

Peran CSR dalam Memberdayakan Pemburu Rupiah di Bandar Lampung

Prayogi¹, Aris Machmud^{2*}, Suartini³, Amoury Adi Sudiro⁴

¹ Universitas Al-Azhar Indonesia, Jakarta Selatan, Indonesia

² Universitas Al-Azhar Indonesia, Jakarta Selatan, Indonesia

³ Universitas Al-Azhar Indonesia, Jakarta Selatan, Indonesia

⁴ Universitas Al-Azhar Indonesia, Jakarta Selatan, Indonesia

yogieltv@yahoo.com¹, aries_machmud@uai.ac.id^{2*}, suartini@uai.ac.id³,
amourysudiro@uai.ac.id⁴.

ABSTRAK

Strategi CSR (*Corporate Social Responsibility*) dalam memberdayakan “pemburu rupiah” dibalik pengendali kendaraan tidak resmi – petugas ilegal - di wilayah Bandar Lampung agar tidak menjadi biang kemacetan yang berdampak pada kebocoran ekonomi –pemborosan ekonomi – serta terganggunya lalu lintas. Dengan adanya program CSR dapat menjadi alternatif pemberdayaan masyarakat secara efektif, dan efisien. Permasalahan dalam artikel ini adalah bagaimana implementasi program CSR dalam pemberdayaan sekumpulan anak jalanan di Bandar Lampung? Penelitian ini menggunakan penelitian yuridis normative empiris dengan pendekatan kualitatif dan peraturan perundang-undangan serta studi lapangan. Kesimpulan dalam artikel ini adalah bahwa CSR dapat memberdayakan anak jalanan pemburu rupiah pengatur lalu lintas ilegal secara efektif dalam menekan tingkat kebocoran ekonomi di kota Bandar Lampung, karena mereka dapat menjadi pembantu aparat kepolisian dalam mengatur lalu lintas di jalan.

Kata kunci : CSR, Pengatur Lalu Lintas Ilegal, Pemberdayaan

ABSTRACT

CSR (Corporate Social Responsibility) strategy in empowering "rupiah hunters" behind unofficial vehicle controllers - illegal officers - in the Bandar Lampung area so that they do not become the source of traffic jams which have an impact on economic leaks - economic waste - as well as traffic disruption. With a CSR program, it can be an alternative for community empowerment effectively and efficiently. The problem in this article is how to implement the CSR program in empowering a group of street children in Bandar Lampung. This research uses empirical normative juridical research with a qualitative approach and statutory regulations as well as field studies. This article concludes that CSR can empower rupiah-hunting street children to control illegal traffic effectively in reducing the level of economic leakage in the city of Bandar Lampung because they can become assistants to the police in regulating traffic on the roads

Keyword : CSR program, Empowerment, Illegal Traffic Control

1. PENDAHULUAN

Kemacetan menjadi ancaman serius yang sangat menakutkan bagi mayoritas pengendara kendaraan lalu lintas di jalan

raya yang sedang memburu waktu penting. Rencana atau kegiatan yang sudah terjadwal rapi seketika lewat begitu saja, penyebabnya, mayoritas seluruh ruas jalan berubah paras menjadi gelanggal

parkir raksasa. Selain itu kemacetan berpotensi menghamburkan waktu, Pemborosan bahan bakar yang berlebihan, jarak tempuh yang sangat terlalu lama dan membosankan serta berakibat besar pada kerugian ekonomi. Selain itu dampak lain dari kemacetan lalu lintas bisa menyebabkan meningkatnya gejala psikologis dan stres bagi pengendara kendaraan karena sering kali menciptakan rasa ketidaknyamanan dan frustrasi.

Menurut MKJL (1997) Kemacetan merupakan kondisi dimana arus aktivitas pada area jalan yang diaudit melebihi kapasitas jalan yang direncanakan. Yang terjadi pada kecepatan bebas kawasan jalan yang semakin dekat atau melebihi km/jam sehingga menimbulkan antrean. Nilai derajat perendaman pada aliran jalan akan dilihat di mana penyumbatan akan terjadi apabila nilai derajat perendaman mencapai 0,5.

Sementara itu, menurut Gito Sugiyanto dalam pandangannya menjelaskan bahwa adanya jumlah kendaraan yang melampaui kapasitas jalan yang tersedia serta terlalu banyaknya volume kendaraan berpotensi menimbulkan kemacetan (Zakaria et al., 2023).

Lantas apa yang menyebabkan terjadinya kemacetan hampir disetiap ruas jalan persimpangan di kota Bandar Lampung. Dari data empiris menunjukkan sekian banyak yang menimbulkan kemacetan yang terjadi disebabkan oleh eksistensi anak jalanan yang mengatur arus lalu lintas secara ilegal tidak sesuai ketentuan. Kehadiran mereka seakan-akan mengambil alih darma polisi lalu lintas.

Dalam setiap aktivitasnya, dengan berbekal peluit pengatur lalu lintas ilegal dengan cekatanya mengatur kendaraan melintas yang akan putar balik. Bila di hitung dalam 1 menit tercatat setidaknya 4 sampai 6 menit kendaraan yang melintas pada saat jam padat yaitu antara pukul 16.00 sampai 17.30. Sehingga kondisi ini yang sering menimbulkan kemacetan.

Seperti yang di rangkum dalam berita surat kabar harian lokal setempat Lampung Post bahwa kepolisian sektor wilayah tanjungkarang timur telah menjaring setidaknya sepuluh orang anak jalanan yang sedang beroperasi di putar balik persimpangan jalan antara jalan P.Antasari dan jalan Gajah Mada. Dalam keteranganya Kompol Doni yang menjabat kapolsek Tanjungkarangtimur menjelaskan bahwa keberadaan mereka atau pak ogah sering membuat resah pengendara serta menimbulkan kemacetan di jalan raya (Editor, 2022) (Fauzi, 2023).

Adapun berita surat kabar harian nasional Kompas memberitakan bahwa sejak 9 Februari hingga 27 Juni 2023, mereka satpol PP DKI Jakarta berhasil menertibkan 316 pengatur lalu lintas ilegal atau pak ogah dalam kegiatan Patroli Penjangkauan PPKS di berbagai wilayah Jakarta (Erika Kurnia, 2023).

Menurut Verawanti dan Prima Juanita Romadhona mengatakan bahwa, Kondisi dimana jalur perlintasan yang dikendalikan oleh PTR mengalami selisih harga tundaan sebesar 36,89% bila dibandingkan dengan yang tidak dikontrol. Kondisi untuk mengarahkan konvergensi yang dikendalikan oleh keterlibatan PR berbeda dalam nilai penundaan (Verawanti & Romadhona, 2019).

Maraknya keberadaan anak jalan di kota Bandar Lampung sebagai pengendali kendaraan tidak resmi apabila tidak segera dipenuhi dengan prosedur yang memuaskan, maka dikhawatirkan akan terjadi penertiban kegiatan yang melanggar hukum di Kota Bandar Lampung sehingga mengganggu pengaturan kegiatan.

Menurut The Strait Times, petugas aktivitas ilegal adalah pengontrol aktivitas informal yang sebagian besar ditemukan di pertigaan, belokan U, dan persimpangan kereta api. Sementara itu, dalam bukunya Perselisihan Kasar di Indonesia, Charles A. Chopel

menjelaskan bahwa Pak Ogah (pengawas kegiatan terlarang) adalah pengawas tidak resmi di jalan yang lazim menuntut kompensasi bagi pemerintahnya dalam mengendalikan kegiatan (P. J. Romadhona & Hakiki, 2020).

Sementara itu, kehadiran pengatur lalu lintas ilegal juga dapat berdampak buruk terhadap perekonomian kota Bandar Lampung. Berdasarkan data studi VC Proportion tahun 2017 dari Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI) Lokal Lampung memaparkan bahwa kemacetan dengan resiko tinggi sering terjadi seperti pada Jalan Teuku Umar yaitu nilai proporsi VC sebesar 0,78 dan Jalan ZA. Karakteristik Pagar 0,74. Kemacetan aktivitas mempunyai dampak yang besar dalam hal kerugian finansial mulai dari pemborosan bahan bakar dan berkurangnya efisiensi karena kehilangan waktu dan timbulnya kontaminasi (Pramana, 2023).

Selain itu, banyak pengendara yang mengeluh dengan eksistensi pengatur lalu lintas ilegal yang sangat jelas mempertontonkan aktivitas mengatur lalu lintas tidak sesuai aturan yang berlaku di jalan raya. Aksi mereka sama sekali tidak mencerminkan kepedulian keadaan terhadap sejumlah kendaraan arah lurus yang semestinya didahulukan terlebih dahulu daripada mendahulukan kendaraan yang akan putar balik. Bahkan sering kali dari sebagian mereka meminta uang jasa putar balik kendaraan dengan cara memaksa, sehingga acap kali sangat meresahkan para pengendara yang pada akhirnya memberikan dengan hati terpaksa. Namun hal tersebut diatas tidaklah berlaku sama sekali untuk pengatur lalu lintas ilegal, yang terpikirkan oleh mereka adalah bagaimana caranya menghasilkan pundi – pundi rupiah sebanyak mungkin untuk kepentingan individu atau suatu kelompok tanpa lagi melihat kepentingan pengendara yang sejatinya lebih diharuskan dari pada kepentingan mereka sendiri.

Selanjutnya untuk melengkapi penelitian yang integral diperlukan menyelidiki masa lalu. Penelitian terdahulu merupakan sebagai bentuk rujukan penulis menggarap penelitiannya serta mampu memperkaya konsep yang diperlukan. Tidak ditemukannya penelitian dengan judul yang sama dalam penelitian terdahulu oleh penulis namun demikian penulis memiliki hubungan yang sama terhadap penelitian terdahulu. Akan tetapi dalam beberapa penelitian, penulis memperkaya literatur sebagai bahan analisis penelitian (Padaniyah & Haryono, 2021). Selanjutnya dibawah ini penulis berhasil merangkum beberapa jurnal penelitian terdahulu.

Berdasarkan hasil penelitian terdahulu berjudul “Efektivitas Penertiban Aksi Pak Ogah Di Jalan Raya Oleh Satuan Polisi Pamong Praja Kota Padang” yang telah disusun oleh Imra Atul dan kawan-kawan memaparkan bahwa Pak Ogah tetap menuntut pengemudi mobil untuk membuat perbedaan dengan sengaja memberi mereka uang tunai. Sehingga latihan Pak Ogah membuat jengkel beberapa pengemudi kendaraan bermotor, khususnya pengemudi mobil (Lukra & Eriyanti, 2019).

Sementara itu penelitian dengan judul “Persepsi Masyarakat Terhadap Eksistensi Pak Ogah” yang dilakukan oleh Nursalim dan Muhammad mendeskripsikan, bahwa, dalam pengakuannya ada silang pendapat atas kehadiran Pak Ogah di lapisan masyarakat dari kalangan berbeda yang tidak mengharapkan keberadaannya. Di satu sisi pemerintah sebagai pengambil kebijakan menekankan bahwa kenyamanan dan keamanan masyarakat merupakan prioritas utama (Hajerni, 2016).

Kemudian hasil penelitian Milani Novriani dengan judul “Implementasi Kebijakan Penertiban Kelompok Pengganggu Fungsi Jalan Di Kota Pekanbaru” memaparkan bahwa, Salah satu pengendara yang merasa terganggu

dengan keberadaan pak ogah setuju jika keberadaan Pak Ogah di berantas karena merasa mereka tidak layak mengedalikan arus kendaraan , malah sebaliknya memperparah kemacetan (Milani Novriani & Zulkarnaini, 2020).

Selanjutnya hasil penelitian dengan judul “Pengaruh Petugas Tidak Resmi Terhadap Lalu Lintas Pada Simpang Tiga Bersinyal di Jl. Kaliuang KM. 8 Yogyakarta” yang telah disusun oleh Prima J. Romadhona dan Umi Nur Chasanah menjelaskan bahwa peran pak ogah dalam memberikan bantuan kepada pengemudi sering kali bertentangan dengan ketentuan berlalulintas. Dimana posisi pak ogah mengatur kendaraan yang akan berbelok tampak berlawanan dengan pengemudi, sehingga hal tersebut beresiko memicu terjadinya kecelakaan (P. Romadhona & Chasanah, 2021).

Dari hasil penelitian terdahulu diatas penulis menilai bahwa, semua peneliti memberikan kontribusi yang penting dalam kajian tentang dampak kehadiran anak jalanan pengatur lalu lintas ilegal. Namun demikian penelitian ini melewati satu persoalan penting, yaitu memberikan kedudukan kesetaraan sosial untuk anak jalanan pengatur lalu lintas ilegal agar mendapat kedudukan yang pantas dalam eksistensinya, serta data empiris yang memadai untuk menunjang syarat yang di buat peneliti. Sementara itu, penelitian ini boleh jadi tidak mencakup semua aspek permasalahan ekonomi terhadap dampak yang ditimbulkan akibat eksistensi pengatur lalu lintas ilegal, dan mungkin ada penyebab atau faktor lain untuk perlu dipertimbangkan dalam kajiannya.

Tujuan penelitian ini penulis merekomendasikan sudah sepatutnya pemegang kedaulatan jalan raya yaitu kepolisian lalu lintas, dinas perhubungan serta pemerintah setempat lebih bertindak cepat mencari solusi persoalan terkait atas kekacauan arus lalu lintas kendaraan yang terjadi di kota Bandar Lampung. Dibutuhkan adanya strategi terobosan

baru untuk mengurai kemacetan yang kian hari kian meningkat yang berdampak pada kerugian ekonomi. Diperlukan adanya sinergi antar pihak-pihak pemangku kepentingan agar tidak berlarut masalah yang kerap menjadi menu disetiap pergantian pimpinan pemerintah daerah yang belum sama sekali ada titik jalan keluarnya. Dalam hal ini pihak terkait seperti kepolisian lalu lintas, dinas perhubungan serta pemerintah kota Bandar Lampung harus saling bahu – membahu mewujudkan kota yang bahagia bagi warganya.

Oleh karena itu diperlukan strategi agar keberadaan anak –anak jalanan pengatur lalu lintas ilegal yang sering kali menjadi ancaman kemacetan pengendara kendaraan di Kota Bandar Lampung diberdayakan atau dilibatkan dalam mengurai kemacetan sesuai ketentuan aturan yang berlaku, supaya masyarakat pengguna jalan raya di Kota Bandar Lampung lebih nyaman saat berkendara. Penulis mengusulkan agar pengatur lalu lintas ilegal dibekali ketrampilan yang memadai berupa pelatihan-pelatihan khusus atau kursus tentang aturan cara mengatur lalu lintas di jalan yang benar sesuai ketentuan, serta memberikan kompensasi sebagai bentuk penghargaan melalui memanfaatkan program CSR (*Corporate Social Responsibility*) yaitu kegiatan sosial terhadap masyarakat yang dilakukan suatu perusahaan tertentu.

CSR diatur dalam regulasi korporasi, sehingga program CSR tersebut dapat menjadi dasar hukum untuk memberdayakan anak jalanan implementasinya sesuai dengan Undang-undang tersebut (Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 40 Tahun 2007 Tentang Perseroan Terbatas, Lembaran Negara RI Tahun 2007 Nomor 106, Tambahan Lembaran Negara RI Nomor 4756, 2007).

2. LANDASAN TEORI

Maraknya praktik pengatur lalu lintas ilegal oleh segelintir orang untuk dijadikan lapangan pekerjaan apabila tidak segera diantisipasi dengan strategi yang memadai dikhawatirkan akan mengganggu ketertiban lalu lintas yang berdampak kemacetan serta kerugian ekonomi Kota Bandar Lampung.

Kemacetan aktivitas mungkin merupakan permasalahan yang sudah lama terjadi di berbagai kota besar, khususnya di Indonesia. Permasalahan kemacetan merupakan lagu lama yang kerap muncul di sebagian kota besar di Indonesia. Namun kemacetan yang ditimbulkan adanya perkembangan urbanisasi belum sepenuhnya mendapat perhatian khusus dari pihak terkait. Meningkatnya urbanisasi yang tidak seimbang akan kebutuhan perjalanan dan ketidaksanggupan fasilitas transportasi sangat berdampak menimbulkan kemacetan pada wilayah perkotaan (Pradana & Jannah, 2023).

Kerugian yang dialami akibat masalah kemacetan ini, jika diukur dalam satuan keuangan, sangatlah besar, yaitu kerugian karena waktu perjalanan menjadi semakin lama, biaya pengoperasian kendaraan menjadi semakin besar dan timbulnya pencemaran kendaraan semakin meningkat. Dalam kemacetan lalu lintas, kendaraan merayap dengan kecepatan yang sangat lambat, penggunaan bahan bakar menjadi sangat tidak efisien, motor kendaraan menjadi lebih cepat aus dan terjadinya pelemahan kendaraan ditandai dengan konsentrasi zat yang lebih tinggi. Santoso dan Idwan mengatakan bahwa dalam kondisi kemacetan, pengemudi cenderung merasa cemas sehingga berujung pada tindakan tidak disiplin yang pada akhirnya memperparah kondisi kemacetan tersebut (Rivai & Nasution, 2023). Soesilawati mengatakan bahwa secara finansial, permasalahan kemacetan aktivitas akan menimbulkan biaya sosial, biaya

operasional yang tinggi, dan ketidakberuntungan waktu (Ahmada et al., 2022).

Prastowo dan Huda mengatakan bahwa Corporate Social Responsibility atau kewajiban sosial Perusahaan merupakan tindakan yang dilakukan suatu perusahaan tertentu akibat dari pengaruh suatu keputusan dalam suatu kegiatan sehingga dampak tersebut mengarah yang lebih baik pada keadaan suatu masyarakat (Hidayat & Ginting, 2023).

CSR di Indonesia pada implementasinya dilindungi oleh Undang-Undang No.40 Tahun 2007, menjelaskan bahwa semua perseroan terbatas wajib hukumnya untuk melaksanakan Tanggung Jawab Sosial Perusahaan atau CSR, sehingga dengan begitu suatu perusahaan pada umumnya mewajibkan untuk membuat draft rancangan anggaran perusahaan.

Melalui kegiatan CSR, diharapkan perusahaan mengajak masyarakat untuk ikut serta atau berpartisipasi dengan menyalurkan ide, aspirasi, ataupun pendapat mereka mengenai tujuan dari masing-masing pihak. Hal ini tentu berkaitan dengan konsep community development, kegiatan CSR yang dilakukan oleh perusahaan akan dilakukan bersama dengan masyarakat sekitar perusahaan. Kegiatan CSR ini diharapkan dapat mampu mengembangkan potensi yang dimiliki masyarakat local sehingga dari potensi ini dapat memberikan manfaat jangka Panjang baik untuk masyarakat maupun perusahaan (Octaviani et al., 2022).

3. METODOLOGI

Pertanyaan semacam ini adalah pertanyaan subjektif tentang penggunaan strategi grafis. Penyelidikan ini dilakukan Kota Bandar Lampung. Penelitian kualitatif bisa diartikan sebagai menggali ilmu dalam meneliti suatu kualitas hubungan, kegiatan, kedudukan, Artinya

penelitian kualitatif lebih menekankan pada pemaparan holistik, yang dapat menerangkan secara rinci mengenai aktivitas yang sedang berlangsung (Fadli, 2021).

Kemudian melakukan survey dan pengamatan secara langsung, dimana penelitian ini menggunakan metode Observasi yaitu pondasi dari keseluruhan ilmu pengetahuan. Bagi ilmuwan data sangat penting yaitu fakta tentang kenyataan dunia yang didapat melalui persepsi Dengan persepsi, analisis belajar seputar perilaku, dan makna dari aktivitas tersebut. Persepsi dibedakan menjadi persepsi anggota, persepsi polos dan persepsi terselubung (persepsi jelas dan persepsi penyamaran), persepsi tidak terstruktur, masing-masing jenis persepsi digunakan sesuai dengan ciri-ciri bahan pertanyaan sumber informasi investigasi (Priadana & Sunarsi, 2021). Lalu Metode wawancara, merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan mengajukan suatu pertanyaan dialog langsung untuk mengumpulkan data terhadap koresponden (Trivaika & Senubekti, 2022).

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 1. **Praktik Pengatur Lalu Lintas Ilegal Memicu Kemacetan Dan Kerugian Ekonomi Kota Bandar Lampung**

Pengatur lalu lintas ilegal umumnya selalu mendayagunakan kekacauan kegiatan dalam mengambil alih pekerjaan aktivitas polisi di Kota besar seperti Kota Bandar Lampung. Namun, pertanyaannya apakah ketentuan peraturan perundang-undangan di Indonesia memperbolehkan eksistensi mereka?

Artikel ini mendalami bahwa akan lebih tepat apabila di tinjau dari segi hukum, keberadaan mereka di saat mengatur kendaraan yang bukan wewenangnya sehingga menyebabkan kemacetan harus ada tindakan konkrit dari pemerintah daerah setempat dan pihak

terkait melalui undang-undang peraturan daerah yang ada kaitanya dengan ketentraman dan ketertiban masyarakat. Sehingga kedepannya diharapkan tercipta kondisi yang aman dan nyaman untuk setiap masyarakat dalam melakukan aktivitas berkendara.

Adapun yang berhak memiliki kewenangan dalam penyelenggaraan ketertiban umum, pengawasan, pembinaan dan pengendalian adalah SKPD dan Satpol PP disingkat polisi pamong praja dimana dalam menjalankan tugasnya memegang otoritas pada bidang ketertiban dan ketentraman masyarakat secara umum bersama dinas atau aparat terkait.”

Kemudian penulis mencoba melakukan penelitian di sepanjang jalan kota Bandar Lampung mulai dari jalan Teuku Umar, ZA Pagar Alam, Sultan Agung, hingga jalan pangeran Antasari, untuk memecahkan apa yang menjadi penyebab perihal kemacetan. Maka dapat di deskripsikan temuan dilapangan adalah menumpuknya aktivitas pengatur lalu lintas ilegal yang sedang mengatur arus lalu lintas di beberapa titik ruas persimpangan jalan kota Bandar Lampung. Penulis melihat langsung cara mereka mengatur beberapa kendaraan sangat tidak sesuai ketentuan dan sesuka hati dalam memprioritaskan kendaraan yang akan lewat. Bahkan mereka sama sekali belum memahami akibat yang di timbulkan dari aksi mereka yang berdampak besar pada kemacetan bahkan kerugian ekonomi yang ditimbulkan.

Tabel.1
Daftar Lokasi Anak Jalanan Bertindak Sebagai Pengedali Kendaraan Tidak resmi Di Wilayah Kota Bandar Lampung

No	Wilayah	Jumlah Pengatur Lalu Lintas Ilegal
----	---------	------------------------------------

1	Jalan ZA Pagar Alam	8
2	Jalan Teuku Umar	9
3	Jalan Sultan Agung	6
4	Jalan Pangeran Antasari	7
5	Jalan gajah Mada	8
	Jumlah	38

Sumber: *Observasi lapangan, Januari 2024*

Untuk mendukung penelitian, Penulis mencoba mencari tahu permasalahan apa yang menyebabkan terjadinya kemacetan yaitu melalui pendekatan wawancara dengan beberapa narasumber dilapangan yaitu petugas Satlantas dan beberapa anak pengatur lalu lintas ilegal.

Berikut hasil wawancara penulis bersama pengatur lalu lintas ilegal yang sering beroperasi di jalan Teuku Umar serta bagaimana sikap dan anggapan petugas polisi lalu lintas terkait keberadaan mereka, berikut petikan hasil wawancara dengan pengatur lalu lintas ilegal (Prayogi, 2024c):

“ Sesekali ada pak polisi yang memperingatkan kami tapi sesekali ada juga pak polisi yang tidak peduli dan lewat saja. Kami anggap tidak ada masalah ya kami terus lanjut beroperasi ”.

Kemudian kembali Di lanjutkan wawancara oleh salah satu anggota polisi lalu lintas terkait kehadiran pengatur lalu lintas ilegal dan berikut hasil wawancaranya (Prayogi, 2024b):

“ Dari satuan kami selalu aktif berdialog secara persuasif pada pengatur lalu lintas ilegal yang sering beroperasi diperempatan jalan yaitu jalan Teuku Umar, apa yang mereka lakukan kurang tepat dan

melanggar dan itu tujuan kami memberitahukan mereka... Dengan menciptakan situasi yang aman dan nyaman berlalu lintas, petugas kami selalu berupaya, sebab mereka itu dilarang dan tidak memiliki kewenangan untuk melakukan pengaturan lalu lintas di jalan raya.. Bila di tinjau dari aspek hukum petugas kami secara tegas tidak bisa menindaklanjuti secara langsung apabila tanpa adanya pelaporan dan pengaduan, dan apabila memenuhi syarat yang ada baru kami bisa menindaklanjuti dengan penertiban.”

Dari hasil wawancara di atas, penulis menilai reaksi dan sikap petugas Satlantas terkesan adanya pembiaran terhadap anak pengatur lalu lintas ilegal. Mereka akan melakukan penertiban apabila adanya pengaduan dan pelaporan dari masyarakat.

Apalagi sependapat dengan masyarakat, salah satu komponen yang melatarbelakangi maraknya aktivitas polisi spesialis (Pak Ogah) adalah polisi tidak mengarahkan aktivitas. Sependapat dengan masyarakat, polisi jarang beraktivitas di titik-titik jalan yang rawan kemacetan, dan tidak mengarahkan disaat waktu padat kendaraan antara pukul 7.00 pagi pada saat aktivitas anak berangkat ke sekolah dan pekerja hendak berangkat kerja, serta sepulang sekolah dan bekerja, meskipun demikian. fakta bahwa bagian dari aktivitas polisi benar-benar diperlukan pada saat-saat tersebut. Karena tidak adanya aktivitas pengendalian polisi, mereka digantikan oleh petugas polisi (Pak Ogah (Sari, 2018).

4.2 2. Integrasi Sosial Satlantas, Dinas Perhubungan, dan Pengatur Lalu Lintas Ilegal Dalam Kolaborasi Mengurai Kemacetan

Soekanto, S mengatakan bahwa integrasi sosial merupakan terbentuknya

suatu proses sosial antara perseorangan atau golongan masyarakat yang mempunyai tujuan berusaha melawan oponent disertai ancaman dan kekerasan, berganti menjadi suatu proses sosial di mana perseorangan atau golongan masyarakat melakukan usaha demi menggapai tujuan bersama tanpa adanya tanpa ancaman dan kekerasan (Ridwan, 2017).

Berkolaborasi dengan dinas perhubungan serta pihak-pihak terkait, integrasi sosial antara satlantas dan pengatur lalu lintas ilegal diharapkan mampu mengatasi kemacetan yang selama ini belum terpenuhi secara maksimal.

Selain itu sebagai penunjang perekonomian yang merata di wilayah Bandar Lampung, dibutuhkan sarana transportasi jalan raya yang memadai supaya masyarakat dapat beraktivitas dengan nyaman sehingga mobilitas kendaraan menjadi lancar dan teratur.

Berikut hasil wawancara penulis dengan petugas dinas perhubungan Kota Bandar Lampung saat bertugas dilapangan(Prayogi, 2024a):

“Menurut saya akan sangat bagus ya pihak –pihak terkait saling mempunyai tujuan yang sama dalam melancarkan arus lalu lintas kendaraan yang sangat padat ini. Terutama anak-anak itu ya (pengatur lalu lintas ilegal) mestinya di bina juga setidaknya bisa membantu peran kami disini”

Setelah menyimak hasil wawancara di atas, penulis sedikit menggaris bawahi bahwa adanya binaan terhadap pengatur lalu lintas ilegal akan berimplikasi positif terhadap keadaan aktifitas kendaraan di Kota Bandar Lampung yaitu berjalan lancar dan teratur tanpa ada lagi kemacetan yang luar biasa.

Sementara itu, Implementasi dalam bentuk integrasi sosial merupakan strategi yang paling efektif untuk menghasilkan aspek yang bersentuhan langsung antara pihak terkait yakni polisi lalu lintas, dinas

perhubungan dengan pengatur lalu lintas ilegal dengan harapan tercipta aktivitas yang baik terhadap kelancaran arus lalu lintas di Kota Bandar Lampung.

4.3 3. Implementasi CSR (Corporate Social Responsibility) dalam Memberdayakan Pengatur Lalu Lintas Ilegal

Melalui program CSR, perusahaan terbuka untuk mempersilahkan pihak-pihak yang menaruh minat atau ambil bagian dengan menyalurkan pemikiran, tujuan atau kesimpulannya sehubungan dengan tujuan masing-masing pihak. Pada umumnya, tentunya terkait dengan konsep kemajuan masyarakat, maka program CSR yang dilakukan oleh perusahaan akan dilakukan bersama dengan masyarakat sekitar perusahaan. kampanye CSR ini diyakini mampu melahirkan potensi masyarakat sekitar sehingga kemampuan tersebut diharapkan memberikan manfaat ke arah depan yang lebih baik bagi masyarakat maupun perusahaan.

Diharapkan pula dalam kegiatan CSR perusahaan dapat memberdayakan potensi pengatur lalu lintas ilegal yang dimiliki sehingga dalam keberadaanya mengatur arus lalu lintas benar –benar sesuai ketentuan yang berlaku. Oleh karena itu, diperlukan strategi yang dapat diterapkan untuk meningkatkan efektivitas peran pengatur lalu lintas ilegal dalam membantu kinerja Satuan Lalu Lintas (Satlantas) serta pihak-pihak terkait.

Adapun strategi yang dapat ditempuh adalah melalui kegiatan CSR (Corporate Social Responsibility) yaitu perusahaan bekerjasama dengan Direktorat lalu Lintas (Ditlantas) terlibat langsung dalam memberikan pelatihan dan menyertakan mereka (Pengatur lalu lintas ilegal) yang tetap di bawah naungan koordinasi Kasat Lantas. Kemudian pengatur lalu lintas ilegal perlu dibekali dengan pengetahuan yang memadai terkait lalu lintas. Supaya dalam aktivitasnya diruang publik jalan

raya pengatur lalu lintas ilegal dalam mengatur lalu lintas sudah sesuai ketentuan. Dengan kata lain penulis menilai bahwa memberdayakan mereka (pengatur lalu lintas ilegal) dalam fungsi ketentuan yang tepat akan menghilangkan stigma negatif dalam penilaian masyarakat sebagai biang kemacetan.

5. KESIMPULAN

Berdasarkan penelitian yang dilakukan, dalam artikel ini menemukan tiga strategi CSR dalam memberdayakan anak jalanan pengendali kendaraan tidak resmi dalam mendukung kelancaran lalu lintas di kota Bandar Lampung secara efektif. Pertama, Integrasi sosial satlantas dan pengendali kendaraan tidak resmi dalam kolaborasi mengurai kemacetan, kedua implementasi CSR (Corporate Social Responsibility) dalam memberdayakan pengatur lalu lintas ilegal, dan ketiga sosialisasi CSR kepada pengatur lalu lintas ilegal.

Sebagai tindak lanjut dan upaya untuk memberdayakan pengatur lalu lintas ilegal, penulis merekomendasikan kepada kepolisian lalu lintas, dinas perhubungan serta pemerintah kota Bandar Lampung untuk segera memberikan pelatihan ketrampilan yang memadai berupa pelatihan-pelatihan khusus atau kursus tentang implementasi mengatur lalu lintas di jalan raya yang benar sesuai ketentuan.

6. UCAPAN TERIMA KASIH

Kami ucapkan terima kasih kepada para responden dalam mendukung penelitian ini.

DAFTAR PUSTAKA

Ahmada, N. H., Sandri, D., & Anshor, F. al. (2022). Analisis Keterkaitan Ekonomi dari Daerah Asal ke Kota (Studi Kasus: Kecamatan Mranggen, Kabupaten Demak).

Pjse: Perwira Journal of Science & Engineering, 02(01), 32–40.

Editor. (2022, July 27). Bikin Resah 10 Pak Ogah Ditertibkan Polisi. *Lampung.Com*, Diakses 24 Nopember 2024.

Erika Kurnia. (2023, June 28). Jadi Obyek Penertiban Satpol PP, "Pak Ogah" Seberapa Dibutuhkan. *Kompas.Com*, Diakses 24 Februari 2024.

Fadli, M. R. (2021). Memahami desain metode penelitian kualitatif. *Humanika*, 21(1), 33–54. <https://doi.org/10.21831/hum.v21i1.38075>

Fauzi. (2023, December 13). Meresahkan Masyarakat, Belasan Jukir Liar Hingga Pak Ogah Ditangkap Jatanras Polda Sumsel. *RMOLSUMSEL*, Diakses 24 Februari 2024.

Hajerni. (2016). Persepsi Masyarakat Terhadap Eksistensi Pak Ogah. *Jurnal Equilibrium*, III(2), 223–231.

Hidayat, R., & Ginting, Y. L. (2023). Analisis Luas Pengungkapan Corporate Social and Responsibility Perusahaan Melalui Laman Resmi Perusahaan Anggota Indeks ESG Leaders. 8(3).

Lukra, I. A. H., & Eriyanti, F. (2019). Efektivitas Penertiban Aksi Pak Ogah Di Jalan Raya Oleh Satuan Polisi Pamong Praja Kota Padang. *Journal of Multidisciplinary Research and Development*, 1(3), 464–472.

<https://jurnal.ranahresearch.com/index.php/R2J/article/view/78>

Milani Novriani, & Zulkarnaini. (2020). Implementasi Kebijakan Penertiban Kelompok Pengganggu Fungsi Jalan Di Kota Pekanbaru. *Https://Medium.Com/*, 7, 1–15. <https://medium.com/@arifwicaksanaa/pengertian-use-case-a7e576e1b6bf>

Octaviani, F., Raharjo, S. T., & Resnawaty, R. (2022). Strategi

- Komunikasi dalam Corporate Social Responsibility Perusahaan sebagai upaya Pemberdayaan Masyarakat. *Jurnal Ilmu Kesejahteraan Sosial HUMANITAS*, 4(I), 21–33. <https://doi.org/10.23969/humanitas.v4ii.4882>
- Padaniyah, N. Y., & Haryono. (2021). Perspektif Sosisologi Ekonomi Dalam Pemutusan Hubungan Kerja Karyawan Perusahaan Di Masa Pandemi Covid-19. *POINT: Jurnal Ekonomi Dan Manajemen*, 3(1), 32–44. <https://doi.org/10.46918/point.v3i1.902>
- Pradana, M. S. A., & Jannah, A. N. (2023). Analisis kinerja bukaan median dan kinerja ruas jalan pada Jalan Pangeran Antasari Kota Samarinda. *Proceeding Civil Engineering Research Forum*, 3(1), 203–213.
- Pramana, W. E. (2023). *Analisis Kerugian Ekonomi Akibat Kemacetan Lalu Lintas Pada Jalan Teuku Umar dan Jalan ZA Pagar Alam di Kota Bandar Lampung*. Universitas Bandar Lampung.
- Prayogi. (2024a). *MR Dishub (bukan nama sebenarnya)* (p. 18 Januari 2024).
- Prayogi. (2024b). *MR Police (bukan nama sebenarnya)* (p. 17 Januari 2024).
- Prayogi. (2024c). *MR X (Bukan nama sebenarnya)* (p. 17 Januari 2024).
- Priadana, H. . S., & Sunarsi, D. (2021). *Metode Penelitian Kuantitatif* (Cetakan Pe). Pascal Books.
- Ridwan. (2017). Hukum dan Perubahan Sosial:(Perdebatan Dua Kutub Antara Hukum Sebagai Social Control dan Hukum Sebagai Social Enginnering). *Jurnal Jurisprudence*, 6(1), 28. <https://doi.org/10.23917/jurisprudence.v6i1.2993>
- Rivai, S., & Nasution, R. (2023). Analisa Kinerja Simpang Tak Bersiyal Pada Jalan Talun Kenas - Jalan Patumbak Medan. *Jurnal Al Ulum LPPM Universitas Al Washliyah Medan*, 11(1), 42–48. <https://doi.org/10.47662/alulum.v11i1.436>
- Romadhona, P., & Chasanah, U. N. (2021). Pengaruh Petugas Tidak Resmi Terhadap Lalu Lintas Pada Simpang Tiga Bersinyal di Jl. Kaliurang KM.8 Yogyakarta. *Jurnal Teknik Sipil Dan Lingkungan*, 5(2), 91–100. <https://doi.org/10.29244/jsil.5.2.91-100>
- Romadhona, P. J., & Hakiki, M. Z. R. (2020). Pengaruh Petugas Tidak Resmi terhadap Kinerja Simpang Tak Bersinyal pada Persimpangan Jalan Wahid Hasyim - Jalan Selokan Mataram, Yogyakarta. In *Jurnal Teknik Sipil* (Vol. 15, Issue 4). <https://doi.org/10.24002/jts.v15i4.3796>
- Sari, D. (2018). Respon Masyarakat Terhadap SUPELTAS Di Kota Pekanbaru. *Jom Fisip*, 5(2), 1–15.
- Trivaika, E., & Senubekti, M. A. (2022). Perancangan Aplikasi Pengelola Keuangan Pribadi Berbasis Android. *Nuansa Informatika*, 16(1), 33–40. <https://doi.org/10.25134/nuansa.v16i1.4670>
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 40 Tahun 2007 Tentang Perseroan Terbatas, Lembaran Negara RI Tahun 2007 Nomor 106, Tambahan Lembaran Negara RI Nomor 4756, Pub. L. No. Lembaran Negara RI Tahun 2007 Nomor 106, Tambahan Lembaran Negara RI Nomor 4756, Hukumonline.com (2007).
- Verawanti, & Romadhona, P. J. (2019). Dampak Petugas Pengatur Lalu Lintas Terhadap Kinerja Simpang 4 Tak Bersinyal Jalan Agro-Bougenvile (Lembah UGM), Yogyakarta. *Teknisia*, XXIV(1), 46–54.

<https://doi.org/10.20885/teknisia.vo124.iss1.art5>

Zakaria, A., Razak, B. A., Reza, A., & Yusril, A. M. (2023). *Analisis Biaya Kemacetan Akibat Pengaruh Hambatan Samping (Studi Kasus : Ruas Jalan Letjen Hertasning Kota Makassar) Analysis of Congestion Costs Due to the Effect of Side Barriers (Case Study : Road Letjen Hertasning Makassar City)*. 3(1), 44–51.