

**SISTEM PENGAWASAN DAN PENGATURAN
ARUS LALU LINTAS DI KOTAMADYA
UJUNG PANDANG**



S K R I P S I

Diajukan sebagai salah satu persyaratan
ujian Sarjana Fakultas Ilmu Sosial dan
Ilmu Politik Universitas "45"
dalam bidang Ilmu Administrasi Negara

O l e h :

JUMRIAH NONCI

Stb : 4586020086

Nirm : 871133130

UJUNG PANDANG

1 9 9 1

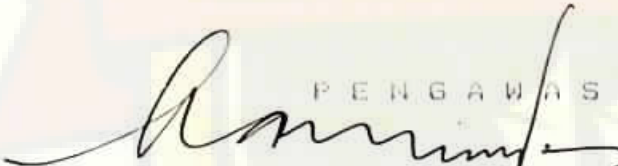
HALAMAN PENGESAHAN

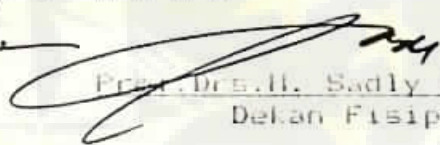
Hari ini Sabtu tanggal 18 bulan Januari Tahun 1992,
Skripsi dengan judul : SISTEM PENGAWASAN DAN PENGATURAN
ARUS LALU LINTAS DI KOTA MADYA UJUNG PANDANG.

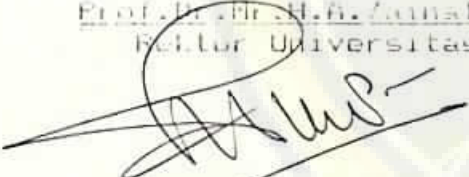
Nama : JUMRIAH, NONCI
No.STB/NIRM : 4565020086/871133130
Jurusan : ILMU ADMINISTRASI NEGARA

Telah diterima oleh panitia ujian skripsi Sarjana Negara
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas "45"
Ujung Pandang, Untuk memenuhi salah satu syarat guna
mendapatkan gelar Sarjana Negara pada jurusan Ilmu
Administrasi Negara Program Study Administrasi Negara
Jedinas program Strata Satu (S-1).

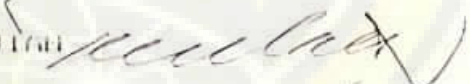
PENGAWAS UMUM


Prof. Dr. H. H. A. Fauzal Farid
Rektor Universitas "45"


Prof. Dr. H. Sadly AD, MPA
Dekan Fisipol UNHAS

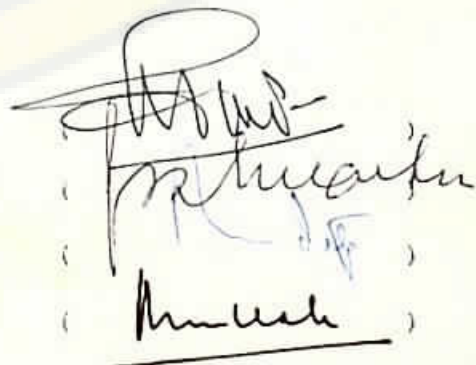
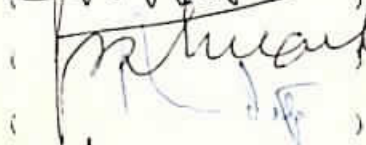
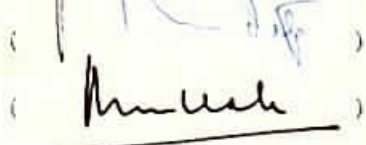

Drs. H. Mohammed Thala
KETUA

PANITIA UJIAN


Drs. Guntur Larnoeni
Sekretaris

TIM PENGUJI

1. Drs. H. Mohammed Thala
2. Drs. H. PS. Rahim, MS
3. Drs. H. Achmad Batinggi, MPA
4. Drs. H. T. Amulifah


()
()

PERMOHONAN PENERIMAAN

JUDUL SKRIPSI : SISTEM PENGAWASAN DAN PENGATURAN ARUS
LALU LINTAS DI KOTA MADYA UJUNG PANDANG

NAMA : JUBRIAH. NONCI

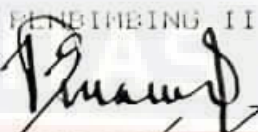
STB/NIRN : 4586020086 / 871133130

MENYETUJUI

PEMBimbing I



DRS. H. MUHAMMAD THALIA

PEMBimbing II


DRS. SUPARMAN MEKKA

MENGETAHUI

DEKAN


DRS. H. MUHAMMAD THALIA

KETUA JURUSAN

ADMINISTRASI NEGARA


DRS. GUNTUR FARNAENI



KATA PENGANTAR

Dengan rasa Syukur kehadiran Allah Yang Maha Esa yang atas ridhoh-Nya sehingga dapat diselesaikan karya tulis ini sebagai persyaratan Ujian Sarjana pada Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas " 45 " Ujung Pandang.

Penyusun Skripsi ini mengalami berbagai rintangan namun berkat kegigihan dan ketekunan penulis sehingga usailah penulisan Skripsi ini, yang dipersembahkan sebagai salah satu karya Ilmiah. Namun, berkat adanya bantuan dari berbagai pihak sehingga penulisan Skripsi ini dapat diselesaikan bagaimana adanya.

Untuk itu kami tak lupa memanjatkan dengan doa yang ikhlas kehadiran Allah SWT semoga mendapat imbalan yang setimpal dan tetap dalam lingkungan-Nya, insya Allah. Dengan melalui karya tulis ini kami mengucapkan banyak terima kasih yang tak terhingga kepada :

1. Bapak Prof.Mr.Dr. A. Zainal Abidin Farid, SH. selaku Rektor Universitas " 45 " Ujung Pandang beserta para stafnya.
2. Bapak Drs. H. Muhammad Thala, selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas " 45 " Ujung Pandang dan para stafnya.
3. Bapak Drs. H. Muhammad Thala, selaku Pembimbing I atas Skripsi ini yang banyak memberikan petunjuk

sehingga Skripsi ini dapat selesai.

4. Bapak Drs. Superman Mekka, selaku Pembimbing II Skripsi ini, yang banyak meluangkan waktunya untuk membimbing penulisan dalam penyusunan Skripsi ini.
5. Bapak Dosen pengasuh Universitas " 45 " Ujung Pandang yang telah memberikan bimbingan langsung maupun tidak langsung dalam penyelesaian study.
6. Bapak kepala Satuan Lalu Lintas Ujung Pandang serta para stafnya yang telah berkenan memberikan data dalam hal penulisan Skripsi ini.
7. Bapak Kepala Urusuan Pembinaan Operasi serta seluruh stafnya, utamanya Letda Pratikno dimana dengan tekun memberikan informasi yang dibutuhkan.
8. Kepada Saudara Drs. Mahmud Yunus Muhram, Lettu Tati Jamil, Sapiah, Surianah, serta berbagai teman-teman yang kami tidak sempat menyebutkan satu-persatu namanya yang telah banyak memberikan bantuan dan dorongan mulai dari saat penulisan hingga selesai.
9. Kedua orang tua yang tercinta serta seluruh sanak saudara yang senantiasa memberikan dorongan dan doa restu dalam penyelesaian study kami.

Atas bantuan yang telah diberikan kepada kami oleh pihak tersebut di atas, kami selaku penulis dalam Skripsi ini menyampaikan banyak terima kasih.

Ujung Pandang, Nopember 1991

P e n u l i s

DAFTAR I S I

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGESAHAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN PENGUJI.....	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
DAFTAR I S I	v
DAFTAR TABEL	vi
A B S T R A K	1
BAB I PENDAHULUAN	1
A.Latar Belakang Masalah	1
B.Pembatasan dan Rumusan Masalah	3
C.Tujuan dan Kegunaan Penelitian	7
D.Metodelogi Penelitian	8
E.Sistematika Pembahasan	10
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	12
A.Pengertian Sistem	12
B.Pengertian Pengawasan	13
C.Pengertian Pengaturan	16
D.Pengertian Lalu Lintas	17
E.Tugas Pokok dan Fungsi Polisi Lalu Lin- tas dan LLAJR di Kotamadya Ujung Pandang ..	17
F.Undang-Undang Tentang Pengemudi Kendaraan.	21



BAB	III	GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN	27
	A.	Geografi.....	27
	B.	Demokrasi	28
	C.	Struktur Organisasi Poltabes Ujung Pandang.	31
BAB	IV	HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	39
	A.	Sistem Pengawasan dan Pengaturannya	39
	B.	Efektifitas Sistem Pengawasan	53
	C.	Faktor-Faktor Pendukung dan Hambatan-Hambatan Pelaksanaan Sistem Pengawasan dan Pengaturan Arus Lalu Lintas	67
BAB	V	P E N U T U P	75
	A.	Kesimpulan	75
	B.	Saran-Saran	76
DAFTAR PUSTAKA		78



DAFTAR TABEL

1. Keadaan Penduduk Kotamadya Ujung Pandang Tahun 1991	29
2. Keadaan Jumlah Jenis Kendaraan di Kotamadya Ujung Pandang Tahun 1991	30
3. Aspek Pengendalian Manajemen Dalam Pengawasan dan Pengaturan Lalu Lintas Tahun 1991.....	42
4. Keadaan Personil Poltabes Ujung Pandang	45
5. Pelaksanaan Aspek Tata Kerja Dalam Pengawasan dan pengaturan Lalu Lintas Ujung Pandang Tahun 1991	51
6. Jumlah Beban Tanggung Jawab Setiap Anggota Polri Satlantas Poltabes Ujung Pandang Tahun 1991	60
7. Kecelakaan Lantas Tahun 1986 sampai Tahun 1990.....	62
8. Pelanggaran Tahun 1986 sampai Tahun 1990	64
9. Efektivitas Sistem Pengawasan Poltabes Ujung Pandang Tahun 1991	67
10. Faktor Pendukung Sistem dan Pengaturan Lalu Lintas Tahun 1991	70
11. Jumlah dan Tempat Terjadinya Kecelakaan	73
12. Faktor Penghambat Arus Lalu Lintas dalam wilayah Kotamadya Daerah Tingkat II Ujung Pandang 1991	75

ABSTRAK

Pembangunan Nasional selama ini telah membawa pengaruh bagi peningkatan kesejahteraan bangsa. Sektor Perhubungan pada umumnya dan sektoar perhubungan darat khususnya secara langsung memainkan peranan penting dalam menunjang proses pembangunan itu. Sebaliknya perhubungan kemajuan yang telah tercapai dalam berbagai bidang sangat berpengaruh terhadap pesatnya perkembangan Lalu Lintas dan angkutan jalan raya sebagai salah satu bidang dari sub sektor perhubungan darat.

Perkembangan jumlah kendaraan tidak seimbang dengan perkembangan prasarana jalan, sehingga menimbulkan kemacetan bahkan kecelakaan Lalu Lintas adalah pengawasan.

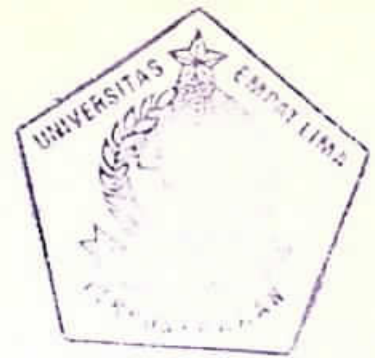
Di lingkungan Poltabes Lalu Lintas Ujung Pandang fungsi pengawasan ini sebagaimana mestinya. Adanya kendaraan bermotor wajib uji yang tidak di uji melanggar ketentuan pada muatan, adanya kecelakaan Lalu Lintas yang menelan korban jiwa dan harta benda, menunjukkan adanya kelemahan dalam pelaksanaan pengawasan.

Masalah-masalah yang dihadapi dalam pelaksanaan pengawasan antara lain : berkaitan dengan segi administratif terutama lemahnya pengawasan atasan langsung, Kurang sempurnya teknik-teknik pengawasan, belum

terkoordinasinya pelaksanaan pengawasan antara instansi yang terkait serta akibat kurangnya kemampuan staf dan sarana kerja.

Untuk meningkatkan sistem pengawasan dalam rangka menciptakan tertip Lalu Lintas maka langkah-langkah yang perlu dilakukan adalah meningkatkan dan mendayagunakan pengawasan atasan langsung, menyempurnakan teknik-teknik, pengawasan mengkoordinasikan kegiatan-kegiatan pengawasan yang dilakukan oleh instansi yang terkait, serta meningkatkan kemampuan staf dan sarana kerja.

UNIVERSITAS
BOSOWA



BAB I P E N D A H U L U A N

A. Latar Belakang Masalah.

Dalam Garis-Garis Besar Haluan Negara (GBHN) dinyatakan bahwa pada hakekatnya usaha pemerintah dibidang pembangunan dengan tahap-tahap REPELITA merupakan usaha yang luhur untuk meningkatkan kesejahteraan dan kemakmuran seluruh Rakyat Indonesia. Dengan adanya gerak pembangunan disegala bidang, dituntut pula adanya perkembangan prasaranan angkutan serta lalu lintas yang cukup memadai. Tetapi pada kenyataanya bidang lalu lintas banyak menimbulkan kendala baik dari masyarakat pemakai jalan dan sarana angkutan, maupun dari para petugas lalu lintas itu sendiri, yang menyebabkan terjadinya kepadatan Arus Lalu Lintas hal mana bisa meenyebabkan terjadinya pelanggaran dan kecelakaan Lalu Lintas, yang merenggut puluhan ribu korban manusia yang tidak bordosa dalam satu tahun.

Sebagai yang telah diamanatkan dalam GBHN tahun 1988 bahwa pembangunan perhubungan yang lebih luas, tertib, teratur, aman, lancar, cepat dan efesian dengan biaya yang terjangkau oleh masyarakat dalam mendorong pemerataan pembangunan keseluruhan Wilayah Tanah Air.

Dalam rangka mendorong dan melancarkan pelaksana -
naan pembangunan yang tersebar diseluruh Wilayah tanah

air dan untuk membina kestabilan politik serta kesatuan bangsa dan dalam melaksanakan otonomi daerah yang nyata dan bertanggung jawab yang mantap sebagaimana dimaksudkan Undang-undang Nomor 5 Tahun 1974 tentang pokok-pokok pemerintah di Daerah. (undang-undang pokok-pokok pemerintahan di daerah dan pemerintahan desa 1987 : 4).

" Urusan pemerintah yang melihat bidang-bidang ketemtraman dan ketertiban, politik,-koordinasi pengawasan dan urusan pemerintahan lainnya yang tidak termasuk dalam tugas sesuatu instansi dan tidak termasuk urusan rumah tangga daerah".

Untuk mewujudkan pelaksanaan Otonomi Daerah tersebut diatas maka pemerintah Daerah Tingkat I Sulawesi Selatan telah menuangkan dalam pola Dasar Pembangunan Daerah demi terlaksananya ketentraman dan ketertiban di bidang Lalu Lintas, diperlukan pengawasan yang terus-menerus.

Selain itu, keberhasilan dalam pengaturan arus Lalu Lintas tersebut juga didukung oleh suatu sistem yang diperlukan untuk mencapai sasaran dan tujuan ketertiban arus Lalu Lintas yang tidak hanya terbatas pada aspek perencanaan, tetapi harus ditopang oleh aspek lain seperti manusia sebagai subjek dan sekaligus objek pembangunan.

Pencapaian ketertiban arus Lalu Lintas tersebut tidak dapat dilepaskan dari program keamanan ketertiban Masyarakat yang dijabarkan dalam kegiatan Komtibcar Lalu

Lintas dengan berbagai kegiatan-kegiatan, pemberian tanda-tanda larangan serta Undang-undang Lalu Lintas.

Sehubungan dengan itu maka dirasa perlu untuk menentukan judul skripsi ini "SISTEM PENGAWASAN DAN PENGATURAN ARUS LALU LINTAS DI KOTAMADYA UJUNG PANDANG"

Adapun alasan memilih judul skripsi didasarkan atas perhubungan sebagai berikut :

1. Adanya ketidak seimbangan antara peningkatan jumlah kendaraan dengan peningkatan sarana jalan.
2. Kurang sempurna tata kota dan tata guna tanah serta kurang tersedianya tempat-tempat parkir kendaraan.
3. Pola pendayagunaan angkutan yang masih kurang mantep
4. Masih rendahnya disiplin para pengemudi, karena mereka belum siap mental, buktinya mereka masih saling ngebut-ngebutan, saling menyalip satu sama lain, tanpa menghiraukan keselamatan jiwa mereka dan jiwa orang lain.

Berdasarkan hal tersebut diatas maka akan diadakan penelitian untuk mendapatkan gambaran yang sebenarnya mengenai Sistem Pengawasan dan Pengaturan Arus Lalu Lintas di Kotamadya Ujung Pandang, dan sekaligus untuk mempelajari tentang usana pengaturan Lalu Lintas yang semakin dapat di Kota Madya Ujung Pandang.

B. Pembatasan dan Rumusan Masalah

Kita ketahui bersama, bahwa dalam proses

pembangunan yang dilaksanakan oleh pemerintah dalam hal ini instansi vertikal maupun horizontal yang dilaksanakan di kota madya Ujung Pandang ditemui sebagai program atau langkah-langkah yang tidak mencapai sasaran tujuan sesuai dengan rencana.

Sesuai perkiraan Intelijen kepolisian tahun 1990-1991 untuk wilayah hukum Polda Sulselra dan fakto-faktor korelatif kreminogen dibidang Lalu Lintas tetap harus menjadi perhatian. Selain itu proses pengawasan ada 2 (dua) faktor atau variabel yang merupakan syarat-syarat yang perlu diperhatikan.

1. Umum.

a. Sosial Politik.

Masalah tata guna tanah, perencanaan kota (tata kota) peraturan daerah yang diperlukan - untuk mengatur ketertiban umum antara lain :

- (1). Perda tentang tata kota.
- (2). Perda perkiraan.
- (3). Perda pengelolaan/pengadaan rambu-rambu.
- (4). Perda terminal antara kota dan dalam kota.
- (5). Perda pasar induk.
- (6). Perda pola angkutan umum.
- (7). Perda becak dan daerah bebas becak, produksi becak.
- (8). Perda izin usaha ada rekomendasi dari polri/ Lalu Lintas.

(9). Perda usaha perakitan mobil dan lain-lain.

b. Sosial Budaya.

- (1). Tempramen tidak sebaran nampak dalam cara berlalu lintas yang main serobot, berjalan di sebelah kanan bila mau menyeberang.
- (2). Kesadaran untuk mentaati peraturan lalu lintas dan pengetahuan tentang peraturan lalu lintas masih kurang hal tersebut didukung oleh adanya sanksi hukum dirasa terlalu rendah.

c. Sosial Ekonomi.

- (1). Kehidupan masyarakat dilihat dari pendapatan - perkapita masih rendah terutama didesa-desa bagian Selatan Sulawesi Selatan sehingga jumlah pekerjaan dengan angkatan kerja tidak seimbang terutama pada saat musim kering dimana lahan pertanian jadi kurang berhasil guna oleh karena itu mencari kerja dari desa terpaksa ke kota-kota (Urbanisasi musiman) dan mereka mencari pekerjaan yang sederhana tidak memerlukan keterampilan yaitu mengemudi becak. Pengemudi becak inilah yang nantinya membawa permasalahan yang cukup ruwet bagi kehidupan perlalulintasan antara lain : tidak mengetahui aturan berlalu lintas, fisik cepat lelah sehingga kurang berhati-hati.

(2). Pete-pete yang merupakan sarana angkutan umum bagi masyarakat yang rata-rata dikemudikan oleh pengemudi bukan pemilik merupakan faktor timbulnya kerawanan dibidang lalu lintas, hal tersebut karena disatu pihak pemilik mobil karena juga mobil cicilan dari bank menginginkan pendapatan harian (setoran) yang cukup untuk bayar cicilan tersebut dilain pihak pengemudi juga perlu pendapatan yang cukup untuk storan dan kehidupan keluarganya oleh karena itu bagi sopir pete-pete yang penting adalah storan sehingga aturan-aturan dijalan raya itu menjadi kurang diperhatikan.

2. Khusus.

1) Masalah transportasi.

Segera ditetapkan pola angkutan umum ditiap-tiap kota besar/Ibu kota kabupaten sehingga tampak adanya tertib trayek.

Kendaraan-kendaraan tidak lain darat yang terlihat beroperasi di jalan raya karena ada izin trayek dari LLAJR perlu ditertipkan karena akan menimbulkan kecelakaan lalu lintas, pelanggaran lalu lintas.

2) Proyek-proyek pembangunan.

Perlu ditempuh kebijaksanaan-kebijaksanaan - yang tepat dalam hal ini :

- a) Galian kabel di jalan raya.
- b) Galian air minum,
- c) Galian telepon.
- d) Galian saluran air.
- e) Galian PLN.

Hal tersebut menimbulkan police hazard yang pada akhirnya merupakan penyebab (sumber) :

- a) Kemacetan.
- b) Kecelakaan lalu lintas.
- c) Kesemrautan.

Polisi Lalu Lintas merupakan salah satu instansi yang diserahi tugas untuk menangani masalah peraturan dan pengawasan kendaraan di jalan raya pada umumnya. oleh karena masalah Lalu Lintas mempunyai ruang lingkup yang luas maka dalam penelitian ini dibatasi pada pengawasan - dan pengaturan arus Lalu Lintas di Kotamadya Ujung Pandang.

Rumusan Masalah.

- (1). Bagaimanakah sistem pengawasan dan pengaturan arus Lalu Lintas yang diterapkan oleh Satua Lalu Lintas di Kota Madya Ujung Pandang.?
- (2). Bagaimanakah efektivitas sistem pengawasan dan peraturan yang dilaksanakan itu dalam dalam pembinaan ketertiban dan kelancaran arus Lalu Lintas tersebut ?

(3). Faktor-faktor apakah yang mendukung dan menghambat pelaksanaan sistem pengawasan dan pengaturan arus lalu lintas di Kotamadya Ujung Pandang tersebut ?

C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian.

Tujuan Penelitian

- a. Untuk mengetahui sistem pengawasan dan pengaturan arus Lalu Lintas yang diterapkan oleh Satuan lalu Lintas di Kota Madya Ujung pandang.
- b. Untuk mengetahui efektivitas sistem pengawasan dan pengaturan yang dilaksanakan itu dalam pembinaan ketertiban dan kelancaran arus lalu Lintas tersebut.
- c. Untuk mengetahui faktor-faktor apakah yang mendukung dan menghambat pelaksanaan sistem pengawasan dan pengaturan arus Lalu Lintas di Kotamadya Ujung Pandang tersebut.

2. Kegunaan Penelitian.

- a. Diharapkan bisa memberikan sumbangan pemikiran bagi satuan Lalu Lintas Ujung Pandang dalam perencanaan program pembinaan keamanan, ketertiban, kelancaran Lalu Lintas di Kotamadya Ujung Pandang dimasa yang akan datang.
- b. Untuk memperoleh gelar sarjana S.1. pada Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik jurusan Ilmu Administrasi Negara Universitas "45" Ujung Pandang.

D. Metologi Penelitian.

1. Metode Penelitian.

Dalam penelitian ini menggunakan tipe penelitian Deskriptif yaitu untuk menggambarkan sejauh mana sistem pengawasan dan pengaturan dapat memberikan pengaruh terhadap keamanan, ketertiban dan kelancaran arus lalu Lintas di Kotamadya Ujung-Pandang.

2. Populasi dan Sampel.

a. Populasi.

Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh petugas lalu lintas yang ada pada kantor satuan lalu Lintas Poltabes Ujung Pandang yang secara keseluruhan berjumlah 262 orang.

b. Sampel.

Dari populasi sejumlah 262 orang terlalu banyak diambil lalu diambil 10 % dengan jumlah 26 orang. Hal tersebut disamping untuk menekan biaya, juga untuk memampatkan waktu secara maksimal.

3. Teknik Pengumpulan data.

Dengan teknik mengumpulkan data yang digunakan ada 2 (dua) cara adalah sebagai berikut :

a. Data Sekunder.

Yaitu data yang diperoleh melalui study kepustakaan dengan membaca buku-buku literatur,

dukumen-dukumen yang mempunyai hubungan materi yang dibahas serta data-data yang ada pada kantor Satlantas Poltabes Ujung Pandang.

b. data Primer.

Yaitu data yang diperoleh melalui penelitian lapangan dengan menggunakan teknik antara lain:

1. Observasi yaitu merupakan salah satu teknik penelitian dengan mengadakan pengamatan langsung dilapangan.

2. Wawancara (interview) yaitu suatu teknik pengumpulan data dengan mengadakan wawancara kepada responden yang dipilih sebagai sampel baik secara formil maupun secara informil.

4. Teknik pengolah Data.

Setelah data yang dibutuhkan terkumpul yang selanjutnya diolah dengan cara klasifikasi dan tabulasi dengan hasil seleksi. Setelah diolah maka selanjutnya diadakan analisa deskriptif kualitatif.

E. Sistem Pembahasan

Untuk mendapatkan gambaran yang jelas tentang isi dari pada skripsi ini secara berurut, dikemukakan komposisi bab sebagai berikut :

Bab pertama merupakan bab pendahuluan berisi uraian tentang latar belakang masalah, batasan dan rumusan masalah, tujuan dan kegunaan penelitian,

metodologi penelitian serta sistem matika pembahasan.

Bab kedua adalah tinjauan pustaka yang berisi uraian tentang pengertian sistem, pengertian pengawasan, pengertian pengaturan, pengertian lalu Lintas, tugas dan fungsi Lalu Lintas dan LLAJR di Kota madya ujung Pandang, Undang-Undang Tentang Pengemudi Kendaraan.

Bab ketiga adalah gambaran umum lokasi penelitian yang berisi uraian tentang keadaan geografinya, demografi serta struktur organisasi poltabes Ujung - Pandang.

Bab keempat merupakan bab pembahasan hasil penelitian yang didalamnya berisi uraian tentang sistem pengawasan dan pengaturannya, efektifitas sistem pengawasan - serta faktor-faktor pendukung dan hambatan pelaksanaan sistem pengawasan dan pengaturan arus lalu lintas.

Bab kelima adalah penutup, berisi kesimpulan tentang hasil pembahasan dalam skripsi ini serta diberikan pula saran-saran yang berhubungan dengan penulisan skripsi ini.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengertian sistem

Rumusan pengertian sistem antara lain dikemukakan oleh Widardi dalam bukunya "Pengantar Tentang Teori Sistem dan Analisa Sistem" sebagai berikut. " Sekumpulan elemen diantara mana terdapat adanya elemen-elemen dimana ditunjukkan kearah pencapaian sasaran tujuan tersebut ". (1980 : 2).

Prajudi Atmosudirjo mengidentikkan istilah sistem dengan sistema atau system dan memberikan pengertian seperti dalam pernyataan beliau sebagai berikut :

Setiap sistem atau systems merupakan tata kaitan dari pada sistem-sistem yang satu sama lain berhubungan dan berinteraksi sedemikian rupa sehingga menjalankan satu fungsi utama yang lebih besar lagi yang bulat. (1976 : 190)

Walaupun para sarjana merumuskan devenisi sistem dengan kalimat-kalimat yang berbeda, namun pada perisipnya para sarjana sepakat bahwa :

- a. Sistem merupakan satu kesatuan yang bulat.
- b. Suatu sistem terdiri atas bagian-bagian atau komponen-komponen antara ordinal-ordinal atau sub sistem-sub sistem.
- c. Didalam suatu sistem, sub sistem-sub sistem saling berkaitan.
- d. Setiap sistem mempunyai suatu tujuan.

Perlu pula diketengahkan disini bahwa setiap sub sistem akan menjadi sistem dalam lingkungan tugasnya.

Setiap sistem terdiri atas sub sistem-sub sistem sedangkan setiap sub sistem terdiri atas sub-sub sistem.

Selanjutnya pendapat Carl J.Friedrich dalam bukunya "Man And His Governmen" mengemukakan defenisi sistem sebagai berikut :

Apabila beberapa bagian yang berlainan dan berbeda satu sama lain membentuk suatu kesatuan, melaksanakan hubungan fungsional yang tetap satu sama lain serta mewujudkan bagian-bagian itu saling tergantung sama lain sehingga kerusakan satu bagian mengakibatkan kerusakan keseluruhan. (1981 : 19).

Dari pengertian diatas jelaslah bahwa sistem merupakan bagian-bagian yang bekerja sama untuk melaksanakan sesuatu cara yang teratur untuk melakukan sesuatu.

Hal ini mengandung arti bahwa sistem mempunyai ikatan-ikatan yang wajar dan pada tingkatan tertentu kegiatan-kegiatan sistem ini terpadu terkoordinir. Suatu sistem bekerja juga ditentukan oleh lingkungannya.

Unit-unit tertentu dari suatu sistem saling tergantung, setiap bagian saling mempengaruhi satu sama lain, walaupun ada perbedaan atau pembagian tugas, tetapi pelaksanaan tugas sebenarnya merupakan pelaksanaan pula tugas-tugas bagian lain.

B. Pengertian Pengawasan

Keberhasilan suatu usaha atau kegiatan juga

ditentukan oleh faktor pengawasan, oleh karena itu untuk dapat menjamin keberhasilan suatu kegiatan selalu diikuti dengan pengawasan. Melakukan pengawasan dengan tujuan agar supaya pelaksanaan sesuatu dapat sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan sebelumnya. Adapun pengertian pengawasan oleh Mc Farland sebagai berikut :

Suatu proses dimana pimpinan ingin apakah hasil pelaksanaan pekerjaan yang dilakukan oleh bawahannya sesuai dengan rencana, perintah, tujuan, atau kebijaksanaan yang telah ditentukan (Soewarno Handyaningrat 1985 : 143)

Dari pengertian diatas jelaslah bahwa pengawasan harus berpedoman kepada rencana yang telah ditentukan, pengawasan dilakukan untuk menjamin agar pekerjaan yang sedang dilaksanakan sesuai dengan rencana, pengawasan dilakukan untuk mengetahui sampai sejauhmana para pengemudi dapat mentaati tentang peraturan-peraturan yang telah dicantumkan.

Pengawasan dilakukan bukan mencari-cari kesalahan orang lain tetapi untuk mengetahui sejauh mana peraturan itu telah dilaksanakan, dalam hal ini sesuai dengan pengertian bahwa pengawasan :

Untuk mencegah atau untuk memperbaiki kesalahan, penyelewengan, ketidak sesuaian, penyimpangan dan lainnya yang tidak sesuai dengan tugas dan wewenang yang telah ditentukan. (Soewarno Handyaningrat 1985 : 145).

Sehubungan dengan hal tersebut diatas maka pengawasan dilaksanakan sejak awal sampai berakhir suatu

pelaksanaan program. Dengan demikian setiap saat dapat diketahui apabila ada sesuatu yang tidak sesuai atau menyimpangan dari rencana, sehingga dengan segera dapat diambil tindakan korektip untuk mengadakan penyusuaian kembali dengan rencana semula.

Selanjutnya Sondang P. Siagian memberikan pula batasan pengertian pengawasan dalam suatu definisi sebagai berikut :

Proses pengamatan dari pada pelaksanaan seluruh kegiatan organisasi untuk menjamin agar supaya semua pekerjaan yang sedang dilakukan sesuai dengan rencana yang telah ditentukan sebelumnya. (1977 : 175)

Dengan mengetangahkan batasan pengertian tentang pengawasan, maka uraian selanjutnya akan menjelaskan maksud yang terkandung didalam pengertian sistem dan pengawasan yang merupakan suatu kesatuan yang kompleks dari pada komponen-komponen yang antara dalam bentuk :

1. Harus terjalin hubungan kesesuaian antara pelaksanaan seluruh kegiatan organisasi dengan pola yang telah digariskan dalam rencana.
2. Adanya proses pengamatan terhadap pelaksanaan seluruh kegiatan organisasi, dimana proses pengamatan itu sendiri merupakan kegiatan mengevaluasi, hubungan kesesuaian antara pelaksanaan dengan rencana.
3. Adanya hubungan antara pelaksanaan seluruh kegiatan organisasi dengan tujuan yang telah ditentukan

4. Adanya hubungan antara pelaksanaan seluruh kegiatan organisasi dengan ketepatan menempatkan para pelaksana sesuai dengan keahlian, bakat yang dimiliki.
5. Adanya hubungan antara struktur dan hirarki organisasi dengan pola yang telah ada dalam rencana pelaksanaan seluruh kegiatan organisasi.
6. Adanya hubungan antara prosedur dan cara kerja dengan pelaksanaan seluruh kegiatan organisasi yang harus tercermin didalam rencana yang telah digariskan.

Dari rangkuman komponen-komponen yang tercakup dalam pengertian sistem dan pengawasan seperti yang dikemukakan diatas, inilah yang menjadi titik tolak pengamatan terhadap pelaksanaan tertip arus lalu lintas khususnya pada kotamadya Ujung Pandang.

C. Pengertian Pengaturan

Pengaturan adalah mengisyaratkan dan memberitahukan kepada para pemakai jalan dengan menggunakan gerakan tangan atau alat lain sebagai isyarat kepada pemakai jalan, sehingga pemakai jalan dapat bergerak, berhenti atau merubah arah terutama pada waktu ada kemacetan atau hambatan dan gangguan lalu lintas lainnya.

Dengan pengertian tersebut di atas, maka peranan kegiatan pengaturan lalu lintas bertujuan :

- a. Untuk mengendalikan arus lalu lintas agar supaya dapat

berjalan tertib dan lancar.

- b. Untuk mengatasi kemacetan dan kepadatan lalu lintas di jalan umum.
- c. Usaha mempengaruhi pemakai jalan untuk patuh dan taat terhadap peraturan lalu lintas.

D. Pengertian Lalu Lintas

Lalu Lintas adalah gerak pindah manusia atau barang dengan atau tanpa alat penggerak, dari satu tempat ke tempat lain dengan melalui jalan umum.

Lalu lintas merupakan gerak pindah manusia atau barang dengan menggunakan jalan umum di Darat, baik dengan alat penggerak ataupun tidak. Jadi jelaslah bahwa dalam lalu lintas jalan terkandung unsur-unsur yang meliputi :

1. Manusia sebagai pemakai jalan.
2. Jalan sebagai tempat berpijak.
3. Alat penggerak baik bermotor maupun tidak.
4. Alat lingkungan yang tidak dapat dipisahkan dengan jalan, seperti rambu-rambu jalan.

Unsur pokok tersebut diatas terikat dalam pengertian lalu lintas jalan yang tidak bisa dilepaskan satu sama lain. Kalau salah satu unsur tidak ada maka pengertian lalu lintas jalan akan menjadi tidak jelas atau malahan tidak sempurna khususnya dalam jaman modern ini.

E. Tugas Pokok Dan Fungsi Polisi Lalu Lintas Dan LLAJR di Kotamadya Ujung Pandang.

Departemen perhubungan berdasarkan keputusan Presiden Republik Indonesia No.45 Tahun 1974 tugas pokoknya adalah menyelenggarakan sebagian tugas unun pemerintahan dalam pembangunan di bidang perhubungan.

Tugas pokok Departemen Perhubungan dibagi dalam 5 Direktorat, dimana salah diantaranya adalah Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Tugas Pokok Direktorat Jenderal Perhubungan Darat di bagi dalam Direktorat Lalu Lintas dan Lalu Lintas Angkutan Jalan Raya (LLAJRR) dan Lalu Lintas Angkutan Sungai, Danau, Penyeberangan (LLASDP).

Sesuai dengan Surat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM.415/phb/1975, maka Direktorat Lalu Lintas dan Lalu Lintas Angkutan jalan Raya mempunyai kewajiban sebagai berikut :

- "1. Membina, keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas serta pembinaan atau pengarahan di bidang LLAJR.
2. Membina dibidang tehnik kendaraan bermotor, bangunan, dan peralatan, assembling dan pengujian kendaraan bermotor.
3. Membina, persyaratan dan penelolaan perusahaan dibidang terminal serta pembinaan penyelenggaraan sistem angkutan kota "(SK Menteri Perhubungan Nomor u/145/8 Tahun 1977, tentang susunan organisasi Inspeksi LL dan AJR Propinsi Sulawesi Selatan).

Berdasarkan Surat Keputusan Menteri Perhubungan tersebut di atas, Inspeksi Lalu Lintas Angkutan jalan raya mempunyai tugas sebagai berikut :

1. Membina potensi angkutan teruma dalam rangka

meningkatkan dan memperluas sarana serta fasilitas angkutan jalan raya guna menunjang dan memperlancar arus angkutan jalan raya guna menunjang dan memperlancar arus angkutan penumpang dan barang demi terciptanya tingkat perkembangan kehidupan ekonomi masyarakat selayaknya.

2. Sesuai dengan kedudukannya, juga berkewajiban untuk melaksanakan semua program pembangunan, baik yang terdapat di daerah maupun yang ada di kota, khususnya di bidang angkutan jalan raya.

Untuk melaksanakan tugas pokok tersebut, LLAJR mempunyai fungsi sebagai berikut :

- a. Memberi nasehat dan petunjuk teknis kepada Gubernur Kepala Daerah Tingkat I mengenai permasalahan yang menyangkut aktifitas lalu lintas dan angkutan jalan raya seperti :

- 1) Melaksanakan kegiatan-kegiatan operasi.
- 2) Melakukan pengaturan yang bersifat teknis.
- 3) Melaksanakan kegiatan lain yang ditugaskan oleh Gubernur Kepala Daerah Tingkat I Sulawesi Selatan

- b. Dalam melaksanakan tugas pokoknya, Kepala Inpeksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya Propensi Sulawesi Selatan Berwewenan memimpin, menkoordinasi dan membina seluruh kegiatan yang meliputi :

- 1) Mengkoordinasikan pada pengintegrasian Lalu

Lintas dan angkutan jalan raya sesuai dengan perencanaan umum pemerintah daerah.

- 2) Pengendalian dan pengarahan perasional atas pelaksanaan program.
- 3) Pembinaan dan pengarahan operasional atas unit-unit usaha, khusus pemerintah daerah dan swasta yang bergerak dalam bidang lalu lintas dan angkutan jalan raya.
- 4) Penyelenggaraan penelitian yang merupakan bagian dari sistem laporan manajemen administrasi pemerintah daerah.
- 5) Penelitian pelaksanaan peraturan perundang-undangan dan peraturan lalu lintas dan angkutan jalan raya dalam rangka penyempurnaan arus lalu lintas.

Sehubungan dengan uraian tentang tugas pokok dan fungsi lalu lintas dan angkutan jalan raya tersebut, Hadi-soewarto mengemukakan sebagai berikut : "Tugas pokok dan fungsi peranannya adalah dalam rangka menciptakan suatu sistem transportasi dan komunikasi yang terintegrasi dan seimbang seluruh Nusantara".(1971 : 2)

Transportasi dan komunikasi melalui jalan raya adalah merupakan bagian yang sangat penting dalam kehidupan perekonomian masyarakat, dan oleh sebab itu perlu dilakukan secara terus menerus dan terpadu pembina-

annya.

Dalam rapat kerja nasional tentang pelaksanaan pengawasan dan peraturan Pemerintah Nomor 38 Tahun 1985 Tentang Kewenangan Penyidik di bidang lalu lintas angkutan jalan raya maka aparat Dinas Angkutan Jalan Raya tidak diperkenankan pengawasan di jalan raya dan hanya terbatas di jembatan Timbang, Terminal dan pengujian.

F. Undang-Undang Tentang Pengemudi Kendaraan.

Sebelum mengemukakan tentang perundang-undangan lalu lintas dalam tilang, maka akan dikemukakan ketentuan-ketentuan tentang keharusan/larangan pada nomor Plat.

1. Nomor plat harus berbentuk empat persegi panjang.
2. Nomor plat dilarang berbentuk lain misalnya opal.
3. Warna dasar nomor plat harus sesuai dengan tujuan penggunaan kendaraan yang bersangkutan.
4. Angka dan huruf pada nomor plat harus sesuai dengan ukurannya (tinggi, lebar, jarak, dan sebagainya) baik mobil maupun sepeda motor.
5. Angka huruf tidak boleh berkilat.
6. Nomor plat tidak boleh digambar-gambar.
7. Nomor plat tidak boleh bergaris pinggir.
8. Pemasangan letak nomor plat pada kendaraan bermotor harus sesuai dengan tempatnya.
9. Nomor plat dibelakang mobil harus dilengkapi dengan penerangan khususnya pada waktu malam hari.

10. Nomor plat harus tersebut dari bahan yang kuat seperti plat baja, aluminium.
11. Nomor plat tidak boleh dari karton atau papan triples
12. Huruf dan angka pada nomor plat percobaan tidak dapat diganti dengan tulisan "Percobaan" atau "Tes" dan sebagainya.

Adanya ketentuan tentang penerangan Kendaraan bermotor lampu-lampu harus dipasang pada saat matahari terbenam sampai matahari terbit, yang meliputi antara lain :

1. Dua lampu muka kiri dan kanan hambar yang terang.
2. Lampu belakang warna merah terang.
3. Lampu rem warna merah/kuning jika rem kaki digunakan.
4. Lampu nomor plat yang berwarna kuning hambar yang terang.
5. Khusus mengenai kereta gandengan harus dilengkapi dengan dua lampu yang dipasang dikiri kanan yang memancarkan miring ke muka sinar kuning kembar.
6. Pada oto bis dan mobil-mobil gerobak harus dipasang lampu-lampu sisi sebelah menyebelah yang ke muka berwarna kuning hambar, kebelakang berwarna merah.
7. Lampu sein kiri, kanan, muka belakang yang berwarna merah atau merah kuning.

Di samping adanya ketentuan tentang adanya penerangan adapula ketentuan tentang perlengkapan kendaraan bermotor

yaitu :

1. Stir/kemudi yang sempurna dan seksama.
2. Pesawat rem yang baik.
3. Knalpot yang sempurna.
4. Ban hidup yang baik.
5. Sebuah kaca spion.
6. Penunjuk arah (sein) yang sempurna (untuk sepeda motor tidak berlaku).

Ketentuan yang terakhir adalah tentang pemuatan yang harus mengikuti ketentuan aturan umum tentang ukuran dan muatan kendaraan, seperti :

1. Maksimum tinggi termasuk muatan 3,50 meter.
2. Maksimum lebar termasuk muatan 3,50 meter.
3. Muatan tidak boleh terseret di jalan.
4. Muatan menonjol keluar sehingga mungkin mengakibatkan bahaya atau rintangan.

Selanjutnya dokemukakan ketentuan-ketentuan tentang keharusan/larangan mengenai perundang-undangan peraturan lalu lintas demi terciptanya keamanan dan ketertiban masyarakat. Dalam undang-undang nomor 3 Tahun 1965 tentang lalu lintas ditetapkan sebagai berikut :

1. Pasal 2 (1) UULAJR :

Menjalankan kendaraan berliku-liku membahayakan keamanan lalu lintas dapat menimbulkan kerusakan pada jalan/jembatan.

2. Pasal 5a UULAJR :
Tidak dapat memperlihatkan SIM, STNK, STCK, STUK yang syah.
3. Pasal 5b UULAJR :
Tidak memenuhi syarat penomoran, penerangan, peralatan, perlengkapan, dan pemuatan.
4. Pasal 10 (1) UULAJR :
Fembinaan/mengijinkan kendaraan dikemukakan oleh orang yang tidak memiliki SIM yang syah.
5. Pasal 10a (1) UULAJR :
Tidak memakai plat nomor atau plat nomor tidak syah.
6. Pasal 1 (1)a PPL :
Berjalan disebelah kanan jalur tanpa alasan yang syah.
7. Pasal 2 (1) PPL :
Berhenti dijalur lalu lintas, sedangkan masih ada tempat lain diluar jalur lalu lintas.
8. Pasal 2 (1)c PPL :
Berhenti di belokan, dipersimpangan, jembatan.
9. Pasal 2 (1)d PPL :
Melanggar tanda pesawat lalu lintas.
10. Pasal 2 (1)e PPL :
Melanggar garis tanda berhenti.
11. Pasal 2 (1)g PPL :
Berhenti di sebelah kanan tanpa sebab yang syah.
12. Pasal 2 (1)h PPL :



Berhenti tidak cukup ke kiri, untuk melewati kendaraan lain.

- 13. Pasal 3 sub a PPL :
Tidak cukup ke kiri waktu berpapasan/dilewati atau tidak cukup ke kanan sewaktu mendahului kendaraan lain.
- 14. Pasal 3 sub b PPL :
Mendahulu sebelah kiri.
- 15. Pasal 4 (1) PPL :
Tidak memberi hak utama kepada kendaraan dan lalu lintas tertentu menurut ketentuan undang-undang.
- 16. Pasal 8 (2)a PPL :
Melanggar tanda-tanda larangan masuk yang telah ditetapkan waktunya.
- 17. Pasal 8 (2)b PPL :
Melanggar tanda larangan parkir, berhenti.
- 18. Pasal 8 (2)c PPL :
Melanggar tanda larangan memutar arah.
- 19. Pasal 8 (2)d PPL :
Melanggar tanda larangan melewati /memotong kendaraan lain.
- 20. Pasal 8 (2)e PPL :
Melanggar tanda larangan masuk.
- 21. Pasal 8 (2)d PPL :
Melanggar penggunaan jalur yang tidak diperuntukkan

baginya.

22. Pasal 2 (1)i PPL :

Melanggar tanda larangan membelok ke kanan.

23. Pasal 11 (4)a PPL :

Menimbulkan bahaya, gangguan, rintangan karena gaduh, asap/barang-barang lain.

24. Pasal 11 (4)b PPL :

Menjalankan kendaraan sehingga tidak dapat menguasainya.

25. Pasal 11 (4)c PPL :

Meninggalkan kendaraan yang masih hidup mesinnya.

26. Pasal 32 (4)c PPL yo ps 22 (5)b Pen.LP :

Naik sepeda tanpa gandengan lebih dari dua orang.

27. Pasal 48 (1) PPL :

STNK, STCK rusak sehingga tidak terbaca.

28. Pasal 65 PPL :

SIM habis masa berlakunya atau rusak sehingga tak terbaca.

29. Pasal 84 (3) PPL :

Berhenti untuk menaikkan atau menurunkan penumpang tidak pada tempatnya yang telah ditetapkan.

30. Pasal 1' (2) UUL yo 79 PPL :

Apabila ada pengemudi kendaraan yang melanggar pasal-pasal di atas, maka akan dikenakan sanksi, baik berupa denda ataupun hukuman lain yang berupa kurungan dan lain-lain sebagainya.

BAB III

GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN

A. Keadaan Geografis

Kotamadya Ujung pandang adalah Sulawesi Selatan. Terletak pada posisi barat pulau yang memiliki ketinggian antara 0 - 22 meter dari permukaan laut dengan curah hujan setiap tahunnya rata-rata antara 2000 - 3000 millimeter.

Luas wilayah 175.77 kilometer persegi yang terdiri atas 11 kecamatan, 62 kelurahan, 546 ORK 3.945 ORT.

Adapun kecamatan yang ada di Ujung Pandang adalah :

1. Kecamatan Makassar, ibukotanya Maradekaya
2. Kecamatan Bontoala Ibukotanya Wajo Baru
3. Kecamatan Mamajang Ibukotanya Maricaya
4. Kecamatan tamalate Ibukotanya Mangasa
5. Kecamatan Mariso Ibukotanya Mattoanging
6. Kecamatan Ujung Pandang Ibukotanya Ujung Pandang
7. Kecamatan tallo Ibukotanya Tallo
8. Kecamatan Wajo Ibukotanya Wajo
9. Kecamatan Panakukang Ibukotanya Panaikang
10. Kecamatan Ujung tanah Ibukotanya Ujung tanah
- 11 Kecamatan Biringkanaya Ibukotanya Daya.

Batas-batas wilayah Kotamadya Ujung Pandang adalah :

1. Sebelah utara berbatasan dengan kabupaten Pangkep.
2. Sebelah Timur berbatasan dengan kabupaten Maros
3. Sebelah Selatan berbatasan dengan Kabupaten Gowa.
4. Sebelah barat berbatasan dengan Selat Makassar.

B. Keadaan Demografi

Berdasarkan data sekunder yang diperoleh dari Kantor Statistik Kotamadya Ujung.Pandang pada akhir tahun 1989, penduduknya adalah sebanyak 812,054 jiwa yang terdiri atas 360.731 laki-laki, 451.323 perempuan dengan 128.725 kepala keluarga. Dari data tersebut berarti bahwa kepadatan penduduknya adalah 4.625 jiwa permeter persegi. Untuk selengkapnya data mengenai keadaan penduduk adalah 4.625 jiwa permeter persegi. Untuk selengkapnya data mengenai keadaan penduduk tersebut dapat dilihat pada tabel berikut "

Tabel 01

KEADAAN PENDUDUK KOTA MADYA UJUNG PANDANG

(Sampai akhir tahun 1989)

No	Kecamatan	Jumlah Penduduk		
		Laki-laki	Perempuan	Lk + Pr
1	Makassar	40.211	50.300	90.511
2	Bontoala	31.123	31.951	63.074
3	Mamajang	30.321	36.070	66.391
4	Tamalate	62.451	96.384	158.835
5	Mariso	25.003	26.370	51.373
6	Ujung Pandang	15.423	24.443	39.866
7	Tallo	42.347	51.340	93.687
8	Wajo	20.230	22.730	42.960
9	Panakkukang	52.357	62.190	114.547
10	Ujung Tanah	21.014	23.101	44.115
11	Biringkanaya	20.251	26.444	46.695
Jumlah		360.731	451.323	812.054

Sumber Data : Kantor Statistik Kotamadya Ujung Pandang

Penduduk Kotamadya Ujung Pandang sebahagian besar adalah pemeluk agama islam yaitu sebanyak 86,3 %, Kristen 11,94 %, Budha 0,29 % dan Hindu 1,47 % .

Untuk mengetahui bagaimana situasi keamanan, ketertiban dan kelancaran arus lalu lintas, terlebih dahulu dikemukakan :

- Panjang jalan = 999,48 km

dengan perincian sebagai berikut :

Jalan Negara = 16,90 km

Jalan Propensi = 21,64 km

Jalan Kabupaten = 960,94 km

Adapun jalan yang dinamakan

Jalan aspal	= 739,14 km
Jalan pengerasan	= 35,91 km
Jalan tanah	= 125,80 km
Jalan setapak	= 98,63 km

Yang ditunjang oleh sarana perhubungan berupa kendaraan, yaitu mobil penumpang sebanyak 24.459 buah, mobil beban 42.171 buah, dan lain-lain sebagainya. Untuk jelasnya jumlah jenis kendaraan tersebut dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 02

KEADAAN JUMLAH JENIS KENDARAAN DIKOTAMADAYA UJUNG PANDANG
SAMPAI DENGAN TAHUN 1989

NO	Jenis Kendaraan	Jumlah	Prosentase
1	Mobil Penumpang	24.459	7,15
2	Mobil Beban	42.171	12,32
3	Mobil Bus	10.622	3,1
4	Sepeda motor	250.928	73,33
5	Roda tiga (Becak)	14.020	4,1
	Jumlah	342.200	100

Sumber Data : Satlantas Poltabes Ujung Pandang.

Dari data tersebut diatas nampak bahwa jenis kendaraan terbanyak adalah sepeda motor yaitu sebanyak 250.928 buah atau 73.33 % dari semua kendaraan yang ada di Kotamadya Ujung Pandang. Urutan terbanyak kedua adalah kendaraan jenis mobil beban sebanyak 42.171 buah atau

12,32 % urutan terbanyak ketiga adalah mobil penumpang sebanyak 24.459 buah atau 7,15 % , kemudian berturut roda tiga (becak) sebanyak 14.020 buah atau 4,1 % dan yang terakhir adalah jenis mobil bus yaitu sebanyak 10.622 buah atau 3,1 % .

C. Sturuktur organisasi polisi Lalu Lintas Kota Besar Ujung Pandang.

Setiap organisasi, baik pemerintah maupun non pemerintah biasanya dapat dicari pengertiannya melalui dua pandang yaitu dari sudut statis dan sudut dinamis. Demikian halnya dengan Polisi Kota Besar Ujung Pandang juga dapat ditinjau dari dua sudut pandangan yaitu :

1. Dari Segi Statis

Dari segi ini Polisi Kota Besar Ujung Pandang adalah tempat dimana dilaksanakan kegiatan yang mengelolah atau mengatur bidang penertiban Lalu Lintas Yaitu jalan-jalan yang dianggap rawan kecelakaan dan jalan-jalan yang rame untuk mengatasi kemacetan arus Lalu Lintas seperti jalan Bawakaraeng, jalan Jenderal Sudirman, jalan Dr.Ratulangi dan lain-lain.

2. Dri segi Dinamis :

Tinjauan dari segi ini berarti penekanan proses usaha yaitu segala bentuk kegiatan ataupun tindakan yang ditunjukkan untuk menertipkan arus lalu lintas yang semakin meningkat.

Menurut MC.Farland, organisasi didefinisikan

sebagai berikut : "Organisasi adalah suatu kelompok manusia yang dapat dikenal yang menyumbangkan usahanya terhadap tercapainya suatu tujuan". (Soewarno Handayani, 1985 : 42). Dengan adanya pengertian organisasi tersebut dapat disimpulkan bahwa organisasi merupakan pembentuk dari sekelompok orang-orang yang berkumpul dan bekerjasama dimana setiap orang harus jelas tugas, wewenang dan tanggung jawabnya hubungan dan tata kerjanya yang tertuang dalam struktur organisasi.

Selanjutnya pendapat John M. Pfiffner dalam bukunya "A Manual For Administrative Analisis sebagai berikut :

Organisasi merupakan proses penggabungan pekerjaan dari perseprangan atau kelompok yang dibentuk dan dalam pelaksanaannya membutuhkan kecakapan, dalam melaksanakan kewajiban-kewajiban diperlengkapi dengan saluran yang baik guna mencapai pelaksanaan yang efisien, teratur, positif, dan terkoordinir. (Ano Karno Latief 1981 : 34).

Pengorganisasi sangat diperlukan oleh manusia dimanapun berada. Karena suatu organisasi dapat menampung berbagai bentuk aktifitas yaitu hubungan antara satu orang dengan yang lainnya dan merupakan tempat berlindung dari ancaman dan tekanan serta dapat menampung kegiatan dari manusia.

Hal yang sangat penting dalam pengorganisasian adalah disusunnya struktur organisasi, dan ini merupakan rangkaian dasar yang didalamnya menampung berbagai fungsi

tugas dan mengatur hubungan secara harmonis. suatu konsep pengorganisasian memuat intisari tugas dimana orang-orang dapat menyatukan usahanya secara efektif. Atau dengan kata lain, bahwa dalam pengorganisasian tugas-tugas dari kelompok yang berbeda kepentingannya dan kesanggupannya menjadi searah, kesatuan yang terpadu sangat perlu bagi jalannya organisasi.

Demikian pula halnya dengan Polisi Lalu Lintas Kota Besar Ujung Pandang sebagai suatu organisasi yaitu tempat diselenggarakannya kegiatan dan pengaturan arus lalu lintas. Dalam menjalankan tugasnya dan fungsinya maka susunan organisasi dari Polisi Lalu Lintas ini diatur oleh Surat Keputusan Angkatan Bersenjata Republik Indonesia Nomor Pol.KEP/07/VII/1985 tanggal 1 Juni 1985, Tentang Organisasi dan Tata Kerja Polisi Kota Besar Lalu Lintas Ujung Pandang.

Susunan organisasi Polisi Lalu Lintas Kota Besar Ujung Pandang dapat dilihat pada skema berikut ini :

Kepala Satuan Lalu lintas Poltabes, disingkat Kasatlantas Poltabes, yang bertanggung jawab atas pelaksanaan tugas dan kewajibannya selaku organisasi yang bertanggung jawab terhadap kelancaran arus lalu lintas dalam Wilayah Kota Besar Ujung Pandang.

Dalam menjalankan tugasnya, Kasatlantas didampingi oleh seorang Wakil yang disebut Wakil Kepala Satuan Lalu lintas dan disingkat Wakasatlantas Poltabes. Wakil Kepala Satuan Lalu lintas bertugas dan bertanggung jawab menggantikan Kepala Satlantas bila berhalangan disamping tugas tetapnya selaku pembantu dekat Kasatlantas Poltabes.

2. Satuan lalu lintas terdiri atas :

a). Urusan pembinaan Operasi disingkat Urbinops.

1). Urbinops adalah unsur pelaksana pada staf dan Satlantas Poltabes yang bertugas menyelenggarakan dan melaksanakan segala pekerjaan/kegiatan staf bagi pelaksanaan fungsi Polisi lalu lintas dalam lingkungan Polisi Kota Besar.

2). Dalam rangka pelaksanaan tugas tersebut pada butir (a) Ayat ini, Urbinops :

(1). Merumuskan dan mengembangkan prosedur dan tata cara kerja tetap bagi pelaksanaan fungsi lalu lintas serta mengawasi, mengarahkan dan mengevaluasi pelaksanaannya.

(2). Menyiapkan rencana dan program kegiatan pelaksanaannya operasi khusus fungsi lalu



lintas.

(3). Mengatur penyelenggaraan dukungan administrasi.

(4). Menyelenggarakan administrasi operasional termasuk administrasi penyidikan perkara baik kecelakaan maupun pelanggaran.

(5). Mengatur pengelolaan/penanganan tahanan dan barang bukti dalam perkara pelanggaran/kecelakaan lalu lintas.

b). Urusan Registrasi/Identifikasi Pengemudi dan Kendaraan Bermotor, disingkat Urregiden :

1). Urregiden adalah unsur pelaksana Poltabes yang bertugas menyelenggarakan dan melaksanakan pelayanan /pembinaan /pengeluaran sarana identifikasi pengemudi kendaraan bermotor.

2). Dalam rangka pelaksanaan tugas tersebut pada butir (a) ayat ini, Urregiden :

(1) Menerima dan meneliti permohonan anggota masyarakat untuk memperoleh :
- Surat Izin Mengemudi.

(2) Melakukan berbagai upaya untuk menjamin bahwa sarana identifikasi yang akan diterbitkan, baik langsung maupun melalui satuan atasannya dapat

dipertanggung jawabkan secara formal maupun material.

(3) Melakukan pengujian terhadap pengetahuan dan ketrampilan permohonan SIM untuk menjamin kebenaran / ketepatan materil atas surat izin yang diterbitkan.

(4) Memberikan SIM untuk keperluan pemohon yang memenuhi persyaratan baik yang diterbitkan sendiri maupun dari satuan atasannya.

(5) Mengawasi, Mengarahkan, menganalisa, meng-efaluasi dan melaporkan pelaksanaan kegiatan registrasi/identifikasi penge-mudi kendaraan bermotor.

(6) Melaksanakan kegiatan administrasi keuangan hasil penyelenggaraan kegiatan/registrasi identifikasi.

c). Unit/Ton Lintas.

1). Unit adalah unsur pelaksana pada Satlantas Poltabes yang bertugas melaksanakan salah satu atau beberapa fungsi operasional Satlantas Poltabes sebagai mana tercantum pada butir (b) pasal ini :

(1) Penegakan hukum (gakkum), pendidikan masyarakat (dikmas), enjenering, registrasi.

(2) Operasi Khusus.

(3) Administrasi Operasi.

- 2) Unit dipimpin oleh kepala Unit, disingkat Kanit, yang bertanggung jawab atas pelaksanaan tugas kewajibannya kepada kepala satuan kesatuan lalu lintas polisi Kota Besar dan dalam pelaksanaan tugas sehari-hari dikoordinasikan oleh Wakil Kepala Kesatuan lalu lintas Polisi Kota Besar.
- 3) Jumlah dan pembagian tugas antara Unit lintas Poltabes akan ditetapkan dengan Surat Keputusan tersendiri.

UNIVERSITAS

BOSOWA



BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Sistem Pengawasan dan Pengaturannya.

Kepolisian Kota Besar Ujung Pandang khususnya unit satuan lalu Lintas selama ini berusaha menjalankan tugas yang diembangkannya, senantiasa berpatokan kepada tugas pokok yang menjadi sasaran utamanya.

Kepolisian Kota Besar Ujung Pandang sebagai pengatur lancarnya arus Lalu Lintas dalam Wilayah Kotamadyaini Satuan lalu Lintas Poltabes Ujung Pandaang bukan hanya untuk menyediakan sarana dan prasarana yang dapat menunjang jalannya satuan lalu lintas, akan tetapi tak kala pentingnya adalah perhatian sekaligus pembinaan personil yang berusaha menjalankan tugas dengan setia. Demikian pula proses pengawasan yang telah disusun, dengan sendirinya tidak terlepas dari bagaimana kemampuan serta potensi yang dimiliki dalam usaha menjalankan tugas.

Berkaitan dengan hal tersebut diatas, maka sistem pengawasan yang merupakan salah satu aspek yang sangat menentukan berhasil tidaknya tugas-tugas yang dibebankan kepada para personil itu sendiri. Sistem pengawasan disini dimaksudkan bukan pengertian dalam arti yang sempit akan tetapi pengertian dalam arti yang luas, Sistem pengawasan dalam arti yang luas ini mencakup berbagai aspek yang ada didalamnya yang antara lain :

- 1) Aspek pengendalian manajemen
- 2) Aspek pengendalian organisasi
- 3) Aspek tata kerja dan tata pelaksanaan
- 4) Sistem pelaporan dan monitoring.

Keempat aspek pengawasan tersebut, khususnya dalam Satlantas Poltabes Ujung Pandang dijadikan sebagai patokan untuk melaksanakan mekanisme kerja. Untuk selanjutnya keempat aspek tersebut dalam usaha penerapannya pada sistem pengawasan Satlantas Poltabes Ujung Pandang dapat dilihat pada uraian berikut ini :

1. Aspek pengendalian manajemen.

Aspek pengendalian manajemen dalam sistem pengawasan khususnya pada pengaturan lalu lintas oleh Satlantas Poltabes Ujung Pandang meliputi bidang perencanaan, pengorganisasian, pengawasan (dalam arti sempit) dan pembinaan pegawai serta pembinaan kerja.

Perencanaan diarahkan kepada penentuan tujuan yang hendak dicapai, arah kebijaksanaan, program kerja, penentuan metode dan prosedur kerja serta menetapkan jadwal waktu pelaksanaan dalam rangka tercapainya keamanan, ketertiban dan kelancaran arus lalu Lintas.

Tanggung jawab sepenuhnya mengenai hal ini adalah berada di Kepala Satuan Lalu Lintas Poltabes Ujung Pandang sebagai managernya.

Dalam usaha perencanaan setiap rencana diatas,

Satlantas juga berusaha menerapkan pengendalian yang direalisasikan dalam bentuk bimbingan terhadap personil untuk melaksanakan tugasnya setiap hari, termasuk pemberian instruksi, motivasi agar para anggota Satlantas secara sadar menuruti segala intruksinya, mengadakan koordinasi terhadap berbagai kegiatan pekerjaan dan memelihara hubungan antara atasan dengan bawahan maupun hubungan antara sesama bawahan. satu hal yang juga menjadi perhatian Satlantas Poltabes Ujung Pandang dalam aspek pengendalian manajemen adalah penempatan pegawai Satlantas dilapangan (lokasi yang menjadi sasaran tempat tugas) serta petugas yang harus menyelesaikan tugas-tugas dikantor. Berbagai aspek pengendalian manajemen yang diterapkan oleh Satlantas, ditinjau dalam aspek pengendalian manajemen, ini dapat dilihat pada tabel dibawah ini.

Tabel'03

Aspek pengendalian Manajemen Dalam Pengawasan
dan Pengaturan Lalu Lintas 1991

Jawaban	Frekwensi	Persentase
Pemantapan Kerja	13	50,00
Bimbingan Terhadap Personil	7	26,92
Penempatan Pegawai Sesuai dengan keahlian	6	23,08
J u m l a h	26	100

Hasil Penelitian Lapangan Tahun 1991

Tabel tersebut diatas dapat dilihat bahwa tingkat pemantapan kerja dalam Lingkungan Kantor Poltabes Ujung Pandang itu, mencapai 50,00 persen. Hal ini dapat memperlihatkan bahwa tingkat pementapan bagi petugas lapangan yang berada dalam Kanto Satlantas Ujung Pandang itu lebih besar, sedangkan bimbingan terhadap personil pegawai hanya mencapai 26,92 persen.

Tingkat bimbingan menempati urutan kedua bila kita mengambil suatu perbandingan dan penempatan Pegawai sesuatu dengan keahlian mereka hanya menempati urutan ketiga yaitu sebesar 23,08 persen.

Tabel tersebut diatas dapat dilihat bahwa keberadaan para petugas dalam menjalankan tugasnya itu mendapatkan pemantapan, pembinaan dan penempatan sesuai dengan bidang masing-masing itu.

2) Aspek Pengendalian Organisasi.

Tabel 03

Aspek pengendalian Manajemen Dalam Pengawasan
dan Pengaturan Lalu Lintas 1991

Jawaban	Frekwensi	Persentase
Pemantapan Kerja	13	50,00
Bimbingan Terhadap Personil	7	26,92
Penempatan Pegawai Sesuai dengan keahlian	6	23,08
J u m l a h	26	100

Hasil Penelitian Lapangan Tahun 1991

Tabel tersebut diatas dapat dilihat bahwa tingkat pemantapan kerja dalam Lingkungan Kantor Poltabes Ujung Pandang itu, mencapai 50,00 persen. Hal ini dapat memperlihatkan bahwa tingkat pementapan bagi petugas lapangan yang berada dalam Kanto Satlantas Ujung Pandang itu lebih besar, sedangkan bimbingan terhadap personil pegawai hanya mencapai 26,92 persen.

Tingkat bimbingan menempati urutan kedua bila kita mengambil suatu perbandingan dan penempatan Pegawai sesuatu dengan keahlian mereka hanya menempati urutan ketiga yaitu sebesar 23,08 persen.

Tabel tersebut diatas dapat dilihat bahwa keberadaan para petugas dalam menjalankan tugasnya itu mendapatkan pemantapan, pembinaan dan penempatan sesuai dengan bidang masing-masing itu.

2) Aspek Pengendalian Organisasi.

dijalan raya. Hal ini disebabkan karena Ujung Pandang sebagai Ibu Kota Propensi Sulawesi Selatan semakin hari semakin ditingkatkan fungsinya. Ujung Pandang sekarang ini tidak lagi hanya dimiliki oleh orang Sulawesi Selatan, tetapi ditingkatkan fungsinya sebagai pintu gerban untuk kawasan Indonesia Timur, yang bererti juga dimiliki oleh masyarakat Indonesia Timur khususnya dan milik Indonesia Umumnya. Jumlah unit kendaraan yang setiap saat bertambah, juga merupakan permasalahan yang harus dihadapi oleh Satlantas.

Dengan pertimbangan itulah pemerintah meningkatkan kuantitas dan kualitas Satlantas, seperti pada tabel 04

BOSOWA





Tabel 04

Gol	P A N G K A T	Semester I		Ket.
		1989/1990	1990/1991	
PA MEN	Kolonel Polisi	-	-	
	Letkol Polisi	-	-	
	Mayor Polisi	-	1	
	Jumlah PAMEN	-	1	
PA MA	Kapten Polisi	1	-	
	Lettu Polisi	1	2	
	Letda Polisi	4	3	
	Jumlah PAMA	6	5	
BA TI	Capa	1	1	
	Peltu	1	4	
	Pelda	5	2	
	Jumlah BATI	7	7	
BA	Sersan Mayor	8	14	
	Sersan Kepala	27	34	
	Sersan Satu	64	83	
	Sersan Dua	134	108	
	Jumlah BA	233	239	
TA	Kopral Satu	10	10	
	Kopral Dua	1	1	
	Bharatu	-	-	
	Bharada	-	-	
	Jumlah TA	11	11	
Jumlah PAMEN + PAMA + BATI + BA + TI		257	262	
Pegawai Negeri Sipil		3	4	
T O T A L		260	266	

Sumber Data : Satlantas Poltabes Ujung Pandang 1991

Dari Data tabel tersebut terlihat bahwa dari

257 personil polisi yang dioperasikan untuk semester pertama tahun 1989/1990, ditingkatkan menjadi 262 personil dalam tahun 1990/1991 pada periode semester yang sama. Jadi meningkat sebesar 1,9 %. Dari 262 personil polisi tersebut, hanya 11 orang yang berpangkat Tantara, yaitu 10 orang yang berpangkat Kopral satu dan 1 orang yang berpangkat Kopral Dua, jadi jumlah Tantara tersebut hanya 4 % dari seluruh personil yang ada. Selanjutnya personil yang bergolongan Bintara sebanyak 239 orang atau sebesar 91 %, golongan Bintara Tinggi sebanyak 7 orang atau sebesar 2 %, golongan PAMA sebanyak 5 orang atau 1 % serta Perwira Menengah sebanyak 1 orang.

Aspek pengendalian organisasi terhadap personil Satlantas diatas, diarahkan kepada penempatan personil-personil yang dimiliki kemampuan sesuai dengan kebutuhan. Setiap saat instruktur organisasi dipantau untuk mendapatkan mutu kerja, baik dari segi efisiensi maupun efektifitasnya. Dalam hal ini Kepala satuan Lalu Lintas akan selalu mengadakan konsolidasi sehingga organisasi tersebut maupun memenuhi tuntutan tugas yang diembannya.

Dengan pertimbangan-pertimbangan itu pula yang menyebabkan pemerintah menempatkan seorang top manager yang memiliki kemampuan yang relatif lebih baik dari pendahuluannya dalam periode yang sama.

ad. 3. Aspek Tata Kerja dan Tata Pelaksana

Untuk memperoleh hasil yang sebaik-baiknya, maka-

satu hal yang tidak kalah pentingnya dalam usaha menciptakan keamanan, ketertiban dan kelancaran arus Lalu Lintas di Kota Madya Ujung Pandang adalah aspek tata kerja dan tata pelaksanaan.

Satuan Lalu Lintas Poltabes Ujung Pandang dalam usahanya memenuhi aspek tata kerja dan tata pelaksana yang baik bertumpu pada tiga sasaran pokok yang hendak diwujudkan yaitu :

- 1) Meningkatkan disiplin, ketaatan, sopan santun dan kesadaran hukum masyarakat dalam berlalu lintas di jalan raya.
- 2) Meningkatkan penindakan terhadap pelanggar Lalu Lintas sehingga jera dan tidak mengulangi pelanggarannya lagi.
- 3) Menekan angka kecelakaan Lalu Lintas, termasuk korban jiwa, Luka berat, Luka ringan, serta kerugian materil akibat kecelakaan Lalu Lintas.

Untuk menunjang tercapainya ketiga arah yang akan dilaksanakan tersebut, Poltabes Ujung Pandang, termasuk satuan Lalu Lintas untuk tahun 1990/1991 berpedoman kepada kebijaksanaan Kepala Kepolisian Daerah Sulawesi Selatan Tenggara, yakni "Bekerja dengan 7 lebih" sebagai penjabaran optimasi dan dinamisasi Polri yaitu :

- 1) Lebih Aktif
- 2) Lebih Ulet

- 3) Lebih Tertib
- 4) Lebih Tekun
- 5) Lebih Terpadu
- 6) Lebih Hemat
- 7) Lebih Masyarakat

Ketujuh lebih inilah yang merupakan sumber motivasi dan dinamisasdi anggota Satlantas Poltabes Ujung Pandang dalam rangka mewujudkan keamanan, ketertiban dan kelancaran (kamtibcar) Lalu Lintas sebagai salah satu bentuk kesuksesan pembangunan demi terwujudnya masyarakat adil makmur sentosa.

Satlantas ditanjungkan kelapangan sebagai petugas Lalu Lintas jalan raya, sudah jelas tugas, tanggung jawab dan wewenangnya masing-masing. Bahkan dengan pengaliosian waktu selama satu semester sudah ditetapkan sehingga setiap anggota sangat kecil kemungkinannya untuk lalai dari tugas yang telah terjadi tanggung jawabnya. Setelah mereka betul-betul dianggap siap dan matang, barulah mereka dilepaskan menuju tempat tugasnya mereka kembali apel seperti pada saat akan bertugas dipagi hari untuk melaporkan pelaksanaan tugasnya, apakah berhasil dengan baik atau tidak.

Selama satu semester sudah diatur jadwal kegiatan dari setiap Unit Kecil Lengkap (UKL) beserta anggotanya. Tiada sedikit waktupun yang tersisa dari rencana kegiatan selama 24 jam sehari semalam. Setiap anggota bersama

kelompoknya sudah dapat mengatur langkah dan persiapan menghadapi tugas-tugas yang telah ditetapkan dalam suatu jadwal yang berlaku enam bulan (satu semester).

Adapun lokasi tempat mereka harus siap siaga untuk melakukan pengawasan, pengaturan, penjagaan dan penindakan demi kelancaran arus Lalu Lintas adalah :

- 1) Kilometer empat
- 2) Jalan Andi Pangeran Petta Rani
- 3) Jalan Bulu Saraung dan Jalan Gunung Lompo Battang
- 4) Jaalan Vetran Selatan
- 5) Jalan H.O.S. Cokroaminoto
- 6) Lalan Sultan Alauddin dan Jalan Andi P. Pettarani.
- 7) Jalan Bandang dan Jalan Masjid Raya
- 8) Jalan Kumala dan Jalan Andi Tonro.

Semua jalan diatas adalah merupakan daerah rawan sehingga menjadi daerah prioritas penjagaan.

Sebagai gambaran tata kerja dan tata pelaksana berikut contoh rencana kegiatan Satlantas Poltabes :

RENCANA KEGIATAN SAT LANTAS POLTABES UJUNG PANDANG

TANGGAL 1 FEBRUARI 1989 SAMPAI DENGAN FEBRUARI 1990

NO	Tanggal/Jam	Kegiatan/Sasaran	Lokasi	Ket.	
1.	1-2-1989	Pengaturan	- KM.4	UKL.Laka	
	06.00-08.00	dan penindakan/	- A.P.Pettarani	U.Langgar	
	09.00-11.00	Semua pemakai	- Vet. Selatan	U.Macet	
	12.00-14.00	jalan yang meng	-B.Saraung-LPBT	Langgar	
	15.00-17.00	gunakan Ranmor	-C. Aminoto		
	18.00-20.00		-KM.4	U.Macet	
	06.30-08.00	Patroli Rautine	-Bandang mesra		
	10.00-11.30	Daerah Tempat	-Kumala-A.Tonro		
	13.00-14.00	Yang telah di ten	-Beat Patroli	Routine	
	16.00-17.30	taneukan dalam			
	20.00-23.30	beat patroli			
	22.00-23.30				
	2.	2-2-1989 /			
		06.00.00	Pengaturan, Pen-	Daftar terlam-	Ton rou
09.00-11.00		jagaan dan penga	pir	tine	
12.00.14.00		wasan Lalu Lintas			
15.00.07.00		pos tetap			
18.00-20.00		Semua pemakai ja			
		lian yang mengguna			
	kan Ranmor				
	06.00-08.00	Patroli routine/-	Beat patroli	Pok BM.	
		Daerah/tempat			
		yang beat patroli			
		yang telah diten-			
		tukan.			
		Sama hari pertama			
		dan seterusnya			

Sumber : Sat lintas Poltabes Ujung Pandang 1991

Berdasarkan penguraian tersebut diatas yang menyangkut pelaksanaan aspek tata kerja dalam pengawasan dan pengaturan Lalu Lintas di Kota Besar Ujung Pandang yang berdasarkan dengan penelitian di lapangan yang kami lakukan dalam penelitian ini dapat dilihat pada Tabel dibawah ini :

Tabel 05

Pelaksanaan Aspek Tata Kerja Dalam Pengawasan
dan Pengaturan Lalu Lintas Ujung Pandang 1991

Jawaban	Frekwensi	Presentase
Peningkatan Kedisiplinan dan Kesadaran Hukum	9	34,62
Peningkatan Pendidikan Terhadap Pelanggaran	5	19,23
Penekanan Tingkat Kecelakaan	12	46,15
J u m l a h	26	100

Sumber Data : Kantor Satlantas Poltabes Ujung Pandang Tahun 1991.

Dari tabel tersebut diatas tampak bahwa peningkatan kedisiplinan dan kesadaran hukum mencapai 34,62 persen, tingkat peningkatan pendidikan kepada para pengemudi terhadap pelanggaran mencapai 19,23 persen, sedangkan penekanan tingkat kecelakaan itu sempat mendapat penekanan berkisar 46,15 persen.

ad. 4. Sistem Pelaporan dan Monitoring

Antara pelaporan dan monitoring merupakan dua - aspek dari sistem pengawasan yang sangat penting artinya dalam pengawasan suatu manajemen, dalam hal ini manajemen pengawasan dan pengaturan Lalu Lintas.

Untuk mengetahui pelaksanaan berbagai program dan proyek-proyek yang mendukung sistem pengawasan, perlu

kiranya diadakan sistem monitoring pengawasan dan pengaturan Lalu Lintas.

Sistem monitoring yang dimaksud bertujuan untuk keperluan hal-hal sebagai berikut :

- 1) Mengadakan pemantauan sedemikian rupa untuk mengidentifikasi masalah-masalah yang timbul guna melakukan tindakan-tindakan korektif dalam pelaksanaan program pengaturan arus Lalu Lintas;
- 2) Mendukung usaha penyempurnaan perencanaan selanjutnya dengan menyediakan informasi tentang perkembangan program pengaturan Lalu lintas. Dengan demikian bukan sekedar pelaporan, tetapi yang lebih penting bagaimana memantau setiap masalah yang muncul untuk mengambil tindakan penyesuaian (pemecahan masalah).

Namun demikian perlu ditegaskan bahwa sistem monitoring baru bisa efektif apabila ditempatkan dalam semua aspek manajemen yang meliputi sistem perencanaan, penyusunan program, penganggaran, dan evaluasi pelaksanaan pengaturan lalu Lintas.

Ukuran-ukuran dalam monitor kemajuan suatu sistem ditentukan oleh ukuran-ukuran yang dipakai dalam penyusunan rencana program.

Kedudukan pelaporan dalam sistem pengawasan adalah sebagai salah satu alat pengumpulan dalam sistem monitoring adalah data yang hanya bisa diperoleh melalui pelaporan.

Dalam sistem pengawasan pada pengaturan Lalau Lintas di Kota madya Ujung Pandang, maka Poltabes Ujung Pandang dalam hal ini satuan Lalu Lintas telah membentuk regu-regu yang khusus memantau dan monitoring pelaksanaan pengaturan lalu Lintas antara lain :

- UKL Laka
- UKL Langgar
- UKL Macet
- UKL / Ton Reutine
- Pok BM
- Team Patroli.

Kesemuanya unit tersebut diatas bekerja secara terpadu dan terkait antara regu yang satu dengan regu yang lainnya. Mereka telah diatur dalam suatu rencana kerja (rencana kegiatan) yang berlaku yang berlaku selama sebulan penuh. Mereka memulai kegiatan dengan apel di sore hari untuk melaporkan hasil kegiatannya. Mereka boleh dinyatakan lepas dinas setelah memberikan Laporan lengkap kepada Pimpinannya tentang segala sesuatu yang terjadi selama masa tugas berlangsung dan dianggap tidak ada masalah serius yang ditemukan selama bertugas.

B. Efektifitas Sistem Pengawasan

Dari uraian-uraian sebelumnya dapatlah dilihat mekanisme pengawasan yang digunakan oleh Satuan Lalu-Lintas Kepolisian Kota Besar Ujung Pandang dalam melaksanakan tugasnya selaku pengatur keamanan, ketertiban

dan kelancaran arus Lalu Lintas di jalan raya.

Untuk melihat bagaimana kebaikan sistem yang digunakan, maka berikut diuraikan analisa data mengenai pelaksanaan sistem tersebut.

1. Efektifitas Pengendalian Manajemen

Aspek pengendalian manajemen seperti diuraikan sebelumnya memiliki efektifitas yang sangat menentukan keberhasilan serangkaian tugas-tugas Satlantas. Dengan adanya sistem pengawasan, khususnya pengendalian manajemen yang sering dilakukan menyebabkan kurangnya penyelewangan yang muncul dari para anggota, apabila polisi memiliki kedisiplinan yang tinggi. Disamping itu pula aspek pengendalian manajemen sangat dibutuhkan dalam setiap pelaksanaan kegiatan yang dilakukan oleh Kepala Satuan Lalu Lintas selaku top manager. Pengawasan yang dilakukan bukannya mencari-cari kesalahan bawahan, tetapi diarahkan untuk mencari suatu metode yang lebih baik dari yang sudah ada.

Manajemen menunjukkan pengawasan dan pengoordinasian bermacam-macam pelaksanaan pekerjaan, tanggung jawab manajemen adalah menjamin, bahwa keputusan-keputusan kebijaksanaan dilaksanakan agar tujuan dapat dicapai secara efisien.

Pengawasan yang sangat penting dalam usaha pengendalian manajemen adalah pengacahan yang sering



dilakukan Kepala Satlantas kepada bawahannya mengenai tugas-tugas mereka. Fungsi ini mengandung nilai hubungan pribadi antara personil polisi dengan tugas-tugasnya.

Kepala Satlantas dalam usaha pengawasan anggota - anggotanya harus memperhatikan apakah anggotanya tersebut telah melaksanakan tugas sesuai dengan ketentuan yang telah dibebankan kepadanya. Seperti telah dikatakan bahwa manajemen adalah proses pencapaian tujuan melalui kegiatan orang lain.

Hal ini berarti dalam setiap organisasi, hubungan kemanusiaan senantiasa terjadi dan merupakan hal yang vital.

Jika dalam pelaksanaan tugas-tugas oleh bawahannya kurang tepat sasarannya, maka Kepala Satuan Lalu Lintas mengambil kebijaksanaan baru untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan sebelumnya.

Dalam hal pengendalian manajemen tersebut, - Kepala Satuan Lalu Lintas menggunakan dua cara yaitu :

1) Pengawasan tidak langsung

Pengawasan ini bertitik tolak dari adanya hasil atau peristiwa-peristiwa yang tidak diinginkan kemudian mencari sebab-sebabnya pada anggota yang bertugas pada lokasi tersebut, dengan maksud agar disesuaikan rencana semula.

2. Pengawasan langsung

Pengawasan ini sifatnya positif, sebab berusaha

men cegah jangan sampai timbul penyimpangan. Proses kegiatan selalu dianalisa dan diawasi agar senantiasa berjalan sesuai dengan rencana.

2. Efektifitas pengendalian organisasi

Kepolisian Kota Besar Ujung Pandang, khususnya unit Satuan Lalu Lintas senantiasa memperhatikan aspek pengendalian organisasi. Hal tersebut diarahkan untuk mencari bentuk organisasi yang tepat.

Tabel 04 Menjadi bukti bahwa terkadang pada bidang tertentu, kita harus menambah personil yang ada, namun tidak jarang pula harus mengurangi jumlah personilnya. Pada tahun 1989/1990, satuan Lalu Lintas Kepolisian Kota Besar Ujung Pandang menempatkan seorang yang berpangkat Kapten dalam jajarannya, namun untuk tahun 1990/1991 hal ini tersebut tidak ada lagi. Hal tersebut juga nampak pada golongan bintara tinggi. Kalau pada tahun 1989/1990 ada 5 orang berpangkat Pelda, maka tahun berikutnya hanya dua orang yang berpangkat Pelda tersebut. Tentu saja langkah yang diambil oleh top manager ini mempunyai tujuan-tujuan tertentu. Pada bagian lain dirasa perlu ada penambahan personil seperti pada golongan Perwira Menengah. Kalau tadinya tidak ada aparat yang berpangkat Mayor, maka untuk tahun 1990/1991 dirasa perlu menempatkan seorang yang berpangkat dalam struktur organisasi tersebut. Begitu juga untuk golongan Perwira Menengah diada -

kan penambahan personil yang berpangkat Letnan Satu, dari satu orang ditambah menjadi dua orang. Untuk golongan Bintara juga diadakan penambahan, yaitu personil yang berpangkat Sersan Mayor dari 8 orang ditingkatkan menjadi 34 orang. Namun untuk personil yang berpangkat Sersan Dua dari 134 orang turun menjadi 108 orang. Kebijakan seperti itu tidak lain diarahkan untuk mencapai sasaran yang telah menjadi program kerjanya. Sedangkan untuk tugas-tugas yang semakin rumit di kantor, maka dirasa perlu menambah juga disesuaikan dengan besarnya anggaran yang diberikan pemerintah kepada organisasi kepolisian tersebut.

3. Efektifitas tata kerja dan tata pelaksana

Aspek tata kerja dan tata pelaksanaan seperti yang diuraikan sebelumnya telah memberikan dampak positif dan keberhasilan penanggulangan kecelakaan serta pelanggaran yang sedikit dapat diatasi.

Dengan semangat bekerja " 7 lebih ", maka maksud untuk mencapai ketiga sasaran pokok program kerja Satlantas dapat tercapai.

Semangat "Lebih Aktif" sebagai unsur pertama dari ketujuh lebih diatas akan memberikan semangat kerja yang efektif bagi setiap personil polisi. Begitu juga dengan unsur "Lebih ulet", "Lebih tertib" dan unsur "Lebih tekun", juga akan memberikan dorongan kepada setiap personil polisi untuk bekerja bukan karena terpaksa,

tetapi mereka bekerja didorong oleh rasa tanggung jawab sebagai abdi negara dan abdi masyarakat.

Unsur "Lebih terpadu" mengarahkan anggota-anggota Satlantas agar dalam melaksanakan dan memecahkan masalah yang muncul dilapangan. Mereka akan bekerja secara terpadu dari setiap sudut jalan, karena tanpa keterpaduan seperti itu maka sulit membekuk setiap pelanggar yang mencoba untuk melarikan diri.

Personil Satlantas juga dituntut untuk melaksanakan tugas dengan berpegang pada prinsip hemat. Hal ini diarahkan untuk menciptakan personil-personil polisi yang mampu menggunakan segala fasilitas yang ada untuk memperoleh hasil yang maksimal.

Unsur "Lebih memasyarakat" adalah unsur yang tidak kalah pentingnya dengan unsur lainnya diatas.

Dengan prinsip bahwa polisi adalah juga anggota masyarakat, bagian dari masyarakat, maka personil polisi tidak lagi merupakan momok yang menakutkan di jalanan yang selanjutnya menimbulkan phobia (ketakutan) bagi masyarakat. Untuk menghilangkan ketakutan masyarakat serti itu, maka unsur Satlantas dalam memeriksa setiap pelanggar di jalan raya senantiasa berlaku sopan terhadap sipelanggar tersebut. Hal seperti itu yang senantiasa dipraktekkan oleh personil polisi Satlantas. Namun bukan karena tidak ada unsur polisi yang sering menakut-nakuti

pelanggar di jalan raya. Disisilah letak pentingnya aspek tata kerja dan tata pelaksanaan yang baik dari setiap personil polisi yang bertugas di Satlantas.

kalau semangat"tujuan lebih"tersebut benar-benar diwujudkan dalam diri setiap personil polisi maka untuk mencapai sasaran pokok yang dibebankan kepadanya akan dapat di - capai dengan mudah.

Dengan pengawasan yang lebih baik dari Kepala Satlantas kepada bawahannya terhadap tata kerja dan tata pelaksanaan tugas-tugasnya, maka harapan untuk mewujudkan kelancaran dan ketertiban arus Lalu Lintas di Ujung Pandang akan senantiasa dapat mewujudkan.

Setiap personil Satlantas Poltabes Ujung Pandang dalam tata kerja dan tata pelaksanaannya memikul beban tanggung jawab yang tidak ringan. Jika dirata-ratakan antara jumlah personil anggota Satlantas dengan berat beban yang harus dipikul maka hal tersebut akan nampak pada tabel 06 berikut ini :

Tabel 06

JUMLAH BEBAN TANGGUNG JAWAB SETIAP ANGGOTA POLRI
SATLANTAS POLTABES UJUNG PANDANG TH.1990

No	Jumlah	Beban tanggung jawab		Beban rata rata
	Personil	jenis	jumlah	setiap personil
1	258	Luas daerah ²	777	3,01 Km ²
2	258	(dalam Km Panjang jalan (dalam Km)	999,48	88,16 Km
3	258	jlh.penduduk	812.034	3148 jiwa
4	258	Kendaraan ber- motor (buah)	328.180	1.272,02 buah

Sumber data : Diolah dari data Satlantas tahun 1990.

Dengan melihat tabel tersebut, sungguh berat tugas yang harus diemban oleh setiap anggota Satlantas Poltabes Ujung Pandang.

Untuk setiap orang anggota harus mempertanggung jawabkan keamanan, ketertiban dan kelancaran arus Lalu Lintas 3,01 Kilometer persegi Luas daerah, 88,16 Kilometer panjang jalan, 31.478 orang yang harus diawasi serta minimal 1.272 buah kendaraan setiap harinya harus dijaga, diatur dan diamankan setiap saat.

Melihat kenyataan bahwa meskipun masih sering terjadi pelanggaran dalam wilayah Kota Madya Ujung Pandang, namun hal tersebut setiap saat juga dengan tanggap para aparat polisi Satlantas tampil untuk menyelesaikan masalah.

Kenyataan tersebut membuktikan bahwa aspek tata kerja dan

tata pelaksanaan dapat dilaksanakan dengan seefektif mungkin.

4. Efektifitas sistem pelaporan dan monitoring

Sistem pelaporan dan monitoring yang diterapkan di Satlantas Poltabes Ujung Pandang juga menunjukkan efektifitas yang baik.

Dari ketiga Unit Kecil Lengkap (UKL) yang dibentuk yaitu Unit Kecil Lengkap Laka (kecelakaan), Unit Kecil Lengkap Langgar (pelanggaran) dan Unit Kecil Lengkap Macet (kemacetan) masing-masing bertanggung jawabkan pelaksanaan tugasnya secara tertulis setiap akhir semester.

Berdasarkan hasil penelitian maka telah diperoleh data mengenai berbagai jenis kecelekaan seperti kasus tabrak lari, buronan,kecurian material maupun kecelakaan yang paling berat yaitu kematian.

Untuk lebih jelasnya Laporan pertanggung jawaban dari unit-unit tersebut dapat dilihat pada tabel berikut ini :

Tabel 07

KECELAKAAN LANTAS TAHUN 1986 s/d TAHUN 1990							
NO	TAHUN	Laka dan Akibatnya					
		TOTAL	MATI	LUKA BERAT	LUKA RINGAN	TABRAK LARI	MATERIAL (Rp)
1	1986	696	74	330	328	126	76.109.000,
2	1987	759	62	427	528	117	110.934.500,
3	1988	925	60	150	986	264	63.849.650,
4	1989	848	78	412	627	264	99.797.500,
5	1990	834	57	526	480	266	126.655.300,
Jumlah		4.062	331	1.845	2.949	1.097	477.345.950,

Sumber Data : Satlantas Poltabes Ujung Pandang.

Dari tabel tersebut terlihat bahwa jumlah kecelakaan terbesar terjadi pada tahun 1988 yakni 925 kecelakaan atau 22,77 %, sedangkan peristiwa kecelakaan terkecil terjadi pada tahun 1986 yakni sebanyak 696 kali kecelakaan. Hal ini berarti selama kurung waktu tiga tahun terjadi peningkatan kecelakaan, tetapi akhirnya secara deret hitung tingkat kecelakaan berhasil ditekan pada kurung waktu dua tahun terakhir yakni tahun 1989 dan tahun 1990. Dari 925 kali kecelakaan pada tahun 1988, berhasil diturunkan menjadi 848 kecelakaan pada tahun 1989, berarti turun sekkitar 1,89 %. seanjutnya pada tahun 1990 berhasil ditekan menjadi 834 kecelakaan atau turun sekitar 8 %

Secara umum dapat disimpulkan bahwa selama kurun waktu lima tahun masa bakti Satlantas, dalam hal ini UKL Laka berhasil meredam angka kecelakaan. Dan ini patut mendapat acungan jempol, karena jumlah prosentase pemakai jalan dibanding dengan tahun-tahun sebelumnya cenderung meningkat sementara angka kecelakaan dapat ditekan.

Diantara sejumlah kerugian yang diakibatkan oleh kecelakaan Lalu Lintas (Laka Lintas), kerugian yang paling menonjol adalah dibidang material. Dari tahun 1986 jumlah kerugian tercatat Rp 76.109.000,- melompat menjadi Rp 110.934.500,- atau naik 45 % pada tahun 1987. Namun pada tahun berikutnya, yakni pada tahun 1988 berhasil ditekan hingga hanya mencapai angka 63.849.650,- atau turun sekitar 73 %. Nampaknya angka kecelakaan tersebut tidak dapat dipertahankan terus menerus, terbukti bahwa pada tahun 1990, kerugian material kembali naik hingga mencapai angka yang cukup tinggi yaitu Rp 126.655.300,- atau naik sekitar 98 % dari tahun sebelumnya.

Selanjutnya hal yang menarik untuk untuk dikemukakan disini adalah kasus tabrak Lari yang menunjukkan peningkatan dari tahun ketahun.

Dari 1097 kasus tabrak lari selama kurung waktu lima tahun ternyata nampakkan suatu deret hitung peningkatannya.

Maksudnya bahwa kalau pada tahun 1987 berjumlah 117 kasus

maka pada tahun berikutnya meningkat menjadi 264, selanjutnya menjadi 266 pada tahun 1990.

Mengapa pelaku tabrak Lari menunjukkan peningkatan dari tahun ketahun ? Apakah ini tidak akan membudaya pada tahun-tahun yang akan datang? Jawabnya adalah jika kasus tabrak Lari ini dibiarkan berlarut-larut tanpa dibarengi usaha penanggulangannya, maka akan membudaya dalam negara Pancasila ini.

Selanjutnya pelanggaran yang terjadi dalam Wilayah Kotamadya Ujung Pandang dalam kurung waktu lima tahun terakhir dapat dilihat pada tabel 08 berikut ini :

Tabel 08

PELANGGARAN TAHUN 1986 s/d TAHUN 1990

Thn	Jenis Pelanggaran							Jumlah
	Nge- but	Muat- an	Pener- angan	Perleng- kapan	Sim/ STNK	Rambu	Lain	
1986	85	478	376	1.945	4.664	909	2.013	15.806
1987	83	935	573	9.525	6.505	1.341	2.737	21.699
1988	223	1.296	1.189	1.184	4.188	1.416	1.834	12.346
1989	458	667	680	6.383	8.044	1.968	6.374	24.574
1990	349	294	450	4.943	6.441	2.060	5.173	19.710

Sumber Data : Datlantas Poltabes Ujung Pandang

Dari data yang diperoleh sesuai dengan laporan dari Unit Kecil Lengkap bagian pelanggaran yang terbesar



selama lima tahun tersebut adalah mereka yang tidak memperlihatkan SIM/STNK yaitu sebesar 33,6 % dari total pelanggaran, sedangkan yang menempati urutan kedua adalah yang tidak memiliki kelengkapan kendaraan yaitu sebesar 26,9 % dari total pelanggaran.

Jenis pelanggaran yang mengalami penurunan dari tahun ketahun adalah masalah pelanggaran muatan. Dari tabel pelanggaran selama kurun waktu lima tahun hanya pada tahun 1987 dan tahun 1988 yang mengalami peningkatan, sedangkan dua tahun terakhir berhasil ditekan serendah mungkin.

Angka tersebut menandakan bahwa sistem pengawasan yang diterapkan Satlantas dalam menangani kasus pelanggaran muatan dalam hal ini UKL yang lain untuk membina para pemakai jalan raya agar keamanan, ketertiban, dan kelancaran arus Lalu Lintas dalam Wilayah Kota Madya Ujung Pandang dapat terwujud dengan baik.

Selanjutnya UKL Macet tidak ditemukan laporan sebagaimana UKL Laka dan UKL Langgar, namun secara analogis sudah dapat dibayangkan bahwa dimana ada pelanggaran pasti ada kemacetan Lalu Lintas, sehingga dapat memaklumi jika UKL Laka dan UKL Langgar sudah membuat Laporan, maka secara otomatis kemacetan Lalu Lintas ikut terkait, sebagaimana tugas-tugas lain seperti tugas Barigede Mobil (pok BM) dan tugas Team Patroli.

Keterkaitan antara UKL Langgar, UKL Laka, UKL Macet, Kelompok Brigade Mobil dan Team Patroli terwujudnya dalam bentuk alur berikut :

Team Patroli bersama Brigade Mobil memantau situasi selama 24 jam. Apabila ditemukan kecelakaan, kemacetan dan pelanggaran, maka Team Patroli dan Kelompok Brigade Mobil segera melaporkan atau mengirim laporan kepada Kemandan jaga Posko. Selanjutnya petugas Posko memerintahkan kepada UKL yang bersangkutan untuk segera mengambil tindakan sehingga segala sesuatu yang ditemukan dilapangan dapat teratasi secepat mungkin secara baik dan terkendali.

Mereka berangkat ke lokasi lengkap dengan peralatan yang memang sudah disiapkan oleh setiap Unit Kecil Lengkap.

Dengan demikian tidak ada satupun yang boleh luput dari pendataan, karena semuanya itu menjadi bahan laporan pertanggung jawaban yang harus dilaporkan pada setiap akhir pelaksanaan tugas setiap anggota Satlantas.

Dengan sistem seperti itu, jelaslah bahwa sistem pengawasan yang selama ini diberlakukan oleh Satlantas cukup memadai, namun masih memerlukan pengefektifan yang lebih baik lagi. Untuk melihat dari pada efektifitas sistem pengawasan yang ada dalam wilayah Kota Madya Ujung Pandang Daerah Tingkat II Ujung Pandang ini, khususnya yang dikelola oleh para Satuan Lalu Lintas Ujung Pandang

dapat dilihat pada Tabel dibawah ini.

Tabel 09
Efektifitas Sistem Pengawasan

Poltabes Ujung Pandang 1991

Jawaban	Frekwensi	Prosentase
Pengawasan Langsung	10	38,46
Pengawasan tidak langsung	16	61,54
J u m l a h	26	100.

Hasil Penelitian pada Poltabes Ujung pandang Tahun 1991.

Dari tabel tersebut diatas tampak bahwa sistem pengawasan Langsung yang dilakukan oleh Poltabes Ujung Pandang mencapai 38,46 persen sedangkan pengawasan yang tidak langsung dilakukan oleh Poltabes Ujung Pandang mencapai 61,54 persen.

Hal ini yang memperlihatkan bahwa tingkat pengawasan yang dilaksanakan oleh Poltabes Ujung Pandang itu lebih banyak yang secara tidak langsung dari pada pengawasan yang Langsung.

C. Faktor-faktor Pendukung dan Penghambat Pelaksanaan

Sistem Pengawasan dan Pengaturan Lalu Lintas.

Dalam pelaksanaan sistem pengawasan pada pengaturan arus Lalu Lintas dikotamadya Ujung Pandang tidak dapat berjalan sebagaimana mestinya tanpa didukung oleh berbagai faktor, namun disamping faktor pendukung tersebut dalam realisasinya juga masih sering dijumpai hal-hal yang tidak mendukung pelaksanaan program.

Untuk itulah pada bagian ini menguraikan faktor pendukung maupun faktor penghambat yang ditemui didalam pelaksanaan sistem pengawasan tersebut.

1. Faktor Pendukung

Hal-hal yang dapat dikategorikan sebagai faktor pendukung sistem pengawasan tersebut adalah :

a. Kemampuan personilnya.

Sebagaimana telah diuraikan sebelumnya bahwa Satlantas Poltabes Ujung Pandang memiliki personil-personil yang memiliki disiplin yang tinggi, patuh kepada atasan, serta tanggap terhadap setiap masalah yang timbul. Dengan dipimpin oleh 6 perwira serta 5 orang Bintara Tinggi, Satlantas diharapkan akan mampu menyusun strategi yang matang dalam rangka mewujudkan dirinya sebagai abdi masyarakat, pengayom masyarakat, penegak hukum serta merupakan dewa keselamatan, keamanan dan kelancaran bagi sipemakai jalanan.

b. Faktor Sarana

Satlantas Poltabes Ujung Pandang dalam menseimbangkan antara jumlah personil dengan luas daerah, jumlah penduduk dan kendaraan bermotor serta panjang jalan yang harus di pertanggung jawabkannya itu, maka mereka dilengkapi dengan beberapa jenis kendaraan beroda enam atau truk, sehingga setiap saat mereka dapat menjangkau sasaran bila terjadi hambatan atau permasalahan di jalan raya.

Disamping itu setiap personil sudah dilengkapi dengan alat komunikasi yang khusus dipergunakan untuk menyampaikan suatu pesan atau atau maksu lain dari pimpinan kepada anggota yang sedang bertugas atau sebaliknya. Alat penunjang yang dimaksud berupa Handy Tolky (HT), Gybi dan Radar. Semua itu diarahkan untuk mempercepat keminikasi dalam rangka pemecahan masalah yang timbul.

c. Faktor perekayasan lalu lintas.

Guna menjamin pelaksanaan ketertiban, keamanan dan peraturan arus Lalu Lintas yang cukup ruwet itu, maka pemerintah Kotamadya Ujung Pandang melalui Satlantas, telah mengadakan perekayasan Lalu Linyas sebagai hasil dari koordinasi Lintas Sektor atau traffic board seperti perbaikan rambu-rambu yang telah rusak ataupun memasang yang baru pada tempat-tempat yang dianggap perlu, pembuatan marka-marka jalan (Zebra Cross), pemasangan traffic Light serta usaha lainnya yang mendukung kelancaran arus Lalu Lintas.

Ketiga faktor pendukung itulah yang merupakan penunjang kesuksesan mekanisme pengawasan dan pengaturan arus lalu lintas di Kotamadya Ujung Pandang.

Untuk melihat dari faktor-faktor pendukung dari pengelolaan dari sarana dan prasarana dari Poltabes Daerah Ujung Pandang dapat dilihat pada Tabel di bawah ini.

Tabel 10
 Faktor Pendukung Sistem Pengawasan
 dan Pengaturan Lalu Lintas

Tahun 1991		
Jawaban	Frekwensi	Prosentase
Kemampuan Personil	13	50,00
Faktor Sarana	5	19,23
Faktor Perekayasaan lalu lintas	8	30,77
J u m l a h	26	100,00

Sumber Data : Kantor Satlantas Ujung Pandang Tahun 1991

Dari Tabel tersebut di atas yang tampak tentang faktor yang mendukung dari pengelolaan lalu lintas yang dapat kita lihat bahwa kemampuan personil mencapai 50,00 persen, faktor sarana 19,23 persen, sedangkan faktor perekayasaan lalu lintas mencapai 30,77 persen. sedangkan faktor perekayasaan Lalu Lintas mencapai 30,77 persen.

Dari Tabel diatas yang menyangkut faktor pendukung sistem pengawasan dan pengaturan Lalu Lintas pada tahun 1991, yang telah memperlihatkan suatu kemampuan personil yang menempati urutan pertama dari faktor yang mendukung sistem pengawasan dan pengaturan arus Lalu Lintas, sedangkan faktor yang paling rendah adalah faktor sarana yang menempati urutan yang terakhir yang hanya mencapai 19,23 persen.

Pada tabel tersebut diatas memberikan suatu kejelasan tentang faktor-faktor pendukung sistem pengawasan dan pengaturan Lalu Lintas dalam wilayah Kotamadya Derah Tingkat II Ujung Pandang.

2. Faktor Penghambat.

a. Prasarana jalan yang Kurang Memadai.

Pertambahan jumlah kendaraan yang sering tidak diikuti oleh peningkatan jalan adalah salah satu faktor penghambat kelancaran arus Lalu Lintas di Ujung Pandang banyak jalan-jalan protokol yang sudah tidak memenuhi syarat dan mendesak untuk diperlebar menjadi dua jalur.

Pada saat tertentu seperti pada pagi hari disaat berangkat kekantor maka beberapa arus jalan akan mengalami kemacetan, begitu pula pada jam pulang kantor 12.00 sampai 14.00 siang. Jalur lingkar dalam kota serta jalan-jalan yang menghubungkan Kotamadya Dati II Ujung Pandang dengan kota-kota disekitarnya tidak sesuai dengan kendaraan yang ada.

b. Kurangnya keterpaduan program lintas sektoral

Kurangnya keterpaduan program kerja antar berbagai instansi terkait menyebabkan seringnya terjadi proyek yang tumpang tindih, yang pada akhirnya akan menimbulkan kemacetan Lalu Lintas.

Kemacetan seperti itu dapat terjadi pada pemasangan pipa air minum, kabel telpon, pemasangan tiang

listrik dan lain-lain.

Hal tersebut terjadi karena kurangnya komunikasi lintas sektoral sehingga menyebabkan tidak hanya kemacetan Lalu Lintas, tetapi juga pemberosan biaya.

c. Rendahnya disiplin pemakai jalan.

Faktor lain yang sering menghambat kelancaran arus lalu Lintas di jalan raya adalah rendahnya disiplin para pemakai jalan.

Para pemakai jalan tersebut banyak yang hanya takut kepada Polisi Lalu Lintas, sehingga mereka berbuat seenaknya pada daerah-daerah yang diperkirakan tidak dijaga oleh polisi lalu lintas.

Untuk membuktikan kebenaran dugaan tersebut, maka lokasi daerah yang mengalami kemacetan dapat dilihat pada jalan-jalan yang tidak menjadi prioritas penjagaan.

Untuk lebih jelasnya, gambaran mengenai daerah rawan pelanggaran tersebut dapat dilihat pada tabel berikut ini.

Tabel 11

JUMLAH DAN TEMPAT TERJADINYA KECELAKAAN

NO	Tahun	Tempat kejadian					Jumlah ket
		J.Lrs	Belokan	Perti- gaan	Perem- patan	Perlima- aan	
1	1986	518	-	54	90	3	665
2	1987	380	34	129	212	2	757
3	1988	630	19	116	157	3	925
4	1989	756	2	41	49	-	848
5	1990	758	2	38	35	-	834
Total		3.042	57	378	544	8	4.029

Sumber Data : UKL Laka Satlantas Poltabes U.P.

Dari tabel tersebut diperoleh keterangan bahwa kecelakaan yang paling banyak terjadi pada jalan lurus. Hal ini menandakan bahwa kecelakaan itu terjadi karena kurangnya polisi yang dapat mengawasi semua pemakai jalan sehingga seenaknya menjalankan kendaraan, akibatnya akan sering menimbulkan kecelakaan lalu lintas.

Jumlah kecelakaan yang terjadi selama kurun waktu lima tahun adalah 4.029 kali dan 3.042 kecelakaan atau 75,5 % terjadi di jalan lurus.

Sedangkan jumlah kecelakaan yang paling kurang adalah di jalan perlima-an, yakni 8 kali (0,002 %), menyusul jalan belok 57 kali atau 0,01 % . Hal ini disebabkan karena pada jalan perlima-an, jalan pertigaan, jalan belok hampir

tidak pernah luput dari penjagaan dan pengawasan serta pengaturan anggota Satlantas.

d. Faktor kurangnya tempat parkir

Salah satu faktor penghambat kelancaran arus lalu lintas yang dirasakan selama ini adalah kurangnya tempat parkir yang tersedia sehingga para pemakai jalan yang menggunakan kendaraan bermotor seandainya saja memarkir kendaraannya.

Sebagai contoh adalah sepanjang jalan Sulawesi, Nusantara, Cokroaminoto, Kakatua, jalan Penghibur dan lain-lain. Tidak jarang itu macet sama sekali karena tertutup atau terhalang oleh padatnya kendaraan yang diparkir di jalan tersebut secara serampangan oleh pemiliknya di muka toko tempat berbelanja. Oleh karena tidak cukupnya tempat parkir sedangkan jumlah pengunjung berjubel, maka kendaraan terpaksa diparkir dipinggir jalan sampai penuh berjubel.

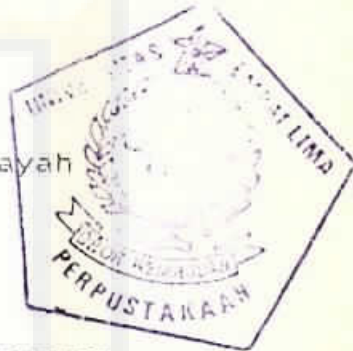
e. Faktor sembrautnya Roda Tiga (Becak)

Sebenarnya kendaraan roda tiga (becak) sangat besar manfaatnya dan menjangkau segala lapisan masyarakat, namun dengan tidak teraturnya di jalan raya, maka juga merupakan salah satu faktor penghambat kelancaran lalu lintas di Kotamadya Ujung Pandang.

Disamping hal tersebut, pengemudi becak juga sering melanggar peraturan lalu lintas seperti larangan becak yang sering dilanggarnya.

Melihat dari ungkapan yang telah dikemukakan pada pembahasan di atas nampak dengan jelas hambatan-hambatan yang dialami dalam wilayah Kotamadya Daerah Tingkat II Ujung Pandang. Hal ini dapat dilihat pada tabel dibawah ini.

Tabel 12
Faktor Penghambat Arus Lalu Lintas dalam Wilayah
Kotamadya Daerah Tingkat II
Ujung Pandang Tahun 1991



jawaban	frekwensi	prosentase
Prasarana Jalan yang kurang memadai	9	34,62
Kurang keterpaduan program lintas sektoral	5	19,23
Rendahnya disiplin pemakai jalan	7	26,92
Kurangnya tempat parkir	2	7,69
Semrawutnya roda tiga	3	11,54
J u m l a h	26	100.

Sumber Data: Hasil Penelitian pada Poltabes Ujung Pandang

Melihat data tersebut di atas tentang faktor-faktor penghambat dapat diperinci sebagai berikut, prasarana jalan mencapai 34,62 persen, kurang keterpaduan program mencapai 19,23 persen, rendahnya disiplin mencapai 26,92, kurangnya tempat parkir mencapai 7,69 dan pada tingkat semrawutnya roda tiga mencapai 11,54.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN-SARAN

A. Kesimpulan.

1. Dalam sistem pengawasan dan pengaturan Lalu Lintas di Kotamadya Ujung Pandang pihak Satuan Lalu Lintas Polisi Kota Besar Ujung Pandang ternyata sasaran utamanya dititik beratkan pada pemantapan kerja petugasnya, kemudian bimbingan terhadap personilnya dan pemantapan pegawai sesuai dengan keahlian masing-masing.
2. Pelaksanaan aspek tata kerja dalam pengawasan dan pengaturan yang diterapkan oleh Satuan Lalu Lintas Polisi Kota Besar Ujung Pandang telah berhasil mengadakan penekanan tingkat kecelakaan Lalu Lintas dijalan raya, karena adanya peningkatan disiplin dan kesadaran hukum pemakai jalan.
3. Sehubungan dengan efektifitas sistem pengawasan yang dilaksanakan oleh Satuan Lalu Lintas Polisi Kota Besar Ujung Pandang ternyata bahwa pengawasan tidak langsung lebih diprioritaskan dibandingkan dengan pengawasan langsung karena masih kurangnya petugas yang dapat melakukan pengawasan sehari-hari.
4. Ada beberapa faktor yang memudahkan sistem pengawasan dan pengaturan Lalu Lintas oleh Satuan Lalu Lintas Polisi Kota Besar Ujung Pandang antara lain ada-

nya kemampuan personil yang telah berpendidikan dan pemanfaatan sarana berupa kendaraan roda dua, roda empat serta alat penunjang yang berupa tHandy Tolky (HT), Cybi dan radar.

5. Sedangkan faktor yang masih menghambat dalam pengawasan dan pengaturan Lalu Lintas ialah masih kurangmemadainya sarana jalan, keter[paduan program yang masih kurang dan masih rendahnyadisiplin sebahagian pemakai jalan terutama pengemudi mikrolet dan penarik becak, serta masih .terbatasnya tempat parkir.

B.Saran.

1. Untuk lebih memantapkan sistem pengawasan dan pengaturan oleh Satuan Lalu Lintas Polisi Kota Besar Ujung Pandang disarankan agar menempatkan pegawai sesuai dengan keahlian dapat diberikan prioritas disamping hubungan terbatasnya personil sejalan dengan penempatan kerja para petugas di lapangan.
2. Demi kelancaran penerapan sistem tata kerja dalam pengawasan dan pengaturan oleh Satuan Lalu Lintas Polisi Kota Besar Ujung Pandang sebagian dapat dilanjutkan dengan memberikan pendidikan khusus bagi pelanggar peraturan Lalu Lintas agar mereka lebih berhati-hati dalam menjalankan kenderaannya.

3. Untuk menjamin kelancaran efektivitas sistem pengawasan dan pengaturan arus Lalu Lintas supaya diberikan perhatian yang sama terhadap pengawasan langsung dan pengawasan tidak langsung dengan jalan lebih mendayagunakan dan menghasiilgunakan para petugas seoptimal mungkin.
4. Diantara beberapa faktor pendukung kelancaran sistem pengawasan dan pengaturan Lalu Lintas yang perlu diberikan perhatian khusus lagi ialah pegadaan sarana angkutan bagi petugas yang memadai sesuai dengan luasnya kebutuhan mereka dalam menjalankan tugas pengawasan dan pengaturan yang sebaik-baiknya.
5. Untuk mengantisipasi hambatan-hambatan yang dialami oleh Satuan Lalu Lintas Polisi Kota Besar Ujung Pandang dalam mengatasi terjadinya kemacetan Lalu lintas dijalan-jalan umum pada waktu-waktu tertentu perlu diupayakan peningkatan keterpaduan program lintas sektoral dan penyediaan tempat-tempat parkir yang memadai pada beberapa jalan utama tertentu.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdurrachman, H. Arifin, 1974, Teori Pengembangan dan Filosofi kepemimpinan Kerja, Jakarta.
- Atmosudirdjo, Prajudi, 1976, Dasar-Dasar Management dan Office Management, Jakarta.
- Hadisunarto, 1971, Leadership dalam Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya, Ujung Pandang
- Handayaniingrat, Seowarno, 1975, Pengantar Study Ilmu Administrasi dan Manajemen, Jakarta, Gunung Agung.
- Irmansyah, Mamat, R. 1987, Ilmu Administrasi dan Manajemen Bandung, CV Armico.
- Kamaruddin, 1974, Manajemen Organisasi Suatu Analisa Sistem, Bandung, Tarsito.
- Manullang, M, 1981, Dasar-Dasar Manajemen, Jakarta, Ghalia Indonesia.
- Masri, Singarimbun, 1980, Metode Penelitian Survei, Jakarta, LP3ES.
- Moekijat, 1987, Pengawasan Efektif, Bandung, Pionir Jaya.
- Poerwodarminto, WJS, 1976, Kamus Umum Bahasa Indonesia, Jakarta, PN Balai Pustaka.
- Siagian, S.P., 1977, Filsafat Administrasi, Jakarta, PT Gunung Agung.
- Sukarno, 1981, Sistem Politik, Bandung, Alumi.
- Tjokroamidjojo, Bintoro, 1980, Perencanaan Pembangunan, Jakarta, PT Gunung Agung.
- Sujanto, 1986, Beberapa Pengertian di Bidang Pengawasan, Jakarta, Ghalia Indonesia.
- Winardi, 1980, Pengantar Tentang Teori Sistem dan Analisa Sistem, Jakarta, Karya Nusantara.
- Dokumen-dokumen.
- Undang-Undang RI Nomor: 5 Tahun 1974, Tentang Pokok-pokok

Pemerintahan Daerah.

Surat Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat
Nomor : U/14/5/8 Tahun 1977, Tentang Susunan Or-
ganisasi Inspeksi LLAJR Propinsi Sulawesi Selatan.

Keputusan Menteri Perhubungan RI Nomor : KM
415/U/PHB/1975 Tentang Susunan Organisasi dan Tata
Kerja Departemen Perhubungan, Jakarta, 1975.

Himpunan Bahan Ajaran Lalu Lintas Diterbitkan oleh
Kepolisian RI Komando Pengembangan Pendidikan dan
Latihan Jakarta, 1984.

UNIVERSITAS

BOSOWA

