

**IMPLEMENTASI STRATEGI DINAS PERHUBUNGAN KOTA
BANDARLAMPUNG DALAM MENGANTISIPASI POTENSI
KECELAKAAN LALU LINTAS DI KOTA BANDARLAMPUNG**

(Skripsi)

Oleh

ANNISA UTAMI



**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS LAMPUNG
BANDARLAMPUNG
2018**

ABSTRAK

IMPLEMENTASI STRATEGI DINAS PERHUBUNGAN KOTA BANDARLAMPUNG DALAM MENGANTISIPASI POTENSI KECELAKAAN LALU LINTAS DI KOTA BANDARLAMPUNG

Oleh

ANNISA UTAMI

Kota Bandarlampung disesaki oleh kendaraan bermotor yang sangat banyak. Kepadatan lalu lintas di Kota Bandarlampung menyebabkan timbulnya masalah-masalah baru seperti kemacetan dan kecelakaan lalu lintas. Oleh sebab itu, Dinas Perhubungan Kota Bandarlampung selaku instansi yang bertanggung jawab dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan memerlukan strategi dalam menangani kecelakaan lalu lintas. Penelitian ini bertujuan untuk mendeskripsikan dan menganalisis implementasi dari strategi Dinas Perhubungan Kota Bandarlampung dalam mengantisipasi potensi kecelakaan lalu lintas. Metode penelitian yang digunakan adalah tipe penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa pada pengimplementasian strategi yang dimiliki oleh Dinas Perhubungan Kota Bandarlampung sudah cukup mampu dalam mengantisipasi potensi kecelakaan lalu lintas. Strategi tersebut dirumuskan kedalam sebuah

program, program yang dirumuskan berupa kegiatan yaitu pemasangan rambu lalu lintas jenis standar, *over head* dan rambu pendahulu petunjuk jalan, pemeliharaan marka jalan, pengamanan dan pengaturan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan, serta inspeksi sarana dan prasarana keselamatan jalan.

Kata Kunci: Implementasi, Strategi, Inspeksi Jalan, Keselamatan Jalan

ABSTRACT

THE STRATEGY IMPLEMENTATION OF TRANSPORTATION DEPARTMENT OF BANDARLAMPUNG CITY IN ANTICIPATING POTENTIAL TRAFFIC ACCIDENTS IN BANDARLAMPUNG CITY

BY

ANNISA UTAMI

Bandarlampung city is crowded by vehicles. Traffic density in Bandarlampung City causes new problems such as traffic jams and traffic accidents. Therefore, the Transportation Department of Bandarlampung City as the agency which is responsible for the implementation of traffic and road transport in the field of facilities and infrastructure of traffic and road transport requires a strategy in dealing with traffic accidents. This research aims to describe and analyze the implementation of the strategy of the Transportation Department of Bandarlampung City in anticipating potential traffic accidents. The type of research used in this research is descriptive research with qualitative approach. The result of this research showed that the implementation of those strategy by Department Transportation of Bandarlampung City is quite capable in anticipating the potential traffic accidents. The strategy is formulated into a program, the program formulated in the form of activities that is installation of standard traffic

signs, over head and road signs predecessor signs, the implementation of road maintenance, the implementation of security and arrangement in the field of Traffic and road transport, the establishment of the inspection of road safety infrastructure and facilities is sufficient to overcome traffic accidents.

Keywords: Implementation, Strategy, Road Inspection, Road Safety

**IMPLEMENTASI STRATEGI DINAS PERHUBUNGAN KOTA
BANDARLAMPUNG DALAM MENGANTISIPASI POTENSI
KECELAKAAN LALU LINTAS DI KOTA BANDARLAMPUNG**

Oleh

ANNISA UTAMI

Skripsi

**Sebagai Salah Satu Syarat untuk Mencapai Gelar
SARJANA ILMU ADMINISTRASI NEGARA**

Pada

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



**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS LAMPUNG
BANDARLAMPUNG
2018**

Judul Skripsi

**: IMPLEMENTASI STRATEGI DINAS
PERHUBUNGAN KOTA BANDARLAMPUNG
DALAM MENGANTISIPASI POTENSI
KECELAKAAN LALU LINTAS DI KOTA
BANDARLAMPUNG**

Nama Mahasiswa

: Annisa Utami

Nomor Pokok Mahasiswa

: 1416041011

Jurusan

: Ilmu Administrasi Negara

Fakultas

: Ilmu Sosial dan Ilmu Politik

MENYETUJUI

1. Komisi Pembimbing

Simon Sumanjoyo H., S.AN., M.PA.

NIP 19810628 200501 1 003

2. Ketua Jurusan Ilmu Administrasi Negara

Dr. Noverman Duadji, M.Si.

NIP 19691103 200112 1 002

MENGESAHKAN

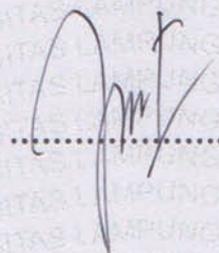
1. Tim Penguji

Ketua

: **Simon Sumanjoyo H., S.AN., M.PA.**



Penguji Utama : **Prof. Dr. Yulianto, M.S.**



2. Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik



Dr. Syarif Makhya

NIP 19590803 198603 1 003

Tanggal Lulus Ujian Skripsi : **14 Maret 2018**

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, 14 Maret 2018



Annisa Utami
NPM. 1416041011

RIWAYAT HIDUP



Penulis bernama lengkap Annisa Utami, lahir di Sukadana, pada tanggal 31 juli 1996. Penulis merupakan anak pertama dari tiga bersaudara, dari pasangan Bapak Muhtadi dan Almarhumah Ibu Zubaidah. Pendidikan yang ditempuh oleh penulis dimulai dari Taman Kanak-kanak (TK) di TK Aisyah Sukadana, yang diselesaikan pada tahun 2002. Kemudian penulis melanjutkan pendidikan ke Sekolah Dasar (SD) di SD Negeri 2 Sukadana Pasar sampai kelas 3 SD, setelah itu pindah di SD Negeri 1 Barabai Timur, Kalimantan Selatan yang diselesaikan pada tahun 2008, kemudian melanjutkan pendidikan Sekolah Menengah Pertama (SMP) di SMP Negeri 1 Barabai, Kalimantan Selatan yang diselesaikan pada tahun 2011, dan melanjutkan pendidikan Sekolah Menengah Atas (SMA) di SMA Negeri 1 Barabai, Kalimantan Selatan sampai kelas 1 SMA, setelah itu pindah di SMA Kartikatama Metro yang diselesaikan pada tahun 2014.

Selanjutnya pada tahun 2014, penulis terdaftar sebagai mahasiswa Jurusan Ilmu Administrasi Negara Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Lampung, melalui jalur Mandiri. Pada tahun 2017, penulis melaksanakan KKN di Desa Riau Periang, Kecamatan Pubian, Kabupaten Lampung Tengah selama 40 hari. Selama menjadi mahasiswa pernah mengikuti Organisasi Intra Kampus, yaitu

Organisasi Himpunan mahasiswa Ilmu Administrasi Negara sebagai Anggota Bidang Hubungan Masyarakat (HUMAS) dan Lingkar Studi Sosial Politik (LSSP) Cendekia, sedangkan Organisasi Ekstra kampus yaitu Badan Eksekutif Mahasiswa sebagai Anggota Bidang Sospol.

MOTTO

“Perencanaan strategis merupakan bagian penting dari organisasi dalam mencapai tujuan, tetapi sebuah rencana tidak berarti apa-apa tanpa adanya pelaksanaan atau implementasi”

(Annisa Utami)

“Allah akan mengangkat (derajat) orang-orang yang beriman diantaramu dan orang-orang yang diberi ilmu pengetahuan beberapa derajat.”

(Q.S. Al- Mujadalah:11)

Lakukan yang terbaik, bersikaplah yang baik maka kau akan menjadi orang yang terbaik

(Anonymous)

PERSEMBAHAN

Bismillahirrohmanirrohim

Segala puji bagi Allah SWT, Tuhan yang telah memberikan kesempatan sehingga dapat kuselesaikan sebuah karya ilmiah ini dan kepada junjungan kita Nabi Muhammad SAW yang selalu kita harapkan Syafaatnya di hari akhir kelak.

Skripsi ini saya persembahkan untuk:

Ibu dan Bapak tercinta

Adikku tersayang

Terima kasih untuk semua dukungan baik moril maupun materil, kasih sayang dan segala doa untukku.

Untuk keluarga besarku, sahabat-sahabatku dan juga teman-teman seperjuangan yang selalu memberikan dukungan dan motivasi serta menemaniku dalam suka maupun duka dalam mencapai keberhasilanku.

Para pendidik dan Almamater tercinta...

SANWACANA

Puji syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT yang telah memberikan rahmat dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul “Implementasi Strategi Dinas Perhubungan Kota Bandarlampung dalam Mengantisipasi Potensi Kecelakaan Lalu Lintas di Kota Bandarlampung”, sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Administrasi Negara (S.AN) di Universitas Lampung.

Penulis menyadari bahwa masih terdapat kekurangan dalam penulisan skripsi ini karena keterbatasan kemampuan dan pengetahuan yang penulis miliki. Pada kesempatan ini penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada pihak-pihak yang telah membantu penulis dalam menyelesaikan skripsi ini antara lain:

1. Terimakasih untuk kedua orang tuaku, Ayahanda Muhtadi,SH dan Almarhumah Ibunda Zubaidah. Terima kasih atas kasih sayang yang telah Mama dan Bapak berikan kepadaku, terimakasih atas semua do'a, motivasi, pengorbanan, didikan yang selama ini kalian berikan kepadaku hingga aku bisa menjadi seperti sekarang ini. Terimakasih atas kepercayaan dan amanat yang selama ini kalian berikan kepadaku untuk menyelesaikan studiku sehingga aku bisa mencapai gelar Sarjana Administrasi Negara. Semoga

dengan mendapatkan gelar S.A.N ini aku bisa membahagiakan Bapak dan Mama yang sudah di surga, Amin.

2. Terimakasih untuk Adik ku, Alia Nur Amini dan Ahmad Abi Yasa untuk selalu mendukung Uli dalam hal apapun itu, kita semua harus jadi anak kebanggaan Bapak dan Mama. Meskipun Mama udah ninggalin kita semua, kita harus tetep semangat untuk mengejar cita-cita, harus jadi anak yang mandiri, dan kita bakal buktii kalau kita semua Sukses. Amin
3. Bapak Dr. Syarief Makhya, selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Lampung.
4. Bapak Simon Sumanjoyo H., S.AN, M.PA selaku dosen pembimbing utama. Terima kasih pak atas bimbingan dan motivasi serta masukannya yang banyak membantu dan memotivasi penulis dalam menyelesaikan skripsi ini dan juga ilmu yang telah diberikan selama perkuliahan. Penulis memohon maaf atas segala kesalahan dan kekurangan penulis yang sekiranya kurang berkenan.
5. Bapak Izzul Fatchu Reza, S.AN, M.PA selaku dosen pembimbing kedua. Penulis mengucapkan terima kasih atas motivasi, saran dan bimbingannya yang sangat banyak membantu penulis dalam proses penyusunan skripsi. Penulis juga memohon maaf atas segala kesalahan dan kekurangan penulis yang sekiranya kurang berkenan.
6. Prof. Dr. Yulianto, M.S selaku dosen penguji. Penulis mengucapkan terima kasih atas segala ilmu yang diberikan serta masukan, saran dan bimbingannya yang telah banyak membantu penulis dalam proses penyusunan skripsi.

Penulis juga memohon maaf atas segala kesalahan dan kekurangan penulis yang sekiranya kurang berkenan.

7. Bapak Dr.Dedy Hermawan, S.Sos, M.Si selaku dosen pembimbing akademik. Terimakasih pak atas nasehat, arahan, motivasi dan ilmu yang diberikan selama proses pendidikan hingga saat ini.
8. Bapak Dr. Noverman Duadji, M. Si selaku Ketua Jurusan Ilmu Administrasi Negara Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Lampung.
9. Ibu Intan Fitria Meutia, M.A., Ph.D selaku Sekretaris Jurusan Ilmu Administrasi Negara Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Lampung.
10. Kepada seluruh Dosen Jurusan Ilmu Administrasi Negara, Ibu Selvi, Ibu Dewi, Ibu Ita, Ibu Devi, Ibu Dian, Ibu Novita, Pak Eko, Pak Nana, Pak Bambang, Pak Syamsul, Ibu Meiliyana, Ibu Rahayu, Ibu Anisa, terimakasih banyak untuk semua ilmu yang telah diajarkan kepada penulis.
11. Ibu Nuraini dan Pak Ashari selaku staf Jurusan Ilmu Administrasi Publik yang selalu membantu dalam hal administratif. Terimakasih atas kesabaran dan kesediaannya selama ini.
12. Segenap Informan Penelitian di Dinas Perhubungan Kota Bandarlampung: Penulis mengucapkan terimakasih kepada Bapak Iskandar Z. S.H, M.H selaku Kepala Bidang Lalu Lintas, Bapak Nirma Thano, S.Si.T., MM selaku Kepala Seksi Bagian Manajemen dan Rekayasa, Bapak Putu Eka Suyasa, A,Md. L.L.A.J, S.E, M.M selaku Kepala Bagian Program dan Informasi, Ibu Karlia Dirangga, ST.MT selaku Kepala Seksi Perlengkapan Jalan, Bapak Badil, S.Sos selaku Kepala Seksi Pengendalian Operasional Lalu Lintas Jalan

di Dinas Perhubungan Kota Bandarlampung, Bapak M. Yusuf J selaku Bagian dari Pengendalian Operasional Lalu Lintas Jalan di Dinas Perhubungan Kota Bandarlampung, Bapak Kevin Hernando selaku Staf Bagian Perlengkapan Jalan di Dinas Perhubungan, Bapak Kiki Safari, S.E selaku Staf Bagian Perlengkapan Jalan di Dinas Perhubungan. Penulis mengucapkan terimakasih kepada bapak dan ibu atas informasi dan juga data-data, bantuan, izin, dan juga waktu luang yang telah diberikan kepada penulis, penulis merasa sangat terbantu dengan bantuan-bantuannya dalam proses turlap, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.

13. Segenap Informan Penelitian di Polresta Bandarlampung: Penulis mengucapkan terimakasih kepada Bripta Roni selaku Kasat Dikyasa di Polresta Bandarlampung, serta Bapak antoni Syahrana selaku Kasat Laka Lintas di Polresta Bandarlampung. Penulis mengucapkan terimakasih atas informasi, dan juga data-data yang sudah diberikan kepada penulis dalam proses turlap, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.
14. Segenap Informan Penelitian di Dinas Pekerjaan Umum Kota Bandarlampung: Penulis mengucapkan terimakasih kepada Bapak Victory Hasan, ST.MT selaku Kasi Pemeliharaan Bina Marga di Dinas Pekerjaan Umum (PU). Penulis mengucapkan terimakasih atas informasi dan data-data yang sudah diberikan dalam proses turlap, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.
15. Sahabatku yang selalu menemani selama 4 tahun di jurusan Ilmu Administrasi Negara yaitu Intan Destrilia (Bakpao yang selalu ngeselin, yang selalu menemani dimanapun dan kapanpun, teman 1 kamar selama 4 tahun)

terimakasih tun untuk semangatnya, dukungannya selama 4 tahun ini, semoga kita sama-sama sukses. Pranita Miharti (Si gendut yang cita-citanya pengen kurus, yang selalu menunggu cinta sejati) terimakasih ya ndut sering direpotin sama aku dan terimakasih juga sudah menemani penelitian, Nur Muharany (yang suka numpang ketawa) terimakasih rani untuk selalu menyediakan makanan kalau ke rumah, tetap semangat ya skripsi nya, Fatwa Nurmalla Sari (terimakasih awa untuk selama ini selalu baik mau nganterin sana sini, semangat terus ya nyusun skripsinya jangan males-malesan, karena pendidikan itu harus diutamakan), Megita Amalia Maulana (megita semangat terus ya skripsinya, yakin bentar lagi wisuda, jangan suka gunjingin orang terus ya kerjaannya), Sondang Gustina (yang selalu bertingkah aneh dan bikin orang ketawa) ondang semangat dong skripsinya jangan males-malesan biar cepat wisuda, Dira Uzunul Azizah (yang selalu semangat dan pantang menyerah dalam mengerjakan skripsi) terimakasih dira sudah baik sama aku, dira semangat terus ya skripsi nya walaupun banyak tantangan yang ada, dan hasil tidak akan mengkhianati proses dir), Yunia Mertisanfara (pusing kalau yunia ngomong terus ini kadang suka gak berhenti, kurang-kurangnya ya yun tingkahnya, semangat skripsinya yunia), Tanicha Aprilia (si tukang ngeselin bikin orang emosi dan kadang suka lelucon, semangat terus tanicha untuk skripsinya, biar cepet bahagia sama vinco). Terimakasih atas canda tawa kalian semua yang nantinya bakal bikin kangen, kalian adalah sahabat terbaik.

16. Gelas Antik (Adi Black, Adi kurniawan, Alvin, Ana, Andra, Andriyanto, Anggi Lestari, Anggi Setiawan, Annisa Yurida, Vita, Arif, Arizal, Astri,

Athiya, Bella, Binter, Daiska, Deni, Desriyanto, Desy, Dian, Dinda, Ditho, Sari, Anung, Ely, Adon, Fadly, Faiz, Fatra, Ferdian, Ferry, Gusty, Herwan, Hiro, Holil, Idris, Istiqomah, Istie R, Rian, Tije, Julian, Reza, Nana, Meli, Mia, Fazry, Ma'ruf, Ara, Nabila Aisyah, Nabila Cho, Nadya, Ni'mah, Nihan, Niza, Fungsi, Nur Arifah, Asih, Hasan, Idin, Laila, Oci, Okta, Rani, Refi, Regi, Rifki, Ririn, Robi, Roi, Rydho, Sandi, Sangga, Satria, Septika, Sintong, Sisca, Taufik, Tengku, Tiyasz, Trias Cininta, Triaz, Tuti, Wahyu Hidayat, Wahyu Syawaldi, Widi, Yumas, Heni). Serta keluarga besar Mahasiswa Ilmu Administrasi Negara terutama untuk Gelas Antik yang tidak bisa disebutkan satu persatu, terimakasih atas segala kebersamaan dan dukungannya selama proses perkuliahan. Semoga kita sukses semua, Amin.

17. Terimakasih kepada M. Andi Novrizal yang selalu support aku, yang selalu menemani turlap dalam pengerjaan skripsi ini. Makasih juga udah luangin waktu untuk dengerin keluh kesah aku dalam penyelesaian penulisan skripsi ini, dan mengajarkan aku untuk terus semangat, dan sabar.
18. Terimakasih kepada Annida Ubaidillah, Fatriany Maulita yang selalu baik dan mau menemani kemanapun, yang selalu membantu dalam hal apapun. Semangat terus ya skripsinya jangan pernah males pokoknya, malesnya harus dilawan supaya cepet wisuda. Amin
19. Terimakasih untuk adik-adik kesayangan mbak nisa: Naurah Nazhifah, Pradita Irwandari, Karina Veby, Ade Rahma untuk menjadi teman sepi yang menyenangkan. Semoga di esok hari kita jangan saling lupa ya!

20. Teman-teman KKN desa Riau Periang, Pubian. Iis Rosdiana, Tiffany, Amirul, Suryanto, dan Alief Aji. Terimakasih atas pengalaman berharga selama 40 harinya.
21. Sahabat SMA. Refny Ika, Dea Novita, Ravika, Resti, Putry Mery, Mitha Sari, Suchi Latifah. Trimakasih untuk saling support selama ini, tetap semangat dalam meraih cita-cita.
22. Seluruh pihak yang membantu penulis selama perkuliahan dan penyusunan skripsi yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu. Penulis ucapkan terimakasih untuk semuanya.

Semoga sebuah karya sederhana ini dapat bermanfaat bagi kita semua. Amin.

Bandarlampung, 07 Maret 2018

Penulis

Annisa Utami

DAFTAR ISI

	Halaman
DAFTAR ISI	i
DAFTAR TABEL	iii
DAFTAR GAMBAR	iv
I. PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	7
C. Tujuan Penelitian.....	8
D. Manfaat Penelitian.....	8
II. TINJAUAN PUSTAKA	
A. Tinjauan tentang Strategi	9
1. Pengertian Strategi.....	9
2. Fungsi dari Strategi.....	10
3. Tipe-Tipe Strategi.....	11
B. Tinjauan tentang Implementasi Strategi.....	14
1. Pengertian Implementasi Strategi.....	14
2. Faktor-faktor yang mempengaruhi keberhasilan implementasi Strategi.....	16
3. Konsep Implementasi Strategi.....	18
4. Penghambat Implementasi Strategi	21
C. Tinjauan tentang Kecelakaan Lalu Lintas	22
1. Pengertian Kecelakaan Lalu Lintas	22
2. Karakteristik Kecelakaan Lalu Lintas	22
3. Faktor-Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas	23
D. Tinjauan tentang Keselamatan	26
1. Pengertian Keselamatan Lalu Lintas	26
2. Tujuan Keselamatan Lalu Lintas	26
3. Masalah Penanganan Keselamatan.....	27
E. Tinjauan tentang Manajemen Rekayasa Lalu Lintas	27
1. Pengertian Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas	27
2. Tujuan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas	27

F. Kerangka Pikir.....	28
III. METODE PENELITIAN	
A. Tipe Penelitian	31
B. Fokus Penelitian.....	32
C. Lokasi Penelitian.....	34
D. Teknik Pengumpulan Data.....	34
E. Teknik Analisis Data.....	37
F. Teknik Keabsahan Data	39
IV. HASIL DAN PEMBAHASAN	
A. Gambaran Umum Dinas Perhubungan Kota Bandarlampung	41
1. Profil dan Sejarah Singkat Dinas Perhubungan Kota Bandarlampung	41
2. Visi dan Misi Dinas Perhubungan Kota Bandarlampung	43
3. Tujuan Dinas Perhubungan Kota Bandarlampung	44
4. Sasaran Dinas Perhubungan Kota Bandarlampung	45
5. Tugas Pokok dan Fungsi Dinas Perhubungan Kota Bandarlampung	45
6. Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Bandarlampung	46
B. Hasil Penelitian	54
1. Implementasi Strategi Dinas Perhubungan Kota Bandarlampung dalam Mengantisipasi Potensi Kecelakaan Lalu Lintas di Kota Bandarlampung	54
a. Perencanaan Integral dan Sistem Pengendalian.....	56
b. Kepemimpinan, Motivasi, dan Sistem Komunikasi	93
c. Manajemen Sumber Daya Manusia dan Kultur Organisasi	97
C. Pembahasan.....	100
1. Implementasi Strategi Dinas Perhubungan Kota Bandarlampung dalam Mengantisipasi Potensi Kecelakaan Lalu Lintas di Kota Bandarlampung	100
a. Perencanaan Integral dan Sistem Pengendalian.....	103
b. Kepemimpinan, Motivasi, dan Sistem Komunikasi.....	119
c. Manajemen Sumber Daya Manusia dan Kultur Organisasi	123
V. KESIMPULAN DAN SARAN	
A. Kesimpulan	125
B. Saran.....	126

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 1. Data Angka Kecelakaan Lalu Lintas di Kota Bandarlampung	5
Tabel 2. Lokasi Potensi Kecelakaan Lalu Lintas di Jalan Protokol Kota Bandarlampung	6
Tabel 3. Daftar Informan Penelitian	35
Tabel 4. Daftar Dokumen Penelitian	37
Tabel 5. Jumlah Karyawan di Dinas Perhubungan Berdasarkan Golongan Tahun 2017.....	48
Tabel 6. Daftar Lokasi Rambu Lalu Lintas Tahun Anggaran 2017	62
Tabel 7. Daftar Lokasi Pengecatan Marka Jalan Tahun Anggaran 2017.....	69
Tabel 8. Standard Operational Prosedur (SOP) Terkait Pemeliharaan Fasilitas Perlengkapan Jalan di Dinas Perhubungan Kota Bandarlampung	72
Tabel 9. Plotingan Lalu Lintas Dal Ops Dinas Perhubungan Kota Bandarlampung	81
Tabel 10. Plotingan Lalu Lintas Dal Ops Dinas Perhubungan Kota Bandarlampung Picket Pos Pagi dan Sore.....	82
Tabel 11. Plotingan Lalu Lintas Dal OPS Dinas Perhubungan Kota Bandarlampung Pam Jalur Walikota	82
Tabel 12. Lokasi Inspeksi Keselamatan Jalan Tahun 2017.....	88
Tabel 13. Data Inspeksi Keselamatan Jalan Dinas Perhubungan Kota Bandarlampung	90

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 1. Jumlah Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas di Indonesia.....	3
Gambar 2. Bagan Kerangka Pikir	30
Gambar 3. Surat Permohonan.....	59
Gambar 4. Rambu Lalu Lintas di Depan Gerai ATM Bambu Kuning.....	63
Gambar 5. Marka Jalan di Jl. Ahmad Yani	70
Gambar 6. Pelatihan	79
Gambar 7. Pamflet di bawah Fly Over MBK.....	83

I. PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

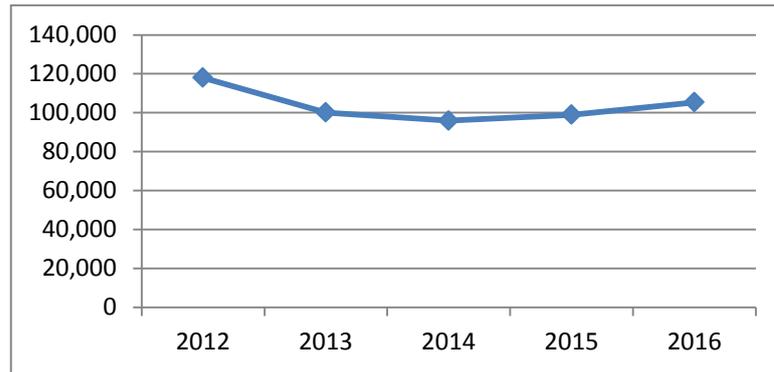
Jumlah kendaraan selalu meningkat dari tahun ke tahun, sehingga mengakibatkan kepadatan lalu lintas di jalan raya. Lalu lintas yang padat mengakibatkan keamanan berlalu lintas menjadi terganggu, sehingga menyebabkan banyaknya pelanggaran lalu lintas yang dapat menimbulkan kecelakaan lalu lintas. Berita tentang kecelakaan akibat mengabaikan lalu lintas hampir tidak pernah absen dari media-media di Indonesia. Setiap harinya, berita selalu tersaji mengenai kecelakaan lalu lintas dan mengabarkan beberapa nyawa melayang serta korban luka-luka akibat kecelakaan. Keadaan ini membuktikan perwujudan dari perkembangan teknologi masa kini. Perkembangan lalu lintas ini selain berpengaruh buruk (negatif) tetapi juga berpengaruh baik (positif).
(Sumber: <http://digilib.unila.ac.id/9705/11/BAB%20I.pdf>, Diakses tanggal 05 Oktober 2017, pukul 20.05 WIB)

Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 1 ayat 24, kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, kecelakaan lalu lintas umumnya terjadi karena berbagai

faktor penyebab yaitu kelalaian pengguna jalan, ketidaklaikan kendaraan, ketidaklaikan jalan dan/atau lingkungan.

Kecelakaan lalu lintas merupakan masalah yang hampir terjadi di seluruh negara di dunia ini, yang memerlukan penanganan serius mengingat besarnya kerugian yang diakibatkannya. Kecelakaan merupakan salah satu penyebab kematian tertinggi di dunia saat ini. Indonesia tercatat sebagai negara ketiga di dunia dengan total 38.279 angka kematian akibat kecelakaan tertinggi di Asia. Menurut data WHO, regulasi lalu lintas di Indonesia tidak begitu tegas mengatur peraturan saat berkendara. *(Sumber: <http://www.Surat kabar.id/>, Diakses tanggal 18 Oktober 2017, pukul 19.05 WIB)*

World Health Organization (WHO) mencatat bahwa 1,2 juta jiwa meninggal dunia dalam kecelakaan jalan raya setiap tahunnya dan 50 juta orang korban kecelakaan mengalami luka serius dan cacat tetap. Anak, pejalan kaki, pengendara sepeda dan orang tua paling rentan dari pengguna jalan. Secara umum, Kepolisian Republik Indonesia (POLRI) mencatat 80 orang perhari atau 3 orang per jam meninggal di jalan raya akibat kecelakaan lalu lintas. *(Sumber: <http://news.liputan6.com/>, Diakses tanggal 04 Oktober 2017, pukul 10.10 WIB)*



Gambar 1. Jumlah Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas di Indonesia Tahun 2012 – 2016.

Sumber: (Korps Lalu Lintas Kepolisian RI tahun 2017)

Sebagaimana dapat dilihat pada gambar 1, tren kecelakaan lalu lintas secara nasional setiap tahunnya terus mengalami peningkatan. Sejak tahun 2014 hingga terakhir tahun lalu, jumlahnya semakin banyak. Sepanjang tahun 2014 tercatat 95.906 kasus, tahun selanjutnya 98.970 kasus, dan pada tahun 2016 meningkat menjadi 105.374 kasus. Namun, jika dibandingkan dengan tahun 2012 mengalami penurunan dari 117.949 kasus menjadi 100.106 kasus pada tahun 2013 (*Sumber: <http://www.otomania.com/>, Diakses tanggal 28 September 2017, pukul 10.22 WIB*).

Keselamatan lalu lintas dan jalan amat penting untuk menciptakan suatu kondisi aman dan nyaman bagi setiap pengguna jalan dalam berkendara. Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 1 ayat 31, Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari risiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan, dan/atau lingkungan.

Provinsi Lampung adalah sebuah provinsi yang terletak di ujung Pulau Sumatera dan menjadi pintu gerbang kendaraan dari Pulau Jawa menuju Pulau

Sumatera. Provinsi Lampung memiliki empat jalur lintas utama kendaraan yang akan menuju ke Provinsi lainnya di Pulau Sumatera. Padatnya kendaraan yang melintasi Provinsi Lampung membuat Provinsi Lampung rawan terhadap kejadian kecelakaan, terutama di ibu kota Provinsi Lampung yaitu ibu kota Bandar Lampung. (Sumber: <http://digilib.unila.ac.id/6786/10/BAB%20I.%20PENDAHULUANpdf>, Diakses tanggal 05 Oktober 2017, pukul 21.00 WIB).

Sebagai sebuah kota yang menuju kota metropolitan, Kota Bandar Lampung disesaki oleh kendaraan bermotor yang sangat banyak. Kota dengan 1 juta penduduk ini memiliki karakteristik yang sangat padat. Kepadatan lalu lintas di Kota Bandar Lampung menyebabkan timbulnya masalah-masalah baru seperti kemacetan dan kecelakaan lalu lintas. Untuk itu Pemerintah seharusnya lebih tanggap dalam menangani permasalahan tersebut.

Berdasarkan hasil pra-riset peneliti di Polresta Bandar Lampung, di dapatkan data angka kecelakaan yang terjadi di Kota Bandar Lampung pada tahun 2016 sampai dengan tahun 2017, data angka kecelakaan yang di dapatkan dari Polresta Bandar Lampung bisa dilihat dari jumlah korban meninggal dunia, luka berat, luka ringan, kerugian materi dan jumlah kejadian kecelakaan. Adapun data angka kecelakaan lalu lintas tersebut dapat dilihat pada Tabel 1.

Tabel 1. Data Angka kecelakaan Lalu Lintas Kota Bandarlampung

No	Korban Kecelakaan	Jumlah Korban	
		Tahun 2016	Tahun 2017
1	Meninggal Dunia	95	68
2	Luka Berat	57	51
3	Luka Ringan	511	319
4	Kerugian Materi (Rp)	Rp 937.500.000	Rp 981.020.000
5	Jumlah Kejadian Kecelakaan	451	297

Sumber: Polresta Bandarlampung tahun 2018

Perhatikan data jumlah kecelakaan di Kota Bandarlampung pada tabel 1. Berbeda dengan kota-kota besar di Indonesia pada umumnya, di Kota Bandarlampung jumlah kecelakaan lalu lintas dari tahun 2017 cenderung menurun dari tahun 2016. Data tersebut menunjukkan bahwa dibidang pembangunan di Kota Bandarlampung mengalami peningkatan, ini dibuktikan dengan menurunnya jumlah angka kecelakaan lalu lintas di kota yang menjadi ibukota Provinsi Lampung tersebut.

Direktorat Jenderal Bina Marga (2007) mengatakan bahwa jalan yang lebih aman ternyata lebih banyak menyelamatkan nyawa dari pada cara mengemudi yang lebih aman ataupun kendaraan yang lebih aman. Kebutuhan akan cara mengemudi dan kendaraan yang lebih berkeselamatan telah sangat dipahami, sedangkan kebutuhan terhadap jalan yang lebih berkeselamatan belum banyak dimengerti. (*Sumber: Sujanto, S.Dkk, 2010:14*)

Berdasarkan data dari Polresta Bandarlampung pada tahun 2017, ada 6 lokasi potensi kecelakaan lalu lintas di Kota Bandarlampung. 6 lokasi yang berpotensi kecelakaan lalu lintas tersebut yaitu Jl. Soekarno Hatta-Pal 16, Jl. Soekarno Hatta-

POLDA III, Jl.Yos Sudarso-BW, Jl.Gatot Subroto-Polsek TBS, Jl.Imam Bonjol, Jl.Raya Kalianda-Nestle. Dari masing-masing lokasi tersebut memiliki gambaran lokasi dengan potensi kecelakaan yang berbeda.

Tabel 2. Lokasi Potensi Kecelakaan di Jalan Protokol Kota Bandarlampung

No	Nama Lokasi	Gambaran Lokasi
1	Jl.Soekarno Hatta-Pal 16	Jalan Rusak - tikungan gelap - kec.tinggi
2	Jl.Soekarno Hatta-POLDA III	Jalan Rusak – tikungan gelap – kec.tinggi
3	Jl.Yos Sudarso-BW	Jalan Lebar – marka pudar – gelap – kec. Tinggi – parkir
4	Jl.Gatot Subroto-Polsek TBS	Jalan kecil – tikungan tajam – kec.tinggi – gelap
5	Jl.Imam Bonjol	Jalan tikungan – turunan – persimpangan – gelap
6	Jl.Raya Kalianda-Nestle	Jalan kecil – gelap – kec.tinggi – tikungan

Sumber: Polresta Bandarlampung tahun 2017

Sebagaimana dapat dilihat pada tabel 2, ada beberapa lokasi potensi kecelakaan lalu lintas dengan gambaran lokasi yang berbahaya, dari tabel tersebut harus cepat di tangani oleh Dinas terkait untuk mengurangi jumlah dan tingkat kecelakaan yang ada. Karena, jika tidak ditangani dengan serius maka angka kecelakaan lalu lintas di Kota Bandarlampung akan meningkat.

Institusi Publik yang terlibat dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan yaitu Dinas Perhubungan (Dishub). Dishub berperan penting dalam terciptanya lalu lintas yang aman dan tertib dimana instansi ini melakukan pembuatan sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, seperti rambu lalu lintas dan juga marka jalan. Namun, walaupun sudah banyak rambu lalu lintas dan marka jalan yang ada di Bandarlampung, pengguna kendaraan di Bandarlampung terkadang tidak

paham dan mengerti arti dari tanda tersebut. Hal itu juga menjadi penyebab salah satu terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Dinas Perhubungan selaku dinas terkait sudah melakukan upaya-upaya untuk mengantisipasi potensi kecelakaan di jalan Kota Bandarlampung dengan strategi yang digunakan. Adapun strategi yang dilakukan Dinas Perhubungan Kota Bandarlampung yaitu melaksanakan manajemen dan rekayasa lalu lintas. Mengingat pentingnya pelaksanaan strategi Dinas Perhubungan Kota Bandarlampung sebagai upaya mengurangi jumlah kecelakaan lalu lintas di Kota Bandarlampung maka perlu diadakan sebuah studi yang dapat menilai pelaksanaan strategi tersebut. Diharapkan dengan adanya studi ini, Dinas Perhubungan Kota Bandarlampung dan Kabupaten/Kota lainnya dapat merancang pendekatan perumusan strategi yang lebih baik dalam meminimalisir tingkat kecelakaan di Kota Bandarlampung. Hal inilah yang menjadi ketertarikan peneliti untuk mengkaji lebih jauh mengenai **“Implementasi Strategi Dinas Perhubungan Kota Bandarlampung dalam Mengantisipasi Potensi Kecelakaan Lalu Lintas di Kota Bandarlampung”**.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang masalah diatas, maka permasalahan yang akan diungkapkan dalam penelitian ini adalah:

Bagaimanakah implementasi strategi Dinas Perhubungan Kota Bandarlampung dalam mengantisipasi potensi kecelakaan lalu lintas di Kota Bandarlampung?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan permasalahan yang diangkat, maka tujuan penelitian ini adalah: Mendeskripsikan dan menganalisis implementasi strategi Dinas Perhubungan Kota Bandarlampung dalam mengantisipasi potensi kecelakaan lalu lintas di Kota Bandarlampung.

D. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat penelitian ini adalah:

1. Secara teoritis, hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi pemikiran dan penambahan ilmu pengetahuan dalam kajian Ilmu Administrasi Negara khususnya yang berkaitan dengan strategi organisasi publik.
2. Secara praktis
 - a. Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi dan menjadi masukan bagi masyarakat pada umumnya dan pada dinas terkait pada khususnya dalam mengantisipasi potensi kecelakaan lalu lintas.
 - b. Dapat memberikan pengetahuan bagi peneliti dalam memahami sejauh mana strategi Dinas Perhubungan Kota Bandarlampung dalam mengantisipasi potensi kecelakaan lalu lintas.

II. TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan tentang Strategi

1. Pengertian Strategi

Menurut Chandler dalam Umar (2010:16) mengemukakan bahwa strategi merupakan alat untuk mencapai tujuan organisasi dalam kaitannya dengan tujuan jangka panjang, program tindak lanjut serta prioritas alokasi sumber daya. Dengan kata lain, strategi adalah pilihan dan rute yang tidak hanya sekedar mencapai suatu tujuan akan tetapi strategi juga dimaksudkan untuk mempertahankan keberlangsungan organisasi di dalam lingkungan hidup dimana organisasi tersebut menjalankan aktivitasnya. Sedangkan menurut Porter dalam Umar (2010:16), merupakan alat yang sangat penting untuk mencapai keunggulan bersaing. Menurut K.Marrus dalam Umar (2010:16), strategi didefinisikan sebagai suatu proses penentuan rencana para pemimpin puncak yang berfokus pada tujuan jangka panjang organisasi, disertai penyusunan suatu cara atau upaya bagaimana agar tujuan tersebut dapat dicapai.

Salusu (1996:101) mendefinisikan strategi sebagai suatu seni mengungkapkan kecakapan dan sumber daya organisasi untuk mencapai

sasarannya melalui hubungan yang efektif dengan lingkungan dalam kondisi yang paling menguntungkan. Menurut Assauri (2016:3), strategi merupakan suatu tujuan yang ingin dicapai, upaya untuk mengkomunikasikan apa saja yang akan dikerjakan, oleh siapa yang mengerjakannya, bagaimana cara mengerjakannya, serta kepada siapa saja hal-hal tersebut pula dikomunikasikan, dan juga perlu dipahami mengapa hasil kinerja tersebut perlu dinilai. Strategi juga merupakan suatu pernyataan yang mengarahkan bagaimana masing-masing individu dapat bekerja sama dalam suatu organisasi, dalam upaya pencapaian tujuan dan sasaran organisasi tersebut. Dengan penekanan upaya kerja sama itu, maka strategi haruslah dapat menggambarkan arah keputusan yang tepat atau cocok, dan hal ini penting sebagai dasar arah pencapaian suatu maksud dan tujuan organisasi.

Berdasarkan beberapa pendapat para ahli tentang pengertian strategi di atas, terlihat bahwa konsep strategi memiliki makna yang beragam. Dengan demikian secara garis besar, strategi dapat disimpulkan sebagai langkah-langkah yang harus dikerjakan di dalam suatu kelompok atau organisasi yang memiliki dampak jangka panjang dan berorientasi untuk masa depan agar dapat mencapai sasaran serta tujuan dari organisasi tersebut dengan efektif dan efisien.

2. Fungsi dari Strategi

Menurut Assauri (2016:7), fungsi dari strategi pada dasarnya adalah berupaya agar strategi yang disusun dapat diimplementasikan secara efektif. Untuk itu, terdapat enam fungsi yang harus dilakukan secara simultan, yaitu:

- a. Mengkomunikasikan suatu maksud (visi) yang ingin dicapai kepada orang lain.
- b. Menghubungkan atau mengaitkan kekuatan atau keunggulan organisasi dengan peluang dari lingkungannya.
- c. Memanfaatkan atau mengeksploitasi keberhasilan dan kesuksesan yang didapat sekarang sekaligus menyelidiki adanya peluang-peluang baru.
- d. Menghasilkan dan membangkitkan sumber-sumber daya yang lebih banyak dari yang digunakan sekarang.
- e. Mengkoordinasikan dan mengarahkan kegiatan atau aktivitas organisasi ke depan.
- f. Menanggapi serta bereaksi atas keadaan yang baru dihadapi sepanjang waktu.

3. Tipe-Tipe strategi

Menurut Kooten (1991) dalam Salusu (1996:104), tipe-tipe strategi dimaksud adalah sebagai berikut:

1. *Corporate Strategy* (Strategi Organisasi). Strategi ini berkaitan dengan perumusan misi, tujuan, nilai-nilai, dan inisiatif-inisiatif stratejik yang baru. Pembatasan-pembatasan diperlukan, yaitu apa yang dilakukan dan untuk siapa.
2. *Program Strategy* (Strategi Program). Strategi ini lebih memberi perhatian pada implikasi-implikasi strategi dari suatu program tertentu. Apa kira-kira dampaknya apabila suatu program tertentu dilancarkan atau diperkenalkan, apa dampaknya bagi sasaran organisasi.

3. *Resource Support Strategy* (Strategi Pendukung Sumber Daya). Strategi sumber daya ini memusatkan perhatian pada memaksimalkan pemanfaatan sumber-sumber daya esensial yang tersedia guna meningkatkan kualitas kinerja organisasi. Sumber daya itu dapat berupa tenaga, keuangan, teknologi, dan sebagainya.
4. *Institutional Strategy* (Strategi Kelembagaan). Fokus dari strategi institusional ialah mengembangkan kemampuan organisasi untuk melaksanakan inisiatif-inisiatif strategi.

Mintzberg dan Walters dalam Heene (2010:60) membagi tipe organisasi menjadi delapan tipe, diantaranya sebagai berikut:

(1) Strategi yang terencana

Strategi ini merupakan keluaran dari perencanaan formal dirumuskan dan didistribusikan oleh manajemen tingkat atas, yang menjaga kesinambungan implementasi dalam lingkungan yang terkendali dan teramalkan melalui sarana prosedur pengendalian formal.

(2) Strategi Intrapreneur

Strategi ini merupakan keluaran dari visi terpusat, yang kadangkala berasal dari gagasan satu atau beberapa manajer dan yang dapat disesuaikan dengan peluang-peluang baru. Pemimpin atau manajer tersebut melaksanakan pengendalian pribadi terhadap organisasi.

(3) Strategi Ideologi

Strategi ini merupakan keluaran dari nilai-nilai kemasyarakatan yang secara normatif diperkuat dan dikendalikan melalui sosialisasi dan

indoktrinasi. Ada kalanya organisasi bereaksi secara proaktif berkenaan dengan perubahan lingkungan.

(4) Strategi Payung

Strategi ini merupakan keluaran dari suasana penuh keterbatasan, dimana manajemen tingkat atas hanya mempunyai wewenang terbatas untuk mengendalikan organisasi, mendefinisikan strategi aturan main, yang hanya disimpulkan dari prakiraan-prakiraan sasaran yang bersifat umum. Ciri khas strategi ini yaitu dapat diterapkan pada lingkungan kompleks yang sulit untuk diramalkan.

(5) Strategi Proses

Strategi ini merupakan keluaran dari suatu proses, dimana manajemen tingkat atas mengawasi semua proses strategi tersebut (mencari anggota, penataan struktur) dan mendelegasikan elemen-elemennya pada pelaku lain dalam organisasi.

(6) Strategi Parsial

Strategi ini muncul menjadi bagian-bagian kecil, dimana para pelaku dalam organisasi mengembangkan sendiri pola-pola tertentu dalam aktivitas mereka dikarenakan ketiadaan suatu strategi terpusat atau keadaan yang berlawanan dengan ketentuan terpusat yang berlaku.

(7) Strategi Konsensus

Strategi ini muncul dari kesepakatan melalui upaya saling pengertian, dimana para pelaku organisasi saling menyesuaikan pola yang mereka kembangkan, dikarenakan oleh ketiadaan ketentuan terpusat atau yang lebih mengikat.

(8) Strategi Pendukung

Strategi ini merupakan keluaran dari dinamika lingkungan, dimana lingkungan mendikte pola-pola tertentu dalam aktivitas organisasi. Lingkungan secara langsung menggiring strategi organisasi atau secara tidak langsung membatasi melalui pemilihan alternatif yang berbeda.

Berkaitan dengan penelitian ini, tipe strategi yang relevan dengan penelitian ini diantaranya ialah *Corporate Strategy* (Strategi Organisasi), dan *Program Strategy* (Strategi Program). *Corporate Strategy* dibutuhkan untuk merumuskan atau membangun misi, tujuan, nilai-nilai dan inisiatif yang akan dilakukan organisasi, sebab hal-hal tersebut berasal dari inisiatif masyarakat serta harus memiliki batasan-batasan tentang apa yang mereka lakukan dan untuk siapa. Untuk *Program Strategy*, dapat berupa kebijakan maupun berbagai kegiatan yang selaras dengan tujuan yang hendak dicapai organisasi, sehingga hasilnya juga dapat dirasakan oleh sasaran organisasi tersebut

B. Tinjauan tentang Implementasi Strategi

1. Pengertian Implementasi Strategi

Tahapan penting setelah perumusan strategi adalah implementasi strategi. Tahapan ini merupakan tahapan yang kritis karena banyak organisasi yang mampu menyusun perumusan strategi dengan baik namun tidak mampu mengimplementasikannya dengan baik. Implementasi sebagai suatu konsep tindak lanjut pelaksanaan kegiatan yang cukup menarik untuk dikaji oleh cabang ilmu. Hal ini semakin mendorong perkembangan konsep

implementasi itu sendiri dan juga menyadari bahwa dalam mempelajari implementasi sebagai suatu konsep akan dapat memberikan kemajuan dalam upaya pencapaian tujuan. Salusu (1996:409) mendefinisikan implementasi adalah seperangkat kegiatan yang dilakukan menyusul satu keputusan. Dalam hal ini keputusan dimaksudkan untuk mencapai sasaran tertentu. Implementasi merupakan operasionalisasi dari berbagai aktivitas guna mencapai suatu sasaran tertentu.

Higgins dalam Salusu (1996:409) merumuskan, implementasi adalah rangkuman dari berbagai kegiatan yang didalamnya Sumber Daya Manusia (SDM) menggunakan sumber daya lain untuk mencapai sasaran dari strategi. Kegiatan tersebut menyentuh seluruh jajaran manajemen, mulai dari manajemen puncak hingga karyawan lini paling bawah.

Amir (2011:192) menyatakan implementasi strategi merupakan rangkaian aktivitas dan pekerjaan yang dibutuhkan untuk mengeksekusi perencanaan strategik. Artinya, apa yang dirumuskan pada strategi dan kebijakan akan diterapkan dalam berbagai program kerja, anggaran dan prosedur-prosedur. Rumusan strategi yang baik tidak ada artinya bila tidak diterapkan dalam implementasi, begitu juga sebaliknya. Implementasi berkaitan dengan suatu kebijaksanaan yang ditetapkan oleh suatu organisasi, lembaga atau badan tertentu untuk mencapai suatu tujuan yang telah ditetapkan.

Amirullah (2015:17) mengungkapkan implementasi strategi adalah sebuah tindakan pengelolaan bermacam-macam sumber daya organisasi dan

manajemen yang mengarahkan dan mengendalikan pemanfaatan sumber-sumber daya perusahaan melalui strategi yang dipilih. Implementasi strategi diperlukan untuk memerinci secara lebih tepat dan jelas bagaimana sesungguhnya pilihan strategi yang telah diambil direalisasikan. Implementasi strategi yang berhasil sangat tergantung pada keahlian dan kemampuan serta keterampilan manajer.

Wheelen-Hunger (2003:296) menyatakan implementasi strategi adalah sejumlah total aktivitas dan pilihan yang dibutuhkan untuk dapat menjalankan sebuah perencanaan strategis. Implementasi strategi merupakan proses berbagai strategi dan kebijakan berubah menjadi tindakan melalui pengembangan program, anggaran dan prosedur. Implementasi merupakan kunci sukses manajemen strategis.

Beberapa definisi diatas, dapat disimpulkan implementasi strategi merupakan serangkaian aktivitas yang dibutuhkan dalam menjalankan sebuah perencanaan strategis dengan menggunakan sumber daya organisasi untuk mencapai tujuan organisasi.

2. Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Keberhasilan Implementasi Strategi

Heide dalam Heene (2010:181) menyatakan bahwa kemampuan dalam mengimplementasikan suatu strategi dengan berhasil dipengaruhi oleh tujuh faktor, yaitu;

a. Sistem informasi dari organisasi

Suatu pengimplementasian strategi yang berhasil menuntut adanya lalu lintas informasi yang relevan dan juga continue yang mencakup ke seluruh bagian organisasi.

b. Kemampuan proses belajar dari organisasi

Implementasi dari suatu strategi tidak saja menuntut bahwa semua partisipan harus memahami akan strategi itu, akan tetapi mereka juga harus dapat mengembangkan pengetahuan dan keterampilan untuk mampu mengimplementasikan strategi dengan sukses.

c. Pengalokasian sarana-sarana organisasi secara menyeluruh

Tanpa ketersediaan sarana-sarana yang memadai termasuk sarana yang secara khusus dipersiapkan dapat dikatakan akan sulit untuk mengimplementasikan suatu strategi dengan berhasil.

d. Struktur organisasi yang baku

Struktur baku suatu organisasi akan berdampak secara tidak langsung terhadap implementasi dari strategi melalui dampaknya terhadap alur informasi, monitoring dan proses pengambilan keputusan di dalam organisasi.

e. Kebijakan tentang manajemen SDM dari organisasi

Keberhasilan atau kegagalan implementasi suatu strategi akan bergantung pada dedikasi para partisipan perorangan yang merasa bertanggung jawab mewujudkan strategi tersebut ke dalam realitas.

f. Merangkul pengaruh politis di tubuh organisasi

Ketika para partisipan tertentu atau kelompok-kelompok partisipan mempersepsikan sebuah strategi sebagai sesuatu yang meredusir kekuasaan dirinya ataupun statusnya, maka mereka akan menghambat upaya implementasi.

g. Kultur dari organisasi

Kultur suatu organisasi mencakup keseluruhan dari sistem-sistem kognitif, nilai- nilai, maupun pola-pola perilaku yang melekat dalam organisasi. Suatu strategi yang kurang adaptif terhadap kultur organisasi akan melahirkan penolakan yang keras dan semakin menghambat segenap upaya bagi pengimplementasiannya secara efektif.

2. Konsep Implementasi Strategi

Strategi yang telah direncanakan selanjutnya diimplementasikan oleh organisasi agar mampu mencapai tujuan yang telah ditetapkan. Berikut ini beberapa konsep implementasi strategi yang dikemukakan oleh beberapa ahli

a. Konsep Implementasi Strategi menurut Higgins dalam Salusu (1996:435) adalah sebagai berikut.

1) Perencanaan Integral dan Sistem Pengendalian

Sasaran yang ingin dicapai oleh strategi, dijabarkan secara rinci, yang selanjutnya dibuatkan perencanaan antara dan perencanaan operasional. Perencanaan antara atau sering disebut sebagai program, adalah penghubung antara sasaran-sasaran strategi dan perencanaan operasional. Program ini mencakup ruang lingkup yang cukup luas,

waktu yang memadai, cukup komprehensif dan memiliki rincian detail. Adapun tugas dari program adalah menerjemahkan strategi ke dalam tugas operasional. Sedangkan, tugas perencanaan operasional adalah menerjemahkan perencanaan antara ke dalam rencana yang pasti yaitu kegiatan yang memberi hasil yang diinginkan. Anggaran yang merupakan kunci dari keberhasilan perencanaan operasional, biasanya disebut rencana operasional keuangan dan rencana pembiayaan. Melalui anggaran inilah dapat diketahui pencapaian dari rencana operasional terhadap sasaran organisasi.

2) Kepemimpinan, Motivasi dan Sistem Komunikasi

Gaya kepemimpinan memegang peranan sentral dalam menggerakkan anggota organisasi menuju sukses. Para manajer hendaknya mampu memberikan motivasi kepada jajaran kepegawaian jika ingin maju. Selain itu sistem komunikasi yang dimiliki harus baik guna mencapai tujuan yang ingin dicapai.

3) Manajemen Sumber Daya Manusia dan Kultur Organisasi

Komponen implementasi biasanya ditangani oleh bagian personalia dalam organisasi yang memiliki dua fungsi utama. Pertama, menempatkan karyawan atau anggota organisasi yang sekaligus mencakup perencanaan personalia, perekrutan, saringan, pelatihan dan orientasi. Kedua, berfungsi apabila karyawan sudah mulai bekerja yang mencakup pelatihan dan pengembangan, penyediaan kompensasi dan motivasi, jaminan kesehatan dan keselamatan kerja,

evaluasi dan pengendalian, perbaikan produktivitas dan perbaikan komunikasi dalam organisasi.

b. Konsep Implementasi strategi menurut Wheelen dan Hunger (2003:17)

1) Program

Program adalah pernyataan aktivitas-aktivitas atau langkah-langkah yang diperlukan untuk menyelesaikan perencanaan sekali pakai. Program melibatkan restrukturisasi perusahaan, perubahan budaya internal perusahaan, atau awal dari suatu usaha penelitian baru.

2) Anggaran

Anggaran adalah program yang dinyatakan dalam bentuk satuan uang, setiap program akan dinyatakan secara rinci dalam biaya, yang dapat digunakan oleh manajemen untuk merencanakan dan mengendalikan.

3) Prosedur

Prosedur, kadang-kadang disebut *Standard Operating Procedures* (SOP). Prosedur adalah sistem langkah-langkah atau teknik-teknik yang berurutan yang menggambarkan secara rinci bagaimana suatu tugas atau pekerjaan diselesaikan. Prosedur secara khusus merinci berbagai aktivitas yang harus dikerjakan untuk menyelesaikan program-program perusahaan.

Berdasarkan beberapa konsep implementasi yang telah dikemukakan, berkaitan dengan penelitian ini, penulis menggunakan konsep implementasi strategi menurut Higgins dalam Salusu (1996:435) yang menawarkan suatu

sistem implementasi yang dianggapnya akan mampu menyelesaikan berbagai masalah dalam pelaksanaannya, yaitu berupa proses integral dari tiga komponen utama yang meliputi: (1) perencanaan integral dan sistem pengendalian; (2) kepemimpinan, motivasi dan sistem komunikasi; dan (3) manajemen sumber daya manusia dan kultur organisasi. Alasan penulis menggunakan model implementasi strategi ini karena penulis ingin menganalisis sasaran-sasaran strategi yang ingin dicapai oleh Dinas Perhubungan Kota Bandarlampung yang diinterpretasikan melalui program-program dan telah disusun dalam rencana pasti yaitu berupa kegiatan-kegiatan yang sesuai dengan tujuan yang telah ditetapkan.

3. Penghambat Implementasi Strategi

Dalam pelaksanaan implementasi strategi terdapatnya masalah atau hambatan yang dapat terhambatnya pelaksanaan strategi. Hunger (2003:99) menyebutkan hambatan dalam implementasi sebagai berikut:

- a. Implementasi berjalan lebih lambat dibanding dengan perencanaan awalnya.
- b. Munculnya berbagai masalah yang tidak terduga.
- c. Koordinasi dalam implementasi tersebut tidak efektif.
- d. Organisasi memberi perhatian yang berlebihan terhadap aktivitas persaingan dan penanganan krisis sehingga kurang memperhatikan implementasi yang harus dijalankan.
- e. Kemampuan SDM yang terlibat dalam implementasi strategi yang masih kurang.

C. Tinjauan tentang Kecelakaan Lalu Lintas

1. Pengertian Kecelakaan Lalu Lintas

Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 1 ayat 24, kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda.

Menurut Khisty dan Lall (2003:360), kecelakaan lalu lintas merupakan kata yang biasa digunakan untuk menguraikan kegagalan kinerja satu atau lebih komponen pengendaraan, yang mengakibatkan kematian, luka badan, dan atau kerusakan harta benda.

Berdasarkan beberapa pengertian di atas, penulis menyimpulkan bahwa kecelakaan lalu lintas merupakan suatu peristiwa pada lalu lintas jalan yang tidak diduga dan tidak diinginkan yang sulit diprediksi kapan dan dimana terjadinya, sedikitnya melibatkan satu kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang menyebabkan cedera, trauma, kematian dan/atau kerugian harta benda pada pemiliknya (korban).

2. Karakteristik Kecelakaan Lalu Lintas

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada pasal 229, karakteristik kecelakaan lalu lintas dapat dibagi kedalam 3 (tiga) golongan, yaitu:

- a. Kecelakaan Lalu Lintas ringan, yaitu kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan kendaraan dan/atau barang.
- b. Kecelakaan Lalu Lintas sedang, yaitu kecelakaan yang mengakibatkan luka ringan dan kerusakan kendaraan dan/atau barang.
- c. Kecelakaan Lalu Lintas berat, yaitu kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia atau luka berat.

3. Faktor-Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas

Berdasarkan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat tentang Keselamatan Transportasi Darat Tahun 2006 dalam Gunawan (2017) penyebab kecelakaan dibagi menjadi empat unsur yaitu:

1. Faktor Manusia

Manusia sebagai pejalan kaki dan pengendara kendaraan. Pejalan kaki tersebut menjadi korban kecelakaan dan dapat juga menjadi penyebab kecelakaan. Pengemudi kendaraan merupakan penyebab kecelakaan utama, sehingga paling sering diperhatikan. Manusia sebagai pengemudi memiliki faktor-faktor fisiologis dan psikologis. Faktor tersebut perlu mendapat perhatian khusus karena cenderung sebagai penyebab potensial kecelakaan. Kejadian kecelakaan lalu lintas jalan juga dipengaruhi oleh faktor usia pengemudi.

2. Faktor Kendaraan

Kendaraan bermotor sebagai hasil produksi suatu pabrik, telah dirancang dengan suatu nilai faktor keamanan untuk menjamin keselamatan bagi pengendaranya. Kendaraan harus siap pakai, oleh karena itu kendaraan

harus di rawat dengan baik sehingga semua bagian kendaraan berfungsi dengan baik, seperti mesin, rem kemudi, ban, lampu, kaca spion, sabuk pengaman, dan alatalat mobil. Dengan demikian pemeliharaan kendaraan tersebut diharapkan dapat:

- a. Mengurangi jumlah kecelakaan.
- b. Mengurangi jumlah korban kecelakaan pada pemakai jalan lainnya.
- c. Mengurangi besar kerusakan pada kendaraan bermotor.

3. Faktor Jalan

Selain kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh faktor manusia serta kondisi kendaraan yang kurang baik, faktor jalan juga dapat mempengaruhi sebab terjadinya kecelakaan. Ahli jalan raya dan ahli lalu lintas merencanakan jalan dengan spesifikasi standar dengan harapan keselamatan. Dalam kondisi geometrik jalan yang harus diperhatikan adalah:

- a. Lebar jalur

Lebar jalur yang tidak memenuhi syarat, radius tikungan yang terlalu tajam, tebing yang curam tanpa adanya kreb penghalang serta terganggunya jarak pandangan pengemudi akan sangat mudah menyebabkan terjadinya kecelakaan.

- b. Pertemuan jalan

Pertemuan jalan (*intersection*) yang kurang memenuhi syarat sehingga pengemudi terhalang pandangannya.

c. Kondisi konstruksi lapis perkerasan

Lapis permukaan yang terlalu licin dapat menyebabkan kendaraan slip demikian juga permukaan jalan yang berlubang akan dapat mengakibatkan pengemudi menjalankan kendaraan dengan hati-hati.

d. Bentuk dan letak rambu jalan

Rambu-rambu di jalan yang sudah rusak dan letaknya tidak tepat dapat mengakibatkan keragu-raguan pengemudi dalam berlalu lintas.

4. Faktor Lingkungan

Jalan dibuat untuk menghubungkan suatu tempat ke tempat lain dari berbagai lokasi baik di dalam kota maupun di luar kota. Berbagai faktor lingkungan jalan yang sangat berpengaruh dalam kegiatan berlalu lintas. Hal ini mempengaruhi pengemudi dalam mengatur kecepatan jika menghadapi situasi seperti:

a. Lokasi Jalan

Lokasi jalan di dalam kota dan di luar kota sangat berpengaruh dalam mengemudikan kendaraan dalam menentukan kecepatan. Daerah yang dekat dengan pasar, pertokoan, sekolah, perumahan akan lebih berhati-hati dalam berkendara.

b. Iklim

Indonesia mengalami dua macam musim yaitu musim penghujan dan kemarau, hal ini menjadi perhatian bagi pengemudi agar selalu waspada dalam mengemudikan kendaraannya. Selain itu adanya pergantian waktu dari pagi, siang, sore, malam hari memberikan intensitas cahaya yang berbeda-beda. Hal tersebut mempengaruhi

keadaan jalan yang terang, gelap, atau remang-remang. Sehingga mempengaruhi penglihatan pengemudi sewaktu mengendarai kendaraannya.

c. Volume Lalu Lintas

Berdasarkan pengamatan diketahui bahwa semakin padat lalu lintas jalan, semakin banyak kecelakaan yang terjadi, akan tetapi tidak fatal, semakin sepi lalu lintas semakin sedikit kemungkinan kecelakaan akan tetapi fatalitas akan sangat tinggi. Adanya komposisi lalu lintas seperti diatas, diharapkan pada pengemudi yang sedang mengendarai kendaraan agar selalu hati-hati.

D. Tinjauan tentang Keselamatan

1. Pengertian Keselamatan Lalu Lintas

Menurut Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Pasal 1 ayat 31, Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari risiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, Kendaraan, Jalan, dan/atau lingkungan.

2. Tujuan dari Keselamatan

Menurut Soejachmoen (2004), tujuan dari keselamatan jalan raya adalah untuk menekan angka kecelakaan lalu lintas di Indonesia. Hal ini karena dengan rendahnya angka kecelakaan lalu lintas maka kesejahteraan dan keselamatan bagi mereka di jalan raya semakin terjamin. (*Sumber:*

*file:///C:/Users/ACER/Downloads/Documents/digital_124276-S-5854-Studi
%20beberapa-Literatur_2.pdf)*

3. Masalah Penanganan Keselamatan

Menurut Gunawan (2013), masalah penanganan keselamatan yaitu:

- b. Pendanaan sektor keselamatan sangat minim
- c. Minimnya penggunaan teknologi dalam pengembangan keselamatan
- d. Data kecelakaan kurang akurat
- e. SDM belum siap: aspek penguasaan teknologi, perencanaan dan pelaksanaan keselamatan
- f. Penegakan hukum dan peraturan pelanggaran lalu lintas di Indonesia cenderung lemah

E. Tinjauan tentang Manajemen dan Rekayasa lalu Lintas

1. Pengertian Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas

Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 pasal 1 ayat 29, Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas adalah serangkaian usaha dan kegiatan yang meliputi perencanaan, pengadaan, pemasangan, pengaturan, dan pemeliharaan fasilitas perlengkapan jalan dalam rangka mewujudkan, mendukung dan memelihara keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran Lalu Lintas.

2. Tujuan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas

Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 93 ayat 1, manajemen dan rekayasa lalu lintas dilaksanakan untuk mengoptimalkan penggunaan jaringan jalan dan gerakan lalu lintas dalam rangka menjamin keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan.

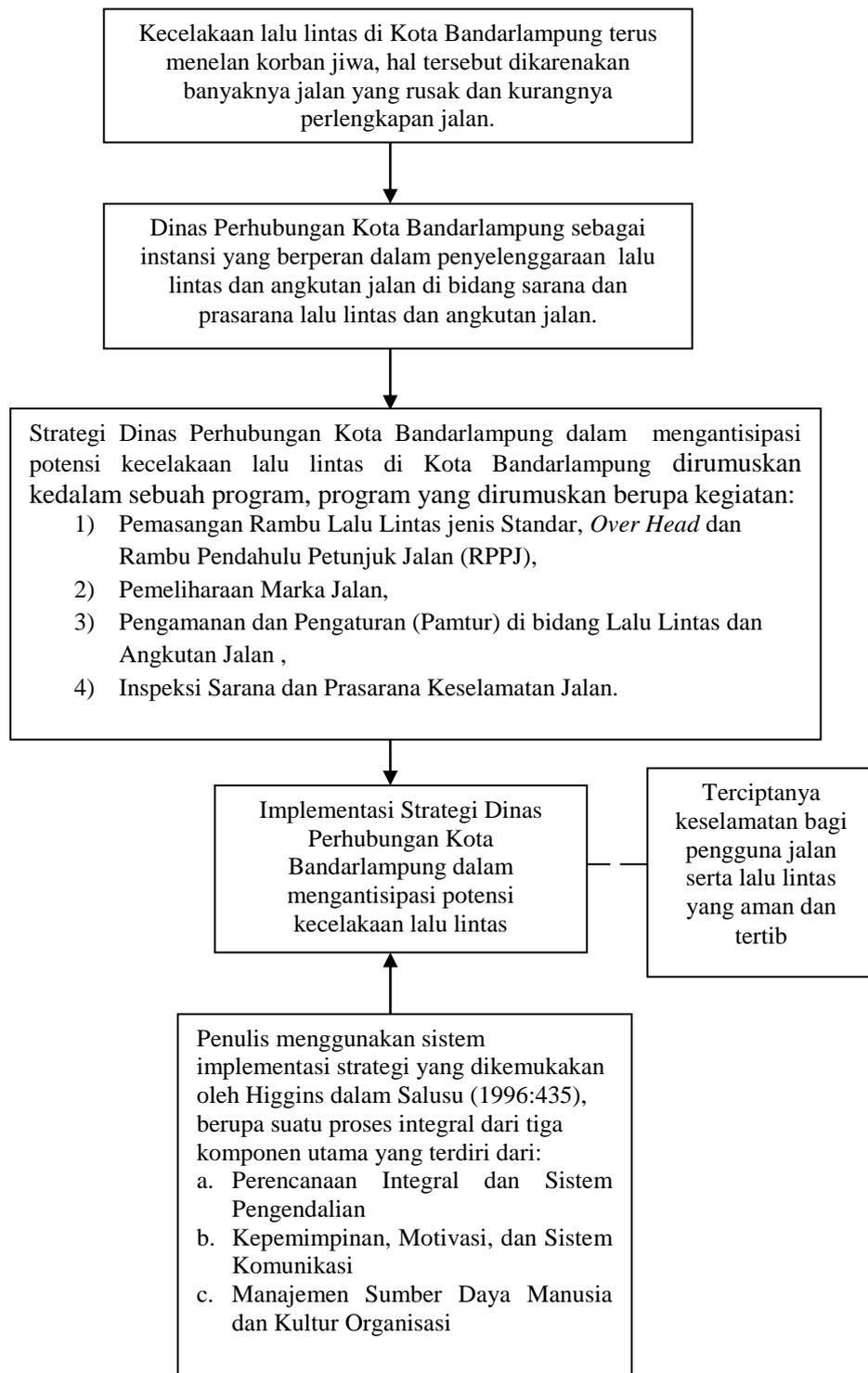
F. Kerangka Pikir

Kecelakaan lalu lintas ialah peristiwa yang terjadi pada suatu pergerakan lalu lintas akibat adanya kesalahan pada sistem pembentuk lalu lintas yang melibatkan manusia sebagai pengemudi, kendaraan, jalan, dan lingkungan sekitar. Kecelakaan lalu lintas merupakan masalah yang hampir terjadi di seluruh negara di dunia ini, yang memerlukan penanganan serius mengingat besarnya kerugian yang diakibatkannya. Apabila masalah kecelakaan di jalan raya tidak diperhatikan dengan baik, dikhawatirkan akan terjadi peningkatan jumlah korban kecelakaan dari tahun ke tahun. Untuk itu peran pemerintah sangatlah penting untuk menekan angka kecelakaan lalu lintas tersebut.

Dari tahun ke tahun di Kota Bandarlampung sendiri selalu mengalami kecelakaan lalu lintas yang berakibat pada kematian, kecelakaan lalu lintas tersebut sering terjadi akibat faktor manusia itu sendiri dan faktor jalan. Penyebab dari faktor jalan tersebut yaitu karena jalan tersebut rusak, marka jalan pudar, kurangnya rambu-rambu lalu lintas, kurang lampu penerangan jalan, lapisan aspal rusak, dan lainnya.

Mengingat banyaknya korban kecelakaan akibat faktor jalan yang tidak mendukung dan kurangnya perlengkapan jalan merupakan suatu tugas institusi publik yaitu Dinas Perhubungan Kota Bandarlampung dalam mengatasi dan meminimalisir kasus tersebut. Oleh karena itu, Dinas Perhubungan Kota Bandarlampung merancang strategi guna menangani permasalahan-permasalahan kecelakaan lalu lintas. Adapun strategi Dinas Perhubungan Kota Bandarlampung dalam menekan angka kecelakaan yaitu melaksanakan manajemen dan rekayasa lalu lintas. Strategi tersebut dirumuskan kedalam sebuah program, program yang dirumuskan berupa kegiatan yaitu pemasangan rambu lalu lintas jenis standar, *over head* dan rambu pendahulu petunjuk jalan, pemeliharaan marka jalan, pengamanan dan pengaturan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan, serta inspeksi sarana dan prasarana keselamatan jalan.

Suksesnya perumusan strategi tidak menjamin bahwa implementasi strategi juga akan sukses. Dalam hal ini, penulis menggunakan sistem implementasi menurut Higgins dalam Salusu (1996:435) yang menawarkan suatu sistem implementasi yang dianggapnya akan mampu menyelesaikan berbagai masalah dalam pelaksanaannya, yaitu berupa proses integral dari tiga komponen utama yang meliputi: (1) perencanaan integral dan sistem pengendalian; (2) kepemimpinan, motivasi dan sistem komunikasi; dan (3) manajemen sumber daya manusia dan kultur organisasi. Sehingga setelah dilakukan analisis dengan menggunakan model implementasi tersebut, diharapkan nantinya akan diperoleh hasil apakah strategi Dinas Perhubungan Kota Bandarlampung dalam mengantisipasi potensi kecelakaan lalu lintas telah berhasil atau justru gagal.



Gambar 2. Bagan Kerangka Pikir

Sumber: Diolah Penulis, 2017

III. METODE PENELITIAN

A. Tipe Penelitian

Tipe penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah tipe penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Pendekatan kualitatif menurut Sugiyono (2016:9) adalah metode penelitian yang berlandaskan filsafat postpositivisme, digunakan untuk meneliti pada kondisi obyek yang alamiah. Artinya data yang dikumpulkan bukan berupa angka-angka, melainkan data tersebut berasal dari naskah wawancara, catatan lapangan, dokumen pribadi, catatan memo, dan dokumen resmi lainnya. Sehingga yang menjadi tujuan dari penelitian kualitatif ini adalah ingin menggambarkan realita empirik di balik fenomena secara mendalam, rinci dan tuntas. Oleh karena itu penggunaan pendekatan kualitatif dalam penelitian ini adalah dengan mencocokkan antara realita empirik dengan teori yang berlaku dengan menggunakan tipe deskriptif. Tipe deskriptif menurut Sugiyono (2016:11) adalah tipe yang dilakukan untuk mengetahui nilai variable mandiri, baik satu variabel atau lebih (independen) tanpa membuat perbandingan, atau menghubungkan antara variabel satu dengan variabel yang lain. Alasan penulis menggunakan tipe penelitian tersebut adalah karena penulis melakukan deskripsi dan analisis dalam hal aktivitas dan kegiatan implementasi strategi yang

dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Bandarlampung dalam mengantisipasi potensi kecelakaan lalu lintas.

B. Fokus Penelitian

Menurut Moleong (2007:97) mengatakan bahwa fokus penelitian pada dasarnya merupakan masalah pokok yang bersumber dari pengalaman peneliti atau melalui pengetahuan yang diperolehnya melalui kepustakaan ilmiah ataupun kepustakaan lainnya. Fokus penelitian sangat diperlukan dalam sebuah penelitian karena dapat memberikan batasan dalam studi dan pengumpulan data, sehingga peneliti dapat lebih fokus memahami masalah-masalah yang menjadi tujuan penelitian dan data yang diperoleh akan lebih spesifik. Fokus penelitian metode kualitatif bersifat holistic yang meliputi: tempat, aktor dan aktifitas. Adapun fokus dalam penelitian ini adalah berkaitan dengan pelaksanaan strategi Dinas Perhubungan Kota Bandarlampung dalam mengantisipasi potensi kecelakaan lalu lintas sebagai berikut:

1. Implementasi strategi Dinas Perhubungan Kota Bandarlampung dalam mengantisipasi potensi kecelakaan lalu lintas melalui sistem implementasi strategi menurut Higgins dalam Salusu (1996:435) yang terdiri dari tiga komponen utama diantaranya sebagai berikut:
 - a. Perencanaan integral dan sistem pengendalian oleh Dinas Perhubungan Kota Bandarlampung.

Penelitian ini mendeskripsikan dan menganalisis bagaimana strategi yang telah dirumuskan tersebut diimplementasikan dalam bentuk rencana strategis Dinas Perhubungan Kota Bandarlampung yang didalamnya

dijelaskan secara rinci terkait program, anggaran serta sasaran yang ingin dicapai oleh strategi tersebut dalam mengantisipasi potensi kecelakaan lalu lintas.

- b. Kepemimpinan, motivasi, dan sistem komunikasi dalam Dinas Perhubungan Kota Bandarlampung.

Gaya kepemimpinan yang dimiliki oleh para pimpinan, eselon atas, hendaknya mampu memberikan motivasi kepada para pegawai. Proses motivasi ini dibutuhkan agar para pegawai mendukung penuh strategi yang akan dan sedang dijalankan oleh Dinas Perhubungan Kota Bandarlampung. Selain itu, sistem komunikasi yang ada dalam Dinas Perhubungan Kota Bandarlampung juga turut mempengaruhi para pegawai dalam melaksanakan strategi. Dalam implementasi strategi masalah seperti kurangnya koordinasi antar pegawai dalam menjalankan program kerja akan mempengaruhi keberhasilan pelaksanaan program. Penelitian ini menganalisis bagaimana gaya kepemimpinan, motivasi dan sistem komunikasi baik di internal maupun eksternal Dinas Perhubungan Kota Bandarlampung terutama dalam menjalankan program-program yang berkaitan dengan mengantisipasi potensi kecelakaan lalu lintas.

- c. Manajemen Sumber Daya Manusia (SDM) dan kultur organisasi pada Dinas Perhubungan Kota Bandarlampung.

Pengelolaan sumber daya manusia yang baik serta membangun kultur organisasi yang positif mampu menunjang kinerja organisasi dalam menjalankan strategi yang telah disusun. Penelitian ini juga menganalisis bagaimana manajemen sumber daya manusia dan kultur organisasi yang

dibangun dalam Dinas Perhubungan Kota Bandarlampung sebagai organisasi publik.

C. Lokasi Penelitian

Menurut Moleong (2007:128) penentuan lokasi penelitian merupakan cara terbaik yang ditempuh dengan mempertimbangkan substansi dan menjajaki lapangan dan untuk mencari kesesuaian dengan melihat kenyataan dilapangan. Sementara itu, geografis dan praktis seperti waktu, biaya dan tenaga perlu juga dipertimbangkan dalam menentukan lokasi penelitian. Lokasi penelitian ini berada di Kantor Dinas Perhubungan Kota Bandarlampung yang beralamat di Jalan Basuki Rahmat No. 34, Kota Bandarlampung sehingga akan diperoleh data yang cukup untuk melaksanakan penelitian ini. Alasan peneliti melakukan penelitian di Dinas Perhubungan Kota Bandarlampung karena Dinas Perhubungan sebagai instansi yang menangani penyelenggaraan urusan lalu lintas yang membuat aturan tentang marka lalu lintas, rambu lalu lintas, dan fasilitas fisik lalu lintas lainnya sehingga dapat menekan angka kecelakaan lalu lintas.

D. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data merupakan cara yang digunakan peneliti untuk mendapatkan data dalam suatu penelitian. Adapun teknik pengumpulan data yang peneliti gunakan antara lain:

1. Wawancara (*Interview*)

Menurut Esterberg dalam Sugiyono (2016:231), wawancara merupakan pertemuan dua orang untuk bertukar informasi dan ide melalui tanya jawab,

sehingga dapat dikonstruksikan makna dalam suatu topik tertentu. Pada proses ini, peneliti mewawancarai informan-informan yang berasal dari Dinas Perhubungan Kota Bandarlampung, Polresta Bandarlampung, dan Dinas Pekerjaan Umum. Wawancara yang dilakukan peneliti berkaitan dengan implementasi strategi Dinas Perhubungan Kota Bandarlampung dalam mengantisipasi potensi kecelakaan lalu lintas di Kota Bandarlampung.

Tabel 3.
Daftar Informan Penelitian

No	Nama	Jabatan	Waktu wawancara
1	Nirma Thano, S.Si.T., MM	Kepala Seksi Bagian Manajemen dan Rekayasa	04 Desember 2017
2	Iskandar Z. S.H, M.H	Kepala Bidang Lalu Lintas	06 Desember 2017
3.	Putu Eka Suyasa, A,Md. L.L.A.J, S.E, M.M	Kepala Bagian Program dan Informasi	05 Januari 2017
4	Karlia Dirangga, ST.MT	Kepala Seksi Perlengkapan Jalan	07 Desember 2017
5	Badil, S.Sos	Kepala Seksi Pengendalian Operasional Lalu Lintas Jalan di Dinas Perhubungan Kota Bandarlampung	06 Desember 2017
6	M. Yusuf J	Bagian dari Pengendalian Operasional Lalu Lintas Jalan di Dinas Perhubungan Kota Bandarlampung	04 Januari 2018
7	Kevin Hernando	Staf Bagian Perlengkapan Jalan di Dinas Perhubungan	08 Januari 2018
8	Kiki Safari, S.E	Staf Bagian Perlengkapan Jalan di Dinas Perhubungan	08 Januari 2018
9	Bripka Roni	Kasat Dikyasa di Polresta Bandarlampung	14 Desember 2017
10	Bapak antoni Syahrana	Kasat Laka Lantas di Polresta Bandarlampung	14 Desember 2017
11	Bapak Victory Hasan, ST.MT	Kasi Pemeliharaan Bina Marga di Dinas Pekerjaan Umum (PU)	18 Desember 2017

12	Bapak Selamat	Warga Kota Bandarlampung	20 Maret 2018
13	Bapak Edi	Warga Kota Bandarlampung	20 Maret 2018

Sumber: Diolah oleh peneliti 2017

2. Observasi

Nasution dalam Sugiyono (2016:226) menyatakan bahwa observasi atau pengamatan dapat didefinisikan sebagai perhatian yang terfokus terhadap gejala, kejadian, atau sesuatu. Observasi merupakan teknik pengumpulan data yang digunakan untuk mengumpulkan data primer yang dibutuhkan dengan melakukan pengamatan langsung terhadap objek penelitian. Teknik observasi digunakan untuk mengamati secara langsung dan tidak langsung terkait dengan implementasi strategi Dinas Perhubungan Kota Bandarlampung dalam mengantisipasi potensi kecelakaan lalu lintas.

3. Dokumentasi

Menurut Sugiyono (2016:240), dokumen merupakan catatan peristiwa yang sudah berlalu. Dokumen bisa berbentuk tulisan, gambar, atau karya-karya monumental dari seseorang. Studi dokumen merupakan pelengkap dan penggunaan metode observasi dan wawancara dalam penelitian kualitatif. Dokumen yang digunakan untuk mendukung penelitian mengenai implementasi strategi Dinas Perhubungan Kota Bandarlampung dalam mengantisipasi potensi kecelakaan lalu lintas di Kota Bandarlampung antara lain Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, dokumen tentang foto-foto dilapangan, Rencana Strategis Dinas

Perhubungan Kota Bandarlampung Tahun 2016-2021, dokumen tentang inspeksi keselamatan jalan, serta data plottingan Dal Ops.

Tabel 4.
Daftar Dokumen Penelitian

No	Dokumen
1	Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan
2	Rencana Strategis Dinas Perhubungan Kota Bandarlampung Tahun 2016-2021
3	Foto-foto lapangan
4	Dokumen tentang inspeksi keselamatan jalan
5	Data Plotingan Dal Ops

Sumber: Diolah oleh peneliti 2017

E. 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 kedalam kategori, menjabarkan kedalam 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*)

Mereduksi data berarti merangkum, memilih hal-hal yang pokok, memfokuskan pada hal-hal yang penting, dicari tema dan polanya. Dengan demikian data yang direduksi akan memberikan gambaran yang lebih jelas dan mempermudah peneliti untuk melakukan pengumpulan data selanjutnya,

dan mencarinya bila diperlukan. Dalam tahapan ini peneliti memilah-milah mana data yang dibutuhkan dalam penelitian pelaksanaan strategi Dinas Perhubungan Kota Bandarlampung dalam mengantisipasi potensi kecelakaan lalu lintas dan mana yang bukan. Kemudian peneliti akan memisahkan data yang tidak perlu dan memfokuskan data yang benar-benar berhubungan dengan pelaksanaan strategi Dinas Perhubungan Kota Bandarlampung dalam mengantisipasi potensi kecelakaan lalu lintas.

2. Penyajian data (*data display*)

Penyajian data berguna untuk memudahkan peneliti melihat gambaran secara keseluruhan atau bagian tertentu dari penelitian. Batasan yang diberikan dalam penyajian data adalah sekumpulan informasi yang tersusun dan memberi kemungkinan adanya penarikan kesimpulan dan pengambilan tindakan. Dalam penelitian kualitatif yang sering digunakan dalam penyajian data adalah dengan teks yang bersifat naratif. Dalam penelitian ini maka peneliti menyajikan data berupa teks naratif yang berupa hasil wawancara yang dilakukan di Dinas Perhubungan, Polresta, dan Dinas Pekerjaan Umum. Serta menyajikan tabel, dokumen-dokumen dan foto atau gambar sejenisnya.

3. Kesimpulan (*conclusion drawing/verification*)

Penarikan kesimpulan merupakan tahap akhir dalam proses analisa data. Pada bagian ini peneliti mengutarakan kesimpulan dari data-data yang telah diperoleh dari observasi, wawancara, dan dokumentasi. Dengan adanya kesimpulan maka penulis merasa bahwa data-data yang dihasilkan benar-benar maksimal, sehingga peneliti dapat mengetahui inti dari setiap kegiatan yang dilakukan selama melakukan penelitian ini.

F. Teknik Keabsahan Data

Teknik keabsahan data adalah cara menyelaraskan antara data yang dilaporkan penelitian dengan data yang terjadi pada obyek penelitian. Teknik keabsahan data dilakukan untuk mendapatkan data yang valid. Berdasarkan teknik-teknik keabsahan, maka peneliti menggunakan teknik keabsahan data derajat kepercayaan, dengan menempuh teknik:

a. Kecukupan Refrensi

Kecukupan refrensi yang dimaksud di sini adalah adanya alat pendukung untuk membuktikan data yang telah ditemukan oleh peneliti. Dalam penelitian yang dilakukan oleh peneliti, kecukupan refrensi yang peneliti gunakan yaitu berupa alat perekam wawancara. Rekaman wawancara tersebut peneliti gunakan untuk mendukung dan memudahkan peneliti dalam mencatat data dan membandingkan data yang peneliti kumpulkan dan dapatkan dari para informan di lapangan. Sehingga bahan-bahan yang tercatat dan terekam dapat di gunakan sebagai patokan untuk menguji sewaktu diadakan analisis dan penafsiran data.

b. Teknik 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.

V. KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang telah diuraikan, maka penulis dapat memberikan kesimpulan bahwa pada implementasi strategi Dinas Perhubungan Kota Bandarlampung sudah cukup mampu mengantisipasi potensi kecelakaan lalu lintas. Hal ini dapat dilihat melalui:

a. Perencanaan Antara dan Perencanaan Operasional

Pelaksanaan strategi Dinas Perhubungan Kota Bandarlampung dalam mengantisipasi potensi kecelakaan lalu lintas di Kota Bandarlampung tertuang melalui program yang berupa kegiatan yakni Pemasangan Rambu Lalu Lintas Jenis Standar, *Over Head* dan Rambu Pendahulu Petunjuk Jalan (RPPJ), Pemeliharaan Marka Jalan, Pengamanan dan Pengaturan (Pamtur) di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Inspeksi Sarana dan Prasarana Keselamatan Jalan. Program tersebut dapat dikatakan sudah cukup mampu dalam mengantisipasi potensi kecelakaan lalu lintas.

b. Gaya Kepemimpinan, Motivasi dan Sistem Komunikasi

Gaya kepemimpinan yang diterapkan di Dinas Perhubungan Kota Bandarlampung bersifat konsultatif yaitu lebih banyak melakukan interaksi dengan staf dan anggota organisasi. Komunikasi yang digunakan oleh Dinas

Perhubungan dapat disebut juga komunikasi dua arah, yaitu terjalin komunikasi yang baik dari atasan ke bawahan dan sebaliknya dari bawahan ke atasan, memiliki komunikasi yang timbal-balik.

c. **Manajemen Sumber Daya Manusia dan Kultur Organisasi**

Dalam memajemenkan sumber daya manusia melalui pelatihan-pelatihan baik itu Pelatihan Baris-Berbaris (PBB) dan pelatihan cara mengatur lalu lintas, pelatihan ini biasa dilakukan oleh polisi dan juga marinir, tidak hanya itu, Dinas Perhubungan memajemenkan pegawai dari tingkat kedisiplinan, yang akan bermanfaat untuk produktivitas pegawai sehingga pegawai akan mampu mencapai sasaran yang dituju.

B. Saran

Berdasarkan kesimpulan di atas, saran-saran yang penulis berikan antara lain:

1. Dinas Perhubungan sebaiknya memajemen keuangan atau anggaran dengan sebaik-baiknya dengan memprioritaskan kegiatan terpenting terlebih dahulu, mengingat anggaran yang dimiliki terbatas.
2. Dinas Perhubungan Kota Bandarlampung sebaiknya lebih meningkatkan koordinasi dengan pihak-pihak yang terlibat dalam pelaksanaan strategi, agar nantinya pelaksanaan strategi tersebut dalam menekan angka kecelakaan lalu lintas di Kota Bandarlampung dapat berjalan dengan maksimal.
3. Dinas Perhubungan khususnya bagian Dal Ops, sebaiknya lebih tegas dalam disiplin waktu, serta diberikan sanksi tegas bagi pegawai yang tidak mengikuti aturan.

DAFTAR PUSTAKA

Sumber Buku:

- Amirullah.2015. Manajemen Srategi (Teori-Konsep-Kinerja). Jakarta: Mitra Wacana Media
- Amir, Taufiq. 2011. *Manajemen Strategik konsep dan aplikasi*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Assauri, Sofjan. 2016. *Strategic Management Sustainable Competitive Advantages*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Heene,Aime, dkk. 2010. *Manajemen Strategik Keorganisasian Publik*. Bandung: Penerbit Rafika Aditama.
- Hunger, J.David dan Wheelen, Thomas L. 2003. *Manajemen Strategis*. Yogyakarta: Andi.
- Moleong, Lexy J. 2007. *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung. PT Remaja Rosdakarya.
- Umar, Husein. 2010. *Desain Penelitian Manajemen Strategik*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Salusu, J. 1996. *Pengambilan Keputusan Stratejik*. Jakarta: PT. Gramedia.
- Sugiyono. 2016. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- C. Jotin Khisty & B. Kent Lall. 2003. *Dasar-dasar Rekayasa Transportasi*. Jilid 2. Jakarta: Penerbit Erlangga.

Daftar Undang-Undang:

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

Sumber Lain:

Budiarto, Gunawan. 2017. "*Inspeksi Keselamatan Jalan Yogyakarta-Magelang KM 29-31, Muntilan, Kabupaten Magelang*". Tugas akhir S-1. Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, UMY.

Gunawan, Eddy. 2013. *Kebijakan Penanganan Keselamatan Transportasi Darat*. Jakarta: Kementerian Perhubungan Direktorat Jendral Perhubungan Darat Direktorat Keselamatan Transportasi Darat.

Sujanto, Supradian. Dkk. 2010. "*Inspeksi Keselamatan Jalan di Jalan Lingkar Selatan Yogyakarta*". Jurusan Teknik Sipil dan Lingkungan, Fakultas Teknik, UMY.

<http://digilib.unila.ac.id/9705/11/BAB%20I.pdf>, (Diakses pada tanggal 05 Oktober 2017, pukul 13.00 WIB).

<http://digilib.unila.ac.id/6786/10/BAB%20I.%20PENDAHULUAN.pdf>, (Diakses tanggal 05 Oktober 2017, pukul 21.00 WIB).

file:///C:/Users/ACER/Downloads/Documents/digital_124276-S-5854-Studi%20beberapa-Literatur_2.pdf, (Diakses pada tanggal 05 Oktober 2017, pukul 14.00 WIB).

<http://news.liputan6.com/read/810101/kapolri-80-oranghari-meninggal-akibat-kecelakaan-lalu-lintas> (Diakses pada tanggal 04 Oktober 2017, pukul 10.10 WIB).

<http://www.otomania.com/read/2017/01/25/180500230/angka.kecelakaan.lalu.lintas.tahun.lalu.naik>, Diakses tanggal 28 September 2017, pukul 10.22 WIB. (Diakses pada tanggal 25 September 2017, pukul 20.10 WIB).

<http://www.surat kabar.id/36129/internasional/menurut-penelitian-banyak-kecelakaan-yang-berakibat-kematian-disebabkan-oleh-penggunaan-smartphone> (Diakses pada tanggal 18 Oktober 2017, pukul 19.05 WIB).