

**KOORDINASI DALAM PENYELENGGARAAN  
PENGATURAN LALU LINTAS DI  
KOTA BANDAR LAMPUNG  
(Studi Pada Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung)**

**(Skripsi)**

**Oleh:  
Putu Febriawan  
2016041045**



**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK  
UNIVERSITAS LAMPUNG  
BANDAR LAMPUNG  
2024**

**KOORDINASI DALAM PENYELENGGARAAN PENGATURAN LALU  
LINTAS DI KOTA BANDAR LAMPUNG  
(Studi pada Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung)**

**Oleh**

**PUTU FEBRIAWAN  
NPM 2016041045**

**Skripsi**

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

**Pada**

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



**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK  
UNIVERSITAS LAMPUNG  
BANDAR LAMPUNG  
2024**

## **ABSTRAK**

### **KOORDINASI DALAM PENYELENGGARAAN PENGATURAN LALU LINTAS DI KOTA BANDAR LAMPUNG (Studi Pada Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung)**

**Oleh**

**Putu Febriawan**

Kemacetan lalu lintas di Kota Bandar Lampung merupakan permasalahan yang masih sering terjadi yang disebabkan karena peningkatan pertumbuhan jumlah penduduk yang berbanding lurus dengan peningkatan jumlah kendaraan karena adanya mobilitas penduduk yang pesat. Untuk mengatasi hal itu, Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dan Satuan Lalu Lintas Polresta Bandar Lampung melakukan koordinasi dalam hal pengaturan lalu lintas di Kota Bandar Lampung. Penelitian ini bertujuan untuk mendeskripsikan koordinasi antara Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan dan Satuan Lalu Lintas Polresta Bandar Lampung dalam melakukan pengaturan lalu lintas untuk mengatasi permasalahan kemacetan. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kualitatif. Teknik pengumpulan data yang digunakan yaitu observasi, wawancara, dan dokumentasi. Teknik analisis data yang digunakan yaitu kondensasi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan. Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan, bahwa koordinasi antara Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan dan Satuan Lalu Lintas Polresta Bandar Lampung belum sepenuhnya maksimal jika dilihat dari 4 aspek koordinasi yang efektif menurut Hasibuan (2006). Pada aspek kesatuan tindakan berjalan dengan baik tetapi jadwal kegiatan belum berjalan secara bersama. Selanjutnya pada aspek komunikasi, kedua instansi tersebut sudah melaksanakan komunikasi tetapi terdapat kekurangan seperti tidak adanya evaluasi kinerja yang dilakukan bersama oleh kedua instansi tersebut. Selanjutnya pada aspek pembagian kerja sudah ditetapkan tetapi dalam hal pelaksanaan tugas masih terdapat kendala. Terakhir, pada aspek disiplin kedua instansi belum sepenuhnya melaksanakan disiplin kerja yang baik.

Kata kunci: *Koordinasi, Pengaturan Lalu Lintas, Kemacetan*

## ***ABSTRACT***

### **COORDINATION IN THE IMPLEMENTATION OF TRAFFIC CONTROL IN CITY OF BANDAR LAMPUNG (*Study on the Department of Transportation of Bandar Lampung City*)**

***By***

**Putu Febriawan**

*Traffic congestion in Bandar Lampung City is a problem that still often occurs due to an increase in population growth which is directly proportional to the increase in the number of vehicles due to rapid population mobility. To overcome this problem, the Bandar Lampung City Transportation Department and the Bandar Lampung Police Traffic Unit coordinate in terms of traffic regulation in Bandar Lampung City. This study aims to describe the coordination between the Traffic Division of the Department of Transportation and the Bandar Lampung Police Traffic Unit in conducting traffic arrangements to overcome congestion problems. The method used in this research is qualitative method. The data collection techniques used were observation, interview, and documentation. Data analysis techniques used are data condensation, data presentation, and conclusion drawing. Based on the results of the research conducted, the coordination between the Traffic Division of the Transportation Department and the Bandar Lampung Police Traffic Unit has not been fully maximised when viewed from 4 aspects of effective coordination according to Hasibuan (2006). In the aspect of unity of action, it goes well but the schedule of activities has not run together. Furthermore, in the aspect of communication, the two agencies have carried out communication but there are shortcomings such as the absence of performance evaluations carried out jointly by the two agencies. Furthermore, the division of labour aspect has been determined but in terms of task implementation there are still obstacles. Finally, in the aspect of discipline, the two agencies have not fully implemented good work discipline.*

**Keywords:** *Coordination, Traffic Control, Congestion*

Judul Skripsi

**KOORDINASI DALAM PENYELENGGARAAN  
PENGATURAN LALU LINTAS DI KOTA  
BANDAR LAMPUNG (Studi pada Dinas  
Perhubungan Kota Bandar Lampung)**

Nama Mahasiswa

**Putu Febriawan**

Nomor Pokok Mahasiswa : 2016041045

Program Studi

**Ilmu Administrasi Negara**

Fakultas

**Ilmu Sosial dan Ilmu Politik**



**Dr. Dedy Hermawan, S.Sos. M.Si**  
NIP. 197507202003121002

**Dodi Faedlulloh, S.Sos., M.Si**  
NIP. 198807122019031012

2. Ketua Jurusan Ilmu Administrasi Negara

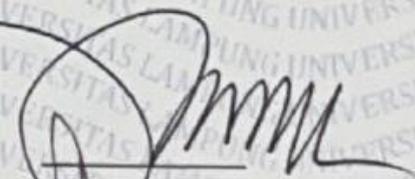
**Meliyana, S.IP., M.A**  
NIP. 197405202001122002

**MENGESAHKAN**

I. Tim Penguji

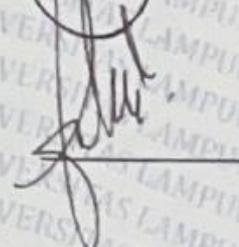
Ketua

**Dr. Dedy Hermawan, S.Sos., M.Si.**



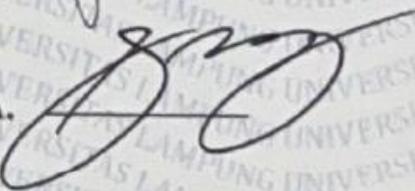
Sekretaris

**Dodi Faedlulloh, S.Sos., M.Si.**



Penguji

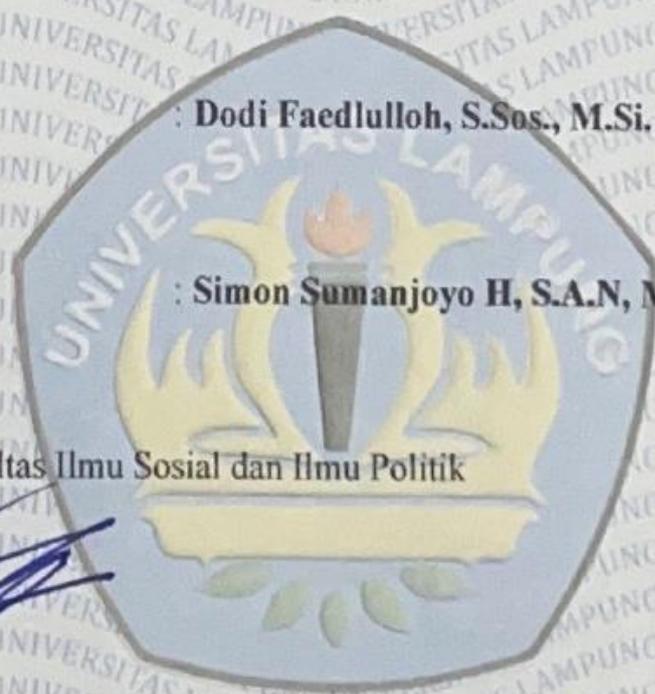
**Simon Sumanjoyo H, S.A.N, M.P.A.**



2. Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik

**Dra. Ida Nurhaida, M.Si**

**NIP 19610807198703 2 001**



**Tanggal Lulus Ujian Skripsi: 31 Mei 2024**

## PERNYATAAN SKRIPSI MAHASISWA

Dengan ini saya menyatakan bahwa :

1. Karya tulis saya, Skripsi ini, adalah asli dan belum pernah diajukan untuk mendapatkan gelar akademik (Sarjana), baik di Universitas Lampung maupun 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 dan dicantumkan dalam daftar pustaka.
4. Pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya dan apabila di kemudian hari terdapat penyimpangan dan ketidakbenaran dalam pernyataan ini, maka saya bersedia menerima sanksi akademik berupa pencabutan gelar yang telah diperoleh karena karya tulis ini, serta sanksi lainnya sesuai dengan norma yang berlaku di perguruan tinggi.

Bandar Lampung, 31 Mei 2024

Yang membuat pernyataan,



Putu Febriawan  
NPM 2016041045

## RIWAYAT HIDUP



Penulis lahir di Way Kanan pada tanggal 12 Februari 2003. Penulis merupakan anak terakhir dari lima bersaudara yang merupakan putra dari pasangan Bapak I Ketut Same dan Ibu Suminten. Jenjang pendidikan penulis yaitu Sekolah Dasar di SDN 2 Tanjung Rejo yang diselesaikan pada tahun 2014, Sekolah Menengah Pertama di SMP 4 Xaverius Way Halim yang diselesaikan pada tahun 2017, dan mengenyam pendidikan tingkat Sekolah Menengah Atas di SMA Fransiskus Bandar Lampung dan diselesaikan pada tahun 2020. Pendidikan dilanjutkan ke jenjang yang lebih tinggi dengan mengikuti Seleksi Bersama Masuk Perguruan Tinggi Negeri melalui jalur SBMPTN pada tahun 2020, dan diterima sebagai mahasiswa Jurusan Ilmu Administrasi Negara pada Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik di Universitas Lampung.

Selama menjalani dunia perkuliahan, penulis mengikuti beberapa organisasi yaitu Himpunan Jurusan Ilmu Administrasi Negara (Himagara) dan UKM Hindu Unila (UKM-H). Selain itu, Penulis melaksanakan Kuliah Kerja Nyata (KKN) pada bulan Januari-Februari 2023 di Desa Cipta Mulya, Kecamatan Kebun Tebu, Kabupaten Lampung Barat. Pada Februari-Agustus 2023 peneliti juga melaksanakan kegiatan magang pada Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung

## **MOTTO**

Ide tidak akan berharga sama sekali kecuali didukung oleh penerapan. Penerapan terkecil pun selalu lebih berharga daripada niat sebesar apapun.

**(Novel The 5 am Club, Robin Sharma)**

## **PERSEMBAHAN**

Segala puji syukur kepada Tuhan Yang Maha Esa  
Ida Sang Hyang Widhi Wasa

Ku persembahkan karyaku ini sebagai tanda cinta dan kasih sayangku  
kepada:

### **Kedua Orang Tua Ku Tercinta**

yang telah membesarkanku, merawat serta mendidik dengan penuh kasih sayang  
dan kesabaran. Terima kasih atas segala doa, dukungan, semangat, kerja keras  
tanpa lelah dan segala hal yang telah dilakukan demi kebahagiaan dan  
kesuksesanku.

### **Kakak-kakakku dan Keluarga Besar**

yang selalu memberikan semangat dan dukungan selama masa studiku.

### **Para Dosen**

yang telah mendidikku dengan penuh  
kesabaran dan keikhlasan.

### **Sahabatku**

Semua sahabatku yang selalu ada baik suka maupun duka,  
memberi banyak bantuan, memberikan saran serta saling memberikan semangat.

Serta

**Almamater Tercinta  
Universitas Lampung Tercinta**

## SANWACANA

Puji dan syukur dihadapan Tuhan Yang Maha Esa yang telah melimpahkan rahmat serta karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul “Koordinasi dalam Penyelenggaraan Pengaturan Lalu Lintas di Kota Bandar Lampung (Studi pada Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung)” sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar sarjana Administrasi negara di Universitas Lampung.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa dalam penyusunan skripsi ini tidak terlepas dari bantuan berbagai pihak. Oleh karena itu, penulis mengucapkan terima kasih 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. Terima kasih atas segala ilmu, dukungan, semangat, dan apresiasi yang diberikan kepada penulis.
4. Bapak Dr. Dedy Hermawan, S.Sos., M.Si., selaku Dosen Pembimbing I sekaligus Pembimbing Akademik yang telah bersedia meluangkan waktu untuk membimbing, memberikan sumbangan pikiran, motivasi, kritik, dan saran yang membangun selama penulis menempuh pendidikan di perguruan tinggi dan dalam menyusun skripsi sehingga skripsi ini dapat disusun dengan baik.
5. Bapak Dodi Faedlulloh, S.Sos., M.Si, selaku Dosen Pembimbing II yang telah bersedia meluangkan waktu untuk membimbing, memberikan sumbangan

pikiran, motivasi, kritik, dan saran yang membangun dalam menyusun skripsi sehingga skripsi ini dapat disusun dengan baik.

6. Bapak Simon Sumanjoyo H, S.A.N., M.P.A, selaku Dosen Pembahas yang telah memberikan sumbangan pikiran, kritik, dan saran yang membangun dalam memperbaiki penulisan skripsi sehingga skripsi ini dapat disusun dengan baik.
7. Bapak dan Ibu Dosen Ilmu Administrasi Negara Universitas Lampung yang telah memberikan bekal ilmu dan pengalaman belajar yang bermanfaat kepada penulis selama menempuh pendidikan.
8. Seluruh staf dan jajarannya Jurusan Ilmu Administrasi Negara yang telah memberikan bantuan kepada penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.
9. Kepada Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dan Kepada Satuan Lalu Lintas Polresta Bandar Lampung terkhususnya kepada Bapak Iskandar, Bapak Arista, Bapak Fahrozi, Bapak Agus Jatmiko, dan Bapak Guntur. Terima kasih sudah bersedia menjadi informan serta meluangkan waktunya untuk melaksanakan wawancara serta memberikan data-data yang diperlukan oleh penulis untuk keperluan penulisan skripsi ini.
10. Almamater Universitas Lampung tercinta yang telah menjadi tempat belajar serta wadah pengembangan diri selama menempuh pendidikan.
11. Kepada orang yang paling aku cintai papa mamaku yaitu I Ketut Same dan Suminten yang sudah memberikan kasih sayang serta memberikan semangat dalam menyelesaikan tugas akhir ini. Berkat kalian berdua kami anak-anakmu selalu berambisi untuk terus menggapai pendidikan setinggi mungkin.
12. Kepada keempat kakakku yaitu Kak Yan, Kak Desta, Kak Komang, dan Kak Drip yang memberikan motivasi serta arahan sehingga aku berambisi untuk menyelesaikan tugas akhir ini. Dimana hal ini dapat menjadi langkah untuk mendapatkan gelar sarjana sehingga dapat kebersamai kalian semua yang sudah menempuh pendidikan di Strata II (S2).
13. Kepada Kakak Iparku yaitu Mba Kiki, Mba Dwi, dan Mba Meka yang sudah memberikan semangat selama pengerjaan skripsi ini. Dan, kepada keponakanku Gana dan Ganesh yaitu sebagai tokoh yang mengisi kejenuhanku saat di rumah.

14. Kepada saudari Ni Putu Ria Anggreni, terima kasih selalu ada setiap saat untuk memberikan saran, semangat, dan menjadi tempat cerita baik suka maupun duka. Semoga kita selalu berjalan beriringan dan apa yang menjadi harapanmu dapat terkabul.
15. Kepada teman-teman jurusanku Indra, Ilham, Sandy, Agung, Wikke, Andin, Sipa, Aziz, Dhea, Lili. Terima kasih atas dukungan, saran, dan semangat yang diberikan sebagai kawan seperjuanganku selama di perkuliahan. Doa terbaik menyertai kalian semua dan semoga kita dapat mencapai puncak karir kesuksesan kita masing-masing.
16. Untuk teman-teman kelas Reguler A, terima kasih dukungan yang diberikan dari awal maba sampai pada tahap ini.
17. Kepada seluruh teman angkatan ADAMANTIA, terima kasih untuk setiap kebersamaan selama perkuliahan. Aku bangga menjadi bagian dari angkatan ini semoga kita semua selalu diberi kesehatan dan kesuksesan di masa yang akan datang.
18. Kepada mba abang HIMAGARA, terima kasih sudah menjadi tempat untuk meminta saran serta bantuannya selama perkuliahan dan selama menempuh di kegiatan organisasi.
19. Terakhir, terima kasih untuk diriku karena telah berusaha dan bekerja keras sampai pada penyusunan skripsi ini. Selalu menjadi cahaya harapan yang senantiasa dapat membantu sesama serta selalu memiliki pikiran terbuka terhadap ilmu pengetahuan.

Semoga dengan kebaikan dan ketulusan yang telah diberikan pada penulis mendapat balasan pahala dari Tuhan Yang Maha Esa dan semoga skripsi ini bermanfaat untuk kemajuan pendidikan.

Bandar Lampung, 31 Mei 2024

Penulis,

Putu Febriawan

## DAFTAR ISI

Halaman

<b>DAFTAR TABEL .....</b>	<b>iii</b>
<b>DAFTAR GAMBAR .....</b>	<b>iv</b>
<b>I. PENDAHULUAN .....</b>	<b>1</b>
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Rumusan Masalah .....	6
1.3 Tujuan Penelitian.....	7
1.4 Manfaat Penelitian.....	7
<b>II. TINJAUAN PUSTAKA .....</b>	<b>8</b>
2.1 Penelitian Terdahulu .....	8
2.2 Koordinasi .....	11
2.2.1 Pengertian Koordinasi .....	11
2.2.2 Bentuk-bentuk Koordinasi .....	12
2.2.3 Ciri-Ciri Koordinasi .....	13
2.2.4 Faktor-Faktor Koordinasi.....	14
2.2.5 Hambatan-Hambatan dalam Koordinasi .....	15
2.2.6 Tujuan Koordinasi.....	16
2.3 Pengaturan Lalu Lintas.....	16
2.4 Kemacetan .....	17
2.5 Kerangka Pikir.....	19
<b>III. METODE PENELITIAN .....</b>	<b>21</b>
3.1 Pendekatan dan Tipe Penelitian.....	21
3.2 Fokus Penelitian .....	21
3.3 Lokasi Penelitian .....	23
3.4 Jadwal Penelitian.....	23
3.5 Jenis Sumber Data .....	23
3.6 Teknik Pengumpulan Data .....	24
3.7 Teknik Analisis Data.....	27
3.8 Teknik Keabsahan Data.....	28

<b>IV. HASIL DAN PEMBAHASAN .....</b>	<b>31</b>
4.1 Gambaran Umum Lokasi Penelitian .....	31
4.1.1 Gambaran Umum Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung.....	31
4.1.2 Gambaran Umum Polresta Bandar Lampung .....	34
4.1.3 Kondisi lalu lintas Kota Bandar Lampung.....	37
4.2 Hasil Penelitian.....	38
4.2.1 Koordinasi Dinas Perhubungan dan Satuan Lalu Lintas Polresta Bandar Lampung dalam hal pengaturan lalu lintas .....	38
4.2.2 Faktor Penghambat Koordinasi dalam Pengaturan Lalu Lintas.....	68
4.3 Pembahasan .....	72
4.3.1 Koordinasi Dinas Perhubungan dan Satuan Lalu Lintas Polresta Bandar Lampung dalam hal pengaturan lalu lintas .....	74
4.3.2 Faktor Penghambat Koordinasi dalam Pengaturan Lalu Lintas.....	95
<b>V. PENUTUP .....</b>	<b>98</b>
5.1 Kesimpulan.....	98
5.2 Saran.....	99
<b>DAFTAR PUSTAKA.....</b>	<b>100</b>
<b>LAMPIRAN.....</b>	<b>106</b>

## DAFTAR TABEL

Tabel	Halaman
1. Jumlah Data Kendaraan di Kota Bandar Lampung Tahun 2023.....	3
2. Lokasi Titik Kemacetan di Kota Bandar Lampung.....	4
3. Penelitian Terdahulu.....	8
4. Fokus Penelitian.....	22
5. Jadwal Penelitian.....	23
6. Data Informan .....	25
7. Daftar Dokumentasi Yang Berkaitan Dengan Penelitian .....	26
8. Petugas Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan .....	56
9. Petugas Satuan Lalu Lintas .....	58
10. Pembagian Teknis Kerja.....	59
11. Eksistensi Pak Ogah.....	60
12. Penindakan Bagi Pak Ogah.....	62
13. Kinerja Petugas Lapangan.....	67
14. Evaluasi Internal.....	72

## DAFTAR GAMBAR

Gambar	Halaman
1. Kerangka Pikir .....	20
2. Teknik Analisis Data .....	27
3. Pilar Penanganan Lalu Lintas.....	40
4. Kegiatan Pengaturan Lalu Lintas di <i>U-turn</i> Koga .....	45
5. Kegiatan Lalu Lintas di <i>U-turn</i> Xaverius Way Halim .....	45
6. Kegiatan Lalu Lintas di bawah <i>flyover</i> MBK .....	45
7. Komunikasi dalam Kegiatan Pengamanan Nataru.....	49
8. Rapat Koordinasi Dinas Perhubungan dan Satuan Lalu Lintas .....	50
9. Komunikasi Internal Bidang Lalu Lintas .....	52
10. Komunikasi internal Satlantas melalui HT Pusat Pos Adipura .....	53
11. Alur Komunikasi dalam Koordinasi Pengaturan Lalu Lintas .....	54
12. Pengguna Jalan yang Melanggar Lalu Lintas .....	58
13. Apel Pagi Dinas Perhubungan.....	64
14. Apel Pagi Satuan Lalu Lintas .....	66
15. Pola Koordinasi Pengaturan Lalu Lintas.....	95

## I. PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Berkembangnya dunia transportasi pada wilayah perkotaan berdampak pada permasalahan lalu lintas, yaitu kemacetan yang dapat mengganggu proses mobilitas bagi pengguna jalan (Ningrum et al., 2023). Kemacetan lalu lintas merupakan suatu keadaan dimana terjadinya kesenjangan antara jumlah penduduk dan jumlah kendaraan yang terus bertambah dengan jumlah ruas jalan yang ada pada wilayah tersebut (O'Flaherty, 1997). Kemacetan lalu lintas merupakan keadaan dimana terjadinya pergerakan yang sangat lambat dari semestinya hingga kendaraan yang berada pada arus jalan tersebut stagnan ataupun terhenti (Halim et al., 2023). Masalah kemacetan dapat terjadi pada kawasan yang mempunyai intensitas kegiatan penggunaan lahan karena semakin bertambahnya jumlah kepemilikan kendaraan (Direktorat Jenderal Bina Marga, 1997).

Kemacetan menimbulkan dampak negatif yaitu kerugian yang disebabkan karena kurang cepatnya kendaraan dalam menempuh perjalanan sehingga waktu perjalanan menjadi panjang dan lama, pemborosan energi atau bahan bakar, tingkat keausan pada mesin kendaraan cenderung tinggi, meningkatkan pencemaran udara, meningkatkan *stress* bagi pengguna jalan, serta menghambatnya kelancaran kendaraan darurat seperti ambulans dan pemadam kebakaran (Haryono et al., 2019).

Jalan raya adalah prasarana yang berfungsi untuk menghubungkan dari suatu wilayah ke wilayah lain guna mendukung aksesibilitas dan pergerakan ataupun mobilitas yang dapat memberikan banyak manfaat dalam kehidupan manusia

(Falcochio dalam Kesuma et al., (2019)). Jalan memegang peranan penting dalam terjadinya kemacetan sebab kenaikan jumlah kendaraan yang berpengaruh pada meningkatnya volume jalan kemudian tidak diiringi dengan kapasitas jalan yang memadai tentunya hal tersebut dapat mengakibatkan kemacetan (Agyapong & Ojo, 2018). Volume jalan adalah banyaknya kendaraan bermotor yang melintasi dalam satu titik pengamatan selama periode waktu (Ningrum et al., 2023). Sementara itu, kapasitas jalan merupakan jumlah kendaraan yang dapat melewati jalur jalan selama 1 jam dengan kondisi serta arus lintas tertentu (Sukirman, 1994).

Kota Bandar Lampung merupakan Ibu Kota Provinsi Lampung yang memiliki prospek masif dalam keberlangsungan menjadi kota besar. Potensi perkembangan Kota Bandar Lampung tersebut dilandasi dengan letak geografisnya yang strategis, perkembangan kegiatan ekonomi yang pesat, ketersediaan akses yang memadai, dan lain sebagainya. Dengan demikian, pertumbuhan jumlah penduduk pada Kota Bandar Lampung semakin meningkat. Meningkatnya pertumbuhan jumlah penduduk tentu berbanding lurus dengan peningkatan jumlah kendaraan karena adanya mobilitas penduduk yang pesat sehingga hal tersebut dapat menimbulkan permasalahan berupa kemacetan lalu lintas di Kota Bandar Lampung. Faktor penyebab terjadinya kemacetan karena kuantitas kendaraan yang semakin bertambah dari waktu ke waktu, kapasitas jalan yang kurang memadai karena adanya hambatan samping, aktivitas PKL (Pedagang Kaki Lima) yang berada pada trotoar maupun bahu jalan sehingga dapat menimbulkan hambatan samping, banyaknya pengendara yang melanggar lalu lintas seperti berhenti atau parkir di badan jalan dan bahu jalan, dan lain sebagainya (Hartono & Hapsari, 2018).

Berdasarkan data yang diperoleh peneliti, ditemukan banyaknya populasi penduduk pada Provinsi Lampung di tahun 2022 yaitu 9.176.546 jiwa. Sementara itu, jumlah populasi penduduk pada Kota Bandar Lampung sebanyak 1.209.937 jiwa. Dari data tersebut, Kota Bandar Lampung menyumbang sebanyak 13,1% penduduk di Provinsi Lampung (Badan Pusat Statistik Provinsi Lampung, 2022). Banyaknya jumlah penduduk pada wilayah Bandar Lampung tentu berpengaruh pada

meningkatnya jumlah kendaraan. Berikut jumlah data kendaraan di Kota Bandar Lampung pada 25 September 2023:

Tabel 1 Jumlah Data Kendaraan di Kota Bandar Lampung Tahun 2023

NO	Jenis Kendaraan	Unit Kendaraan
1	Mobil Pribadi (MP)	153.654
2	Bus	1.715
3	Mobil Beban (MB)	65.451
4	Sepeda Motor	751.614
5	Kendaraan Khusus (Ransus)	795
<b>TOTAL</b>		<b>973.229</b>

*Sumber: Korps Lalu Lintas Kepolisian Republik Indonesia, 2023*

Berdasarkan data tersebut, jumlah kendaraan beserta urutan dari yang terbanyak dan terkecil di Kota Bandar Lampung yaitu sepeda motor, mobil pribadi (MP), mobil beban (MB), dan bus. Dengan Jumlah kendaraan sebanyak 973.229 unit di Kota Bandar Lampung, tentu hal tersebut dapat menimbulkan permasalahan lalu lintas seperti kemacetan.

Pada umumnya, kemacetan di Kota Bandar Lampung terjadi pada jam-jam sibuk yaitu pagi hari pada pukul 07.30-09.10 WIB dan sore hari pada pukul 16.00-18.15 WIB. Aktivitas yang dilakukan pada pagi hari yaitu berangkat sekolah, pergi ke pasar, berangkat ke kantor dan pada sore hari dimana orang pulang ke rumah masing-masing (Putra et al., 2022). Kurangnya kesadaran akan pentingnya ketertiban berlalu lintas bagi pengguna jalan dan pesatnya jumlah kendaraan juga mengakibatkan kesemrawutan lalu lintas yang semakin parah (Hartono & Hapsari, 2018). Dengan demikian, lokasi kemacetan di Bandar Lampung berada pada fasilitas-fasilitas umum seperti tempat sekolah dan universitas, tempat perbelanjaan seperti mall dan pasar, persimpangan atau tikungan atau *u-turn*, dan lampu merah (*traffic lights*) (Apriyana et al., 2023). Adapun data yang didapat oleh peneliti pada Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung pada 14 Juli 2023 tentang lokasi titik kemacetan pada persimpangan dan *u-turn* di Kota Bandar Lampung, sebagai berikut:

Tabel 2 Lokasi Titik Kemacetan di Kota Bandar Lampung

No	Titik Kemacetan	Lokasi Kemacetan
1	Persimpangan	Simpang Pemerintah Daerah
2	Persimpangan	Simpang Jl. Imam Bonjol
3	Persimpangan	Simpangan Urip Sumaharjo
4	Persimpangan	Simpangan Jl. Ki Maja
5	Persimpangan	Simpangan Juanda
6	Persimpangan	Simpangan Jl. Susilo
7	<i>U-Turn</i>	<i>U-Turn</i> Pasar Koga
8	<i>U-Turn</i>	<i>U-Turn</i> Depan Wisma
9	<i>U-Turn</i>	<i>U-Turn</i> Depan Kawasaki
10	<i>U-Turn</i>	<i>U-Turn</i> Depan Kantor Korem
11	<i>U-Turn</i>	<i>U-Turn</i> Depan Giant Antasari
12	<i>U-Turn</i>	<i>U-Turn</i> SPBU Antasari
13	<i>U-Turn</i>	<i>U-Turn</i> Gajah Mada (Depan RS Graha).

*Sumber: Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung, 2023*

Aktor atau pemangku kepentingan yang memiliki wewenang dalam rangka menjamin terwujudnya kelancaran lalu lintas yaitu Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dan Satuan Lalu Lintas Kota Bandar Lampung. Berdasarkan Peraturan Wali Kota Bandar Lampung No. 01 Tahun 2018 salah satu tujuan Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung di Bidang Lalu Lintas yaitu terwujudnya kelancaran lalu lintas di jalan. Sementara itu, pada Pasal 21 Peraturan Presiden No. 52 Tahun 2010 tentang Susunan Organisasi dan Tata Kerja Kepolisian Negara Republik Indonesia Korps Lalu Lintas atau Satuan Lalu Lintas merupakan unsur pelaksana tugas pokok salah satu tujuannya yaitu pada bidang kelancaran lalu lintas yang berada di bawah Kapolri. Dalam mencapai tujuan tersebut, berdasarkan Pasal 13 Undang-Undang Republik Indonesia No. 22 Tahun 2009 penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan dilakukan secara terkoordinasi atau secara bersama-sama. Dengan demikian, dalam pelaksanaan pengaturan lalu lintas Dinas Perhubungan dan Satuan Lalu Lintas berkoordinasi dalam melaksanakan tugasnya guna mewujudkan kelancaran lalu lintas.

Dalam Pasal 10 Ayat (3) pada Peraturan Wali Kota Bandar Lampung No. 53 Tahun 2021 tentang Susunan Organisasi, Tugas dan Fungsi serta Tata Kerja Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dijelaskan tugas Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung yaitu pengendalian atau pengaturan lalu lintas di persimpangan dan *u-turn* pada ruas jalan. Sementara itu, pada Pasal 12 Undang-Undang Republik Indonesia No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Petugas Kepolisian Satuan Lalu Lintas memiliki tugas pada aspek penegakan hukum dan pengaturan lalu lintas. Sejalan dengan itu, berdasarkan wawancara yang dilakukan oleh peneliti pada 15 September 2023 dengan Ketua Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung yang mengatakan:

”Dalam melaksanakan pengaturan lalu lintas kami sama-sama terbantu lah, kalau tidak ada saya (Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan), personel mereka kan kurang soalnya di lapangan personel saya lebih banyak. Kemudian, tugas mereka (Satuan Lalu Lintas) selain mengatur lalu lintas ya dalam hal penegakan hukum bagi pengguna jalan yang melanggar dan menyebabkan kemacetan lalu lintas”.

Dari keterangan tersebut, tentu dalam penyelenggaraan kegiatan pengaturan lalu lintas diperlukannya kedua instansi tersebut yaitu Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dibutuhkan dalam kuantitas personel untuk mengatur lalu lintas dan Satuan Lalu Lintas Kota Bandar Lampung dibutuhkan sebagai aparat penegakan hukum bagi pengguna jalan yang melanggar dan menyebabkan kemacetan di lalu lintas. Dengan demikian, dalam mengatasi dan meminimalisir masalah tentang kemacetan diperlukannya kedua instansi tersebut untuk berkoordinasi.

Koordinasi yang dilakukan oleh pemerintah untuk mengatasi kemacetan lalu lintas sudah diterapkan di beberapa kota. Seperti penelitian yang dilakukan oleh Rijal (2019) dijelaskan untuk mengatasi permasalahan kemacetan lalu lintas di Kota Makassar dilakukan secara koordinasi antara Dinas Perhubungan dan Satuan Lalu Lintas Kota Makassar dengan melaksanakan tugasnya masing-masing. Dinas Perhubungan memiliki tugas mengatur lalu lintas melalui ATCS dan Satuan Lalu Lintas memiliki tugas dalam hal penegakan hukum. Sejalan dengan itu, penelitian yang dilakukan oleh Ramadanil & Susilawati (2023) juga menjelaskan untuk mengatasi kemacetan di Kota Medan merupakan tanggung jawab pemerintah

dengan berkoordinasi dengan instansi terkait seperti Dinas Perhubungan dan Satuan Lalu Lintas. Selanjutnya, penelitian yang dilakukan oleh Rungkat et al. (2023) juga menjelaskan dalam mengatasi masalah lalu lintas seperti kemacetan di Tanjung Priok dilakukan dengan cara berkoordinasi antara Dinas Perhubungan dan Satuan Lalu Lintas. Dengan demikian, dari hasil penelitian terdahulu tersebut masalah kemacetan merupakan permasalahan yang kompleks sehingga diperlukannya koordinasi antar instansi sehingga permasalahan tersebut dapat terselesaikan dan terciptanya kelancaran di lalu lintas. Namun, pelaksanaan koordinasi pada wilayah setiap kota tersebut masih belum optimal. Terdapat permasalahan yaitu kuantitas petugas yang berada di lapangan yang tidak memadai yang disebabkan kurangnya tanggung jawab dalam melaksanakan tugas masing-masing instansi.

Berdasarkan hasil pra riset yang dilakukan oleh peneliti dengan Ketua Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung, dalam mengatasi kemacetan baik Dinas Perhubungan maupun Satuan Lalu Lintas belum optimal dalam melaksanakan tugasnya masing-masing. Terdapat beberapa petugas Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung tidak berada di lapangan untuk mengatur lalu lintas di persimpangan dan *u-turn* pada ruas jalan. Selain itu, Aparat Satuan Lalu Lintas juga masih belum optimal dalam melakukan penegakan hukum sehingga masih banyak kendaraan berhenti di badan jalan atau bahu jalan yang dapat mengakibatkan kemacetan lalu lintas. Berdasarkan pemaparan latar belakang diatas, maka penulis ingin melakukan penelitian dengan judul "Koordinasi dalam Penyelenggaraan Pengaturan Lalu Lintas di Kota Bandar Lampung".

## **1.2 Rumusan Masalah**

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

1. Bagaimana Koordinasi yang dilakukan Dinas Perhubungan dan Satuan Lalu Lintas Kota Bandar Lampung dalam Penyelenggaraan Pengaturan Lalu Lintas di Kota Bandar Lampung guna mengatasi kemacetan lalu lintas di persimpangan dan *u-turn* pada ruas jalan?

2. Apa saja faktor penghambat koordinasi antara Dinas Perhubungan dan Polresta Satlantas Kota Bandar Lampung dalam penyelenggaraan pengaturan lalu lintas untuk mengatasi kemacetan di persimpangan dan *u-turn* pada ruas jalan?

### **1.3 Tujuan Penelitian**

Adapun tujuan yang dicapai dari penelitian ini, sebagai berikut:

1. Untuk menggambarkan koordinasi antara Dinas Perhubungan dan Polresta Satuan Lalu Lintas dalam penyelenggaraan pengaturan lalu lintas di Kota Bandar Lampung guna mengatasi kemacetan di persimpangan dan *u-turn* pada ruas jalan.
2. Untuk mengetahui faktor penghambat koordinasi antara Dinas Perhubungan dan Polresta Satlantas Kota Bandar Lampung dalam penyelenggaraan lalu lintas untuk mengatasi kemacetan di persimpangan dan *u-turn* pada ruas jalan.

### **1.4 Manfaat Penelitian**

Adapun manfaat dari penelitian ini, sebagai berikut:

1. Manfaat Teoritis

Penelitian yang dilakukan ini diharapkan dapat memberikan sumbangsih pemikiran secara teori dalam Ilmu Administrasi Negara serta memberikan wawasan terkait koordinasi dalam penyelenggaraan pengaturan lalu lintas di Kota Bandar Lampung untuk menghasilkan perubahan ke arah yang lebih baik.

2. Manfaat Praktis

Penelitian yang dilakukan ini dapat menjadi bahan masukan serta memberikan informasi bagi pihak-pihak yang berkoordinasi yaitu Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dan Satuan Lalu Lintas Polresta Bandar Lampung dalam penyelenggaraan pengaturan lalu lintas.

## II. TINJAUAN PUSTAKA

### 2.1 Penelitian Terdahulu

Pada penelitian terdahulu, peneliti menjelaskan tentang sumber informasi yang relevan dengan penelitian ini. Penelitian terdahulu dapat memudahkan penulis untuk menentukan tahap-tahap secara sistematis baik dari segi konsep maupun teori. Selain itu, penelitian terdahulu sebagai bahan perbandingan dengan penelitian lainnya yang bertujuan untuk mengidentifikasi masalah ataupun kajian teori yang digunakan. Berikut adalah penelitian terdahulu yang penulis gunakan sebagai bahan referensi:

Tabel 3 Penelitian Terdahulu

<b>Nama dan Tahun Penelitian</b>	<b>Judul Penelitian</b>	<b>Hasil Penelitian</b>	<b>Limitasi Penelitian</b>
Rijal (2019)	Koordinasi Dinas Perhubungan dan Satuan Lalu Lintas dalam Penanggulangan Kemacetan Kota Makassar	Hasil penelitian tersebut dapat disimpulkan bahwa kerjasama antara kedua instansi tersebut masih kurang maksimal dan koordinasi antara kedua lembaga tersebut belum efektif dalam menangani kemacetan. Terlihat saat terjadinya kemacetan, kuantitas petugas dalam mengatur lalu lintas di lapangan sedikit. Hal tersebut	Penelitian dilakukan di Kota Makassar. Teori yang digunakan dalam penelitian ini yaitu Teori Koordinasi dengan melihat beberapa unsur yaitu pengaturan, sinkronisasi, kepentingan bersama, dan tujuan bersama.

		berdampak pada belum adanya solusi yang tepat dalam menanggulangi masalah kemacetan.	
Ramadanil & Susilawati (2023)	Koordinasi Pemerintah dalam Mengatasi Kemacetan di Kota Medan Sumatera Utara	Hasil penelitian tersebut dapat disimpulkan bahwasanya koordinasi antara Dinas Perhubungan dengan instansi terkait sudah berjalan dengan baik. Namun, terdapat kendala dalam mengatasi kemacetan di Kota Medan yaitu minimnya sumber daya manusia. Selain itu, hambatan yang terjadi di dalam penelitian ini adalah terjadinya kesenjangan antara banyaknya jumlah kendaraan dengan kapasitas jalan yang ada.	Objek penelitian dilakukan di Kota Medan Provinsi Sumatera Utara. Teori yang digunakan yaitu Teori Koordinasi menurut Taliziduhu Ndraha yang memiliki 7 indikator dalam mengukur koordinasi yaitu informasi, kesadaran pentingnya koordinasi, kompetensi partisipan, kalender pemerintahan, kesepakatan dan komitmen, penetapan kesepakatan oleh pihak yang berkoordinasi, insentif koordinasi dan <i>feedback</i> .
Armawi et al., (2022)	<i>Smart Environment Program 's Traffic Management to Achieve Semarang City Resilience</i>	Hasil penelitian tersebut dapat disimpulkan bahwa koordinasi yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Semarang dalam penerapan ATCS dan Satlantas Polrestabes Semarang dalam menindak pelanggaran lalu lintas melalui E-Tilang sudah mendapat hasil yang signifikan melalui Program	Pada penelitian ini, objek penelitian dilakukan di Semarang dengan melakukan manajemen lalu lintas di masa pandemi covid-19. <i>Smart environment</i> suatu program dari <i>smart city</i> yang digunakan untuk mengontrol pergerakan massa di lalu lintas sehingga dapat meminimalisir terjadinya

		Smart Environment Program di masa pandemi Covid-19. Hal itu dibuktikan, pada tahun 2021 tercatat kecelakaan lalu lintas mengalami penurunan dari tahun 2019 ke tahun 2020 akibat ditutupnya jalan selama pandemi Covid-19. CCTV ATCS juga memegang peran penting dalam kegiatan pengaturan arus lalu lintas di kota Semarang.	kemacetan dan dapat mengurangi penyebaran virus Corona-19.
Dwiyantoro et al., (2022)	<i>Policy Network in Greater Bandung Metropolitan Management to Deal with Congestion</i>	Hasil penelitian dapat disimpulkan bahwasanya untuk mengatasi masalah kemacetan di lima wilayah kabupaten/kota pada Metropolitan Bandung Raya sudah efektif sesuai dengan tujuh dimensi jaringan kebijakan. Dinas perhubungan pada lima wilayah Metropolitan Bandung Raya sudah saling berkoordinasi di dalam sebuah forum bersama guna mengatasi permasalahan kemacetan.	Pada penelitian ini menggunakan Teori Jaringan Kebijakan menurut Frans Van Warden yang terdiri dari aktor, fungsi, struktur, institusional, tata cara bertindak, hubungan kekuasaan, dan strategi aktor. Selain itu, koodinasi pada penelitian ini hanya dilakukan antar dinas perhubungan.
Rungkat et al., (2023)	<i>Optimization of Road Safety Partnership Action (Rspa) in Handling Traffic Problems in The Jurisdiction of The Tanjung Priok Port Police Station</i>	Hasil penelitian tersebut dapat disimpulkan bahwa koordinasi Satlantas Polres Pelabuhan Tanjung Priok dengan instansi terkait belum	Teori yang digunakan dalam penelitian tersebut yaitu Teori Kerjasama menurut Rosen, Teori Manajemen menurut George

---

berjalan secara optimal, berakibat pada tingginya angka pelanggaran lalu lintas, potensi kecelakaan, dan kemacetan yang mengganggu aktivitas di Pelabuhan Tanjung Priok.	Terry & Rue, dan Teori Kompetensi. Di dalam penelitian fokus penelitiannya lebih mengarah pada keselamatan lalu lintas
--	--

---

*Sumber: Diolah oleh peneliti, 2023*

Berdasarkan penelitian terdahulu yang sudah dijabarkan, penelitian ini akan memberikan pembaharuan dimana pembaharuan yang dilakukan yaitu terletak pada lokasi penelitian serta teori analisis yang digunakan yaitu faktor-faktor dalam terwujudnya koordinasi yang efektif menurut Hasibuan (2006) dalam mengatur lalu lintas pada persimpangan dan *u-turn* pada ruas jalan di Kota Bandar Lampung.

## 2.2 Koordinasi

### 2.2.1 Pengertian Koordinasi

Menurut Handoko koordinasi merupakan sebuah proses penyatuan tujuan serta tindakan dalam satuan-satuan yang terpisah (departemen) guna mencapai tujuan dengan efisien (Makalew et al., 2021). Didukung oleh pengertian koordinasi menurut James G March dan Herbert A Simon, yaitu sebuah proses atau kegiatan demi tercapainya satu kesatuan antara berbagai aktor atau pihak sehingga tujuan bersama dapat dicapai (Ndraha, 2003). Koordinasi merupakan suatu prosedur baik formal maupun informal yang mengintegrasikan aktivitas kelompok yang terpisah dan berbeda, pengintegrasian aktivitas tersebut dilakukan guna mencapai tujuan organisasi yang efektif (Sari, 2006). Dalam menciptakan tujuan yang efisien maka koordinasi antar instansi atau badan pemerintah merupakan suatu cara yang strategi dalam mencapai tujuan yang diinginkan (Febrian & Yusran, 2021).

Koordinasi tidak dapat lepas dari hubungan kerja sama yang dilakukan antar instansi atau organisasi karena dengan adanya kerjasama dapat menentukan

keberhasilan dari suatu tujuan (Sinaga & Trimurni, 2023). Menurut awaluddin Djamin dalam Hasibuan (2011) Koordinasi merupakan suatu usaha kerja sama yang dilakukan oleh antara badan, instansi, atau unit-unit dalam pelaksanaan tugas tertentu sehingga adanya proses saling mengisi, saling membantu, dan saling melengkapi bagi seluruh pihak yang terlibat. Menurut Rijal (2019) koordinasi merupakan salah satu aktivitas manajemen dari berbagai aktivitas yang bertujuan untuk menyelesaikan permasalahan yang terjadi.

Dari pendapat para ahli di atas, dapat disimpulkan bahwasanya koordinasi merupakan suatu penyatuan kegiatan dan aktivitas antar instansi yang saling ketergantungan sehingga terciptanya kerja sama untuk menyelesaikan masalah dan mencapai tujuan bersama.

### **2.2.2 Bentuk-bentuk Koordinasi**

Kebutuhan akan koordinasi tidak dapat dihindarkan karena setiap instansi memiliki fungsi yang berbeda-beda untuk mencapai tujuan. Dengan demikian, terjadinya ketergantungan antar instansi dan hal tersebut dapat menyebabkan koordinasi sangat diperlukan guna mencapai tujuan bersama. Adapun jenis-jenis koordinasi menurut Drs. Soewarno Handyaningrat dalam Sugihartatmo & Sentika (2015), sebagai berikut:

a. Koordinasi Vertikal

Koordinasi vertikal merupakan bentuk koordinasi yang berada pada satu garis komando dimana individu yang berkoordinasi memiliki hubungan hierarki.

b. Koordinasi Horizontal

Koordinasi horizontal merupakan bentuk koordinasi yang dimana kedudukan antara yang mengkoordinasi dan dikoordinasikan memiliki kedudukan setingkat.

a) *Interdisciplinary*

*Interdisciplinary* merupakan suatu koordinasi dalam rangka mengarahkan, menyatukan tindakan-tindakan, serta menciptakan disiplin antara unit satu dengan unit lainnya secara intern ataupun ekstern pada unit-unit yang sama tugasnya.

b) *Interrelated*

*Interrelated* adalah koordinasi antar instansi atau badan beserta unit-unit yang setara dan fungsinya berbeda tetapi semua instansi tersebut saling bergantung karena batasan tugas yang dimiliki.

c. Koordinasi Diagonal

Koordinasi diagonal adalah bentuk koordinasi yang dimana salah satu pihak yang berkoordinasi memiliki kedudukan yang lebih tinggi dibandingkan pihak lain tetapi tidak berada pada satu garis komando.

### 2.2.3 Ciri-Ciri Koordinasi

Adapun ciri-ciri koordinasi menurut Handayani (2002) dalam Tololiu et al. (2022), yaitu:

1. Tanggung jawab koordinasi terletak pada pimpinan. Terciptanya koordinasi karena adanya seorang pemimpin atau koordinator yang mengarahkan serta mengintegrasikan seluruh kegiatan atau aktivitas antar instansi.
2. Koordinasi merupakan suatu bentuk usaha kerja sama. Koordinasi merupakan kegiatan yang dilakukan secara bersama dalam mencapai tujuan. Oleh karena itu, kerja sama merupakan syarat mutlak dalam terselenggaranya koordinasi sebaik-baiknya.
3. Koordinasi bersifat kontinyu ada terus menerus. Dalam melaksanakan koordinasi tentu harus dilakukan secara terus menerus dalam rangka mencapai tujuan yang diinginkan.
4. Adanya pengaturan usaha kelompok secara teratur. Koordinasi tentu dilaksanakan oleh pihak-pihak secara berkelompok untuk bekerja sama secara teratur agar dapat mencapai tujuan bersama.
5. Kesatuan tindakan. Dalam terciptanya koordinasi harus adanya keselarasan kegiatan yang dilakukan agar sesuai dengan tujuan yang akan dicapai.
6. Tujuan bersama. Keselarasan tindakan tentu dilakukan oleh pihak-pihak yang berkoordinasi sehingga harus adanya kesadaran bagi semua pihak untuk ikut serta dalam melaksanakan tujuan bersama sebagai satu kesatuan kelompok.

#### 2.2.4 Faktor-Faktor Koordinasi

Menurut Hasibuan (2006) terdapat faktor-faktor dalam terwujudnya koordinasi yang efektif, sebagai berikut:

##### 1. Kesatuan Tindakan

Pada dasarnya koordinasi memerlukan kesadaran bagi semua anggota atau instansi untuk menyesuaikan diri dengan instansi lainnya agar dalam mencapai suatu tujuan tidak berjalan sendiri-sendiri. Setiap instansi atau dinas yang terlibat dalam pelaksanaan koordinasi antar instansi harus mengutus seorang pejabat sebagai anggota pelaksanaan koordinasi dalam pertemuan-pertemuan atau rapat (Hasibuan, 2006). Selaras dengan pendapat Asri B & Fatahillah (2019), kesatuan tindakan merupakan inti dari pada koordinasi karena terciptanya kesatuan tindakan dari setiap pihak yang berkoordinasi maka tujuan bersama dapat tercapai dengan efisien.

##### 2. Komunikasi

Komunikasi merupakan salah satu bagian yang penting dalam terselenggaranya koordinasi yang baik. Dengan melaksanakan komunikasi antar instansi atau badan agar tujuan yang ingin dicapai dapat terlaksana secara bersama-sama. Ketika komunikasi yang terjalin di dalam koordinasi sudah baik, tentu akan terjadinya sinkronisasi baik informasi maupun kegiatan. Dengan demikian, tujuan yang telah ditetapkan secara bersama dapat tercapai dengan sebagaimana mestinya (Hasibuan, 2006).

##### 3. Pembagian Kerja

Dalam mengatasi permasalahan yang kompleks maka dibutuhkan koordinasi antar instansi. Dalam mencapai tujuan untuk menyelesaikan permasalahan tersebut tentu satu instansi saja tidak cukup maka dibutuhkan instansi lain untuk membantu serta berpartisipasi dalam mencapai tujuan bersama secara efisien. Oleh karena itu, untuk mencapai tujuan bersama harus dilakukannya pembagian kerja antar individu atau kelompok sebagai bentuk kerja sama secara kooperatif dan dikoordinasikan dalam mencapai tujuan bersama (Hasibuan, 2006). Berdasarkan pendapat yang diberikan oleh Tololiu et al. (2022) pembagian kerja ditetapkan sesuai dengan kewenangan dan tugas fungsi dari

setiap instansi. Pada prinsipnya koordinasi merupakan suatu kegiatan kerjasama antara berbagai pihak sehingga untuk mencapai tujuannya tidak dapat dilakukan hanya dengan satu pihak saja melainkan dibutuhkannya pihak lain untuk mencapai tujuan yang diinginkan secara bersama. Agar dapat memaksimalkan dalam mencapai tujuan yang diinginkan, harus dilaksanakannya prinsip pembagian tugas. Prinsip pembagian kerja tersebut dilakukan dengan melihat kapabilitas yang dimiliki oleh setiap instansi (Asri B & Fatahillah, 2019).

#### 4. Disiplin

Dalam terciptanya tujuan penyelenggaraan koordinasi tentu harus dibutuhkannya sikap disiplin bagi semua instansi atau anggota dalam melaksanakan wewenang atau tugasnya secara sungguh-sungguh. Adanya sikap disiplin pada setiap instansi tentu dapat memberikan sumbangan dalam tercapainya tujuan (Asri B & Fatahillah, 2019). Menurut Sugihartatmo & Sentika (2015) untuk mencapai tujuan secara maksimal, diperlukannya kedisiplinan kerja yang tinggi baik dalam disiplin waktu, administrasi, dan ketaatan terhadap mekanisme dan prosedur. Sejalan dengan pendapat yang disampaikan oleh (R. et al., 2020) Koordinasi adalah usaha penyesuaian bagian-bagian yang berbeda-beda agar kegiatan dari pada bagian-bagian itu selesai pada waktunya, sehingga masing-masing dapat memberikan sumbangan usahanya secara maksimal agar diperoleh hasil secara keseluruhan, untuk itu diperlukan disiplin.

### **2.2.5 Hambatan-Hambatan dalam Koordinasi**

Adapun hal-hal yang biasanya menjadi permasalahan atau hambatan dalam melaksanakan koordinasi, antara lain: (Efendi & Dewi, 2019)

1. Setiap pihak kurang menyadari bahwasanya kegiatan yang dilakukan hanya sebagian saja dari keseluruhan tugas dalam organisasi untuk mencapai tujuan
2. Setiap pihak yang berkoordinasi sering memandang tugasnya sendiri sebagai tugas yang paling penting dibandingkan dengan tugas-tugas lain
3. Terdapat pembagian kerja yang berlebihan
4. Kurang jelasnya informasi terkait rumusan tugas, wewenang, dan tanggung jawab dari masing-masing pihak instansi

5. Pihak-pihak yang berkoordinasi tidak mengerti dengan jelas terkait prosedur dan kerja dalam mencapai tujuan
6. Seorang pemimpin tidak memiliki kewibawaan, kecakapan, dan wewenang dalam menjalankan koordinasi
7. Tidak atau kurangnya forum diskusi yang dilakukan oleh setiap instansi dalam bertukar informasi dan menciptakan adanya saling pengertian guna kelancaran pelaksanaan kerja sama.

### **2.2.6 Tujuan Koordinasi**

Koordinasi merupakan bentuk kerja sama antar badan atau instansi atau unit-unit organisasi untuk mencapai tujuan yang diinginkan secara bersama. Kesuksesan dalam pelaksanaan koordinasi tentu akan menciptakan keharmonisan dan keselarasan aktifitas yang ada sehingga hal tersebut dapat berdampak pada pencapaian sasaran secara efisien (Sugihartatmo & Sentika, 2015). Diadakannya koordinasi antar institusi yaitu bertujuan untuk penyatuan pendapat di dalam kegiatan yang akan dilaksanakan, serta pembagian tugas dari masing-masing pihak agar setiap anggota yang berkoordinasi dapat memahami tujuan tim dan terciptanya komitmen satu sama lain (Priyono & Marnis, 2008). Sesuai dengan pendapat Sinaga & Trimurni (2023) dilaksanakannya koordinasi memiliki tujuan agar tugas maupun wewenang setiap instansi dapat terlaksana dengan aman, lancar, tertib serta dapat dipertanggungjawabkan.

### **2.3 Pengaturan Lalu Lintas**

Tercantum ke dalam UU Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 lalu lintas merupakan kondisi dimana adanya pergerakan dari orang maupun kendaraan di ruang lalu lintas jalan. Ruang lalu lintas jalan merupakan fasilitas jalan untuk melakukan mobilitas dan perpindahan bagi pengguna jalan, kendaraan, atau barang. Terdapat tiga komponen penyusun di dalam lalu lintas yaitu manusia sebagai pengguna jalan, kendaraan sebagai sarana, dan jalan sebagai prasarana. Pengguna jalan merupakan orang yang memakai prasarana jalan untuk kegiatan berlalu lintas.

Kendaraan ialah sarana yang digunakan oleh pengguna jalan untuk melakukan perpindahan. Sementara itu, jalan merupakan suatu prasarana jalur yang yang digunakan oleh kendaraan dan orang. Sesuai dengan Peraturan Kepolisian Negara Republik Indonesia No. 10 Tahun 2012 tentang Pengaturan Lalu Lintas dalam Keadaan Tertentu dan Pengguna Jalan Selain Untuk Kegiatan Lalu Lintas, untuk memelihara kelancaran lalu lintas dapat dilakukannya pengaturan lalu lintas. Pengaturan lalu lintas adalah tindakan petugas dalam hal mengatur lalu lintas di jalan dengan menggunakan gerakan tangan, isyarat bunyi, isyarat cahaya dan, alat bantu lainnya dalam keadaan tertentu.

Berdasarkan, Peraturan Wali Kota Bandar Lampung Nomor 01 Tahun 2018 guna mewujudkan dan mendukung kelancaran lalu lintas bagi suatu wilayah dapat dilakukannya manajemen dan rekayasa lalu lintas oleh Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung. Manajemen rekayasa lalu lintas dilakukan untuk optimasi penggunaan jaringan jalan dan lalu lintas melalui optimasi kapasitas jalan atau persimpangan serta melakukan pengendalian pergerakan lalu lintas. Manajemen dan rekayasa lalu lintas dalam mengatur lalu lintas dapat dilakukan dengan cara pengendalian lalu lintas pada persimpangan dan ruas jalan.

Berdasarkan Pasal 94 ayat 5 Undang-Undang Republik Indonesia No. 22 Tahun 2009 manajemen dan rekayasa lalu lintas dalam menciptakan kelancaran lalu lintas dapat dilakukan pengawasan dalam bentuk tindakan penegakan hukum. Dan, sesuai dengan Pasal 7 Undang-Undang Republik Indonesia No. 22 Tahun 2009 dijelaskan bahwasanya tindakan penegakan hukum dilakukan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia dengan menindak pengguna jalan yang melanggar lalu lintas.

#### **2.4 Kemacetan**

Kemacetan lalu lintas didefinisikan sebagai suatu keadaan dimana terjadinya kesenjangan antara jumlah penduduk dan jumlah kendaraan yang terus meningkat dengan jumlah ruas jalan yang ada pada wilayah tersebut (O'Flaherty, 1997). Kemacetan lalu lintas yaitu suatu keadaan dimana arus lalu lintas bergerak sangat

lambat dari semestinya hingga kendaraan yang berada pada arus jalan tersebut stagnan ataupun terhenti (Halim et al., 2023). Kemacetan lalu lintas disebabkan karena tingginya tingkat pertumbuhan penduduk dan pertumbuhan kendaraan yang tidak sebanding dengan jumlah prasarana atau jalan yang ada. Meningkatnya volume lalu lintas ini berdampak pada akses jalan yang sulit untuk dilalui, lamanya waktu tempuh perjalanan, ketidaknyamanan bagi pengguna jalan, dan lain sebagainya (Putra et al., 2022).

Kemacetan yang terjadi berdampak pada kondisi sosial dan kondisi ekonomi. Dampak sosial yang muncul dari adanya kemacetan yaitu menimbulkan *stress*, kelelahan, dan kesal bagi pengguna jalan pada saat berkendara. Sementara itu, dampak ekonomi yang muncul dari akibat adanya kemacetan yaitu bertambahnya biaya yang harus dikeluarkan bagi pengendara seperti pemborosan bahan bakar, biaya *maintenance* kendaraan karena tingkat keausan lebih tinggi, dan lain sebagainya (Sitanggang et al., 2018). Sejalan dengan itu, Haryono et al. (2019) mengatakan dampak negatif dari adanya kemacetan yaitu kurang cepatnya kendaraan dalam menempuh perjalanan sehingga waktu perjalan menjadi panjang dan lama, pemborosan energi atau bahan bakar, tingkat keausan mesin kendaraan cenderung lebih tinggi, meningkatnya pencemaran udara, meningkatkan *stress* bagi pengguna jalan, serta menghambatnya kelancaran kendaraan darurat seperti ambulans dan pemadam kebakaran.

Terdapat tiga tipe-tipe kemacetan yaitu *recurrent congestion*, *non-recurrent congestion* dan *pre-congestion* atau *borderline congestion* (Sugiyanto et al., 2011).

#### 1. *Recurrent Congestion*

Tipe ini merupakan kondisi dimana kemacetan terjadi secara kontinu, contohnya pada saat pagi hari karena aktivitas masyarakat untuk berangkat ke kantor dan sekolah serta pada sore hari karena aktivitas kembali ke rumah masing-masing.

#### 2. *Non-current congestion*

Pada tipe ini kemacetan disebabkan karena adanya suatu insiden tertentu seperti kecelakaan lalu lintas.

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

Selanjutnya, pada tipe ini kemacetan terjadi ketika kondisi kendaraan berjalan secara lambat. Pada tipe ini berdampak pada kerugian bagi pengguna jalan karena lamanya waktu tempuh, pemborosan energi atau bahan bakar kendaraan, pencemaran lingkungan, tingkat keausan kendaraan yang tinggi, dan lain-lain.

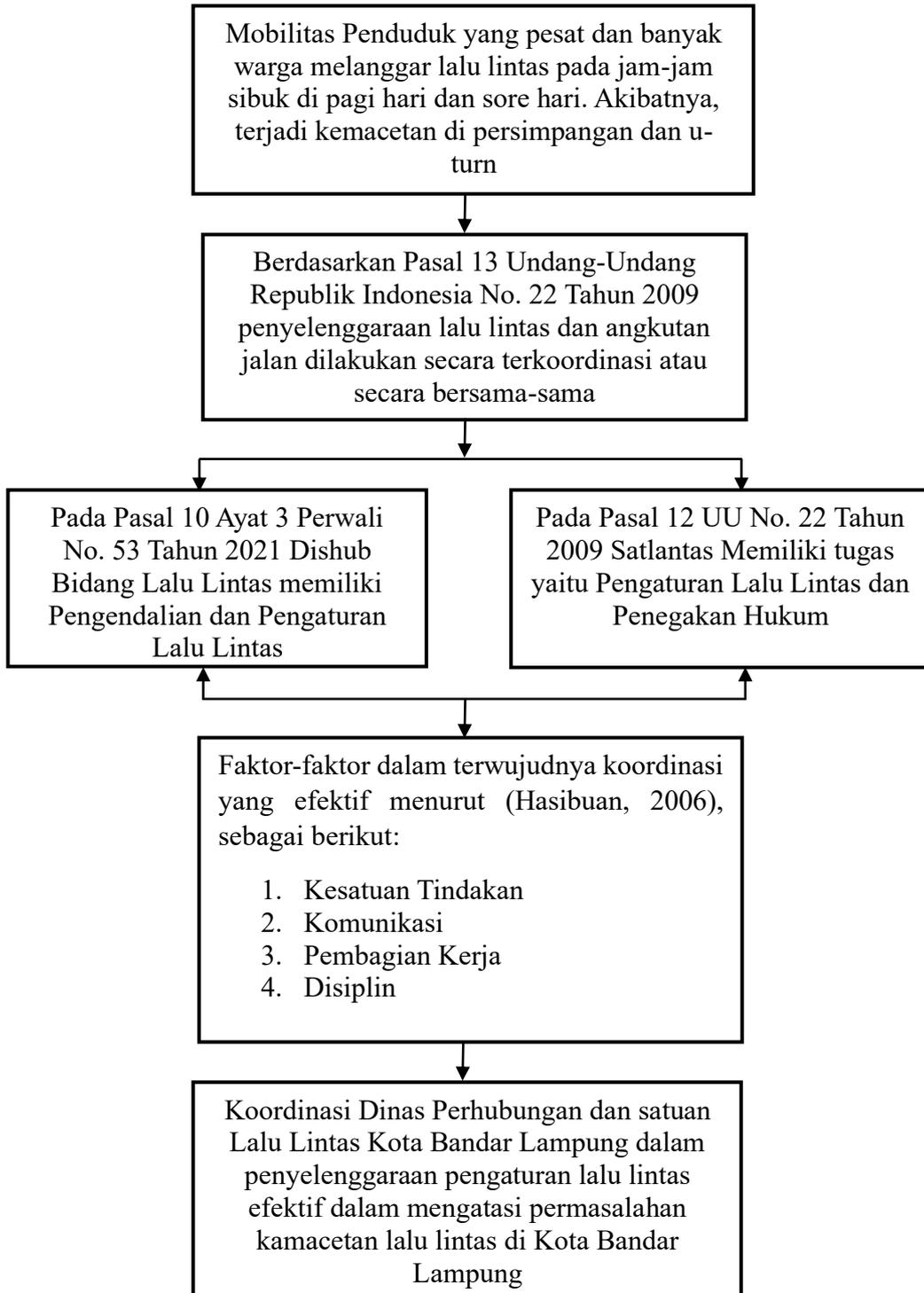
Adapun faktor-faktor penyebab kemacetan lalu lintas, sebagai berikut: (Sirajuddin et al., 2014)

1. Terbatasnya sarana dan prasarana. Permasalahan kemacetan lalu lintas terjadi karena kurangnya fasilitas pendukung seperti rambu-rambu lalu lintas yang kurang memadai, banyaknya jalan yang tidak diperbaiki, kapasitas prasarana jalan yang kurang memadai, dan lain sebagainya. Terbatasnya fasilitas lalu lintas karena sumber keuangan dari daerah atau wilayah tersebut belum mencukupi.
2. Pertambahan transportasi yang melebihi kapasitas. Permasalahan pertambahan transportasi yang melebihi kapasitas dapat berupa jumlah kapasitas jalan tidak sebanding dengan jumlah transportasi yang berakibat pada lalu lintas menjadi padat, budaya masyarakat yang tidak menggunakan transportasi umum, dan lain sebagainya.
3. Tingginya aktivitas ekonomi masyarakat. Permasalahan dapat berupa laju urbanisasi yang seiring berjalannya waktu semakin meningkat dan tingginya mobilitas penduduk.
4. Kurangnya penegakan disiplin berlalu lintas. Permasalahan tersebut dapat berupa kurang tegasnya aparat penegak hukum kepada masyarakat yang melakukan pelanggaran lalu lintas, kurangnya sosialisasi dari dinas-dinas terkait, dan lain-lain.
5. Kurang tertatanya tata ruang kota atau wilayah. Permasalahan dapat berupa perencanaan kota yang buruk dan tidak tertatanya lokas pusat aktivitas ekonomi seperti mall, pasar, dan *supermarket*.

## **2.5 Kerangka Pikir**

Kerangka pikir merupakan dasar untuk mengembangkan konsep maupun teori penelitian. Selain itu, kerangka pikir adalah suatu penjabaran terhadap objek dari

suatu permasalahan yang sudah dicantumkan pada latar belakang dengan tinjauan pustaka. Berikut kerangka pikir yang disusun oleh peneliti:



**Gambar 1 Kerangka Pikir**  
*Sumber: Diolah oleh peneliti, 2023*

### **III. METODE PENELITIAN**

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

Tipe penelitian dalam penelitian ini yaitu metode penelitian deskriptif dengan menggunakan pendekatan kualitatif. Metode penelitian kualitatif yaitu penelitian yang mengilustrasikan sebuah fenomena yang terjadi di lapangan. Penelitian kualitatif dilakukan dengan cara memasuki langsung suatu objek/lapangan kemudian mengamati dan menganalisis apa yang terjadi di sekelilingnya. Dengan demikian, peneliti bertindak sebagai *human instrument* sehingga peneliti harus mempunyai persiapan dalam mengumpulkan data (Sugiyono, 2019).

Dalam penelitian ini, peneliti dapat mengkaji dan menganalisis koordinasi dalam penyelenggaraan Pengaturan Lalu Lintas di Kota Bandar Lampung dengan cara melakukan berbagai teknik pengumpulan data. Melalui pendekatan ini, peneliti bisa mendapatkan hasil yang sesuai dengan fakta di lapangan kemudian dapat ditelaah dengan menggunakan tinjauan pustaka yang sudah ada guna mendapatkan hasil yang komprehensif.

#### **3.2 Fokus Penelitian**

Fokus penelitian merupakan kegiatan untuk membatasi pembahasan dari permasalahan yang masih bersifat universal sehingga permasalahan yang dipilih dapat sesuai dengan topik yang akan dibahas. Fokus penelitian digunakan untuk mempertajam suatu penelitian. Pada dasarnya, fokus penelitian masih bersifat tentatif artinya dapat berubah-ubah sehingga fokus sebenarnya yang ada pada penelitian kualitatif ini setelah peneliti melakukan penjelajahan umum atau turun

langsung ke dalam lapangan (Sugiyono, 2019). Penelitian ini memfokuskan pada Faktor-faktor terwujudnya koordinasi yang efektif menurut Hasibuan (2006) dalam penyelenggaraan lalu lintas di Kota Bandar Lampung dan menganalisis faktor penghambat dari koordinasi yang dilakukan.

1. Faktor-faktor dalam terwujudnya koordinasi yang efektif menurut Hasibuan (2006), sebagai berikut:

Tabel 4 Fokus Penelitian

No	Fokus Penelitian	Indikator Fokus Penelitian	Sub Fokus
1.	Kesatuan Tindakan	1) Kesadaran dalam mencapai tujuan 2) Kesatuan jadwal kegiatan	Untuk melihat apakah para instansi yang berkoordinasi sudah melakukan kesatuan tindakan dengan cara bekerja secara bersama-sama dalam mencapai tujuan yang diinginkan.
2.	Komunikasi	1) Bentuk Komunikasi 2) Alur Komunikasi	a) Untuk mengetahui apakah Dinas Perhubungan dan Satuan Lalu Lintas Kota Bandar Lampung melaksanakan komunikasi baik secara langsung maupun tidak langsung. b) Untuk melihat bagaimana komunikasi yang dibangun oleh Dinas Perhubungan dan Satuan Lalu Lintas dalam penyelenggaraan pengaturan lalu lintas untuk mengatasi permasalahan kemacetan
3.	Pembagian Kerja	a. Kapabilitas pelaksanaan tugas b. Implementasi kewajiban	a) Untuk melihat apakah tugas yang diberikan dan dilakukan oleh setiap instansi sesuai dengan kemampuan yang tercantum ke dalam peraturan, untuk mewujudkan kelancaran lalu lintas di Kota Bandar Lampung. b) Untuk melihat bagaimana penerapan pelaksanaan tugas yang sudah dimiliki oleh masing-masing instansi
4.	Disiplin	a. Akuntabilitas melaksanakan tugas b. Pengawasan	a) Untuk melihat apakah masing-masing instansi sudah akuntabel dalam melaksanakan tugas sesuai kemampuannya masing-masing. b) Untuk mengetahui apakah adanya pengawasan yang dilakukan oleh pimpinan dari masing-masing instansi untuk melihat petugas lapangan sudah memiliki disiplin kerja yang tinggi atau belum.

*Sumber: Diolah oleh peneliti, 2023*

2. Analisis faktor penghambat koordinasi antara Dinas Perhubungan dan Satuan Lalu Lintas Kota Bandar Lampung dalam penyelenggaraan pengaturan lalu lintas di Kota Bandar Lampung.

### 3.3 Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian adalah objek akan dipilih oleh peneliti untuk dijadikan tempat atau objek penelitian. Lokasi penelitian pada penelitian ini yaitu Kota Bandar Lampung. Alasan peneliti Kota Bandar Lampung menjadi lokasi penelitian karena Kota Bandar Lampung merupakan Ibu Kota Provinsi Lampung yang dimana jumlah penduduk dan kendaraan pada kota tersebut sangat tinggi. Hal tersebut tentu dapat menimbulkan permasalahan lalu lintas yaitu berupa kemacetan. Adapun pihak yang memiliki tugas dalam hal pengaturan lalu lintas untuk menyikapi kemacetan yang terjadi yaitu Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dan Satuan Lalu Lintas Polresta Bandar Lampung.

### 3.4 Jadwal Penelitian

Jadwal penelitian yang akan dicantumkan ke dalam penelitian ini yaitu pelaksanaan penelitian yang akan ditempuh oleh peneliti. Urutan jadwal penelitian sebagai berikut:

Tabel 5 Jadwal Penelitian

No	Kegiatan Penelitian	Bulan									
		Aug	Sep	Okt	Nov	Des	Jan	Feb	Mar		
1	Pengajuan Judul Skripsi	■									
2	Penyusunan Proposal		■	■	■	■	■	■			
3	Pelaksanaan Riset						■	■	■		
4	Analisis dan Pelaporan Data								■	■	
5	Penyusunan Laporan									■	■

Sumber: Diolah oleh peneliti, 2023

### 3.5 Jenis Sumber Data

Terdapat dua jenis sumber data yaitu data primer dan data sekunder (Sugiyono, 2019).

#### 1. Data Primer

Sumber primer merupakan sumber data yang diperoleh langsung oleh peneliti atau pengumpul data dari informan. Artinya dalam jenis ini sumber data dapat

diperoleh melalui kegiatan wawancara langsung kepada informan. Wawancara dapat dilakukan dengan informan yang mengerti betul secara spesifik tentang koordinasi dalam penyelenggaraan pengaturan lalu lintas di Kota Bandar Lampung.

## 2. Data Sekunder

Data sekunder berfungsi sebagai data pendukung guna mencari fakta yang ada di lapangan dari hasil wawancara. Data sekunder dapat diperoleh dari dokumen-dokumen, arsip, dan lain sebagainya. Dokumen yang diperoleh harus sesuai dengan topik yang akan diteliti yaitu koordinasi dalam penyelenggaraan pengaturan lalu lintas di Kota Bandar Lampung.

### 3.6 Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data didefinisikan sebagai sebuah tahapan yang paling vital pada sebuah penelitian untuk memperoleh data sesuai dengan yang terjadi di lapangan. Dalam melakukan pengumpulan data melalui berbagai cara, peneliti tentu dapat mendapatkan data sesuai dengan standar yang sudah ditetapkan. Teknik pengumpulan dapat dilakukan dengan cara observasi, wawancara, dan dokumentasi.

#### 1. Observasi (Pengamatan)

Observasi merupakan sebuah kegiatan turun langsung ke lapangan untuk melakukan pengamatan dari gejala yang sedang diteliti (Sahir, 2021). Menurut Patton dalam Sugiyono (2019) tujuan dari dilakukannya observasi karena untuk mengamati suatu konteks data sesuai dengan situasi sosial sehingga dapat diperoleh pandangan yang holistik. Pada penelitian ini peneliti melakukan turun lapangan di persimpangan dan *u-turn* pada ruas jalan guna mencari informasi tentang koordinasi antara Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dan Satuan Lalu Lintas Kota Bandar Lampung dalam mengatur lalu lintas di lapangan.

#### 2. Wawancara

Menurut Esterberg (2002) mendefinisikan wawancara sebagai bentuk interaksi tanya jawab untuk saling bertukar informasi serta gagasan sehingga orang yang

melakukan wawancara tersebut mendapatkan data atau informasi sesuai dengan topik yang diteliti. Hanya melalui kegiatan wawancara, peneliti akan mendapatkan informasi secara lebih mendalam tentang apa yang sedang terjadi di lapangan melalui proses tanya jawab (Stainback & Stainback, 1988). Dalam penelitian ini, informan yang akan dipilih oleh peneliti dalam proses wawancara sesuai dengan pengetahuan yang dimiliki yaitu Pihak Petugas Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung, Satuan Lalu Lintas Kota Bandar Lampung, dan masyarakat. Berikut informan yang akan peneliti wawancara:

Tabel 6 Data Informan

No	Informan	Informasi yang diperoleh
1	Iskandar Z., ATD., SH., MT selaku Kepala Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung	1) Mengetahui titik lokasi kemacetan di persimpangan dan <i>u-turn</i> pada ruas jalan Kota Bandar Lampung 2) Mengetahui bagaimana koordinasi yang dilakukan dengan Satuan Lalu Lintas Polresta Bandar Lampung dalam penyelenggaraan pengaturan lalu lintas untuk mengatasi kemacetan
2	Agus Jatmiko selaku Wakil Kepala Satuan Lalu Lintas Polresta Bandar Lampung	1) Mengetahui bagaimana koordinasi yang dilakukan dengan Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dalam penyelenggaraan pengaturan lalu lintas untuk mengatasi kemacetan 2) Mengetahui informasi tentang koordinasi internal dengan Kabid Lalin
3	Arista Jaya selaku Petugas Lapangan 1 Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung	1) Memberikan informasi mengenai koordinasi dengan Satuan Lalu Lintas di lapangan 2) Mengetahui informasi tentang koordinasi internal dengan Kabid Lalin
4	Fahrozi, S.I. Kom selaku Petugas Lapangan 2 Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung	1) Memberikan informasi mengenai proses koordinasi dengan Satuan Lalu Lintas di lapangan 2) Mengetahui informasi tentang koordinasi internal dengan Kabid Lalin
5	Guntur selaku petugas Lapangan Satuan Lalu Lintas Polresta Bandar Lampung	1) Memberikan informasi mengenai proses koordinasi dengan Dinas Perhubungan di lapangan 2) Mengetahui informasi tentang koordinasi internal dengan Wakasatlantas

Sumber: Diolah Oleh Peneliti, 2023

### 3. Dokumentasi

Menurut Bogdan & Biklen (1982) dengan adanya dokumentasi pendukung, observasi dan wawancara yang dilakukan akan lebih dapat dipercaya. Sejalan dengan itu, dokumentasi merupakan bagian pendukung dari pengumpulan data observasi dan wawancara. Dokumentasi merupakan data pendukung berupa teks, gambar, dan karya-karya monumental (Sugiyono, 2019). Dokumentasi yang diperoleh harus sesuai dengan topik penelitian. Dokumen-dokumen pendukung sesuai dengan topik yang akan diteliti oleh peneliti sebagai berikut:

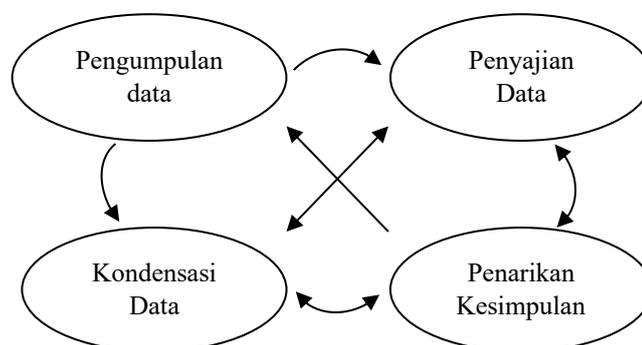
Tabel 7 Daftar Dokumentasi yang Berkaitan dengan Penelitian

No	Dokumen	Data yang diperoleh
1	Undang-Undang Republik Indonesia No. 22 Tahun 2009	Mendapatkan informasi bahwasanya kegiatan lalu lintas harus dilakukan secara terkoordinasi. Selain itu juga mendapatkan informasi tentang tugas-tugas dari Satuan Lalu Lintas
2	Peraturan Presiden No. 52 Tahun 2010	Mendapatkan informasi seputar Korps Lalu Lintas atau Satuan Lalu Lintas
3	Peraturan Pemerintah No.37 Tahun 2011	Mendapatkan Informasi tentang forum lalu lintas
4	Peraturan Wali Kota Bandar Lampung No. 01 Tahun 2018 dan No. 53 Tahun 2021	Mendapatkan informasi tentang tugas dari Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung
5	Dokumen Foto Lokasi Kemacetan	Mendapatkan data tentang titik lokasi kemacetan pada persimpangan dan <i>u-turn</i> di Kota Bandar Lampung
6	Dokumen SPT Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung	Mendapatkan informasi tentang jadwal waktu pelaksanaan dan SOP yang harus dilakukan pada saat melaksanakan pengaturan lalu lintas
7	Dokumen Data Petugas Lapangan	Mendapatkan informasi tentang data-data jumlah petugas lapangan setiap regu
8	Dokumen Foto Kegiatan Koordinasi	Mendapatkan informasi berupa foto tentang rapat yang dilakukan oleh setiap instansi baik eksternal maupun internal dan mendapat informasi tentang pengawasan yang dilakukan oleh pimpinan kepada petugas lapangan.

*Sumber: Diolah oleh peneliti, 2023*

### 3.7 Teknik Analisis Data

Teknik analisis data merupakan suatu kegiatan yang sistematis dan terstruktur dimana peneliti menyusun data yang diperoleh melalui proses teknik pengumpulan data. Analisis data dilakukan dengan mengelompokkan data-data yang diperoleh ke dalam kategori-kategori tertentu, menguraikan ke dalam komponen-komponen, melakukan penggabungan data, menyusun ke dalam pola, menyeleksi data yang dianggap penting untuk dimasukkan ke dalam penelitian, serta membuat suatu konklusi sehingga data yang diperoleh dapat mudah dipahami. Dalam penelitian ini menggunakan analisis data menurut Miles, Huberman, dan Saldaña, yaitu: (Miles et al., 2014).



**Gambar 2 Teknik Analisis Data**

*Sumber: Miles et al., 2014*

#### 1. Kondensasi Data

Kondensasi merupakan kegiatan analisis dengan cara menyederhanakan, memilih, memfokuskan, merangkum, dan menyortir data yang dilakukan melalui wawancara. Oleh sebab itu, dalam teknik ini tentu dapat memberikan keterangan yang jelas sehingga peneliti dapat melakukan pengumpulan data selanjutnya.

#### 2. Penyajian Data

Data display merupakan suatu kegiatan dimana data-data yang diperoleh dapat disajikan dengan macam-macam bentuk yaitu tulisan singkat, bagan, diagram, dan lain sebagainya. Dengan teknik ini, informasi yang ada dapat terorganisir

serta terkompresi sehingga mempermudah untuk mengetahui kejadian di lapangan dan peneliti dapat merencanakan kegiatan selanjutnya.

### 3. Penarikan Kesimpulan

Penarikan kesimpulan adalah kegiatan analisis data yang bersifat "*final*". Dengan demikian, tahap penarikan kesimpulan merupakan kegiatan akhir setelah proses kondensasi data dan penyajian data sudah ditampilkan ke dalam laporan, dan diambil kesimpulan atau verifikasi dari data-data yang sudah diperoleh.

## 3.8 Teknik Keabsahan Data

Penelitian kualitatif lebih menekankan pada aspek validitas. Validitas atau Keabsahan data merupakan teknik untuk mengetahui apakah data yang ada di lapangan sudah sesuai dengan yang disampaikan oleh peneliti sehingga data tersebut dapat dikatakan sah. Uji keabsahan data meliputi uji kredibilitas, uji *transferability*, uji *dependability*, uji *confirmability* (Sugiyono, 2019):

### 1. Uji Kredibilitas atau kepercayaan terhadap data hasil penelitian kualitatif dapat dilakukan berbagai cara. Sebagai berikut:

#### a. Perpanjangan pengamatan

Dalam cara ini peneliti melakukan penghambatan kembali, melakukan pengamatan, wawancara dengan sumber data yang pernah ditemui sebelumnya atau baru. Dengan perpanjangan pengamatan ini hubungan peneliti dengan narasumber akan semakin dekat atau semakin akrab sehingga tidak ada informasi yang dapat disembunyikan

#### b. Meningkatkan Ketekunan

Dalam tahap ini tentu pengamatan dilakukan dengan lebih cermat dan berkesinambungan sehingga kepastian data dan urutan peristiwa dapat direkam secara sistematis dan pasti.

#### c. Triangulasi

Triangulasi dalam pengujian kredibilitas ini diartikan sebagai pengecekan data dari berbagai sumber dengan berbagai cara, dan waktu.

d. Analisis Kasus Negatif

Dengan melakukan analisis kasus negatif berarti peneliti mencari data yang bertolak belakang dengan data yang telah ditemukan. Analisis kasus negatif dapat meningkatkan kredibilitas karena bila tidak ada lagi data yang bertolak belakang dengan temuan berarti data yang ditemukan dapat dipercaya.

e. Menggunakan Bahan Referensi

Bahan referensi dapat dijadikan terhadap uji kredibilitas karena referensi yang ada tersebut dapat dijadikan faktor pendukung untuk membuktikan data yang telah ditemukan oleh peneliti. Pada tahap ini data-data yang dikemukakan perlu dilengkapi dengan foto-foto atau dokumen autentik sehingga menjadi lebih dapat percaya.

f. Mengadakan *Member Check*

*Member check* merupakan proses pengecekan data yang diperoleh peneliti kepada sumber data atau pemberi data. Tujuan dilakukannya tahap ini untuk mengetahui seberapa jauh data yang dapat diperoleh sesuai dengan apa yang diberikan oleh pemberi data.

2. Uji *Transferability*

Di dalam penelitian kualitatif uji *transferability* merupakan validitas eksternal. Validitas eksternal menunjukkan derajat ketepatan atau dapat diterapkannya hasil penelitian ke populasi di mana sampel tersebut diambil. Uji transfer ini berkenaan dengan sebuah pertanyaan, sampai mana hasil penelitian dapat diterapkan atau digunakan dalam situasi lain.

3. Uji *Dependability*

Dalam penelitian kualitatif uji *dependability* dapat dikatakan sebagai uji reliabilitas. Suatu penelitian dapat dikatakan reliabel yaitu apabila orang lain dapat mengulangi proses penelitian tersebut. Dalam penelitian kualitatif, uji *dependability* harus dilakukan dengan melakukan audit terhadap keseluruhan proses. Sering terjadi fenomena ketika peneliti tidak melakukan penelitian tetapi bisa memberikan data. Penelitian tersebut tentu dapat dikatakan tidak reliabel.

#### 4. Uji *Confirmability*

Dalam penelitian kualitatif uji *confirmability* dapat disebut sebagai uji objektivitas. Penelitian dapat dikatakan objektif ketika hasil penelitian telah disepakati banyak orang. Sejalan dengan uji reliabilitas atau uji *dependability*, dalam sebuah penelitian jangan sampai proses dalam pengumpulan data tetapi dapat memberikan data. Dengan demikian, menguji *confirmability* berarti menguji hasil penelitian, dikaitkan dengan proses yang dilakukan oleh peneliti.

Uji keabsahan atau validitas yang dipakai dalam penelitian ini yaitu Uji Kredibilitas dengan cara triangulasi. Uji validitas merupakan teknik yang dimana untuk melihat apakah data yang dilaporkan oleh peneliti sesuai dengan data yang ada di lapangan. Sejalan dengan pengertian uji kredibilitas yaitu uji kepercayaan terhadap data yang sedang diteliti sesuai dengan di lapangan. Triangulasi yang dilakukan oleh peneliti yaitu triangulasi sumber. Triangulasi sumber merupakan bentuk dari pengujian kredibilitas dengan cara mengecek data yang telah didapat melalui beberapa sumber. Dari pengertian tersebut, tentu untuk mengambil data melalui wawancara di lapangan harus dilakukan dengan beberapa informan guna mendukung data yang sudah didapatkan dari informan sebelumnya. Data yang didapat dari berbagai informan tersebut dianalisis sehingga menghasilkan kesimpulan selanjutnya dimintakan kesepakatan atau *member check* dengan informan atau sumber tersebut (Sugiyono, 2019). Oleh karena itu, menurut peneliti dengan menggunakan uji kredibilitas dengan triangulasi sumber sudah cukup untuk membuktikan data yang disampaikan oleh peneliti sesuai dengan yang ada di lapangan.

## V. PENUTUP

### 5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil dan pembahasan penelitian yang sudah dideskripsikan oleh peneliti pada bab sebelumnya tentang koordinasi penyelenggaraan pengaturan lalu lintas di Kota Bandar Lampung, diperoleh kesimpulan yakni:

1. Jika dilihat dari faktor-faktor terwujudnya koordinasi yang efektif menurut Hasibuan (2006). Pada aspek kesatuan tindakan, dalam mengatasi permasalahan kemacetan lalu lintas kedua instansi tersebut sudah melaksanakan kegiatan yang sama yaitu pengaturan lalu lintas tetapi pada indikator kesatuan jadwal atau waktu kegiatan belum berjalan secara bersama. Selanjutnya pada aspek komunikasi, komunikasi yang dilakukan cukup berjalan dengan baik dilihat dari indikator bentuk komunikasi dan alur komunikasi tetapi masih terdapat kekurangan yaitu tidak adanya rapat evaluasi yang dilakukan oleh pihak yang berkoordinasi. Selain itu, pada aspek pembagian kerja sudah sesuai dilihat dari indikator kapabilitas dalam melaksanakan tugas tetapi indikator implementasi kewajiban masih kurang karena masih terdapat petugas dari setiap instansi belum melaksanakan tugasnya dengan maksimal sehingga munculnya fenomena *pak ogah* di persimpangan dan *u-turn*. Sementara itu, pada aspek disiplin petugas lapangan dari kedua instansi belum terpenuhi. Dalam hal ini, sumber daya manusia belum mempunyai sikap disiplin kerja yang tinggi padahal pengawasan sudah dilakukan oleh masing-masing pimpinan. Dengan demikian, kurang terealisasinya aspek disiplin tentu menjadi problematika bagi setiap instansi untuk melakukan koordinasi dalam rangka menyelenggarakan kegiatan pengaturan lalu lintas.

2. Adapun faktor yang menjadi penghambat keberhasilan koordinasi dalam penyelenggaraan pengaturan lalu lintas di kota bandar lampung yaitu kurangnya sikap disiplin kerja, kurangnya tindakan tegas bagi pelanggar lalu lintas, dan tidak ada evaluasi dalam pelaksanaan koordinasi.

## 5.2 Saran

Berdasarkan hasil penelitian yang diperoleh, maka peneliti bermaksud akan memberikan saran dalam koordinasi penyelenggaraan pengaturan lalu lintas di Kota Bandar Lampung yang mudah-mudahan dapat bermanfaat bagi pihak yang berkoordinasi, sebagai berikut:

1. Saran untuk Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan dan Satuan Lalu Lintas Kota Bandar Lampung
  - a) Diharapkan adanya kegiatan rapat evaluasi secara rutin untuk mengukur apakah kegiatan yang dilakukan sudah sesuai untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan bersama.
  - b) Diharapkan setiap pimpinan dari masing-masing instansi memberikan motivasi kerja serta pembinaan kepada personel agar setiap personel memiliki sikap disiplin untuk selalu berada pada titik-titik kemacetan dalam mengatur lalu lintas demi terciptanya kelancaran lalu lintas.
  - c) Diharapkan Satuan Lalu Lintas Polresta Bandar Lampung selalu tegas dalam menindak secara hukum bagi pengguna jalan yang melanggar lalu lintas seperti parkir di badan jalan karena hal tersebut dapat mengakibatkan kemacetan.
  - d) Diharapkan adanya sebuah kebijakan yang sifatnya penugasan secara rutin dalam pelaksanaan kegiatan pengaturan lalu lintas di persimpangan dan *u-turn* sehingga dapat mencegah munculnya pak ogah di lalu lintas Kota Bandar Lampung.
2. Saran untuk pengguna jalan yaitu diharapkan masyarakat selalu tertib terhadap aturan-aturan lalu lintas yang ada.

## DAFTAR PUSTAKA

- Abdullah, M. M. (2014). *Manajemen dan Evaluasi Kinerja Karyawan*. Aswaja Pressindo.
- Agyapong, F., & Ojo, T. K. (2018). Managing traffic congestion in the Accra Central Market, Ghana. *Journal of Urban Management*, 7(2), 85–96. <https://doi.org/10.1016/j.jum.2018.04.002>
- Apriyana, M., Ergantara, R. I., & Nasoetion, P. (2023). Analisis Emisi Karbon Monoksida Akibat Kemacetan Kendaraan di Kota Bandar Lampung (Studi Kasus : Palang Pintu Perlintasan Kereta Api. *Jurnal Serambi Engineering*, 8(3), 6573–6581. <https://ojs.serambimekkah.ac.id/jse/article/view/5512/4715>
- Armawi, A., Danugroho, A., Apriliyanti, K., & Asrofi, A. (2022). Smart Environment Program ' s Traffic Management to Achieve Semarang City Resilience. *Journal of Governance and Public Policy*, 9(3), 171–184. <https://doi.org/doi.org/10.18196/jgpp.v9i3.13056>
- Asri B, & Fatahillah, A. (2019). Koordinasi Pemerintah Dalam Tertib Administrasi Penduduk Rentan Di Kota Palu Provinsi Sulawesi Tengah. *Jurnal Registratie*, 1(1), 61–78. <https://ejournal.ipdn.ac.id/jurnalregistratie/article/view/835>
- Badan Pusat Statistik Provinsi Lampung. (2022). *Jumlah Penduduk Kota Bandar Lampung*. <https://lampung.bps.go.id/indicator/12/45/1/jumlah-penduduk.html>
- Bogdan, R. C., & Biklen, K. S. (1982). *Qualitative Research For Education: An Introduction to Theory*. Allyn and Bacon.
- Direktorat Jenderal Bina Marga. (1997). *Highway Capacity Manual Project (HCM)*. <https://habib00ugm.files.wordpress.com/2010/07/mkji.pdf>
- Dwiyantoro, P., Rusli, B., Karnesih, E., & Muhtar, A. (2022). Policy Network in Greater Bandung Metropolitan Management to Deal with Congestion. *Journal of Positive School Psychology*, 6(3), 8996–9008.

<https://journalppw.com/index.php/jpsp/article/view/5218>

- Efendi, R., & Dewi, L. K. (2019). Analisis Koordinasi Staf Sekretariat Dewan Dalam Menunjang Fungsi Dewan Perwakilan Rakyat Daerah. *Jurnal Sosial Dan Humanis Sains*, 4(2), 113–125. <https://doi.org/10.24967/jshs.v4i2.505>
- Esterberg, K. G. (2002). *Qualitative Methods in Social Research*. Mc Graw Hill.
- Febrian, F., & Yusran, R. (2021). Koordinasi Dalam Implementasi Kebijakan Pencegahan Stunting Di Kota Padang. *Jurnal Manajemen dan Ilmu Administrasi Publik (JMIAP)*, 3(1), 11–21. <https://doi.org/doi.org/10.24036/jmiap.v3i1.214>
- Gautama, G., Jaya, F. H., & Meriska, D. (2021). Analisis Pengaruh U-Turn Terhadap Karakteristik Arus Lalu Lintas. *Teknika Sains: Jurnal Ilmu Teknik*, 6(2), 77–83. <https://doi.org/10.24967/teksis.v6i2.1412>
- Halim, R., Alfandi, F., Mahendra, M. I., & Eropa, V. Y. (2023). Upaya Mengurangi Kemacetan Lalu Lintas di Sepanjang Jalan Adinegoro Kota Padang. *Jurnal Transportasi*, 23(1), 45–52. <https://doi.org/https://doi.org/10.26593/jtrans.v23i1.6686.45-52>
- Hartono, B., & Hapsari, R. A. (2018). *Model Kebijakan Rekayasa Lalu Lintas Kota Bandar Lampung*. AURA. <https://publikasi.ubl.ac.id/index.php/Monograf/catalog/book/25>
- Haryono, Darunanto, D., & Wahyuni, R. E. (2019). Persepsi Masyarakat Tentang Kemacetan Lalu Lintas di Jakarta. *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik (JMTRANSLOG)*, 5(3), 277–285. <https://doi.org/doi.org/10.54324/j.mtl.v5i3.278>
- Hasibuan, M. S. . (2006). *Manajemen Dasar, Pengertian, dan Masalah*. Bumi Aksara.
- Hasibuan, M. S. . (2011). *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Bumi Aksara.
- Jaya, F. H., Afni, D. N., & Ardiansyah, M. (2023). Analisis Kemacetan Lalu Lintas pada Simpang Tak Bersinyal (Studi Kasus : Simpang Pintu Gerbang BKP Kemiling, Kota Bandar Lampung). *JTS Saburai : Jurnal Teknik Sipil Saburai*, 1(01), 1–10. <https://doi.org/10.24967/jts.v1i01.2396>
- Kepolisian Negara Republik Indonesia. (2012). *Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia No. 10 Tahun 2012 Tentang Pengaturan Lalu*

*Lintas dalam Keadaan Tertentu dan Pengguna Jalan Selain Untuk Kegiatan Lalu Lintas.*

- Kesuma, P. A., Rohman, M. A., & Prastyanto, C. A. (2019). Risk Analysis of Traffic Congestion Due to Problem in Heavy Vehicles: A Concept. *IOP Conference Series: Materials Science and Engineering*, 650(1), 1–9. <https://doi.org/10.1088/1757-899X/650/1/012011>
- Korps Lalu Lintas Kepolisian Republik Indonesia. (2023). *Jumlah Data Kendaraan Polda Lampung*. <http://rc.korlantas.polri.go.id:8900/eri2017/laprekappolres.php?kdpolda=18&poldanya=LAMPUNG>
- Limanik, N. R., & Mubarak, A. (2021). Koordinasi Stakeholder Dalam Pengawasan Kapal Wisata Di Kota Pariaman. *JISIP (Jurnal Ilmu Sosial dan Pendidikan)*, 5(4), 885–892. <https://doi.org/10.58258/jisip.v5i4.2352>
- Makalew, M. N., Sambiran, S., & Waworundeng, W. (2021). Koordinasi Antara Pemerintah Dan Forum Kerukunan Umat Beragama (FKUB) Dalam Menciptakan Kerukunan Umat Beragama Di Kota Manado. *Jurnal governance*, 1(1), 1–9. <https://ejournal.unsrat.ac.id/index.php/governance/article/view/34304>
- Miles, M. N., Huberman, A. M., & Saldaña, J. (2014). *Qualitative Data Analysis: A Methods Sourcebook*. PAGE Publications.
- Ndraha, T. (2003). *Kybernology: Ilmu Pemerintahan Baru*. Rineka Cipta.
- Ningrum, E. R. S., Nisumanti, S., & Qubro, K. Al. (2023). Evaluasi Kemacetan Lalu Lintas Di Ruas Jalan Doktor Muhammad Isa Kota Palembang. *Jurnal Deformasi*, 8(1), 45–57. <https://doi.org/doi.org/10.31851/deformasi.v8i1.9541>
- Novriani, M. (2020). Implementasi Kebijakan Penertiban Kelompok Pengganggu Fungsi Jalan Di Kota Pekanbaru. *JOM Fisip*, 7(2), 1–15. <https://jom.unri.ac.id/index.php/JOMFSIP/article/view/28786>
- O’Flaherty, C. (1997). *Transport Planning and Traffic Engineering*. Elsevier. <https://doi.org/10.1201/b12865>
- Pemerintah Pusat. (2009). *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. <https://peraturan.bpk.go.id/Details/38654/uu-no-22-tahun-2009>

- Pemerintah Pusat. (2010). *Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 52 Tahun 2010 Tentang Susunan Organisasi Dan Tata Kerja Kepolisian Negara Republik Indonesia*. <https://peraturan.bpk.go.id/Details/41109/perpres-no-52-tahun-2010>
- Pemerintah Pusat. (2013). *Instruksi Presiden (INPRES) Nomor 4 Tahun 2013 tentang Program Dekade Aksi Keselamatan Jalan*. <https://doi.org/10.1016/j.fcr.2017.06.020>
- Prayogi, P. (2022). Kewenangan Dinas Perhubungan Dalam Pengaturan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Di Kota Samarinda. *Journal of Law (Jurnal Ilmu Hukum)*. <http://ejurnal.untag-smd.ac.id/index.php/DD/article/view/5884>
- Priyono, & Marnis. (2008). *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Zifatama Publisher.  
[https://www.academia.edu/download/52402916/BUKU\\_MSDM\\_PRI\\_MARNIS\\_FINAL.pdf](https://www.academia.edu/download/52402916/BUKU_MSDM_PRI_MARNIS_FINAL.pdf)
- Putra, S., Sulistyorini, R., & Herianto, D. (2022). Kerugian BBM Akibat Kemacetan di Kota Bandar Lampung (Studi Kasus Pada Ruas Jalan Pangeran Antasari). *Jurnal Rekayasa Sipil dan Desain*, 10(1), 123–134. <https://www.neliti.com/publications/484975/kerugian-bbm-akibat-kemacetan-di-kota-bandar-lampung-studi-kasus-pada-ruas-jalan>
- R., A. C., Mahsyar, A., & Parawangi, A. (2020). Koordinasi Antar SKPD Dalam Menanggulangi Pedagang Kaki Lima Yang Mengganggu Lalu Lintas Di Kota Makassar. *JPPM: Journal of Public Policy and Management*, 2(1), 11–19. <https://journal.unismuh.ac.id/index.php/jppm/article/view/3600>
- Ramadanil, & Susilawati. (2023). Koordinasi Pemerintah dalam Mengatasi Kemacetan di Kota Medan Sumatera Utara. *Jurnal Administrasi Negara*, 1(2), 31–41. <https://admin.joln.org/index.php/admin/article/view/16>
- Rijal. (2019). Koordinasi Dinas Perhubungan dan Satuan Lalu Lintas dalam Penanggulangan Kemacetan Kota Makassar. *Matra Pembaruan*, 3(1), 47–56. <https://doi.org/10.21787/mp.3.1.2019.47-56>
- Rungkat, Y. N., Setyabudi, C. M., & S., B. (2023). Optimization of Road Safety Partnership Action ( Rspa ) in Handling Traffic Problems in The Jurisdiction of The Tanjung Priok Port Police. *Policy, Law, Notary and Regulatory Issues*, 2(3), 232–242. <http://ojs.transpublika.com/index.php/POLRI/article/view/683>
- Sahir, S. H. (2021). *Metode Penelitian*. KBM Indonesia.

- Sari, E. (2006). *Teori Organisasi (Konsep dan Aplikasi)*. Jayabaya University Press. [www.aura-publishing.com](http://www.aura-publishing.com)
- Sembel, G. G., Monintja, D. K., & Kumayas, N. (2023). *Koordinasi Dinas Perhubungan dan Kepolisian dalam Mengatur Ketertiban Lalu Lintas di Kota Kotamobagu*. 3(2), 1–23.
- Sinaga, A. M. S., & Trimurni, F. (2023). Koordinasi Dinas Perhubungan dan Satuan Lalu Lintas Kepolisian Resor Kota Besar (SATLANTAS POLRESTABES) dalam Penertiban Parkir Liar di Jalan Sutomo Medan. *Journal of Science and Social Research*, 4(2), 470–476. <https://jurnal.goretanpena.com/index.php/JSSR/article/view/1327>
- Sirajuddin, Ummi, N., & Ferdinant, P. F. (2014). Analisis Kebijakan Transportasi dengan Menggunakan Metode Analytic Hierarchy Process (AHP). *Teknika: Jurnal Sains dan Teknologi*, 10(1), 19–29. <https://jurnal.untirta.ac.id/index.php/ju-tek/article/view/6631>
- Sitanggang, R., Saribanon, E., & Trisakti, I. (2018). Faktor-Faktor Penyebab Kemacetan di DKI Jakarta. *Jurnal Manajemen Bisnis Transportasi dan Logistik*, 4(3), 289–296. <https://journal.itltrisakti.ac.id/index.php/jmbtl/article/view/823>
- Stainback, S. B., & Stainback, W. C. (1988). *Understanding and Conducting Qualitative Research*. Kendall/Hunt Publishing.
- Sugihartatmo, & Sentika, T. R. (2015). *Koordinasi Pengelolaan Program Jaminan Sosial*. Kementerian Koordinator Bidang Pembangunan Manusia dan Kebudayaan. <https://media.neliti.com/media/publications/832-ID-koordinasi-pengelolaan-program-jaminan-sosial.pdf>
- Sugiyanto, G., Malkhamah, S., Munawar, A., & Sutomo, H. (2011). Pengembangan Model Biaya Kemacetan Bagi Pengguna Mobil Pribadi Di Daerah Pusat Perkotaan Yogyakarta. *Jurnal Transportasi*, 11(2), 87–94. <https://journal.unpar.ac.id/index.php/journaltransportasi/article/view/446>
- Sugiyono. (2019). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Alfabeta.
- Sukirman, S. (1994). *Dasar-dasar Perencanaan Geometri Jalan*. Penerbit Nova.
- Tamrin, S., Irawan, M. P., Najamuddin, & Arisnawawi. (2023). Eksistensi Pak Ogah Pada Ruang Publik Jalan Raya di Kota Makassar. *Sosiologi*, 11(2), 229–236. <https://journal.unismuh.ac.id/index.php/equilibrium/article/view/10619>

Tololiu, W. R., Dengo, S., & Londa, V. Y. (2022). Koordinasi Pemanfaatan Dana Desa di Desa Kaayuran Bawah Kecamatan Langowan Selatan Kabupaten Minahasa. *Jurnal Administrasi Publik*, 8(122), 48–55.

Walikota Bandar Lampung. (2018). *Peraturan Walikota Bandar Lampung Nomor 01 Tahun 2018 tentang Tata Cara Penyelenggaraan Lalu Lintas Jalan dan Perlengkapan Jalan di Kota Bandar Lampung*. [https://jdih.bandarlampungkota.go.id/files/Perwali 01 Tahun 2018.pdf](https://jdih.bandarlampungkota.go.id/files/Perwali%2001%20Tahun%202018.pdf)

Walikota Bandar Lampung. (2021). *Peraturan Walikota Bandar Lampung No. 53 Tahun 2021 tentang Susunan Organisasi, Tugas dan Fungsi Serta Tata Kerja Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung*. <https://peraturan.bpk.go.id/Details/220177/perwali-kota-bandar-lampung-no-53-tahun-2021>