

STRATEGI DINAS PERHUBUNGAN DALAM MENGATASI KEMACETAN LALU LINTAS DI KOTA BEKASI

Okta Khoirunissa¹, Hanny Purnamasari²

ABSTRACT

¹Universitas Singaperbangsa Karawang, Karawang, Indonesia
2110631180109@student.unsika.ac.id
(corresponding author)

²Universitas Singaperbangsa Karawang, Karawang, Indonesia
hanny.purnamasari@fisip.unsika.ac.id

One of the most populous places, Bekasi City, yet struggles with traffic. In urban centers, congestion often occurs at regular times, especially during commuting times, weekends, and holidays. Congestion has many negative effects. The present study employs a descriptive qualitative methodology to investigate the contextual factors of the issue and evaluate the Transportation Agency's approaches to mitigating traffic congestion in Bekasi City. Interview, observation, and documentation are the three main components of the information collection method. The study shows that the strategy of the Transportation Agency to address traffic congestion in Bekasi City has not been successful. This is shown by the Transportation Agency's Organizational Strategy which aims to encourage Dishub field officers to crack down or punish traffic violators, but it does not happen. Programs such as the Road Equipment Program, Traffic Management and Engineering Program, and Parking Facility Control Program are considered successful based on the approach applied by the government. However, these strategies faced several problems. One of them is the disproportionate growth of vehicles compared to the construction of new roads, which still causes congestion. According to the supporting strategies, the work quality of field officers should be improved as there is still a shortage of officers in some locations.

Keywords: policy, strategy, traffic jams.

PENDAHULUAN

Kemacetan lalu lintas sering terjadi di banyak kota, termasuk Kota Bekasi. Dalam beberapa tahun terakhir, dengan pertumbuhannya yang cepat, Bekasi sekarang menjadi pusat bisnis dan tempat tinggal bagi penduduk kota. Berdasarkan data dari Sensus Penduduk (SP) 2020, Kota Bekasi memiliki 2,54 juta warga, meningkat sebesar 208 ribu dari tahun 2010. Spesifik, 1,28 juta laki-laki dan 1,26 juta perempuan dari total penduduk. Pemerintah Kota Bekasi memperkirakan bahwa pada tahun 2023, populasi kota akan meningkat menjadi 3,7 juta orang. Pertumbuhan penduduk yang semakin banyak menjadi salah satu faktor kemacetan. Kemacetan menimbulkan banyak kerugian dari berbagai sudut pandang, termasuk kehilangan materi, waktu, dan tenaga, serta menghambat proses produksi dan distribusi, yang menghambat perkembangan ekonomi. Kemacetan membahayakan kesehatan masyarakat, terutama bagi masyarakat yang melakukan kegiatan diluar rumah. Adapun cara untuk mengimbangi volume lalu lintas dalam jaringan dengan mengoptimalkan aliran lalu lintas adalah dengan menyebarkan rute di daerah tertentu, terutama akses jalan utama, untuk mengurangi kemacetan. Penumpukan kendaraan menyebabkan kemacetan di jaringan jalan tertentu karena banyaknya lalu lintas.

Kota Bekasi merupakan pusat bisnis di Jawa Barat, memiliki beberapa jalan utama yang menyebabkan kemacetan. Karena peningkatan volume kendaraan, ada banyak titik kemacetan di jalan-jalan Kota Bekasi. Ditunjuk untuk mengelola kebijakan lalu lintas dan

transportasi jalan raya, Dinas Perhubungan Kota Bekasi bertanggung jawab untuk mengatur dan mengatasi masalah kemacetan. Salah satu tugas yang diberikan kepada mereka adalah melakukan pengawasan dan pengawasan operasional jalan untuk kepentingan lalu lintas kota. Ini adalah bagian dari pendekatan untuk mengatasi masalah kemacetan di Kota Bekasi. Menurut Rencana Srategis Dinas Perhubungan Kota Bekasi, masih ada 24 lokasi dimana lalu lintas macet termasuk Simpang Cipendawa, Rawa Panjang, Jl. Perjuangan, Caman, Jatibening, dan Jalan Raya Bekasi.

Jalan Raya Ahmad Yani, Jalan Raya Narogong, Jalan Jendral Sudirman, Jalan Raya Jatiwaringin, Jalan KH Noer Ali, dan Jalan Simpang Pasar Rebo Pekayon adalah beberapa titik rawan kemacetan di mana strategi yang digunakan oleh Dinas Perhubungan Kota Bekasi masih belum efektif. Kemacetan terjadi baik di pagi hari (ketika orang bekerja atau sekolah) maupun di sore hari (ketika orang pulang dari kerja) dari pukul 17.00 hingga 18.00. Baik angkutan umum maupun kendaraan pribadi dapat parkir liar di Jalan Rawatembaga 1, di depan kantor Pengadilan Agama Kota Bekasi, di samping Mall Bekasi Cyber Park (BCP) Kayuringin Jaya, di sekitar stasiun Tambun Kota Bekasi, di depan pintu Tol Timur Bekasi, sepanjang Jl. Joyo Martono, di samping Rumah Sakit Hermina, hingga bahu jalan di alun-alun M Hasibuan Bekasi. Salah satu faktor yang mempengaruhi parkir liar adalah jumlah ruang parkir yang disediakan oleh organisasi seperti sekolah, kantor, dan bisnis tidak mencukupi. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa penyebab utama kemacetan di Kota Bekasi adalah ketidakseimbangan antara peningkatan jumlah dan peningkatan jaringan jalan serta kurangnya ruang cukup parkir di beberapa tempat yang rentan terhadap kemacetan.

Dalam upaya mengurangi kemacetan di Kota Bekasi, Dinas Perhubungan dan satuan lalu lintas kepolisian bergerak dalam penataan jalan. Tetapi, hasilnya menunjukkan bahwa kemacetan di Jalan tetap terjadi. Maka dari itu, untuk mengurangi kemacetan, Dinas Perhubungan Kota Bekasi harus membuat rencana yang tepat. Jika tidak ada sumber daya yang memadai dan aturan berlalu lintas yang tepat, masalah kemacetan ini akan semakin parah. Dengan membuat rencana yang tepat, masalah kemacetan dapat diselesaikan. Oleh karena itu penelaah hendak mengkaji dengan judul "Strategi Dinas Perhubungan Dalam Mengatasi Kemacetan Lalu Lintas Di Kota Bekasi" berdasarkan konteks masalah sebelumnya yang dianalisis menggunakan teori strategi kebijakan Schendel dan Carles Hofel dengan beberapa indikator yaitu, *Corporate Strategy, Program Strategy, Resorces Strategy, dan Functional Strategy*.

TINJAUAN PUSTAKA

1. Konsep Strategi

Strategi adalah cara yang harus digunakan oleh setiap individu, kelompok, industri, dan pemerintah selama melaksanakan langkah yang direncanakan dengan terarah untuk sampai pada sasaran. Pemilki ketentuan (administrasi negara) membuat strategi demi memilih cara terbaik untuk menyelesaikan masalah. Strategi harus diterapkan saat menyelesaikan masalah sehingga hasilnya dapat diukur.

Menurut Bintaro (dalam Rusdiananingtyas, 2006: 1899), pendekatan didefinisikan seperti totalitas langkah-langkah (kebijaksanaan) dengan perhitungan pasti yang diambil

untuk mencapai suatu sasaran demi menyelesaikan satu masalah. Pada strategi ini termasuk cara dan proses. Strategi menunjukkan bagaimana, kapan, dan di mana organisasi perlu bersaing, menghadapi siapa, dan bertujuan untuk apa. Ini akan memberikan keutamaan bersaing yang paling besar dan meminimalkan hambatan bersaing (Hamim, 2009: 73).

Menurut (Abdul & Darsono, 2015) pendekatan adalah metode serta cara yang dipakai demi mencapai sasaran akhir. Strategi perlu berupaya menyatukan seluruh elemen dalam satu organisasi yang luas menjadi satu yang sistematis. Strategi harus memiliki kemampuan untuk menggabungkan semua aspek suatu organisasi yang besar menjadi satu untuk menggapai sasaran akhir. Strategi digunakan sebagai program untuk menetapkan, mencapai, serta melaksanakan tujuan organisasi. Tiap instansi tentu mempunyai arah , namun tidak pernah dibuat dengan jelas. Ini berlaku untuk para kepala yang kurang aktif, yang sekadar memandang dan menepatkan diri secara pasif dengan situasinya saat diperlukan.

Dengan demikian, strategi dapat didefinisikan sebagai serangkaian rencana utama yang dapat menyatukan semua elemen perusahaan untuk mencapai tujuan bersama. Dalam proses menciptakan visi organisasi, strategi membentuk pola pengambilan keputusan yang akan digunakan sebagai pedoman untuk melanjutkan kemajuan organisasi. Pembentukan perencanaan dan strategi sama pentingnya; ada empat tingkatan strategi: bisnis, perusahaan, bisnis, dan strategi fungsional. Menurut bukunya (Salusu, 1996), Strategi bisnis sangat bergantung pada respons masyarakat karena masyarakat adalah kelompok yang tidak dapat diatur. Golongan ini memiliki ketentuan yang amat berbeda dari pemerintahan, yang harus diperhatikan oleh mereka yang membuat strategi. Strategi perusahaan biasanya dikaitkan dengan tujuan organisasi, sehingga disebut sebagai strategi besar. Ini berarti bahwa pihak internal setiap organisasi juga harus membuat keputusan dan perencanaan strategis. Selanjutnya, tingkat strategi bisnis, yang menjelaskan bagaimana merebut pasar di masyarakat. Terakhir, strategi fungsional berfungsi untuk mendukung dan mendukung strategi lain.

2. Kemacetan

a. Pengertian Kemacetan

Pada tingkat pelayanan jalan, Kemacetan lalu lintas terjadi ketika akses jalan menjadi terbatas dan kecepatan operasi turun dengan cepat karena hambatan dan ketidakbebasan bergerak. Setelah akses jalan mendekati kapasitas jalan, kemacetan mulai terjadi. Jika akses mendekati titik di mana banyak kendaraan berdekatan satu sama lain, kemacetan akan semakin parah. Menurut (Tamim, 2000) Kemacetan total berlangsung ketika alat transportasi mesti beradu maupun beralih dengan kecepatan yang amat rendah.

Kemacetan adalah ketika arus masuk dan keluar tidak lancar yang berdampak pada perilaku pengguna jalan dan menambah waktu tempuh perjalanan (Margareth dan Melisa). Papa JC "Franklin." Warouw (2018) Kemacetan dapat berdampak pada ekonomi, sosial, dan lingkungan (Herawan & Haryatiningsih, 2022) Akibat arus lalu lintas yang tidak kondusif, pengguna jalan mengalami kelelahan fisik dan mental secara sosial. Pada tingkat ekonomi, orang yang menggunakan jalan raya mengalami peningkatan dalam

biaya bahan bakar dan perawatan mobil mereka. Pada sisi lain, kemacetan dapat menyebabkan lebih banyak polusi udara akibat asap kendaraan.

b. Faktor – faktor kemacetan

Studi yang dilakukan oleh Cambridge Systematic dan Texas Transportation Institute pada tahun 2006 menemukan beberapa faktor yang dapat menyebabkan kemacetan, termasuk:

- Kapasitas Jalan, Kemacetan terjadi ketika jumlah kendaraan yang melaju melebihi kapasitas jalan. Kapasitas jalan ditentukan oleh berbagai faktor, termasuk tata letak jalan, persimpangan, dan jenis jalan.
- Kecelakaan Lalu Lintas
- Area Pekerjaan (Work Zones) Kemacetan yang disebabkan oleh kecelakaan yang terjadi pada ruas jalan tertentu karena terdapat kendaraan yang terlibat. Konstruksi menyebabkan kemacetan karena pengalihan jalur, penutupan jalan, dan lebar jalan yang menurun.
- Cuaca (Cuaca Buruk), Cuaca dapat memengaruhi sikap pengendara, seperti saat hujan deras, banyak pengendara yang mengurangi kecepatan untuk mengurangi risiko kecelakaan.

METODE PENELITIAN

Penelitian deskriptif ini mengumpulkan data di Kantor Dinas Perhubungan Kota Bekasi dengan metode kualitatif. Riset ini menyatukan data dengan pengamatan, wawancara, dan dokumentasi. Namun, menurut (Adisasmita & Rahardjo, 2011) strategi untuk mengatasi kemacetan lalu lintas termasuk membuat prosedur pengangkutan kota yang komprehensif, menerapkan tata laksana lalu lintas yang berhasil, menyediakan angkutan umum yang benar, dan membangun sistem transportasi yang mudah diakses. Selanjutnya, model interaktif Miles dan Hubberman digunakan untuk analisis data. Metode ini mencakup verifikasi, penarikan kesimpulan, penyajian, dan pengurangan data.

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Corporate Strategy

Institusi dibentuk serta dijalankan demi mencapai beragam sasaran, sambil mempertahankan dan memperluas operasinya untuk beradaptasi dengan lingkungan. Strategi organisasi berhubungan dengan model rasional yang dibuat oleh para ahli modern. Tidak selalu diperlukan perencanaan yang sistematis dan terperinci untuk menetapkan strategi, karena pengelola organisasi biasanya melakukannya secara perlahan atau sesuai proses dengan kemajuan organisasi hingga menjadi strategi yang utuh dan lengkap. Strategi korporasi adalah istilah yang mengacu pada pilihan yang dibuat oleh manajemen atau organisasi untuk mencapai tujuan masalah. Dalam membuat strategi, beberapa elemen organisasi harus dipertimbangkan, seperti:

- Visi dan misi organisasi, yang menjelaskan tujuan masa depan dan peran yang wajib dimainkan bagi instansi demi mencapai sasaran. Mimpi serta tujuan didasarkan pada pandangan dan keyakinan yang dipercaya oleh organisasi.
- Strategi, yang menjelaskan langkah-langkah yang dipilih organisasi untuk menggapai visi atau tujuan jangka panjangnya. Kesadaran strategis yang berfokus

pada manusia—juga disebut sebagai "fokus pada manusia"—harus menjadi prioritas utama. Organisasi yang berbasis nilai melihat faktor manusia sebagai komponen penting atau kunci dalam mengerakkan dan mencapai tujuan organisasi.

- Kebijakan Organisasi, yang menjelaskan aturan yang digunakan organisasi untuk melaksanakan strategi. Memutuskan, membantu, dan menetapkan prioritas
- Kultur Organisasi: meliputi kebiasaan, tindakan, dan dinamika antar individu di organisasi. Organisasi telah memiliki kemampuan untuk memperbaiki kebijakannya menjadi tindakan dan perilaku manusianya.
- Kegiatan Individu: Setiap anggota organisasi berpikir tentang bagaimana mereka memahami dan menerapkan nilai-nilai yang dianutnya.

Untuk menangani masalah kemacetan di Kota Bekasi, terutama di lokasi kemacetan yang signifikan seperti Jalan Ahmad Yani, Jalan Raya Narogong, Jalan Jendral Sudirman, Jalan Raya Jatiwaringin, Jalan KH Noer Ali, dan Jalan Simpang Pasar Rebo Pekayon. Untuk mengatasi kemacetan lalu lintas, Dinas Perhubungan Kota Bekasi memiliki strategi untuk mencapainya. Rencana Strategis Dinas Perhubungan Kota Bekasi mencakup beberapa strategi, antara lain:

- Pembuatan alat kebijakan Manajemen Permintaan Transportasi (TDM) untuk mengurangi jumlah angkutan pribadi;
- Meningkatkan efektivitas sistem transportasi kota melalui pengurangan kemacetan dan pembenahan persimpangan;
- Berkolaborasi lewat SKPD dan lembaga terpaut untuk mengatur serta menangani lokasi kemacetan; dan
- Menambah layanan informasi dan lalu lintas
- Meningkatkan pengaturan, pengamanan, serta penguatan dasar angkutan jalan dan keluar masuk
- Menciptakan lingkungan lalu lintas yang tertib

Strategi tersebut disusun berdasarkan Visi, Misi, dan masalah kemacetan Kota Bekasi. Studi ini menunjukkan bahwa pendekatan yang digunakan oleh Dishub Kota Bekasi untuk mengatasi kemacetan lalu lintas dengan menginstruksikan petugas lapangan Dishub untuk mendaki atau mendisiplinkan pelanggar lalu lintas telah berhasil. Strategi ini didokumentasikan dalam RENSTRA DISHUB Kota Bekasi, yang menetapkan target capaian setiap tahunnya.

Gambar.1 Indikator, Kinerja, Target Capaian Setiap Tahun

No	Indikator	Kondisi Kinerja pada awal periode RPJMD	Target Capaian Setiap Tahun					Kondisi Kinerja pada akhir periode RPJMD
			Tahun 0	Tahun 1	Tahun 2	Tahun 3	Tahun 4	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
1	Persentase titik kemacetan yang teratas	80% (24 titik)	15% (4 titik)	29% (4 titik)	46% (5 titik)	62% (5 titik)	80% (6 titik)	80% (24 titik)
	Persentase Pelaksanaan manajemen Rekayasa Lalu Lintas	5%	5%	10%	10%	10%	10%	45%
	Persentase Pembinaan, Pengendalian dan Penindakan Lalu Lintas	0%	0%	10%	10%	10%	10%	40%
	Persentase pencapaian perencanaan smart parking terpadu	N/A	33%	33%	33%	0%	0%	99%
	Persentase pelaksanaan penertiban parkir	N/A	25%	25%	25%	25%	25%	100%
	Persentase prasarana dan sarana lalu lintas yang berfungsi baik	60%	60%	70%	80%	85%	92%	92%
	Persentase Terbangunnya	30%	30%	32%	35%	37%	40%	40%

Sumber: Renstra Dishub Kota Bekasi

2. Program Strategy

Strategi dan perencanaan program diperlukan bagi organisasi. Proses pertama yang dilakukan oleh organisasi untuk memilih sasarannya adalah perencanaan, menetapkan tujuan, dan menetapkan strategi untuk mencapainya. Dimulai dengan menetapkan tujuan organisasi, menetapkan strategi untuk mencapainya, dan merumuskan sistem yang secara menyeluruh, perencanaan adalah sebuah proses. Oleh karena itu, Strategi perusahaan sangat penting dan diperlukan dengan perencanaan yang secara menyeluruh untuk menjamin keberlanjutan perusahaan. Pada proses membuat strategi program kerja, sangat penting untuk mempertimbangkan dengan cermat. Hal ini memungkinkan perusahaan atau instansi menetapkan target yang jelas untuk menggerakkan program kerja yang lebih strategis untuk digunakan di masa depan.

Program kerja strategis adalah program yang memenuhi kebutuhan internal organisasi dan tantangan eksternal. Program kerja harus memungkinkan organisasi untuk bertahan lama. Perencanaan yang strategis memungkinkan organisasi untuk bertahan lebih lama. Ini berarti program dapat dijalankan serta memenuhi syarat organisasi. Sebagai anggota organisasi harus benar-benar memahami perencanaan program kerja yang strategis agar dapat bekerja sama untuk melanjutkan bisnis. Organisasi yang inovatif, tahan terhadap perubahan, dan fleksibel dikenal sebagai organisasi yang menggunakan pendekatan strategis untuk melihat ke depan.

Penelitian ini menunjukkan bahwa strategi program untuk mengatasi kemacetan di Kota Bekasi berfokus pada meningkatkan ketersediaan sarana perhubungan dan prasarana yang terintegrasi. Dinas Perhubungan Kota Bekasi telah mengadopsi standar operasional prosedur (SOP), yang mencakup rapat-rapat untuk membahas rencana

tindakan dalam program jangkrik. RENSTRA DISHUB Kota Bekasi mencakup program dan kegiatan berikut:

Tabel 1 Program Dan Aktivitas

Program	Aktivitas
Program Perlengkapan jalan	1. Pembelian dan Instalasi Fasilitas Lalu Lintas 2. Perbaikan akomodasi lalu lintas di Kota Bekasi; 3. Penyambungan link koneksi traffic light dan ATCS; 4. Perbaikan traffic light dan ATCS; 5. Penyediaan alat tilang elektronik ETLE; 6. Penyediaan ATCS; 7. Penyediaan CCTV; 8. Penyediaan rambu; 9. Penyediaan <i>traffic light</i> ; 10. Penyediaan stud jalan; 11. Penyediaan batas dinding beton.
Program manajemen dan Rekayasa lalu lintas	1. Penyangga operasional gerakan korps musik Pemerintah Kota 2. Aktivitas kelompok penegakan UU LLAJ 3. Pengelolaan hari bebas berkendaraan bermotor (<i>car free day</i>) Penjagaan hari besar daerah dan nasional 4. Diseminasi kesadaran berlalu lintas
Program pengaturan prasarana parkir	1. Pendirian <i>park and ride</i> 2. Pendirian gedung <i>commuter smart parking</i> (stasiun KA dan LRT) 3. Penyediaan kendaraan Derek 4. Penyediaan kendaraan hasil operasi parkir liar

Sumber: Renstra Dishub Kota Bekasi

Namun, ketidakseimbangan antara pertumbuhan mobil dan pertumbuhan ruas jalan baru menimbulkan masalah atau kecenderungan dalam strategi program untuk mengatasi masalah kemacetan yang berdampak pada upaya untuk menekan angka kemacetan. Studi ini menunjukkan bahwa pegawai Dinas Perhubungan Kota Bekasi terlibat dalam implementasi strategi program pengurangan kemacetan. Tetapi, studi ini memiliki beberapa kekurangan, salah satunya adalah bahwa banyak lokasi kemacetan yang parah menyebabkan petugas Dinas Perhubungan Kota Bekasi gagal mencapai hasil yang optimal.. Selain itu, untuk memastikan bahwa strategi program diterapkan selaras atas sasaran serta arah instansi, serta untuk memecahkan kejadian, Dishub Kota Bekasi perlu bergerak bersama-sama Satuan Polisi Lalulintas.

3. Resources Strategy

Studi menunjukkan bahwa organisasi seperti Dinas Perhubungan Kota Bekasi memiliki visi, misi, dan tujuan sebagai pengembangan misi. Oleh karena itu, sumber daya yang cukup dan berkualitas diperlukan untuk mencapai tujuan tersebut. Observasi ini membuktikan bahwa Dinas Perhubungan Kota Bekasi telah mempersiapkan sumber daya manusia seperti petugas lapangan. Seorang kepala tidak hanya harus bertanggung jawab atas membuat keputusan, kebijakan, dan perencanaan, tetapi juga harus dapat menetapkan tujuan, memberi petunjuk atau arahan, dan menilai kinerja tim mereka. Selain itu, hasil penelitian menunjukkan bahwa pejabat struktural di Dinas Perhubungan Kota Bekasi memiliki kualitas pemimpin yang baik dan melaksanakan tugas pokok sesuai dengan Standar Operasional Prosedur. Namun, penelitian menunjukkan bahwa salah

satu kelemahan adalah kurangnya koordinasi antara pimpinan dan bawahan dalam mengatur lalulintas. Untuk mengurangi kemacetan di Kota Bekasi, Dinas Perhubungan perlu memajukan sumber daya manusianya serta membangun kerja sama yang efektif antara pimpinan dan bawahan

4. Functional Strategy

Pendekatan kelembagaan telah memerlukan bagian esensial dari pembangunan. Namun, ada banyak alasan mengapa pengembangan kelembagaan belum pernah mencapai hasil terbaik, terutama karena pemahaman dan strategi yang salah. Organisasi hanya membangun hubungan horizontal yang lemah. Kelembagaan dibuat bukan untuk meningkatkan sosial kapital masyarakat secara mendasar, tetapi lebih untuk memudahkan pelaksana program melakukan tugas kontrol. Tidak mengherankan bahwa sebuah organisasi akan ditutup begitu pelaksananya meninggalkannya. Studi ini memeriksa berbagai strategi organisasi yang digunakan oleh organisasi atau divisi perhubungan untuk mengambil kontrol. Setiap upaya untuk mengatasi kemacetan selalu diawasi dan diawasi oleh pimpinan melewati sidak di lapangan. Penelitian juga menemukan pendekatan institusional untuk mengaplikasikan kebijakan terkait peningkatan jejaring angkutan di Kota Bekasi. Strategi-strategi ini termasuk :

- Menerapkan konsep Manajemen Lalu Lintas (TDM) untuk mengurangi kendaraan pribadi karena meningkatnya jumlah kendaraan di Kota Bekasi.
- Memelihara prasarana dan sarana LLAJ.
- Menempatkan petugas pengatur lalu lintas.
- Menciptakan metode layanan sigap serta responsif berbasis IT untuk penyelesaian sampah, jalan, saluran, PJU, dan kemacetan.
- Mengurangi pembatasan samping pada jaringan jalan.
- Meningkatkan pengedaan prasarana dan sarana lalu lintas.
- Memanfaatkan teknologi informasi dalam rekayasa lalu lintas seperti ITATCS.
- Melaksanakan operasi kelompok penguatan UU LLAJ.
- Penataan serta penguatan dasar yang tepat terhadap pelanggaran lalu lintas.
- Sosialisasi tentang tertib lalu lintas
- Pengadaan angkutan publik massal yang terintegrasi
- Perluasan angkutan massal lewat BUMD

Hasil penelitian menunjukkan bahwa strategi kelembagaan dalam menentukan sasaran memiliki beberapa hambatan. Menurut beberapa informan, hal ini disebabkan oleh kurangnya sumber daya aparatur yang diperlukan untuk mengendalikan masalah kemacetan yang ditangani oleh Dinas Perhubungan Kota Bekasi. Oleh karena itu, implementasi kebijakan dalam strategi kelembagaan harus dilakukan dengan cara yang paling efektif.

KESIMPULAN

Studi menunjukkan bahwa strategi Dinas Perhubungan untuk menangani kemacetan di Kota Bekasi tidak berhasil. Ini ditunjukkan oleh Strategi Organisasi Dinas Perhubungan, yang berusaha mendorong petugas Dishub untuk menindak atau mendisiplinkan pelanggar lalulintas. Program seperti Program Perangkat Jalan, Program

manajemen dan Rekayasa lalu lintas, dan Program Pengendalian Prasarana Parkir dianggap berhasil berdasarkan pendekatan yang digunakan oleh pemerintah. Namun, strategi ini menghadapi beberapa masalah. Salah satunya adalah pertumbuhan kendaraan yang tidak proporsional dibandingkan dengan pembangunan jalan baru, yang menyebabkan kemacetan. Karena masih ada kekurangan petugas di beberapa lokasi, yang menyebabkan masalah, kualitas kerja petugas lapangan harus ditingkatkan, menurut Strategi Pendukung Sumberdaya.

DAFTAR PUSTAKA

- Arifiananta, R. D. (2015). Strategi dinas perhubungan kota surabaya untuk mengurangi kemacetan. *Jurnal Ilmu Administrasi Negara*.
- Nafisah, A. D. (2020). Efektivitas penggunaan intelligent transport system dalam menanggulangi kemacetan oleh dinas perhubungan kota malang perspektif masalah mursalah. *Al-Balad: Journal of Constitutional Law*, 1-12.
- Abdul, R., & Darsono, P. (2015). *Manajemen Strategis*. Jakarta: Mitra Wacana Media.
- Adisasmita, & Rahardjo. (2011). *Pengelolaan Pendapatan Dan Anggaran Daerah*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Efektivitas Penggunaan Intelligent Transport System Dalam . (t.thn.).
- Herawan, R. A., & Haryatiningsih, R. (2022). Dampak Kemacetan Di Kota Bandung Bagi Pengguna Jalan. *Bandung Conference Series Economic Staties*, (hal. 52-59). Bandung.
- Salusu, j. (1996). Pengambilan Keputusan Strategik untuk Organisasi Publik dan Organisasi non Profit. Jakarta: PT Grasindo.
- Tamim. (2000). *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. Bandung: ITB.
- Walean, A. A., Kaunang, M., & Kimbal, M. L. (2019). Strategi Dinas Perhubungan Dalam Mengatasi Kemacetan Di Kota Manado Provinsi Sulawesi. *Jurnal Administrasi Publik*.