STUDI EFEKTIVITAS KINERJA MENAIKKAN DAN MENURUNKAN PENUMPANG DI RUAS JALAN TEDONG BALIAN KEC.TALLUNGLIPU KAB.TORAJA UTARA

TUGAS AKHIR

Karya tulis sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana dari Universitas Fajar

Oleh
FATRY LONDONG PARE
1920121039

PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS FAJAR
2024

ABSTRAK

Studi Efektivitas Kinerja Menaikkan Dan Menurunkan Penumpang Di Ruas Jalan Tedong Balian Kec.Tallunglipu Kab.Toraja Utara, Fatry Londong Pare. Fokus Penelitian ini adalah Efektivitas Pengawasan Ketertiban Menaikkan dan Menurunkan Penumpang di Ruas jalan Tedong Balian. Permasalahan dalam penelitian ini adalah adanya pelanggaran peraturan pemerintah mengenai kegiatan menaikkan dan menurunkan penumpang, lemahnya pengawasan terhadap pelanggaran menaikkan dan menurunkan penumpang serta kurangnya sosialisasi mengenai larangan menaikkan dan menurunkan penumpang di Ruas Jalan Tedong Balian. Tujuan penelitian untuk mengetahui bagaimana efektivitas pengawasan ketertiban menaikkan dan menurunkan penumpang di Ruas Jalan Tedong Balian. Teori yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan teori karakteristik pengawasan yang efektif dari Siswanto (2011:149). Penelitian ini menggunakan metode kualitatif deskriptif. Teknik pengumpulan data dengan menggunakan observasi, wawancara langsung, dan dokumentasi. Pengujian keabsahan data dengan triangulasi dan *member check*. Hasil penelitian menunjukkan pengawasan ketertiban menaikkan dan menurunkan penumpang di jalan Tedong Balian belum berjalan efektif disebabkan belum dilakukannya pendataan terhadap masyarakat yang melakukan pelanggaran, kurangnya sumber daya pengawasan, adanya pungutan liar dan belum tegasnya sanksi yang diberikan. Sarannya yaitu pembangunan terminal bayangan, meningkatkan koordinasi pengawasan antara pihak-pihak terkait, meningkatkan kedisiplinan pihak pengawas, dan penambahan anggota pengawasan.

Kata Kunci : *Efektivitas Ketertiban Lalu Lintas, Tedong Balian*

ABSTRACT

STUDY OF THE EFEECTIVENESS OF THE PERFORMACE OFPICKING UP AND DROPPING OFF PASSANGERS ON THE TEDONG BALIAN ROAD TALLUNGLIPU SUB-DISTRICT NORTH TORAJA REGENCY, **Fatry Londong Pare.** *The focus of this research is the effectiveness of orderliness control increasing and decreasing passangers on a roads Tedong Balian. The problem of this research is the existence of infraction government regulation about increasing and decreasing activities, the weakness of controlling about infraction to increasing and decreasing passanger and the increasing of socialization about prohibiton increasing and decreasing passanger on a road Tedong Balian . The research objective is to know how is effectiveness of orderliness control increasing and decreasing passangers on a roads Tedong Balian . The theory used in this research is the effective of characteristic control from Siswanto (2011:149). This research uses descriptive qualitative. Data collection techniques by observation, interviews and documentation. Testing the validity of the data in this study is done by triangulation and member check. The result of this research indicate that orderliness control to increasing and decreasing has not run yet effectively, caused by it has not data collected to society that do infraction, the increasing of controlling resources, the existence of the wild levies and the sanction has not been firm. The advice is to the estimation of terminal building, increasing the controlling coordination between the related parties, increasing discipline for the controlling member and increasing controlling member.*

Keywords ***:*** *Effectiveness of Traffic Order, Tedong Balian*

LEMBAR PENGESAHAN

STUDI EFEKTIVITAS KINERJA MENAIKKAN DAN MENURUNKAN PENUMPANG DI RUAS JALAN TEDONG BALIAN KEC. TALLUNGLIPU KAB. TORAJA UTARA

Oleh

FATRY LONDONG PARE
1920121039

Menyetujui,
Tanggal, 23 Agustus 2024

Pembimbing

Andi Ibrahim Yuuus, ST., MT
NIDN: 0931127806

Mengetahui

Dekan Fakultas Teknik
Universitas Fajar

Prof. Dr. Ir. Erniati, ST., MT
NIDN: 0906107701

Ketua Program Studi
Teknik Sipil Universitas Fajar

Fatmawaty Rachim, ST., MT
NIDN: 0919117903

LEMBAR ORISINALITAS

Penulis dengan ini menyatakan bahwa Tugas Akhir:

"STUDI EFEKTIVITAS KINERJA MENAIKKAN DAN MENURUKAN PENUMPANG DI RUAS JALAN TEDONG BALIAN KEC.TALUNGLIPU KAB. TORAJA UTARA"

adalah karya orisinal saya dan setiap serta seluruh sumber acuan telah ditulis sesuai dengan Panduan Ilmiah yang berlaku di Fakultas Teknik Universitas Fajar.

Makassar, 05 Juni 2024

Yang menyatakan

ry Londong Pare

“love the life your life,live the life your love”

-cintai hidup yang kau jalani,jalani hidup yang kau cintai-

Skripsi ini aku persembahkan untuk kedua orang tuaku, Bapak Djulman Londong, Ibu Orvapasau’ dan istri tercinta Dhita Septiani Sulo

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadirat Tuhan yang Maha Esa yang senantiasa melimpahkan rahmat dan kasihnya kepada kita semua. beserta keluarga, sahabat, dan para pengikutnya hingga akhir zaman. Dan atas berkat rahmat dan ijin-Nya, penulis akhirnya menyelesaikan Skripsi ini dengan judul "STUDI EFEKTIVITAS KINERJA MENAIKKAN DAN MENURUNKAN PENUMPANG DI RUAS JALAN TEDONG BALIAN KEC.TALLUNGLIPU KAB.TORAJA UARA" sebagai salah satu syarat untuk memperoleh Gelar Sarjana Strata Satu (S1) pada program studi Teknik Sipil Fakultas Teknik Sipil Universitas Fajar Makassar.

Skripsi ini tentu masih jauh dari kata sempurna sehingga penulis mengharapkan kritik beserta saran yang membangun motivasi penulis. Skripsi ini tentu saja tidak terlepas dari bantuan banyak pihak, terutama kedua orang tua dan keluarga besar yang selalu mendukung penulis baik secara moral dan materil, serta memberikan motivasi dan dorongan semangat kepada penulis. Pada kesempatan kali ini penulis juga mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Tuhan Yang Maha Esa, yang telah memberikan kemudahan dan kesehatan sehingga penulis dapat menyelesaikan studi ini.
2. Orang tua saya yang senantiasa memberikan kasih sayang yang tulus dan dukungan yang tak terhingga dari berbagai bentuk, baik dalam bentuk materi bahkan non-materi. Serta kepada seluruh keluarga yang juga turut berperan dalam studi ini.
3. Istri terkasih yang selalu senantiasa mengingatkan dan menemani walaupun dengan telfon, untuk menyelesaikan skripsi.
4. Dr. Erniati, ST., MT., selaku Dekan Fakultas Teknik Universitas Fajar Makassar.
5. Fatmawaty Rachim, ST., MT., selaku Ketua Program Studi Teknik Sipil Universitas Fajar Makassar.
6. Bpk Andi Ibrahim Yunus ST., MT., selaku dosen pembimbing saya yang telah memberikan bimbingan serta arahan beliau yang membuat saya bisa menyelesaikan studi ini.

7. Tenaga Akademisi Program Studi Teknik Sipil, Staff dan Karyawan Fakultas Teknik Program Studi Teknik Sipil Universitas Fajar Makassar.
8. Saudara dan saudariku Teknik Sipil 1 yang selama ini bersama-sama menjalani masa kuliah hingga mencapai dalam tahap ini. Dan berperan dalam penyelesaian studi ini.
9. Saudara dan Saudariku Mahasiswa Program Studi Teknik Sipil Angkatan 2019 yang telah turut berperan dalam menyelesaikan hasil penelitian ini.
10. Dinas Perhubungan Kab. Tana Toraja yang telah turut berperan penting dalam menyelesaikan studi.
11. Kakak terkasih Matarru Londong Pare yang selalu senantiasa mensuport baik secara materi maupun ispirasi utuk menyelesaikan studi ini.
12. Bapak Pujiyanto, S.H., M.H., selaku Kanit Laka Lantas Kepolisian Negara Republik Indonesia Provinsi Sulawesi Selatan.
13. Bapak Bambang Suteja selaku Bidang Operasional Angkutan Bus Arimbi.
14. Bapak Agus Rahmat selaku Bidang Operasional Angkutan Bus Primajasa.
15. Masyarakat pengguna jalan, tukang ojek serta supir angkutan bus di jalan Tedong Balian.
16. Amos Kaliabo, Gilbert Pagiling dan Yongki Tappi selaku sahabat peneliti yang telah memberikan bantuan dan dukungannya kepada peneliti.
17. Serta rekan-rekan dan sahabat-sahabat peneliti yang tidak bisa disebutkan satu persatu.

Makassar, 05 Juni 2024

Fatry Londong Pare

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL i
ABSTRAK ii
ABSTRACT iii
LEMBAR PENGESAHAN iv
PERNYATAAN ORISINALITAS.....v
MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....vi
KATA PENGANTAR vii
DAFTAR ISI ix
DAFTAR TABEL xi
DAFTAR GAMBAR..... xii
DAFTAR LAMPIRAN xiii

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang 1
1.2 Identifikasi Masalah 13
1.3 1.3 Batasan Masalah.....13
1.4 Rumusan Masalah.....13
1.5 Tujuan Masalah.....13
1.6 Manfaat Penelitian.....14
1.7 Sistematika Penulisan 15

BAB II TINJAUAN PUSTAKA, KERANGKA PEMIKIRAN DAN ASUMSI DASAR PENELITIAN

2.1 Definisi Efektivitas.....19
2.2 Definisi Pengawasan.....21
2.2.1 Prinsip-Prinsip Pengawasan 23
2.2.2 Jenis-Jenis Pengawasan 24
2.2.3 Tahap-Tahap Proses Pengawasan.....25
2.2.4 Perancangan Proses Pengawasan.....27
2.2.5 Sifat dan Waktu Pengawasan.....28
2.2.6 Karakteristik Pengawasan yang Efektif 29
2.2.7 Instrumen Pengawasan 33
2.3 Definisi Ketertiban.....34

2.4 Ketentuan Umum Jalan Umum 35
2.5 Penelitian Terdahulu 37
2.6 Kerangka Pemikiran 39
2.7 Asumsi Dasar 43
BAB III METODOLOGI PENELITIAN
3.1 Metode Penelitian 44
3.2 Fokus Penelitian 44
3.3 Lokasi Penelitian 44
3.3.1 Definisi Konsep 45
3.3.2 Definisi Operasional 46
3.4 Instrumen Penelitian 47
3.5 Informan Penelitian 48
3.6 Teknik Pengumpulan Data 48
3.7 Teknik Analisis Data 52
3.8 Uji Keabsahan Data 54
3.9 Jadwal Penelitian 55
BAB IV HASIL PENELITIAN
4.1 Deskripsi Objek Penelitian 57
4.1.1 Gambaran Umum Ruas Jalan Tedong Balian 57
4.2 Deskripsi Data 60
4.2.1 Informan Penelitian 62
4.3 Temuan Lapangan 62
4.3.1 Akurat 63
4.3.2 Tepat Waktu 68
4.3.3 Objektif dan Komperehensif 72
4.3.4 Dipusatkan pada Tempat Pengendalian Strategis 73
4.4 Pembahasan 77
BAB V PENUTUP
5.1 Kesimpulan 83
5.2 Saran 85
DAFTAR PUSTAKA
LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 Titik Naik dan Turun Penumpang di Jalan Tedong Balian 4
Tabel 3.1 Informan Penelitian.....48
Tabel 3.2 Pedoman Wawancara.....50
Tabel 3.3 Jadwal Penelitian.....79
Tabel 4.1 Titik Gerbang Jalan Tedong Balian 57
Tabel 4.2 Layanan Pendukung Jalan Tedong Balian 57
Tabel 4.3 Anggota Korps Lalu Lintas Polri Induk PJR Serang 64
Tabel 4.4 Data Penindakan Pelanggaran Tahun 2023 65
Tabel 4.5 Titik Naik dan Turun Penumpang.....76
Tabel 4.6 Anggota Korps Lalu Lintas Polres Toraja Utara 98

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Peta Kabupaten Toraja Utara 3
Gambar 1.2 Aktivitas Menaikkan Penumpang di Jalan Tedong Balian 6
Gambar 1.3 Salah Satu Titik Lawan Arus Jalan Tedong Balian.....6
Gambar 1.4 Masyarakat Yang Memarkir Kendaraan Pribadi Di Ruas Jalan Umum.....7
Gambar 1.5 Aktivitas Menaikkan Penumpang dan Barang di Luar Terminal.....8
Gambar 1.6 Aktivitas Pelanggaran di Gerbang Terminal Bolu 9
Gambar 1.7 Larangan Menaikkan dan Menurunkan Penumpang.....11
Gambar 1.8 Terminal Bolu 12
Gambar 2.1 Proses Pengawasan 23
Gambar 2.2 Kerangka Pemikiran.....42
Gambar 3.1 Komponen Analisis Data (Interactive Model) 45
Gambar 3.2 Peta Wilayah Jalan Tedong Balian.....54
Gambar 4.1 Denah Ruas Jalan Tedong Balian.....58
Gambar 4.2 Teknik Polisi Stasioner.....60
Gambar 4.3 Aktivitas Angkutan Bus di Jalan Tedong Balian 72

DAFTAR LAMPIRAN

1. Dokumentasi

BAB I
PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Indonesia adalah negara berkembang yang terus melakukan pembangunan disegala bidang. Pembangunan suatu bangsa bertujuan untuk meningkatkan kesejahteraan dan mewujudkan keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia. Untuk itu pembangunan membutuhkan pendekatan yang tepat, guna menghasilkan pertumbuhan disertai pemerataan. Tingkat pertumbuhan ekonomi yang lebih tinggi, yang dihasilkan dengan mengikutsertakan seluas-luasnya partisipasi segenap rakyat dalam proses pembangunan. Infrastruktur berperan penting dalam hal peningkatan perekonomian tersebut. Selain akan mendorong peningkatan investasi, infrastruktur berperan dalam memperluas jangkauan partisipasi masyarakat dan pemerataan hasil pembangunan.

Menurut Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 75 Tahun 2014 tentang Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas. Pemerintah menetapkan sembilan jenis infrastruktur yang harus diprioritaskan penyediaannya, salah satunya adalah infrastruktur jalan yang meliputi jalan umum, jalan tol, jembatan, dan jembatan tol. Hal ini dikarenakan infrastruktur jalan memiliki peranan penting dalam pembangunan perekonomian Indonesia. Dengan adanya infrastruktur jalan maka dapat mempermudah laju mobilitas transportasi masyarakat, serta memberikan aksesibilitas sehingga mempermudah laju perpindahan arus pertukaran ekonomi dari satu tempat ke tempat yang lain. Salah satu dampak positif dari tersedianya akses jalan yang mudah dijangkau yaitu dapat mempengaruhi iklim investasi pada daerah tersebut. Semakin baik akses jalan yang tersedia maka potensi kenaikan jumlah investasi oleh pihak swasta akan semakin tinggi. Dengan bertambahnya arus investasi tentu akan mempengaruhi laju pertumbuhan ekonomi pada daerah tersebut. Dampak positif lainnya dari pembangunan infrastruktur jalan bagi kesejahteraan masyarakat adalah masyarakat tidak lagi berada dalam posisi ketertinggalan karena akses jalan yang sulit untuk dijangkau.

Infrastruktur jalan adalah prasarana fisik, berfungsi untuk menghubungkan berbagai pusat kegiatan, di samping mendorong pengembangan kegiatan ekonomi

masyarakat (Darwin Zahedy Saleh: 58). Infrastruktur jalan meliputi jalan umum, jalan tol, jembatan, dan jembatan tol. Berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan dalam BAB I Pasal 1 ayat (4) dijelaskan jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori dan jalan kabel.

Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol dalam BAB I Pasal 1 ayat (2) dijelaskan jalan umum adalah jalan yang merupakan bagian sistem jaringan jalan dan sebagai jalan nasional. Jalan umum merupakan jalan khusus bagi transportasi tertentu yang dapat melaluinya, seperti mobil, truk, bus dan lain sebagainya. Dengan adanya jalan umum maka dapat mempermudah laju mobilitas pengendara karena sebagai salah satu solusi penanggulangan permasalahan kelancaran berlalu lintas yang kian lama kian sulit solusinya. Keberadaan jalan Umum juga dapat mempersingkat waktu perjalanan pengendara, karena dengan melalui jalan bebas hambatan maka jarak tempuh yang dilalui pengendara akan semakin singkat sehingga dapat mempercepat waktu tempuh perjalanan pengendara.

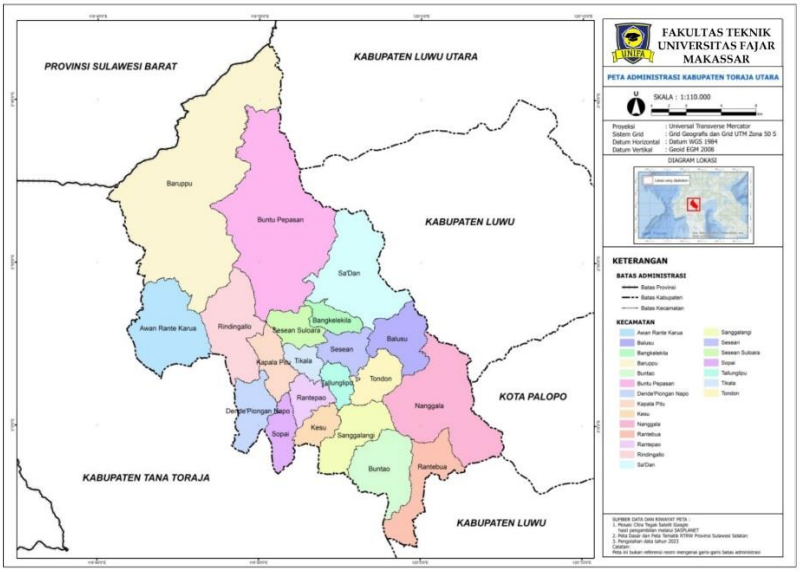
Pemerintah terus menggiatkan pembangunan dan penambahan ruas jalan umum yang bertujuan untuk meningkatkan pemerataan pembangunan di daerah-daerah dan tercapainya kemudahaan laju transportasi publik. Menurut Rencana Strategis Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat tahun 2015-2019, pemerintah menargetkan penambahan jalan Umum baru sepanjang 1.060 km hingga tahun 2019.

Pulau Sulawesi Selatan merupakan salah satu tempat terpadat di dunia dan menjadi salah satu tempat berpenduduk ke tiga terbanyak di Indonesia. Di Provinsi Sulawesi Selatan terdapat 24 Kabupaten, yaitu Kabupaten Soppeng, Takalar, TanaToraja, Wajo, Makassar, Palopo, luwutimur, Pare-Pare, Luwu Utara, Maros, Pangkep, Pinrang, Selayar, Sidrap, Sinjai, Barru, Bone, Bulukumba, Enrekang, Gowa, Jeneponto, Bantaeng dan Toraja Utara.

Kabupaten Toraja Utara dan Kabupaten Palopo. Karena letaknya yang

berada di Tengah pulau Sulawesi, menjadikan Kabupaten Toraja Utara sebagai salah satu daerah yang religion dan destinasi wisata karena sebagai satu-satunya pilihan jalur transportasi darat yang menghubungkan Kota Rantepao serta berbatasan langsung dengan Kota Palopo. Dengan letak yang strategis ini, maka telah mendorong Provinsi Sulawes Selatan berperan sebagai agen pembangunan (development agen) bagi pertumbuhan nasional. Pentingnya peranan Provinsi Sulawesi Selatan, mengharuskan pembangunan khususnya pembangunan infrastruktur jalan Umum harus ditingkatkan baik dari segi kualitas maupun kuantitasnya. Salah satu ruas jalan Umum yang berada di Kabupaten Toraja Utara adalah Jalan Tedong Balian.

Jalan Tedong Balian ini dibangun secara bertahap melalui skema Build, Operate dan Transfer (BOT) pada tahun 1992 sampai dengan 1996. Jalan Tedong Balian ini adalah jalan Poros yang hampir mengelilingi Pasar Bolu, yaitu pasar Hewan terbesar di Dunia, Jalan Tedong Balian ini juga merupakan jalan aktifitas Pasar Bolu,Kec Tallunglipu Kab.Toraja Utara dan berbatasan langsung dengan Jalan poros Toraja-Palopo di sebelah Timur,Pasar hewan pada sebelah Barat,Terminal Bolu pada sebelah utara dan pasar Bolu pada sebelah selatan. Dan Ruas Jalan Tedong Balian dibangun pada tahun 1984 serta memiliki panjang 1.45 km. Gambar Jalan Tedong Balian dapat dilihat pada gambar 1.1 sebagai berikut:



Gambar 1.1
Peta Kabupaten Toraja Utara
Sumber: Google, 2024

Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 2005 tentang Jalan Umum dalam BAB II pasal 2 ayat (2) dijelaskan penyelenggaraan jalan Umum bertujuan meningkatkan efisiensi pelayanan jasa distribusi guna menunjang peningkatan pertumbuhan ekonomi terutama di wilayah yang sudah tinggi tingkat perkembangannya. Sebagai satu-satunya jalan Umum alternatif penghubung antara aktifitas masyarakat dan kegiatan pasar , maka sistem pengelolaan jalan umum di Provinsi Sulawesi Selatan, khususnya jalan Tedong Balian Kec.Tallunglipu Kab.Toraja Utara harus dilaksanakan dengan maksimal. Namun pada kenyataannya penggunaan jalan Tedong Balian yang memiliki panjang 1.45 km ini banyak disalahgunakan oleh para pengendara.

Pada Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 2005 tentang Jalan Umum dalam Paragraf 4 tentang Penggunaan Jalan Umum pasal 40 dijelaskan bahwa penggunaan jalan umum meliputi penggunaan jalur lalu lintas, penggunaan bahu jalan, median dan. Kemudian pada pasal 41 Untuk penggunaan gerbang Terminal yang ketiganya berbunyi sama yaitu dijelaskan bahwa tidak digunakan untuk keperluan menaikkan dan menurunkan penumpang dan/atau barang dan/atau hewan. Namun permasalahan yang sedang marak terjadi di jalan Tedong Balian belakangan ini adalah tingginya tingkat pelanggaran menaikkan dan menurunkan penumpang disepanjang jalan Tedong Balian oleh pengendara. Padahal dengan jelas, menaikkan dan menurunkan penumpang disepanjang jalan Umum sangatlah dilarang dalam peraturan.

Tingginya tingkat pelanggaran di jalan Tedong Balian dapat terlihat dari banyaknya titik naik dan turun penumpang disepanjang ruas jalan ini, seperti yang dapat dilihat dari tabel 1.1 sebagai berikut:

Tabel 1.1
Titik Naik dan Turun Penumpang di Jalan Tedong Balian

No.	Ruas Jalan	Pintu
1.	Tedong Balian	P1
2.	Tedong Balian	P2
3.	Tedong Balian	P3
4.	Tedong Balian	P4

Sumber: Peneliti, 2024

Banyaknya titik naik dan turun penumpang ini didukung oleh dekatnya jarak antara pasar hewan dan pasar bolu dengan perumahan warga. Intensitas naik dan turun penumpang ini jauh lebih bayak terjadi di ruas jalan Tedong Balian yang seharusnya turun pada terminal Bolu.

Hal ini terjadi karena simpang empat dibangun sebagai penghubung antara daerah yang satu dengan daerah lainnya. Kegiatan menaikkan dan menurunkan penumpang ini biasanya dilakukan oleh para penumpang kendaraan pribadi, bus serta truk. Namun intensitasnya jauh lebih dominan dilakukan oleh angkutan umum seperti bus dan truk.

Sudah hal yang sangat lazim dilakukan oleh supir angkutan bus dan supir angkutan truk untuk menaikkan dan menurunkan penumpang di jalan Tedong Balian.

Gambar 1.2
Aktivitas Menaikkan Penumpang di Jalan Tedong Balian
Sumber: Peneliti, 2024

Pada gambar 1.2 terlihat bahwa 2 orang bapak-bapak yang hendak menaiki angkutan bus Primajasa di jalan tol Tangerang-Merak. Hal ini terjadi disalah satu titik naik dan turun penumpang di jalan Tedong Balian, yaitu simpang empat atau

yang biasa dikenal dengan daerah rawan kevelakaan. Pada titik tersebut terdapat seorang yang melawan arus untuk mempermudah aktivitas warga yanghendak naik dan turun angkutan di jalan Tedong Balian.

Terdapat beberapa titik disepanjang jalan Tedong Balian yang menjadi titik dominan dimana intensitas menaikkan dan menurunkan penumpang menjadi berkali-kali lipat dibandingkan titik lainnya, salah satunya adalah titik simpang pada terminal, pasar hewan, dan pasar tradisional Bolu.seperti yang terlihat pada gambar berikut ini:

Gambar 1.3
Salah Satu Titik Lawan Arus Jalan Tedong Balian
Sumber: Peneliti, 2024

Titik tersebut merupakan daerah industri kue khas Toraaja, dimana banyak pegawai yang bekerja pada daerah tersebut. Para pegawai di daerah lebih memilih untuk naik dan turun kendaraan di pinggir jalan Tedong Balian. Hal itu di lakukan untuk menghemat biaya transportasi mereka, bahkan tidak sedikit pelanggar yang terbiasa menyeberangi Terminal melawan arus agar lebih cepat sampai ke tujuan mereka masing-masing.

Tingginya minat masyarakat untuk naik dan turun di jalan Tedong Balian didukung dengan harga tarif angkutan umum di jalan Tedong Balian yang jauh lebih cepat dibandingkan dengan naik harus berputar (pengendara motor).

Seperti pada penelitian awal yang dilakukan oleh peneliti, untuk angkutan sejenis bus Primajasa dan Arimbi dari Terminal menuju ke antara provinsi Rp 3.000,00. Lain halnya jika peneliti menggunakan angkutan kota atau angkot yang titik keberangkatannya disekitar daerah.

Kegiatan menaikkan dan menurunkan penumpang di jalan Tedong Balian

ini memiliki banyak resiko, salah satunya adalah resiko kecelakaan yang dapat mengancam keselamatan jiwa. Jalan tol merupakan jalan bebas hambatan dimana para pengendara cenderung untuk membawa kendaraan mereka.

Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan dalam BAB I Pasal 1 ayat (15) dijelaskan jalan bebas hambatan adalah jalan umum untuk lalu lintas menerus dengan pengendalian jalan masuk secara penuh dan tanpa adanya persimpangan sebidang serta dilengkapi dengan pagar ruang milik jalan.

Selain dapat menimbulkan kecelakaan, penyalahgunaan penggunaan jalan juga berdampak pada munculnya parkiran motor dan mobil dipinggir jalan umum, terutama di depan pemukiman dan kantor di ruas jalan Tedong Balian. Keberadaan parkiran ini juga menimbulkan rusaknya prasarana pemerintah, seperti rusaknya bahu jalan.ini digunakan untuk mempermudah,akses jalan dari pinggir jalan umum menuju ke jalan poros toraja-palopo serta perumahan warga. Disepanjang jalan tedong balian banyak sekali ditemukan parkiran di dalam ruas dan bahu jalan Tedong Balian, seperti pada gambar berikut ini:

Gambar 1.4
Mayarakat Yang Memarkir Kendaraan
Pribadi Diruas Jalan Umum
Sumber: Peneliti, 2024

Dampak lain dari memarkir kendaraan di ruas jalan umum ini juga menciptakan kemacetan yang disebabkan oleh kendaraan yang tidsak bisa lewat akibat parkiran motor dan mobil warga yang berada pada bahu jalan Tedong balianakibat aktifitas pasar tersebut.

Selain disalahgunakan untuk menaikkan dan menurunkan penumpang,

bahu jalan Tedong Balian juga disalahgunakan untuk menaikkan dan menurunkan barang oleh pengendara. Padahal sudah sangat jelas menaikkan dan menurunkan barang juga dilarang didalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 2005 tentang Jalan satu jalur pasal 41 ayat (1) bagian e, ayat (2) bagian c, dan ayat (4) bagian c yang ketiganya berbunyi sama yaitu dijelaskan bahwa tidak digunakan untuk keperluan menaikkan dan menurunkan penumpang dan/atau barang dan/atau hewan. Pelanggaran menurunkan barang di bahu jalan seperti yang dapat dilihat pada gambar berikut ini:

Gambar 1.5
Aktivitas Menaikkan Penumpang dan Barang di Luar Terminal
Sumber: Peneliti, 2024

Pada gambar tersebut terlihat bahwa bahu jalan Tedong Balian disalahgunakan untuk menurunkan barang oleh pengendara mobil. Seorang bapak-bapak yang sudah terlebih dahulu menunggu kehadiran mobil dibahu jalan tol, tidak berselang lama mobil tersebut datang dan mengeluarkan barang yang kemudian diberikan kepada bapak-bapak yang menunggu tersebut.

Pada pasal 41 ayat (4) untuk penggunaan gerbang tol juga dijelaskan tidak digunakan untuk keperluan menaikkan dan menurunkan penumpang dan/atau barang dan/atau hewan. Namun pada Tuas Jalan Tedong Balian masih ditemukan penyalahgunaan baik itu oleh pengendara maupun oleh penumpang. Seperti di Gerbang Terminal Bolu, di gerbang terminal tersebut sering digunakan untuk menaikkan dan menurunkan penumpang, seperti yang terlihat pada gambar

berikut ini:

Gambar 1.6
Aktivitas Pelanggaran di Gerbang Terminal Bolu
Sumber: Peneliti, 2024

Pada gambar tersebut terdapat penumpang yang sedang melawan arus di jalan Tedong Balia. Pada pengamatan yang dilakukan oleh peneliti, penumpang tersebut datang dari arah Tangerang dengan menaiki bus dan berhenti tepat di gerbang terminal. Setelah menyeberangi gerbang terminal bolu, kemudian penumpang tersebut melanjutkan perjalanannya dengan menaiki bus tersebut.

Kurangnya sistem pengawasan yang baik oleh pemerintah, Korps Lalu Lintas Polres Toraja Utara, serta Astra pemerintah daerah menyebabkan tingginya intensitas naik dan turun penumpang dan barang di bahu jalan Tedong Balian. Patroli yang dilakukan oleh pihak-pihak terkait tidak memiliki dampak apapun, karena patroli yang dilakukan belum dilaksanakan secara maksimal. Sebab penelitian awal yang dilakukan oleh peneliti ditemukan fakta bahwa petugas yang berpatroli tidak menindak tegas para pelanggar yang menyalahgunakan bahu jalan Tedong Balian, dan petugas patroli hanya menyapa pelanggar dengan ramah. Tidak adanya sanksi tegas yang diberikan oleh petugas menyebabkan intensitas kegiatan menaikkan dan menurunkan penumpang dan barang diluar terminal terus

meningkat, dan tidak kunjung teratasi dengan baik. daripada harus sidang di pengadilan yang dapat mengeluarkan biaya untuk menebus surat-surat yang diamankan hingga mencapai Rp 400.000,00. (Sumber: Wawancara, 7 Oktober 2018 di dalam bus Primajasa).

Presiden Joko Widodo melarang adanya praktik pungutan liar, baik itu yang terjadi didalam instansi pemerintahan, maupun yang terjadi diluar instansi pemerintahan. Larangan tersebut dapat terlihat dari terbitnya Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 87 Tahun 2016 tentang Satuan Tugas Sapu Bersih Pungutan Liar. Tim Sapu Bersih Pungutan Liar (Saber Pungli) sendiri dalam operasinya dipimpin oleh Menteri Koordinator Bidang Politik, Hukum dan Keamanan, Kepolisian Republik Indonesia, Kejaksaan Agung dan Kementerian Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi. Sementara itu, Menteri Koordinator Bidang Politik, Hukum dan Keamanan Wiranto menyampaikan, pemerintah saat ini fokus untuk mereformasi bidang hukum di Indonesia. Pada tahap pertama reformasi hukum ini, pemerintah menitikberatkan pada upaya-upaya yang dapat dirasakan langsung oleh masyarakat karena sifatnya yang penting dan sangat merisaukan.

Salah satu reformasi hukum tahap pertama ini adalah pemberantasan pungutan liar. Khusus untuk pemberantasan pungli, kita sangat serius menangani ini dan kita sangat antusias karena tanggapan publik sungguh luas. Tanggapan publik juga mengisyaratkan adanya satu dukungan penuh terhadap langkah-langkah pemerintah untuk melakukan suatu pemberantasan pungli (https://www.kominfo.go.id/content/detail/8283/saber- pungli-langkah-serius-pemerintah-berantas-pungli/0/berita).

Permasalahan selanjutnya adalah tidak adanya sosialisasi lebih lanjut oleh pemerintah, Korps Lalu Lintas Polrres Toraja Utara dan pemerintahan daerah terkait larangan untuk menaikkan dan menurunkan penumpang di jalan diluar Terminal Bolu. Larangan ini hanya berupa larangan tertulis, tanpa adanya pengawasan yang lebih lanjut oleh petugas pengawasan.

Ajakan dari pemerintah pun kurang, hal ini dapat terlihat dari minimnya jumlah rambu-rambu larangan untuk menaikkan dan menurunkan penumpang di jalan Tedong Balian yang memiliki panjang 1.45 Km. Keberadaan rambu larangan

menaikkan dan menurunkanpenumpang di luar terminal tersebut juga tidak memiliki dampak dan pengaruh apapun bagi pelanggar lalu lintas jalan Tedong Balian, karena pada kenyataannya pelanggaran menaikkan dan menurunkan penumpang di jalan.

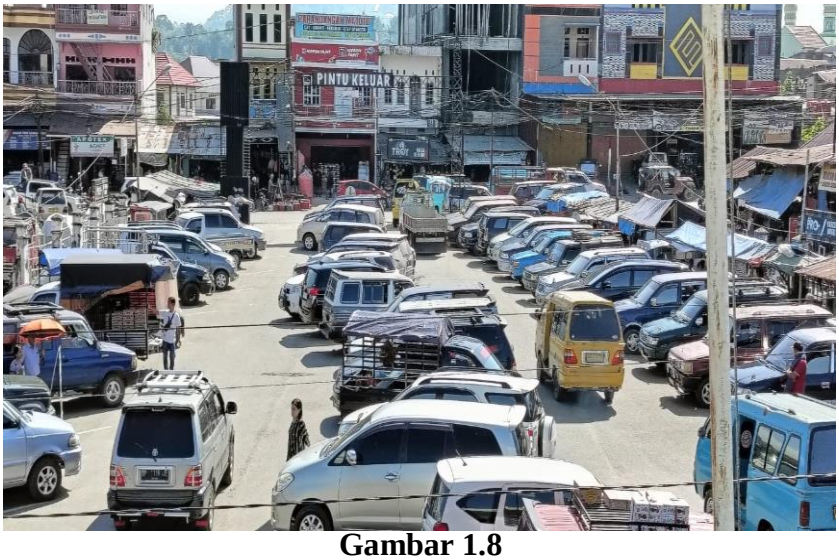
Ruas Jalan Tedong Balian tetap terjadi hingga saat ini, seperti yang dapat dilihat pada gambar 1.6 sebagai berikut:

Gambar 1.7
Larangan Menaikkan dan Menurunkan
Penumpang Dan Lawan Arus
Sumber: Peneliti, 2024

Hukuman pidana bagi pelanggar pengguna jalan umum terdapat pada Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan Pasal 63 ayat (6) dijelaskan bahwa setiap orang selain pengguna jalan umum dan petugas jalan umum yang dengan sengaja memasuki jalan umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 56, dipidana dengan pidana kurungan paling lama 14 (empat belas) hari atau denda paling banyak Rp 3.000.000,00 (tiga juta rupiah). Kemudian Pasal 64 ayat (4) dijelaskan bahwa setiap orang selain pengguna jalan umum dan petugas jalan umum yang karena kelalaiannya memasuki jalan umum, sebagaimana dimaksud dalam Pasal 56, dipidana dengan pidana kurungan paling lama 7 (tujuh) hari atau denda paling banyak Rp 1.500.000,00 (satu juta lima ratus ribu rupiah).

Sebagai perbandingan, di jalan Tedong Balian terdapat terminal bolu di jalan tedong balaian yang memiliki fungsi untuk mempermudah aktivitas masyarakatnya. Salah satunya terminal bolu atau yang biasa disebut dengan

“Pasa’Bolu”, seperti yang dapat dilihat pada gambar 1.8 sebagai berikut:



Gambar 1.8
Terminal Bolu
Sumber: Peneliti, 2024

Terminal ini adalah terminal bayangan resmi yang digunakan oleh masyarakat untuk naik dan turun penumpang di area jalan Tedong Balian Terminal bolu pada awalnya adalah pintu pembayaran jalan Umum, kemudian pintu pembayaran jalan umum daerah tersebut dipindahkan oleh Pemerintah, dan wilayah tersebut dijadikan terminal bolu resmi di jalan Tedong Balian. Di terminal bayangan ini terdapat pedagang kaki lima, dan pangkalan ojek seperti layaknya terminal resmi lainnya.

Untuk terciptanya kenyamanan bagi para pengguna jalan Tedong Balian perlu adanya penerapan sistem pengawasan yang baik oleh pemerintah dan penyelenggara jasa pelayanan. Penerapan sistem pengawasan yang baik maka akan memberikan kenyamanan bagi para pengguna jalan Tedong Balian.

Dari beberapa permasalahan-permasalahan yang peneliti kemukakan di atas bahwa banyak sekali faktor-faktor pendukung tingginya tingkat naik dan turun penumpang di jalan Tedong Balian Maka peneliti tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul **“Efektivitas Pengawasan Ketertiban Menaikkan dan Menurunkan Penumpang diJalan Tedong Balian”**.

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah, maka peneliti mencoba mengidentifikasikan permasalahan yang terkait dengan efektivitas pengawasan

ketertiban menaikkan dan menurunkan penumpang di jalan Tedong Balian memiliki beberapa permasalahan yang dapat dikerucutkan sebagai berikut:

1. Adanya pelanggaran Peraturan Pemerintah terkait kegiatan menaikkan atau menurunkan penumpang di jalan Tedong Balian.
2. Lemahnya pengawasan terhadap pelanggaran menaikkan atau menurunkan penumpang di jalan Tedong Balian.
3. Kurangnya sosialisasi mengenai larangan menaikkan atau menurunkan penumpang di jalan Tedong Balian.

1.3 Batasan Masalah

Berdasarkan identifikasi masalah, peneliti membatasi masalah dan agar penelitian ini tidak menyimpang dari tujuan dan manfaat. Maka penelitian ini terfokus pada objek penelitian yaitu efektivitas pengawasan ketertiban menaikkan dan menurunkan penumpang di jalan Tedong Balian oleh Pemerintah, khususnya Korps Lalu Lintas Polres Toraja Utara dan Pemerintah Daerah.

1.4 Rumusan Masalah

Berdasarkan identifikasi masalah dan batasan masalah diatas, maka yang menjadi rumusan masalah dalam penelitian ini adalah bagaimana efektivitas pengawasan ketertiban menaikkan dan menurunkan penumpang di jalan Tedong Balian?

1.5 Tujuan Masalah

Tujuan penelitian merupakan esensi dasar dari sebuah penelitian, dan menjadi faktor pendorong bagi para peneliti untuk melakukan penelitian. Berdasarkan rumusan masalah di atas, maka penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana efektivitas pengawasan ketertiban menaikkan dan menurunkan penumpang di jalan Tedong Balian.

1.6 Manfaat Penelitian

Kegunaan atau manfaat dari penelitian merupakan dampak dari tercapainya tujuan penelitian. Bila tujuan penelitian dapat tercapai, dan rumusan masalah dapat terjawab secara akurat, maka penelitian ini dapat menghasilkan

informasi yang berguna atau memiliki kegunaan. Secara lebih detail, penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat sebagai berikut:

1. Secara teoritis
    a. Secara teoritis diharapkan hasil penelitian ini dapat memberikan sumbangan pemikiran, gagasan serta wawasan sebagai bentuk kontribusi pada perkembangan Ilmu Publik pada umumnya, serta Ilmu Manajemen pada khususnya.
    b. Diharapkan hasil penelitian ini dapat dijadikan bahan sumbangan pemikiran, gagasan serta wawasan untuk dijadikan bahan perbandingan referensi literatur bagi penelitian lain di masa yang akan datang.
2. Secara praktis
    a. Pada Masyarakat

       Memberikan informasi kepada masyarakat terkait larangan menaikkan dan menurunkan penumpang di jalan Tedong Balian, agar masyarakat dapat mengurangi perilaku yang dapat mengancam keselamatan jiwa tersebut.
    b. Pada Dinas terkait

       Memberi informasi pada lembaga dan pihak lain yang terkait guna memberikan penanganan tentang masalah menaikkan dan menurunkan penumpang.

       Sekaligus mengajak pihak terkait, untuk bersama-sama meningkatkan pengawasan ketertiban guna menangani tingginya permasalahan menaikkan dan menurunkan penumpang di jalan Tedong Balian.

1.7 Sistematika Penulisan

Penulisan penelitian ini tersusun atas sistematika sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Latar belakang masalah menerangkan atau menjelaskan ruang lingkup dan kedudukan masalah yang akan diteliti. Bentuk penerangan dan

penjelasan diuraikan secara deduktif, artinya dimulai dari penjelasan yang berbentuk umum hingga ke masalah yang spesifik dan relevan tema penelitian yang diambil.

1.2 Identifikasi Masalah

Identifikasi masalah bertujuan untuk mengidentifikasi masalah yang akan diteliti, kemudian dikaitkan dengan tema/topik/judul penelitian.

1.3 Batasan Masalah

Batasan masalah bertujuan agar penelitian tidak menyimpang dari tujuan dan manfaat, serta penelitian ini terfokus pada objek yang akan diteliti.

Rumusan Masalah

Rumusan masalah bertujuan untuk memilih dan menetapkan masalah yang paling *urgent* yang berkaitan dengan judul penelitian. Perumusan masalah mendefinisikan permasalahan yang telah diterapkan dalam kalimat tanya.

1.4 Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian mengungkapkan tentang sasaran yang ingin dicapai dengan dilaksanakannya penelitian terhadap masalah yang telah dirumuskan.

1.5 Manfaat Penelitian

Manfaat penelitian terdiri dari manfaat teoritis dan manfaat praktis. Manfaat teoritis adalah kegunaan penelitian bagi pengembangan keilmuan. Manfaat praktis adalah kegunaan penelitian bagi peneliti, masyarakat dan instansi pemerintah.

1.6 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan yaitu menjelaskan isi bab per babnya dan menjelaskan uraian penulisan skripsi secara keseluruhan.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA DAN ASUMSI DASAR PENELITIAN

2.1 Deskripsi Teori

Landasan teori yaitu mengkaji berbagai teori dan konsep yang relevan dengan permasalahan dan variabel penelitian, sehingga akan memperoleh konsep penelitian yang jelas.

2.2 Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu merupakan kajian penelitian yang pernah dilakukan oleh penulis sebelumnya yang dapat diambil dari berbagai sumber ilmiah.

2.3 Kerangka Pemikiran

Kerangka pemikiran menggambarkan alur pemikiran peneliti sebagai kelanjutan dari perbincangan kajian teori untuk memberikan penjelasan kepada pembaca mengenai asumsi dasarnya.

2.4 Asumsi Dasar

Asumsi dasar merupakan pernyataan peneliti yang digunakan sebagai landasan berpikir dalam penelitian skripsi. Asumsi dasar dibangun dari rumusan masalah, kajian teori dan konsep serta kerangka pemikiran. Asumsi dasar menjadi jawaban sementara peneliti yang kemudian akan diuji kebenarannya.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

3.1 Metode Penelitian

Bagian ini menguraikan tentang tipe atau pendekatan apa yang digunakan dalam penelitian ini.

3.2 Fokus Penelitian

Bagian ini membatasi dan menjelaskan substansi materi kajian penelitian yang akan dilakukan.

3.3 Lokasi Penelitian

Menjelaskan lokasi (*locus*) atau tempat penelitian dilaksanakan.

3.4 Variabel Penelitian

Menjelaskan penjabaran konsep atau variabel penelitian yang akan diteliti secara terukur (indikator penelitian).

3.5 Instrumen Penelitian

Menjelaskan alat pengumpul data yang digunakan dalam penelitian skripsi.

3.6 Informan Penelitian

Menjelaskan wilayah generalisasi atau populasi penelitian, penetapan besar sampel, dengan teknik pengambilan sampel serta

rasionalisasinya.

3.7 Teknik Pengumpulan Data

Menjelaskan teknik analisis dan rasionalisasinya. Teknik analisis data harus sesuai dengan sifat data yang diteliti.

3.8 Teknik Analisis Data

Teknik analisis data yaitu teknik yang menjelaskan proses mencari dan menyusun secara sistematik mengenai data yang diperoleh dari hasil pengumpulan data yang didapat.

3.9 Uji Keabsahan Data

Uji keabsahan data merupakan sub yang menjelaskan mengenai keabsahan atau validitas data yang telah terkumpul. Kemudian nantinya akan dipakai sebagai bahan masukan untuk mencapai keabsahan dan penarikan kesimpulan.

3.10 Jadwal Penelitian

Menjelaskan jadwal penelitian secara rinci beserta tahapan penelitian yang akan dilakukan.

BAB IV HASIL PENELITIAN

4.1 Deskripsi Obyek Penelitian

Menjelaskan tentang objek penelitian yang meliputi lokasi penelitian secara jelas, struktur organisasi serta hal lain yang berhubungan dengan penelitian.

4.2 Deskripsi Data

Menjelaskan hasil penelitian yang telah diolah dari data mentah dengan menggunakan teknik analisa data yang relevan.

4.3 Temuan Lapangan

Menjelaskan hasil penelitian yang telah diolah dari data mentah dengan menggunakan data kualitatif.

4.4 Pembahasan

Melakukan pembahasan yang lebih lanjut terhadap analisa data. Dalam pembahasan memaparkan hasil analisa atau interpretasi peneliti dan disajikan kedalam beberapa sub-bagian disesuaikan dengan kepentingan peneliti.

BAB V PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Menyimpulkan hasil penelitian yang diungkapkan secara singkat, jelas dan mudah dipahami.

5.2 Saran

Berisi tindak lanjut dari hasil penelitian baik secara teoritis dan praktis.

DAFTAR PUSTAKA

Pada bagian ini berisi referensi yang digunakan dalam penyusunan skripsi ini.

LAMPIRAN

Memuat lampiran-lampiran yang dianggap perlu dan relevan, tersusun secara berurutan yang dianggap perlu oleh peneliti karena berkaitan dengan data penelitian dan sebagai bukti kuat dalam penyusunan penelitian.

BAB II
TINJAUAN PUSTAKA, KERANGKA PEMIKIRAN DAN ASUMSI DASAR PENELITIAN

2.1 Definisi Efektivitas

Menurut kamus besar bahasa Indonesia, efektivitas identik dengan terminologi prestasi yang secara hasil dari suatu yang dilakukan gramatikal didefinisikan sebagai hasil yang telah diraih, sesuatu yang berhasil dicapai dengan baik dari hasil suatu pekerjaan. Selanjutnya Peter F. Drucker (1976) berpendapat bahwa efektivitas berarti menjalankan pekerjaan dengan benar. Kemudian H. Emerson dalam Hasibuan (2011:242) mendefinisikan efektivitas sebagai "*Effectiveness is measuring in term of attaining prescribed goal objectives*". (Efektivitas adalah pengukuran dalam arti tercapainya sasaran atau tujuan yang telah ditentukan sebelumnya).

Efektivitas menunjukkan kemampuan suatu perusahaan dalam mencapai sasaran-sasaran (hasil akhir) yang telah ditetapkan secara tepat (Amirullah & Haris Budiyono, 2004:8). Kemudian Stoner (1982) menekankan pentingnya efektivitas organisasi dalam pencapaian tujuan-tujuan organisasi, dan efektivitas adalah kunci dari kesuksesan suatu organisasi.Sedangkan Miller (1977:292) mendefinisikan efektivitas sebagai "*Effectiveness be define as the degree to which a social system achieve its goals. Effectiveness must be distinguished from efficiency. Efficiency is mainly concerned with goal attainments".* Hal ini maksudnya adalah bahwa efektivitas sebagai tingkat seberapa jauh suatu sistem sosial mencapai tujuannya. Efektivitas ini harus dibedakan dengan efisien. Efisien terutama mengandung pengertian perbandingan antara biaya dan hasil, sedangkan efektivitas secara langsung dihubungkan dengan pencapaian suatu tujuan.

Menurut Duncan yang dikutip dari Waluyo (2007:91) menjelaskan bahwa efektivitas selalu ditekankan kepada kemampuan organisasi untuk menyesuaikan diri pada lingkungannya yang berubah secara berhasil, merupakan ciri utama organisasi yang efektif. Kemudian Katzel dalam Waluyo (2007:91) membahas masalah efektivitas organisasi melalui pengukuran berdasarkan prestasi, produktivitas dan laba.

Selanjutnya Georgopualos dan Tannebaum dalam Tangkilisan (2005:139) mendefinisikan efektivitas sebagai berikut:

> "*...organization effectiveness as the extent to which an organization as a social system, given certain resources and mean, fulfill it's objective without incapacitating it's means and resources and without placing strain upon it's members".* (…efektivitas organisasi adalah tingkat sejauh mana suatu organisasi yang merupakan sistem sosial dengan segala sumber daya dan sarana tertentu yang tersedia memenuhi tujuan- tujuannya tanpa pemborosan dan menghindari ketegangan yang tidak perlu di antara anggota-anggotanya).

Lalu Argris dalam Tangkilisan (2005:139) menjelaskan bahwa efektivitas organisasi adalah keseimbangan atau pendekatan secara optimal pada pencapaian tujuan, kemampuan, dan pemanfaatan tenaga manusia.

Dapat disimpulkan bahwa konsep tingkat efektivitas organisasi menunjuk pada tingkat jauh organisasi melaksanakan kegiatan atau fungsi- fungsi sehingga tujuan yang telah ditetapkan dapat tercapai dengan menggunakan secara optimal alat-alat dan sumber-sumber yang ada. Hal ini berarti bahwa pembicaraan mengenai efektivitas organisasi menyangkut dua aspek yaitu tujuan organisasi dan pelaksanaan fungsi atau cara untuk mencapai tujuan tersebut.

Steers dalam Waluyo (2007:89) mengemukakan bahwa hal yang penting dalam proses pencapaian efektivitas adalah penggunaan sistem perspektif yang terbuka untuk melakukan analisa. Dengan menggunakan perspektif ini, maka empat kategori utama yang mempengaruhi efektivitas, yaitu:

1. Sifat organisasi, seperti struktur dan teknologi.
2. Sifat lingkungan, seperti kondisi ekonomi dan pasar.
3. Sifat karyawan, seperti tingkat kinerja dan prestasi karyawan.
4. Kebijakan dan praktek manajerial.

Kemudian Steers dalam Tangkilisan (2005:140) mengemukakan lima kriteria dalam pengukuran efektivitas organisasi, yaitu:

1. Produktivitas
2. Kemampuan adaptasi atau fleksibilitas
3. Kepuasan kerja
4. Kemampuan berlaba

5. Pencarian sumber daya

Sementara Gibson dalam Tangkilisan (2005:141) mengatakan bahwa efektivitas organisasi dapat diukur dengan:

1. Kejelasan tujuan yang hendak dicapai
2. Kejelasan strategi pencapaian umum
3. Proses analisis dan perumusan kebijaksanaan yang mantap
4. Perencanaan yang matang
5. Penyusunan program yang tepat
6. Tersedianya sarana dan prasarana
7. Sistem pengawasan dan pengendalian yang bersifat mendidik

2.2 Definisi Pengawasan

Pengawasan berkaitan dengan mengetahui apa yang sedang terjadi dibandingkan dengan apa yang direncanakan. Pengawasan dapat didefinisikan sebagai proses untuk menjamin bahwa tujuan-tujuan organisasi dan manajemen tercapai. Pengawasan (*Controlling*) sebagai elemen atau fungsi keempat manajemen ialah mengamati dan mengalokasikan dengan tepat penyimpangan-penyimpangan yang terjadi (Herujito, 2006:242). Kemudian Robert J. Mockler dalam Siswanto (2011:139) mendefinisikan pengawasan sebagai berikut:

"*Management control is a systematic effort to set performance standards with planning objectives, to design information feedback system, to compare actual performance with these predetermined standards, to determine whether there are any deviations and to measure their significance, and to take any action required to assure that all corporate resources are being used in the most effective and efficient way possible in achieving corporate objectives*". (Pengawasan manajemen adalah suatu usaha sistematik untuk menetapkan standar kinerja dengan sasaran perencanaan, mendesain sistem umpan balik informasi, membandingkan kinerja aktual dengan standar yang telah ditetapkan, menentukan apakah terdapat penyimpangan dan mengukur signifikansi penyimpangan tersebut, dan mengambil tindakan perbaikan yang diperlukan untuk menjamin bahwa semua sumber daya perusahaan yang sedang digunakan sedapat mungkin secara lebih efisien dan efektif guna mencapai sasaran perusahaan".

Lalu definisi pengawasan menurut beberapa tokoh dalam Hasibuan (2011:241-242) diantaranya:

1. Earl P.Strong menjelaskan bahwa "*Controlling is the process of regulating the various factors in an enterprise according to the requirement of its plans*". (Pengendalian adalah proses pengaturan berbagai faktor dalam suatu perusahaan, agar pelaksanaan sesuai dengan ketetapan-ketetapan dalam rencana).
2. Harold Koontz menjelaskan bahwa "*Control is the measurement and correction of the performance of subording in order to make sure that enterprise objectives and the plans devised to attain then are accomplished"*. (Pengendalian adalah pengukuran dan perbaikan terhadap pelaksanaan kerja bawahan, agar rencana-rencana yang telah dibuat untuk mencapai tujuan- tujuan perusahaan dapat terselenggara).
3. Selanjutnya G.R. Terry menjelaskan bahwa: "*Controlling can be defined as the process of determining what is to be accomplished, that is the standard; what is being accomplished, that is the performance, evaluating the performance and if necessary applying corrective measure so that performance takes place according to plans, that is, in conformity with the standard*". (Pengendalian dapat didefinisikan sebagai proses penentuan, apa yang harus dicapai yaitu standar, apa yang sedang dilakukan yaitu pelaksanaan, menilai pelaksanaan dan apabila perlu melakukan perbaikan-perbaikan, sehingga pelaksanaan sesuai dengan rencana yaitu selaras dengan standar).
4. Lalu Henry Fayol dalam Manullang (2009:173) mendefinisikan pengawasan sebagai berikut: "*Control consist in verifying whether everything occure in comformity with the plan adopted, the instruction issued and principle established. It has object to point out weakness and errors in order to reactivity them and prevent recurreance. It operate in everything, people, actions*".
5. Robbins and Coulter (1999) mengartikan pengendalian sebagai suatu proses memantau kegiatan-kegiatan untuk memastikan bahwa kegiatan-kegiatan itu diselesaikan sebagaimana telah direncanakan dan proses

mengoreksi setiap penyimpangan yang berarti. Kemudian Stoner, Freeman.

6. Gilbert (1996) mendefinisikan pengendalian manajemen sebagai suatu proses untuk memastikan bahwa aktivitas sebenarnya sesuai dengan aktivitas yang direncanakan. Selanjutnya Siagian dalam Mukarom dan Laksana (2015:156) menyebutkan bahwa pengawasan adalah proses pengamatan dari pelaksanaan seluruh kegiatan organisasi untuk menjamin agar semua pekerjaan yang sedang dilakukan berjalan sesuai dengan rencana yang telah ditentukan sebelumnya.

Dapat disimpulkan bahwa pengawasan adalah kegiatan memberikan pengamatan, pemantauan, penyelidikan, dan pengevaluasian keseluruhan kegiatan manajemen agar tujuan yang sudah ditetapkan dapat dicapai secara tepat. Untuk dapat mencapai tujuan yang telah ditetapkan, maka pengawasan pada taraf pertama bertujuan agar pelaksanaan pekerjaan sesuai dengan instruksi yang telah dikeluarkan, dan untuk mengetahui kelemahan-kelemahan serta kesulitan-kesulitan yang dihadapi. Kemudian diambil tindakan untuk memperbaiki kelemahan tersebut, baik pada waktu itu ataupun waktu-waktu yang akan datang.

2.2.1 Prinsip-Prinsip Pengawasan

Fathurrahman dalam Badrudin (2014:216) mengemukakan prinsip yang harus dipertimbangkan dalam memberikan pengawasan yaitu sebagai berikut:

1. Prinsip ilmiah, yaitu kegiatan pengendalian dilaksanakan berdasarkan data objektif yang diperoleh dalam kenyataan pelaksanaan proses kegiatan, menggunakan alat perekam yang akurat untuk memperoleh data seperti angket, observasi, percakapan pribadi dan seterusnya. Setiap pengendalian dilakukan secara sistematis, berencana, dan kontinyu.
2. Prinsip demokratis, yaitu pengendalian yang dilakukan berdasarkan hubungan kemanusiaan yang akrab dan penuh dengan kehangatan, menjunjung tinggi harga diri, dan martabat serta bukan berdasarkan atasan dan bawahan, tetapi berdasarkan rasa kesejawatan.
3. Prinsip kerjasama, yaitu mengembangkan usaha bersama dengan memberi dukungan, mendorong, dan menstimulasi sehingga merasa tumbuh bersama.

4. Prinsip konstruktif dan kreatif, yaitu pengendalian dilakukan dalam rangka mengembangkan potensi kreativitas dan menciptakan situasi kerja yang menyenangkan, bukan melalui cara-cara yang menakutkan.

2.2.2 Jenis-Jenis Pengawasan

Klasifikasi pengendalian ditinjau dari sistem pelaksanaannya yang diungkapkan oleh Siswanto (2011:143-144) adalah sebagai berikut ini:

1. Sistem Pengendalian Umpan Balik

   Sistem pengendalian umpan balik beroperasi dengan pengukuran beberapa aspek proses yang sedang dikendalikan dan perbaikan proses apabila ukuran menunjukkan bahwa proses menyimpang dari rencana yang telah ditetapkan. Pengendalian ini memantau operasi proses maupun masukan dalam suatu usaha untuk menerka penyimpangan yang potensial agar tindakan perbaikan atas penyimpangan yang terjadi dapat dilakukan guna mencegah permasalahan kompleks menimpa organisasi. Sistem pengendalian umpan balik terdiri dari lima komponen, yaitu:

   a. Proses operasi yang mengolah masukan menjadi keluaran.
   b. Karakteristik proses yang merupakan subjek pengendalian.
   c. Sistem pengukuran yang menentukan kondisi dan karakteristik.
   d. Serangkaian standar atau kriteria di mana kondisi proses yang diukur dengan standar atau kriteria yang selanjutnya diadakan evaluasi.
   e. Pengaturan yang fungsinya untuk membandingkan standar karakteristik proses dengan standar yang mengambil tindakan untuk adaptasi proses apabila perbandingan tersebut menunjukkan terjadinya penyimpangan proses dari rencana yang telah ditetapkan.

2. Sistem Pengendalian Umpan Maju

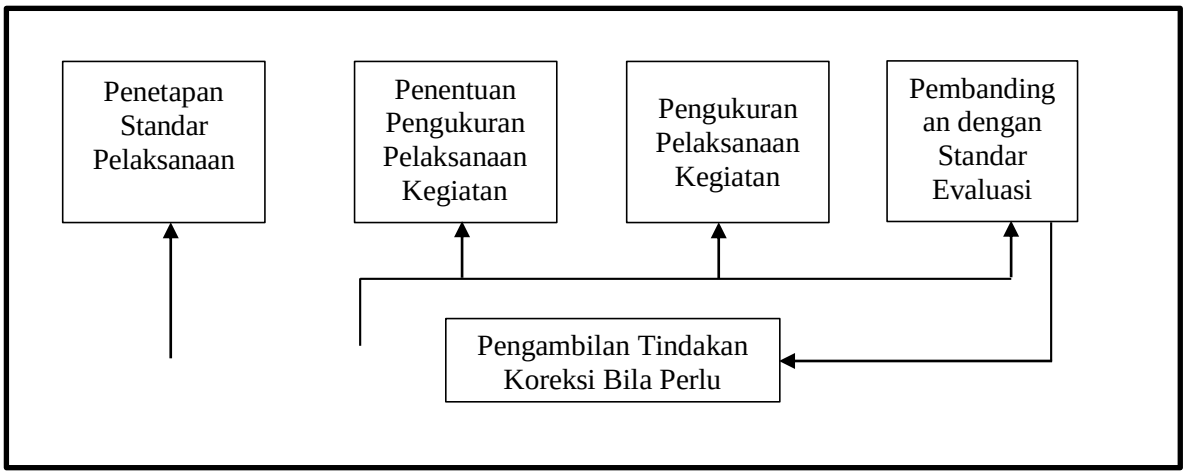
   Sistem pengendalian umpan maju bertindak secara langsung pada permasalahan yang terjadi pada sistem pengendalian umpan balik, bahwa pada sistem pengendalian umpan balik tidak memberikan peringatan suatu penyimpangan sebelum hal tersebut menjadi cukup berarti. Dampaknya, penyimpangan yang memakan biaya besar dapat berlangsung terus atau semakin buruk sebelum tindakan perbaikan yang efektif dilaksanakan. Sistem pengendalian umpan maju memiliki komponen yang sama dengan sistem pengendalian umpan balik.

3. Sistem Pengendalian Pencegahan

Sistem pengendalian umpan balik dan sistem pengendalian umpan maju berfungsi secara ekstern terhadap proses yang sedang dikendalikan, memantau operasi, dan terlibat dalam mengambil tindakan perbaikan apabila terjadi penyimpangan terhadap rencana yang sudah ditetapkan. Sebaliknya, sistem pengendalian pencegahan adalah kebijakan dan prosedur yang sebenarnya merupakan bagian dari proses tersebut. Pengendalian pencegahan merupakan pengendalian intern organisasi. Komponen yang terdapat didalam sistem pengendalian pencegahan adalah kebijakan internal dan prosedur internal.

2.2.3 Tahap-Tahap Proses Pengawasan

Tahap-tahap dalam proses pengawasan menurut Handoko (2013:360-363) adalah sebagai berikut:



Gambar 2.1. Proses Pengawasan
Sumber: Handoko, 2013:361

1. Penetapan Standar

Standar mengandung arti sebagai suatu satuan pengukuran yang dapat digunakan sebagai patokan untuk penilaian hasil-hasil. Tujuan, sasaran, kuota dan target pelaksanaan dapat digunakan sebagai standar. Bentuk standar yang lebih khusus antara lain target penjualan, anggaran, bagian pasar (*market share*), margin keuntungan, keselamatan kerja, dan sasaran produksi. Tiga bentuk standar yang umum sebagai berikut:

a. Standar-standar fisik, meliputi kuantitas barang atau jasa, jumlah langganan, atau kualitas produk.

b. Standar-standar moneter, ditunjukkan dalam rupiah dan mencakup biaya tenaga kerja, biaya penjualan, laba kotor, pendapatan penjualan, dan sejenisnya.
c. Standar-standar waktu, meliputi kecepatan produksi atau batas waktu suatu pekerjaan harus diselesaikan.

2. Penentuan Pengukuran Pelaksanaan Kegiatan

Tahap kedua dalam pengawasan adalah menentukan pengukuran pelaksanaan kegiatan secara tepat. Penetapan standar akan sia-sia apabila tidak disertai dengan berbagai cara untuk mengukur pelaksanaan kegiatan nyata. Beberapa pertanyaan yang dapat digunakan dalam pengukuran ini yaitu:

a. Berapa kali (*how often*) pelaksanaan seharusnya diukur?
b. Dalam bentuk apa (*what form*) pengukuran akan dilakukan?
c. Siapa (*who*) yang akan terlibat?

3. Pengukuran Pelaksanaan Kegiatan

Setelah frekuensi pengukuran dan sistem monitoring ditentukan, pengukuran pelaksanaan dilakukan sebagai proses yang berulang-ulang dan terus-menerus. Beberapa cara untuk melakukan pengukuran pelaksanaan, yaitu:

a. Pengamatan (observasi).
b. Laporan-laporan (lisan dan tertulis).
c. Metoda-metoda otomatis.
d. Inspeksi, pengujian (test), atau dengan pengambilan sampel.

4. Pembandingan Pelaksanaan dengan Standar dan Analisis Penyimpangan

Tahap kritis dari proses pengawasan adalah pembandingan pelaksanaan nyata dengan pelaksanaan yang direncanakan atau standar yang telah ditetapkan. Tahap ini mudah dilakukan, namun kompleksitasnya dapat terjadi pada saat menginterpretasikan adanya penyimpangan (deviasi). Penyimpangan-penyimpangan harus dianalisis untuk menentukan mengapa standar tidak dapat dicapai.

5. Pengambilan Tindakan Koreksi Bila Diperlukan

   Bila hasil analisis menunjukkan perlunya tindakan koreksi, tindakan ini harus diambil. Tindakan koreksi dapat diambil dalam berbagai cara seperti standar diubah, pelaksanaan diperbaiki, atau keduanya dilakukan bersama. Tindakan koreksi dapat dilakukan dengan berbagai cara, yaitu sebagai berikut:

   a. Mengubah standar mula-mula (terlalu tinggi atau terlalu rendah).
   b. Mengubah pengukuran pelaksanaan (inspeksi terlalu sering frekuensinya atau kurang atau bahkan mengganti sistem pengukuran itu sendiri).
   c. Mengubah cara dalam menganalisa, dan menginterpretasikan penyimpangan-penyimpangan.

2.2.4 Perancangan Proses Pengawasan

William H. Newman dalam Handoko (2013:365-368) mengemukakan prosedur untuk penetapan sistem pengawasan. Pendekatannya terdiri atas lima langkah dasar yang dapat diterapkan dalam semua tipe kegiatan pengawasan:

1. Merumuskan Hasil yang Diinginkan

   Manajer harus merumuskan hasil yang akan dicapai sejelas mungkin. Kemudian hasil yang diinginkan harus dihubungkan dengan individu yang bertanggung jawab atas pencapaiannya.

2. Menetapkan Petunjuk (*Predictors*) Hasil

   Tugas penting manajer adalah merancang program pengawasan untuk menemukan sejumlah indikator-indikator yang terpercaya sebagai penunjuk apabila tindakan koreksi perlu diambil atau tidak. Newman mengidentifikasikan beberapa "*early warning predictors*" yang dapat membantu manajer memperkirakan apakah hasil yang diinginkan tercapai atau tidak, yaitu:

   a. Pengukuran masukan yaitu perubahan dalam masukan pokok akan mengisyaratkan manajer untuk mengubah atau mengambil tindakan koreksi.
   b. Hasil-hasil pada tahap-tahap permulaan yaitu apabila hasil dari tahap permulaan lebih baik atau jelek daripada yang diperkirakan, maka perlu dilakukan penilaian kembali.

c. Gejala-gejala (*symptoms*) adalah kondisi yang berhubungan dengan hasil akhir, tetapi tidak secara langsung mempengaruhinya. Kelemahan gejala adalah dapat menimbulkan interpretasi yang salah.
d. Perubahan dalam kondisi yang diasumsikan yaitu perkiraan mula-mula di dasarkan atas asumsi-asumsi dengan kondisi "normal". Perubahan yang tidak diharapkan, seperti pengembangan produk baru oleh pesaing atau kekurangan bahan, akan menunjukkan perlunya penilaian kembalik taktik dan tujuan perusahaan.

3. Menetapkan Standar Petunjuk dan Hasil

   Penetapan standar untuk penunjuk dan hasil akhir adalah bagian penting perancangan proses pengawasan. Standar harus sesuai dengan keadaan tertentu. Tanpa penetapan standar, manajer akan memberikan perhatian lebih terhadap penyimpangan kecil atau tidak bereaksi pada penyimpangan besar.

4. Menetapkan Jaringan Informasi dan Umpan Balik

   Jaringan kerja informasi dianggap baik bila aliran tidak hanya ke atas tetapi juga ke bawah kepada siapa yang harus mengambil tindakan koreksi. Jaringan ini harus cukup efisien untuk menyediakan informasi balik yang relevan kepada personalia kunci yang memperlukannya. Komunikasi pengawasan sering di dasarkan pada prinsip "*management by exception*". Prinsip ini menyarankan bahwa atasan hanya diberi informasi bila terjadi penyimpangan besar dari standar atau rencana.

5. Menilai Informasi dan Mengambil Tindakan Koreksi

   Langkah terakhir adalah pembandingan penunjuk dengan standar, penentuan apakah tindakan koreksi perlu diambil, dan kemudian pengambilan tindakan.

2.2.5 Sifat dan Waktu Pengawasan

Hasibuan (2011:247-248) menjelaskan bahwa sifat dan waktu pengawasan dibedakan atas:

1. *Preventive control*, adalah pengendalian yang dilakukan sebelum kegiatan dilakukan untuk menghindari terjadinya penyimpangan-penyimpangan dalam pelaksanaannya. Pengendalian ini dapat dilakukan dengan cara:

a. Menentukan proses pelaksanaan pekerjaan.
b. Membuat peraturan dan pedoman pelaksanaan pekerjaan itu.
c. Menjelaskan dan/atau mendemonstrasikan cara pelaksanaan pekerjaan itu.
d. Mengorganisasi segala macam pekerjaan.
e. Menentukan jabatan, *job description, authority,* dan *responsibility* bagi setiap individu karyawan.
f. Menetapkan sistem koordinasi pelaporan dan pemeriksaan.
g. Menetapkan sanksi-sanksi bagi karyawan yang membuat kesalahan.

2. *Repressive control*, adalah pengendalian yang dilakukan setelah terjadi kesalahan dalam pelaksanaannya, dengan maksud agar tidak terjadi pengulangan kesalahan, sehingga hasilnya sesuai dengan yang diinginkan.
3. Pengendalian ini dapat dilakukan dengan cara:
   a. Membandingkan antara hasil dengan rencana.
   b. Menganalisis sebab-sebab yang menimbulkan kesalahan dan mencari tindakan perbaikannya.
   c. Memberikan penilaian terhadap pelaksananya, jika perlu dikenakan sanksi hukum kepadanya.
   d. Menilai kembali prosedur-prosedur pelaksanaan yang ada.
   e. Mengecek kebenaran laporan yang dibuat oleh petugas pelaksana.
   f. Jika perlu meningkatkan keterampilan atau kemampuan pelaksana melalui *training* atau *education.*
4. Pengendalian saat proses dilakukan, jika terjadi kesalahan segera diperbaiki.
5. Pengendalian berkala, adalah pengendalian yang dilakukan secara berkala.
6. Pengendalian mendadak (sidak), adalah pengawasan yang dilakukan secara mendadak untuk mengetahui apa pelaksanaan atau peraturan-peraturan yang ada dilaksanakan atau tidak dilaksanakan dengan baik.
7. Pengendalian melekat (waskat) adalah pengawasan/pengendalian yang dilakukan secara integratif mulai dari sebelum, pada saat, dan sesudah kegiatan dilakukan.

2.2.6 Karakteristik Pengawasan yang Efektif

Agar sistem pengawasan benar-benar efektif artinya dapat merealisasikan

tujuannya, maka suatu sistem pengawasan setidaknya harus dapat dengan segera melaporkan adanya penyimpangan dari sebuah rencana. Handoko (2013:370-372) mengklasifikasikan karakteristik utama pengawasan yang efektif sebagai berikut:

1. Akurat berarti informasi tentang pelaksanaan kegiatan harus akurat. Data yang tidak akurat dari sistem pengawasan dapat menyebabkan organisasi mengambil tindakan koreksi yang keliru atau bahkan menciptakan masalah yang sebenarnya tidak ada.
2. Tepat waktu berarti informasi harus dikumpulkan, disampaikan dan dievaluasi secepatnya bila kegiatan perbaikan harus dilakukan segera.
3. Objektif dan menyeluruh berarti informasi harus mudah dipahami dan bersifat objektif serta lengkap.
4. Terpusat pada titik-titik pengawasan strategik berarti sistem pengawasan harus memusatkan perhatian pada bidang-bidang di mana penyimpangan-penyimpangan dari standar paling sering terjadi atau yang akan mengakibatkan kerusakan paling fatal.
5. Realistik secara ekonomis berarti biaya pelaksanaan sistem pengawasan harus lebih rendah, atau paling tidak sama, dengan kegunaan yang diperoleh dari sistem tersebut.
6. Realistik secara organisasional berarti sistem pengawasan harus cocok atau harmonis dengan kenyataan-kenyataan organisasi.
7. Terkoordinasi dengan aliran kerja organisasi berarti informasi pengawasan harus terkoordinasi dengan aliran kerja organisasi karena setiap tahap dari proses pekerjaan dapat mempengaruhi sukses atau kegagalan keseluruhan operasi dan informasi pengawasan harus sampai pada seluruh personalia yang memperlukannya.
8. Fleksibel berarti pengawasan harus mempunyai fleksibilitas untuk memberikan tanggapan atau reaksi terhadap ancaman ataupun kesempatan dari lingkungan.
9. Bersifat sebagai petunjuk dan operasional berarti setiap pengawasan efektif harus menunjukkan, baik deteksi atau deviasi dari standar, tindakan koreksi apa yang seharusnya diambil.

10. Diterima para anggota organisasi berarti sistem pengawasan harus mampu mengarahkan pelaksanaan kerja para anggota organisasi dengan mendorong perasaan otonomi, tanggung jawab dan berprestasi.

Lalu menurut Siswanto (2011:149-150) mengklasifikasi karakteristik pengendalian yang efektif sebagai berikut:

1. Akurat (*accurate*) yaitu informasi atas kinerja harus akurat. Ketidakakuratan data dari suatu sistem pengendalian dapat mengakibatkan organisasi mengambil tindakan yang akan menemui kegagalan untuk memperbaiki suatu permasalahan atau menciptakan permasalahan baru.
2. Tepat waktu (*timely*) yaitu informasi harus dihimpun, diarahkan, dan segera dievaluasi jika akan diambil tindakan tepat pada waktunya guna menghasilkan perbaikan.
3. Objektif dan komperehensif (*objective and comprehensible*) yaitu informasi dalam suatu sistem pengendalian harus mudah dipahami dan dianggap objektif oleh individu yang menggunakannya.
4. Dipusatkan pada tempat pengendalian strategis (*focused on strategic control point*) yaitu sistem pengendalian strategis sebaiknya dipusatkan pada bidang yang paling banyak kemungkinan akan terjadi penyimpangan dari standar atau yang akan menimbulkan kerugian yang paling besar.
5. Secara ekonomi realistik (*economically realistic*) yaitu pengeluaran biaya untuk implementasi harus ditekan seminimum mungkin sehingga terhindar dari pemborosan yang tidak berguna.
6. Secara organisasi realistik (*organizationally realistic*) yaitu individu harus dapat melihat hubungan antara tingkat kinerja yang harus dicapainya dan imbalan yang akan menyusul kemudian.
7. Dikoordinasikan dengan arus pekerjaan organisasi (*coordinated with the organization's work flow*) yaitu informasi pengendalian perlu untuk dikoordinasikan dengan arus pekerjaan di seluruh organisasi karena setiap langkah dalam proses pekerjaan dapat mempengaruhi keberhasilan atau kegagalan seluruh operasi dan informasi pengendalian harus sampai pada semua orang yang perlu untuk menerimanya.
8. Fleksibel (*flexible*) yaitu pada setiap organisasi pengendalian harus

mengandung sifat fleksibel yang sedemikian rupa sehingga organisasi dapat segera bertindak untuk mengatasi perubahan yang merugikan dan memanfaatkan peluang baru.

9. Preskriptif dan operasional (*prescriptive and operational*) yaitu pengendalian yang efektif dapat mengidentifikasikan tindakan perbaikan apa yang perlu diambil setelah terjadi penyimpangan dari standar.
10. Diterima para anggota organisasi (*accepted by organization members*) yaitu agar sistem pengendalian dapat diterima oleh para anggota organisasi, pengendalian tersebut harus bertalian dengan tujuan yang berarti dan diterima.

Kemudian karakteristik pengendalian yang efektif menurut Amirullah & Haris Budiyono (2004:307-310) adalah sebagai berikut:

1. Akurat (*accurate*) yaitu informasi dari prestasi yang akan diukur haruslah akurat. Ketidakakuratan data akan menyebabkan kesalahan dalam menarik kesimpulan, bahkan dapat menimbulkan kesalahan yang tidak perlu.
2. Secara ekonomi realistik (*economically realistic*) yaitu pengeluaran biaya untuk implementasi pengendalian harus ditekan seminimum mungkin sehingga terhindar dari pemborosan yang tak berguna.
3. Tepat waktu (*timely*) yaitu sistem pengendalian akan efektif jika dilakukan dengan cepat disaat penyimpangan diketahui.
4. Realistik secara organisasi (*organizationally realistic*) yaitu individu harus dapat melihat hubungan antara tingkat prestasi yang harus dicapainya dan imbalan yang akan menyusul kemudian.
5. Dipusatkan pada pengendalian strategik (*focused on strategic control points*) yaitu pengendalian hendaknya diarahkan pada titik-titik kunci (yang memiliki nilai strategis) sehingga penyimpangan di bidang ini cepat diketahui dan dapat dihindarkan timbulnya kegagalan pencapaian tujuan.
6. Terkoordinasi dengan arus kerja organisasi (*coordinated with the organization's work flow*) yaitu memperhatikan bahwa suatu kegiatan akan selalu terkait dengan kegiatan lain, maka sistem pengendaliannya juga harus dikoordinasikan dengan kegiatan lain yang erat hubungannya dengan kegiatan yang dikendalikan tersebut.

7. Objektif dan komprehensif (*objective and comprehensible*) yaitu informasi dalam suatu sistem pengendalian harus mudah dipahami dan dianggap objektif oleh individu yang menggunakannya.
8. Fleksible (*flexible*) yaitu mengingat situasi dan kondisi terus berubah dengan cepat, maka sistem pengendalian harus memiliki tingkat keluwesan yang tinggi sehingga standar-standar pengendalian tetap dapat dipergunakan meskipun situasi dan kondisi berubah.
9. Diterima para anggota organisasi (*accepted by organization members*) yaitu idealnya setiap sistem pengendalian dapat diterima dan dimengerti oleh semua anggota organisasi sehingga mereka masing-masing akan merasa ikut bertanggung jawab terhadap usaha pencapaian tujuan organisasi.

2.2.7 Instrumen Pengawasan

Terselenggaranya pengawasan yang efektif, dalam arti berhasil menemukan secara faktual hal-hal yang terjadi dalam penyelenggaraan seluruh kegiatan operasional, baik yang sifatnya positif maupun yang berupa penyimpangan, penyelewengan, atau kesalahan diperlukan berbagai instrument. Menurut Siagian (2006:136) instrument pengawasan sebagai berikut:

1. Standar Hasil

   Makna dan hakikat standar hasil yang ingin dicapai merupakan hal yang sangat fundamental karena terhadap standar itulah penyelenggaraan berbagai kegiatan dibandingkan. Situasi yang ideal ialah apabila manajer dapat mengamati sendiri segala sesuatu yang terjadi dalam organisasi dan mengambil tindakan-tindakan yang diperlukan apabila terbukti terjadi penyimpangan atau kesalahan.

2. Anggaran

   Anggaran adalah salah satu faktor pembatas tentang apa yang mungkin dan tidak mungkin dikerjakan. Anggaran adalah suatu rencana kerja yang dinyatakan dengan uang. Dengan demikian, anggaran merupakan pernyataan tentang hasil-hasil yang diharapkan. Anggaran merupakan instrument pengawasan karena dengan mudah diketahui berapa jumlah dana yang tersedia untuk membiayai kegiatan tertentu.

3. Data Statistik

   Analisis statistik dari berbagai segi operasional satu organisasi merupakan alat pengawasan yang sangat penting bagi manajemen. Data-data statistik tersebut dapat berupa tabel, kurva, atau grafik. Data-data statistik harus terolah sedemikian rupa sehingga merupakan informasi yang mempunyai arti bagi para manajer. Informasi yang bersifat teknis harus mampu mendukung pengawasan teknis operasional, sedangkan informasi yang mempunyai nilai strategis tinggi harus mendukung pengawasan yang berkaitan dengan kebijaksanaan organisasi yang bersangkutan.

4. Laporan

   Penulisan format laporan, kelengkapan isi laporan, bahasa laporan, ketepatan waktu penyampaian laporan dan laporan harus bersifat faktual adalah bentuk laporan sebagai instrument pengawasan yang ditulis secara efektif. Laporan digunakan oleh manajer sebagai pengawasan jarak jauh. Selain dalam bentuk tertulis, laporan dapat disampaikan secara lisan. Namun dalam beberapa hal, penyampaian laporan secara lisan harus dilakukan secara lebih teliti.

5. Auditing

   Auditing adalah usaha verifikasi yang sistematis dan ditujukan pada berbagai segi operasional dan organisasi. Auditing adalah pemeriksaan oleh tenaga-tenaga ahli dalam bidang yang akan diperiksanya, seperti bidang kepegawaian, bidang logistik, dan bidang finansial.

6. Observasi Langsung

   Observasi langsung memiliki beberapa manfaat, seperti para manajer melihat sendiri pelaksanaan kegiatan-kegiatan operasional yang diselenggarakan oleh bawahannya. Kemudian manfaat lainnya yaitu bersifat psikologis dalam arti bahwa para bawahan merasa diperhatikan.

2.3 Definisi Ketertiban

Ketertiban berasal dari kata tertib yang artinya teratur. Ketertiban adalah suatu keadaan yang berjalan sesuai dengan fungsi yang sudah ditetapkan.

KAMTIBMAS (Keamanan dan Ketertiban Masyarakat) diatur dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Republik Indonesia Bab 1 Ketentuan Umum Pasal 1 menjelaskan bahwa:

> "Keamanan dan ketertiban masyarakat adalah suatu kondisi dinamis masyarakat sebagai salah satu prasyarat terselenggaranya proses pembangunan nasional dalam rangka tercapainya tujuan nasional yang ditandai oleh terjaminnya keamanan, ketertiban dan tegaknya hukum, serta terbinanya ketentraman yang mengandung kemampuan, membina serta mengembangkan potensi dan kekuatan masyarakat dalam menangkal, mencegah, dan menanggulangi segala bentuk pelanggaran hukum dan bentuk-bentuk gangguan lainnya yang dapat memisahkan masyarakat".

Ketertiban merupakan cerminan adanya aturan, pedoman dan petunjuk bagi setiap individu di dalam kehidupan bermasyarakat. Hidup tertib secara individu sebagai landasan terwujudnya ketertiban kehidupan bermasyarakat, dapat menciptakan lingkungan yang harmonis disertai dengan ketentraman dan keadilan.

2.4 Ketentuan Umum Jalan Umum

Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 2005 tentang Jalan Umum pada Pasal 1 ayat (2), dijelaskan bahwa jalan Umum adalah jalan umum yang merupakan bagian sistem jaringan jalan dan sebagai jalan nasional yang penggunanya diwajibkan membayar . Kemudian menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan pada Pasal 43 ayat (1) dijelaskan bahwa jalan Umum diselenggarakan untuk:

1. Memperlancar lalu lintas di daerah yang telah berkembang.
2. Meningkatkan hasil guna dan daya guna pelayanan distribusi barang dan jasa guna menunjang peningkatan pertumbuhan ekonomi.
3. Meringankan beban dana Pemerintah melalui Partisipasi pengguna jalan.
4. Meningkatkan pemerataan hasil pembangunan dan keadilan.

Kemudian syarat umum jalan Umum terdapat pada Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol pada Pasal 4 dijelaskan bahwa:

(1) Jalan Umum merupakan lintas alternatif dari ruas jalan umum yang ada.
(2) Jalan Umum dapat tidak merupakan lintas alternatif apabila pada kawasan

yang bersangkutan belum ada jalan umum dan diperlukan untuk mengembangkan suatu kawasan tertentu.

(3) Ruas jalan umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) sekurang-kurangnya mempunyai fungsi arteri atau kolektor.

(4) Dalam hal jalan Umum bukan merupakan lintas alternatif sebagaimana dimaksud pada ayat (2), jalan tol hanya dapat dihubungkan ke dalam jaringan jalan umum pada ruas yang sekurang-kurangnya mempunyai fungsi kolektor.

Lalu syarat teknis jalan Umum terdapat pada Pasal 5 dijelaskan bahwa:

(1) Jalan Umum mempunyai tingkat pelayanan keamanan dan kenyamanan yanglebih tinggi dari jalan umum yang ada dan dapat melayani arus lalu lintas jarak jauh dengan mobilitas tinggi.

(2) Jalan Umum yang digunakan untuk lalu lintas antarkota didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 80 (delapan puluh) kilometer per jam, dan untuk jalan tol di wilayah perkotaan didesain dengan kecepatanrencana paling rendah 60 (enam puluh) kilometer per jam.

(3) Jalan Umum didesain untuk mampu menahan muatan sumbu terbesar (MST) paling rendah 8 (delapan) ton.

(4) Setiap ruas jalan Umum harus dilakukan pemagaran, dan dilengkapi dengan fasilitas penyeberangan jalan dalam bentuk jembatan atau terowongan.

(5) Pada tempat-tempat yang dapat membahayakan pengguna jalan tol, harus diberi bangunan pengaman yang mempunyai kekuatan dan struktur yang dapat menyerap energi benturan kendaraan.

(6) Setiap jalan Umum wajib dilengkapi dengan aturan perintah dan larangan yang dinyatakan dengan rambu lalu lintas, marka jalan, dan/atau alat pemberi isyarat lalu lintas.

(7) Ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (6) dilaksanakan berdasarkan ketentuan lalu lintas dan angkutan jalan.

(8) Ketentuan persyaratan teknik sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ayat (2), ayat (3), ayat (4), dan ayat (5) diatur lebih lanjut peraturan Menteri.

Selanjutnya spesifikasi jalan tol diatur dalam Pasal 6 dijelaskan bahwa:

(1) Jalan Umum harus mempunyai spesifikasi:
   a. Tidak ada persimpangan sebidang dengan ruas jalan lain atau dengan prasarana transportasi lainnya;
   b. Jumlah jalan masuk dan jalan keluar ke dan dari jalan tol dibatasi secara efisien dan semua jalan masuk dan jalan keluar harus terkendali secara penuh;
   c. Jarak antarsimpang susun, paling rendah 5 (lima) kilometer untuk jalan Umum luar perkotaan dan paling rendah 2 (dua) kilometer untuk jalan Umum dalam perkotaan;
   d. Jumlah lajur sekurang-kurangnya dua lajur per arah;
   e. Menggunakan pemisah tengah atau median; dan
   f. Lebar bahu jalan sebelah luar harus dapat dipergunakan sebagai jalur

lalu-lintas sementara dalam keadaan darurat.

(2) Ketentuan mengenai spesifikasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur lebih lanjut peraturan Menteri.

Peraturan lanjutan pada jalan tol diatur pada Pasal 7 dijelaskan bahwa:

(1) Pada setiap jalan Umum harus tersedia sarana komunikasi, sarana deteksi pengamanan lain yang memungkinkan pertolongan dengan segera sampai ke tempat kejadian, serta upaya pengaman terhadap pelanggaran, kecelakaan, dan gangguan keamanan lainnya.
(2) Pada jalan Umum antarkota harus tersedia tempat istirahat dan pelayanan untuk kepentingan pengguna jalan Umum.
(3) Tempat istirahat dan pelayanan sebagaimana dimaksud pada ayat (2), disediakan paling sedikit satu untuk setiap jarak 50 (lima puluh) kilometer pada setiap jurusan.
(4) Setiap tempat istirahat dan pelayanan dilarang dihubungkan dengan akses apa pun dari luar jalan Umum.
(5) Ketentuan lebih lanjut mengenai tempat istirahat dan pelayanan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dan ayat (3) diatur lebih lanjut dengan peraturan Menteri.

2.5 Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu dapat dijadikan acuan dan pedoman dalam penelitian berikutnya, walaupun fokus dan lokusnya tidak sama persis tapi penelitian tersebut dapat membantu peneliti menemukan sumber-sumber pemecahan masalah. Penelitian terdahulu yang dapat menjadi bahan pengkajian dalam penelitian Efektivitas Pengawasan Ketertiban Menaikkan dan Menurunkan Penumpang di Jalan Tedong Balian adalah sebagai berikut. Penelitian *pertama*, penelitian ini dilakukan oleh Bannu, Herbasuki dan Slamet Santoso (mahasiswa jurusan administrasi publik, Universitas Diponegoro) dalam jurnal yang berjudul "***Implementasi Kebijakan tentang Penyelenggaraan Jalan Umum Tedong Balian*"**. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui tentang pelaksanaan penyelenggaraan jalan Umum di Kota Semarang serta untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi keberhasilan dari pelaksanaan suatu jalan Umum.

Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa belum maksimalnya implementasi kebijakan jalan umum di kec.Tallunglipu Kab.Toraja Utara , hal ini dapat dilihat dari program yang cenderung untuk menghabiskan anggaran tanpa terealisasi dengan baik dalam pengimplementasiannya di lapangan. Kemudian aktor pelaksana pelayanan jalan Tedong Baliancenderung belum efektif memberikan pelayanan kepada pengguna jalan, hal ini dapat dilihat dari

banyaknya petugas jalan tol yang mengabaikan *standard operating procedures* atau SOP. Kurangnya jumlah aktor pelaksana juga menjadi salah satu penyebab kurang maksimalnya penerapan implementasi kebijakan ini. Kurang efektifnya petugas gerbang jalan tol dalam mengantisipasi kepadatan yang terjadi di gerbang tol karena proses transaksi yang cenderung lama dan tidak sesuai dengan SOP, selain itu gerbang Terminal yang tidak seluruhnya dioperasikan menjadi salah satu penyebab penumpukan jumlah kendaraan di jalan Tedong Balian.

Faktor yang mempengaruhi keberhasilan implementasi penyelenggaraan jalan Umun ada dua, yaitu faktor komunikasi dan faktor disposisi atau sikap. Namun keduanya juga dinilai belum maksimal, pada faktor komunikasi kurangnya jumlah "Alat Panggil Darurat" sehingga menyebabkan kemudahan yang seharusnya pengguna jalan dapatkan menjadi jauh lebih sulit. Lalu faktor disposisi juga dinilai belum berjalan dengan efektif karena kurang maksimalnya tindakan yang dilakukan oleh petugas kepada pengguna jalan yang melanggar peraturan lalu lintas.

Penelitian yang *kedua*, penelitian ini dilakukan oleh Aditya Prabowo, Aloysius Rengga dan Aufarul Marom (jurusan Administrasi Publik, Universitas Diponegoro) dalam jurnal yang berjudul "***Implementasi Kebijakan Pembangunan Jalan Umum*** ". Penelitian ini membahas tentang bagaimana Implementasi Kebijakan Pembangunan Jalan Tedong Balian yang berlangsung dengan berpedoman pada Undang- Undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan Umum. Tujuan dari penelitian ini untuk mendeskripsikan proses implementasi serta aspek yang menghambat tentang implementasi kebijakan pembangunan jalan Umum Tedong Balian. Penelitian ini menggunakan teori implementasi dengan memperhatikan variabel ukuran dan tujuan kebijakan, sumberdaya, karakteristik agen pelaksana, sikap/kecenderungan para pelaksana, komunikasi antarorganisasi dan aktivitas pelaksana, dan lingkungan ekonomi,sosial dan politik.

Hasil dari penelitian ini bahwa Implementasi Kebijakan Pembangunan Jalan Tedong Balian. sudah mendekati kesesuaian yang tertulis di berbagai peraturan akan tetapi masih banyak perbaikan terhadap pelaksanaan dilapangan. Faktor penghambat belum berhasilnya implementasi kebijakan ini disebabkan oleh

faktor ketepatan target. Pembebasan lahan merupakan aspek yang paling utama dibalik tidak kesesuaian target yang berdampak pada dana yang membengkak. Rencana yang sudah disusun sedemikian rupa tidak berjalan dengan semestinya karena pembebasan lahan molor, yang diikuti dengan dana yang sudah direncanakan menjadi lebih besar daripada yang direncanakan.

2.6 Kerangka Pemikiran

Kerangka berfikir adalah model konseptual tentang bagaimana teori berhubungan dengan berbagai faktor yang telah diidentifikasi sebagai masalah yang penting (Uma Sekarang dalam Sugiono, 2016:60). Menurut Sapto Haryoko yang dikutip dalam Sugiono (2016:60) menjelaskan bahwa:

> "Kerangka berfikir dalam suatu penelitian dikemukakan apabila dalam penelitian tersebut berkenaan dengan dua variabel atau lebih. Apabila penelitian hanya membahas sebuah variabel atau lebih secara mandiri, maka yang dilakukan peneliti disamping mengemukakan deskripsi teoritis untuk masing-masing variabel, juga argumentasi terhadap variasi besaran variabel yang diteliti".

Permasalahan yang terjadi di jalan Tedong Balian yaitu tingginya tingkat naik dan turun penumpang dan barang disepanjang jalan Tedong Balian tidak sesuai dengan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 2005 tentang Jalan Umum Penelitian Efektivitas Pengawasan Ketertiban Menaikkan dan Menurunkan Penumpang di Jalan Umum menggunakan teori karakteristik pengawasan yang efektif dari Siswanto (2011) sebagai berikut:

1. Akurat (*accurate*) yaitu informasi atas kinerja harus akurat. Ketidakakuratan data dari suatu sistem pengendalian dapat mengakibatkan organisasi mengambil tindakan yang akan menemui kegagalan untuk memperbaiki suatu permasalahan atau menciptakan permasalahan baru.
2. Tepat waktu (*timely*) yaitu informasi harus dihimpun, diarahkan, dan segera dievaluasi jika akan diambil tindakan tepat pada waktunya guna menghasilkan perbaikan.
3. Objektif dan komperehensif (*objective and comprehensible*) yaitu informasi dalam suatu sistem pengendalian harus mudah dipahami dan dianggap objektif oleh individu yang menggunakannya.
4. Dipusatkan pada tempat pengendalian strategis (*focused on strategic control*

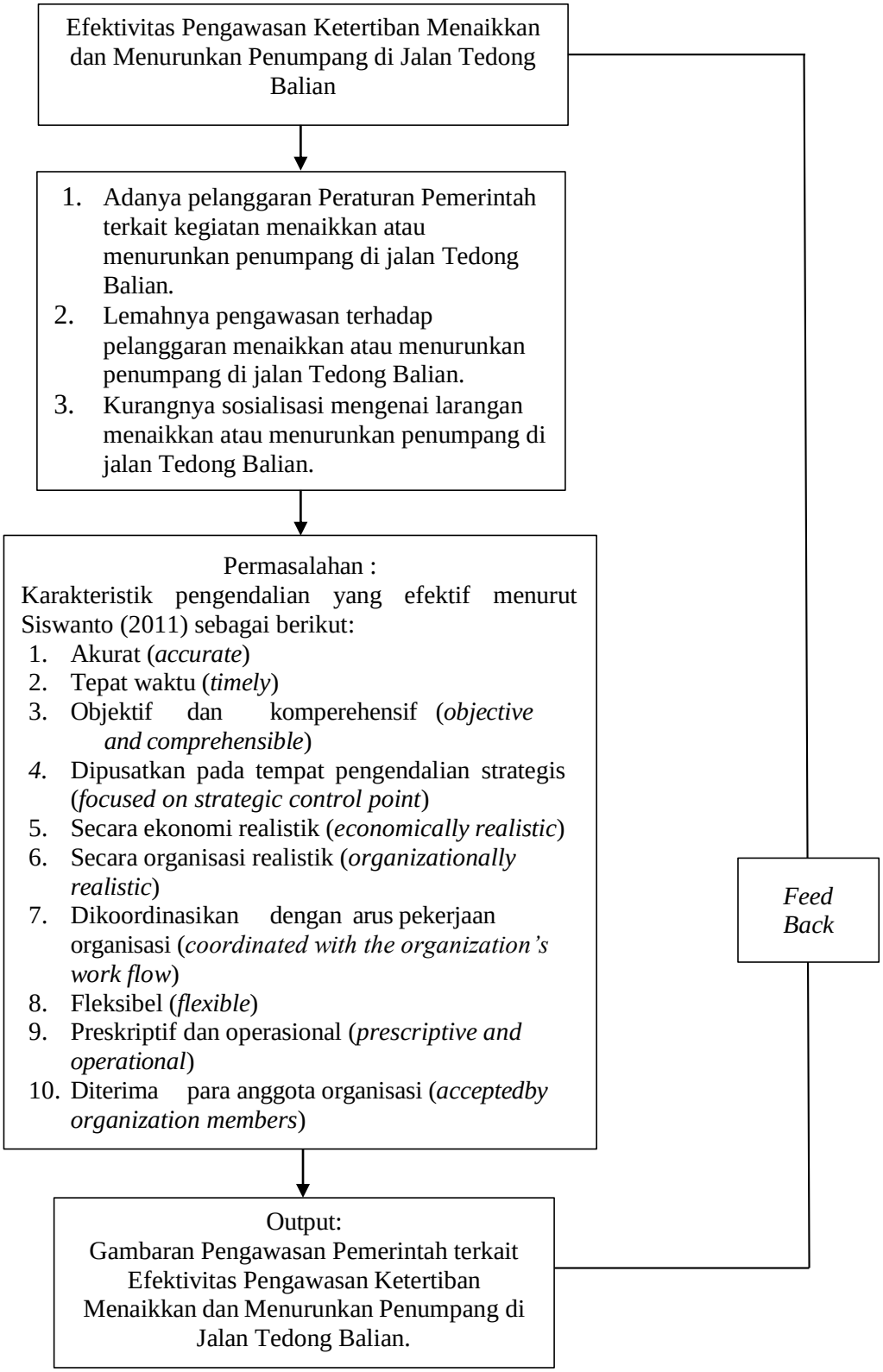
point) yaitu sistem pengendalian strategis sebaiknya dipusatkan pada bidang yang paling banyak kemungkinan akan terjadi penyimpangan dari standar atau yang akan menimbulkan kerugian yang paling besar.

5. Secara ekonomi realistik (*economically realistic*) yaitu pengeluaran biaya untuk implementasi harus ditekan seminimum mungkin sehingga terhindar dari pemborosan yang tidak berguna.
6. Secara organisasi realistik (*organizationally realistic*) yaitu individu harus dapat melihat hubungan antara tingkat kinerja yang harus dicapainya dan imbalan yang akan menyusul kemudian.
7. Dikoordinasikan dengan arus pekerjaan organisasi (*coordinated with the organization's work flow*) yaitu informasi pengendalian perlu untuk dikoordinasikan dengan arus pekerjaan di seluruh organisasi karena setiap langkah dalam proses pekerjaan dapat mempengaruhi keberhasilan atau kegagalan seluruh operasi dan informasi pengendalian harus sampai pada semua orang yang perlu untuk menerimanya.
8. Fleksibel (*flexible*) yaitu pada setiap organisasi pengendalian harus mengandung sifat fleksibel yang sedemikian rupa sehingga organisasi dapat segera bertindak untuk mengatasi perubahan yang merugikan dan memanfaatkan peluang baru.
9. Preskriptif dan operasional (*prescriptive and operational*) yaitu pengendalian yang efektif dapat mengidentifikasikan tindakan perbaikan apa yang perlu diambil setelah terjadi penyimpangan dari standar.
10. Diterima para anggota organisasi (*accepted by organization members*) yaitu agar sistem pengendalian dapat diterima oleh para anggota organisasi, pengendalian tersebut harus bertalian dengan tujuan yang berarti dan diterima.

Dengan terpenuhinya karakteristik dalam pengawasan tersebut, maka dapat menciptakan efektivitas pengawasan ketertiban pada jalan Tedong Balian yang efektif. Kemudian dengan adanya ketegasan hukum yang mengatur larangan menaikkan dan/atau menurunkan penumpang dan/atau hewan dan/atau barang yaitu Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 2005, akan sangat membantu untuk penegakkan hukum dan menindak lanjuti pihak-pihak

yang melanggar ketentuan dalam larangan menaikkan dan/atau menurunkan penumpang dan/atau hewan dan/atau barang di jalan Tedong Balian.

Berdasarkan kerangka pemikiran tersebut, diharapkan dapat menciptakan efektivitas pengawasan yang baik guna menciptakan ketertiban menaikkan dan/atau menurunkan penumpang dan/atau hewan dan/atau barang di jalan Tedong Balian. Adapun kerangka pemikiran pada penelitian ini dapat dilihat pada gambar berikut:



Output:
Gambar 2.2
Kerangka Pemikiran
Sumber: Peneliti, 2024

2.7 Asumsi Dasar

Dalam penelitian ini, peneliti memfokuskan pembahasan pada efektivitas pengawasan ketertiban menaikkan dan menurunkan penumpang di jalan Tedong Balian. Hal ini diatur dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 2005 tentang Jalan Umum. Namun berdasarkan observasi awal yang peneliti lakukan terdapat fakta bahwa tingginya tingkat naik atau turun penumpang dan barang di jalan Tedong Balian. Pengawasan menaikkan atau menurunkan penumpang dan barang kurang didukung dengan karakteristik-karakteristik pengawasan yang mendukung keberhasilan implementasi kebijakan tersebut. Maka peneliti berasumsi bahwa penerapan efektivitas pengawasan ketertiban menaikkandan menurunkan penumpang di jalan Tedong Balian belum berjalan dengan maksimal.

BAB III
METODOLOGI PENELITIAN

3.1 Metode Penelitian

Penelitian ini berupaya untuk mengetahui sejauh mana efektivitas pengawasan ketertiban menaikkan dan menurunkan penumpang di jalan Tedong Balian. Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian kualitatif deskriptif.

Penelitian kualitatif deskriptif adalah penelitian yang bermaksud untuk membuat deskripsi mengenai situasi-situasi atau kejadian-kejadian (Toraja Utara, 2010:76). Tujuan penelitian kualitatif deskriptif adalah untuk mencari informasi faktual yang mendetail dan mendeskripsikan gejala yang ada, untuk mengidentifikasi masalah-masalah atau untuk mendapatkan justifikasi keadaan dan praktek-praktek yang sedang berlangsung, untuk membuat komparasi dan evaluasi, dan untuk mengetahui apa yang dikerjakan oleh orang-orang lain dalam menangani masalah atau situasi yang sama agar dapat mempelajari hal tersebut demi kepentingan pembuatan rencana dan pengambilan keputusan di masa depan.

3.2 Fokus Penelitian

Fokus penelitian adalah pokok masalah yang masih bersifat umum. Menurut Spradley dalam (Sugiyono, 2016:208) menjelaskan bahwa *a focused refer to a single cultural domain or a few related domains* yang maksudnya adalah fokus merupakan domain tunggal atau beberapa domain yang terkait dari situasi sosial. Dengan memperhatikan identifikasi masalah yang sudah dikemukakan sebelumnya maka fokus penelitian ini berfokus pada lingkup efektivitas pengawasan ketertiban menaikkan dan menurunkan penumpang di jalan Tedong Balian.

3.3 Lokasi Penelitian

Locus penelitian ini dilakukan di jalan Tedong Balian. Adapun peneliti tertarik untuk melakukan penelitian di daerah tersebut didasari dari survei lapangan yang masih banyak ditemukan pelanggaran berupa tingginya tingkat naik dan turun penumpang serta barang di jalan Tedong Balian.

3.3.1 Definisi Konsep

Definisi konseptual adalah konsep dari variabel yang akan diteliti berdasarkan kerangka teori yang digunakan. Adapun definisi konsep dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Efektivitas organisasi menunjuk pada tingkat jauh organisasi melaksanakan kegiatan atau fungsi-fungsi sehingga tujuan yang telah ditetapkan dapat tercapai dengan menggunakan secara optimal alat-alat dan sumber-sumber yang ada.
2. Pengawasan adalah kegiatan memberikan pengamatan, pemantauan, penyelidikan, dan pengevaluasian keseluruhan kegiatan manajemen agar tujuan yang sudah ditetapkan dapat dicapai secara tepat
3. Ketertiban adalah cerminan adanya aturan, pedoman dan petunjuk bagi setiap individu di dalam kehidupanbermasyarakat. Hidup tertib secara individu sebagai landasan terwujudnya ketertiban kehidupan bermasyarakat, dapat menciptakan lingkungan yang harmonis disertai dengan ketentraman dan keadilan.
4. Jalan Umum adalah jalan yang merupakan bagian sistem jaringan jalan dan sebagai jalan nasional yang penggunanya diwajibkan membayar.

3.3.2 Definisi Operasional

Untuk memecahkan permasalahan dalam penelitian mengenai efektivitas pengawasan ketertiban menaikkan dan menurunkan penumpang di jalan Tedong Balian, maka peneliti menggunakan teori karakteristik pengawasan yang efektif dari Siswanto (2011) sebagai berikut:

1. Akurat (*accurate*) yaitu informasi atas kinerja harus akurat. Ketidakakuratan data dari suatu sistem pengendalian dapat mengakibatkan organisasi mengambil tindakan yang akan menemui kegagalan untuk memperbaiki suatu permasalahan atau menciptakan permasalahan baru.
2. Tepat waktu (*timely*) yaitu informasi harus dihimpun, diarahkan, dan segera dievaluasi jika akan diambil tindakan tepat pada waktunya guna menghasilkan perbaikan.
3. Objektif dan komperehensif (*objective and comprehensible*) yaitu

informasi dalam suatu sistem pengendalian harus mudah dipahami dan dianggap objektif oleh individu yang menggunakannya.

4. Dipusatkan pada tempat pengendalian strategis (*focused on strategic control point*) yaitu sistem pengendalian strategis sebaiknya dipusatkan pada bidang yang paling banyak kemungkinan akan terjadi penyimpangan dari standar atau yang akan menimbulkan kerugian yang paling besar.
5. Secara ekonomi realistik (*economically realistic*) yaitu pengeluaran biaya untuk implementasi harus ditekan seminimum mungkin sehingga terhindar dari pemborosan yang tidak berguna..
6. Secara organisasi realistik (*organizationally realistic*) yaitu individu harus dapat melihat hubungan antara tingkat kinerja yang harus dicapainya dan imbalan yang akan menyusul kemudian.
7. Dikoordinasikan dengan arus pekerjaan organisasi (*coordinated with the organization's work flow*) yaitu informasi pengendalian perlu untuk dikoordinasikan dengan arus pekerjaan di seluruh organisasi karena setiap langkah dalam proses pekerjaan dapat mempengaruhi keberhasilan atau kegagalan seluruh operasi dan informasi pengendalian harus sampai pada semua orang yang perlu untuk menerimanya.
8. Fleksibel (*flexible*) yaitu pada setiap organisasi pengendalian harus mengandung sifat fleksibel yang sedemikian rupa sehingga organisasi dapat segera bertindak untuk mengatasi perubahan yang merugikan dan memanfaatkan peluang baru.
9. Preskriptif dan operasional (*prescriptive and operational*) yaitu pengendalian yang efektif dapat mengidentifikasikan tindakan perbaikan apa yang perlu diambil setelah terjadi penyimpangan dari standar.
10. Diterima para anggota organisasi (*accepted by organization members*) yaitu agar sistem pengendalian dapat diterima oleh para anggota organisasi, pengendalian tersebut harus bertalian dengan tujuan yang berarti dan diterima.

3.4 Instrumen Penelitian

Dalam penelitian kualitatif, instrument utama atau alat peneliti ialah peneliti itu sendiri, seperti yang dikatakan oleh Nasution dalam Sugiyono (2016:223):

> "Dalam penelitian kualitatif, tidak ada pilihan lain daripada menjadikan manusia sebagai instrument peneliti utama. Alasannya ialah bahwa, segala sesuatunya belum mempunyai bentuk yang pasti. Masalah, fokus penelitian, prosedur penelitian, hipotesis yang digunakan, bahkan hasil yang diharapkan, itu semuanya tidak dapat ditentukan secara pasti dan jelas sebelumnya. Segala sesuatu masih perlu dikembangkan sepanjang penelitian itu. Dalam keadaan yang serba tidak pasti dan tidak jelas itu, tidak ada pilihan lain dan hanya peneliti itu sendiri sebagai alat satu- satunya yang dapat mencapainya".

Peneliti kualitatif sebagai *human instrument*, berfungsi menetapkan fokus penelitian, memilih informan sebagai sumber data, melakukan pengumpulan data, menilai kualitas data, analisis data, menafsirkan data dan membuat kesimpulan atas temuan yang ada. Oleh karena itu peneliti adalah instrument kunci dalam penelitian kualitatif.

3.5 Informan Penelitian

Pada penelitian ini, penentuan informasi dibagi menjadi dua yaitu *key informan* dan *secondary informan*. *Key informan* sebagai informan utama yang lebih mengetahui situasi fokus penelitian sehingga perannya tidak dapat digantikan oleh orang lain, sedangkan *secondary informan* sebagai informan pendukung dalam memberikan penambahan informasi. Teknik penentuan informan pada penelitian ini menggunakan teknik *purposive sampling.* Teknik *purposive sampling* adalah teknik pengambilan sampel sumber data dengan pertimbangan tertentu. Pertimbangan tertentu ini adalah orang yang dianggap paling tahu tentang apa yang kita harapkan, atau mungkin dia sebagai penguasa sehingga akan memudahkan peneliti menjelajahi objek/situasi sosial yang diteliti (Sugiyono, 2016:219). Adapun informan penelitian ini yaitu pada tabel 3.1 sebagai berikut:

Tabel 3.1
Informan Penelitian

No.	Informan	Keterangan	Kode
1.	Pengguna angkutan bus di jalan Tedong balian.	*Key Informan*	I_1
2.	Tukang ojek di jalan Tedong Balian.	*Key Informan*	I_2
3.	Supir Angkutan bus dan pengelola angkutan bus.	*Key Informan*	I_3
4.	Masyarakat setempat.	*Secondary Informan*	I_{4-1}
5.	Pemkab Toraja Utara .	*Secondary Informan*	I_{4-2}
6.	Polisi Lalulintas Toraja Utara.	*Secondary Informan*	I_{4-3}
7.	Kepala Bidang Lalu Lintas Angkutan Jalan Dinas Perhubungan Kabupaten Toraja Utra.	*Secondary Informan*	I_{4-4}
8.	Pengguna jalan Tedong Balian	*Secondary Informan*	I_{4-5}

Sumber: Peneliti, 2024

3.6 Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data merupakan langkah yang paling strategis dalam penelitian, karena tujuan utama dari penelitian adalah mendapatkan data (Sugiyono, 2016:224). Metode pengambilan data pada penelitian ini yaitu dengan metode observasi, wawancara dan dokumen.

a. Observasi

Menurut Nasution (1988) dalam Sugiyono (2016:226) menyatakan bahwa observasi adalah dasar semua ilmu pengetahuan. Klasifikasi observasi menurut Sanafiah Faisal (1990) adalah sebagai berikut:

1. Observasi partisipatif adalah observasi yang melibatkan peneliti dengan kegiatan sehari-hari orang yang sedang diamati atau yang digunakan sebagai sumber data penelitian. Dengan observasi partisipatif ini, maka data yang diperoleh akan lebih lengkap, tajam dan sampai mengetahui pada tingkat makna dari setiap perilaku yang nampak.
2. Observasi terus terang atau tersamar adalah peneliti dalam melakukan pengumpulan data menyatakan terus terang kepada sumber data, bahwa ia sedang melakukan penelitian. Tetapi dalam suatu saat peneliti juga tidak terus terang atau tersamar dalam observasi, hal ini untuk menghindari kalau

suatu data yang dicari merupakan data yang masih dirahasiakan.

3. Observasi tak berstruktur adalah observasi yang dilakukan dengan tidak berstruktur, karena fokus penelitian belum jelas. Fokus observasi akan berkembang selama kegiatan observasi berlangsung.

Dari klasifikasi yang telah dijelaskan, maka penelitian ini menggunakan teknik observasi partisipatif. Peneliti melakukan pengumpulan data dengan melibatkan diri dalam kegiatan naik dan/atau turun dari kendaraan di jalan Tedong Balian.

b. Wawancara

Wawancara adalah percakapan dengan maksud tertentu. Percakapan itu dilakukan oleh dua pihak, yaitu pewawancara (*interviewer*) yang mengajukan pertanyaan dan terwawancara (*interviewee*) yang memberikan jawaban atas pertanyaan itu (Maleong, 2008:186). Maksud mengadakan wawancara, seperti ditegaskan oleh Lincoln dan Guba (1985:266) antara lain untuk mengkonstruksikan mengenai orang, kejadian, organisasi, perasaan, motivasi, tuntutan, kepedulian, memverifikasi, mengubah, dan memperluas informasi yang diperoleh dari orang lain, baik manusia maupun bukan manusia (triangulasi) dan memverifikasi, mengubah dan memperluas konstruksi yang dikembangkan oleh peneliti sebagai pengecekan anggota. Jenis wawancara menurut Patton (1980:197) sebagai berikut:

1. Wawancara pembicaraan informal adalah jenis wawancara apabila pertanyaan yang diajukan sangat bergantung pada pewawancara itu sendiri, jadi bergantung pada spontanitasnya dalam mengajukan pertanyaan kepada terwawancara.
2. Pendekatan menggunakan petunjuk umum wawancara adalah jenis wawancara yang mengharuskan pewawancara membuat kerangka dan garis besar pokok-pokok yang dirumuskan tidak perlu ditanyakan secara berurutan.
3. Wawancara baku terbuka adalah jenis wawancara yang menggunakan seperangkat pertanyaan baku. Urutan pertanyaan, kata-katanya dan cara penyajiannya pun sama untuk setiap responden.

Dari klasifikasi yang telah dijelaskan, maka penelitian ini menggunakan

pendekatan petunjuk umum wawancara. Adapun kerangka dan garis besar pokok-pokok yang telah dirumuskan adalah pada tabel 3.2 sebagai berikut:

Tabel 3.2
Pedoman Wawancara

No.	Dimensi	Pernyataan yang Diajukan	Informan
1.	Akurat	1. Pengawasan ketertiban menaikkan dan menurunkan penumpang dilakukan tepat sasaran. 2. Keakuratan data mengenai jumlah pelanggaran menaikkan dan menurunkan penumpang. 3. Waktu dominan terjadinya pelanggaran menaikkan dan menurunkan penumpang.	I_2, I_4
2.	Tepat Waktu	4. Jadwal pelaksanaan pengawasan ketertiban menaikkan dan menurunkan penumpang.	I_1, I_{-2}, I_{3-1} I_{3-2}, I_{3-3}, I_4
4.	Objektif dan Komprehensif	5. Target utama kegiatan pengawasan ketertiban menaikkan dan menurunkan penumpang. 6. Tindakan proteksi pihak pengelola angkutan bus. 7. Keobjektifan kegiatan pengawasan ketertiban menaikkan dan menurunkan penumpang. 8. Tindakan organisasi terkait laka lantas yang disebabkan karena tindakan menaikkan dan menurunkan penumpang di jalan Tedong Balian.	I_1, I_{-2}, I_3, I_4
3.	Dipusatkan pada Tempat Pengendalian Strategis	9. Lokasi target utama pengawasan ketertiban menaikkan dan menurunkan penumpang. 10. Kegiatan pengawasan dilakukan diseluruh titik naik dan turun penumpang.	I_{4-1}, I_{-4-2}, I_{4-3}
5.	Secara Ekonomi Realistik	11. Anggaran dalam pengawasan ketertiban menaikkan dan menurunkan penumpang. 12. Kegiatan pengawasan ketertiban menaikkan dan menurunkan penumpang.	I_1, I_{-2}, I_{3-1} I_{3-2}, I_{3-3}, I_4

6.	Secara Organisasi Realistik	13. Mekanisme pengawasan ketertiban menaikkan dan menurunkan penumpang. 14. Evaluasi kegiatan pengawasan ketertiban menaikkan dan menurunkan penumpang. 15. Upaya strategis dalam kegiatan pengawasan ketertiban menaikkan dan menurunkan penumpang.	I_1, I_{-2}, I_{3-1} I_{3-2}, I_{3-3}, I_4
7.	Dikoordinasikan dengan Arus Pekerjaan Organisasi	16. Metode koordinasi pihak pengawas ketertiban menaikkan dan menurunkan penumpang. 17. Koordinasi yang dilakukan dengan instansi terkait. 18. Instruksi yang dilakukan pihak pengelola angkutan bus. 19. Koordinasi yang dilakukan instansi terhadap trayek angkutan kota di wilayah Rantepao.	I_{3-1}, I_{3-2},I_4
8.	Fleksibel	20. Kefleksibelan kegiatan pengawasan ketertiban menaikkan dan menurunkan penumpang 21. Kendala dan hambatan dalam kegiatan pengawasan ketertiban menaikkan dan menurunkan penumpang.	I_{4-1}, I_{-4-2}, I_{4-3}
9.	Perspektif dan Operasional	22. Bentuk sanksi yang ditetapkan dalam kegiatan pengawasan ketertiban menaikkan dan menurunkan penumpang.	I_1, I_{-2}, I_{3-1} I_{3-2}, I_{3-3}, I_4
10.	Diterima Para Anggota Organisasi	23. SOP kegiatan pengawasan ketertiban menaikkan dan menurunkan penumpang.	I_1, I_{-2}, I_{3-1} I_{3-2},
		24. Ketanggapan pihak pengawas ketertiban menaikkan dan menurunkan penumpang.	I_{3-3}, I_4

Sumber: Peneliti, 2024

c. Dokumen

Dokumen digunakan dalam penelitian sebagai sumber data karena dalam banyak hal dokumen sebagai sumber data dimanfaatkan untuk menguji, menafsirkan, bahkan untuk meramalkan (Maleong, 2008:217). Studi dokumen merupakan pelengkap dari penggunaan metode observasi dan wawancara dalam penelitian kualitatif. Dokumen bisa berbentuk tulisan, gambar, atau karya-karya monumental dari seseorang. Jenis-jenis dokumen menurut Sugiyono (2016:240)

sebagai berikut:

1. Dokumen yang berbentuk tulisan, contoh: catatan harian, sejarah kehidupan (*life histories*), ceritera, biografi, peraturan dan kebijakan.
2. Dokumen yang berbentuk gambar, contoh: foto, gambar hidup, sketsa dan lain-lain.
3. Dokumen yang berbentuk karya, contoh: gambar, patung, film dan lain-lain.
4. Hasil penelitian dari observasi dan wawancara akan lebih kredibel atau dapat dipercaya apabila didukung oleh foto-foto atau karya tulis akademik dan seni yang telah ada.

3.7 Teknik Analisis Data

Setelah data terkumpul, langkah selanjutnya adalah melakukan analisis data. Hal yang dilakukan dalam analisis data adalah menyusun data-data dan kemudian ditafsirkan. Analisis data kualitatif menurut Bogdan dan Biklen (1982) dalam Moleong (2008:248) adalah upaya yang dilakukan dengan jalan bekerja dengan data, mengorganisasikan data, memilih-milihnya menjadi satuan yang dapat dikelola, mensintesiskannya, mencari dan menemukan pola, menemukan apa yang penting dan apa yang dipelajari, dan memutuskan apa yang akan disampaikan kepada orang lain.

Analisis data dalam penelitian kualitatif, dilakukan pada saat pengumpulan data berlangsung, dan setelah selesai pengumpulan data dalam periode tertentu. Miles dan Huberman (1984) yang dikutip dari Sugiyono (2016:246), mengemukakan bahwa aktivitas dalam analisis data kualitatif dilakukan secara interaktif dan berlangsung secara terus menerus sampai tuntas, sehingga datanya sudah jenuh. Langkah-langkah analisis data menurut Miles dan Huberman (1984) adalah sebagai berikut:

a. Reduksi Data (*Data Reduction*)

Reduksi data adalah tahapan untuk merangkum, memilih hal-hal yang pokok, memfokuskan pada hal-hal yang penting, dicari tema dan polanya. Data yang diperoleh dari lapangan jumlahnya cukup banyak, maka perlu dicatat secara teliti dan rinci. Dengan demikian, data yang telah direduksi akan memberikan gambaran yang lebih jelas, dan mempermudah peneliti untuk melakukan pengumpulan data selanjutnya, dan mencarinya bila diperlukan.

Dalam mereduksi data, peneliti akan dipandu oleh tujuan yang akan dicapai. Tujuan utama dari penelitian kualitatif adalah pada temuan.

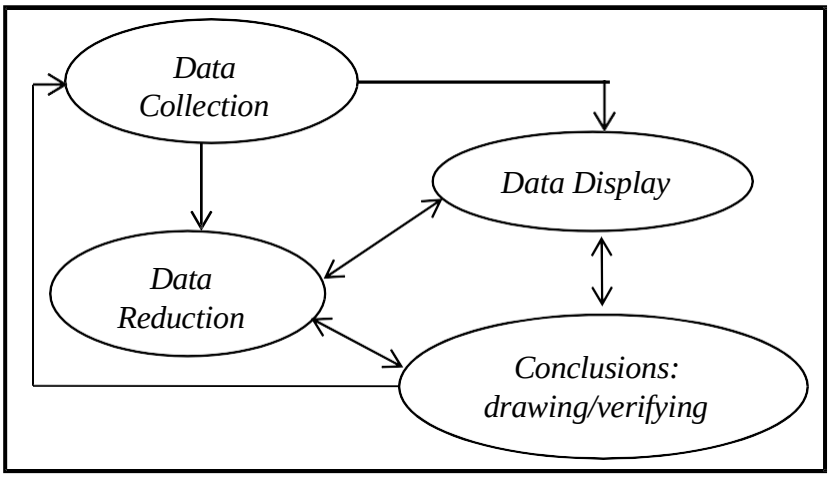
b. Penyajian Data (*Data Display*)

Setelah data direduksi, maka langkah selanjutnya adalah penyajian data. Dalam penelitian kualitatif, penyajian data dapat dilakukan dalam bentuk uraian singkat, bagan, hubungan antar kategori, *flowchart* dan sebagainya. Dengan penyajian data, maka akan memudahkan untuk memahami apa yang terjadi, dan selanjutnya merencanakan kerja berdasarkan apa yang telah kita pahami.

c. Verifikasi (*Conclusion Drawing*)

Langkah ketiga dalam analisis data adalah penarikan kesimpulan atau verifikasi. Kesimpulan awal yang dikemukakan masih bersifat sementara, dan akan berubah bila tidak ditemukan bukti-bukti yang kuat untuk mendukung pada tahap pengumpulan data berikutnya. Namun apabila kesimpulan yang dikemukakan pada tahap awal, didukung oleh bukti-bukti yang valid dan konsisten, maka kesimpulan yang dikemukakan adalah kesimpulan yang kredibel.

Kesimpulan dalam penelitian kualitatif adalah temuan baru yang sebelumnya belum pernah ada. Temuan dapat berupa deskripsi atau gambaran suatu objek yang sifatnya masih belum jelas. Adapun komponen analisis data atau *interactive model* seperti pada tabel 3.1 sebagai berikut:



Gambar 3.2
Komponen Analisis Data (*Interactive Model*)
Sumber: Sugiyono, 2016:247

3.8 Uji Keabsahan Data

Metode yang digunakan untuk menguji keabsahan data pada penelitian ini adalah metode triangulasi data dan *member check*.

1. Triangulasi

Triangulasi adalah teknik pemeriksaan keabsahan data itu untuk keperluan pengecekan atau sebagai pembanding terhadap data itu (Moleong, 2008:332). Triangulasi adalah cara terbaik untuk menghilangkan perbedaan-perbedaan konstruksi kenyataan yang ada dalam konteks suatu studi sewaktu mengumpulkan data tentang berbagai kejadian dan hubungan dari berbagai pandangan. Teknik triangulasi yang paling banyak digunakan ialah teknik triangulasi sumber. Terdapat 3 macam teknik triangulasi, yaitu triangulasi sumber, triangulasi waktu, dan triangulasi teknik. Peneliti menggunakan model triangulasi sumber dan triangulasi metode.

a. Triangulasi dengan sumber adalah membandingkan dan mengecek balik derajat kepercayaan suatu informasi yang diperoleh melalui waktu dan alat yang berbeda dalam penelitian kualitatif (Patton, 1987:331). Hal tersebut dapat dicapai dengan cara berikut ini:
    1) Membandingkan data hasil pengamatan dengan data hasil wawancara.
    2) Membandingkan apa yang dikatakan orang di depan umum dengan apa yang dikatakannya secara pribadi.
    3) Membandingkan apa yang dikatakan orang-orang tentang situasi penelitian dengan apa yang dikatakannya sepanjang waktu.
    4) Membandingkan keadaan dan perspektif seseorang dengan berbagai pendapat dan pandangan orang seperti rakyat biasa, orang yang berpendidikan menengah atau tinggi, orang berada, orang pemerintahan.
    5) Membandingkan hasil wawancara dengan isi suatu dokumen yang terkait.
b. Triangulasi dengan metode, menurut Patton (1987:329) terdapat dua strategi yaitu:
    1) Pengecekan derajat kepercayaan penemuan hasil penelitian beberapa teknik pengumpulan data.

2) Pengecekan derajat kepercayaan beberapa sumber data dengan metode yang sama.

2. Member Check

Member check adalah proses pengecekan data yang diperoleh peneliti kepada pemberi data. Tujuan *member check* adalah untuk mengetahui seberapa jauh data yang diperoleh sesuai dengan apa yang diberikan oleh pemberi data (Sugiyono, 2016:276).

3.9 Jadwal Penelitian

Adapun jadwal penelitian mengenai Efektivitas Pengawasan Ketertiban Menaikkan dan Menurunkan Penumpang di Jalan Tol Tangerang-Merak dapat dilihat pada tabel 3.3 :

Tabel 3.3
Jadwal Penelitian

No.	Kegiatan	Waktu Pelaksanaan									
		2024						2024			
		H1	H2	H3	H4	H45	H6	H7	H8	H9	H10
1.	Pengajuan Judul										
2.	Observasi Awal										
3.	Penyusunan Proposal										
4.	Seminar Proposal										
5.	Observasi Lapangan										
6.	Pengumpulan Data										
7.	Pengolahan Data										
8.	Penyusunan Laporan										
9.	Sidang Akhir										

Sumber: Peneliti, 2024

BAB IV
HASIL PENELITIAN

4.1 Deskripsi Objek Penelitian

4.1.1 Gambaran Umum Jalan Tedong Balain

Jalan tol Tedongf Balian adalah jalan umum yang dibangun secara bertahap melalui skema *Build*, *Operate* and *Transfer* (BOT) pada tahun 1992 sampai dengan tahun 1996. Jalan Tedong Balian memiliki panjang 1,45 Km yang menghubungkan pasar sentral Bolu dan pasar Hewan Toraja Utara, ujung barat Kab Toraja Utara. Jalan Tedong Balian ini melalui jalan poros Kab Toraja Utara-Kab Luwu. Jalan Tedong Balian merupakan bagian dari jaringan jalan umum Toraja Utara. Jalan tol Tedong Balian memiliki 6 gerbang sebagai penghubung antar Jalan, yaitu sebagai berikut:

Tabel 4.1
Titik Gerbang Jalan Tedong Balian

No.	Gerbang Jalan Tedong Balian	Mtr
1.	Gerbang 1 Jln poros Rantepao	31
2.	Gerbang 2 Jln Tedong Bonga	37
3.	Gerbang 3 Pasar Hewan	39
4.	Gerbang 4 Terminal Bolu	52
5.	Gerbang 5 Jln Tedong Bonga	60

Sumber : Peneliti, 2024

Terdapat layanan pendukung lainnya bagi pengguna jalan Umum, yaitu sebagai berikut:

Tabel 4.2
Layanan Pendukung Jalan Tedong Balian

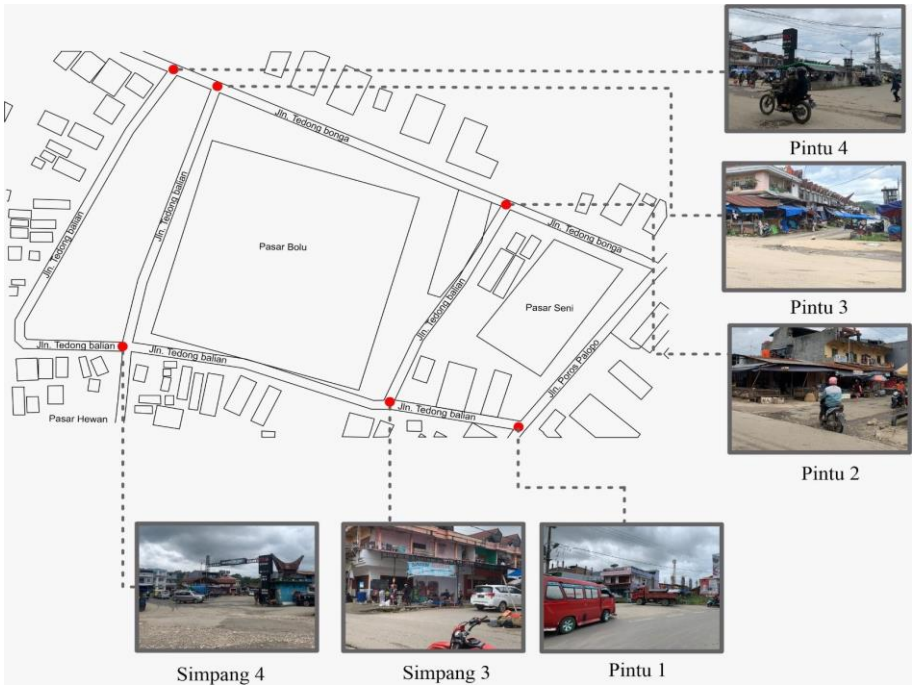
No.	Layanan Pendukung	Jumlah Unit
1.	*Ambulance*	5
2.	Kendaraan Layanan Lalu Lintas	5
3.	Kendaraan Derek	14
4.	Kendaraan *Rescue*	2
5.	*Rescue Truck*	1
6.	Kendaraan *Manlift*	2

Sumber: PUPR Dinas Kab.Toraja Utara, 2024

Sebagai pemberian informasi kepada pengguna jalan, terdapat 21 unit

Variable Message Sign (VMS), dan 34 unit kamera pantau untuk memonitor keadaan di jalur. Kemudian terdapat 66 unit Penerangan Jalan Umum (PJU) dan 7 unit lampu peringatan. Tempat Istirahat dan Pelayanan (TIP) atau *rest area* tersedia di km 6 dan km 3 dari arah Merak, kemudian km 6 dan km 4 dari arah Jakarta. Fasilitas yang terdapat pada *rest area* tersebut adalah toilet, kursi dan meja istirahat, mushola/masjid, kantin/*cafe*/*restaurant*, SPBU/pom bensin, tempat perbelanjaan, dan sebagainya.

Kondisi lalu lintas jalan tedong balian mengalami pertumbuhan yang cukup tinggi dengan rata-rata 6% per tahun selama 10 tahun terakhir. Dengan kondisi jalan yang sudah baik dan adanya pelebaran lajur dari 2 menjadi 3 lajur di ruas Bitung sampai denga Toraja Utara berdampak positif terhadap pertumbuhan lalu lintas di setiap gerbang yang berbeda-beda. Hal ini dikarenakan adanya sebaran kawasan industri, perumahan, perkantoran, dan pariwisata yang ada di sepanjang jalan Tedong Balian tersebut.



Gambar 4.1
Denah Ruas Jalan Tedong Balian
Sumber: Peneliti, 2024

4.1.1.1 Teknik Patroli Lalu Lintas

Teknik patroli Korps Lalu Lintas Polri dapat diklasifikasikan sebagai berikut:

1. Teknik Patroli Estafet
2. Teknik Patroli Blok/Zone
3. Teknik Patroli Stasioner
4. Teknik Patroli Bergerak Membuntuti

Teknik patroli yang digunakan oleh Korps Lalu Lintas Polres Toraja Utara adalah teknik patroli stasioner. Teknik patroli stasioner adalah patroli yang pelaksanaannya berhenti di suatu tempat kurang lebih 10 (sepuluh) sampai dengan 15 (lima belas) menit dan bergeser atau berpindah-pindah dari suatu tempat ke tempat lainnya secara terpadu dan terkendali sesuai dengan rencana dan jadwal patroli dengan pelaksanaannya adalah sebagai berikut:

1. Pengamatan situasi arus lalu lintas

   Dalam pengamatan ini didasarkan atas volume/kepadatan lalu lintas/intensitas kendaraan pada jalur jalan yang diamati, kecepatan rata-rata dan pelanggaran lalu lintas yang ada.
2. Mengatur posisi kendaraan patroli pada saat berhenti, kendaraan patroli di tempatkan pada posisi yang strategis dan aman, sehingga dapat memonitor segala arah lalu lintas terhadap kemungkinan pelanggaran lalu lintas yang terjadi, misalnya pada bahu jalan atau pada *chevron* dipersimpangan jalan.
3. Adakan evaluasi situasi arus lalu lintas

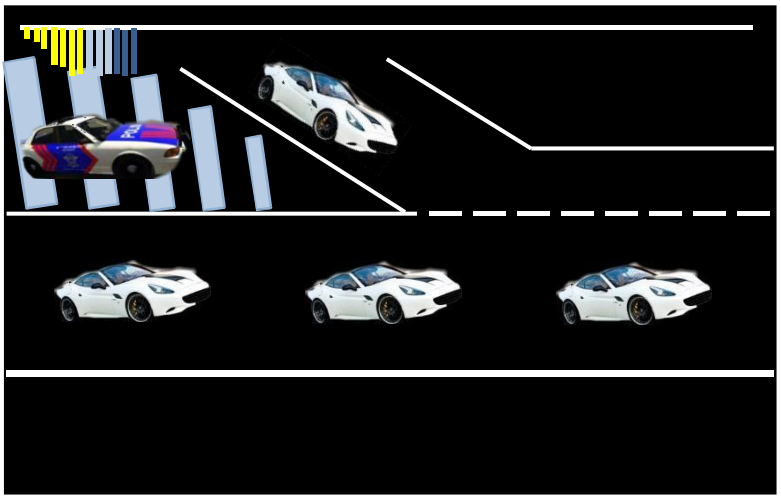
   Evaluasi situasi arus lalu lintas yang terjadi dan tentukan langkah tindak lanjut.
4. Menyeleksi pelanggaran

   Adakan seleksi terhadap pelanggaran baik ringan, sedang maupun berat. Upayakan menindak setiap pelanggar yang memiliki potensi kecelakaan dan kemacetan. Pada prinsipnya setiap penindakan tidak harus dengan tilang, melainkan secara edukatif persuasif atau petunjuk arahan bagi pelanggar bilamana dianggap efektif dan efisien.
5. Berpindah tempat

   Kegiatan ini dilakukan dalam waktu 10 sampai dengan 15 menit secara

berlanjut sesuai rencana dan kebutuhan dihadapkan pada perkembangan arus lalu lintas (waktu tersebut tidak mutlak).

6. Pada jam rawan maka patroli dilaksanakan dengan menggerakan seluruh kendaraan patroli dengan teknik patroli bergerak.



Gambar 4.2
Teknik Patroli Stasioner
Sumber: Korps Lalu Lintas Polres Toraja Utara, 2024

4.2 Deskripsi Data

Deskripsi data merupakan penjelasan hasil penelitian yang telah diolah dari mentah dengan menggunakan teknik analisis data yang relevan. Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan teori karakteristik pengawasan yang efektif menurut Siswanto dalam bukunya *Pengantar Manajemen* (2011:149). Karakteristik-karakteristik pengawasan yang efektif menurut Siswanto yaitu akurat, tepat waktu, objektif dan komperehensif, dipusatkan pada tempat pengendalian strategis, secara ekonomi realistik, secara organisasi realistik, dikoordinasikan dengan arus pekerjaan organisasi, fleksibel, perskriptif dan operasional, diterima para anggota organisasi.

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah kualitatif deskriptif, yang terbentuk dari kalimat hasil wawancara, observasi lapangan dan dokumentasi. Menurut Miles dan Huberman (1984), mengemukakan bahwa aktivitas dalam analisis data kualitatif dilakukan secara interaktif dan berlangsung secara terus menerus sampai tuntas, sehingga datanya sudah jenuh. Kemudian langkah-langkah analisis data menurut Miles dan Huberman (1984) adalah

reduksi data (*data reduction*), penyajian data (*data display*) dan verifikasi (*conclusion drawing*).

Kegiatan pertama yang dilakukan peneliti yaitu reduksi data. Reduksi data adalah tahapan untuk merangkum, memilih hal-hal yang pokok, memfokuskan pada hal-hal yang penting, dicari tema dan polanya. Adapun dalam menyusun jawaban penelitian, peneliti menggunakan beberapa kode sebagai berikut:

1. Kode Q menunjukkan item pertanyaan.
2. Kode A menunjukkan item jawaban.
3. Kode I_1 menunjukkan informan pihak pengguna angkutan bus di jalan Tedong Balian.
4. Kode I_2 menunjukkan informan pihak tukang ojek di jalan T e d o n g B a l i a n .
5. Kode I_3 menunjukkan informan pihak supir angkutan bus dan pengelola angkutan bus.
6. Kode I_{4-1} menunjukkan informan pihak Korps Lalu Lintas Polres Toraja Utara.
7. Kode I_{4-2} menunjukkan informan pihak Dinas Perhubungan Toraja Utara.
8. Kode I_{4-3} menunjukkan informan pihak Pemerintah Daerah Toraja Utara.
9. Kode I_{4-5} menunjukkan informan pihak Kepolisian Negara Republik Indonesia Provinsi Sulsel.

Kemudian setelah data direduksi, maka langkah selanjutnya adalah penyajian data. Dengan penyajian data, maka akan memudahkan untuk memahami apa yang terjadi, dan selanjutnya merencanakan kerja berdasarkan apa yang telah kita pahami.

Langkah ketiga dalam analisis data adalah penarikan kesimpulan atau verifikasi. Kesimpulan awal yang dikemukakan masih bersifat sementara, dan akan berubah bila tidak ditemukan bukti-bukti yang kuat untuk mendukung pada tahap pengumpulan data berikutnya. Namun apabila kesimpulan yang dikemukakan pada tahap awal, didukung oleh bukti-bukti yang valid dan konsisten, maka kesimpulan yang dikemukakan adalah kesimpulan yang kredibel.

4.2.1 Informan Penelitian

Penelitian mengenai efektivitas pengawasan ketertiban menaikkan dan menurunkan penumpang di jalan Tedong Balian. Dalam pemilihan informan penelitiannya menggunakan teknik *purposive sampling*. Teknik *purposive sampling* adalah teknik pengambilan sampel sumber data dengan pertimbangan tertentu. Pertimbangan tertentu ini adalah orang yang dianggap paling tahu tentang apa yang kita harapkan, atau mungkin dia sebagai penguasa sehingga akan memudahkan peneliti menjelajahi objek/situasi sosial yang diteliti.

Informan dalam penelitian ini adalah semua pihak yang terlibat dalam pengawasan ketertiban menaikkan dan menurunkan penumpang di jalan Tedong Balian. Berdasarkan peran dan fungsi informan tersebut, informan dalam penelitian ini berjumlah 18 orang yang terdiri dari Ka. Induk Korps Lalu Lintas Polres Toraja Utara, Dinas perhubungan Toraja Utara, Dan Pemerintah Kabupaten Toraja Utara, Kanit Lalu Lintas Kepolisian Negara Republik Indonesia Provinsi Banten, pengelola angkutan bus Primajasa dan Arimbi, supir angkutan bus yang berjumlah 3 orang, tukang ojek di kawasan jalan Tedong Balian yang berjumlah 3 orang, pengguna angkutan bus di jalan Tedong Balian yang berjumlah 5 orang.

4.3 Temuan Lapangan

Dalam penelitian ini, peneliti akan menguraikan pembahasan hasil penelitian dengan didasari data yang peneliti peroleh melalui observasi, wawancara dan dokumentasi mengenai Efektivitas Pengawasan Ketertiban Menaikkan dan Menurunkan Penumpang di Jalan Tedong Balian. Maka peneliti melakukan pengamatan dengan berpedoman pada 10 (sepuluh) aspek penilaian kegiatan pengawasan yang dikemukakan oleh Siswanto (2011:149) yaitu sebagai berikut:

1. Akurat (*accurate*)
2. Tepat waktu (*timely*)
3. Objektif dan komperehensif (*objective and comprehensible*)
4. Dipusatkan pada tempat pengendalian strategis (*focused on strategic control point*)
5. Secara ekonomi realistik (*economically realistic*)

6. Secara organisasi realistik (*organizationally realistic*)
7. Dikoordinasikan dengan arus pekerjaan organisasi (*coordinated with the organization's work flow*)
8. Fleksibel (*flexible*)
9. Preskriptif dan operasional (*prescriptive and operational*)
10. Diterima para anggota organisasi (*accepted by organization members*)

4.3.1 Akurat (*Accurate*)

Informasi atas kinerja harus akurat. Ketidakakuratan data dari suatu sistem pengendalian dapat mengakibatkan organisasi mengambil tindakan yang akan menemui kegagalan untuk memperbaiki suatu permasalahan atau menciptakan permasalahan baru. Untuk menilai dan menjamin bahwa suatu kegiatan dapat berjalan sesuai dengan harapan dan tujuan, maka manajer organisasi perlu melakukan pengamatan dan penilaian melalui kegiatan pengawasan. Begitu pula yang dilakukan oleh Korps Lalu Lintas Polres Toraja Utara, dalam mengatur dan mengawasi ketertiban penggunaan jalan Tedong Balian perlu adanya pengamatan dan penilaian melalui kegiatan pengawasan.

Jalan tol merupakan jalan bebas hambatan dimana penggunanya cenderung untuk memacu kendaraannya dengan kecepatan yang tinggi, ketertiban penggunaan jalan tol adalah salah satu indikator keberhasilan visi dan misi Korps Lalu Lintas Polres Toraja Utara. Tingginya tingkat naik dan turun penumpang yang terjadi di jalan Tedong Balian menuntut perlunya kegiatan pengawasan yang efektif. Informasi tentang pelaksanaan kegiatan pengawasan harus memenuhi indikator yang akurat, agar meminimalisir terjadinya

kesalahan dalam kegiatan pengawasan ketertiban menaikkan dan menurunkan penumpang di jalan. Seluruh data yang diperoleh dalam kegiatan pengawasan harus sesuai dengan kondisi lapangan yang ada, maka seluruh proses kegiatan pengawasan harus dilakukan secara cermat dan tepat. Pengawasan yang dilakukan tentu harus sesuai dengan sasaran yang ingin dituju. Ketepatan sasaran dan tujuan dalam pengawasan yang dilakukan oleh Korps Lalu Lintas Polres Toraja Utara adalah seperti yang diungkapkan oleh I_{4-1} sebagai berikut:

"Kalau untuk tujuan 100%, saya rasa belum bisa 100%. Artinya itu sudah tidak ada lagi yang naik turun, namun ketika kita awasi memang jalanan itu bersih.

Tetapi saat tidak kita awasi tetap ada yang naik dan turun tersebut. Kesadaran penumpang dan masyarakat yang rendah, serta keterbatasan jumlah anggota yang patroli dari kita dan MMS untuk 12km itu sangat panjang dibandingkan dengan seluruh titik itu untuk meng*cover* semuanya susah".(Wawancara dengan Ka. Induk Korps Lalu Lintas Polres Toraja Utara, 22 Januari 2019, Pukul 14.00 WIB, di Kantor Korps Lalu Lintas Polres Toraja Utara).

Berdasarkan pernyataan di atas bahwa pengawasan belum mencapai target sasaran 100%, karena masih adanya pelanggaran naik dan turun di jalan Tedong Balian. Selain disebabkan karena rendahnya kesadaran masyarakat, hal ini juga disebabkan minimnya jumlah pengawas di jalan Tedong Balian.

Tabel 4.3
Anggota Korps Lalu Lintas Polri Induk PJR Serang

No.	Unit Kerja	Jumlah
1.	Kepala Induk (Ka Induk)	1
2.	Perwira Administrasi (PAMIN)	1
3.	Bintara Administrasi (BA MIN)	1
4.	Kepala Unit (Kanit)	3
5.	Anggota Regu	25

(Sumber: Korps Lalu Lintas Polres Toraja Utara, 2024)

Berdasarkan tabel 4.6 di atas bahwa untuk kegiatan pengawasan jalan Tedong Balian, anggota Korps Lalu Lintas Polres Toraja Utara hanya berjumlah 30 personil. Meskipun pengawasan yang dilakukan oleh Korps Lalu Lintas Polres Toraja Utara belum mencapai target 100%, namun pendataan tetap dilakukan terhadap supir angkutan bus yang melakukan pelanggaran di jalan Tedong Balian. Data penindakan tilang pada kendaraan yang melakukan pelanggaran menaikkan dan menurunkan penumpang seperti yang dapat dilihat pada tabel berikut ini:

Tabel 4.4
Data Penindakan Pelanggaran Tahun 2023

No.	Bulan	Jumlah Tilang	Pelanggaran Naik dan Turun Penumpang	*Trend* (Persentase)
1.	Januari	2705	323	11,9%
2.	Februari	1881	283	15,0%
3.	Maret	1905	299	15,7%
4.	April	2796	336	12,0%
5.	Mei	2133	311	14,6%
6.	Juni	377	43	11,4%
7.	Juli	3017	364	12,1%
8.	Agustus	1421	214	15,1%
9.	September	1468	236	16,1%
10.	Oktober	1939	307	15,8%
11.	November	1578	368	23,3%
12.	Desember	212	45	21,2%
Jumlah		**21432**	**3129**	**14,6%**

(Sumber: Korps Lalu Lintas Polres Toraja Utara, 2023)

Dari data tersebut dapat terlihat bahwa pelanggaran naik dan turun penumpang mengalami fluktuasi selama tahun 2023. Pelanggaran tertinggi terjadi pada bulan November 2023 yaitu 368 pelanggaran dengan persentase 23,3% dari seluruh jumlah penindakan pelanggaran yang terjadi di jalan Tedong Balian. Sedangkan pelanggaran terendah terjadi pada bulan Juni 2023 yaitu 43 pelanggaran dengan persentase 11,4% dari seluruh jumlah penindakan pelanggaran yangterjadi di jalan Tedong Balian.

Untuk tercapainya pengawasan yang efektif dan efisien maka koordinasi yang dilakukan antara penyedia jasa pelayanan dan penegak hukum harus dilakukan secara maksimal. Sebagai penyedia jasa pelayanan dan juga pengawas di jalan Tedong Balian, Dinas perhubungan Toraja Utara memiliki kewenangan untuk mengawasi masyarakat serta faktor pendukung lainnya. Namun Dinas Perhubungan Toraja Utara tidak memiliki data pasti mengenai jumlah masyarakat yang melakukan pelanggaran di jalan Tedong Balian, seperti yang disampaikan oleh $I_{4\text{-}2}$ sebagai berikut:

"Data pastinya kita tidak ada, karena jumlah pelanggaran ini terjadi di banyak tempat dan banyaknya ini kita tidak bisa *cover* secara keseluruhan. Hanya ada data-data pada titik yang paling kita fokuskan, misalnya pada pagi dan sore hari kita fokuskan di perepatan,dan sipang. Tapi untuk jumlah pelanggar pastinya

kita tidak bisa data karena itukan *illegal*, lokasi mereka tersebar luas, itu yang tidak bisa kita data semua dan mereka bisa masuk ke jalan Pasar". (Wawancara dengan pegawai Dinas Perhubungan, 4 Juni 2024, Pukul 10.00 WIB, di Kantor Dinas Perhubungan Toraja Utara).

Menurut pernyataan di atas bahwa Dinas Perhubungan Toraja Utara tidak memiliki data yang akurat mengenai jumlah masyarakat yang melakukan pelanggaran, hal ini disebabkan karena pelanggaran menaikkan dan menurunkan penumpang tersebut terjadi pada banyak titik. Sehingga Dinas Perhubungan Toraja Utara tidak bisa meng-*cover* pelanggaran secara keseluruhan, dan pengawasan tersebut hanya difokuskan pada titik yang intensitas pelanggarannya jauh lebih dominan seperti titik perepatan dan simpang di jalan Tedong Balaina.

Tanpa data pasti mengenai jumlah masyarakat yang melakukan pelanggaran tentu akan mempersulit pengawasan yang efektif terhadap pelanggaran menaikkan dan menurunkan penumpang di jalan Tedong Balian. Setelah dikonfirmasi ke lapangan, khususnya ke tukang ojek yang sudah bertahun-tahun mangkal di jalan Tedong Balian, pelanggaran secara dominan terjadi pada waktu-waktu tertentu, seperti yang dikatakan oleh I_{2-1} sebagai berikut:

"Kalau pagi kan disini ramainya jam 7 sampai jam 9, dan jam 11 siang. Kalau untuk sorenya jam 3 sampai jam 6. Kalau jam 7 pagi itu biasanya orang berangkat kerja, kalau jam 11 itu barang dari Tanah Abang turunnya kesini. Kalau jam 3 itu karyawan pulang, sama anak sekolah juga". (Wawancara dengan Wawan, 23 Mei 2024, Pukul 14.30 WIB, di Pangkalan Ojek).

Menurut pernyataan di atas bahwa intensitas naik dan turun penumpang di jalan Tedong Balian perepatan lebih dominan terjadi pada pukul 07.00-09.00 WIB yaitu pada pagi hari, sedangkan pada sore harinya terjadi pada pukul 15.00-18.00 WIB. Selain digunakan untuk menaikkan dan menurunkan penumpang, kemudian pada jam 11.00 WIB di jalan Tedong Balian simpang biasanya juga digunakan untuk menurunkan barang yang berasal dari Makassar. Senada dengan pernyatan diatas, pernyataan serupa disampaikan oleh I_{2-2} sebagai berikut:

"Biasanya karyawan Koperasi yang banyak naik dan turun disini, kalau hari Sabtu itu biasanya jam 1, kalau hari biasa ramainya itu jam 4 sore pas pulang.

Kalau pagi emang biasanya selalu ramai". (Wawancara dengan Bapak Suyoto, 26 Mei 2024, Pukul 09.30 WIB, di Pangkalan Ojek).

Berdasarkan pernyataan di atas bahwa intensitas menaikkan dan menurunkan penumpang di jalan Tedong Balian perepatan jauh lebih banyak terjadi pada pagi dan sore hari. Dimana pada pagi hari adalah waktu berangkat kerja sedangkan sore hari adalah waktu pulang kerja. Kemudian pada hari Sabtu dimana intensitas menaikkan dan menurunkan penumpang lebih banyak terjadi pada pukul 13.00 WIB, dimana pada jam tersebut adalah waktu pulang kerja karyawan pabrik. Kemudian pada titik yang lain pun disampaikan hal senada oleh $I_{2\text{-}3}$ sebagai berikut:

"Pagi, kalau sore jam 4an sampai jam 7 malam itu banyak, biasanya karyawan yang turun disini". (Wawancara dengan Bapak Juhri, 28 Januari 2019, Pukul 15.00 WIB, di Pangkalan Ojek).

Menurut pernyataan di atas bahwa di jalan Tedong Balian sipang intensitas menaikkan dan menurunkan penumpang jauh lebih dominan terjadi pada pagi dan sore hari. Penyalahgunanya pun lebih dominan dilakukan oleh karyawan pabrik yang hendak naik dan turun dititik tersebut.

Dari pernyataan-pernyataan di atas jelas bahwa intensitas dominan terjadinya pelanggaran menaikkan dan menurunkan penumpang di jalan Tedong Balian adalah pada pagi hari yaitu saat jam berangkat kerja maupun pada sore hari yaitu pada saat jam pulang kerja, pelanggarnya pun didominasi oleh para pekerja pabrik.

Sebagai peneliti observasi partisipatif selama 3 tahun lamanya bahwa pelanggaran ini bukan hanya dilakukan oleh karyawan pabrik, melainkan cukup banyak teman-teman peneliti dari kalangan mahasiswa yang juga melakukan pelanggaran naik dan turun kendaraan di jalan Tedong Balian. Kemudian kalangan lainnya yang juga melakukan pelanggaran ini berasal dari pelajar, mahasiswa, ibu rumah tangga, dan lain sebagainya. Seperti yang dapat dilihat pada gambar berikut ini:

Pada gambar di atas adalah kalangan pelajar yang melakukan pelanggaran naik dan turun kendaraan di jalan Tedong Balian. Pelanggaran tersebut terjadi di pagi hari, ketika pelajar tersebut hendak menunggu angkutan bus di jalan Tedong

Balian. Pelajar di atas juga dikoordinir oleh seorang calo berbaju putih yang duduk di sebelahkanan pada gambar tersebut.

4.3.2 Tepat Waktu (*Timely*)

Informasi harus dihimpun, diarahkan, dan segera dievaluasi jika akan diambil tindakan tepat pada waktunya guna menghasilkan perbaikan. Ketepatan waktu diperlukan untuk mencegah terjadinya penyimpangan yang lebih fatal dan munculnya anggapan penyimpangan adalah sesuatu yang wajar dan sulit untuk diperbaiki.

Pelanggaran menaikkan dan menurunkan penumpang di jalan Tedong Balian adalah suatu masalah yang sulit untuk diselesaikan, karena melibatkan berbagai faktor dan kondisi yang tidak dapat ditangani dengan satu tindakan saja. Kebutuhan masyarakat menjadi faktor dominan dimana kegiatan pelanggaran menaikkan dan menurunkan penumpang di jalan Tedong Balian masih tetap berlangsung hingga saat ini. Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan Pasal 63 ayat (6) dijelaskan bahwa setiap orang selain pengguna jalan tol dan petugas jalan tol yang dengan sengaja memasuki jalan tol sebagaimana dimaksud dalam Pasal 56, dipidana dengan pidana kurungan paling lama 14 (empat belas) hari atau denda paling banyak Rp 3.000.000,00 (tiga juta rupiah). Kemudian Pasal 64 ayat (4) dijelaskan bahwa setiap orang selain pengguna jalan Uum dan petugas jalan tol yang karena kelalaiannya memasuki jalan Umum, sebagaimana dimaksud dalam Pasal 56, dipidana dengan pidana kurungan paling lama 7 (tujuh) hari atau denda paling banyak Rp 1.500.000,00 (satu juta lima ratus ribu rupiah).

Bahwa menurut undang-undang tersebut, selain pengguna jalan dan petugas jalan tol yang dengan sengaja memasuki jalan Umum atas kesadaran serta kelalaiannya dapat dipidana 7-14 hari atau pun denda Rp. 1.500.000,00-3.000.000,00. Untuk mencapai tujuan utama pengawasan perlu adanya jadwal pengawasan yang jelas, mengingat pelanggaran ini terjadi setiap saat. Pengawasan yang terjadwal oleh Dinas Perhubungan Toraja Utara dilakukan pada pagi dan sore hari, seperti yang diungkapkan oleh I_{4-2} sebagai berikut:

“Iya kita sudah mulai siap di pagi hari mulai dari jam 05.30-08.00 WIB, dan yang sore dimulai dari 15.30 WIB. Itu yang masif ya, namanya

pengamanan yang terjadwal. Ada yang dilakukan 24 jam secara *mobile* yang dibagi secara 3 *shift*. Jadi pagi jam 07.00-14.00 WIB, jam 14.00-21.00 WIB, jam 21.00-07.00 WIB". (Pamong Praja Lalu Lintas Dinas Perhubungan Toraja Utara, 4 Juni 2024, Pukul 10.00 WIB, di Kantor Dinas Perhubungan).

Menurut pernyataan di atas bahwa pengawasan harian yang terjadwal tersebut dilakukan pada pagi hari dimulai pukul 05.30-08.00 WIB, lalu pada sore hari dimulai pukul 15.30 WIB. Selain pengawasan secara terjadwal, pengawasan juga dilakukan secara stasioner selama 24 jam yang dibagi menjadi 3 *shift*. Teknik stasioner yaitu pengawas berpindah dari satu tempat ke¡¡ tempat lain. Teknik stasioner ini juga digunakan oleh Korps Lalu Lintas Polres Toraja Utara, seperti yang diungkapkan oleh I_{4-1} sebagai berikut:

"Kalau pengawasan sepanjang waktu pengawasan, jadi model patroli kami patroli kepolisian dan MMS tuh patroli stasioner. Patroli stasioner itu patroli tetap, tidak ada pos di situ. Jadi kita dibagi 5 beat perkilonya, 1 beat itu 15 kilo. Kita tolnya kan ada 32 km, jadi ada masing-masing beat yang ngawasin jalur Ambon dan Bandung, jadi muter. Kalau menurut informasi ada pelanggaran natupang dititik ini yang patroli di wilayah itu pasti ngusir disitu. Pasti nanti ngusir disini, yang disana muncul lagi gitu, tapi itu yang pada waktu yang tidak tertentu yang sore pagi. Kalau yang sore pagi ada yang diploting disitu dari satpam, *security* yang direkrut oleh MMS dia ngepos dititik yang paling rawan dititik Perapatan,dan Sipang, sama yang setelah Jalan poros Toraja Palopo. (Wawancara dengan Ka. Induk Korps Lalu Lintas Polres Toraja Utara, 22 Mei 2024, Pukul 14.00 WIB, di Kantor Korps Lalu Lintas Polres Toraja Utara).

Berdasarkan pernyataan di atas bahwa dengan teknik stasioner ini maka pengawasan dilakukan secara berpindah-pindah oleh anggota yang sudah ditentukan. Meskipun pengawasan dilakukan dengan teknik stasioner, namun pada pagi maupu sore hari pengawasan lebih difokuskan pada titik dominan terjadinya pelanggaran. Pengawasan menaikkan dan menurunkan penumpang tersebut selain dilakukan oleh Korps Lalu Lintas Polres Toraja Utara dan Pemerintah Daerah, kemudian dilakukan juga dengan cara menempatkan *security* untuk menjaga titik dominan terjadinya pelanggaran. *Security* tersebut dibagi pada

beberapa titik seperti yang diungkapkan oleh I_{4-3} sebagai berikut:

"Anggota kami sudah bersiap-siap sejak jam 5 pagi, kami adakan apel dulu. Lalu anggota kami dipencar di beberapa titik. Koordinasi terkait pengawasan di jalan Tedong Balian ini sudah dilakukan selama 7 bulan lamanya". (Wawancara dengan Rian Rerung Allo S.T, 11 Februari 2019, di Kantor Pemda Toraja Utara.

Berdasarkan pernyataan di atas bahwa Rian Rerung Allo sudah melakukan pengawasan jalan Tedong Balian selama 7 bulan lamanya. Sebelum melakukan pengawasan jalan Tedong Balian, terlebih dahulu dilakukan apel pagi bagi anggota yang melakukan pengawasan dilapangan. Kemudian setelah itu ditempatkan pada titik-titik pengawasan yang sudah ditetapkan. Jadwal pengawasan yang ditetapkan hanya mencakup jadwal pengawasan secara harian, dan tidak adanya jadwal pengawasan secara mingguan maupun bulan seperti yang diungkapkan oleh I_{4-1} sebagai berikut:

Menurut pernyataan di atas bahwa pengawasan yang dilakukan oleh Pemerintah Daerah hanya pengawasan yang terjadwal secara harian berdasarkan rengiat atau rencana kegiatan. Didalam rencana kegiatan tersebut hanya terdapat jadwal pengawasan harian yang dikelompokkan secara mingguan maupun bulanan.

Merespon ketepatan waktu pengawasan yang sudah dilakukan, setelah dikonfirmasi ke lapangan bahwa ada beberapa titik yang diawasi sesuai dengan jadwal yang sudah ditetapkan yaitu pada pagi dan sore hari, seperti yang diungkapkan oleh I_{1-2} sebagai berikut:

"Biasanya mulai dari jam 3-4 sore ada yang ngawasin, kalau pagi biasanya juga ada dari jam 6-8". (Wawancara dengan Sudrajat, 23 Mei 2024, Pukul 16.30 WIB, di simpang Jalan Tedong Balian).

Senada dengan yang diungkapkan oleh I_{1-3} sebagai berikut: "Kadang pas pagi itu ada yang ngawasin, kadang pas siang juga ada satpamnya yang lewat. Tapi dia suka diam aja sih". (Wawancara dengan Maslan, 23 Mei 2024, Pukul 15.00 WIB, di Jalan Tedong Balian).

Kemudian menurut I_{2-1} sebagai berikut:

"Ada. Tapi pas jam berangkat sama jam pulang aja paling, enggak tentu.

Tapi ya itu dia kadang diam aja, kadang ada yang nyuruh naiknya disana aja jangan disini tapi ya sama-sama di jalan Tedong Balian juga". (Wawancara dengan Sarbini, 23 Mei 2024, Pukul 14.30 WIB, di Pangkalan Ojek).

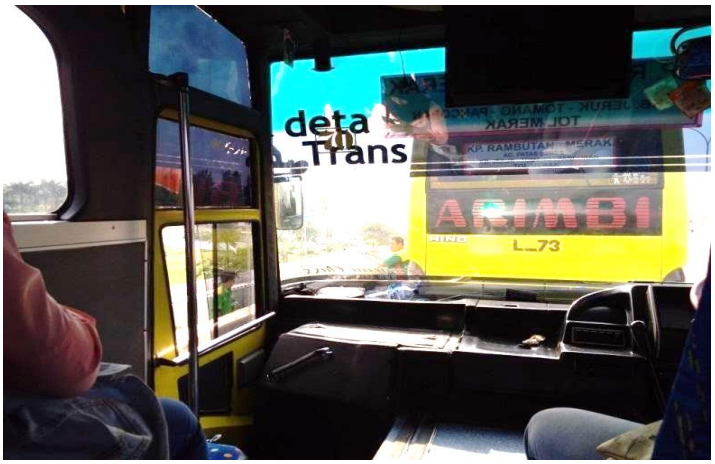
Selanjutnya menurut I_{3-3} sebagai berikut:

"Biasanya pagi-pagi ada yang ngawasin, atau pun sore juga ada. Kalau siang enggak tentu kapannya". (Wawancara dengan Bapak Taufik, 14 Juni 2024, Pukul 13.30 WIB, di Terminal).

Menurut pernyataan-pernyataan di atas bahwa pada titik Simpang Epat pengawasan dilakukan pada pagi dan sore hari. Namun pengawasan tersebut tidak dilakukan secara maksimal, karena pengawasan yang dilakukan cenderung hanya diam dan tidak melakukan tindakan apapun. Pengawasan yang tidak maksimal juga disampaikan oleh I_{1-5} sebagai berikut:

"Iya pas jam berangkat kerja sama pas pulang kerja gitu . Tapi kalau untuk jam pulang kerja kita naiknya sebelum ada PJR gitu biar ngehindarin PJR. Kalau sore jam 3 bubar pegawai saat PJR nya belum datang, di Gorda itu mobilnya ngantri kaya terminal, busnya ngetem berjejer di jalan tol. Kalau ada polisi, kerneknya pada lari ke polisi ngasih uang. Abis itu pergi polisinya. Kalau hari Sabtu juga enggak ada PJR". (Wawancara dengan Teh Aisyah, 6 Juni 2024, Pukul 19.30 WIB, di Rumah Teh Aisyah).

Menurut pernyataan Teh Aisyah sebagai Pegawai koperasi simpan pinjam Marendeng yang setiap hari naik dan turun di jalan Tedong Balian, terungkap fakta bahwa pihak kepolisian sebagai penegak hukum tidak menjalankan tugasnya dengan baik karena adanya praktik pungutan liar. Pungutan liar ini dilakukan dengan cara pihak kepolisian pada titik tertentu menerima sejumlah uang dari kernek angkutan bus. Kemudian pada titik-titik tertentu dan di jam-jam tertentu seperti pada sore hari yaitu pada saat pulang kerja, angkutan bus sering kali berhenti untuk mencari penumpang. Hal ini juga seperti yang dialami oleh peneliti ketika sedang melakukan penelitian dilapangan, seperti yang dapat dilihat pada gambar 4.3 berikut ini:



Gambar 4.3
Aktivitas Angkutan Bus di Jalan Tedong Balian
Sumber: Peneliti, 2024

Ketika peneliti sedang melakukan penelitian lapangan bahwa pada titik tertentu angkutan bus yang digunakan oleh peneliti berhenti untuk mencari penumpang selama kurang lebih 10-15 menit lamanya. Selain angkutan bus yang digunakan oleh peneliti bahwa ada angkutan bus lainnya juga menunggu penumpang di jalan Tedong Balian seperti yang dapat dilihat pada gambar 4.5 tersebut. Angkutan bus tersebut sudah menunggu jauh lebih lama dari angkutan bus yang digunakan oleh peneliti. Selama menunggu tersebut tidak ada 1 pun pengawas yang datang untuk memberikan tindakan hukum kepada supir angkutan bus yang melakukan pelanggaran tersebut.

4.3.3 Objektif dan Komperehensif (*Objective and Comprehensible*)

Informasi dalam suatu sistem pengendalian harus mudah dipahami dan dianggap objektif oleh individu yang menggunakannya. Hal ini dimaksudkan agar informasi mudah dipahami, dimengerti, bersifat objektif dan lengkap. Pengawasan pada dasarnya adalah kegiatan untuk menilai apakah suatu kegiatan terlaksana sesuai dengan tujuan yang sudah ditetapkan oleh organisasi. Dalam hal ini pengawasan harus dilaksanakan sesuai dengan rencana pengawasan yang telah ditetapkan agar pengawasan dapat dilakukan dengan objektif dan menyeluruh. Sehingga dalam proses pengawasan, seluruh informasi dapat dikelola secara optimal dan faktual, disertai dengan kelengkapan dokumen dan pendukung lainnya. Segala upaya strategis yang sudah dilakukan tentu agar tercapainya target utama pengawasan, yaitu mengurangi tingginya tingkat naik dan turun

penumpang di jalan Tedong Balian, seperti yang disampaikan oleh I4-1 berikut ini:

"Dengan adanya pengawasan, kerjasama dengan MMS dan sewa *security*. Jadi kita pinginnya tidak ada lagi yang masuk pada jam- jam itu. Tapi pada jam-jam tertentu yang saya bilang tadi jam 7 sampai jam 9, jam 3 sampai 6 itu masih ada yang naik turun. Kalau sudah ada yang berdiri seperti *security* atau anggota kami itu enggak akan berani datang. Tapi enggak mungkin dipatok disitu terus karena panas, hujan, perlu makan, perlu ibadah, perlu sholat. Setelah itu ada aja yang masuk lagi nyelonong 1 atau 2. Itupun kadang-kadang penumpang bus habis eh orang yang tinggal disitu naik turun, orang yang pulang kerja dari Makassar turunnya disitu. Targetnya kami untuk menurunkan pelanggaran, menurunkan pelanggaran yang esensinya nanti menurunkan terjadinya kecelakaan juga". (Wawancara dengan Ka. Induk Korps Lalu Lintas Polres Toraja Utara, 22 Januari 2019, Pukul 14.00 WIB, di Kantor Korps Lalu Lintas Polres Toraja Utara).

Bahwa target utama pengawasan ini adalah untuk mengurangi tingginya tingkat naik dan turun penumpang di jalan Tedong Balian terutama pada jam dominan terjadinya pelanggaran. Esensi dari pengawasan ini adalah untuk mengurangi tingkat kecelakaan yang diakibatkan oleh aktivitas menaikkan dan menurunkan penumpang tersebut. Aktivitas menaikkan dan menurunkan penumpang di jalan Tedong Balian memiliki banyak dampak dan resiko, salah satunya adalah kecelakaan yang dapat mengancam keselamatan jiwa.

4.3.4 Dipusatkan pada Tempat Pengendalian Strategis (*Focused on Strategic Control Point*)

Setiap penyelenggaraan kegiatan pengawasan tentu tidak luput dari penyimpangan yang terjadi. Sistem pengawasan yang strategis sebaiknya dipusatkan pada bidang yang paling banyak kemungkinan akan terjadi penyimpangan dari standar atau yang akan menimbulkan kerugian yang paling besar dan dapat dilaksanakan pengawasan seefektif mungkin. Dalam upaya untuk mengurangi tingkat pelanggaran menaikkan dan menurunkan penumpang di jalan Tedong Balian, pengawasan harus dipusatkan pada tempat pengendalian strategis yaitu pada titik-titik dominan terjadinya pelanggaran. Tempat pengendalian startegis yang dilakukan oleh Korps Lalu Lintas Polres Toraja Utara seperti yang diungkapkan oleh I_{4-1} sebagai berikut:

“Simpang epat dan simpang tiga. Itu yang paling banyak paling utama banget. Kalau sore sama pagi disitu yang utama, jalur pasar hewan,pasar hewan pasar,pasar swalayan dan terinal bolu. Jalur A jalur B, tedrminal dan pasar hewan itu kata sandi untuk mempermudah kita”. (Wawancara dengan Ka. Induk Korps Lalu Lintas Polres Toraja Utara, 22 Juni 2024, Pukul 14.00 WIB, di Kantor Korps Lalu Lintas Polres Toraja Utara).

Menurut pernyataan di atas bahwa pengawasan yang dilakukan oleh Korps Lalu Lintas Polres Toraja Utara dipusatkan pada titik simpang empat, simpang tiga dan poros Toraja-Palopo, yang meliputi jalur pasar Hewan. Jalur Terinal Bolu adalah jalur yang menuju arah Tedong Bonga, sedangkan jalur Tedong Bonga adalah jalur yang menuju arah jalan Poros Toraja-Palopo. Pengawasan pada titik strategis juga dilakukan oleh Pemerintah Daerah, seperti yang diungkapkan oleh $I_{4\text{-}2}$ sebagai berikut:

“Sipang epat dan sipang tiga Kita sifat pengawasannya apabila sudah mulai kondusif maka kita bergeser ke titik lain yang perlu diawasin, kita sebar. N¡¡amun apabila dalam pengawasan kita menemukan pelanggaran maka kami berikan sosialisasi, dan penertiban. Seperti tangga-tangga juga kita tertibkan”. (Wawancara dengan pegawai dinas Perhubungan Toraja Utara*)*

Sama halnya dengan Korps Lalu Lintas Polres Toraja Utara, bahwa pengawasan yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Toraja Utara juga dipusatkan pada titik sipang empat, dan simpang tiga Selain titik dominan tersebut, pengawasan juga dilakukan pada titik-titik lainnya secara berganti-ganti. Apabila dalam kegiatan pengawasan ditemukan pelanggaran, maka tindakan yang diberikan adalah sosialisasi kepada pelanggar tersebut. Sosialisasi ini dalam bentuk peringatan bahwa adanya larangan untuk naik dan turun penumpang di jalan Tedong Balian.

Kemudian penertiban juga dilakukan pada sarana pendukung terjadinya pelanggaran, dalam hal ini adalah tangga-tangga untuk mempermudah akses menuju ke jalan Tedong Balian. Penertiban dan pembakaran tangga-tangga tersebut dilakukan dalam jangka waktu 6 bulan sekali. Kemudian dilakukan juga pengamanan termos-termos pedagang asongan yang berjualan disepanjang jalan Tedong Balian, yang dimulai dari titik simpang empat dan simpang tiga. Selain

mengamankan termos-termos, pedagang asongan tersebut juga diharuskan untuk membuat surat pernyataan untuk tidak mengulangi perbuatannya lagi.

Sebagai salah satu pihak yang turut melakukan pengawasan, pengawasan yang dilakukan Dinas Perhubungan hanya dipusatkan pada titik sipang empat, seperti yang diungkapkan oleh $I_{4\text{-}3}$ sebagai berikut:

"Kita melakukan pengawasan mulai dari Km 60-68. Hanya dilakukan dititik tersebut karena menyangkut personil kami yang jumlahnya hanya 52 orang. Untuk yang piket ini personil kami di bagi menjadi 2 vendor, dari wilayah sipang empat sampai sipang tiga ini masuknya wilayah siap sedangkan dari Ciujung sampai Merak masuknya wilayah. Kita dari Dishub berkomitmen untuk membersihkan natupang yang ada di jalur tol ini, baik itu untuk penumpang maupun pedagang asongan". Wawancara dengan *Chief Dinas Perhubungan Toraja Utara*, 11 Juni 2024, di Terminal Bolu.

Menurut pernyataan di atas bahwa pengawasan hanya dipusatkan pada titik sipang empat, disebabkan karena keterbatasan personil yang hanya berjumlah 4 orang untuk mengawasi seluruh jalan Tedong Balain. Dari 52 orang tersebut dibagi lagi menjadi 2 vendor, yaitu vendor pertama meliputi wilayah Jalan Tedong Bonga, lalu vendor kedua meliputi wilayah Tedong Balian.

Selain pengawasan yang dipusatkan pada titik dominan terjadinya pelanggaran, tentu pengawasan juga harus dilakukan pada seluruh titik naik dan turun penumpang di jalan Tedong Balian. Untuk tercapainya pengawasan pada seluruh jalan Tedong Balian, maka teknik pengawasan yang dilakukan adalah teknik patroli stasioner. Teknik patroli stasioner adalah patroli yang pelaksanaannya berhenti disuatu tempat kurang lebih 10 (sepuluh) sampai dengan 15 (lima belas) menit dan bergeser atau berpindah-pindah dari suatu tempat ke tempat lainnya secara terpadu dan terkendali sesuai dengan rencana dan jadwal patroli.

Berkaitan dengan pengawasan ini, Ka. Induk Korps Lalu Lintas Polres Toraja Utara menyampaikan sebagai berikut:

"Otomatis di cek sebetulnya. Kalau yang titik dominan otomatis yang kita lebih awasin. Mencoba untuk melakukan pengawasan diseluruh jalan umum, tapi ya kembali lagi kalau mau dibilang penuh belum penuh sebetulnya, tapi kita kelilingin terus wilayahnya mana yang ada natupangnya. Kalau yang kadang ada

kadang enggak, ya memang itu masyarakat bikin sendiri yang bukan jalur pabrik ya. Seperti ada yang jalur dekat *rest area*, masyarakatbikin sendiri, nanti naik penumpangnya atau naik bus di *rest area*.Terminal tidak ada disitu tapi yang mau ke Palopo ngetemnya di *rest area* Simpang Tiga dia ngejebolnya disitu. Jadi kalau mau dibilang pengawasannya sudah penuh, ya di bilang penuh 100 persen juga enggak bisa karena hanya 2 orang jarak pandangnya hanya pandang mata hanya 1 km ke belakang hanya 500 meter". (Wawancara dengan Ka. Induk Korps Lalu Lintas Polres Toraja Utara, 22 Juni 2024, Pukul 14.00 WIB, di Kantor Korps Lalu Lintas Polres Toraja Utara).

Menurut pernyataan di atas bahwa selain melakukan pengawasan pada titik dominan terjadinya pelanggaran, pengawasan juga dilakukan semaksimal mungkin pada seluruh jalan Tedong Balian, terutamapada titik-titik yang digunakan untuk naik dan turun penumpang.

Namun pengawasan itu sendiri masih memiliki hambatan, yang disebabkan karena terbatasnya jumlah personil dan kemampuan dari pengawas itu sendiri.

Tabel 4.5
Titik Naik dan Turun Penumpang

No.	Lokasi Terminal	Jumlah Calon Penumpang Perhari
1.	26 A/B	200
2.	30.500 A	50
3.	31 A	50
4.	32-33 A	200
5.	37 A	100
6.	39 A	200
7.	45 A	50
8.	48 A/B	100
9.	53-56 A/B	100
10.	60 A/B	200
11.	62 A/B	100
12.	65-66 A/B	200
13.	68 A/B	200
14.	71 A/B	100
15.	76 A/B	75
16.	79 A	50
17.	81 A/B	150
Jumlah		**2.125**

Sumber:Dinas Perhubungan Toraja Utara, 2024

Pada tabel tersebut terlihat bahwa terdapat 17 titik naik dan turun penumpang di sepanjang jalan Tedong Balain yang dimiliki oleh Korps Lalu Lintas Polres Toraja Utara. Titik tersebut meliputi jalur A/B, jalur A adalah jalur Tedong Balian 1 yang merupakan arah pengendara menuju ke arah Tedong Bnga dan jalur B adalah jalur Bandung yang merupakan arah pengendara menuju ke arah Tedong Bonga. Pengawasan pada seluruh titik naik dan turun penumpang juga dilakukan oleh Dinas Perhubungan Toraja Utara secara berganti-gantian, seperti yang diungkapkan oleh I_{4-2} sebagai berikut:

"Berganti-ganti. Karena itu tadi, apabila 1 titik kita awasin maka pelanggarnya akan berpindah tempat ataupun mundur ke belakang. Itulah kenapa kita kadang mengamankan kartu identitas mereka". (Wawancara dengan pegawai Dinas Perhubungan Toraja Utara, 4 Juni 2024, Pukul 10.00 WIB, di Terinal Bolu).

Menurut pernyataan di atas bahwa apabila hanya 1 titik yang diawasi, maka pelanggar menaikkan dan menurunkan penumpang tersebut akan berpindah dari satu titik ke titik naik dan turun lainnya. Sehingga pengawasan tersebut perlu dilakukan secara berganti-ganti pada seluruh jalan Tedong Balian.

4.4 Pembahasan

Pembahasan merupakan isi dari hasil analisis data dan fakta yang peneliti dapatkan selama kegiatan penelitian lapangan. Pembahasan ini disesuaikan dengan teori yang digunakan dalam penelitian ini. Teori yang digunakan dalam penelitian ini yaitu karakteristik pengawasan yang efektif menurut Siswanto (2011) yaitu akurat (*accurate*), tepat waktu (*timely*), objektif dan komperehensif (*objective and comprehensible*), dipusatkan pada tempat pengendalian strategis (*focused on strategic control point*), secara ekonomi realistik (*economically realistic*), secara organisasi realistik (*organizationally realistic*), dikoordinasikan dengan arus pekerjaan organisasi (*coordinated with the organization's work flow*), fleksibel (*flexible*), preskriptif dan operasional (*prescriptive and operational*), dan diterima para anggota organisasi (*accepted by organization members*).

1. **Keakuratan Pengawasan**

   Pengawasan ketertiban menaikkan dan menurunkan penumpang di jalan Tedong Balian belum mencapai aspek akurat dengan baik. Hal ini

dikarenakan belum mencapainya 100% target atau sasaran utama pengawasan. Rendahnya kesadaran masyarakat akan adanya larangan untuk naik dan turun kendaraan di jalan Umum, serta adanya bahaya yang mengintai menjadi salah satu faktor belum tercapainya target pengawasan secara maksimal.

Kebiasaan naik dan turun kendaraan di jalan Tedong Balian ini terjadinya karena adanya kebiasaan yang berlangsung secara terus menerus, sehingga menjadi sebuah kebudayaan baru yang disebabkan karena adanya perubahan sosial di dalam struktur kehidupan masyarakat. Kebiasaan ini menjadi sebuah wujud dari kebudayaan yang disebut dengan sistem sosial atau *social system*, mengenai tindakan berpola dari manusia itu sendiri. Sistem sosial ini terdiri dari aktivitas- aktivitas manusia yang berinteraksi, berhubungan, dan bergaul satu sama lain dari detik ke detik, dari hari ke hari, dari tahun ke tahun, selalu menurut pola-pola tertentu yang berdasarkan adat tata kelakukan.

Kemudian faktor lainnya yaitu terbatasnya jumlah anggota Korps Lalu Lintas Polres Toraja utara dan Dinas Prhubungan Toraja Utara yang melakukan patroli di jalan Tedong Balian memiliki kewenangan untuk melakukan pendataan terhadap masyarakat yang melakukan pelanggaran. Namun pendataan ini belum dilakukan oleh Dinas Perhubungan Toraja Utara. Hal ini disebabkan karena pelanggaran tersebut terjadi dibanyak tempat dan lokasinya tersebar luas sehingga Dinas Perhubungan Toraja Utara tidak dapat meng-*cover* pendataan tersebut secara keseluruhan.

2. Objektivitas Pengawasan dan Komperehensif

Tujuan utama dari pengawasan ini adalah untuk mengurangi tingginya tingkat naik dan turun penumpang terutama pada jam dominan terjadinya pelanggaran, yang kemudian esensinya untuk mengurangi tingkat kecelakaan yang ada. Salah satu tindakan yang dilakukan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia Provinsi Sulawasi Selatan apabila terjadi kecelakaan yaitu dengan melakukan pendataan melalui aplikasi *Integrated Safety Manajement System*, sehingga dari data tersebut dapat diakses dan digunakan oleh unsur pemangku kepentingan untuk membuat sebuah kebijakan yang sesuai.

Pengawasan ketertiban menaikkan dan menurunkan penumpang yang dilakukan oleh Korps Lalu Lintas Polres Toraja Utara, Dinas Perhubungan Toraja Utara dan Dinas Pemerintah Daerah belum dilakukan secara objektif. Hal ini disebabkan karena pengawasan tersebut belum dilakukan secara menyeluruh kepada masyarakat dan supir angkutan bus sebagai pelanggar, kemudian tukang ojek sebagai faktor pendukung pelanggaran. Salah satu penyebabnya adalah adanya tindakan pungutan liar yang dilakukan oleh pihak pengawas.

Tindakan pencegahan berupa sosialisasi pada masyarakat juga dinilai belum mengenai sasaran utama pengawasan. Hal ini karena sosialisasi tersebut hanya dilakukan pada ketua RT atau pun RW pada titik tertentu saja, dan belum dilakukan secara intensif pada masyarakat sebagai sasaran utama pengawasan.

3. Pemusatan Pengawasan pada Tempat Pengendalian Strategis

Pelanggaran menaikkan dan menurunkan penumpang terjadi hampir diseluruh jalan Tedong Balian, namun pengawasan hanya dipusatkan pada titik dominan terjadinya pelanggaran yaitu simpang empat dan simpang tiga oleh Korps Lalu Lintas Polres Toraja Utara. Kemudian oleh Dinas Perhubungan Toraja Utara pengawasan dipusatkan pada titik P1,P2,P3,P4,P5. Lalu oleh Dinas Perhubungan Toraja Utara pengawasan dipusatkan pada titik simpang empat.

Selain pengawasan yang diintensifkan pada titik dominan terjadinya pelanggaran, pengawasan juga tetap dilakukan oleh sebagian pihak pengawas pada seluruh titik naik dan turun penumpang di jalan Tedong Balian. pengawasan ini dilakukan dengan teknik stasioner atau berpindah- pindah dari satu titik ke titik lainnya pada seluruh jalan Poros Toraja- Palopo.

4. Pengawasan Secara Ekonomi Realistik

Anggaran yang dikeluarkan oleh Korps Lalu Lintas Polri Induk PJR Serang berasal dari APBN DIPA Korlantas yang hanya meliputi biaya bensin serta biaya akomodasi anggota yang melakukan pengawasan.

5. Pengawasan Secara Organisasi Realistik

Mekanisme pengawasan yang dilakukan oleh Korps Lalu Lintas Polres Toraja Utara dan Dinas Perhubungan Toraja Utara berpedoman pada rencana kegiatan pengawasan yang sudah tertera jadwal piket anggota serta bagaimana pengawasan tersebut akan dilakukan.

Namun meskipun pengawasan sudah dilakukan berdasarkan mekanisme pengawasan yang sudah ditetapkan, tetapi pengawasan tersebut belum dilakukan secara maksimal. Salah satu penyebabnya adalah adanya anjuran dari pihak pengawas kepada sebagian pelanggar untuk lebih berhati-hati ketika sedang menunggu kendaraan di jalan Tedong Balian, serta adanya anjuran untuk menunggu kendaraan di jalan Tedong Balian pada titik lain yang sedang tidak diawasi olehpengawas.

Mekanisme pengawasan yang dilakukan pada pelanggar adalah dengan memberikan arahan berupa adanya larangan dalam Peraturan Pemerintah Kabupaten Toraja Utara Nomor 15 Tahun 2005 tentang Jalan Umum yang isinya adanya larangan untuk naik dan turun di jalan sebelum Terinal. Setelah diberikan arahan mengenai peraturan tersebut, tindakan selanjutnya adalah berupa tindakan tilang kepada supir angkutan bus ataupun pengamanan kartu identitas diri pelanggar. Selain kepada masyarakat pengguna jalan, sosialisasi juga dilakukan kepada Bhabinkamtibmas, Babinsa, Polres, Polsek, Koramil dan Satpol PP.

Meskipun pengawasan sudah dilakukan berdasarkan mekanisme yang telah ditetapkan, pada kenyataannya mekanisme pengawasan tersebut dinilai masih kurang baik oleh sebagian besar masyarakat. Salah satu penyebabnya adalah adanya instruksi pada sebagian masyarakat dititik tertentu berupa anjuran untuk berhati-hati ketika hendak menunggu kendaraan di jalan Tedong Balian , atau pun instruksi untuk menunggu kendaraan di jalan tol yang sedang tidak diawasi.

6. Pengawasan Dikoordinasikan dengan Arus Pekerjaan Organisasi

Metode koordinasi pengawasan yang dilakukan oleh Korps Lalu Lintas Polres Toraja Utara dengan Dinas Perhubungan Toraja Utara yaitu dengan rapat analisis evaluasi sebanyak 1 bulan 1 kali rapat. Dalam rapat

tersebut membahas mengenai permasalahan yang terjadi di jalan Tedong Balian, meliputi ketertiban, kelancaran, kecelakaan, penindakan pelanggaran, perkembangan pengawasan naik dan turun penumpang, evaluasi serta bertukar saran terhadap pelanggaran yang ada. Kurangnya koordinasi antara pihak pengawas dengan Dinas Perhubungan Kabupaten Serang terhadap trayek angkutan kota atau angkot yang rawan melakukan pelanggaran di jalan Tedong Balian.

Kewenangan penegakkan hukum terhadap pelanggaran yang ada hanya dimiliki oleh Korps Lalu Lintas Polres Toraja Utara, kemudian Dinas Perhubungan Toraja Utara dan Pemerintah Daerah Toraja Utara memiliki kewenangan yang terbatas, yaitu hanya mengawasi masyarakat serta sarana pendukung terjadinya pelanggaran seperti tangga, pagar dan tembok diseluruh jalan Tedong Balaian. Pembangunan tembok pembatas setinggi 3,5 meter juga belum dilakukan secara menyeluruh pada seluruh tembok atau pagar di jalan Tedong Balian.

Salah satu penyebab tingginya tingkat naik dan turun penumpang di jalan Tedong Balian adalah karena tidak adanya bus angkutan karyawan dan hanya ada angkutan kota atau angkot dititik dominan terjadinya pelanggaran, yaitu daerah Rantepao. Menurut Dinas Perhubungan Kabupaten Serang bahwa jumlah angkutan kota atau angkot di wilayah Rantepao juga tidak sebanding dengan jumlah seluruh karyawan yang ada di daerah tersebut.

7. Fleksibilitas Pengawasan

Pengawasan ketertiban menaikkan dan menurunkan penumpang di jalan Tedong Balian sudah dilakukan dengan fleksibel. Hal ini dikarenakan meskipun kegiatan pengawasan dilakukan berdasarkan rencana kegiatan yang sudah ditetapkan kegiatan apa dan dititik mana saja pengawasan akan dilakukan. Namun pengawasan ini tetap dilakukan secara stasioner atau berpindah-pindah pada seluruh jalan Tedong Balian Merak diluar rencana kegiatan yang sudah ditetapkan. Tetapi ketegasan dari penegak hukum dinilai masih kurang, karena Korps Lalu Lintas Polres Toraja Utara masih mengedepankan sisi kemanusiaan dengan mengizinkan pelanggar untuk naik dan turun di jalan Tedong Balian apabilakondisinya sangat mendesak.

8. Preskriptif dan Operasionalisasi Pengawasan

Tindakan efektif yang dapat diberikan kepada pelanggar adalah memberikan sejumlah sanksi-sanksi yang sudah ditetapkan dalam peraturan yang ada. Selain berpedoman pada peraturan yang sudah ditetapkan, sanksi lain yang diberikan berupa hukuman fisik yaitu: *push up, sit up* maupun berjalan kaki, lalu adanya penahanan kartu identitas diri pelanggar.

Namun sanksi yang diberikan tidak memberikan efek jera terhadap pelanggaran yang ada. Hal ini dikarenakan sanksi tersebut belum dilakukan secara tegas dan menyeluruh kepada seluruh pelanggar yang meliputi masyarakat, supir angkutan bus, dan tukang ojek di jalan Tedong Balian. Salah satu penyebabnya adalah tidak sebandingnya jumlah pihak pengawas yang berpatroli di jalan Tedong Balian dengan jumlah pelanggaran yang ada.

BAB V
PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan temuan-temuan di lapangan, dapat peneliti simpulkan bahwa efektivitas pengawasan ketertiban menaikkan dan menurunkan penumpang di jalan tol Tedong Balian belum dilakukan secara efektif. Hal ini dapat dilihat masih tingginya tingkat pelanggaranmenaikkan dan menurunkan penumpang yang terjadi di jalan Tedong Balian. Tujuan utama dari keberadaan jalan umum adalah untuk mempermudah laju transportasi masyarakat dari satu daerah ke daerah lainnya. Namun pada kenyataannya kehadiran jalan umum ini justru mempersulit masyarakat yang bermukim disekitar jalan umum tersebut, sehingga masyarakat mencari jalan terbaik dengan naik dan turun kendaraan di jalan Tedong Balian untuk mempermudah aktivitas mereka. Tingginya tingkat pelanggaran tersebut disebabkan karena beberapa faktor yaitu:

1. Dalam aspek keakuratan, pengawasan belum mencapai target dan sasaran utama pengawasan secara 100%. Kemudian pendataan terhadap masyarakat yang melakukan pelanggaran naik dan turun di jalan Tedong Balian juga belum dilakukan oleh Dinas Perhubungan Toraja Utara.
2. Dalam aspek ketepatan waktu, pengawasan pada sejumlah titik intensif dilakukan pada waktu dominan terjadinya pelanggaran yaitu pada pagidan sore hari. Namun sebagian besar titik lainnya tidak dilakukan pengawasan pada pagi dan sore hari, melainkan dilakukan dengan tidak menggunakan rentang waktu khusus. Kemudian pengawasan hanya dilakukan dengan terjadwal harian, dan tidak adanya jadwal pengawasan yang ditetapkan khusus secara mingguan maupun bulanan.
3. Dalam aspek objektivitas dan komperehensif, belum dilakukan secara menyeluruh kepada masyarakat dan supir angkutan bus sebagai pelanggar, kemudian tukang ojek sebagai faktor pendukung pelanggaran. Hal ini dilihat dari adanya tindakan pungutan liar yang dilakukan oleh pihak pengawas. Kemudian tindakan pencegahan berupa kegiatan sosialisasi pada masyarakat juga dinilai belum mengenai sasaran utama dari pengawasan.

4. Dalam aspek pemusatan pengawasan pada tempat pengendalian strategis, pengawasan sudah dilakukan pada titik dominan terjadinya pelanggaran yaitu pada P1,P2,P3,P4,P5 hingga Simpang empat dan sipang tiga di jalan Tedong Balian.
5. Dalam aspek pengawasan secara ekonomi realistik, bahwa belum adanya anggaran khusus yang ditetapkan dalam kegiatan pengawasan ketertiban menaikkan dan menurunkan jalan Tedong Balian, karena anggaran pengawasan oleh Korps Lalu Lintas Polres Toraja Utara serta Dinas Perhubungan Toraja Utara hanya sebatas untuk biaya akomodasi, biaya bensin serta biaya gaji petugas yang berpatroli di jalan Tedong Balian.
6. Dalam aspek pengawasan secara organisasi realistik, meskipun pengawasan sudah dilakukan berdasarkan mekanisme yang telah ditetapkan, pada kenyataannya mekanisme pengawasan tersebut dinilai masih kurang baik oleh sebagian besar masyarakat. Salah satu penyebabnya adalah adanya instruksi pada sebagian masyarakat dititik tertentu berupa anjuran untuk berhati-hati ketika hendak menunggu kendaraan di jalan Tedong Balian, atau pun instruksi untuk menunggu kendaraan di jalan Umum yang sedang tidak diawasi.
7. Dalam aspek pengawasan dikoordinasikan dengan arus pekerjaan organisasi, bahwa kewenangan penegakkan hukum terhadap pelanggaran yang ada hanya dimiliki oleh Korps Lalu Lintas Polres Toraja Utara dengan metode koordinasi bersama pihak pengawas lainnya berupa rapat analisis evaluasi sebanyak 3 bulan 1 kali rapat, kemudian Dinas Perhubungan Toraja Utara memiliki kewenangan yang terbatas, yaitu hanya mengawasi masyarakat serta sarana pendukung terjadinya pelanggaran seperti tangga, pagar dan tembok. Kurangnya koordinasi antara pihak Dinas Perhubungan Kabupaten Serang terhadap angkutan kota atau angkot yang rawan melakukan pelanggaran di jalan tol Tangerang-Merak.
8. Dalam aspek fleksibilitas pengawasan, bahwa pengawasan sudah dilakukan dengan fleksibel. Hal ini karena meskipun kegiatan pengawasan dilakukan berdasarkan rencana kegiatan yang sudah ditetapkan, namun

pengawasan ini tetap dilakukan secara stasioner atau berpindah-pindah pada seluruh jalan Tedong Balian diluar rencana kegiatan yang sudah ditetapkan. Tetapi pengawasan dinilai masih kurang, karena Korps Lalu Lintas Polres Toraja Utara masih mengedepankan sisi kemanusiaan dengan mengizinkan pelanggar untuk naik dan turun di jalan Tedong Balian apabila kondisinya yang mendesak.

9. Dalam aspek preskriptif dan operasionalisasi pengawasan, bahwa tindakan efektif yang dapat diberikan kepada pelanggar adalah dengan memberikan sejumlah sanksi. Seperti halnya hukuman fisik berupa *push up, sit up* maupun berjalan kaki, dan sanksi lainnya berupa penahanan kartu identitas diri pelanggar. Namun sanksi yang diberikan kepada pelanggar tersebut belum dilakukan secara maksimal, tegas dan menyeluruh kepada seluruh pelanggar yang meliputi masyarakat, supir angkutan bus dan tukang ojek di jalan Tedong Balian. Salah satu penyebabnya adalah tidak sebandingnya jumlah pengawas yang berpatroli di jalan Poros Toraja-Palopo dengan jumlah pelanggaran yang ada.
10. Dalam aspek penerimaan para anggota organisasi, bahwa adanya penyalahgunaan wewenang oleh pihak pengawas berupa tindakankekerasan, pungutan liar dan ketidaktegasan sanksi yang diberikan menyebabkan pengawasan belum diterima dengan baik oleh sebagian besar sasaran utama pengawasan. Tetapi oleh sebagian sasaran lainnya, bahwa pengawasan sudah diterima dengan cukup baik meskipun masih terdapat kekurangan di dalamnya.

5.2 Saran

Berdasarkan kesimpulan yang diperoleh dari hasil penelitian di atas, maka peneliti memberikan beberapa saran yang dapat dijadikan sebagai masukan serta pertimbangan, agar efektivitas pengawasan ketertiban menaikkan dan menurunkan penumpang di jalan Tedong Balian dapat berjalan efektif. Adapun saran tersebut adalah berikut:

1. Meningkatkan kedisiplinan anggota yang melakukan pengawasan di jalan Tedong Balian, dan memberikan *punishment* terhadap anggota yang tidak melakukan pengawasan dengan tepat waktu.

2. Perlu meningkatkan objektivitas pengawasan dengan memberikan sanksi terhadap pihak pengawas yang melakukan pungutan liar, serta perlu adanya perbaikan regulasi terhadap pihak pengawas yang melakukan pungutan liar dilapangan tersebut. Kemudian perlu adanya sosialisasi yang dilakukannya secara berkala dan berkelanjutan, baik itu kepada masyarakat, supir angkutan bus, tukang ojek maupun calo, dan pegawai koperasi disekitar titik dominan terjadinya pelanggaran.
3. Perlu adanya pembangunan sarana-sarana yang dapat mencegah terjadinya pelanggaran, perlu adanya penyediaan terminal bayangan selayaknya terminal Bolu di jalan Tedong Balian, pada titik strategis atau titik dominan terjadinya pelanggaran yaitu di daerah padat , kemudian perlu lebih intensifnya penertiban terhadap tangga-tangga dan pembangunan tembok setinggi 3,5 meter dilakukan pada seluruh tembok atau pun pagar di jalan Tedong Balian.
4. Perlu adanya anggaran khusus pengawasan yang dianggarkan oleh APBN dan APBD, mengingat pelanggaran ini tidak kunjung teratasi dengan baik.
5. Perlu adanya perbaikan terhadap mekanisme peebaikan Pada lobang-lobang Jalan Tedong Balian, baik itu Dinas PUPR Toraja Utara, dan Dinas Perhubungan Toraja Utara.
6. Perlu adanya peningkatan komunikasi antar pihak pengawas yang meliputi Korps Lalu Lintas Polre Toraja Utara danDinas Perhubungan Kabupaten Serang. Lalu perlu adanya penertiban terhadap faktor pendukung terjadinya pelanggaran, yaitu pangkalan ojek diseluruh jalan Tedong Balian.
7. Perlu adanya tindakan penertiban terhadap trayek kendaraan angkutan kota atau angkot yang melakukan pelanggaran di jalan Tedong Balian.
8. Perlu adanya tata tertib yang bukan hanya mencakup masyarakat sebagai pelanggar, tetapi juga mengatur pihak pengawas. Perlu adanya penambahan jumlah personil pengawasan, baik itu dari Korps Lalu Lintas Polres Toraja Utara dan Dinas Perhubungan Toraja Utara. Agar pengawasan dapat dilakukan secara intensif pada seluruh jalan Tedong Balian.
9. Perlu adanya pembaharuan terhadap peraturan dan SOP mengenai

ketertiban di jalan Tedong Balian, terutama yang mencakup pelanggaran menaikkan dan menurunkan penumpang di jalan tol.

10. Perlu adanya tindakan pembinaan lebih lanjut oleh pihak Pemerintah Daerah terkait perbaikan Jalan Tedong Balian.

DAFTAR PUSTAKA

SUMBER BUKU:

Amirullah & Haris Budiyono. 2004. *Pengantar Manajemen*. Yogyakarta: Graha Ilmu

Badrudin. 2014. *Dasar-Dasar Manajemen*. Jakarta: Alfabeta

Boediono. 2016. *Ekonomi Indonesia Dalam Lintas Sejarah*. Bandung: PT. Mizan Pustaka

Effendi, Usman. 2014. *Asas Manajemen*. Jakarta: Rajawali Pers

Garna, Judistira K. 2009. *Metode Penelitian Kualitatif.* Bandung: The Judistira Foundation

Handoko, Hani. 2013. *Manajemen.* Yogyakarta: BPFE

Hasibuan, Malayu S.P. 2011. *Manajemen.* Jakarta: PT. Bumi Aksara Herujito,

Yayat M. 2006. *Dasar-Dasar Manajemen.* Jakarta: PT. Grasindo

Manullang, M. 2009. *Dasar-Dasar Manajemen.*Yogyakarta: Gadjah Mada University Press

Moleong, Lexy J. 2008. *Metodologi Penelitian Kualitatif.* Bandung: Remaja Rosdakarya

Mukarom & Laksana. 2015. *Manajemen Pelayanan Publik.* Bandung: CV. Pustaka Setia

Saleh, Darwin Z. 2014. *Mozaik Permasalahan Infrastruktur*. Depok:

Ruas Siswanto, H.B. 2011. *Pengantar Manajemen.* Jakarta: PT. Bumi Aksara

Siagian, Sondang P. 2005. *Fungsi-Fungsi Manajerial.* Jakarta: PT. Bumi Aksara.

Sugiyono. 2016. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D.* Bandung: Alfabeta

Suryabrata, Sumadi. 2010. *Metodologi Penelitian.* Jakarta: Rajawali Pers

Tangkilisan, Hessel N.S. 2005. *Manajemen Publik.* Jakarta: PT. Grasindo

Terry, George R & Leslie W. Rue. 2010. *Dasar-Dasar Manajemen.* Jakarta: PT. Bumi Aksara

Waluyo. 2007. *Manajemen Publik.* Bandung: Mandar Maju

Winardi. 2003. *Teori Organisasi dan Pengorganisasian*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada

PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN:

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 2005 tentang Jalan Umum

Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 75 Tahun 2014 tentang Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 87 Tahun 2016 tentang Satuan Tugas Sapu Bersih Pungutan Liar

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia

Peraturan Kepala Korps Lalu Lintas Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2018 tentang Standar Operasional Prosedur Patroli Jalan Raya

SKRIPSI/TESIS/JURNAL/PENELITIAN LAINNYA:

Aditya P, Aloysius R, Aufarul M. 2018. Implementasi Kebijakan Pembangunan Jalan Tol Semarang-Bawen. *Jurnal*. Universitas Diponegoro

Bannu, Herbasuki, Slamet Santoso. 2018. Implementasi Kebijakan tentang Penyelenggaraan Jalan Tol di Kota Serang. *Jurnal*. Universitas Diponegoro

Gilbert Pagiling 2022 *karasteristik Parkir Terminal Bolu,* Kec.Tallunglipu Kab.Toraja Utara,.Universitas Fajar Makassar

WEBSITE:

https://news.okezone.com/read/2018/09/22/340/1954292/polri-soroti-maraknya-naik-turun-penumpang-sembarangan-di-jalan-tol-serang (diakses 6 Oktober 2018)5rt654

https://www.kominfo.go.id/content/detail/8283/saber-pungli-langkah-serius-pemerintah-berantas-pungli/0/berita (diakses 13 Oktober 2018)

https://www.margamandala.co.id/Profile.arpx?page=sejarah (diakses Desember 2018)

https://instagram.com/pjrindukserang?utm_source=ig_profile_share&igshid=1r88hmugyw1xd (diakses 03 Maret 2019)

PUBLIKASI ELEKTRONIK:

Rencana Strategis Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat tahun 2015-2019

LAMPIRAN

DOKUMENTASI