

Analisis Implementasi Kebijakan Sanksi Administrasi pada Pelanggaran Kendaraan Umum yang Tidak Singgah pada Terminal Seksi Operasional Suku Dinas Perhubungan Jakarta Selatan

Surahman¹, *Khikmatul Islah²

¹ Institut Ilmu Sosial dan Manajemen STIAMI, baibh78@gmail.com

² Institut Ilmu Sosial dan Manajemen STIAMI, islahzone@gmail.com

Info Artikel

Article history:

Received Jan, 2023

Revised Jan, 2023

Accepted Jan, 2023

Kata Kunci:

Sanksi administrasi,
Pelanggaran kendaraan,
Perhubungan

Keywords:

Administrative sanctions,
Vehicle violations,
Transportation

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk ingin mengetahui sejauh mana Implementasi Sanksi Administrasi pada Pelanggaran Kendaraan Umum yang Tidak Singgah pada Terminal Seksi Operasional Suku Dinas Perhubungan Jakarta Selatan yang di cerminkan dari semakin tertibnya kendaraan umum di terminal pasar minggu Jakarta Selatan. Metode penelitian kualitatif yang menggunakan metode berdasarkan pada filsafat postpositivisme, sedangkan untuk meneliti objek alamiah, dimana peneliti adalah sebagai instrument kunci, teknik pengumpulan data dilakukan dengan triangulasi (gabungan). Analisis data bersifat induktif atau kualitatif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Implementasi yang di jalankan dengan komunikasi terhadap para supir angkutan umum, memanfaatkan sumber daya dengan bekerja sama dengan TNI dan POLRI dalam penindakan, pemberian disposisi yang cepat kepada suku dinas perhubungan serta struktur organisai yang baik telah dapat Implementasi Sanksi Administrasi pada Pelanggaran Kendaraan Umum berjalan dengan baik.

ABSTRACT

This study aims to determine the extent of the implementation of administrative sanctions on violations of public vehicles that do not stop at the Operational Section of the South Jakarta Transportation Agency, which is reflected in the increasingly orderly public transportation at Pasar Minggu, South Jakarta terminal. Qualitative research methods use methods based on the philosophy of postpositivism, while to examine natural objects, where the researcher is the key instrument, data collection techniques are carried out by triangulation (combined). Data analysis is inductive or qualitative. The results show that the implementation which is carried out by communication with public transport drivers, utilizing resources by working with the TNI and POLRI in prosecution, giving fast dispositions to the tribal transportation offices and good organizational structures have been able to implement administrative sanctions on vehicle violations. General is going well.

This is an open access article under the [CC BY-SA](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/) license.



Corresponding Author:

Name: Khikmatul Islah

Institution: Institut Ilmu Sosial dan Manajemen STIAMI

Email: islahzone@gmail.com

1. PENDAHULUAN

Dalam KUHP terdapat buku I tentang aturan umum, buku II tentang kejahatan (*rechtsdelicten*) yaitu perbuatan-perbuatan yang meskipun tidak ditentukan dalam undang-undang, sebagai perbuatan pidana, namun telah dirasakan sebagai perbuatan yang bertentangan dengan tata-hukum. Perbuatan kejahatan tersebut meliputi kejahatan terhadap keamanan negara, kejahatan terhadap martabat presiden dan wakil presiden, kejahatan terhadap penguasa umum, kejahatan terhadap kesusilaan, dan sebagainya. Buku III tentang pelanggaran. Pelanggaran adalah *wetsdelicten* yang artinya perbuatan manusia yang tidak dirasakan sebagai perbuatan yang adil, tetapi baru dirasakan sebagai perbuatan terlarang karena Undang-undang telah mengatur dan mengancamnya. Pelanggaran dalam kamus hukum mempunyai arti perbuatan pidana yang tergolong tidak seberat kejahatan, yang mana pelanggaran ini merupakan peristiwa pidana yang ancaman pidananya lebih ringan dari pada ancaman pidana kejahatan.

Untuk mengurangi tindak kejahatan atau pelanggaran tersebut maka dibuatlah undang – undang atau peraturan mengenai sanksi yang akan diberikan. Dengan adanya sanksi tersebut diharapkan adanya efek jera terhadap si pelanggar. Pelanggaran yang biasa terjadi adalah di jalan raya dengan tingkat pelanggaran mulai dari paling ringan seperti mengganggu jalan umum dengan memarkirkan kendaraan dan menaik dan menurunkan penumpang sembarangan, yang biasa dilakukan oleh kendaraan umum.

Menurut Undang-undang Pengangkutan Darat Indonesia, kendaraan adalah suatu alat yang dapat bergerak di jalan. Jalan yang dimaksud adalah jalan yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum, diantaranya yaitu kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor. Setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan harus:

1. Sesuai dengan peruntukannya.
Maksudnya adalah setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan harus sesuai dengan rancangan peruntukannya di jalan yang dilalui.
2. Memenuhi persyaratan teknis.
Maksudnya persyaratan tentang susunan, peralatan, perlengkapan, ukuran, bentuk, karoseri, pemuatan, rancangan teknis kendaraan sesuai dengan peruntukannya, gas buang, penggunaan, penggandengan dan penempelan kendaraan bermotor.
3. Layak jalan.
Maksudnya persyaratan minimum kondisi suatu kendaraan yang harus dipenuhi agar terjamin keselamatan dan mencegah terjadinya pencemaran udara dan kebisingan lingkungan pada waktu dioperasikan di jalan.

Untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah, pemerintah membentuk suatu peraturan agar semua hal tersebut bisa dicapai. Salah satu peraturan tersebut adalah Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Didalam Undang-undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, juga mengatur tentang terminal. Dalam Pasal 1 dijelaskan bahwa terminal adalah pangkalan Kendaraan Bermotor Umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang dan/atau barang, serta perpindahan moda angkutan.

Pembangunan dan penyelenggaraan terminal di tempat-tempat tertentu berfungsi untuk menunjang kelancaran mobilitas penumpang ataupun arus barang dan untuk terlaksananya keterpaduan intra dan antramoda secara lancar dan tertib. Terminal berfungsi pokok sebagai pelayanan umum, antara lain berupa:

1. Tempat untuk naik dan turun penumpang dan/atau muat bongkar barang,
2. Untuk pengendalian lalu lintas dan pengangkutan kendaraan umum,

3. Tempat pemindahan intra dan antarmoda transportasi.

Setelah kendaraan bermotor tiba di terminal tujuan atau ditempat yang disepakati, penumpang turun dari kendaraan bermotor. Apabila terjadi kecelakaan yang mengakibatkan penumpang menderita luka atau meninggal dunia, PT Asuransi Kerugian Jasa Raharja akan membayar santunan berdasarkan bukti kecelakaan dan tiket penumpang. Apabila timbul kerugian akibat kesalahan atau kelalaian pengangkut dalam penyelenggaraan pengangkutan darat, pengangkut menyelesaikan pembayaran ganti kerugian. Bunyi Pasal 36 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan, yaitu "Setiap Kendaraan Bermotor Umum dalam trayek wajib singgah di Terminal yang sudah ditentukan, kecuali ditetapkan lain dalam izin trayek". Dalam Undang-undang ini disebutkan juga sanksi pidana terhadap pelanggarnya yaitu dalam Pasal 276 yang berbunyi "Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor Umum dalam trayek tidak singgah di Terminal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 36 dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp.250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

Daerah Jakarta selatan merupakan daerah yang sangat ramai dan strategis, karena daerah ini adalah perbatasan dari Jakarta Timur dan Depok. Oleh karena itulah pada daerah Jakarta Selatan ini setidaknya terdapat tiga (3) *route* angkutan umum perkotaan yaitu route dari Jakarta timur, *route* dari depok, dan route dari Jakarta selatan sendiri. Pada setiap angkutan umum ini telah disediakan terminal untuk menaikkan dan menurunkan penumpang seperti terminal pasar rebo dan kampung rambutan didaerah Jakarta timur, terminal depok di ITC depok, dan terminal pasar minggu di Jakarta selatan.

Sesuai peraturan yang telah dibahas sebelumnya, seharusnya setiap angkutan umum perkotaan harus bersinggah ke terminal yang telah disediakan sehingga tidak mengganggu kendaraan pribadi apabila mereka ingin memarkirkan kendaraan umum mereka atau ingin mengambil penumpang dalam jangka waktu yang cukup lama. Hal pelanggaran yang sering dilakukan oleh angkutan umum adalah mereka memarkirkan kendaraan umum mereka dalam jangka waktu yang cukup lama karena sopir ingin istirahat atau ada keperluan. Seharusnya, sopir angkutan umum tersebut memarkirkan kendaraan umum mereka di terminal – terminal yang telah disediakan. Sedangkan sering sekali angkutan umum tersebut tidak singgah di terminal yang disediakan dengan berbagai macam alasan. Pelanggaran – pelanggaran yang dilakukan telah diberikan sanksi oleh suku dinas Perhubungan khususnya daerah Jakarta selatan mulai dari ditahannya SIM dari sopir kendaraan umum bahkan sampai penahanan mobil kendaraan umum tersebut apabila memang terlalu berat pelanggarannya.

2. TINJAUAN PUSTAKA

Demi kepentingan penelitian sebagaimana tertera dalam rumusan masalah diatas, penulis telah melakukan kajian perpustakaan terhadap beberapa literatur baik berupa jurnal, skripsi-skripsi, majalah, maupun bukubuku dengan pembahasan yang berkaitan.

1. Tinjauan pertama penulis lakukan terhadap sebuah skripsi yang berjudul Penerapan Sanksi Pidana Terhadap Supir Angkutan Barang Khusus Yang Tidak Memarkirkan Kendaraannya Di Terminal Yang Telah Disediakan oleh Apriza Wana Lestari, Mahasiswa Universitas Syiah Kuala menjelaskan bahwa Hakim harus memperhatikan 3 (tiga) unsur dalam menjatuhkan sanksi pidana terhadap perkara-perkara lalu lintas dan angkutan jalan, yaitu: unsur yuridis/kepastian hukum, unsur ini menekankan agar hukum dan peraturan ditegakkan sebagaimana diinginkan oleh bunyi hukum atau peraturannya. Unsur sosiologis/kemanfaatan, unsur ini menekankan suatu kemanfaatan bagi masyarakat, dalam arti masyarakat menginginkan adanya suatu manfaat bagi mereka dari pelaksanaan hukum, bukan malah menimbulkan kegelisahan dari pelaksanaan hukum itu sendiri dalam masyarakat. Unsur filosofis/keadilan, unsur ini menyatakan bahwa tujuan dari pelaksanaan

- hukum adalah untuk mencapai keadilan, dengan ditegakkannya hukum maka akan memberi rasa keadilan bagi masyarakat.
2. Skripsi lain yang menjadi tinjauan pustaka bagi penulis adalah milik Rahmat Farhan dengan judul Ancaman Pidana terhadap Angkutan Umum yang tak Singgah di Terminal disebutkan bahwa sanksi pidana yang diterapkan kepada pelanggaran tidak singgah di terminal adalah berupa pidana denda. Dan denda diberikan oleh hakim yang diputuskan di pengadilan negeri lebih rendah dibandingkan yang disebutkan dalam Undang-Undang.
 3. Muhammad Lukman Ibrohim. 2017. Implementasi Pasal 139 Ayat 4 UULLAJ Terhadap Pengusaha Mikrolet di Kota Batu Perspektif Masalah. Hasil Penelitian menyebutkan bahwa pengusaha mikrolet tidak mau bekerja sama dengan Suku Dinas Perhubungan Kota Batu oleh karena itu Suku Dinas Perhubungan akan memberikan sanksi bagi yang tidak bisa bekerja sama dengan pihak mereka.
 4. Ir.Asep Sugara,MM dan H.Tb.Yudi Muhtadi.S.sos.M.Si 2015 STUDI IMPLEMENTASI PERATURAN DAERAH KOTA TANGERANG NOMOR 4 TAHUN 2007 TENTANG RETRIBUSI TERMINAL (Studi Kasus Terminal Poris Plawad). Jurnal Universitas Islam Syekh-Yusuf Tangerang. Hasil Penelitian menyebutkan bahwa terdapatnya retribusi terminal yang menyebabkan kendaraan umum enggan untuk singgah.
 5. Nadyasari. 2015. IMPLEMENTASI KEBIJAKAN TERHADAP ANGKUTAN ANTAR JEMPUT DALAM PROVINSI (TRAVEL) DI KOTA PEKANBARU. Jurusan Ilmu Administrasi-Prodi Administrasi Publik-Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Riau. Hasil penelitian menyebutkan bahwa terdapatnya kendaraan atau angkutan umum yang illegal di kota riau sehingga menyulitkan para petugas suku dinas perhubungan untuk menindak angkutan yang tidak tertib tersebut.
 6. Thomas Kolawole Ojo. 2017. ISSN: 1942-7867 *There are different types of public transport assessed from stakeholders' perspectives. Two main approaches pervade the review: conceptual and analytical. The paper makes the recommendation for a research agenda in addressing quality of public transport service.*

Dari kajian penelitian di atas maka peneliti menyimpulkan bahwa terdapat perbedaan antara penelitian penulis dengan kajian penelitian di atas, yang mana kajian penelitian di atas lebih fokus kepada penerapan sanksi dan ancaman pidana terhadap aturan UULLAJ dalam Hukum positif yang berlaku secara umum di Indonesia sedangkan peneliti lebih memfokuskan penelitian pada penerapan sanksi administrasi yang diberikan.

3. METODE PENELITIAN

Dalam penelitian ini, penulis menggunakan jenis penelitian kualitatif dengan menggunakan metode deskriptif analisis yaitu suatu penelitian yang bertujuan untuk menggambarkan suatu realita yang terjadi dewasa ini, dengan memaparkan data-data yang kemudian dilanjutkan dengan menganalisa antara data teoritis dan praktis. Pada penelitian Kualitatif tidak menggunakan hipotesa walaupun menggunakan hipotesa maka hipotesa tersebut tidak mengikat. Artinya hipotesa dapat berubah ketika peneliti turun lapangan atau bahkan di eliminisir seluruhnya (Mulyadi, 2016).

Penelitian Kualitatif dibangund dari paradigm Filsafat Fenomenologik. Pendekatan Fenomenologik berakar pada tradisi dalam sosiologi dan antropologi yang bertujuan untuk memahami suatu gejala apa adanya, tanpa harus mengontrol variable dan tidak berusaha mengeneralisir gejala tersebut kedalam gejala – gejala yang lain (Mulyadi, 2016).

Adapun teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penulisan skripsi ini yaitu: observasi dan interview. Adapun jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder. Untuk Teknik samplingnya dengan purposive sampling, dengan menggunakan teknik analisis deskriptif.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Sejarah Perhubungan

Bentuk awal Kementerian Perhubungan yang saat itu bernama Departemen Perhubungan yang lahir dalam kancah perjuangan adalah gabungan antara Departemen Perhubungan dan Departemen Pekerjaan Umum, yang dipimpin oleh seorang Menteri Abikusno Tjokrosuyoso. Namun hal ini tidak berlangsung lama, karena Departemen Perhubungan dan Departemen Pekerjaan Umum tidak lagi dijabat oleh orang yang sama yang merangkap tugas seperti sebeumnya. Urusan perhubungan dan pekerjaan umum kemudian berada di bawah dua pejabat yang berbeda yaitu Kementerian Perhubungan dipimpin oleh Ir. Abdulkarim dan Kementerian Pekerjaan Umum di bawah pimpinan Ir. Putuhena. Sesuai dengan nama yang disandangnya, Departemen Perhubungan mengurus masalah perhubungan. Keinginan Belanda untuk berkuasa kembali di Indonesia sangat jelas terlihat ketika mereka melancarkan agresi militernya yang kedua pada tanggal 19 Desember 1948. Dalam agresinya tersebut, Belanda berhasil menguasai Yogyakarta dan menangkap Presiden Soekarno dan Wakil Presiden Hatta.

Dalam kondisi darurat ini, Dinas Telegrap sebagai salah satu Jawatan dalam Departemen Perhubungan berhasil menjalankan tugasnya yang sangat berdampak penting bagi kelangsungan tegaknya Indonesia saat itu. Dinas Telegrap berhasil mengirim berita terakhir ke Bukittinggi yang ditujukan kepada Mr. Sjafruddin Prawiranegara dari Presiden Soekarno yang isinya member wewenang untuk membentuk suatu pemerintahan darurat. Selanjutnya dibentuklah Kabinet Darurat dengan Mr. Sjafruddin Prawiranegara sebagai Perdana Menteri dan Ir. Indratjaja sebagai Menteri Perhubungan dan merangkap sebagai Menteri Kemakmuran. Sejak awal kemerdekaan hingga pengakuan kedaulatan Belanda atas RIS tahun 1949, Departemen Perhubungan memiliki wewenang untuk mengatur perhubungan laut, udara, darat, perkeretaapian serta pos, telegraf, dan telekomunikasi dan masing-masing sektor tersebut diurus oleh jawatan-jawatannya sendiri yang berada di bawah struktur organisasi Departemen Perhubungan.

Titik berat yang menjadi perhatian Departemen Perhubungan pada era 1945-1949 adalah perhubungan darat karena diantara beberapa sektor perhubungan lainnya seperti laut maupun udara belum bisa menjadi sarana optimal. Angkatan laut masih terbatas jalur operasinya karena sebagian besar wilayah lautan Indonesia dikuasai oleh tentara sekutu, termasuk Belanda sehingga hubungan interinsuler ada dalam kekuasaan mereka. Perkeretaapian menjadi perhatian utama dalam mengelola perhubungan darat pada masa itu karena jaringan angkutan darat lainnya seperti bus, truk, mobil dapat dikatakan tidak ada karena semua alat angkut bermotor masih dikuasai Jepang. Pembinaan perkeretaapian sebagai sarana darat utama saat itu bukanlah suatu hal yang mudah untuk dilakukan sebab tingkat kerusakan kereta api cukup signifikan.

Pada masa Demokrasi Liberal ini terjadi perubahan bagi Departemen Perhubungan secara kelembagaan, yaitu dibentuknya Departemen Perhubungan Laut pada masa Kabinet Djuanda. Dengan adanya departemen tersebut, maka urusan laut yang sebelumnya menjadi tanggung jawab Departemen Perhubungan, kini menjadi terpisah dan ditangani secara mandiri oleh Departemen Perhubungan Laut. Dalam rangka menguasai pelayaran secara menyeluruh, diputuskan bahwa sudah tiba waktunya bagi pemerintah untuk mendirikan perusahaan pelayaran. Oleh karena itu pada tahun 1952, Ir. Djuanda selaku Menteri Perhubungan menetapkan berdirinya PT Pelayaran Nasional Indonesia (Pelni) yang mulai beroperasi dengan 16 buah kapal milik Perpuska dan 45 kapal yang baru dibeli.

Berdasarkan Keputusan Presiden RI No. 153 tanggal 10 Juli 1959, Soekarno kemudian membentuk kabinet baru yang dikenal dengan sebutan Kabinet Kerja I. Dalam Kabinet Kerja I ini terjadi perubahan dalam struktur pemerintahan negara. Istilah Departemen Perhubungan tidak lagi digunakan dan sebagai gantinya dikenal dengan sebutan Kementrian Distribusi dengan J. Leimena menjabat sebagai Menteri. Perubahan yang cukup signifikan bagi Departemen Perhubungan terjadi pada masa pemerintahan Demokrasi Terpimpin ini.

Pada era ini, urusan perhubungan laut, udara, dan darat serta komunikasi tidak lagi berada secara keseluruhan di bawah wewenang Departemen Perhubungan, tetapi terpecah-pecah ke dalam beberapa Departemen yang baru terbentuk pada era tersebut. Nama Departemen Perhubungan dalam Kabinet Kerja I tidak lagi ada tetapi diganti dengan istilah Bidang Distribusi yang menangani perhubungan laut, perhubungan darat, pos, dan telekomunikasi, perhubungan udara serta perdagangan.

Sedangkan pada Kabinet Kerja II, urusan perhubungan berada di bawah bidang Distribusi yang terdiri dari Departemen Perhubungan Darat, Pos dan Telekomunikasi, Departemen Perhubungan Laut, Departemen Perhubungan Udara, dan Departemen Perdagangan. Dalam Kabinet Kerja IV, istilah Bidang Distribusi diganti dengan Kompartemen Distribusi yang antara lain terdiri dari Departemen Perhubungan Darat, Pos dan Telekomunikasi, Departemen Perhubungan Laut dan Departemen Perhubungan Udara. Sedangkan pada masa Kabinet Dwikora, perhubungan laut tidak lagi masuk dalam Kompartemen Distribusi tetapi dibentuk kompartemen sendiri yaitu Kompartemen Maritim yang meliputi Departemen Perhubungan Laut, Departemen Perikanan dan Pengolahan Produksi Hasil Laut, serta Departemen Industri Maritim.

Perubahan terjadi lagi dalam Kabinet Dwikora yang Disempurnakan I, yaitu terpisahnya urusan pos dan telekomunikasi dengan perhubungan darat. Dalam kabinet ini dibentuk Departemen baru yaitu Departemen Pos dan Telekomunikasi dibawah Kompartemen Distribusi. Selanjutnya dalam susunan Kabinet Dwikora yang disempurnakan II kembali terjadi lagi perubahan. Urusan-urusan perhubungan yang sebelumnya didistribusikan dalam beberapa departemen, kini disatukan kembali dalam Departemen Perhubungan. Dalam masa awal Orde Baru Struktur Organisasi Departemen Perhubungan dalam Kabinet Pembangunan I, II, dan III adalah meliputi Menteri Perhubungan, Sekertaris Jenderal Departemen Perhubungan, Inspektoral Jenderal Departemen Perhubungan, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dan Direktorat Pariwisata Pos dan Telekomunikasi.

Lembaga Meteorologi dan Geofisika berada di bawah Direktorat Perhubungan Udara sampai dengan tahun 1972 karena pada tahun 1973 dipindahkan dari Direktorat Perhubungan Udara ke departemen Perhubungan. Penataan demi penataan yang dilakukan dalam Departemen Perhubungan dengan menyesuaikan struktur dan citranya, sehingga menjadi lebih baik dan bermanfaat bagi bangsa dan negara. Konsolidasi yang dilakukan sejak tahun 1945 hingga sekarang menghasilkan sebuah Departemen yang besar.

Suku Dinas Perhubungan

Berdasarkan tugasnya, Suku Dinas Perhubungan Kota Administrasi mempunyai tugas melaksanakan kegiatan pembinaan, pembangunan, pengelolaan, pengendalian dan pengkoordinasian lalu lintas angkutan jalan di Kota Administrasi. Sedangkan fungsinya adalah:

- a. Penyusunan rencana strategis dan rencana kerja dan anggaran Suku Dinas Perhubungan Kota Administrasi;
- b. Pelaksanaan rencana strategis dan dokumen pelaksanaan anggaran Suku Dinas Perhubungan Kota Administrasi;
- c. Pelaksanaan kegiatan Lalu Lintas;
- d. Pelaksanaan kegiatan angkutan jalan;
- e. Pelaksanaan kegiatan pengendalian dan operasional;
- f. Pengawasan, pengendalian, monitoring, dan evaluasi pelaksanaan perizinan dan non perizinan penyelenggaraan transportasi;
- g. Penyusunan rekomendasi penetapan dan pemberian sanksi atas pelanggaran/penyalahgunaan perizinan dan non perizinan penyelenggaraan transportasi kepada Kepala Dinas;
- h. Pengelolaan kepegawaian, keuangan, dan barang Suku Dinas Perhubungan Kota Administrasi;

- i. Pelaksanaan kegiatan kerumahtanggaan dan ketatausahaan Suku Dinas Perhubungan Kota Administrasi;
- j. Pelaksanaan publikasi kegiatan dan pengaturan acara Suku Dinas Perhubungan Kota Administrasi;
- k. Penyediaan, penatausahaan, penggunaan, pemeliharaan dan perawatan prasarana dan sarana kerja Suku Dinas Perhubungan Kota Administrasi;
- l. Pembangunan dan pemeliharaan/perawatan prasarana dan sarana lalu lintas dan angkutan jalan;
- m. Pengelolaan kearsipan Suku Dinas Perhubungan Kota Administrasi; dan
- n. Pelaporan dan pertanggungjawaban pelaksanaan tugas dan fungsi Suku Dinas Perhubungan Kota Administrasi.

Kajian

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, sanksi adalah tindakan hukuman untuk memaksa orang menepati perjanjian atau menaati ketentuan Undang-Undang. Sanksi administrasi yang diberikan oleh pihak suku dinas perhubungan Jakarta selatan di pasar minggu telah membuat para supir angkutan umum menjadi jera sehingga implementasi dalam pemberiannya menjadi sangat baik. Sanksi administrasi juga dapat membuat para supir menjadi lebih tertib. Dalam mengimplementasikan tugas pokok dan fungsi yang merupakan cermin dari *Good Corporate Governance* dibutuhkan faktor – faktor yang mendukung yaitu Kualitas Kebijakan, Anggaran, Instrumen yang digunakan (subsidi dan hibah), kapasitas implementator, letak geografis dan kesejahteraan wilayah tersebut.

1. Implementasi Sanksi Administrasi pada Pelanggaran Angkutan Umum yang tidak Singgah di Terminal pada Seksi Operasional Suku Dinas Perhubungan Jakarta Selatan.
 - a. Komunikasi yaitu memberikan sosialisasi kepada para supir kendaraan umum agar apabila ingin istirahat dapat memarkirkan kendaraan umumnya di dalam terminal sehingga tidak mengganggu ketertiban umum yaitu membuat kemacetan. Komunikasi yang dilakukan oleh pihak divisi perhubungan terkadang menggunakan rambu – rambu untuk masuk ke dalam terminal agar para supir kendaraan umum mematuhi rambu – rambu tersebut. Selain itu, petugas juga melakukan operasi atau razia terhadap kendaraan umum yang tidak mematuhi peraturan apabila kendaraan umum tersebut tidak mematuhi aturan maka akan diberikan sanksi tertulis yang dapat berlanjut pada sanksi pembekuan atau pencabutan izin operasional kendaraan umum tersebut
 - b. Sumber Daya yaitu petugas yang melakukan operasi pembersihan terhadap supir yang tidak mematuhi peraturan. Petugas dibantu oleh Polri dan TNI dalam melakukan penertiban.
 - c. Diposisi atau pendelegasian yaitu pihak kepala suku dinas perhubungan memberikan perintah kepada para petugas untuk melakukan penertiban kendaraan umum yang tidak tertib yaitu yang tidak masuk kedalam terminal.
 - d. Struktur Organisasi yaitu bagaimana garis perintah dari kepala suku dinas perhubungan kepada para petugas. Sehingga kecepatan perintah dijalankan akan tergantung pada struktur organisasi.
2. Hambatan-hambatan yang diterima oleh Suku Dinas Perhubungan Jakarta Selatan dalam menegakkan sanksi tersebut.

Hambatan yang di hadapi dalam pelaksanaan implementasi kebijakan Saksi Administrasi Berdasarkan hasil wawancara diatas dapat dikatakan bahwa sebenarnya implementasi sanksi administrasi telah berjalan dengan baik akan tetapi karena factor kurang sadarnya para supir angkutan umum menjadikan hambatan yaitu alasan ekonomi dalam mencapai target setoran mereka

- a. Komunikasi, hambatan komunikasi adalah kurangnya kesadaran para supir angkutan umum dalam mematuhi rambu – rambu lalu lintas yaitu mereka acuh tak acuh dalam mematuhi peraturan yang seharusnya masuk kedalam terminal mereka tidak mematuhi.
 - b. Sumber daya, yaitu kurangnya personil dalam melakukan operasi atau razia sehingga razia atau operasi kurang mencakup setiap sudut tempat wilayah operasi sehingga terkadang terdapat supir angkutan umum yang tidak tertib dapat meloloskan diri.
 - c. Disposisi yaitu kelambanan dalam memberikan tugas kepada para petugas sehingga adanya keterlambatan dalam menjalankan tugas.
 - d. Struktur Organisasi yaitu terlalu kakunya struktur organisasi menyebabkan segala sesuatunya yaitu pemberian tugas razia atau penertiban harus menunggu dari atasan terlebih dahulu.
3. Upaya dalam mengatasi hambatan-hambatan yang diterima oleh Suku Dinas Perhubungan Jakarta Selatan dalam menegakkan Kebijakan Sanksi Administrasi pada Pelanggaran Angkutan Umum yang tidak singgah di Terminal pada Seksi Operasional Suku Dinas Perhubungan Jakarta Selatan.

Solusi yang dilakukan dalam mengatasi hambatan implementasi adanya penyuluhan yang melibatkan pejabat dan aparat setempat dalam mensosialisasikan rambu-rambu lalu lintas agar mereka memahami kalau harus masuk ke dalam terminal. Sumber daya dibantu dengan para aparat lainnya seperti dari POLRI, TNI dan SATPOL PP bersama sama menindak tegas bagi para pelanggar tersebut. Pemberian wewenang yang bersifat langsung merupakan solusi dalam mendisposisikan tugas dan tanggung jawab. Struktur organisasi yang bergabung dengan kecamatan setempat mempermudah koordinasi dengan pihak setempat bila terjadi pelanggaran.

- a. Komunikasi yaitu memberikan pengarahan dengan bekerja sama dengan elemen-elemen lain seperti pihak kelurahan atau kecamatan setempat untuk mengajak para supir kendaraan umum agar lebih tertib.
- b. Sumber daya yaitu dengan melibatkan pihak lain seperti Satuan Petugas Polisi Pamong Praja, TNI, dan POLRI dalam menjalankan penertiban kepada para supir angkutan umum yang tidak tertib.
- c. Disposisi yaitu membuat gerak cepat dalam hal pemerian tugas agar tugas yang diberikan tidak terhambat.
- d. Struktur Organisasi yaitu dengan merampingkan struktur organisasi sehingga garis perintah yang dilaksanakan dapat dijalankan dengan cepat.

5. KESIMPULAN

Adapun kesimpulan dari penelitian ini adalah:

- a. Implementasi yang dilakukan adalah dengan melakukan komunikasi yaitu dengan memberikan rambu – rambu, sumber daya dengan bekerja sama dengan TNI dan Polri, Disposisi yaitu pemberian wewenang penuh kepada para petugas dalam menindak, dan struktur organisasi yang menyatu dengan kecamatan – kecamatan sehingga dapat dengan cepat berkoordinasi dilapangan.
- b. Hambatan yang ditemui dalam Implementasi kebijakan adalah Masih kurangnya kesadaran para supir angkutan umum karena alasan ekonomi, terkadang mereka harus kejar setoran yang mengakibatkan potong jalur dan tidak masuk kedalam terminal.
- c. Solusi yang dilakukan adalah pada saat ini pemerintah provinsi DKI Jakarta telah membeli sebagian perusahaan angkutan jalan yang disebut dengan JakLinko yaitu para supir diberi gaji tetap sehingga mereka diharapkan dapat lebih tertib.

DAFTAR PUSTAKA

Mulyadi, M. (2016). Metode penelitian praktis: Kuantitatif dan kualitatif. *Jakarta: Publica Institute.*