

**MANAJEMEN LALU LINTAS DINAS PERHUBUNGAN KOTA BANDAR  
LAMPUNG DALAM MENANGGULANGI KEMACETAN DI KOTA  
BANDAR LAMPUNG**

**(Skripsi)**

**Oleh :**

**MUTIARA RAHMA WULANDARI  
NPM 1916041068**



**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK  
UNIVERSITAS LAMPUNG  
BANDAR LAMPUNG  
2023**

## **ABSTRAK**

### **MANAJEMEN LALU LINTAS DINAS PERHUBUNGAN KOTA BANDAR LAMPUNG DALAM MENANGGULANGI KEMACETAN DI KOTA BANDAR LAMPUNG**

**Oleh**  
**Mutiara Rahma Wulandari**

Kemacetan lalu lintas merupakan masalah yang dihadapi daerah perkotaan, baik kota besar maupun kota berkembang tidak terkecuali di Kota Bandar Lampung sebagai Ibukota Provinsi Lampung. Berkenaan dengan permasalahan tersebut, maka penelitian ini ditujukan untuk mengetahui manajemen lalu lintas Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung untuk menciptakan sistem perencanaan kota yang baik dalam mengatasi kemacetan. Adapun metode penelitian ini yaitu metode penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Penulis menggunakan metode kualitatif untuk mendeskripsikan dan memperoleh pemahaman menyeluruh selama penelitian di lapangan mengenai pelaksanaan manajemen lalu lintas yang dilakukan Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dalam menanggulangi kemacetan dengan teknik pengumpulan data meliputi wawancara, observasi dan dokumentasi dengan mengacu pada teori Manajemen Lalu Lintas menurut Alamsyah (2008) yang terdiri dari: manajemen kapasitas, manajemen prioritas dan manajemen permintaan serta faktor pendukung dan penghambat yang mempengaruhinya dengan mengacu pada indikator manajemen menurut William H Newman dalam Sagala (2005) yaitu perencanaan, pengorganisasian, pengumpulan sumber daya, pengarahan, dan pengawasan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pelaksanaan manajemen lalu lintas Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dalam menanggulangi kemacetan belum berjalan optimal. Ditinjau dari indikator manajemen menurut William H Newman dalam Sagala (2005) pengorganisasian dan pengarahan sudah cukup berjalan baik, namun pada indikator perencanaan, pengumpulan sumber daya, dan pengawasan belum berjalan efektif.

**Kata Kunci:** Manajemen, Manajemen Lalu Lintas, Kemacetan, Dinas Perhubungan

## ABSTRACT

### TRAFFIC MANAGEMENT OF THE CITY TRANSPORTATION DEPARTMENT IN TACKLING CONGESTION IN THE CITY OF BANDAR LAMPUNG

By

**Mutiara Rahma Wulandari**

*Traffic congestion is a problem faced by urban areas, both big cities and developing cities, including Bandar Lampung City as the capital of Lampung Province. With regard to these problems, this research aims to find out the traffic management carried out by the Bandar Lampung City Transportation Agency to create a good urban spatial planning system in overcoming congestion. This research method is a descriptive research method with a qualitative approach. The author uses qualitative methods to describe and obtain a thorough understanding during field research on the implementation of traffic management carried out by the Bandar Lampung City Transportation Department in tackling congestion with data collection techniques in the form of interviews, observation and documentation by referring to the theory of Traffic Management according to Alamsyah (2008) which consists of: capacity management, priority management and demand management as well as the supporting and inhibiting factors that influence it by referring to the indicators of management according to William H Newman in Sagala (2005) planning, organizing, assembling of resources, directing, and controlling. The results showed that the implementation of traffic management of the Bandar Lampung City Transportation Department in tackling congestion has not run optimally. In terms of management indicators according to William H Newman in Sagala (2005), organizing and directing have gone well enough, but the indicators of planning, assembling of resources, and controlling have not been effective.*

**Keywords:** *Management, Traffic Management, Congestion, Transportation Department*

**MANAJEMEN LALU LINTAS DINAS PERHUBUNGAN KOTA BANDAR  
LAMPUNG DALAM MENANGGULANGI KEMACETAN DI KOTA  
BANDAR LAMPUNG**

**Oleh**

**MUTIARA RAHMA WULANDARI**

**Skripsi**

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

**Pada**

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



**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK  
UNIVERSITAS LAMPUNG  
BANDAR LAMPUNG  
2023**

Judul Skripsi : **MANAJEMEN LALU LINTAS DINAS PERHUBUNGAN  
KOTA BANDAR LAMPUNG DALAM MENANGGULANGI  
KEMACETAN DI KOTA BANDAR LAMPUNG**

Nama Mahasiswa : **Mutiara Rahma Wulandari**

No. Pokok Mahasiswa : **1916041068**

Jurusan : **Ilmu Administrasi Negara**


Fakultas : **Ilmu Sosial dan Ilmu Politik**

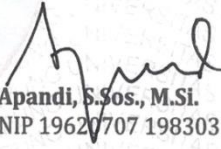
**MENYETUJUI**

**1. Komisi Pembimbing**

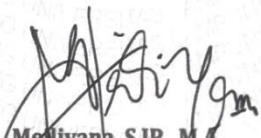
Pembimbing I

Pembimbing II

  
**Dewie Brima Atika, S.IP., M.Si.**  
NIP 19821212 200801 2 017

  
**Apandi, S.Sos., M.Si.**  
NIP 19620707 198303 1 005

**2. Ketua Jurusan Ilmu Administrasi Negara**

  
**Meliyana, S.IP., M.A.**  
NIP 19740520 200112 2 002

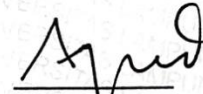
**MENGESAHKAN**

**1. Tim Penguji**

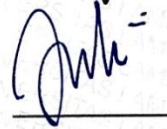
**Ketua : Dewie Brima Atika, S.IP., M.Si.**



**Sekretaris : Apandi, S. Sos., M.Si.**



**Penguji : Intan Fitri Meutia, S.A.N., M.A., Ph.D.**



**2. Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik**



**Drs. Ida Nurhaida, M.Si.**  
**NIP. 19610807 198703 2 001**

**Tanggal Lulus Ujian Skripsi : 2 Agustus 2023**

## PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Dengan ini saya menyatakan bahwa:

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

Bandar Lampung, 2 Agustus 2023  
Yang Membuat Pernyataan



Mutiara Rahma Wulandari  
NPM. 1916041068

## RIWAYAT HIDUP



Penulis bernama lengkap Mutiara Rahma Wulandari, tempat tanggal lahir di Bandar Lampung 02 Agustus 2001. Penulis merupakan anak ketiga dari tiga bersaudara, dari pasangan Bapak Henson Sugesta, S.E. dan Ibu Ir. Emi Yeni Eniarti. serta memiliki dua kakak yang bernama Annisa Wulansari, S.T. dan Mardhatilla Nur Savira.

Pendidikan yang ditempuh oleh penulis dimulai dari Pendidikan Taman Kanak-Kanak (TK) Al- Azhar 2 Bandar Lampung diselesaikan pada tahun 2007 Kemudian penulis melanjutkan Sekolah Dasar (SD) SDN 2 Rawa Laut (Teladan) yang diselesaikan di pada tahun 2013. Setelah itu melanjutkan pendidikan Sekolah Menengah Pertama (SMP) Negeri 1 Bandar Lampung yang diselesaikan pada tahun 2016, Kemudian meneruskan pendidikan Madrasah Aliyah Negeri (MAN) 1 Bandar Lampung yang diselesaikan pada tahun 2019.

Pada tahun 2019 penulis terdaftar sebagai mahasiswa Jurusan Ilmu Administrasi Negara, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Lampung, melalui jalur SBMPTN. Penulis aktif mengikuti organisasi Himpunan Mahasiswa Administrasi Negara (Himagara). Pada periode Januari - Februari 2022 penulis melaksanakan KKN di Kelurahan Rajabasa Raya, Kecamatan Rajabasa, Kota Bandar Lampung selama 40 hari. Setelah itu pada bulan Maret - Agustus 2022 penulis mengikuti Program Magang Kampus Merdeka di Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung selama 6 bulan.



## MOTTO

**“Allah tidak akan membebani seseorang melainkan sesuai dengan kesanggupannya”**

**(Q.S Al Baqarah : 286)**

**“Orang beriman itu bagaikan mutiara. Di mana pun dia berada, keindahan selalu ada dalam dirinya”**

**(Imam Malik bin Anas)**

***“If you want to live a happy life, tie it to a goal, not to people or objects.”***

**(Albert Einstein)**

**“Saat ujian sedang menghampiri, tetap ikhlas tak perlu bersedih hati. Kebahagiaan dan kesedihan itu silih berganti. Tergantung bagaimana cara kita menghadapi dan mengambil hikmah apa yang terjadi”**

**(Mutiara Rahma Wulandari)**

## **PERSEMBAHAN**

Dengan mengucap Alhamdulillah atas Rahmat Allah Subhanahu wa Ta'ala, sebagai rasa syukur dan terima kasih yang tulus, kupersembahkan skripsi ini kepada

### **Papa dan Mama Tersayang**

**Papaku Henson Sugesta, S.E. dan Mamaku Ir. Emi Yeni Eniarti**

Segala pencapaian ini tidak terlepas dari doa yang Mama dan Papa panjatkan di setiap sujud. Terima kasih untuk banyak pengorbanan, bimbingan, dukungan, dan motivasi yang tak ada habisnya serta kasih sayang yang tidak terhingga kalian berikan kepada aku sehingga aku dapat melewati semua proses ini dengan kuat dan penuh semangat.

Aku sayang kalian.

### **Kedua Kakak Ku**

**Annisa Wulansari, S.T dan Mardhatilla Nur Savira**

Kakakku tersayang Terima kasih untuk dukungan, motivasi, semangat, dan doa hingga skripsi ini dapat terselesaikan. Mari kita berjuang bersama-sama untuk membuat Mama dan Papa bangga dan bahagia.

### **Keluarga Besar dan Sahabat**

Terima kasih selalu menemani dalam setiap suka dan duka serta selalu mendukung khususnya selama masa proses skripsi ini. Semoga semua doa baik akan dikabulkan dan berbalik juga pada kalian.

### **Para Pendidik Jurusan Ilmu Administrasi Negara**

Terima kasih untuk membimbing dengan penuh ketulusan dan memberikan bekal ilmu serta pesan moral yang bermanfaat.

Pengalaman berharga ini tidak akan saya lupakan.

**Serta**

**Almamater Tercinta  
Universitas Lampung**

## SANWACANA



Alhamdulillah, segala puji syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT, karena berkat rahmat dan hidayah-Nya penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi yang berjudul **“Manajemen Lalu Lintas di Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dalam Menanggulangi Kemacetan di Kota Bandar Lampung”** Penulisan skripsi ini merupakan salah satu syarat untuk memperoleh gelar sarjana Administrasi Negara (S.A.N) di Universitas Lampung.

Penulisan skripsi ini, penulis menyadari banyak sekali kesulitan yang dihadapi dari awal hingga selesai penulisannya, namun berkat bantuan, bimbingan, dorongan serta saran dari berbagai pihak, segala kesulitan tersebut Alhamdulillah dapat diatasi dengan baik. Untuk itu pada kesempatan ini, dengan segala kerendahan hati, penulis menyampaikan rasa terima kasih sedalam-dalamnya kepada:

1. Ibu Dra. Ida Nurhaida, M.Si, selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Lampung.
2. Ibu Meiliyana, S.IP., M.A, selaku Ketua Jurusan Ilmu Administrasi Negara Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Lampung.
3. Ibu Ita Prihantika, S.Sos., M.A, selaku Sekretaris Jurusan Ilmu Administrasi Negara Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Lampung.
4. Ibu Dewie Brima Atika, S.IP., M.Si, selaku dosen pembimbing utama. Terima kasih ibu untuk segala bimbingan, saran dan masukan yang ibu berikan kepada saya untuk menyelesaikan skripsi ini. Terima kasih juga untuk selalu memberika semangat kepada saya. Segala masukan yang ibu berikan merupakan tambahan wawasan dan pelajaran baru untuk saya. Semoga kebahagiaan dan kesehatan selalu melimpahi ibu.
5. Bapak Apandi, S.Sos., M.Si, selaku dosen pembimbing kedua. Terima kasih bapak untuk kesediannya membimbing, memberikan ilmu bermanfaat dan

selalu memberi saran masukan kepada saya serta selalu pengertian memberi semangat dalam proses menyelesaikan skripsi ini, semoga bapak sekeluarga selalu diberikan kesehatan dan kebahagiaan.

6. *Miss* Intan Fitri Meutia, S.A.N., M.A., Ph.D. selaku dosen penguji dan dosen pembimbing akademik saya, Terima kasih *miss*, telah membimbing saya dari masa mahasiswa baru sampai sekarang di akhir perkuliahan. Terima kasih *miss* untuk kesediaannya mengoreksi skripsi saya dari seminar hasil hingga skripsi ini selesai, memberikan masukan serta tambahan ilmu yang *miss* berikan sangat bermanfaat. Semoga *miss* selalu diberikan kebahagiaan dan kesehatan.
7. Bapak Dr. Bambang Utoyo S, M.Si. selaku dosen yang pernah menjadi dosen pembahas seminar proposal saya. Terima kasih bapak untuk kesediaannya mengoreksi proposal skripsi saya, memberikan masukan yang sangat bermanfaat, serta tambahan ilmu yang bapak berikan. Semoga dimanapun bapak berada selalu diberi kesehatan dan kebahagiaan.
8. Seluruh Dosen Ilmu Administrasi Negara. Terimakasih untuk seluruh dedikasi yang diberikan dalam mengajar para mahasiswa. Semoga ilmu yang diberikan dapat menjadi bekal dan pelajaran hidup ke depannya bagi saya dan mahasiswa lainnya.
9. Seluruh Staf Jurusan Ilmu Administrasi Negara, khususnya Mba Wulan terima kasih mba untuk selalu membantu mengurus berbagai administrasi dari mulai dari mahasiswa baru hingga akhir perkuliahan.
10. Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung (Bu Vera, Mba Lena, Mba Gladis, Mba Narni, Mba Galuh, Atu, Bang Ahun, Bang Erpan, Pak Tano, serta seluruh pegawai di bidang TU) terima kasih sudah menerima saya dengan sangat baik dan mengajarkan banyak ilmu saat magang selama 6 bulan serta membantu dalam memperoleh data saat penyusunan skripsi hingga selesai, semoga kebaikan bapak/ ibu akan di balas dengan yang lebih baik oleh Allah SWT.

11. Papa, Mama, Mba Nisa, Kakak Vira, terima kasih banyak sudah mendukung, mendoakan, memberi semangat kepada ku. Terutama mama dan papa ku yang sudah banyak berkorban untuk penulis agar bisa menyelesaikan pendidikan dari TK hingga akhir perkuliahan ini serta selalu memberikan motivasi untuk menjalani hidup ini. Terima kasih banyak juga untuk kedua kakak ku yang selalu baik memberikan semangat, motivasi, dukungan dan finansial kepada adik bungsu ini. Semoga adek bisa membahagiakan, membuat bangga, membalas kebaikan kalian, dan bisa seperti kakak-kakak ku yang sudah sukses untuk ikut mengangkat derajat orang tua dan keluarga aamiin.
12. Teman-teman SMP, “Taun baru” Ola, Dewi, Alya, Hanum, Jilan, Manda dan “Cewanmez” Fildza, Debby, Silka, Adinda, Nabila, Manda. Terima kasih teman-teman ku yang sangat ramai menjadi bagian penting penuh canda tawa suka duka sejak masa putih biru ku. Sukses dan bahagia selalu untuk kita.
13. Teman-teman SMA “Walingmie” Wahyuni, Delvina, Tri, Yunda, Talitha, Tasya, Wardah, dan Aya. terima kasih untuk selalu menghibur, menemani, mengetahui perjalanan hidup ku dari masa SMA. *You're guys one of the best part of my life*. Semoga persahabatan dan pertemuan kita bisa terjaga hingga sukses selalu menjadi wanita karir ya! Aamin.
14. Teman-teman kuliah, Atha, Dinda, Cinta, Olivia, Tria, Andin, dan Zahra. Terima kasih ya untuk selalu menemani, mendukung dan berbagi suka duka selama perkuliahan dari awal masa mahasiswa baru sampai menjadi sarjana. Semangat dan sukses buat kita semua
15. Teman-teman angkatan GRANADA terutama Kelas Reguler B, terima kasih untuk momen kebersamaan selama kurang lebih empat tahun ini semoga kita semua bisa menggapai cita-cita yang kita inginkan dan bermanfaat bagi orang lain.
16. Serta seluruh pihak yang telah membantu penulis dalam proses penyusunan skripsi ini tanpa terkecuali, yang tidak dapat ditulis satu persatu.

*17. Last but not least, I wanna thank myself for getting through all these heavy things, for having no days off and for not giving up. Yes you've done a great thing! I'm so excited for every step ahead! Don't forget to do all the things that make you happy, but don't violate God's commandments. Always believe that happiness and sadness are two things that can happen in just a second, so don't forget to always be grateful for whatever happens and stay on the right path.*

Akhir kata, penulis meminta maaf atas segala kekurangan dan ketidak sempurnaan dalam penulisan skripsi ini, karena penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari kata sempurna. Penulis sangat mengharapkan masukan, kritik dan saran agar karya tulis selanjutnya dapat lebih baik lagi. Penulis berharap semoga Allah Subhanahu wa Ta'ala selalu memberikan kesehatan dan kebahagiaan bagi kita semua dan semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi peneliti, pembaca, instansi, maupun masyarakat luas, aamiin.

Bandar Lampung, 02 Agustus 2023  
Penulis

Mutiara Rahma Wulandari

## DAFTAR ISI

<b>ABSTRACT .....</b>	<b>ii</b>
<b>MENYETUJUI .....</b>	Error! Bookmark not defined.
<b>MENGESAHKAN .....</b>	<b>iii</b>
<b>PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI .....</b>	Error! Bookmark not defined.
<b>RIWAYAT HIDUP .....</b>	<b>vii</b>
<b>MOTTO .....</b>	<b>viii</b>
<b>PERSEMBAHAN .....</b>	<b>ix</b>
<b>SANWACANA .....</b>	<b>x</b>
<b>DAFTAR ISI .....</b>	<b>xv</b>
<b>DAFTAR TABEL .....</b>	<b>xviii</b>
<b>DAFTAR GAMBAR .....</b>	<b>xix</b>
<b>I. PENDAHULUAN .....</b>	<b>1</b>
1.1 Latar Belakang .....	1
1.2 Rumusan Masalah .....	5
1.3 Tujuan Penelitian .....	5
1.4 Manfaat Penelitian .....	6
<b>II. TINJAUAN PUSTAKA .....</b>	<b>7</b>
2.1 Penelitian Terdahulu .....	7
2.2 Tinjauan Pustaka Tentang Manajemen .....	9
2.2.1 Definisi Manajemen .....	9
2.2.2 Fungsi- Fungsi Manajemen .....	10
2.2.3 Definisi Manajemen Lalu Lintas .....	15
2.2.4. Tujuan Manajemen Lalu lintas .....	17
2.2.5 Sasaran manajemen lalu lintas t: .....	18
2.3 Tinjauan Tentang Kemacetan Lalu Lintas .....	18
2.3.1 Definisi Kemacetan Lalu Lintas .....	18
2.3.2 Tipe Kemacetan Lalu Lintas .....	20
2.3.3 Faktor - Faktor Penyebab Kemacetan Lalu Lintas .....	21
2.4 Kerangka Pikir .....	24

<b>III. METODE PENELITIAN.....</b>	<b>27</b>
3.1 Tipe dan Pendekatan Penelitian .....	27
3.2 Fokus Penelitian .....	28
3.3 Lokasi Penelitian.....	29
3.4 Jenis dan Sumber Data .....	29
3.5 Teknik Pengumpulan Data .....	30
3.6 Teknik Analisis Data .....	33
3.7 Teknik Keabsahan Data .....	35
<b>IV. HASIL DAN PEMBAHASAN.....</b>	<b>38</b>
4.1 Gambaran Lokasi Penelitian .....	38
4.1.1 Profil dan Sejarah Singkat Dishub Kota Bandar Lampung .....	38
4.1.2 Visi dan Misi Dishub Kota Bandar Lampung .....	39
4.1.3 Tujuan Dishub Kota Bandar Lampung.....	40
4.1.6 Struktur Organisasi Dishub Kota Bandar Lampung.....	41
4.1.7 Jumlah Pegawai Dishub Kota Bandar Lampung.....	43
4.1.8 Sasaran Dishub Kota Bandar Lampung.....	43
4.1.5 Tugas Pokok dan Fungsi Dishub Kota Bandar Lampung .....	44
4.1.9 Kondisi Kemacetan di Kota Bandar Lampung.....	44
4.2 Hasil Penelitian .....	46
4.2.1 Pelaksanaan Manajemen Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dalam Menanggulangi Kemacetan di Kota Bandar Lampung .....	46
4.2.1.1 Manajemen Kapasitas.....	47
4.2.1.2 Manajemen Prioritas.....	66
4.2.1.3 Manajemen Permintaan .....	85
4.2.2 Faktor Penghambat Pelaksanaan Manajemen Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dalam Menanggulangi Kemacetan di Kota Bandar Lampung.....	99
4.3 Pembahasan.....	103
4.3.1 Pelaksanaan Manajemen Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dalam Menanggulangi Kemacetan di Kota Bandar Lampung .....	103
4.3.1.1 Manajemen Kapasitas .....	104
4.3.1.2 Manajemen Prioritas .....	116
4.3.1.3 Manajemen Permintaan .....	131
4.3.2 Faktor Penghambat Pelaksanaan Manajemen Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dalam Menanggulangi Kemacetan di Kota Bandar Lampung .....	149



<b>V. KESIMPULAN DAN SARAN .....</b>	<b>150</b>
5.1 Kesimpulan.....	150
5.2 Saran.....	151
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>154</b>
<b>LAMPIRAN.....</b>	<b>156</b>

**DAFTAR TABEL**

Tabel 1. Data Ruas Jalan Protokol Kota Bandar Lampung.....	3
Tabel 2. Penelitian Terdahulu .....	7
Tabel 3. Fungsi Manajemen Menurut Para Ahli .....	11
Tabel 4. Data Informan Penelitian .....	31
Tabel 5. Dokumentasi Penelitian .....	32
Tabel 6. Jumlah Data Pegawai Berdasarkan Bidang.....	43
Tabel 7. Rasio Kemacetan di Kota Bandar Lampung.....	46
Tabel 8. Landasan Hukum Pelaksanaan Manajemen Lalu Lintas .....	52
Tabel 9. Jumlah Pegawai Bidang Lalu Lintas Jalan (LLAJ).....	58
Tabel 10. Daftar simpang yang terpasang ATCS .....	68
Tabel 11. Alat-alat atau fasilitas dalam pelaksanaan Manajemen Lalu Lintas .....	76
Tabel 12. Jumlah Pegawai yang bertugas pada manajemen permintaan .....	93
Tabel 13. Faktor Pendukung dan Penghambat Pelaksanaan Manajemen Lalin.....	149

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. Kerangka Pikir.....	26
Gambar 2. Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung .....	42
Gambar 3. Perbaikan dan Pelebaran Ruas Jalan Ryacudu.....	49
Gambar 4. Manajemen Rekayasa Lalu Lintas <i>Flyover</i> Sultan Agung.....	50
Gambar 5. Ruas Jalan Ratu Dibalau Rusak.....	54
Gambar 6. Kegiatan Rapat Forum Lalu Lintas .....	56
Gambar. 8 Rambu Lalu Lintas Perbaikan Ruas Jalan.....	60
Gambar. 9 Kendaraan Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung.....	61
Gambar 10. Pengarahan Pelaksanaan Manajemen Kapasitas .....	62
Gambar 11. Pengawasan di Lapangan Terkait Perbaikan Ruas Jalan.....	64
Gambar 12. Rapat Evaluasi Kinerja .....	65
Gambar 13. Kegiatan PAM LALIN di Jalan Z.A Pagar Alam .....	67
Gambar 14. Hasil kamera CCTV ATCS di simpang Unila .....	69
Gambar 15. Layar monitor ruangan ATCS .....	70
Gambar 16. Koordinasi dengan SATLANTAS Kota Bandar Lampung.....	73
Gambar 17. Kondisi terbaru di ruangan ATCS Kota Bandar Lampung .....	77
Gambar 18. Kerusakan CCTV ATCS .....	77
Gambar 19. Kegiatan Diklat Pegawai .....	80
Gambar 20. Arahan berupa diskusi kecil kepada pegawai.....	80
Gambar 21. Kegiatan Pengarahan Pegawai di Tugu Adipura Bandar Lampung.....	81
Gambar 22. Kegiatan Penertiban Parkir Liar .....	86
Gambar 23. Kegiatan Larangan Angkutan Besar Melintas.....	86
Gambar 24. Kendaraan Muatan Besar Menyertakan Surat Dispensasi Jalan .....	87
Gambar 25. Penertiban Parkir Liar .....	88
Gambar 26. Penertiban Parkir Liar .....	91
Gambar 27. Rambu Larangan Angkutan Besar Melintas .....	95
Gambar 28. Kegiatan pengarahan pegawai di lapangan .....	97
Gambar 29. Pengawasan Manajemen Permintaan di Lapangan .....	98
Gambar 30f. Kondisi kerusakan layar monitor ATCS .....	102

## I. PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Kemacetan lalu lintas adalah situasi atau keadaan terhentinya lalu lintas yang disebabkan oleh banyaknya jumlah kendaraan melebihi kapasitas jalan dan mempengaruhi para pelaku pejalan, baik yang menggunakan angkutan umum maupun angkutan pribadi, hal ini berdampak pada ketidaknyamanan serta menambah waktu perjalanan yang tidak efisien bagi pelaku pejalan. Keadaan kemacetan tersebut dihadapkan oleh fakta yang diungkapkan Adisasmita (2011) bahwa permintaan dan penggunaan transportasi meningkat sehingga sarana dan prasarana transportasi yang lebih memadai juga perlu ditingkatkan. Selain arus urbanisasi yang “deras” dan tidak seimbang antara volume transportasi dengan kapasitas jalan, pengelolaan sistem transportasi yang masih kurang menyebabkan masalah kemacetan sampai saat ini belum bisa teratasi dengan baik. Permasalahan kemacetan lalu lintas, sistem transportasi dan manajemen lalu lintas harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah.

Manajemen lalu lintas adalah suatu proses pengaturan pasokan (*supply*) dan kebutuhan (*demand*) sistem jalan raya yang ada untuk memenuhi suatu tujuan tertentu melalui pengurangan dan pengaturan pergerakan lalu lintas. Manajemen lalu lintas biasanya diterapkan untuk memecahkan masalah lalu lintas jangka pendek, atau yang bersifat sementara. (Lubis, 2020). Pada dasarnya manajemen lalu lintas diarahkan untuk terciptanya kelancaran dan ketertiban lalu lintas baik pada saat ini maupun di masa yang akan datang, selain harus secara terpola, terpadu, terorganisasi, sistematis serta berasas

pada kepentingan, keadilan dan kesejahteraan rakyat, harus pula memberi ruang bagi keterlibatan publik berupa partisipasi serta peran seluruh komponen masyarakat luas. Dalam pelaksanaan manajemen lalu lintas pemerintah membuat kebijakan yang tertuang dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 96 Tahun 2015 tentang Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas

Permasalahan kemacetan lalu lintas di Indonesia terdapat sebuah upaya yang dilaksanakan pemerintah terlihat pada terwujudnya kebijakan yakni dalam Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan. Bahwa Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Undang-Undang tersebut menjadi dasar pelaksanaan suatu sistem transportasi nasional.

Penyebab permasalahan kemacetan lalu lintas di perkotaan antara lain karena: 1) Pertambahan penduduk kota besar yang sangat pesat; 2) Perkembangan kota yang tidak serasi dengan struktur tata guna tanah dan Rencana Umum Tata Ruang Kota yang telah ditetapkan; 3) Tidak seimbangannya pertambahan jaringan jalan serta fasilitas lalu lintas dan angkutan dibandingkan dengan pertumbuhan jumlah kendaraan; 4) Penggunaan kendaraan pribadi yang kurang efisien; 5) Kualitas dan jumlah kendaraan umum yang belum memadai, Perilaku pengemudi dan pejalan kaki; 6) Ketersediaan dana untuk sarana dan prasarana transportasi, dan Fasilitas dan manajemen perpikiran. (Alamsyah, 2008)

Sektor transportasi di Kota Bandar Lampung turut mengikuti gejala kemacetan lalu lintas yang tinggi, dikarenakan jumlah penduduk yang semakin meningkat dari tahun ke tahun dengan diikuti bertambahnya jumlah kendaraan. Hal tersebut tentunya akan berpengaruh terhadap kondisi transportasi yang dapat mengakomodasi kebutuhan masyarakat akan berdampak pada kemacetan lalu lintas yang terjadi di beberapa titik serta jam-jam tertentu khususnya di jalan Protokol Kota Bandar Lampung.

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

Berdasarkan hasil pra riset peneliti pada Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung pada tanggal 10 Januari 2023 di temukan beberapa lokasi titik kemacetan, diantaranya merupakan jalan protokol utama di Kota Bandar Lampung, yakni;

**Tabel 1. Data Ruas Jalan Protokol Kota Bandar Lampung**

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

*Sumber : Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung, 2023*

Berdasarkan tabel diatas terkait beberapa ruas jalan protokol utama di Kota Bandar Lampung, yakni: Jalan Jendral Sudirman, Jalan Imam Bonjol, Jalan Raden Intan, Jalan Arif Rahma Hakim, Jalan Z.A Pagar Alam, Jalan R.A Kartini, Jalan Urip Sumoharjo, Jalan P.Antasari, Jalan Cut Nyak Dien, dan

Jalan Gajah Mada. Beberapa jalan tersebut dapat dilihat bahwa Jalan Z.A Pagar Alam merupakan jalan dengan kapasitas dan volume jalan tertinggi di Kota Bandar Lampung.

Kemacetan lalu lintas di Kota Bandar Lampung merupakan permasalahan yang kompleks dan sampai saat ini belum menemukan solusi yang efektif. Oleh karena itu perlu dilakukan perencanaan yang matang baik itu jangka panjang ataupun pendek. Tidak dapat dipungkiri bahwa kemacetan lalu lintas yang belum teratasi hingga saat ini tidak lain adalah akibat perencanaan yang kurang matang. Hal ini diakibatkan oleh jumlah kendaraan yang semakin meningkat, ketersediaan ruas jalan yang tidak memadai, kondisi jalan yang rusak, parkir kendaraan yang menggunakan badan jalan, pedagang kaki lima (PKL) yang menggunakan bahu jalan (trotoar), banyaknya median jalan yang diperuntukan untuk jalur memutar kendaraan yang kurang tepat dan berbagai permasalahan lalu lintas yang secara langsung maupun tidak langsung berkontribusi mengakibatkan terjadinya kemacetan. Ditemukan juga permasalahan bahwa Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung sebagai salah satu instansi yang berwenang dalam permasalahan lalu lintas masih kurang dalam melakukan pengawasan serta pengendalian bagi para pengguna jalan, penegakan peraturan yang kurang maksimal, serta rendahnya kesadaran dari masyarakat sebagai pengguna jalan juga masih menjadi permasalahan yang menimbulkan kemacetan.

Penelitian ini penting dilakukan karena pada ruas jalan kota Bandar Lampung khususnya jalan protokol masih mempunyai tingkat kemacetan lalu lintas di jam-jam tertentu yang terbilang tinggi dan masih kurang pengawasan serta pengendalian bagi para pengguna jalan oleh Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung sebagai salah satu instansi yang berwenang dalam permasalahan lalu lintas. Oleh karena itu, penulis tertarik untuk mengkaji lebih dalam bagaimana Manajemen Lalu Lintas yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung. Peneliti melakukan penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif yang bersifat

deskriptif, yaitu dengan mendeskripsikan proses-proses pelaksanaan Manajemen Lalu Lintas yang dilakukan Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dalam mengatasi kemacetan lalu lintas.

Berdasarkan pemaparan latar belakang diatas, maka penulis ingin melakukan penelitian dengan judul **“MANAJEMEN LALU LINTAS DINAS PERHUBUNGAN KOTA BANDAR LAMPUNG DALAM MENANGGULANGI KEMACETAN DI KOTA BANDAR LAMPUNG”**

## **1.2 Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang diatas, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

- 1.2.1 Bagaimana Manajemen Lalu Lintas di Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dalam Menanggulangi Kemacetan di Kota Bandar Lampung?
- 1.2.2 Apa saja faktor penghambat Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dalam Mengimplementasikan Manajemen Lalu Lintas?

## **1.3 Tujuan Penelitian**

Adapun tujuan yang dicapai dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

- 1.3.1 Untuk memperoleh pengetahuan mengenai Manajemen Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dalam Menanggulangi Permasalahan Kemacetan di Kota Bandar Lampung.
- 1.3.2 Untuk mengetahui faktor penghambat Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dalam Mengimplementasikan Manajemen Lalu Lintas



## **1.4 Manfaat Penelitian**

Berkaca dari tujuan penelitian diatas maka diharapkan penelitian ini dapat memberikan manfaat sebagai berikut :

### **1.4.1 Manfaat Teoritis**

Penelitian ini dapat menambah pengetahuan dan wawasan penulis dengan menerapkan ilmu serta teori-teori yang didapat selama perkuliahan khususnya yang berkaitan dengan manajemen strategi yang digunakan sebagai dasar untuk mengetahui manajemen lalu lintas dalam mengatasi kemacetan dan faktor penghambat yang mempengaruhinya.

### **1.4.2 Manfaat Praktis**

Penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat memberikan pengetahuan dan informasi bagi masyarakat umum dan sebagai bahan masukan bagi peneliti selanjutnya serta dapat menjadi masukan bagi Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dalam menentukan kebijakan atau pengambilan keputusan terkait perbaikan dan evaluasi pada manajemen lalu lintas yang ada.

## II. TINJAUAN PUSTAKA

### 2.1 Penelitian Terdahulu

Peneliti mengangkat judul terkait Manajemen Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dalam Menanggulangi Kemacetan di Kota Bandar Lampung. Pada bagian ini peneliti menjelaskan tentang penelitian terdahulu yang dapat menjadi sumber informasi yang relevan dalam penelitian ini. Selain itu sebagai bahan perbandingan dengan penelitian lainnya yang dapat mempermudah mengidentifikasi masalah ataupun kajian teori yang digunakan oleh peneliti, diantaranya yaitu;

**Tabel 2. Penelitian Terdahulu**

Nama dan Tahun Penelitian	Judul Penelitian	Hasil Penelitian
Ranno, Rinto Sambuaga (2016)	Manajemen Penanggulangan Kemacetan Transportasi Publik Di Dinas Perhubungan Kota Manado	Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan maka dapat disimpulkan bahwa penanggulangan kemacetan pada Dinas Perhubungan Kota Manado belum bisa dikatakan maksimal, hal ini dikarenakan perencanaan yang dibuat tidak dikaji secara dalam akan tetapi hanya dibuat untuk uji coba saja, jika berhasil dilanjutkan dan jika tidak berhasil digantikan dengan program yang baru.

- Fortiena, Adelia Maya (2014) Penerapan Manajemen Public Relations Satuan Lalu Lintas Polisi Resor Malang Kota (Studi pada Program Road Safety Partnership Action Tahun 2012) Dari hasil penelitian tersebut dikatakan bahwa Satlantas Polres Malang Kota dalam menerapkan Manajemen *Public Relation* sebagai acuan menggunakan fungsi Manajemen di dapat hasil penelitian bahwa faktor kegagalan dalam mengatasi kemacetan yakni karena keterbatasan Sumber Daya Manusia (SDM) guna mengatur dan mengatasi kemacetan, Prasarana dan fasilitas yang masih sangat minim dan banyak mengalami kerusakan, serta masih rendahnya tingkat kedisiplinan aparatatur perhubungan dalam mentataati peraturan yang telah ditetapkan.
- Tita, Thiana Fitriani (2016) Implementasi Strategi Dinas Perhubungan, Komunikasi, dan Informatika (DISHUBKOMINFO) Kota Surakarta dalam Mengatasi Kemacetan Lalu Lintas. Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa dalam implementasi strategi untuk mengatasi kemacetan lalu lintas, Dishubkominfo Kota Surakarta telah menetapkan program, anggaran dan prosedur. Program yang telah ditetapkan kemudian dilaksanakan dalam berbagai kegiatan, yaitu menerapkan teknik push and pull, membangun dan meningkatkan APILL-ITS, menerapkan parkir zoning dan progressing, serta mengurangi dan mengalihkan ruang-ruang parkir. Kegiatan-kegiatan tersebut dalam pelaksanaannya dapat dikatakan cukup baik meskipun masih terdapat berbagai kendala yang

dihadapi. Seperti faktor sumber daya manusia dan faktor anggaran.

*Sumber : diolah peneliti 2023*

Berdasarkan hasil penelitian terdahulu diatas bahwa letak perbedaan penelitian dengan ketiga penelitian terdahulu ada pada teori yang digunakan. Penelitian ini menggunakan dua teori untuk menjawab kedua rumusan masalah. Pelaksanaan Manajemen Lalu Lintas yang dilakukan Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung peneliti menggunakan teori Manajemen Lalu Lintas menurut Alamsyah (2008) yang terdiri dari: Manajemen Kapasitas, Manajemen Prioritas dan Manajemen Permintaan. Faktor pendukung dan penghambat pelaksanaan manajemen lalu lintas peneliti menggunakan teori Manajemen menurut William H. Newman dalam Sagala (2005) yang terdiri dari: *Planning* (perencanaan), *Organizing* (Pengorganisasian), *Assembling of Resources* (pengumpulan sumber daya), *Directing* (pengarahan), dan *Controlling* (pengawasan). Menggunakan dua teori dalam menjawab dua rumusan masalah terdapat pembaruan dan perbedaan penelitian ini dengan penelitian terdahulu diatas. Adapun persamaan penelitian peneliti dengan ketiga penelitian terdahulu di atas terletak pada tipe penelitian kualitatif dan pengumpulan data dilakukan dengan wawancara, observasi, dan dokumentasi.

## **2.2 Tinjauan Pustaka Tentang Manajemen**

### **2.2.1 Definisi Manajemen**

Manajemen dibuat oleh pengambil keputusan untuk menentukan langkah dan perencanaan yang tepat untuk mencapai sasaran-sasaran yang telah ditentukan melalui pemanfaatan sumber daya manusia maupun sumber daya lainnya. Manajemen yang dibuat harus diimplementasikan dalam penyelesaian masalah sehingga tolak ukur keberhasilan manajemen akan dapat diukur dari hasil implementasinya.

Terry dalam Hasibuan (2009) mendefinisikan Manajemen sebagai suatu proses yang khas yang terdiri dari tindakan-tindakan perencanaan, pengarahan dan pengendalian yang dilakukan untuk menentukan serta mencapai sasaran-sasaran yang telah ditentukan melalui pemanfaatan sumber daya manusia dan sumber sumber lainnya. Sedangkan menurut Sarwoto (2012) mengemukakan bahwa manajemen adalah proses pemimpin dan melancarkan pekerjaan bagi orang orang yang terorganisir secara formal sebagai kelompok untuk memperoleh tujuan yang diinginkan. Begitupun Robbins (2016) mengemukakan bahwa manajemen adalah aktifitas yang meliputi perencanaan, pengembangan, pengorganisasian dan pengendalian atas keputusan dan tindakan untuk mencapai tujuan. Siagian (2018) mengungkapkan bahwa manajemen adalah kemampuan atau keterampilan untuk mencapai tujuan melalui kegiatan orang lain.

Berdasarkan definisi para ahli diatas, maka dapat disimpulkan bahwa manajemen merupakan suatu rangkaian tindakan mulai dari perencanaan, pengorganisasian, pengarahan, pengendalian serta pengawasan dengan memanfaatkan sumber daya manusia serta sumber-sumber daya lainnya untuk mencapai suatu tujuan organisasi secara efektif dan efisien yang telah ditentukan

### **2.2.2 Fungsi- Fungsi Manajemen**

Banyak ahli yang mengungkapkan fungsi-fungsi manajemen dengan pendapat yang berbeda. Berikut ini merupakan pendapat para ahli tentang fungsi-fungsi manajemen, diantaranya yaitu:

**Tabel 3. Fungsi Manajemen Menurut Para Ahli**

<b>Louis A. Allen</b>	<b>Prajudi Atmosudirjo</b>	<b>John Robert Beishline, Ph.D</b>	<b>Dr,S.P.Siagian.,M.P.A</b>
<i>Leading</i>	<i>Planning</i>	<i>Perencanaan</i>	<i>Planning</i>
<i>Planning</i>	<i>Organizing</i>	<i>Organisasi</i>	<i>Organizing</i>
<i>Organizing</i>	<i>Directing/Actuating</i>	<i>Komando</i>	<i>Motivating</i>
<i>Controlling</i>	<i>Controlling</i>	<i>Kontrol</i>	<i>Controlling</i>
<b>Luther Gullich</b>	<b>Koontz dan O'Donnel</b>	<b>William H. Newman</b>	<b>Henry Fayol</b>
<i>Planning</i>	<i>Organizing</i>	<i>Planning</i>	<i>Planning</i>
<i>Organizing</i>	<i>Staffing</i>	<i>Organizing</i>	<i>Organizing</i>
<i>Staffing</i>	<i>Directing</i>	<i>Assembling</i>	<i>Commanding</i>
<i>Directing</i>	<i>Planning</i>	<i>Recources</i>	<i>Coordinating</i>
<i>Coordinating</i>	<i>Controlling</i>	<i>Directing</i>	<i>Controlling</i>
<i>Reporting</i>		<i>Controlling</i>	
<i>Budgeting</i>			
<b>George R. Terry</b>	<b>William Sprigel</b>	<b>John F.Mee</b>	<b>Mc Namara</b>
<i>Planning</i>	<i>Planning</i>	<i>Planning</i>	<i>Planning</i>
<i>Organizing</i>	<i>Organizing</i>	<i>Organizing</i>	<i>Programming</i>
<i>Actuating</i>	<i>Controlling</i>	<i>Motivating</i>	<i>Budgeting</i>
<i>Controlling</i>		<i>Controlling</i>	<i>System</i>

*Sumber : diolah peneliti 2023*

Sebuah organisasi memiliki beberapa fungsi manajemen yang berguna untuk mencapai tujuan serta sasaran kinerja dalam organisasi dan menjadi acuan dalam proses manajemen tersebut. Fungsi manajemen merupakan elemen-elemen dasar yang akan selalu ada dan melekat didalam proses manajemen yang akan dijadikan acuan oleh manajer dalam melaksanakan kegiatan untuk mencapai tujuan.

Menurut Terry (2014) bahwa terdapat beberapa fungsi-fungsi penting manajemen yang dibagi menjadi empat fungsi yaitu *Planning*, *Organizing*, *Actuating*, *Controlling*. Dikenalnya elemen-elemen manajemen yang menjadi suatu acuan atau elemen elemen dasar yang dikemukakan oleh Terry bahwa ketika semua fungsi manajemen berjalan baik dan sesuai dengan fungsinya serta peran masing-masing keempat elemen itu disebut sebagai *total quality management*.

Menurut Fayol dalam Safroni (2012) fungsi manajemen pada umumnya dibagi menjadi lima fungsi yaitu perencanaan (*planning*), pengorganisasian

(*organizing*), pengarahan (*commanding*), pengoordinasian (*coordinating*), dan pengendalian (*controlling*).

Sedangkan menurut Newman dalam Sagala (2005) juga berpendapat fungsi manajemen terdiri dari *planning* (perencanaan), *organizing* (pengorganisasian), *assembling of resources* (pengumpulan sumber daya), *directing* (pengarahan), dan *controlling* (pengawasan).

Beberapa fungsi-fungsi manajemen di atas, dapat dipahami bahwa semua manajemen diawali dengan perencanaan (*planning*) karena perencanaan yang akan menentukan tindakan apa yang harus dilakukan selanjutnya. Setelah perencanaan adalah pengorganisasian (*organizing*). Semua ahli menempatkan pengorganisasian diposisi kedua setelah perencanaan. Pengorganisasian merupakan pembagian kerja dan sangat berkaitan erat dengan fungsi perencanaan karena pengorganisasian pun harus direncanakan. Selanjutnya setelah menerapkan fungsi perencanaan dan pengorganisasian adalah menerapkan fungsi pengarahan yang diartikan dalam kata yang berbeda-beda seperti *actuating*, *leading*, dan *commanding*, tetapi mempunyai tujuan yang sama yaitu mengarahkan semua karyawan agar mau bekerjasama dan bekerja efektif untuk mencapai tujuan organisasi. Tetapi juga ada penambahan fungsi pengkoordinasian (*coordinating*) setelah fungsi pengarahan. Fungsi pengkoordinasian untuk mengatur karyawan agar dapat saling bekerjasama sehingga terhindar dari kekacauan, percekcoakan dan kekosongan pekerjaan. Selanjutnya fungsi terakhir dalam proses manajemen adalah pengendalian (*controlling*).

Dari ketiga teori fungsi manajemen menurut ketiga tokoh di atas, peneliti lebih cenderung tertarik untuk menggunakan teori fungsi Manajemen menurut William H. Newman dalam Sagala (2005) untuk menjawab penelitian mengenai Manajemen Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung karena teori ini dirasa peneliti sangat lengkap serta sangat cocok digunakan untuk menganalisis permasalahan Manajemen Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dalam mengatasi

kemacetan. Fungsi Manajemen menurut William H. Newman dalam Sagala (2005) terdiri dari:

### **1. *Planning* (Perencanaan)**

Newman mengartikan Perencanaan (*planning*) adalah Penentuan serangkaian tindakan untuk mencapai hasil yang diinginkan. Pembatasan yang kompleks merumuskan perencanaan sebagai penetapan apa yang harus dicapai. Perencanaan ini dinamis artinya dapat dirubah sewaktu-waktu sesuai dengan kondisi pada saat itu. Perencanaan ini ditujukan pada masa depan yang penuh dengan ketidakpastian, karena adanya perubahan kondisi dan situasi, sedangkan hasil dari perencanaan akan diketahui pada masa depan, tentunya setiap organisasi maupun instansi harus melakukan perencanaan terlebih dahulu sebelum melaksanakan kegiatan selanjutnya.

Adapun Unsur keberhasilan Perencanaan (*Planning*) dari dalam manajemen yakni:

#### **a. Tujuan**

Merupakan segala sesuatu yang hendak dicapai dalam usaha kerjasama atau organisasi untuk dapat dipakai sebagai dasar dalam pelaksanaan kerja, maka tujuan yang hendak dicapai haruslah dirumuskan secara jelas dan tegas.

#### **b. Kebijakan**

Merupakan peraturan-peraturan atau pedoman yang digariskan oleh organisasi atau dengan kata lain lazim disebut sebagai pedoman tindakan untuk mencapai tujuan.

#### **c. Prosedur**

Merupakan suatu tata urutan pelaksanaan kerja yang harus dilakukan atau diikuti. Jadi dengan prosedur orang-orang akan mengetahui dari mana mereka harus memulai dan mengakhiri tugas-tugasnya.

#### **d. Budget**

Merupakan suatu anggaran yang berupa ikhtisar daripada hasil yang diharapkan akan dicapai dan biaya atau input yang diperlukan untuk mencapai hasil itu.



#### e. Program

Adalah campuran dari pada tujuan, politik, prosedur, dan budget yang dimaksudkan untuk menetapkan suatu kerangka tindakan untuk waktu yang akan datang.

### 2. *Organizing* (Pengorganisasian)

*Organizing* menurut Newman berupa dua orang atau lebih yang bekerja sama dalam cara yang terstruktur untuk mencapai sasaran yang spesifik. Tujuannya adalah untuk menyelesaikan perencanaan yang begitu banyak, sehingga membutuhkan banyak tenaga kerja. Tenaga kerja inilah nantinya akan timbul sebuah kerja sama. Kerja sama ini akan membentuk sebuah kekuatan untuk meningkatkan mutu sehingga dapat mencapai tujuan secara efektif.

Unsur-unsur dari *Organizing* (Pengorganisasian) dalam manajemen yakni:

- a. Orang-orang (sekumpulan orang)
- b. Kerjasama
- c. Tujuan yang ingin dicapai.

### 3. *Assembling of Resources* (Pengumpulan sumber daya)

Aktivitas pengumpulan sumber-sumber yang diperlukan untuk mengatur penggunaan dari berbagai usaha tersebut yang meliputi personal, uang/kapital, alat-alat/fasilitas dan hal-hal yang diperlukan untuk melaksanakan rencana.

Sumber daya yang dimiliki oleh instansi dapat dikategorikan atas enam tipe sumber daya (6M), yaitu

- a. *Man* (Manusia)
- b. *Money* (Uang)
- c. *Material* (Fisik)
- d. *Machine* (Teknologi)
- e. *Method* (Metode)
- f. dan *Market* (Pasar)

#### **4. Directing (Pengarahan)**

Merupakan fungsi manajemen yang berhubungan dengan usaha memberi bimbingan, saran, perintah-perintah atau instruksi-instruksi kepada bawahan dalam pelaksanaan tugas masing-masing bawahan tersebut agar dapat dilaksanakan dengan baik dan benar-benar tertuju pada tujuan yang telah ditetapkan.

Unsur-unsur keberhasilan fungsi pengarahan antara lain:

- a. Kepemimpinan (*leadership*)
- b. Kekuasaan
- c. Komunikasi.

#### **5. Controlling (Pengawasan).**

Salah satu fungsi manajemen yang berupa tindakan atasan dengan mengidentifikasi serta memantau dan memberikan penilaian hingga pelaporan, dengan kegiatan tersebut maka akan diketahui ketercapaian tujuan yang sesuai dengan perencanaan awal serta mengetahui hambatan yang dihadapi.

Unsur-unsur keberhasilan pengawasan harus memperhatikan:

- a. Jalur urutan (*routing*)
- b. Penetapan waktu (*scheduling*)
- c. Perintah pelaksanaan, (*dispatching*)
- d. Tindak lanjut (*follow up*).

### **2.2.3 Definisi Manajemen Lalu Lintas**

Manajemen lalu lintas adalah pengorganisasian, perencanaan, pemberian arah, dan pemantauan keadaan pergerakan lalu lintas, termasuk pejalan kaki, pesepeda, dan semua tipe kendaraan (Underwood, 1990). Sementara menurut Tamin (2008) dalam LPM ITB, Manajemen lalu lintas adalah suatu teknik perencanaan transportasi yang sifatnya langsung penerapan di lapangan dan biasanya berjangka waktu yang tidak terlalu lama. Manajemen lalu lintas akan berhubungan dengan arus lalu lintas itu sendiri serta

pengontrolannya dalam upaya untuk mengoptimalkan penggunaan prasarana transportasi dan juga sumber daya yang digunakan secara efisien dan terpadu.

Sedangkan menurut Malkamah Siti (1996) manajemen lalu lintas adalah proses pengaturan dan penggunaan sistem jalan yang sudah ada dengan tujuan untuk memenuhi suatu kepentingan tertentu, tanpa perlu penambahan, pembuatan infrastruktur baru. Alamsyah (2008) juga berpendapat bahwa manajemen lalu lintas adalah suatu proses pengaturan dan penggunaan sistem jalan yang sudah ada dengan tujuan untuk memenuhi suatu kepentingan tertentu, tanpa perlu penambahan atau pembuatan infrastruktur baru. Manajemen lalu lintas diterapkan untuk memecahkan masalah lalu lintas jangka pendek (sebelum pembuatan infrastruktur yang dilaksanakan) atau diterapkan untuk mengantisipasi masalah lalu lintas yang berkaitan.

Menurut UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan disebutkan bahwa dalam rangka memaksimalkan jaringan jalan yang ada dan meningkatkan keamanan, ketertiban, kelancaran dan keselamatan pada lalu lintas jalan tanpa perlu mengorbankan kualitas lingkungan yang ada maka diperlukan manajemen dan rekayasa lalu lintas yang baik. Proses pengaturan sistem jalan raya yang sudah ada untuk mencapai tujuan tertentu tanpa menambah atau membuat infrastruktur baru adalah bagian dari manajemen lalu lintas, tujuan dari penerapan tersebut adalah untuk mengelola dan menyederhanakan lalu lintas dengan membedakan jenis, kecepatan dan pengguna jalan yang berbeda untuk meminimalkan gangguan pada lalu lintas, meminimalkan tingkat kemacetan lalu lintas dengan meningkatkan kapasitas atau mengurangi volume lalu lintas suatu jalan, melakukan optimalisasi jalan dengan menentukan fungsi jalan dan mengontrol aktivitas yang tidak sesuai dengan fungsi jalan.

Dapat disimpulkan bahwa manajemen lalu lintas adalah proses mengatur dan mengendalikan arus lalu lintas dengan mengoptimalkan penggunaan

prasarana yang ada untuk memudahkan lalu lintas agar dapat di gunakan secara efisien dan dapat mempercepat sistem lalu lintas. Hal ini berhubungan dengan kondisi arus lalu lintas dan sarana penunjangnya pada saat ini dan bagaimana mengorganisasikannya untuk mendapatkan hasil yang terbaik.

#### **2.2.4. Tujuan Manajemen Lalu lintas**

Menurut Munawar (2004) manajemen lalu lintas bertujuan untuk memenuhi kebutuhan transportasi, baik saat ini maupun di masa mendatang, dengan mengefisiensikan pergerakan orang atau kendaraan dan mengidentifikasi perbaikan-perbaikan yang diperlukan dibidang teknik lalu lintas, angkutan umum, perundang-undangan, *road pricing* dan operasional dari sistem transportasi yang ada. Tidak termasuk didalamnya pembangunan fasilitas transportasi baru dan perubahan-perubahan besar dari fasilitas yang ada.

Menurut Hobbs, F., D (1995) tujuan pokok manajemen lalu lintas adalah memaksimalkan pemakaian sistem jalan yang ada dengan meningkatkan keamanan jalan, tanpa merusak kualitas lingkungan. Manajemen lalu lintas dapat menangani perubahan-perubahan pada tata letak geometri, pembuatan petunjuk-petunjuk tambahan dan alat-alat pengaturan seperti rambu-rambu, tanda-tanda jalan untuk pejalan kaki, penyeberangan dan lampu untuk penerangan jalan.

Menurut Malkhamah (1996) Tujuan dilakukannya manajemen lalu lintas adalah sebagai berikut :

1. Mendapatkan tingkat efisiensi dari pergerakan lalu lintas secara menyeluruh dengan tingkat aksesibilitas (ukuran kenyamanan) yang tinggi dengan menyeimbangkan permintaan pergerakan dengan sarana penunjang yang ada.
2. Meningkatkan tingkat keselamatan dari pengguna yang dapat diterima oleh semua pihak dan memperbaiki tingkat keselamatan tersebut sebaik mungkin.

3. Melindungi dan memperbaiki keadaan kondisi lingkungan dimana arus lalu lintas tersebut berada.

Dapat disimpulkan bahwa Manajemen lalu lintas bertujuan untuk memenuhi kebutuhan transportasi, baik masa sekarang maupun di masa mendatang, dengan mengefisiensikan pergerakan manusia maupun kendaraan dan mengidentifikasi perbaikan-perbaikan yang diperlukan di bidang teknik lalu lintas, angkutan umum, perundang-undangan, *road pricing* dan operasional dari sistem transportasi yang ada.

#### **2.2.5 Sasaran manajemen lalu lintas sesuai dengan tujuan di atas adalah sebagai berikut:**

1. Mengatur dan menyederhanakan arus lalu lintas dengan melakukan manajemen terhadap tipe, kecepatan dan pemakai jalan yang berbeda untuk meminimalkan gangguan dan untuk memperlancar arus lalu lintas.
2. Mengurangi tingkat kemacetan lalu lintas dengan menambah kapasitas atau mengurangi volume lalu lintas pada suatu jalan.
3. Melakukan optimalisasi ruas jalan dengan menentukan fungsi jalan dan terkontrolnya aktifitas-aktifitas yang tidak cocok dengan fungsi jalan tersebut.

### **2.3 Tinjauan Tentang Kemacetan Lalu Lintas**

#### **2.3.1 Definisi Kemacetan Lalu Lintas**

Lalu lintas dalam Undang-undang No. 22 Tahun 2009 didefinisikan sebagai gerak kendaraan dan orang di Ruang Lalu Lintas Jalan. Seperti yang kita ketahui bahwa di setiap kota-kota besar di Indonesia terdapat banyak aktivitas lalu lintas jalan yang sering menimbulkan kemacetan terutama di kota yang tidak mempunyai transportasi publik yang memadai ataupun tidak seimbangya kebutuhan jalan dengan kepadatan penduduk

Kemacetan lalu lintas telah menjadi rahasia umum di daerah perkotaan, beberapa faktor spesifik seperti jumlah penduduk, urbanisasi, penambahan kepemilikan kendaraan, dan penambahan jumlah perjalanan juga turut

menambah masalah kemacetan lalu lintas. Mobilitas penduduk meningkatkan kebutuhan akan angkutan umum sehingga menghasilkan lebih banyak kebutuhan akan fasilitas dan layanan alat transportasi.

Kemacetan lalu lintas adalah situasi dimana arus lalu lintas melebihi kapasitas jalan tersebut yang mengakibatkan kecepatan bebas ruas jalan tersebut mendekati atau melebihi 0 km/jam sehingga menyebabkan terjadinya antrian kendaraan (MKJI, 1997). Sedangkan menurut Margareth, dkk (2013) kemacetan lalu lintas adalah situasi atau keadaan terhentinya lalu lintas yang disebabkan oleh banyaknya jumlah kendaraan melebihi kapasitas jalan, dan sangat mempengaruhi para pelaku perjalanan, baik yang menggunakan angkutan umum maupun angkutan pribadi, hal ini berdampak pada ketidaknyamanan serta menambah waktu perjalanan bagi pelaku perjalanan.

Menurut Meidianisa Aulia H (2016) kemacetan adalah apabila arus lalu lintas mendekati kapasitas, kemacetan mulai terjadi, kemacetan semakin meningkat apabila arus begitu besarnya sehingga kendaraan sangat berdekatan satu sama lain, kemacetan total apabila kendaraan berhenti atau bergerak lambat, yang disebabkan oleh beberapa faktor yang sering terjadi dan menyebabkan antrian kendaraan yang panjang.

Menurut Gito Sugiyanto (2011) berpendapat bahwa kemacetan merupakan kondisi tersendatnya atau terhentinya lalu lintas yang dikarenakan oleh jumlah kendaraan yang terlalu banyak dan melebihi kapasitas jalan yang tersedia. Dalam kata lain, kemacetan adalah kondisi kendaraan yang sangat banyak sehingga terjadi penumpukan yang dikarenakan kapasitas jalan tidak sesuai dengan jumlah kendaraan.

Kemacetan lalu lintas terjadi bila ditinjau dari tingkat pelayanan jalan yaitu pada kondisi lalu lintas mulai tidak stabil, kecepatan operasi menurun relative cepat akibat hambatan yang timbul dan kebebasan bergerak relatif kecil. Kemacetan mulai terjadi jika arus lalu lintas mendekati besaran kapasitas jalan. Kemacetan semakin meningkat apabila arus begitu besarnya

sehingga kendaraan sangat berdekatan satu sama lain. Kemacetan total terjadi apabila kendaraan harus berhenti atau bergerak sangat lambat (Tamin, 2000).

Dari pengertian di atas dapat disimpulkan bahwa kemacetan lalu lintas adalah arus lalu lintas yang ditinjau melebihi kapasitas rencana jalan, sehingga mengurangi kelancaran lalu lintas bayangkan mengakibatkan tersendatnya kendaraan bahkan dapat mengakibatkan berhentinya kendaraan. Untuk itu perlu adanya kerja sama dan upaya yang lebih baik lagi antara pemerintah dan masyarakat agar masalah ini cepat terselesaikan dengan efektif dan efisien.

### **2.3.2 Tipe Kemacetan Lalu Lintas**

Tipe kemacetan menjadi tiga yaitu: *recurrent congestion*, *non-recurrent congestion* dan *pre-congestion* atau *border line congestion* (Sugiyanto, 2011).

1. *Recurrent congestion*

Kemacetan yang terjadi secara berulang dan terus menerus, misalnya pada periode pagi pada saat pergi kerja dan sore pada pulang kerja.

2. *Non-recurrent congestion*

Kemacetan yang terjadi karena adanya suatu insiden misalnya kecelakaan lalu lintas.

3. *Pre-congestion* atau *borderline congestion*

Kemacetan yang terjadi ketika kecepatan aktual kendaraan berada di bawah kecepatan arus bebas yang mengakibatkan kerugian bagi pengguna jalan berupa pemborosan konsumsi bahan bakar, waktu yang terbuang, pencemaran lingkungan.

Sedangkan menurut Vick, dalam Button (1982) tipe kemacetan dibagi menjadi 5 tipe, yaitu:

1. *Simple Interaction*

Kemacetan yang terjadi pada saat arus lalu lintas rendah dengan jumlah pergerakan kecil. Biasanya disebabkan oleh cara mengemudi yang lambat dan berhati-hati untuk menghindari kecelakaan

2. *Multiple Interaction*

Kemacetan yang terjadi pada saat arus lalu lintas lebih tinggi yang mengakibatkan tiap bertambahnya kendaraan akan saling menghalangi satu sama lain, meskipun kapasitas jalan digunakan secara optimal.

3. *Bottleneck Situation*

Kemacetan yang terjadi karena penyempitan lebar jalan, sehingga ruas jalan tersebut mengalami penurunan kapasitas jalan dibanding ruas jalan sebelum dan sesudahnya. Bila arus di bawah kapasitas *bottleneck*, maka di ruas jalan tersebut akan terjadi interaksi berganda, namun bila memenuhi kapasitas, apalagi untuk beberapa waktu yang lama maka akan menimbulkan kemacetan.

4. *Triggermeck Situation*

Kemacetan yang ditimbulkan karena adanya pemicu yang menyebabkan kemacetan. Seperti adanya kecelakaan lalu lintas, jalan rusak, maupun kendaraan yang rusak sehingga menghalangi kelancaran lalu lintas.

5. *Network dan Control Congestion*

Kemacetan yang terjadi karena adanya upaya perencana dan pengelola jalan untuk mengurangi biaya kemacetan untuk beberapa waktu atau jenis lalu lintas tertentu, namun mengakibatkan kecelakaan di waktu dan jenis lalu lintas yang lain.

### **2.3.3 Faktor - Faktor Penyebab Kemacetan Lalu Lintas**

Kemacetan akan menimbulkan berbagai dampak negatif, baik bagi pengemudi itu sendiri maupun ditinjau dari segi ekonomi dan lingkungan. Bagi pengemudi, kemacetan akan menimbulkan ketegangan (stress).



Dampak negatif dari segi ekonomi yaitu, berupa kehilangan waktu karena perjalanan yang lama serta bertambahnya biaya operasi kendaraan berhenti. Sedangkan dampak negatif terhadap lingkungan yaitu berupa polusi udara dan gangguan suara kendaraan / kebisingan (Munawar, 2004). Sedangkan menurut penelitian *Administration* (2005), terdapat 5 penyebab kemacetan, yaitu:

1. *Physical Bottlenecks*

*Physical Bottlenecks* adalah kemacetan yang terjadi karena jumlah kendaraan sudah melewati batas maksimum. Batas tersebut diperoleh dari faktor jalan, persimpangan jalan, dan tata letak jalan.

2. Kecelakaan Lalu Lintas (*traffic accident*)

Kemacetan lalu lintas salah satunya diakibatkan dari adanya insiden atau faktor kecelakaan di jalur perjalanan. Kecelakaan lalu lintas menutup sebagian ruas jalan, hal inilah yang menyebabkan adanya kemacetan karena perlu waktu dalam mengevakuasi kendaraan yang terlibat kecelakaan.

3. Area Pekerjaan (*work zone*)

Kemacetan ini merupakan kemacetan yang dikarenakan oleh adanya aktivitas konstruksi pada jalan. Aktivitas tersebut akan mengakibatkan perubahan kondisi lingkungan jalan. Perubahan-perubahan kondisi lingkungan jalan tersebut seperti ketinggian jalan ataupun lebar jalan yang berbeda, pengalihan ataupun penutupan jalan, dan lain sebagainya.

4. Cuaca yang Buruk (*bad weather*)

Kondisi cuaca juga dapat mengakibatkan perubahan cara mengemudi seorang pengendara kendaraan, sehingga hal tersebut dapat mempengaruhi arus lalu lintas. Misalnya kondisi cuaca dalam keadaan hujan lebat dapat mengurangi jarak penglihatan pengemudi, sehingga banyak pengemudi menurunkan kecepatan dalam berkendara.

5. Alat Pengatur Lalu Lintas (*poor signal timing*)

Kemacetan yang dikarenakan alat pengatur lalu lintas merupakan pengaturan lalu lintas yang bersifat kaku dan tidak mengikuti tinggi

rendahnya arus lalu lintas. Selain lampu merah, jalur kereta api juga mempengaruhi tingkat kepadatan jalan.

Tamin (2000) juga berpendapat bahwa yang menjadi faktor penyebab Kemacetan Lalu Lintas, diantaranya sebagai berikut:

1. Adanya jumlah kendaraan yang melebihi kapasitas jalan

Hal ini seringkali menjadi masalah yang ada di wilayah perkotaan. Kemacetan lalu lintas terjadi karena di kota sebagai pusat kegiatan ekonomi masyarakat, sehingga tidak heran bila kapasitas jalan yang ada di kota tidak bisa menampung semua kendaraan yang ada. Kemacetan pun tak bisa dihindari.

2. Adanya pedagang kaki lima yang menjajakan dagangannya di pinggir jalan raya

Pedagang kaki lima yang berjualan dipinggri jalan raya. Biasanya mereka mengambil trotoar sebagai tempat untuk berjualan. Selain sudah menyebabkan kemacetan lalu lintas, pedagang kaki lima juga telah mengambil hak pejalan kaki. Sehingga pejalan kaki tidak lagi bisa melewati trotoar, melainkan berjalan melewati jalan raya. Hal itu bisa terjadi karena banyak dari pengguna jalan raya yang berhenti dipinggir jalan untuk membeli barang kepada pedagang kaki lima. Selain itu pengguna jalan yang membeli barang di pedagang kaki lima biasanya memarkirkan kendaraannya di pinggir jalan raya sehingga menyebabkan kemacetan lalu lintas.

3. Terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Terjadinya kecelakaan lalu lintas dapat menyebabkan terjadinya kemacetan transportasi lalu lintas. Karena ketika ada kecelakaan biasanya banyak para pengguna jalan yang memelankan laju kendaraannya sehingga itu akan memicu terjadinya kemacetan lalu lintas.

4. Adanya kendaraan yang parkir sembarangan di pinggir jalan.

Hal ini tentu seringkali menyebabkan terjadinya kemacetan lalu lintas. Wilayah perkotaan biasanya seringkali ditemui kendaraan yang parkir secara sembarangan.

5. Beralihnya masyarakat dari menggunakan transportasi umum ke transportasi pribadi.

Adanya peralihan masyarakat dari menggunakan transportasi umum ke transportasi pribadi memberikan permasalahan baru bagi dunia lalu lintas. Mengapa hal itu terjadi, karena banyak faktor yang menyebabkan masyarakat lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi, karena menggunakan kendaraan pribadi dirasa lebih cepat dan murah. Kendaraan pribadi juga lebih mudah untuk menjangkau daerah tujuan. Namun demikian, ketika semua orang berusaha untuk beralih menggunakan transportasi pribadi, tidak salah jika jalan-jalan yang ada saat ini menjadi padat dipenuhi oleh kendaraan-kendaraan pribadi.

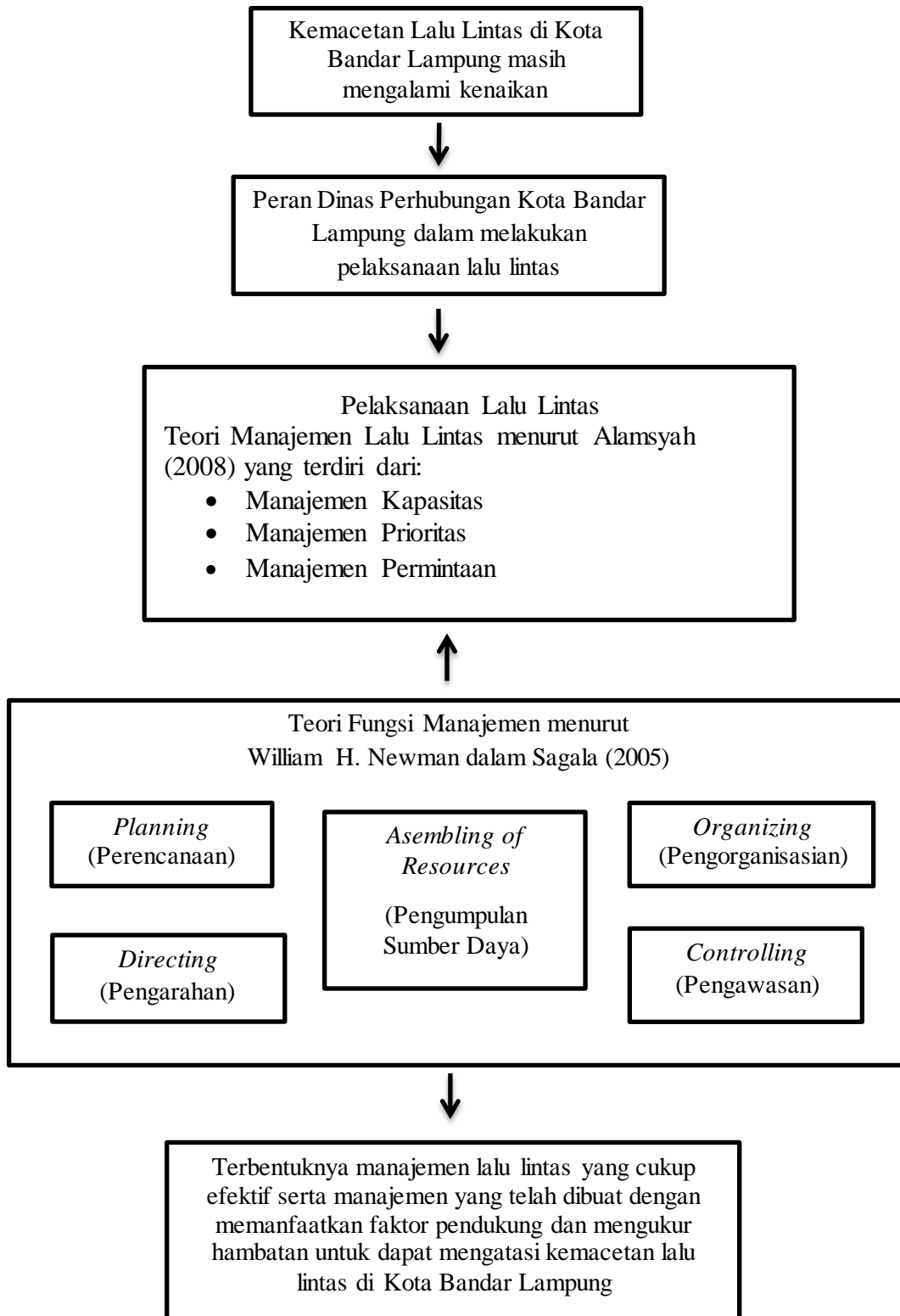
## **2.4 Kerangka Pikir**

Penelitian ini diawali dari permasalahan kemacetan lalu lintas yang terjadi di Kota Bandar Lampung yang masih menjadi permasalahan krusial dan belum diatasi secara maksimal akibatnya masih terjadi bermacam dampak sosial di masyarakat. Hal demikian jelas menuntut pemerintah Kota Bandar Lampung untuk segera menangani permasalahan sosial tersebut. Dalam hal ini Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung merupakan salah satu instansi yang memiliki peran penting terhadap permasalahan lalu lintas. Karena itu Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung membuat perencanaan lalu lintas dalam upaya menanggulangi kemacetan di jalan protokol Kota Bandar Lampung. Dalam penerapan manajemen lalu lintas tersebut terdapat faktor penghambat dalam pengimplementasiannya.

Berdasarkan permasalahan tersebut, peneliti ingin mengetahui manajemen lalu lintas yang dibuat Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung.

Kerangka pikir merupakan acuan yang dibuat oleh peneliti dalam memberikan batasan pada proses penelitian agar fokus penelitian hanya pada satu masalah yang akan diteliti. Dalam penentuan butir pertanyaan untuk mewawancarai narasumber, penulis berpedoman pada indikator manajemen menurut William H. Newman dalam Sagala (2005) yaitu *Planning* (Perencanaan), *Organizing* (Pengorganisasian), *Assembling of resurce* (Pengumpulan Sumber Daya), *Directing* (Pengarahan), dan *Controlling* (Pengawasan). Penulis juga akan mengidentifikasi faktor penghambat Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dalam pelaksanaan manajemen lalu lintas sehingga akan terbentuknya manajemen yang efektif dengan mengukur hambatan dan dapat dilaksanakan dengan koordinasi yang baik untuk dapat mengatasi kemacetan lalu lintas di Kota Bandar Lampung. Kerangka pikir terdapat dalam gambar 2 berikut.

**Gambar 1. Kerangka Pikir**



*Sumber : diolah peneliti, 2023*

### **III. METODE PENELITIAN**

#### **3.1 Tipe dan Pendekatan Penelitian**

Tipe penelitian yang digunakan dalam penelitian ini yaitu metode penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Penulis menggunakan metode kualitatif karena ingin mendeskripsikan dan memperoleh pemahaman menyeluruh dan mendalam dengan menggambarkan kondisi atau fenomena yang sebenarnya terjadi selama penelitian di lapangan dengan memberikan pertanyaan terbuka kepada setiap informan. Guna mendapat hasil yang baik, peneliti harus mengumpulkan data dan fakta atas fenomena tersebut dari berbagai sumber lalu menelaahnya dengan teori yang ada agar mendapat hasil komprehensif. Menurut Sugiyono (2017) berpendapat bahwa penelitian kualitatif merupakan sebuah prosedur dalam pengambilan data dimana data yang dihasilkan berupa data deskriptif dalam bentuk kata-kata atau kalimat yang tertulis dari suatu fenomena dan perilaku tertentu

Penelitian dilaksanakan dengan melihat kondisi kemacetan lalu lintas yang masih menjadi masalah yang krusial di Kota Bandar Lampung sehingga peneliti ingin mengetahui secara mendalam terkait manajemen lalu lintas yang dibuat oleh Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung sebagai salah satu instansi yang berwenang dalam menangani permasalahan lalu lintas. Kemudian peneliti ingin menganalisis informasi atau data yang dikelompokkan sesuai dengan indikator yang sudah ditetapkan untuk menarik kesimpulan umum terkait manajemen lalu lintas serta faktor penghambat yang mempengaruhi Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dalam mengimplementasikan manajemen lalu lintas dalam menanggulangi kemacetan.

### 3.2 Fokus Penelitian

Fokus penelitian memegang peranan yang penting dalam memandu dan mengarahkan jalannya suatu penelitian. Fokus penelitian sangat membantu seorang peneliti agar tidak terjebak oleh melimpahnya volume data yang masuk, termasuk juga yang tidak berkaitan dengan masalah penelitian. Fokus penelitian memberikan batasan dalam studi dan batasan dalam pengumpulan data, sehingga peneliti fokus memahami masalah yang menjadi tujuan penelitian. (Moloeng, 2017) Fokus penelitian pada penelitian ini melalui :

1. Pelaksanaan Manajemen Lalu Lintas yang dilakukan Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dalam Menanggulangi Kemacetan pada penelitian ini peneliti menggunakan konsep indikator Manajemen Lalu Lintas menurut Alamsyah (2008) yakni;
  - a. Manajemen Kapasitas  
Manajemen yang ditetapkan untuk penggunaan kapasitas ruas jalan dan kapasitas persimpangan seefektif mungkin
  - b. Manajemen Prioritas  
Manajemen yang dilakukan untuk melakukan pengawasan lalu lintas langsung di lapangan dan pengawasan lalu lintas lewat layar monitor
  - c. Manajemen Permintaan  
Manajemen untuk mengatur permintaan yang ada sesuai dengan kapasitas jalan yang tersedia.
  
2. Faktor pendukung dan penghambat dalam mengimplementasikan Manajemen Lalu Lintas yang dilakukan Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung
  - a. *Planning* (Perencanaan)  
Perencanaan lalu lintas yang dilakukan Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dalam mengatasi kemacetan lalu lintas
  - b. *Organizing* (Pengorganisasian)  
Insatansi dan tupoksi yang berperan dalam pelaksanaan manajemen lalu lintas

c. *Assembling of Resources* (Pengumpulan sumber daya)

Pengumpulan sumber daya pada Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung, meliputi :

- 1) Personal
- 2) Anggaran
- 3) Alat-alat/fasilitas

d. *Directing* (Pengarahan)

Peran kepemimpinan Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dalam pertumbuhan keahlian para pegawai, meliputi :

- 1) Bentuk pengarahan pegawai
- 2) Pelaksanaan pengarahan pegawai

e. *Controlling* (Pengawasan)

Atasan melakukan evaluasi terkait serangkaian kegiatan yang dilakukan bawahan dalam pelaksanaan manajemen lalu lintas yang sudah di tetapkan.

### 3.3 Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian merupakan suatu wilayah atau tempat dimana penelitian tersebut akan dilaksanakan. Penelitian yang dilakukan oleh peneliti bertempat di Bandar Lampung yakni pada Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung. Peneliti memilih lokasi tersebut karena Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung merupakan salah satu instansi yang memiliki peran penting dalam permasalahan lalu lintas, hal tersebut dibutuhkan oleh penulis untuk mencari informasi mengenai Manajemen Lalu Lintas yang dilakukan dalam mengatasi permasalahan kemacetan di Kota Bandar Lampung.

### 3.4 Jenis dan Sumber Data

Pada penelitian kualitatif sumber data yang digunakan berasal dari kata-kata dan tindakan (Moleong, 2017) Sumber data dalam sebuah penelitian merupakan subjek darimana data diperoleh. Sumber data dalam penelitian ini menggunakan data primer dan sekunder. Sumber data dalam sebuah



penelitian menjadi komponen yang begitu penting dalam pelaksanaan sebuah penelitian. Berdasarkan dari sumbernya, data dapat dibagi kedalam bentuk data primer dan sekunder. Secara lebih jelas mengenai sumber data primer dan sekunder dapat dijelaskan sebagai berikut:

#### 1. Data Primer

Data primer menurut Sanusi (2014) adalah data yang pertama kali dicatat dan dikumpulkan oleh peneliti serta diperoleh secara langsung dari sumber asli. Data primer didapatkan peneliti dari lapangan secara langsung baik dengan cara wawancara, `dokumentasi, maupun hasil observasi dengan informan.

#### 2. Data Sekunder

Data sekunder menurut Sanusi (2014) adalah data yang sudah tersedia dan dikumpulkan serta didapat secara tidak langsung melalui media perantara oleh pihak lain. Peneliti tinggal memanfaatkan data tersebut menurut kebutuhannya data sekunder yang peneliti gunakan dalam penelitian ini didapatkan melalui catatan maupun dokumen pendukung yang berkaitan dengan Manajemen Lalu Lintas

### **3.5 Teknik Pengumpulan Data**

Teknik pengumpulan data merupakan langkah yang paling utama dalam melakukan penelitian, karena tujuan utama dari penelitian adalah mendapatkan data. Untuk mendapatkan kelengkapan informasi yang sesuai dengan fokus penelitian maka yang akan dijadikan teknik pengumpulan data adalah sebagai berikut :

#### 1. Wawancara

Untuk memperoleh informasi secara akurat dari narasumber langung, peneliti melakukan metode wawancara. Pada proses wawancara ini pertanyaan yang diberikan tidak berstruktur dan dalam suasana bebas yang santai maksudnya adalah menghilangkan kesan formal dengan menyesuaikan keadaan narasumber. Tujuan mengadakan wawancara

adalah untuk mengkonstruksi mengenai seseorang, kejadian, kegiatan, organisasi, perasaan, motivasi, tuntutan, kepedulian, dan sebagainya.

Wawancara dalam penelitian ini peneliti menggunakan petunjuk umum wawancara berupa pedoman dan garis besar pokok-pokok yang akan ditanyakan dalam proses wawancara, sedangkan pelaksanaannya disesuaikan dengan keadaan subjek dalam konteks wawancara yang sebenarnya. Penetapan yang sifatnya tidak kaku diharapkan dapat membantu penggalian lebih dalam mengenai informasi yang dibutuhkan. Wawancara dalam penelitian ini juga bersifat terbuka sehingga subjek mengetahui bahwa mereka sedang di wawancarai dan mengetahui apa maksud dan tujuan wawancara tersebut. Dalam hal ini kepada pihak-pihak yang terlibat dalam menetapkan manajemen lalu lintas guna mengetahui keefektifan manajemen lalu lintas yang dibuat oleh Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung.

**Tabel 4. Data Informan Penelitian**

No	Nama Informan	Jabatan	Tanggal Wawancara
1.	Iskandar Z.ATD., SH., MT	Kepala Bidang Lalu Lintas Jalan	8 Mei 2023
2.	Nirma Thano, S.Si.T.,MM	Kepala Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas	10 April 2023
3.	I Putu Eka Suyasa, A.Md, LLAJ,SEMM	Kepala Sub Bagian Program dan Informasi	11 Mei 2023
4.	Ramon	Pegawai Bidang Lalu Lintas Jalan	10 April 2023
5.	Kevin	Pegawai Bidang Lalu Lintas Jalan	8 Mei 2023
6.	Ardi Sanjaya	Pegawai Bidang Lalu Lintas Jalan	10 April 2023
7.	IPDA Tajudin	Kepala Unit Satlantas Polresta	10 Mei 2023
8.	Hermawan.ST,MT	Fungsional bidang Bina Marga Dinas PUPR Kota Bandar Lampung	26 Mei 2023
9.	Eko	Pegawai Satpol PP	10 Mei 2023

*Sumber : diolah peneliti 2023*

## 2. Dokumentasi

Dokumentasi bisa diperoleh lewat fakta yang tersimpan dalam bentuk surat, catatan harian, arsip foto, hasil rapat, jurnal kegiatan dan sebagainya. Data berupa dokumen seperti ini biasa dipakai untuk menggali informasi yang terjadi di masa silam, sehingga dari teknik ini didapat dokumentasi dan data yang berkaitan dengan peneliti. Pada penelitian ini dokumentasi dilakukan dari arsip-arsip dokumen yang dipunya oleh Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dan beberapa instansi yang terlibat. Dokumentasi yang akan dijadikan bahan analisis dalam penelitian ini adalah:

**Tabel 5. Dokumentasi Penelitian**

No.	Dokumen	Substansi Dokumen
1.	Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	Dasar pelaksanaan suatu sistem transportasi nasional di Indonesia
2.	Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 96 Tahun 2015 tentang Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas	Pedoman kebijakan pelaksanaan manajemen lalu lintas
3.	Peraturan Daerah (PERDA) Kota Bandar Lampung Nomor 10 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Transportasi di Kota Bandar Lampung	Petunjuk teknis mengenai upaya penyelenggaraan transportasi di Kota Bandar Lampung sesuai dengan kemajuan teknologi dan kebutuhan masyarakat
4.	Peraturan Walikota (PERWALI) Bandar Lampung Nomor 01 Tahun 2018 Tentang Tata Cara Penyelenggaraan Lalu Lintas Jalan Dan Perlengkapan Jalan Di Kota Bandar Lampung	Petunjuk teknis dari peraturan Walikota Bandar Lampung Tentang Tata Cara Penyelenggaraan Lalu Lintas Jalan Dan Perlengkapan Jalan Di Kota Bandar Lampung
5.	Peraturan Walikota (PERWALI) Kota Bandar Lampung Nomor 53 Tahun 2021 tentang Susunan Organisasi, Tugas Dan Fungsi Serta Tata Kerja Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung,	Susunan organisasi dan tupoksi kerja Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung,

6.	Laporan Tahunan Sekretariat Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung	Jumlah pegawai berdasarkan bidang
7.	Data umum OPD Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung	Struktur dan tupoksi perangkat tiap bidang
8.	Surat Tugas tentang Penertiban Ruas Jalan	Kebijakan penertiban ruas jalan
9.	Surat Tugas tentang Dispensasi Jalan	Kebijakan Larangan angkutan besar masuk jalan kota
10.	Surat Keputusan Walikota tentang Satuan Tugas ATCS ( <i>Area Traffic Control System</i> )	Pelaksanaan program ATCS ( <i>Area Traffic Control System</i> )
11.	Surat Dinas PUPR tentang Pelaksanaan Pembangunan <i>Flyover</i> di Ruas Jalan Nasional	Kebijakan Pembangunan <i>Flyover</i> di Ruas Jalan Nasional
12.	Surat Kementrian Perhubungan tentang Penanganan Pembangunan <i>Flyover</i> di Jalan Sultan Agung Bandar Lampung	Pembangunan <i>Flyover</i> di Jalan Sultan Agung Bandar Lampung
13.	Surat Perintah Tugas Tentang Pelaksanaan MRLL	Kebijakaan pelaksanaan pegawai untuk melaksanakan PAM lalin pagi dan sore

*Sumber : diolah peneliti 2023*

### 3. Observasi

Teknik observasi berguna untuk menjelaskan dan merinci permasalahan yang terjadi. Observasi dilakukan dengan pengamatan langsung objek di lapangan guna mengetahui situasi, keberadaan objek, konteks dan makna saat pengumpulan data. (Satori Dham'an, 2012)

Dalam penelitian ini peneliti akan mengamati secara langsung bagaimana Manajemen Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dalam penanggulangan kemacetan lalu lintas dari mulai perencanaan, pelaksanaan, hingga pengawasan.

### 3.6 Teknik Analisis Data

Analisis data yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan model Miles dan Huberman. Milles dan Huberman dalam Sugiyono (2017) mendefinisikan bahwa aktivitas dalam analisis data kualitatif dilakukan

secara interaktif dan berlangsung secara terus menerus hingga memperoleh data jenuh. Model ini menyatakan beberapa langkah dalam analisis data yaitu:

### 1. Reduksi Data

Langkah pertama reduksi data yaitu merangkum, memilih bagian penting-penting untuk mencari tema bahasan dan membuang yang tidak penting untuk diambil (Sugiyono, 2017). Data yang telah direduksi dapat mempermudah peneliti menemukan poin penting dan lebih mudah memahami hasil penelitian dan tentunya akan mempermudah proses analisis data selanjutnya.

### 2. Penyajian Data

Langkah selanjutnya setelah data direduksi adalah data *display* atau menyajikan data. Miles dan Huberman dalam Sugiyono (2017) menjelaskan "*the most frequent form of display data for qualitative research data in the past has been narrative text*" yang berarti, penyajian data yang paling sering digunakan dalam penelitian kualitatif adalah dengan teks yang bersifat naratif. Dalam hal ini peneliti dalam menyajikan data juga menggunakan teks yang bersifat naratif dengan mengelompokkan data sesuai dengan sub bab-nya masing-masing, data yang telah didapatkan dari hasil wawancara, dari sumber tulisan maupun dari sumber pustaka. Sehingga dengan penyajian data akan memudahkan untuk memahami apa yang terjadi dalam hasil penelitian.

### 3. Penarikan Kesimpulan

Sugiyono (2017) menyatakan kesimpulan dalam penelitian kualitatif dapat menjawab rumusan masalah yang ditetapkan di awal penelitian, tetapi mungkin juga tidak dapat menjawab rumusan masalah yang telah ada. Hal ini dikarenakan masalah dan rumusan masalah dalam penelitian kualitatif masih bersifat sementara dan akan berkembang setelah penelitian berada di lapangan. Namun apabila, kesimpulan yang dilakukan pada tahap awal penelitian didukung oleh data berupa bukti

yang valid serta konsisten saat peneliti kembali ke lapangan untuk mengumpulkan data, sehingga kesimpulan yang dikemukakan merupakan kesimpulan yang kredibel atau dipercayai. Dalam membuat kesimpulan peneliti akan menyajikan data pendukung yang valid sehingga kesimpulan bisa disebut kredibel. Kesimpulan berisi data-data yang kuat dan mendukung yang mampu menjawab rumusan masalah awal penelitian ini. Dalam hal ini penarikan kesimpulan atau verifikasi data yang telah peneliti peroleh mengenai Manajemen Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dalam Menanggulangi Kemacetan di Kota Bandar Lampung.

### **3.7 Teknik Keabsahan Data**

Keabsahan data berarti mengetahui standar validitas dari data yang disajikan. Menurut Sugiyono (2017), dalam penelitian kualitatif validitas ialah derajat ketepatan antara data yang terjadi pada obyek penelitian atau data yang sesungguhnya dengan data yang disajikan oleh peneliti. Sehingga dalam penelitian ini yang diuji adalah data yang diperoleh peneliti. Untuk menentukan keabsahan data dalam penelitian kualitatif harus memenuhi beberapa persyaratan, yaitu:

#### **1. Uji Kredibilitas**

Uji kredibilitas data digunakan untuk menghasilkan adanya kepercayaan terhadap data hasil penelitian yang dilakukan dengan cara triangulasi data. Menurut Sugiyono (2017) Teknik pengumpulan data triangulasi diartikan sebagai teknik pengumpulan data yang bersifat menggabungkan dari berbagai teknik pengumpulan data dan sumber data yang telah ada. mengungkapkan triangulasi dalam pengujian kredibilitas ini diartikan sebagai pengecekan data dari berbagai sumber dengan cara dan waktu. Terdapat beberapa teknik yang digunakan dalam triangulasi, seperti:

1) Triangulasi Sumber

Triangulasi sumber untuk menguji kredibilitas data dapat dilakukan dengan cara mengecek data yang telah diperoleh melalui beberapa sumber.

2) Triangulasi Teknik

Triangulasi teknik untuk menguji kredibilitas data yang dilakukan dengan cara mengecek data kepada sumber yang sama dengan teknik yang berbeda. Misalnya data yang diperoleh dengan wawancara, lalu dicek dengan observasi, dokumentasi atau kuisioner.

3) Triangulasi Waktu

Waktu juga sering mempengaruhi kredibilitas data. Data yang dikumpulkan dengan teknik wawancara di pagi hari pada saat narasumber masih segar, belum banyak masalah maka akan memberikan data yang lebih valid sehingga lebih kredibel.

Pada penelitian ini peneliti menggunakan triangulasi sumber. Triangulasi sumber yakni digunakan untuk mengecek data yang telah diperoleh dari sumber yang berbeda-beda dengan teknik yang sama. Teknik yang sama berarti mengajukan pertanyaan yang sama ketika melakukan wawancara kepada informan.

2. Uji *Transferability* (validitas eksternal)

*Transferability* merupakan validitas eksternal dalam penelitian kualitatif. Hal ini digunakan agar pembaca dapat memahami hasil penelitian, sehingga peneliti dalam membuat laporan harus memberikan uraian ataupun penjelasan secara rinci, jelas, sistematis dan dapat dipercaya.

3. Uji *Dependability* (realibilitas)

*Dependability* dalam penelitian kualitatif dilakukan dengan melakukan audit atau pengawasan peneliti terhadap keseluruhan proses penelitian. Uji *dependability* dilakukan oleh pembimbing untuk mengaudit keseluruhan data dengan cara mengetahui bagaimana peneliti mulai

menentukan masalah atau fokus, memasuki lapangan, menentukan sumber data, melakukan analisis data, melakukan uji keabsahan data dan membuat kesimpulan. Keseluruhan proses penelitian ini harus dapat ditunjukkan oleh peneliti.

4. Uji *Confirmability* (obyektivitas)

*Confirmability* adalah menguji hasil penelitian yang dikaitkan dengan proses yang dilakukan. Dalam artian hasil penelitian merupakan fungsi dari proses penelitian yang dilakukan, untuk itu hasil penelitian harus dapat disertakan proses penelitian sehingga memenuhi standar *confirmability*.



## V. KESIMPULAN DAN SARAN

### 5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian serta pembahasan mengenai Manajemen Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dalam Menanggulangi Kemacetan di Kota Bandar Lampung dengan melihat indikator terkait, maka diperoleh kesimpulan sebagai berikut :

1. Pelaksanaan Manajemen Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dalam Menanggulangi Kemacetan di Kota Bandar Lampung tidak berjalan optimal. Pelaksanaan yang terdiri dari Manajemen Kapasitas, Manajemen Prioritas, dan Manajemen Permintaan masih terdapat hambatan pada beberapa pelaksanaan manajemen menurut William H Newman dalam Sagala (2005) yakni *planning* (perencanaan), *assembling of resources* (pengumpulan sumber daya) dan *controlling* (pengawasan) belum berjalan optimal.
2. Faktor Penghambat Pelaksanaan Manajemen Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dalam Menanggulangi Kemacetan di Kota Bandar Lampung diantaranya yakni:
  - a. Keterbatasan SDM terutama yang berlatar belakang pendidikan teknis perhubungan, kurangnya kemauan, kesadaran, dan semangat pegawai yang ingin mempelajari lebih banyak tentang manajemen lalu lintas itu sendiri
  - b. Kurangnya PAMTUR LALIN (Petugas Pengamanan dan Pengaturan Lalu Lintas) yang terjun langsung ke lapangan tidak rutin maupun tidak tepat waktu
  - c. Kurangnya alat-alat dan fasilitas yang menunjang dalam pelaksanaan manajemen lalu lintas. Seperti, mahal biaya

pembelian CCTV ATCS alhasil tidak bisa terpasang di semua titik di Kota Bandar Lampung; tidak ada biaya pemeliharaan alat-alat fasilitas seperti CCTV ATCS, layar monitor, maupun *announcer* yang rusak

- d. Tidak adanya biaya pemeliharaan atau perawatan maupun pembersihan rambu-rambu lalu lintas dan lampu lalu lintas
- e. Kurangnya anggaran untuk pembelian kendaraan di lapangan, kurangnya anggaran untuk melakukan rapat koordinasi, serta kurangnya anggaran untuk melakukan sosialisasi ke masyarakat alhasil masih terdapat perencanaan yang belum terlaksana dengan maksimal dan belum berjalan efektif.
- f. Tidak rutin dalam melakukan rapat evaluasi kinerja untuk memonitoring dan mengevaluasi semua pelaksanaan manajemen lalu lintas yang sudah dilakukan.
- g. Kurangnya pembaruan teknologi dalam pelayanan surat dispensasi jalan yang masih sulit dalam proses pengajuan

## 5.2 Saran

Adapun berdasarkan dari hasil penelitian dan kesimpulan yang dilakukan oleh peneliti, maka peneliti dapat member masukan atau saran bagi Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung adalah sebagai berikut :

1. Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung sebaiknya dapat melakukan *recruitment* pegawai yang berlatar belakang perhubungan dengan melakukan kerjasama antara Sekolah Tinggi Ilmu Perhubungan sehingga menghasilkan pembaruan SDM (Sumber Daya Manusia) yang berkualitas serta diharapkan dapat terus melakukan diklat atau pelatihan terhadap pegawai yang ada agar menambah pengetahuan bagi para pegawai sehingga perencanaan yang telah ditetapkan dapat berjalan lancar sesuai yang telah di tetapkan.
2. Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dalam pelaksanaan manajemen prioritas dan manajemen permintaan sebaiknya

menambah PAMTUR LALIN (Petugas Pengamanan dan Pengaturan Lalu Lintas) untuk terjun ke lapangan dalam melakukan pengawasan lalu lintas yang lebih maksimal lagi, karena masih banyak titik rawan kemacetan, parkir liar, maupun kendaraan besar yang melanggar untuk masuk jalan arteri. Sehingga dengan menambah jumlah pegawai dapat meningkatkan kinerja PAMTUR sesama tim dalam menangani permasalahan lalu lintas dan meningkatkan kualitas situasi yang tertib berlalu lintas.

3. Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung sebaiknya lebih rutin lagi melakukan diklat pegawai dengan meningkatkan jumlah kuota diklat pegawai, dan lebih tanggap dalam melakukan rapat evaluasi kinerja guna memonitoring dan mengevaluasi semua kegiatan yang sudah dilakukan.
4. Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung sebaiknya dapat mengalokasikan dana seperti menaikkan tarif pajak parkir dan pajak kendaraan bermotor yang nantinya dana tersebut dapat menjadi solusi dari permasalahan anggaran yang kurang untuk dalam penyediaan sarana dan prasarana pelaksanaan ketiga manajemen lalu lintas tersebut serta dana yang kurang dapat dijadikan tambahan untuk pembangunan fasilitas perhubungan yang lebih baik lagi.
5. Perhubungan Kota Bandar Lampung harus lebih sering melakukan sosialisasi ke masyarakat tentang berkendara yang baik dan benar atau *safety riding* yang ditujukan untuk masyarakat di Kota Bandar Lampung agar masyarakat dapat memahami dan mengerti betul tentang tertib berlalu lintas.
6. Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dalam pelaksanaan manajemen permintaan berupa pengajuan surat dispensasi jalan bagi kendaraan angkutan besar bisa dibuat pembaruan yang berkembang sesuai zaman yakni berbentuk *link google form* yang dapat tersedis di web resmi Dinas Perhubungan sehingga dapat di akses semua masyarakat dan mempermudah masyarakat yang memiliki kepentingan dalam pengajuan.

7. Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung harus mempertimbangkan penambahan angkutan umum dalam kota. Seperti mehidupkan kembali kebijakan transportasi umum yakni BRT (*Bus Rapid Transit*) yang lebih nyaman, aman, dan bersih. Tentu hal tersebut sangat menarik agar masyarakat lebih memilih menggunakan kendaraan umum tersebut daripada kendaraan pribadi, alhasil dapat meminimalisir kemacetan akibat kendaraan pribadi yang menumpuk.

## DAFTAR PUSTAKA

- Aan Komariah dan Djam'an Satori. (2012). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: Alfabeta
- Adisasmita. (2011) *Manajemen Transportasi Darat: Mengatasi Kemacetan Lalu Lintas di Kota Besar (Jakarta)*. Yogyakarta, Graha Ilmu
- Afandi, P. (2018). *Manajemen Sumber Daya Manusia (Teori, Konsep dan Indikator)*. Riau: Zanafa Publishing
- Ahmad, Munawar. (2004). *Manajemen Lalu Lintas Perkotaan*. Yogyakarta: Penerbit Beta Offset.
- Alamsyah, Alik Ansyori. (2008). *Rekayasa Lalu Lintas*. Malang: UMM Press
- Andriyanti, Etik (2016). *Sistem Penanggulangan Kemacetan Lalu Lintas Di Kota Makassar*: Makassar: Universitas Muhammadiyah Makassar
- Anwar Sanusi. (2014). *Metodologi Penelitian*, Salemba Empat, Jakarta
- Arifnyananta, Rizki Dendy. (2019). *Strategi Dinas Perhubungan Kota Surabaya Untuk Mengurangi Kemacetan di Jalan Raya Kota Surabaya*: Surabaya: Universitas Negeri Surabaya Vol 3 (6), 10-15. <https://doi.org/10.26740/publika.v3n6.p%25p>
- Asmaria & Sandika, Deni. (2019) *Strategi Dinas Perhubungan Dalam Menanggulangi Kemacetan Lalu Lintas Berbasis Area Traffic Control System Di Kota Bandar Lampung*. Lampung. Universitas Lampung
- Aulia, Meidianisa. 2016. Analisis Dampak Sosial Ekonomi Pengguna Jalan Akibat Kemacetan Lalu Lintas Di Banda Aceh. Aceh: *Jurnal Ekonomi dan Kebijakan Publik*. Vol.3, No.1:26-33. [http://repository.upi.edu/40465/1/S\\_B035\\_1503990\\_Title.pdf](http://repository.upi.edu/40465/1/S_B035_1503990_Title.pdf)
- Danim, Sudarwan. (2013). *Menjadi Peneliti Kualitatif*. Bandung: CV. Pustaka Setia.
- Dewi, Yuni Retna Dewi. (2014). *Strategi Humas Dinas Perhubungan Darat DKI Jakarta Dalam Mengatasi Kemacetan Lalu-Lintas Di Ibukota*: Jakarta: Universitas Prof Dr. Moestopo. Vol 3(14), 346-363
- Effendi, Usman. (2014). *Asas-Asas Manajemen*. Depok: Katalog Dalam Terbitan (KDT)

- Fayol, Henry, (1985). *Industri dan Manajemen Umum*, Terj. Winardi, London: Sir Issac and Son.
- Fiki, Farhanuddin,dkk. (2019). Upaya Dinas Perhubungan Kota Samarinda Dalam Mengatasi Kemacetan Lalu Lintas Di Jembatan 2 Kelurahan Sungai Dama. *Jurnal Administrasi Negara*, Volume 7, Nomor 1, 54-64
- Fortiena, Adelia Maya (2014). *Penerapan Manajemen Public Relations Satuan Lalu Lintas Polisi Resor Malang Kota (Studi pada Program Road Safety Partnership Action Tahun 2012)*. Malang. Universitas Muhammadiyah Malang. <http://eprints.umm.ac.id/id/eprint/26784>
- Firmansyah. (2020) *Strategi Dinas Perhubungan Kota Jambi Dalam Mengatasi Kemacetan Di Kecamatan Alam Barajo*: Jambi: Universitas Islam Negeri Sulthan Thaha Saifuddi <http://repository.uinjambi.ac.id/4058/>
- Hasibuan, Malayu S.P (2013). *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta PT. Bumi Aksara.
- Hasibuan, Malayu S.P (2016). *Manajemen Dasar, Pengertian, Dan Masalah*. Jakarta: PT Bumi Aksara.
- Hobbs, F.D. (1995). *Perencanaan dan Teknik Lalu Lintas*, Yogyakarta. Penerbit Gadjah Mada
- J. David Hunger dan Thomas L. Wheelen. 2001. *Manajemen Strategis*. Yogyakarta : Andi
- Lubis, M. (2020). Penerapan Manajemen Lalu Lintas Pada Jaringan Jalan di Kota Kisaran Kabupaten Asahan. Sumatera Utara : *Jurnal Universitas Islam Sumatera Utara*. Vol 15 (2)
- Margaret, dkk. (2013). Studi Kemacetan Lalu Lintas Di Pusat Kota Ratahan. Juni. Vol. 2(2) hal : 83-96 <https://doi.org/10.35793/sp.v2i2.9090>
- MKJI. (1997). *Manual Kapasitas Jalan Indonesia*. Direktorat jendral bina marga. Jakarta
- Moleong, L.J., (2017). *Metodelogi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT.Remaja Rosdakarya
- Pearce, Robinson, (2008). *Manajemen Strategi (Formulasi, Implementasi, dan Pengendalian)*, Penerbit Salemba Empat, Jakarta.
- Ranno, Rinto Sambuaga (2016). *Manajemen Penanggulangan Kemacetan Transportasi Publik Di Dinas Perhubungan Kota Manado* : Manado :

Universitas

Sam

Ratulangi

<https://ejournal.unsrat.ac.id/v3/index.php/spasial/article/view/9090>

- Robbins, Stephen P. and Mary Coulter. (2016). *Manajemen*, Jilid 1 Edisi 13, Alih Bahasa: Bob Sabran Dan Devri Bardani P, Erlangga, Jakarta.
- Sarwoto, (2012). *Dasar-dasar Organisasi Manajemen*. Jakarta: Ghalia.
- Satori, Djam'an dan Aan Komariah. (2010). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: Alfabeta.
- Sondang P. Siagian. (2018). *Manajemen Strategik*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Sugiyono. (2017). *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif*. Bandung : Alfabeta.
- Sugiyanto, Gito. Munawar, Ahad. Malkhamah, Siti. Sutomo, Heri. (2011), Pengembangan Model Biaya Kemacetan Bagi Pengguna Mobil Di Daerah Pusat Perkotaan Yogyakarta, *Jurnal Transportasi. Universitas Gadjah Mada* 11 (2) 87-89.1
- Sukarna. (2011). *Dasar-Dasar Manajemen*. Bandung: CV. Mandar Maju.
- Tamin, O.Z. (2008). *Perencanaan, Pemodelan, dan Rekayasa Transportasi*. Bandung: Penerbit ITB.
- Terry, George R dan Leslie W.Rue. (2014). *Dasar-Dasar Manajemen*, penerjemah G.A Ticoalu. Jakarta: PT Bumi Aksara.
- Tita Thiana Fitriani (2016). Implementasi Strategi Dinas Perhubungan, Komunikasi, dan Informatika (DISHUBKOMINFO) Kota Surakarta dalam Mengatasi Kemacetan Lalu Lintas: Surakarta : Universitas Negeri Surakarta <https://digilib.uns.ac.id/dokumen/detail/55169/>
- Umar, H., (2008). *Strategi Management In Action (Konsep, Teori, dan Teknik Menganalisis Manajajemen Strategis)*, Penerbit PT Gramedia Pustaka Utama, Jakarta
- Zikri, M. (2012). PERAN DINAS PERHUBUNGAN KOTA BANDAR LAMPUNG DALAM PELAKSANAAN SISTEM ANGKUTAN UMUM MASSAL. Lampung. Universitas Lampung

### Website Resmi

<https://www.mendeley.com/download-reference-manager/windows>

<http://www.dishub-bandarlampung.com/>

<https://lampung.tribunnews.com/2020/08/27/>. Retrieved April 10, from dinas-pu-bandar-lampung-pastikan-pembangunan-flyover-sultan-agung-jalan-terus

<https://bandarlampungkota.go.id/new/berita-11913-> Retrieved April 10, from PENERTIBAN-PARKIR-LIAR-DI-JL--YOS-SUDASO-KEL--WAYLUNIK-PANJANG.html

### Dokumen-Dokumen

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

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 96 Tahun 2015 tentang Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas

Peraturan Daerah (PERDA) Kota Bandar Lampung Nomor: 10 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Transportasi di Kota Bandar Lampung

Peraturan Walikota (PERWALI) Bandar Lampung Nomor: 01 Tahun 2018 Tentang Tata Cara Penyelenggaraan Lalu Lintas Jalan Dan Perlengkapan Jalan Di Kota Bandar Lampung

Peraturan Walikota (PERWALI) Kota Bandar Lampung Nomor 53 Tahun 2021 tentang Susunan Organisasi, Tugas dan Fungsi serta Tata Kerja Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung.

Surat Keputusan (SK) Walikota Bandar Lampung Nomor: 244/III.13/HK/2023 Tentang Penunjuk Satuan Tugas ATCS (*Area Traffic Control System*)

Surat Edaran (SE) Nomor: PR.102/1/1 PHB 2020 Tentang Pembangunan *flyover* Sultan Agung Bandar Lampung

Surat Perintah Tugas (SPT) Nomor: 870/ IV.33/12/2022 Tentang tugas sebagai staf Manajemen Rekayasa Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung

Surat Perintah Tugas (SPT) Nomor: 870/III.13-01/03/2021 Tentang Pe Ruas Jalan

Surat Perintah Tugas (SPT) Nomor: 552/ 330/ III.14-30/05/2023 Tentang Dispensasi Jalan