



Koordinasi Dinas Perhubungan dan Satuan Lalu Lintas Dalam Pengaturan Lalu Lintas di Kota Bandar Lampung

Putu Febriawan^{1,2*}

¹Program Studi Ilmu Administrasi Negara, Universitas Lampung, 35145, Lampung-Indonesia

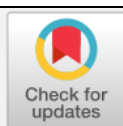
²Magister Manajemen dan Kebijakan Publik, Universitas Gadjah Mada, 55281, D. I. Yogyakarta-Indonesia

*Korespondensi: putufebriawan02@gmail.com

INFO ARTIKEL

Info Publikasi:

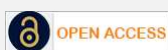
Research Article



Dikirim: 27 Juli 2026;

Diterima: 12 Agustus 2026;

Dipublikasi: 18 Agustus 2026;



Hak Cipta© 2026 dimiliki oleh Penulis, dipublikasi oleh Journal of Politics and Democracy

Lisensi: Attribution-Non Commercial-ShareAlike (CC BY-NC-SA)

Cantuman Sitasi:

Febriawan, P. (2026). Koordinasi Dinas Perhubungan dan Satuan Lalu Lintas Dalam Pengaturan Lalu Lintas di Kota Bandar Lampung. *Journal of Politics and Democracy*, 6(1), 1-21.

<https://doi.org/10.61183/polikrasi.v6i1.237>

ABSTRAK

Kemacetan merupakan masalah serius yang sering terjadi di wilayah kota seperti Kota Bandar Lampung. 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. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif didukung dengan beberapa sumber data yang diperoleh, seperti wawancara, observasi, dan dokumentasi. Adapun teknik analisis data yang digunakan di dalam penelitian ini menurut Miles et al. (2014), meliputi kondensasi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan. Berdasarkan hasil penelitian, koordinasi antara Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan dan Satuan Lalu Lintas Polresta Bandar Lampung belum sepenuhnya efektif berdasarkan empat aspek koordinasi Hasibuan (2006). Kesatuan tindakan telah berjalan baik tetapi sinkronisasi waktu pelaksanaan pengaturan lalu lintas masih belum optimal, sedangkan komunikasi, pembagian kerja, dan disiplin masih memiliki beberapa kekurangan, terutama dalam evaluasi bersama dan pelaksanaan tugas.

Abstract

Traffic congestion is a serious problem commonly encountered in urban areas such as Bandar Lampung City. To address this issue, the Bandar Lampung City Transportation Agency and the Traffic Unit of the Bandar Lampung City Police coordinate traffic management activities across the city. This study aims to describe the coordination between the Traffic Division of the Bandar Lampung City Transportation Agency and the Traffic Unit of the Bandar Lampung City Police in managing traffic. This study employed a qualitative method supported by several sources of data obtained through interviews, observation, and documentation. The data were analyzed using the framework proposed by Miles et al. (2014), which consists of data condensation, data display, and conclusion drawing. The findings indicate that coordination between the Traffic Division of the Bandar Lampung City Transportation Agency and the Traffic Unit of the Bandar Lampung City Police has not been fully effective based on the four aspects of coordination proposed by Hasibuan (2006). Unity of action has been implemented effectively, although synchronization in the timing of traffic management activities remains suboptimal. Meanwhile, communication, division of work, and discipline still show several weaknesses, particularly in joint evaluation and task implementation.

Kata Kunci

Implementasi Kebijakan; Koordinasi antarlembaga; Pengaturan lalu lintas; Tata kelola transportasi

1. Pendahuluan

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, jumlah penduduk Kota Bandar Lampung mengalami peningkatan yang masif. Meningkatnya pertumbuhan jumlah penduduk tentu berbanding lurus dengan peningkatan jumlah kendaraan karena adanya mobilitas penduduk yang pesat sehingga hal tersebut dapat menimbulkan permasalahan seperti peristiwa kemacetan pada lalu lintas Kota Bandar Lampung (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 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
TOTAL		973.229

Sumber: Korps Lalu Lintas Kepolisian Republik Indonesia, 2023

Berdasarkan data tersebut, jumlah kendaraan di Kota Bandar Lampung didominasi oleh sepeda motor, diikuti mobil pribadi (MP), mobil beban (MB), dan bus. Tingginya jumlah kendaraan tersebut menunjukkan bahwa mobilitas masyarakat di Kota Bandar Lampung sangat bergantung pada penggunaan kendaraan bermotor. Kondisi tersebut berpotensi meningkatkan beban lalu lintas dan menimbulkan berbagai permasalahan transportasi, salah satunya adalah 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). Adapun data yang di dapat oleh peneliti pada Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung tentang lokasi titik kemacetan pada persimpangan dan *u-turn* di Kota Bandar Lampung pada tabel 1.

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.

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	U-Turn	U-Turn Pasar Koga
8	U-Turn	U-Turn Depan Wisma
9	U-Turn	U-Turn Depan Kawasaki
10	U-Turn	U-Turn Depan Kantor Korem
11	U-Turn	U-Turn Depan Giant Antasari
12	U-Turn	U-Turn SPBU Antasari
13	U-Turn	U-Turn Gajah Mada (Depan RS Graha).

(Sumber: Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung, 2023)

Sejumlah penelitian terdahulu menunjukkan bahwa koordinasi antarinstansi menjadi bagian penting dalam penanganan kemacetan. Seperti penelitian yang dilakukan oleh Rijal (2019) menjelaskan bahwa penanganan kemacetan di Kota Makassar dilakukan melalui koordinasi antara Dinas Perhubungan dan Satuan Lalu Lintas dengan pembagian tugas sesuai kewenangan masing-masing. Dinas Perhubungan berperan dalam pengaturan lalu lintas melalui *Area Traffic Control System* (ATCS), sedangkan Satuan Lalu Lintas menjalankan fungsi penegakan hukum. Sejalan dengan itu, penelitian yang dilakukan oleh Ramadanil & Susilawati (2023) menunjukkan bahwa penanganan kemacetan di Kota Medan membutuhkan koordinasi antara pemerintah dan instansi terkait, termasuk Dinas Perhubungan dan Polisi Lalu Lintas. Selanjutnya, penelitian yang dilakukan oleh Rungkat et al. (2023) menunjukkan bahwa penanganan permasalahan lalu lintas di kawasan Tanjung Priok dilakukan melalui koordinasi antara Dinas Perhubungan dan Satuan Lalu Lintas.

Penelitian-penelitian tersebut memperlihatkan bahwa koordinasi antarinstansi diperlukan karena penanganan lalu lintas melibatkan pembagian kewenangan dan tugas yang berbeda. Secara konseptual, koordinasi merupakan proses kerja sama dan penyelarasan kegiatan antarunit atau organisasi untuk mencapai tujuan bersama. Menurut Awaluddin Djamin dalam Hasibuan (2011), koordinasi merupakan kegiatan kerja sama yang dilakukan oleh lembaga atau unit-unit dalam pelaksanaan tugas tertentu sehingga terjadi proses saling membantu untuk mencapai tujuan bersama. Koordinasi menjadi penting dalam penyelenggaraan pengaturan lalu lintas karena Dinas Perhubungan dan Satuan Lalu Lintas memiliki kewenangan serta fungsi yang berbeda, tetapi harus bekerja menuju tujuan yang sama, yaitu terciptanya kelancaran dan ketertiban lalu lintas.

Berdasarkan beberapa pemaparan penelitian terdahulu, masih terdapat celah yang perlu dikaji lebih lanjut. Penelitian terdahulu cenderung membahas koordinasi pada tingkat keterlibatan dan pembagian peran antarinstansi, sementara belum banyak menguraikan bagaimana koordinasi tersebut berlangsung dalam pelaksanaan tugas sehari-hari, khususnya terkait keselarasan tindakan, komunikasi, pembagian kerja, dan kedisiplinan masing-masing instansi. Padahal, keberadaan pembagian kewenangan tidak secara otomatis menunjukkan bahwa koordinasi telah berjalan efektif. Kelemahan dalam komunikasi, pelaksanaan tugas,

maupun kedisiplinan dapat menyebabkan koordinasi tidak berjalan optimal dan pada akhirnya memengaruhi efektivitas pengaturan lalu lintas.

Kondisi tersebut relevan dengan penyelenggaraan pengaturan lalu lintas di Kota Bandar Lampung. Berdasarkan pengamatan awal, pengaturan lalu lintas pada persimpangan dan *u-turn* membutuhkan keterlibatan kedua instansi secara bersamaan. Dalam pelaksanaannya, masing-masing instansi memiliki tugas dan kewenangan yang telah ditetapkan, tetapi koordinasi tidak hanya ditentukan oleh pembagian kewenangan. Koordinasi juga membutuhkan kesatuan tindakan, komunikasi yang berkelanjutan, pembagian kerja yang jelas dalam pelaksanaan, serta kedisiplinan dalam menjalankan tugas. Dengan demikian, persoalan yang penting untuk dikaji bukan sekadar apakah Dinas Perhubungan dan Satuan Lalu Lintas melakukan koordinasi, tetapi bagaimana koordinasi tersebut dilaksanakan dan sejauh mana koordinasi tersebut berjalan secara efektif dalam pengaturan lalu lintas.

Untuk menganalisis kondisi tersebut, penelitian ini menggunakan konsep koordinasi Hasibuan (2006) sebagai pisau analisis untuk melihat efektivitas koordinasi melalui empat aspek, yaitu kesatuan tindakan, komunikasi, pembagian kerja, dan disiplin. Penggunaan aspek tersebut memungkinkan penelitian tidak hanya mengidentifikasi keberadaan koordinasi, tetapi juga menguraikan bagian-bagian koordinasi yang telah berjalan dan bagian yang masih mengalami kendala. Dengan demikian, penelitian ini berupaya mengisi kesenjangan penelitian terdahulu dengan memberikan gambaran mengenai mekanisme pelaksanaan koordinasi antarinstansi serta faktor-faktor yang menyebabkan koordinasi belum berjalan secara optimal dalam penyelenggaraan pengaturan lalu lintas.

Berdasarkan pemaparan latar belakang tersebut, penelitian ini berfokus pada koordinasi antara Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dan Satuan Lalu Lintas Polresta Bandar Lampung dalam penyelenggaraan pengaturan lalu lintas untuk mengatasi kemacetan pada persimpangan dan *u-turn*. Secara lebih spesifik, penelitian ini berupaya menjawab dua pertanyaan, yaitu (1) bagaimana koordinasi antara Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dan Satuan Lalu Lintas Polresta Bandar Lampung dalam penyelenggaraan pengaturan lalu lintas untuk mengatasi kemacetan pada persimpangan dan *u-turn*, serta (2) apa saja faktor yang menghambat koordinasi antara kedua instansi tersebut dalam penyelenggaraan pengaturan lalu lintas. Kedua pertanyaan tersebut menjadi dasar untuk menganalisis pelaksanaan koordinasi antarlembaga serta mengidentifikasi berbagai faktor yang menyebabkan koordinasi dalam pengaturan lalu lintas belum berjalan secara optimal.

2. Metode Penelitian

Metode yang digunakan pada karya tulis ini yaitu pendekatan kualitatif dengan metode deskriptif, dimana jenis penelitian kualitatif ini mengilustrasikan suatu kejadian yang terjadi di lapangan dengan cara terjun langsung ke suatu objek/lapangan kemudian mengamati serta menganalisis apa yang terjadi di sekitar (Sugiyono, 2019). Melalui metode yang dipilih, penelitian ini akan menggambarkan secara mendalam koordinasi antara Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dan Satuan Lalu Lintas Polresta Bandar Lampung dalam penyelenggaraan pengaturan lalu lintas. Penelitian dilaksanakan di Kota Bandar Lampung pada Januari-Maret 2024. Informan dipilih menggunakan teknik *purposive sampling* berdasarkan keterlibatan dan pengetahuan terhadap proses koordinasi, yang terdiri atas lima informan, yaitu tiga petugas pengaturan lalu lintas dari Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dan dua petugas dari Satuan Lalu Lintas Polresta Bandar Lampung.

Data dikumpulkan melalui wawancara, observasi, dan dokumentasi. Wawancara dilakukan untuk memperoleh informasi mengenai pelaksanaan koordinasi dan faktor penghambatnya, observasi difokuskan pada pelaksanaan pengaturan lalu lintas dan interaksi

antarpetugas di lapangan. Dokumentasi dalam penelitian ini meliputi peraturan, dokumen SPT dari beberapa lokasi persimpangan, dan *u-turn* serta artikel yang relevan sebagai data pendukung.

Analisis data menggunakan model Miles, Huberman, dan Saldaña (2014), yang meliputi kondensasi data, penyajian data, serta penarikan dan verifikasi kesimpulan. Data hasil wawancara, observasi, dan dokumentasi dikondensasi dan dikategorikan berdasarkan empat aspek koordinasi menurut Hasibuan (2006), yaitu kesatuan tindakan, komunikasi, pembagian kerja, dan disiplin. Selanjutnya, data dibandingkan antarinforman serta antara hasil wawancara, observasi, dan dokumentasi untuk menemukan kesesuaian maupun perbedaan informasi. Kesimpulan ditarik berdasarkan pola temuan yang telah diverifikasi. Keabsahan data dilakukan melalui triangulasi sumber dan triangulasi teknik untuk meningkatkan keterpercayaan hasil penelitian.

3. Hasil dan Pembahasan

Untuk melihat koordinasi yang dilakukan oleh Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dan Satuan Lalu Lintas Polresta Bandar Lampung, peneliti menggunakan acuan teori koordinasi menurut Hasibuan (2006) yang dimana terdapat 4 faktor koordinasi efektif yakni kesatuan tindakan, komunikasi, pembagian kerja, dan disiplin. Dengan demikian, pada bagian ini peneliti akan menjabarkan apa yang sudah didapatkan selama kegiatan pengumpulan data serta menyandingkan pendapat dari beberapa ahli dan pendapat dari penelitian terdahulu yang sesuai dengan topik penelitian ini, sebagai berikut:

Faktor yang mempengaruhi Koordinasi Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dan Satuan Lalu Lintas Polresta Bandar Lampung dalam Pengaturan Lalu Lintas

Kesatuan Tindakan

Kesatuan tindakan merupakan kesadaran bagi pihak-pihak yang berkoordinasi untuk menyesuaikan tindakan dengan pihak lainnya agar dalam mencapai tujuan bersama tidak berjalan sendiri-sendiri (Hasibuan, 2006). Kesatuan tindakan juga membutuhkan adanya penyatuan usaha yang dilakukan melalui pengaturan waktu dan pelaksanaan tugas agar kegiatan dapat berjalan sesuai dengan tujuan yang telah ditetapkan (Citra et al., 2020). Dalam konteks penyelenggaraan pengaturan lalu lintas di Kota Bandar Lampung, kesatuan tindakan dapat dilihat dari upaya Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dan Satuan Lalu Lintas Polresta Bandar Lampung dalam mengarahkan tindakan pada tujuan yang sama, yaitu mengurangi kemacetan dan menjaga kelancaran lalu lintas.

Berdasarkan hasil wawancara yang sudah dilakukan, kegiatan pengaturan lalu lintas di *u-turn* dan persimpangan sesuai gambar diatas dilakukan karena adanya mobilitas yang sangat pesat di lalu lintas Kota Bandar Lampung seperti pagi hari pada pukul 06.30-07.30 WIB dan sore hari pada pukul 16.00-18.00 WIB. Pesatnya mobilitas masyarakat pada pagi hari karena masyarakat melakukan kegiatan berangkat sekolah, pergi ke kantor, pergi ke pasar, dan lain sebagainya. Sementara itu, pada sore hari mobilitas masyarakat yaitu pulang dari kantor, pulang dari sekolah, pergi ke *mall*, dan lain sebagainya. Adapun gambar yang menunjukkan bahwa kedua instansi tersebut sudah melaksanakan kegiatan secara bersama di *u-turn* dan persimpangan, dapat dilihat di bawah ini.

Berdasarkan gambar di atas, petugas Dinas Perhubungan dan Satuan Lalu Lintas ditemukan melakukan pengaturan lalu lintas secara bersama. Petugas memberikan akses kepada kendaraan yang melakukan putar balik dan menghentikan kendaraan dari arah berlawanan untuk menjaga kelancaran arus lalu lintas. Temuan tersebut menunjukkan bahwa kesatuan

tindakan telah diwujudkan dalam bentuk tindakan operasional pada beberapa titik kemacetan. Hal ini sejalan dengan Sinaga dan Trimurni (2023) yang menjelaskan bahwa koordinasi membutuhkan kerja sama antarinstansi untuk mencapai tujuan yang telah ditentukan, serta Asri B. dan Fatahillah (2019) dan Tololiu et al. (2022) yang menempatkan kesatuan tindakan sebagai bagian penting dalam pencapaian tujuan koordinasi.

Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan oleh peneliti, meskipun di beberapa lokasi kedua instansi tersebut sudah melakukan pengaturan lalu lintas secara bersama, tetapi keberadaan petugas kedua instansi pada beberapa lokasi belum dapat menunjukkan bahwa kesatuan tindakan telah berjalan secara optimal. Hasil penelitian menunjukkan adanya perbedaan jadwal pelaksanaan pengaturan lalu lintas antara kedua instansi. Dinas Perhubungan melaksanakan pengaturan pada pukul 06.00–09.00 WIB dan 15.00–18.00 WIB, sedangkan Satuan Lalu Lintas melaksanakan pengaturan pada pukul 06.30–07.30 WIB dan 16.00–17.30 WIB. Perbedaan tersebut menunjukkan bahwa masing-masing instansi telah memiliki pengaturan waktu, tetapi belum terdapat keselarasan waktu pelaksanaan antarinstansi. Padahal, kesatuan usaha dalam koordinasi membutuhkan pengaturan waktu agar tindakan yang dilakukan oleh pihak-pihak yang berkoordinasi dapat berjalan secara selaras (Citra et al., 2020).

Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan oleh peneliti, meskipun di beberapa lokasi kedua instansi tersebut sudah melakukan pengaturan lalu lintas secara bersama, tetapi keberadaan petugas kedua instansi pada beberapa lokasi belum dapat menunjukkan bahwa kesatuan tindakan telah berjalan secara optimal. Hasil penelitian menunjukkan adanya perbedaan jadwal pelaksanaan pengaturan lalu lintas antara kedua instansi. Dinas Perhubungan melaksanakan pengaturan pada pukul 06.00–09.00 WIB dan 15.00–18.00 WIB, sedangkan Satuan Lalu Lintas melaksanakan pengaturan pada pukul 06.30–07.30 WIB dan 16.00–17.30 WIB. Perbedaan tersebut menunjukkan bahwa masing-masing instansi telah memiliki pengaturan waktu, tetapi belum terdapat keselarasan waktu pelaksanaan antarinstansi. Padahal, kesatuan usaha dalam koordinasi membutuhkan pengaturan waktu agar tindakan yang dilakukan oleh pihak-pihak yang berkoordinasi dapat berjalan secara selaras (Citra et al., 2020).

Ketidaksinkronan juga terlihat dari pelaksanaan tugas di lapangan yang dipengaruhi oleh ketersediaan personel. Berdasarkan wawancara dengan petugas Dinas Perhubungan, ketika anggota Satuan Lalu Lintas tidak tersedia pada suatu titik kemacetan, petugas Dinas Perhubungan dapat turun untuk membantu melakukan pengaturan lalu lintas. Kondisi tersebut menunjukkan adanya tindakan saling membantu antara kedua instansi, tetapi sekaligus menunjukkan bahwa kehadiran kedua instansi tidak selalu berlangsung secara bersamaan pada setiap titik kemacetan. Dengan demikian, kerja bersama yang ditemukan pada beberapa lokasi perlu dipahami sebagai bentuk kesatuan tindakan yang bersifat situasional dan belum sepenuhnya seragam pada seluruh lokasi pengaturan lalu lintas.

Selain itu, terdapat dua pihak yang mengatur pelaksanaan tugas masing-masing instansi. Kepala Bidang Lalu Lintas mengatur petugas Dinas Perhubungan, sedangkan Kepala Satuan Lalu Lintas dan Wakil Kepala Satuan Lalu Lintas mengatur petugas Satuan Lalu Lintas. Kondisi tersebut menyebabkan masing-masing instansi memiliki pengaturan internal yang berbeda, termasuk dalam penentuan waktu pelaksanaan pengaturan lalu lintas. Hal ini menjadi salah satu faktor yang menyebabkan tindakan kedua instansi belum sepenuhnya sinkron.

Dengan demikian, kesatuan tindakan antara Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dan Satuan Lalu Lintas Polresta Bandar Lampung telah terbentuk tetapi belum sepenuhnya optimal. Kesatuan tindakan terlihat dari adanya tujuan bersama, pengaturan dan penugasan petugas, pelaksanaan pengaturan secara bersama pada beberapa titik, serta tindakan saling membantu ketika salah satu instansi mengalami keterbatasan personel. Namun, kesatuan tindakan tersebut belum sepenuhnya menghasilkan keselarasan dalam pelaksanaan karena

masih terdapat perbedaan jadwal dan ketergantungan pada ketersediaan petugas di lapangan. Temuan ini menunjukkan bahwa koordinasi kedua instansi telah menghasilkan kerja bersama pada tingkat operasional, tetapi belum sepenuhnya mencapai kesatuan tindakan yang terintegrasi.



Gambar 1 Kegiatan Pengaturan Lalu Lintas di U-Turn Koga

Sumber: Observasi Peneliti, 2024



Gambar 2 Kegiatan Lalu Lintas di U-Turn Xavierus Way Halim

Sumber: Observasi Peneliti, 2024



Gambar 3 Kegiatan Lalu Lintas di bawah Flyover MBK

Sumber: Observasi peneliti, 2024

Dengan adanya kesatuan tindakan dari kedua instansi tersebut tentu dapat lebih efektif dalam rangka mencapai tujuan secara bersama seperti halnya pendapat yang dikemukakan oleh Hasibuan (2006) 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 melakukan tindakan yang selaras dalam mencapai tujuan yang diinginkan. Pendapat tersebut di dukung oleh pendapat dari Sinaga & Trimurni (2023) di dalam penelitiannya, di dalam koordinasi kesatuan tindakan sangat perlu dilakukan karena ketika kesatuan tindakan tidak berjalan sebagaimana mestinya tentu tujuan yang ditentukan secara bersama tidak dapat tercapai secara efektif dan efisien. Kesatuan tindakan merupakan inti dari pada koordinasi karena terciptanya kesatuan tindakan dari setiap pihak yang berkoordinasi maka tujuan bersama dapat tercapai dengan efisien (Asri B & Fatahillah (2019); Tololiu et al. (2022).

Komunikasi

Komunikasi merupakan bagian yang penting untuk terselenggaranya koordinasi yang baik. Dengan melaksanakan komunikasi antar instansi atau badan maka 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). Di dalam koordinasi pengaturan lalu lintas, komunikasi yang ada sudah dibangun sebagaimana mestinya. Bentuk komunikasi yang dilakukan yaitu langsung dan tidak langsung. Sesuai dengan hasil penelitian yang sudah peneliti lakukan, komunikasi yang sudah terjalin antara Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dan Satuan Lalu Lintas Polresta Bandar Lampung, yaitu komunikasi operasional dalam pelaksanaan tugas di lapangan dan komunikasi kelembagaan berkaitan dengan perencanaan dan pembahasan permasalahan lalu lintas yang dapat dilihat pada gambar berikut.

Pada tingkat operasional, komunikasi dilakukan antara pimpinan dan petugas di masing-masing instansi serta antarpetugas kedua instansi di lapangan. Dinas Perhubungan

menggunakan telepon genggam untuk menyampaikan informasi mengenai kondisi kemacetan dan memberikan arahan kepada petugas secara berjenjang dari Kepala Bidang, Kasi, Kanit, Danru, hingga petugas lapangan. Sementara itu, Satuan Lalu Lintas menggunakan *handy talky* (HT) yang terintegrasi melalui Pos Adipura untuk menyampaikan informasi mengenai kondisi lalu lintas kepada petugas di lapangan. Komunikasi juga dilakukan secara langsung antara petugas Dinas Perhubungan dan Satuan Lalu Lintas ketika kegiatan pengaturan lalu lintas berlangsung. Komunikasi tersebut digunakan untuk menyampaikan kondisi kemacetan, melakukan penyesuaian pengaturan lalu lintas, serta menyampaikan kekurangan atau permasalahan yang ditemukan selama pelaksanaan tugas.

Temuan tersebut menunjukkan bahwa komunikasi operasional telah berjalan dan mendukung pelaksanaan pengaturan lalu lintas. Informasi mengenai kondisi lalu lintas dapat disampaikan kepada petugas yang berada di lapangan sehingga tindakan dapat disesuaikan dengan kondisi yang terjadi. Hal ini sejalan dengan penelitian Ramadanil dan Susilawati (2023) yang menunjukkan bahwa komunikasi antarinstansi merupakan bagian penting dalam koordinasi untuk menangani permasalahan kemacetan. Namun, keberadaan berbagai media komunikasi tersebut belum dengan sendirinya menunjukkan bahwa komunikasi telah berjalan efektif. Efektivitas komunikasi tidak hanya ditentukan oleh tersedianya saluran komunikasi, tetapi juga oleh kemampuan komunikasi tersebut dalam menghasilkan keselarasan tindakan dan perbaikan pelaksanaan tugas. Hal ini sejalan dengan Rijal (2019) yang menunjukkan bahwa koordinasi antara Dinas Perhubungan dan kepolisian belum sepenuhnya efektif ketika komunikasi yang dibangun belum terarah..

Selain komunikasi operasional, komunikasi juga dilakukan pada tingkat kelembagaan melalui rapat dan komunikasi antarpimpinan. Berdasarkan hasil wawancara, Dinas Perhubungan dan Satuan Lalu Lintas melakukan rapat bersama terutama ketika terdapat kondisi yang bersifat mendesak, seperti kegiatan tertentu, hari besar, atau permasalahan lalu lintas yang membutuhkan penanganan bersama. Rapat tersebut digunakan untuk membahas permasalahan lalu lintas, menyusun rencana kegiatan, dan mencari solusi terhadap kondisi yang terjadi. Di luar rapat, komunikasi antarpimpinan juga dilakukan melalui telepon atau media komunikasi lainnya untuk membahas kondisi kemacetan dan kegiatan manajemen serta rekayasa lalu lintas. Dengan demikian, komunikasi kelembagaan telah digunakan dalam proses perencanaan dan penyelesaian masalah, tetapi belum berlangsung secara rutin sebagai mekanisme evaluasi bersama.

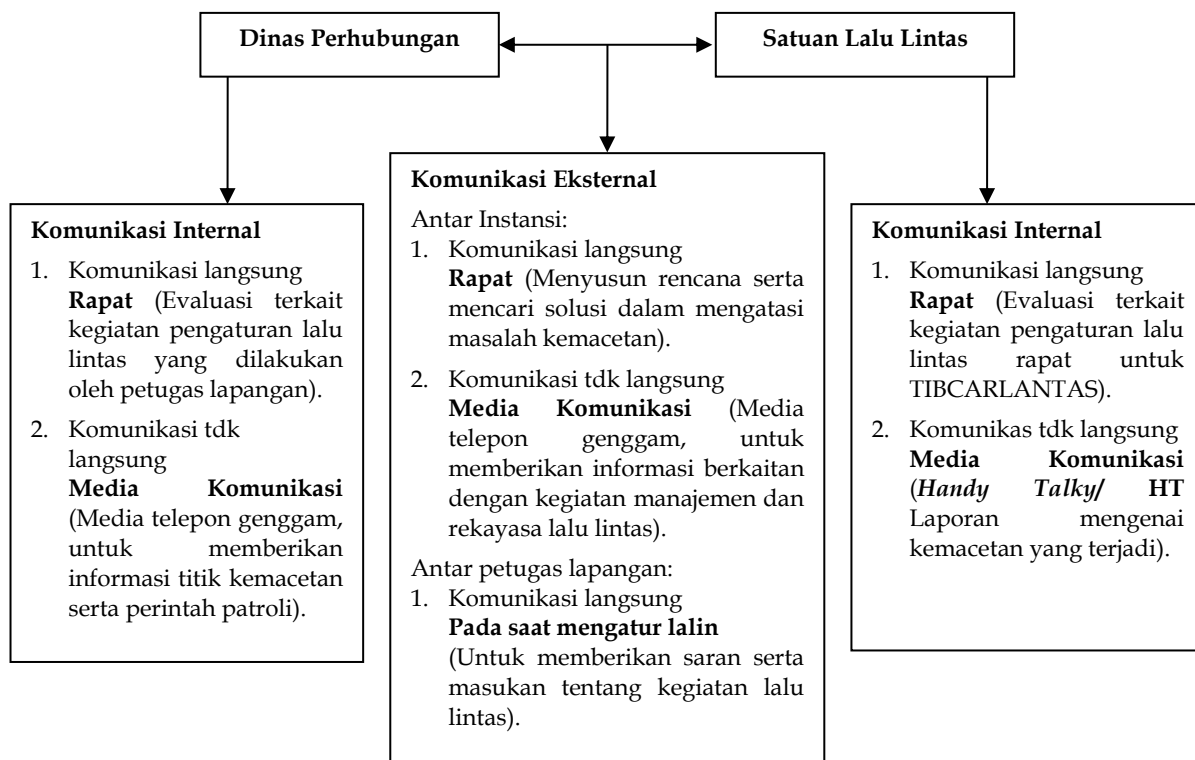
Berdasarkan Gambar 4, komunikasi dalam koordinasi pengaturan lalu lintas dapat dibedakan menjadi komunikasi internal pada masing-masing instansi dan komunikasi eksternal antarinstansi. Komunikasi internal berfungsi untuk menyampaikan arahan dan informasi dari pimpinan kepada petugas, sedangkan komunikasi eksternal digunakan untuk menyampaikan informasi dan menyelaraskan tindakan antara Dinas Perhubungan dan Satuan Lalu Lintas. Pada tingkat operasional, komunikasi berlangsung relatif intensif karena petugas kedua instansi berkomunikasi secara langsung maupun melalui media komunikasi ketika menghadapi kondisi lalu lintas di lapangan.

Temuan lain, terdapat perbedaan antara komunikasi untuk menangani persoalan secara langsung dan komunikasi untuk mengevaluasi pelaksanaan koordinasi. Berdasarkan hasil penelitian, evaluasi terhadap kegiatan pengaturan lalu lintas dilakukan oleh masing-masing instansi secara internal. Dinas Perhubungan melakukan evaluasi melalui rapat internal yang membahas permasalahan dan hasil kegiatan pengaturan lalu lintas, sedangkan Satuan Lalu Lintas melakukan evaluasi melalui rapat internal terkait kegiatan Ketertiban dan Kelancaran Lalu Lintas (Tibcarlantas). Akan tetapi, belum terdapat evaluasi bersama yang secara khusus

mempertemukan kedua instansi untuk menilai pelaksanaan koordinasi dan membahas kekurangan yang muncul dalam pelaksanaan tugas bersama.

Tidak adanya evaluasi bersama menjadi kelemahan utama dalam aspek komunikasi. Menurut Ivan Cevih dalam Abdullah (2014), evaluasi merupakan bagian dari komunikasi yang diperlukan untuk mengukur kinerja dan memperbaiki pelaksanaan kegiatan. Dalam konteks koordinasi pengaturan lalu lintas, evaluasi bersama seharusnya dapat menjadi ruang bagi kedua instansi untuk memberikan umpan balik mengenai pelaksanaan tugas, mengidentifikasi permasalahan yang muncul antarlembaga, dan menentukan tindak lanjut secara bersama. Karena evaluasi masih dilakukan secara internal, masing-masing instansi lebih banyak mengetahui kekurangan dari perspektif organisasinya sendiri. Akibatnya, persoalan yang berkaitan dengan hubungan kerja dan koordinasi antarinstansi tidak secara rutin dibahas dalam satu forum bersama.

Berdasarkan pemetaan komunikasi dalam koordinasi pengaturan lalu lintas di Kota Bandar Lampung sebagaimana ditunjukkan pada gambar 4, persoalan utama terletak pada belum optimalnya komunikasi antarlembaga sebagai bagian dari proses evaluasi koordinasi. Kondisi tersebut sejalan dengan Rungkat et al. (2023) yang menunjukkan bahwa kerja sama antarpemangku kepentingan tidak berjalan optimal ketika proses analisis dan evaluasi dilakukan secara independen sehingga tidak terdapat integrasi antarlembaga. Dengan demikian, meskipun komunikasi antarlembaga telah berlangsung dalam pelaksanaan pengaturan lalu lintas, belum terdapat mekanisme evaluasi bersama yang secara sistematis menghasilkan umpan balik untuk memperbaiki pelaksanaan koordinasi.



Gambar 4 Alur Komunikasi dalam Koordinasi Pengaturan Lalu Lintas

Sumber: Diolah oleh peneliti, 2024

Berdasarkan uraian tersebut, komunikasi antara Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dan Satuan Lalu Lintas Polresta Bandar Lampung telah berjalan dalam mendukung kegiatan operasional pengaturan lalu lintas, tetapi belum sepenuhnya efektif pada tingkat kelembagaan. Komunikasi operasional telah memungkinkan penyampaian informasi

kemacetan dan penyesuaian tindakan di lapangan. Sementara itu, komunikasi kelembagaan telah dilakukan melalui rapat dan komunikasi antarpimpinan dalam perencanaan serta penyelesaian permasalahan tertentu, tetapi belum didukung oleh evaluasi bersama yang dilakukan secara rutin. Dengan demikian, kelemahan utama komunikasi terletak pada belum adanya mekanisme evaluasi bersama yang dapat menghasilkan umpan balik dan tindak lanjut antarinstansi secara terintegrasi.

Pembagian Kerja

Dalam mengatasi permasalahan yang kompleks, dibutuhkan koordinasi antarinstansi karena satu instansi tidak selalu memiliki kapasitas dan kewenangan yang memadai untuk menyelesaikan suatu permasalahan secara mandiri. Keterlibatan beberapa instansi dalam mencapai tujuan bersama membutuhkan pembagian kerja agar setiap aktor dapat menjalankan tugas sesuai dengan kewenangan dan tanggung jawabnya. Pembagian kerja merupakan bentuk kerja sama yang dilakukan secara kooperatif dan dikoordinasikan untuk mencapai tujuan bersama (Hasibuan, 2006).

Dalam penyelenggaraan pengaturan lalu lintas di Kota Bandar Lampung, terdapat dua instansi yang terlibat secara langsung, yaitu Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dan Satuan Lalu Lintas Polresta Bandar Lampung. Kedua instansi tersebut memiliki kewenangan yang berbeda berdasarkan tugas dan fungsi masing-masing, meskipun dalam pelaksanaannya sama-sama terlibat dalam kegiatan pengaturan lalu lintas. Satuan Lalu Lintas memiliki kewenangan dalam pengaturan sekaligus penindakan terhadap pelanggaran lalu lintas, sedangkan Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan memiliki kewenangan dalam pengendalian dan pengaturan lalu lintas.

Berdasarkan hasil wawancara, perbedaan kewenangan tersebut kemudian diterjemahkan dalam pelaksanaan tugas di lapangan melalui pembagian lokasi dan fungsi pengaturan. Satuan Lalu Lintas lebih banyak melaksanakan pengaturan lalu lintas pada jalan-jalan utama, khususnya di kawasan pusat kota. Selain melakukan pengaturan, Satuan Lalu Lintas juga memiliki tanggung jawab dalam melakukan penindakan terhadap pengguna jalan yang melakukan pelanggaran. Kewenangan penindakan tersebut tercantum dalam Pasal 12 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Sementara itu, Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung berdasarkan Pasal 10 Ayat (3) Peraturan Wali Kota Bandar Lampung Nomor 53 Tahun 2021 memiliki tugas dalam melakukan pengendalian dan pengaturan lalu lintas. Berdasarkan hasil wawancara, pelaksanaan tugas tersebut dilakukan pada titik atau lokasi yang mengalami kemacetan serta pada lokasi yang belum mampu dijangkau oleh Satuan Lalu Lintas karena keterbatasan pengerahan petugas lapangan. Salah satu lokasi yang menunjukkan kondisi tersebut adalah Jalan Imam Bonjol. Dengan demikian, pembagian lokasi pengaturan antara kedua instansi dalam praktiknya tidak menunjukkan pembagian wilayah yang bersifat tetap, tetapi menyesuaikan dengan kebutuhan pengaturan di lapangan dan kemampuan masing-masing instansi dalam mengerahkan personel.

Kondisi tersebut menunjukkan bahwa pembagian kerja antara Dinas Perhubungan dan Satuan Lalu Lintas didasarkan pada perbedaan kewenangan dan tugas fungsi masing-masing instansi serta kebutuhan operasional di lapangan. Satuan Lalu Lintas menjalankan fungsi pengaturan sekaligus penegakan hukum, sedangkan Dinas Perhubungan berperan dalam pengaturan dan pengendalian lalu lintas pada titik-titik yang mengalami permasalahan lalu lintas. Temuan ini sejalan dengan pendapat Tololiu et al. (2022) bahwa pembagian kerja dalam koordinasi antarlembaga ditetapkan berdasarkan kewenangan dan tugas fungsi masing-masing instansi. Hal tersebut juga sejalan dengan Prayogi (2022) yang menjelaskan bahwa Dinas

Perhubungan memiliki tugas membantu Kepolisian dalam pengaturan lalu lintas, sementara Kepolisian memiliki kewenangan dalam melakukan penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas.

Meskipun pembagian kewenangan dan fungsi antara kedua instansi telah relatif jelas, hasil penelitian menunjukkan bahwa pembagian tersebut belum sepenuhnya berjalan secara optimal dalam pelaksanaannya. Permasalahan yang ditemukan bukan terutama pada ketidakjelasan kewenangan, tetapi pada kemampuan masing-masing instansi dalam menjalankan tanggung jawab operasionalnya di lapangan. Dengan kata lain, adanya pembagian kerja secara formal belum secara otomatis menjamin seluruh kebutuhan pengaturan lalu lintas dapat tertangani.

Pada Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung, misalnya, masih terdapat titik-titik kemacetan yang belum mampu ditangani oleh petugas lapangan. Kondisi tersebut salah satunya berkaitan dengan kedisiplinan personel yang belum terealisasi secara optimal. Ketidakhadiran atau ketidakteraturan personel dalam menjalankan tugas menyebabkan pengaturan lalu lintas pada beberapa lokasi tidak berjalan sebagaimana yang dibutuhkan. Kondisi ini menunjukkan adanya kesenjangan antara tanggung jawab yang secara formal melekat pada instansi dengan pelaksanaan tanggung jawab tersebut di lapangan.

Kesenjangan yang sama juga terlihat dalam pelaksanaan tugas Satuan Lalu Lintas. Meskipun Satuan Lalu Lintas memiliki kewenangan dalam melakukan penindakan terhadap pelanggaran lalu lintas, hasil penelitian menunjukkan bahwa penegakan hukum terhadap pengguna jalan yang melanggar belum dilakukan secara maksimal. Salah satu bentuk pelanggaran yang ditemukan adalah parkir di badan jalan. Kurangnya tindakan terhadap pelanggaran tersebut menyebabkan pengguna jalan tetap melakukan parkir di badan jalan karena tidak terdapat konsekuensi yang cukup memberikan efek jera.

Temuan tersebut menunjukkan bahwa pembagian kerja antarlembaga perlu dibedakan antara aspek formal dan aspek operasional. Secara formal, pembagian kewenangan antara Dinas Perhubungan dan Satuan Lalu Lintas telah memiliki dasar hukum yang jelas. Dinas Perhubungan menjalankan fungsi pengendalian dan pengaturan lalu lintas, sedangkan Satuan Lalu Lintas memiliki fungsi pengaturan sekaligus penegakan hukum. Namun, pada tingkat operasional, pelaksanaan tugas belum sepenuhnya sesuai dengan kebutuhan di lapangan. Masih terdapat titik kemacetan yang belum tertangani serta pelanggaran lalu lintas yang belum ditindak secara optimal.

Dengan demikian, pembagian kerja dalam pengaturan lalu lintas di Kota Bandar Lampung dapat dikatakan telah terbentuk secara kelembagaan, tetapi belum sepenuhnya efektif dalam pelaksanaannya. Pembagian lokasi dan tanggung jawab operasional lebih banyak terlihat melalui penyesuaian terhadap kewenangan, kebutuhan lokasi, dan kemampuan pengerahan personel, bukan melalui pembagian wilayah yang bersifat kaku. Persoalannya kemudian terletak pada konsistensi pelaksanaan tugas masing-masing instansi. Ketika personel tidak tersedia secara optimal atau penegakan hukum tidak dilakukan secara konsisten, pembagian kerja yang secara formal telah jelas tidak menghasilkan pengaturan lalu lintas yang optimal.

Oleh karena itu, persoalan pembagian kerja dalam koordinasi pengaturan lalu lintas Kota Bandar Lampung tidak hanya berkaitan dengan kejelasan tugas dan kewenangan antarinstansi, tetapi juga dengan kesesuaian antara pembagian kerja formal dengan pelaksanaannya di lapangan. Temuan mengenai masih adanya titik kemacetan yang tidak tertangani dan lemahnya penindakan terhadap pelanggaran lalu lintas menunjukkan bahwa terdapat kesenjangan antara struktur pembagian kerja yang telah ditetapkan dengan kapasitas pelaksanaannya. Hal tersebut menjadi salah satu faktor yang menyebabkan koordinasi dalam pengaturan lalu lintas belum berjalan secara optimal.

Disiplin

Dalam pelaksanaan koordinasi, disiplin diperlukan agar setiap instansi dan personel melaksanakan tugas serta tanggung jawab yang telah ditetapkan secara konsisten (Hasibuan, 2006). Disiplin juga berkontribusi terhadap tercapainya tujuan bersama karena koordinasi membutuhkan kepatuhan setiap pihak terhadap pembagian tugas dan pelaksanaan kegiatan yang telah direncanakan (Asri B & Fatahillah, 2019). Dalam penelitian ini, disiplin dibedakan menjadi disiplin individual dan disiplin kelembagaan. Disiplin individual berkaitan dengan kepatuhan petugas dalam menjalankan tugas, termasuk ketepatan waktu dan kehadiran di lokasi pengaturan lalu lintas. Sementara itu, disiplin kelembagaan berkaitan dengan mekanisme yang dibangun oleh masing-masing instansi untuk memastikan tugas tersebut dilaksanakan melalui pengawasan, apel, pembagian personel, dan pengendalian terhadap pelaksanaan tugas.

Pada Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung, pengawasan terhadap petugas lapangan dilakukan secara berjenjang. Kepala Bidang Lalu Lintas dibantu oleh Kepala Seksi Lalu Lintas (Kasi Lalin), Kepala Unit (Kanit), dan Komandan Regu (Danru). Salah satu bentuk pengawasan dilakukan melalui apel pagi sebelum kegiatan pengaturan lalu lintas untuk memeriksa kehadiran dan kesiapan personel. Kepala Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung menjelaskan bahwa mekanisme tersebut digunakan untuk mengetahui apakah petugas telah menjalankan kewajibannya. Namun, pengawasan tersebut belum sepenuhnya mampu mencegah pelanggaran disiplin individual.

“Kalo soal kedisiplinan, ya belum semua petugas melaksanakan tugasnya dengan baik, biasanya kalo sering tidak melaksanakan tugasnya saya akan stafkan mereka, ya sudah sekitar 30 personel yang saya stafkan.” (Wawancara dengan Kepala Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung, 30 Januari 2024).

Pernyataan tersebut menunjukkan bahwa hingga wawancara dilakukan pada 30 Januari 2024 terdapat sekitar 30 personel yang telah dialihkan dari tugas lapangan menjadi staf kantor. Pengalihan tersebut dilakukan terhadap personel yang dinilai berulang kali tidak melaksanakan kewajiban lapangan dengan baik. Dengan demikian, angka 30 personel tidak menunjukkan jumlah petugas yang dipindahkan dalam satu periode tertentu, tetapi merupakan jumlah yang disampaikan oleh Kepala Bidang Lalu Lintas sampai dengan waktu wawancara dilakukan. Bentuk pelanggaran yang ditemukan terutama berkaitan dengan tidak terlaksananya kewajiban lapangan dan ketidaktepatan waktu petugas berada di lokasi pengaturan.

Persoalan ketepatan waktu juga ditemukan pada petugas Satuan Lalu Lintas Polresta Bandar Lampung. Secara kelembagaan, pengawasan dilakukan melalui apel pagi, kegiatan pimpinan, serta pengawasan oleh Kanit dan Kasubnit. Wakil Kepala Satuan Lalu Lintas Polresta Bandar Lampung menyatakan bahwa mekanisme tersebut digunakan untuk memastikan personel hadir dan menyelesaikan tugas sampai kondisi lalu lintas kembali kondusif. Meskipun demikian, masih terdapat petugas yang terlambat menuju lokasi kemacetan. Hal tersebut juga diakui oleh salah satu petugas lapangan:

“Di satuan lalu lintas, kami sebagai petugas lapangan selalu diawasi oleh Wakasat dengan berkoordinasi oleh kanit atau kasubnit dari setiap unit-unit yang ada. Ya namanya manusia ya, kami kadang kurang on time untuk mengatur lalu lintas.” (Wawancara dengan Petugas Lapangan Satuan Lalu Lintas Polresta Bandar Lampung, 22 Februari 2024).

Temuan tersebut memperlihatkan bahwa persoalan disiplin tidak dapat hanya dinilai dari perilaku individual petugas. Pada satu sisi, kedua instansi telah memiliki mekanisme kelembagaan berupa apel, pengawasan berjenjang, dan pengendalian terhadap personel. Pada sisi lain, masih terdapat petugas yang terlambat atau tidak menjalankan kewajiban lapangan secara konsisten. Karena itu, keterlambatan petugas lebih tepat dipahami sebagai persoalan

disiplin individual, sedangkan kemampuan organisasi memastikan seluruh personel hadir dan menjalankan tugas sesuai pengaturan yang telah ditetapkan merupakan persoalan disiplin kelembagaan.

Hubungan antara keduanya menjadi penting dalam pelaksanaan koordinasi antarlembaga. Keterlambatan seorang petugas tidak secara langsung menunjukkan kegagalan koordinasi antara Dinas Perhubungan dan Satuan Lalu Lintas Polresta Bandar Lampung. Namun, ketika keterlambatan atau ketidakhadiran petugas menyebabkan personel tidak tersedia pada waktu dan lokasi yang membutuhkan penanganan, kondisi tersebut dapat mengurangi efektivitas koordinasi operasional. Koordinasi membutuhkan kesiapan masing-masing instansi untuk menyediakan personel sesuai pembagian tugas, waktu pelaksanaan, dan kebutuhan penanganan lalu lintas di lapangan.

Hasil observasi juga menunjukkan bahwa pada beberapa titik kemacetan masih ditemukan kondisi ketika petugas resmi tidak berada di lokasi. Kondisi tersebut menyebabkan pengaturan lalu lintas tidak segera dilakukan oleh pihak yang berwenang dan membuka ruang bagi munculnya pengatur lalu lintas informal atau *pak ogah*. Berdasarkan hasil penelitian, *pak ogah* cenderung melakukan pengaturan ketika petugas Dinas Perhubungan maupun Satuan Lalu Lintas tidak berada di lokasi dan meninggalkan titik tersebut ketika petugas resmi datang. Dengan demikian, ketidakdisiplinan individual dapat menghasilkan kekosongan operasional yang pada akhirnya memengaruhi efektivitas pelaksanaan koordinasi di lapangan.

Temuan tersebut sejalan dengan Sembel et al. (2023) yang menunjukkan bahwa keterlambatan jam kerja petugas dapat menghambat pengaturan lalu lintas. Tamrin et al. (2023) juga menjelaskan bahwa praktik *pak ogah* dapat berkembang ketika terdapat kekosongan pengaturan oleh pihak yang berwenang, sedangkan Novriani (2020) menunjukkan bahwa ketidakhadiran petugas pada titik kemacetan dapat membuka ruang bagi kelompok informal untuk mengambil alih fungsi pengaturan jalan. Dengan demikian, disiplin dalam koordinasi tidak hanya berkaitan dengan kepatuhan individual petugas, tetapi juga dengan kemampuan masing-masing instansi memastikan bahwa personel, pengawasan, dan pelaksanaan tugas berjalan sesuai kebutuhan koordinasi di lapangan.

Faktor Penghambat Dalam Penyelenggaraan Pengaturan Lalu Lintas Di Kota Bandar Lampung

Pada bagian ini, peneliti ingin menjabarkan apa saja yang menjadi faktor penghambat dalam melaksanakan koordinasi penyelenggaraan lalu lintas untuk mengatasi permasalahan kemacetan. faktor penghambat yang akan disebutkan dibawah merupakan hasil wawancara serta analisis yang dilakukan oleh peneliti, sebagai berikut.

Kurangnya Komitmen Koordinasi

Faktor penghambat pertama dalam pelaksanaan koordinasi pengaturan lalu lintas adalah ketidakkonsistenan kehadiran dan ketepatan waktu petugas lapangan. Pelaksanaan koordinasi membutuhkan kesiapan personel dari masing-masing instansi agar pembagian tugas dan penanganan titik kemacetan dapat berjalan sesuai kebutuhan di lapangan. Namun, hasil penelitian menunjukkan bahwa pada beberapa waktu dan lokasi masih terdapat petugas yang belum hadir atau datang terlambat ketika kegiatan pengaturan lalu lintas seharusnya dilakukan.

Kondisi tersebut terlihat dari hasil wawancara dengan Wakil Kepala Satuan Lalu Lintas Polresta Bandar Lampung yang menyatakan bahwa

“masih ada beberapa petugas yang masih kurang dalam hal ketepatan waktu datang ke lokasi-lokasi kemacetan” (Wawancara, 24 Februari 2024).

Persoalan pelaksanaan tugas juga ditemukan pada Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung. Kepala Bidang Lalu Lintas menjelaskan bahwa terdapat personel yang berulang kali tidak melaksanakan tugas dengan baik sehingga dialihkan menjadi staf kantor. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa pelaksanaan tugas di lapangan masih menghadapi persoalan kedisiplinan dan kepatuhan personel terhadap tugas yang telah ditetapkan. Sebagaimana tertera dalam hasil wawancara berikut.

“biasanya kalo sering tidak melaksanakan tugasnya saya akan stafkan mereka, ya sudah sekitar 30 personel yang saya stafkan” (Wawancara, 30 Januari 2024).

Temuan wawancara tersebut diperkuat oleh hasil observasi sebagaimana ditampilkan pada Tabel 3.

Hasil observasi menunjukkan bahwa ketersediaan petugas dalam pelaksanaan pengaturan lalu lintas belum berlangsung secara konsisten pada setiap lokasi dan waktu pengamatan. Dari enam titik yang diamati pada 18, 23, dan 24 Maret 2024, ditemukan lokasi yang tidak terdapat petugas Dinas Perhubungan maupun Satuan Lalu Lintas Polresta Bandar Lampung, sementara pada *U-Turn* bawah *Flyover* MBK hanya terdapat petugas Satuan Lalu Lintas dan pada *U-Turn* depan KFC Kedaton petugas Satuan Lalu Lintas baru hadir beberapa saat setelah observasi dilakukan. Temuan tersebut menunjukkan bahwa penempatan dan kehadiran petugas pada lokasi pengaturan lalu lintas belum sepenuhnya sesuai dengan kebutuhan pengaturan di lapangan.

Ketidakhadiran atau keterlambatan petugas tidak serta-merta dapat dikategorikan sebagai rendahnya komitmen. Kondisi tersebut dapat berkaitan dengan berbagai faktor, seperti ketersediaan personel, beban kerja, perubahan penugasan, maupun efektivitas pengawasan yang tidak seluruhnya dapat dijelaskan oleh data penelitian ini. Oleh karena itu, temuan penelitian lebih tepat menunjukkan adanya persoalan pada konsistensi kehadiran dan ketepatan waktu petugas dalam pelaksanaan tugas lapangan.

Dalam konteks koordinasi, persoalan tersebut tetap menjadi hambatan karena efektivitas kerja bersama bergantung pada tersedianya personel dari masing-masing instansi pada waktu dan lokasi yang membutuhkan penanganan. Ketika salah satu atau kedua instansi belum menempatkan petugas pada titik kemacetan, pengaturan lalu lintas tidak dapat dilakukan secara optimal meskipun mekanisme koordinasi telah tersedia. Dengan demikian, hambatan yang ditemukan bukan semata-mata persoalan komitmen individu, melainkan kesenjangan antara kebutuhan koordinasi operasional dan ketersediaan petugas secara aktual di lapangan.

Tabel 3 Kinerja Petugas Lapangan

No	Lokasi	Waktu Observasi	Gambar	Deskripsi
1	<i>U-Turn</i> Richeese Antasari	18 Maret 2024, 16.00 WIB		Pada lokasi tersebut tidak ada petugas lapangan Dinas Perhubungan dan Satuan Lalu Lintas melaksanakan kegiatan pengaturan lalu lintas

- 2 *U-Turn Koga* 18 Maret 2024,
16:30 WIB



Pada lokasi tersebut tidak ada petugas lapangan Dinas Perhubungan dan Satuan Lalu Lintas melaksanakan kegiatan pengaturan lalu lintas

- 3 *U-Turn Bawah Flyover MBK* 23 Maret 2024,
16:13 WIB



Pada lokasi tersebut hanya petugas lapangan Satuan Lalu Lintas yang melaksanakan kegiatan pengaturan lalu lintas sedangkan petugas lapangan Dinas Perhubungan belum ada di lokasi tersebut

- 4 *U-Turn depan KFC Kedaton* 24 Maret 2024,
07:30 WIB



Pada lokasi tersebut tidak ada petugas lapangan Dinas Perhubungan dan Satuan Lalu Lintas melaksanakan kegiatan pengaturan lalu lintas. Namun, setelah beberapa saat petugas lapangan Satuan Lalu Lintas datang ke lokasi untuk mengatur lalu lintas

- 5 *Persimpangan Imam Bonjol-Sam Ratulangi* 24 Maret 2024,
16.00 WIB



Pada lokasi tersebut tidak ada petugas lapangan Dinas Perhubungan dan Satuan Lalu Lintas melaksanakan kegiatan pengaturan lalu lintas

6 Persimpangan 24 Maret
Kodim Imam 2024,
Bonjol 16:20 WIB



Pada lokasi observasi terakhir tersebut juga tidak ada petugas lapangan Dinas Perhubungan dan Satuan Lalu Lintas melaksanakan kegiatan pengaturan lalu lintas

(Sumber: Observasi peneliti, 2024)

Tidak Adanya Rapat Evaluasi dalam Pelaksanaan Koordinasi

Evaluasi Evaluasi bersama merupakan mekanisme penting dalam koordinasi karena memungkinkan instansi yang terlibat menilai pelaksanaan pembagian tugas, mengidentifikasi persoalan di lapangan, serta menentukan tindak lanjut terhadap kendala yang muncul. Dalam penyelenggaraan pengaturan lalu lintas di Kota Bandar Lampung, Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan dan Satuan Lalu Lintas Polresta Bandar Lampung telah melakukan evaluasi terhadap kinerja personel masing-masing. Namun, hasil penelitian menunjukkan bahwa evaluasi tersebut masih dilakukan secara internal dan belum berkembang menjadi forum evaluasi bersama antara kedua instansi.

Ketiadaan evaluasi bersama terlihat dari belum adanya perhatian terhadap pelaksanaan tugas instansi lain dalam proses evaluasi. Kondisi tersebut terlihat dari tanggapan Kepala Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung ketika ditanyakan mengenai pelaksanaan tugas Satuan Lalu Lintas, khususnya dalam penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas. Ia menyatakan:

"Ya biarin aja lah itu kan urusan mereka. Yang terpenting saya sudah melaksanakan tugas saya dengan maksimal." (Wawancara dengan Kepala Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung, 30 Januari 2024).

Pernyataan tersebut menunjukkan bahwa kekurangan dalam pelaksanaan tugas instansi lain belum menjadi bahan evaluasi bersama. Persoalan yang ditemukan cenderung dipandang sebagai tanggung jawab internal masing-masing instansi. Pola yang sama terlihat pada Satuan Lalu Lintas Polresta Bandar Lampung. Evaluasi telah dilakukan, tetapi masih diarahkan pada pelaksanaan tugas internal. Wakil Kepala Satuan Lalu Lintas Polresta Bandar Lampung menjelaskan:

"Saya mengedepankan kedisiplinan petugas lapangan saya, ketika ada kekurangan biasanya kami (Satlantas) melakukan komunikasi rapat yang membahas tentang tibcarlantas dan evaluasi selama kegiatan pengaturan lalu lintas berlangsung." (Wawancara dengan Wakil Kepala Satuan Lalu Lintas Polresta Bandar Lampung, 24 Februari 2024).

Temuan penelitian menunjukkan bahwa persoalan evaluasi bukan terletak pada ketiadaan evaluasi, melainkan pada belum adanya mekanisme evaluasi yang dilakukan secara lintas instansi. Kedua instansi telah memiliki mekanisme evaluasi internal untuk menilai pelaksanaan tugas masing-masing, tetapi hasil evaluasi tersebut belum dibahas secara bersama untuk mengidentifikasi dan menyelesaikan persoalan yang muncul dalam pelaksanaan pengaturan lalu lintas. Sebagaimana ditunjukkan pada Tabel 4, evaluasi pada kedua instansi masih berjalan secara terpisah dan belum terintegrasi dalam suatu mekanisme evaluasi bersama.

Tidak adanya evaluasi bersama memiliki konsekuensi terhadap pelaksanaan koordinasi. Pertama, persoalan mengenai ketepatan waktu dan penempatan petugas sulit dievaluasi secara bersama untuk memperbaiki penyusunan jadwal pengaturan lalu lintas. Kedua, ketika terdapat kekosongan petugas atau hanya salah satu instansi yang berada pada titik kemacetan, tidak tersedia forum rutin untuk menilai kembali pembagian tugas dan kemungkinan terjadinya tumpang tindih maupun kekosongan tanggung jawab. Ketiga, kinerja koordinasi cenderung dinilai berdasarkan kinerja internal masing-masing instansi sehingga belum terdapat ukuran bersama untuk menilai apakah pengaturan lalu lintas telah dilaksanakan secara efektif oleh kedua instansi. Keempat, persoalan yang ditemukan di lapangan berpotensi berhenti sebagai catatan internal karena tidak dibahas secara bersama untuk menentukan tindakan perbaikan berikutnya.

Tabel 4 Evaluasi Internal

No	Instansi	Gambar	Deskripsi
1	Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung		Dari gambar tersebut dilihat, bahwa evaluasi hanya dilakukan secara internal oleh beberapa anggota diantaranya Kabid, Kasi, Kanit, dan Danru.
2	Satuan Lalu Lintas Polresta Bandar Lampung		Pada gambar tersebut, evaluasi dilakukan oleh kapolresta yang dihadiri oleh Kasat, Kanit, dan personel lapangan dalam melakukan penilaian atas kinerja dan dedikasinya dalam penyelegaraan kegiatan lalu lintas.

(Sumber: Dinas Perhubungan dan Polresta Bandar Lampung, 2024)

Hasil penelitian juga menunjukkan bahwa belum terbentuk mekanisme yang secara jelas mengatur siapa yang bertanggung jawab menginisiasi evaluasi bersama dan kapan evaluasi tersebut harus dilakukan. Kondisi ini ikut menjelaskan mengapa evaluasi lebih banyak berlangsung di dalam masing-masing organisasi. Dalam konteks koordinasi yang melibatkan dua instansi, inisiasi evaluasi seharusnya menjadi tanggung jawab pimpinan unit yang terlibat dalam pengaturan lalu lintas, yaitu Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan dan Satuan Lalu Lintas Polresta Bandar Lampung, sehingga persoalan operasional tidak hanya diselesaikan secara internal, tetapi dapat dibahas sebagai persoalan bersama.

Dengan demikian, kelemahan koordinasi tidak terletak pada ketiadaan evaluasi di masing-masing instansi, melainkan pada belum adanya forum evaluasi bersama yang menghubungkan hasil pengawasan dan permasalahan lapangan dari kedua instansi. Akibatnya, evaluasi belum berfungsi sebagai mekanisme untuk memperbaiki jadwal, menyelesaikan kekosongan atau tumpang tindih tugas, membangun ukuran kinerja bersama, dan memastikan tindak lanjut terhadap persoalan yang ditemukan selama pelaksanaan pengaturan lalu lintas.

4. Simpulan

Penelitian ini menunjukkan bahwa koordinasi antara Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dan Satuan Lalu Lintas Polresta Bandar Lampung dalam pengaturan lalu lintas telah terbentuk, tetapi pelaksanaannya masih menunjukkan beberapa kesenjangan pada empat aspek koordinasi. Pada aspek kesatuan tindakan, kedua instansi telah melakukan penyesuaian tindakan dalam menangani kemacetan, tetapi pelaksanaannya belum selalu menghasilkan keterpaduan penanganan pada setiap waktu dan lokasi. Pada aspek komunikasi, komunikasi operasional telah berlangsung melalui komunikasi langsung dan media komunikasi

untuk menyampaikan kondisi lalu lintas serta menyesuaikan tindakan di lapangan, tetapi komunikasi kelembagaan belum didukung oleh evaluasi bersama yang dilakukan secara rutin. Pada aspek pembagian kerja, kewenangan kedua instansi telah relatif jelas, yaitu Dinas Perhubungan menjalankan fungsi pengaturan dan pengendalian lalu lintas, sedangkan Satuan Lalu Lintas menjalankan fungsi pengaturan sekaligus penegakan hukum, namun masih terdapat kesenjangan antara pembagian kerja formal dan pelaksanaannya, yang terlihat dari adanya titik kemacetan yang belum tertangani. Aspek disiplin, masing-masing instansi telah memiliki mekanisme pengawasan melalui apel dan pengawasan berjenjang, tetapi masih ditemukan ketidakkonsistenan kehadiran dan ketepatan waktu sebagian petugas yang memengaruhi ketersediaan personel di lapangan dan pada kondisi tertentu membuka ruang bagi aktor informal pengatur lalu lintas seperti *pak ogah*. Secara keseluruhan, kelemahan koordinasi tidak terletak pada ketiadaan hubungan kerja antara kedua instansi, melainkan pada belum terintegrasinya kesatuan tindakan, komunikasi, pelaksanaan pembagian kerja, disiplin personel, serta evaluasi dan tindak lanjut antarinstansi secara berkelanjutan.

5. Ucapan Terima Kasih

Penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada pihak-pihak yang telah berkenan bekerjasama selama penelitian ini.

6. Pernyataan *Conflicting Interests*

Penulis menyatakan tidak ada potensi konflik kepentingan sehubungan dengan penelitian, kepengarangan, dan/atau publikasi dari artikel ini.

7. Declaration of Generative AI and AI-Assisted Technologies

Dalam proses penyusunan manuskrip ini, penulis menggunakan ChatGPT untuk membantu penyuntingan bahasa, perbaikan struktur kalimat, dan penyempurnaan kejelasan penyajian. Penulis selanjutnya meninjau dan menyunting seluruh hasil yang dihasilkan serta bertanggung jawab sepenuhnya atas keakuratan, integritas, dan isi artikel yang dipublikasikan.

8. References

- Abdullah, M. M. (2014). *Manajemen dan Evaluasi Kinerja Karyawan*. Aswaja Pressindo.
- 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>
- Citra, A., 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>
- 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>
- Hasibuan, M. S. . (2006). *Manajemen Dasar, Pengertian, dan Masalah*. Bumi Aksara.

- 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>
- Miles, M. N., Huberman, A. M., & Saldaña, J. (2014). *Qualitative Data Analysis: A Methods Sourcebook*. SAGE Publications.
- 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>
- 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>
- 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>
- 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>
- 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>
- 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>
- Sugiyono. (2019). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Alfabeta.
- 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)