas wilayah sebagai berikut:

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

B. Visi dan Misi Kota Bandar Lampung

Visi menurut Undang-undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional (SPPN) adalah keadaan yang diinginkan pada akhir periode perencanaan, hal ini mewujudkan bahwa visi yang tercantum dalam RPJM Kota Bandar Lampung harus tercapai dalam tahun 2021 adalah merupakan penjabaran dari Visi dan Misi dari program Kepala Daerah dan Wakil Kepala Daerah terpilih yang penyusunannya berpedoman pada RJPJ Daerah serta RPJM Nasional. Adapun Visi Kota Bandar Lampung Tahun 2016-2021 adalah **“Bandar Lampung Sehat, Cerdas, Beriman, Berbudaya, Unggul, dan Berdaya Saing Berbasis Ekonomi Kerakyatan”**. Penjabaran Visi di atas adalah Bandar Lampung yang meliputi wilayah dan seluruh isinya. Artinya Kota Bandar Lampung dan semua warganya yang berada dalam suatu kawasan dengan batas-batas tertentu yang berkembang sejak tahun 1682 hingga sekarang.

Dalam rangka mewujudkan visi Kota Bandar Lampung tersebut di atas maka ada 6 misi dalam rangka pencapaian visi yang ada tersebut yaitu:

1. Meningkatkan kualitas dan pelayanan masyarakat
2. Meningkatkan kualitas dan pelayanan pendidikan masyarakat
3. Meningkatkan daya dukung infrastruktur dalam skala mantap untuk mendukung pengembangan ekonomi dan pelayanan sosial
4. Mengembangkan dan memperkuat ekonomi daerah untuk meningkatkan kesejahteraan rakyat
5. Mengembangkan masyarakat agamis, berbudaya, dan mengembangkan budaya daerah

6. Mewujudkan pembangunan yang berkelanjutan, pemerintahan yang baik dan bersih, berorientasi kemitraan dengan masyarakat dan dunia usaha.

Dari ke 6 misi kepala daerah yang dituangkan dalam misi Kota Bandar Lampung salah satunya yang menjadi tanggungjawab Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung yaitu “meningkatkan daya dukung infrastruktur dalam skala mantap untuk mendukung pengembangan ekonomi dan pelayanan sosial”.

C. Kondisi Lalu Lintas dan Transportasi di Kota Bandar Lampung

Salah satu kriteria suatu kota dikatakan sebagai kota modern adalah tersedianya sarana dan prasarana transportasi yang memadai bagi warga kota. Fungsi dan peran serta masalah yang ditimbulkan oleh sarana transportasi ini semakin kompleks seiring dengan kemajuan teknologi dan pertumbuhan penduduk.

Transportasi semakin vital peranannya sejalan dengan kemajuan ekonomi dan mobilitas masyarakatnya. Hal-hal yang menyangkut dengan transportasi berkaitan dengan pertumbuhan perekonomian suatu daerah. Sebagai Ibukota Provinsi Lampung Kota Bandar Lampung mengemban berbagai fungsi sebagai pusat dari berbagai kegiatan salah satunya adalah sebagai pusat pemerintahan.

Adapun permasalahan transportasi yang ada di Kota Bandar Lampung adalah sebagai berikut:

1. Pemakaian kendaraan bermotor di Kota Bandar Lampung menunjukkan jumlah yang meningkat dari hari ke hari sehingga mengakibatkan kemacetan lalu lintas di pusat kota terutama pada jam tertentu (Jam masuk kerja atau sekolah, Jam

Istirahat, dan Jam pulang sekolah atau kerja) atau pada hari libur (Sabtu, Minggu, atau tanggal merah). Pada hari kerja faktor penyebab kemacetan dikarenakan adanya pergerakan kendaraan dari daerah pinggiran dan perbatasan kota menuju ke daerah perkantoran, sentra usaha atau bisnis, sekolah, dan sebagainya. Sedangkan pada hari libur faktor penyebab kemacetan karena banyaknya pendatang dari luar kota yang mengisi akhir pekannya untuk berwisata dan berbelanja di Kota Bandar Lampung.

2. Pencemaran lingkungan (polusi udara) yang diakibatkan oleh sektor industri dan kendaraan bermotor seperti angkutan kota, bus, truk, kendaraan pribadi, dan sepeda motor, adapun faktor yang mempengaruhi karena banyaknya volume kendaraan yang beroperasi di jalan.
3. Kecelakaan lalu lintas, adapun yang mempengaruhi diantaranya adalah kurang disiplinnya para pengendara, kondisi kendaraan yang tidak layak, dan kondisi ruas jalan yang perlu ditingkatkan.
4. Kurang tersedianya fasilitas perlengkapan jalan di Kota Bandar Lampung seperti marka, rambu, cermin tikung, pagar pengaman jalan. Adapun faktor yang mempengaruhinya karena keterbatasan anggaran dan adanya aksi pencurian dan pengrusakan atas fasilitas perlengkapan jalan tersebut.
5. Rendahnya tingkat disiplin pengguna jalan, adapun faktor yang mempengaruhinya adalah mental dari pengguna jalan tersebut dan lemahnya penegakan hukum bagi pelanggar dibidang lalu lintas.

6. Tidak seimbangnya pertumbuhan jumlah kendaraan dengan penambahan jaringan jalan di Kota Bandar Lampung, adapun faktor yang mempengaruhi adalah kemudahan masyarakat dalam memiliki kendaraan (fasilitas kredit) sementara kondisi jalan kota yang tidak mendukung.
7. Besarnya tingkat penggunaan kendaraan pribadi, faktor yang mempengaruhinya adalah banyaknya pengguna transportasi umum yang beralih ke kendaraan pribadi sementara angkutan umum dinilai tidak aman, nyaman dan tepat waktu.
8. Jaringan jalan yang tersedia saat ini belum sepenuhnya sesuai dengan pola distribusi angkutan barang. Faktor yang mempengaruhinya adalah belum adanya terminal terminal angkutan barang khususnya yang akan menjadi sentral distribusi barang.
9. Belum mantapnya manajemen kepengusahaan angkutan kota, adapun faktor yang mempengaruhinya adalah masih banyaknya pribadi atau orang per orang yang mengelola usaha angkutan kota yang dilakukan secara tradisional.
10. Masih maraknya praktik parkir liar di beberapa ruas jalan yang bukan peruntukannya, adapun faktor yang mempengaruhi adalah keterbatasan lahan parkir yang disediakan oleh pihak-pihak yang berkepentingan (tempat usaha, sekolah, kantor, dan sebagainya).

Kemacetan lalu lintas berarti situasi atau keadaan tersendatnya atau bahkan terhentinya lalu lintas yang disebabkan oleh banyaknya jumlah kendaraan yang melebihi kapasitas jalan. Kemacetan di Kota Bandar Lampung terjadi pada jam

ketika orang berangkat dan pulang kerja atau sekolah, dan siang hari saat warga kota ke pusat perbelanjaan guna untuk memenuhi kebutuhan hidup sehari-hari.

Ada banyak faktor yang menjadi penyebab timbulnya kemacetan di Kota Bandar Lampung antara lain:

- a. Hampir bersamaan waktu masyarakat kota dalam memulai dan mengakhiri berbagai aktivitas atau pekerjaan menjadi penyebab kemacetan. Hal ini terjadi hampir setiap hari, ketika ratusan orang bergerak secara masal berangkat menuju kantor atau sekolah di pagi hari dan kembali pulang pada sore hari. Akhirnya terjadi kepadatan lalu lintas pada waktu tertentu, yang disebut waktu padat (*peak hour*). Waktu-waktu terjadinya kemacetan terdiri dari:
 - Pagi hari, sekitar pukul 06:30-08:00 WIB ketika semua orang beraktifitas ke tempat kerjanya dan para pelajar ke sekolahnya masing-masing.
 - Siang hari, sekitar pukul 12:00-14:00 WIB ketika para pekerja pergi untuk makan siang dan kembali lagi ke kantornya masing-masing, belum lagi ditambah para pelajar pulang sekolah, dan orang-orang yang melakukan perjalanan untuk maksud berbelanja atau untuk kepentingan yang lainnya.
 - Sore hari, sekitar pukul 15:30-18:00 WIB ketika para pekerja pulang kerumah masing-masing.
- b. Tidak sebandingnya kapasitas jalan dan jumlah kendaraan yang melintas di sejumlah kawasan.

- c. Tingkat hambatan yang tinggi seperti: pejalan kaki, aktivitas keluar masuk parkir kendaraan, PKL, gerobak, becak.
- d. Tingkat pemahaman pengguna jalan yang tidak sama tentang aturan lalu lintas yang berlaku.

D. Strategi Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung

Strategi merupakan keseluruhan cara atau langkah dengan perhitungan yang pasti untuk mencapai tujuan atau mengatasi persoalan. Cara atau langkah yang dirumuskan bersifat makro dibandingkan dengan teknik yang lebih sempit dan merupakan rangkaian kebijakan. Sehingga strategi merupakan cara mencapai tujuan dan sasaran yang dijabarkan ke dalam kebijakan-kebijakan dan program-program. Strategi Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dalam mewujudkan sistem transportasi yang handal adalah sebagai berikut:

1. Mengendalikan kemacetan lalu lintas yaitu dengan melengkapi prasarana perhubungan seperti *traffic light* Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas (APILL) yang terkoneksi dengan pusat kendali *Area Traffic Control System* (ATCS), rambu-rambu lalu lintas, marka jalan, marka parker, rekayasa lalu lintas, penertiban parkir liar serta melakukan pengamanan dan pengaturan lalu lintas dengan menempatkan petugas pelaksana PAMTUR selain pada lokasi rawan macet.
2. Mengoperasikan angkutan umum masal yang aman, nyaman dan relative terjangkau, dan dapat menarik kembali pengguna transportasi umum yang sempat beralih kembali ke kendaraan pribadi (khususnya sepeda motor) dengan mengoperasikan sarana angkutan umum masal (BRT) Trans Bandar

Lampung. Selain kenyamanan, faktor keselamatan berperan penting dalam berkendara maka kelayakan kendaraan perlu ditingkatkan dengan melengkapi peralatan pengujian kendaraan bermotor.

3. Meningkatkan prasarana dan fasilitas perhubungan seperti penyediaan halte angkutan umum yang layak dan memadai sehingga dapat memberikan kenyamanan bagi pengguna jasa angkutan umum untuk lebih tertib dalam menunggu angkutan umum. Selain itu keberadaan terminal dengan segala fasilitas penunjang yang layak bagi penumpang atau pengguna jasa angkutan umum diterapkan dengan meningkatkan pelayanan bagi pengguna jasa angkutan umum.

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

1. Kebijakan Rekayasa Lalu Lintas sebagai upaya mengurangi kemacetan di Kota Bandar Lampung

Dalam upaya untuk mengatasi kemacetan yang ada di Kota Bandar Lampung, pemerintah telah membuat beberapa kebijakan mengenai rekayasa lalu lintas yang diantaranya adalah:

- a. Kebijakan rekayasa lalu lintas *flyover*, kebijakan ini sudah sering kali dibuat oleh pemerintah kota pada jalan persimpangan guna untuk mengurangi tingkat kemacetan di Kota Bandar Lampung. Kebijakan ini sudah terdapat di beberapa jalan persimpangan yang ada di Kota Bandar Lampung. Pada ruas jalan yang sudah dibangun *flyover* kemacetan sudah bisa teratasi. Namun ada pula *flyover* yang dibangun pada jalan persimpangan yang lancar atau tidak memiliki hambatan, seharusnya pada jalan yang tidak mempunyai hambatan tidak perlu dibangunnya *flyover*.
- b. Kebijakan rekayasa lalu lintas *U-turn*, pembuatan *u-turn* memang diperlukan untuk mengurangi waktu pengendara untuk berbalik arah ke arus yang berlawanan pada jalan bermedian. Namun dalam pembuatan *u-turn* tersebut banyak juga yang tidak dilakukannya analisis dampak lalu lintas

terlebih dahulu agar kemacetan tidak terjadi. Banyak sekali dijumpai kemacetan pada *u-turn* yang sudah dibuat oleh pemerintah yang dikarenakan penumpukan kendaraan untuk berputar arah diseperti *u-turn* tersebut yang dikarenakan tidak adanya dampak lalu lintas yang dilakukan terlebih dahulu dalam pembuatan kebijakan tersebut, maka dari itu pemerintah juga melakukan rekayasa lalu lintas dengan penutupan *u-turn* guna mengurangi antrian yang dapat menyebabkan kemacetan.

- c. Kebijakan rekayasa lalu lintas pelebaran jalan, kebijakan rekayasa lalu lintas ini dibuat oleh Pemerintah Kota Bandar Lampung untuk memaksimalkan volume kendaraan dengan kapasitas jalan yang seharusnya. Banyak sekali ruas jalan di Kota Bandar Lampung yang kapasitas jalannya tidak sesuai dengan kapasitas kendaraan. Maka dari itu perlu dilakukan pelebaran jalan guna untuk mengurangi penumpukan kendaraan di ruas jalan tersebut.

Kebijakan tersebut dibuat pemerintah dengan berdasarkan masalah yang ada. Masalah kemacetan menjadi faktor utama dalam adanya pembuatan kebijakan mengenai rekayasa lalu lintas tersebut. Dalam pembuatan kebijakan rekayasa lalu lintas tersebut, pemerintah dibantu oleh instansi lain seperti MTI (Masyarakat Transportasi Indonesia) dan juga aktor swasta dalam pembuatannya. Pemerintah tidaklah bisa berdiri sendiri tanpa adanya peran dari pihak-pihak yang membantu dalam pembuatan kebijakan tersebut. Namun dalam pembuatan kebijakan, pemerintah banyak mengalami kendala, seperti kendala terhadap masyarakat. Banyak masyarakat yang masih belum mengetahui fungsi dari pembuatan kebijakan rekayasa lalu lintas itu sendiri, hal ini menyebabkan banyak masyarakat

yang menolak pembuatan kebijakan rekayasa lalu lintas yang dinilai hanya menghabiskan uang saja.

2. Ketercapaian Target Kebijakan Rekayasa Lalu Lintas dalam Mengurangi Kemacetan di Kota Bandar Lampung

Kebijakan yang dibuat oleh pemerintah harus mempunyai tujuan agar mempunyai arah dari kebijakan tersebut. Namun sasaran akhir dari tujuan tersebut adalah target. Target merupakan sasaran akhir yang ingin dicapai dari tujuan yang telah ada. Target yang dibuat oleh pemerintah Kota Bandar Lampung sebagai sasaran akhir dari adanya tujuan untuk mengurangi kemacetan dan menjadikan Bandar Lampung sebagai kota yang bebas kemacetan yaitu pada tahun 2021 pemerintah telah menyelesaikan masalah kemacetan di 23 titik jalan Kota Bandar Lampung dan pada tahun 2016 sudah ada 9 titik kemacetan yang teratasi. Namun untuk saat ini masih banyak ditemui kemacetan di Kota Bandar Lampung walaupun sudah ada jalan yang terselesaikan dalam masalah kemacetan ini. Tetapi MTI mengatakan bahwa Kota Bandar Lampung belum mempunyai tujuan yang jelas terhadap transportasi kedepannya, pemerintah belum mempunyai dokumen perencanaan dan tidak ada pula peraturan daerah.

B. Saran

1. Perlu adanya analisis dampak lalu lintas sebelum membuat kebijakan rekayasa lalu lintas.
2. Pemerintah harus bisa menyesuaikan kebijakan rekayasa lalu lintas yang dibuat dengan kondisi jalan yang ada.

3. Perlu adanya sosialisasi terhadap masyarakat guna untuk menunjang keberhasilan kebijakan rekayasa lalu lintas tersebut untuk turut membantu dalam menjaga fasilitas yang telah dibangun tersebut dan sosialisasi mengenai *flyover*, apa fungsi dari *flyover* tersebut sehingga masyarakat mengerti tujuan dari dibuatnya fasilitas tersebut.
4. Pemerintah perlu membuat dokumen perencanaan transportasi, agar saat jalan di Kota Bandar Lampung terdapat kendala atau masalah, pemerintah sudah tau apa yang harus dilakukan terhadap masalah tersebut.
5. Pemerintah juga harus membuat regulasi, seperti peraturan daerah dan juga SK walikota atau bupati.

DAFTAR PUSTAKA

BUKU

- Anggara, Sahya. 2014. *Kebijakan Publik*. Bandung: CV. Pustaka setia
- Dunn, Wiliam. 1999. *Analisis Kebijakan Publik*. Yogyakarta: Hanindita Graha Widya.
- Direktorat Jendral Bina Marga. 1997. *Manual Kapasitas jalan Indonesia (MKJI)*. Jakarta: Bina Karya.
- Hobbs, F.D. 1995 . *Perencanaan dan Teknik Lalu Lintas*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Husaini, Usman. 2008. *Metodologi Penelitian Sosial*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Imron, Ali. 1996. *Belajar dan Pembelajaran*. Jakarta: Dunia Pustaka
- Kismartini,dkk. 2005. *Analisis Kebijakan Publik*. Jakarta: Universitas Terbuka.). *Perencanaan dan Permodelan Transportasi*. Bandung: Penerbit ITB.
- Makhya, Syarief. 2006. *Ilmu pemerintahan (Tahap Awal)*. Bandarlampung: Unila.
- Moleong, Lexy J.2011.*Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT Remaja Posdakarya.
- Moleong, Lexy J.2004.*Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT Remaja Posdakarya.
- Nugroho, Riant. 2009. *Kebijakan Publik Formulasi, Implementasi, dan Evaluasi*. Jakarta: PT. Elex Media Komputindo.
- Ritonga, R 2010. *Analisis Kebijakan Publik*. Medan: Widyaishwara Balai Dik Keagamaan.
- Steers, M. Richard. 1985. *Efektivitas Organisasi*. Jakarta: Erlangga
- Subarsono. 2005. *Analisis Kebijakan Publik*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.

Sugiyono. 2010. *Metode Penelitian kuantitatif, kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.

Sulistio, Eko Budi. 2013. *Kebijakan Publik (Public policy), Buku Ajar Kebijakan Publik*. Bandarlampung: FISIP Universitas Lampung.

Wahab, Solichin Abdul. 2004. *Analisis Kebijaksanaan, Dari Formulasi ke Implementasi Kebijakan Negara*. Jakarta: Bumi Aksara.

Winarno, Budi. 2002. *Kebijakan Publik: teori, proses dan studi kasus*. Jakarta: PT Buku Seru.

SUMBER LAINNYA

<http://digilib.unila.ac.id/302/11/BAB%20II.pdf> diakses pada tanggal 17 Juni pukul 21:00 WIB.

<http://digilib.unila.ac.id/7379/15/BAB%20I.pdf> diakses pada tanggal 17 Juni pukul 21:00 WIB.

<http://lampost.co/berita/arus-lalu-lintas-di-jalan-z-a-pagar-alam-macet-parah> diakses pada tanggal 17 Juni pukul 21:00 WIB.

<http://digilib.unila.ac.id/11159/> diakses pada tanggal 28 januari 2017 pukul 23:37 WIB.

<http://digilib.unila.ac.id/4718/aldo> (Skripsi Aldo Perdana Putra (2014) “Pelaksanaan Pengadaan Tanah Untuk Pembangunan *Flyover* di Kota Bandarlampung”) diakses pada tanggal 24 Januari 2017 pukul 21:28 WIB

http://digilib.mercubuana.ac.id/manager/n!/@file_skripsi/Isi2723441555140.pdf (Tugas akhir Bhekti Susilo (2012) “Analisa Kinerja *U-Turn/Manuver* berbalik arah depan IT Permata Hijau-Jakarta”) diakses pada tanggal 24 Januari 2017 pukul 19:27 WIB

<http://digilib.unila.ac.id/2129/8/BAB%2011.pdf> (Skripsi Nurmagita Pamursari Subagjo (2014) “Analisis Pengaruh Penyimpangan Mutu dan Tebal Perkerasan Terhadap Masa Layanan (Umur Rencana) Pekerjaan Lentur (Studi Kasus Ruas jalan By Pass Soekarno Hatta Bandarlampung) diakses pada tanggal 24 Januari 2017 pukul 22:11 WIB

<http://digilib.unila.ac.id/11159/17/BAB%20III.pdf> (Skripsi Fazlulloh Topani (2015) “Penerapan Rekayasa Lalu Lintas untuk Mengatasi Permasalahan Transportasi pada Pusat Kegiatan Kota Tanjung Karang di Bandarlampung”) diakses pada tanggal 18 November 2016 pukul 23:17 WIB

PM Perhubungan No 96 Tahun 2005 “Pedoman Pelaksanaan Kegiatan MRLL”.

Landasan Administrasi Negara Indonesia tahun 2008 “Sistem Administrasi Negara Indonesia”

UNDANG-UNDANG

Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen, Rekayasa, Analisis Dampak serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas.

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas.

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 14 tahun 2006.