



Efektifitas Perwujudan Sinergitas Dalam Membangun Kepatuhan Hukum Bagi Pengguna Jasa Jalan Tol Jakarta-Merak

Wahyu Diyanto

Fakultas Hukum, Universitas Krisnadwipayana

Abstract

Received: 1 Maret 2023
Revised: 12 Maret 2023
Accepted: 21 Maret 2023

The focus of this research is the Effectiveness of Supervision of Orderly Raising and Lowering Passengers on the Tangerang-Merak Toll Road. The problem in this study is the violation of government regulations regarding the activities of raising and lowering passengers, the weak supervision of violations of raising and lowering passengers and the lack of socialization regarding the prohibition of raising and lowering passengers on the Tangerang-Merak toll road. The purpose of the research is to find out how the effectiveness of supervision of the order of raising and lowering passengers on the Tangerang-Merak toll road. The theory used in this study uses the theory of effective supervision characteristics from Siswanto (2011: 149). This research uses descriptive qualitative method. Data collection techniques using observation, direct interviews, and documentation. Data validity testing using triangulation and member check. The results showed that the supervision of the order of loading and unloading passengers on the Tangerang-Merak toll road has not been effective due to the lack of data collection of people who commit violations, the lack of supervisory resources, the existence of illegal fees and the lack of strict sanctions given. The suggestions are the construction of shadow terminals, improving supervisory coordination between related parties, increasing the discipline of supervisors, and adding supervisory members

Keywords: Effectiveness, Supervision, Toll Road

(*) Corresponding Author: wdiyanto67@gmail.com

How to Cite: Diyanto, W. (2023). Effectiveness of Synergy Realization in Building Legal Compliance for Jakarta-Merak Toll Road Service Users. *Jurnal Ilmiah Wahana Pendidikan*, 9(9), 372-382. <https://doi.org/10.5281/zenodo.7953059>

PENDAHULUAN

Sebagian besar masyarakat sangat tergantung dengan angkutan umum bagi pemenuhan mobilitas, karena sebagian besar masyarakat tingkat ekonominya sangat lemah atau sebagian besar tidak memiliki kendaraan pribadi. Dimasa modern, aktivitas manusia sangat terbantu dengan adanya teknologi yang memudahkan pergerakan tiap individu. Kendaraan umum sebagai alat transportasi dimasa modern dapat membantu aktivitas manusia yang memudahkan pergerakan, waktu lebih singkat, dan berpindah melakukan aktivitas manusia yang dinamis dan tidak bisa berdiam dalam waktu lama.

Alat transportasi kendaraan umum merupakan suatu kebutuhan alter alternatif bagi masyarakat yang menunjang kehidupan dalam berbagai kegiatan. Namun alat transportasi umum yang kita jumpai saat ini sudah kurang layak untuk kita acungi jempol, dengan berbagai permasalahan dan pelanggaran-pelanggaran yang kita saksikan saat ini, menyebabkan berbagai permasalahan sosial.

Salah satu permasalahan yang dihadapi di kota-kota besar di Indonesia adalah kesemrawutan dan kemacetan lalu lintas. Pemerintah kota dituntut menyediakan transportasi angkutan umum yang aman dan nyaman bagi masyarakatnya. Angkutan umum merupakan salah satu media transportasi yang digunakan masyarakat secara bersama-sama dengan membayar tarif. Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, perusahaan angkutan umum adalah badan hukum yang menyediakan jasa angkutan orang dan/atau barang dengan kendaraan bermotor umum.

Pelanggaran alat transportasi umum yang kita temui sehari-harinya mungkin sudah menjadi kebiasaan yang di maklumi, namun juga pelanggaran tersebut berdampak pada masalah sosial di masyarakat, pelanggaran-pelanggaran umum yang kita dapati di lapangan biasanya ialah angkutan umum yang ugal-ugalan, menurunkan dan mengambil penumpang di sembarang tempat, serta menerobos lampu lalu lintas.

Adapun dampak sosial lain yang sangat penting kita ketahui bersama, antara lain polusi udara, konsumsi energi, pelanggaran hak asasi manusia, estetika, kemacetan, serta berbagai dampak sosial lainnya.

Adapun pelanggaran ini masih kurang di tindak dalam proses hukum oleh penegak hukum. Pada permasalahan ini, yang harus paling bertanggung jawab ialah para penegak hukum, yang mana merupakan pihak yang berwajib untuk menindaki para pelanggar hukum.

Kepolisian Negara Republik Indonesia (POLRI) merupakan alat negara yang berperan dalam memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat, menegakkan hukum, serta memberikan perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat dalam rangka menjaga keamanan dalam negeri. Polri sebagai alat pemerintah dan alat negara, diadakan untuk memelihara ketertiban umum di dalam negeri dan menindak pelaku-pelaku yang dianggap melakukan kejahatan, selain itu juga untuk membantu mempertahankan negara dari musuh yang mengancam keamanan negara, baik dari pihak negara lain maupun dari pihak-pihak di dalam negara sendiri.

Anggota Kepolisian Negara Republik Indonesia dalam melaksanakan tugasnya di lapangan sering dihadapkan pada situasi, kondisi atau permasalahan yang mendesak, sehingga perlu melaksanakan penggunaan kekuatan dalam tindakan Kepolisian. Petugas-petugas Kepolisian dibebani dengan tanggung jawab khususnya untuk memelihara ketertiban masyarakat dan menangani tindakan-tindakan pelanggaran atau kejahatan, melakukan perencanaan atau kebijakan penanggulangan pelanggaran atau kejahatan yang dituangkan dalam peraturan perundang-undangan.

Tugas Kepolisian di bidang penegakan hukum adalah penegakan hukum di bidang peradilan pidana dan penegakan hukum dengan sarana non pidana. Tindakan tersebut ditujukan, baik terhadap pelaku kejahatan maupun dalam bentuk upaya pencegahan kejahatan agar anggota masyarakat dapat hidup dan bekerja dalam keadaan aman dan tenteram. Selain itu, terdapat komponen-komponen lain yang bertugas dalam penegakan hukum, seperti kejaksaan, pengadilan, dan lembaga pemasyarakatan. Keempat komponen ini diharapkan bekerja sama membentuk apa yang dikenal dengan nama *criminal justice system* atau dengan kata lain disebut sistem keadilan dan keamanan.

Polisi pada hakikatnya harus berwajah ganda, dalam upaya memerangi pelanggaran penurunan penumpang di jalan Tol Jakarta-Merak, aparat penegak hukum harus bertindak keras, namun dalam membina, membimbing, dan mengayomi masyarakat dia harus berwibawa, sabar, dan murah senyum. Memerangi kejahatan, menindak pelanggar hukum atau penegakan hukum pada umumnya, Polri harus selalu mematuhi peraturan dan hukum yang sangat ketat, hal ini dilakukan supaya dalam melaksanakan tugas penegakan hukum tidak bertindak secara sewenang-wenang, dan tugas ini merupakan suatu tugas represif, yang berupa upaya paksa.

Pelanggaran lalu lintas penurunan penumpang di jalan tol Jakarta-Merak adalah perbuatan yang bertentangan dengan lalu lintas dan atau peraturan pelaksanaannya, baik yang dapat ataupun tidak dapat menimbulkan kerugian jiwa atau benda dan juga kamtibcarlantas. Lalu lintas di dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, didefinisikan sebagai gerak kendaraan dan orang di Ruang Lalu Lintas Jalan, sedang yang dimaksud dengan Ruang Lalu Lintas Jalan adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah Kendaraan, orang, dan / atau barang yang berupa Jalan dan fasilitas pendukung. Pengertian lalu lintas dalam Pasal 1 butir 2 Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, merupakan lalu lintas adalah gerak kendaraan dan oran di ruang lalu lintas jalan, sementara yang dimaksud dengan ruang lalu lintas adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah kendaraan, orang, dan atau barang yang berupa jalan dan fasilitas pendukung.

Pelanggaran peraturan lalu lintas di jalan tol ini tidak saja oleh satu bus tetapi sebagian besar pengemudi bus yang melintasi Padalarang. Dari hal tersebut tergambar secara jelas tidak adanya kesadaran hukum dan kepatuhan dari pihak pengemudi dan penumpang bus untuk mentaati larangan berhenti di jalan tol. Jalan tol (di Indonesia disebut juga sebagai jalan bebas hambatan) adalah suatu jalan alternatif untuk mengatasi kemacetan lalu lintas ataupun untuk mempersingkat jarak dari satu tempat ke tempat lain. Untuk menikmatinya, para pengguna jalan tol harus membayar sesuai tarif yang berlaku. Penetapan tarif didasarkan pada golongan kendaraan. Bangunan atau fasilitas di mana tol dikumpulkan dapat disebut pintu tol, rumah tol, plaza tol atau di Indonesia lebih dikenal sebagai gerbang tol. Bangunan ini biasanya ditemukan di dekat pintu keluar, di awal atau akhir jembatan (misal: Jembatan Penyebrangan diatas tol), dan ketika memasuki suatu jalan layang. Di Indonesia, jalan tol sering dianggap sinonim untuk jalan bebas hambatan, meskipun hal ini sebenarnya salah. Di dunia secara keseluruhan, tidak semua jalan bebas hambatan memerlukan bayaran. Jalan bebas hambatan seperti ini dinamakan freeway atau *expressway* (*free* berarti "gratis", dibedakan dari jalan-jalan bebas hambatan yang memerlukan bayaran yang dinamakan tollway atau tollroad (kata toll berarti "biaya"). Terciptanya ketertiban dan kelancaran di jalan tol merupakan juga salah satu tujuan dari hukum.

Dalam aturan sistem tilang elektronik di jalan tol ini berlaku sejak 1 April 2022 dengan dua jenis pelanggaran yaitu pelanggaran *overload* di sepanjang tol Trans Jabar dan pelanggaran *overspeed* di tol Trans Jawa dan Trans Sumatera, untuk semetara masih dalam uji coba. Penindakan pelanggaran *overspeed*

mengacu pada ketentuan kecepatan berkendara di jalan tol sebagaimana diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ).

Tak hanya itu, peraturan juga diperkuat dengan Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) tentang Tata Cara Penetapan Batas Kendaraan pasal 3 ayat 4 pada pasal 23 ayat 4, aturan menyebut, kecepatan kendaraan bermotor yang melaju di jalan tol berkisar antara 60 hingga 100 kilometer per jam (kph), sesuai dengan rambu lalu lintas yang terpasang. Untuk mendeteksi kecepatan itu, dipasang sejumlah speed kamera di beberapa titik di jalan tol untuk mengintai pengemudi.

Sementara itu, untuk mendeteksi batas maksimal muatan kendaraan dalam penilaian overload, akan dipasang sensor *With In Motion (WIM)*, alat ini akan memberikan informasi data tentang kelebihan muatan sebuah kendaraan. Aturan mengenai sanksi overload ini sebagaimana tertulis dalam pasal 307 UU LLAJ Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan.

Kesadaran hukum penumpang bus di jalan tol Jakarta-Merak sangat rendah, Untuk upaya penanggulangan sebagai solusi untuk meminimalisir pelanggaran di pinggir jalan tol Jakarta-Merak. Tujuan yang hendak dicapai dalam penelitian tesis ini adalah untuk mengetahui dan mengkaji penyebab pengemudi dan penumpang kendaraan umum atau kendaraan pribadi tetap berani berhenti di pinggir jalan tol Jakarta-Merak walaupun sudah dikenakan sanksi di sita penyitaan sim dan STNK tetapi tidak membuat jera para pelaku pelanggaran lalu lintas, untuk mengetahui dan mengkaji seberapa jauh kesadaran hukum pengemudi kendaraan Jakarta-Merak, untuk mengetahui dan mengkaji seberapa jauh kesadaran hukum penumpang bus di jalan tol Padalarang dan untuk mencari solusi dalam upaya-upaya penanggulangannya sebagai solusi untuk meminimalisir pelanggaran di pinggir jalan tol Jakarta-Merak dalam penerapannya.

Dalam mengetahui peraturan berlalu lintas baik di jalan raya maupun di jalan tol. Si pengemudi mempunyai tanggung jawab yang besar dalam mengendarai mobilnya. Sehingga kesalahan juga dapat ditimpahkan kepada si pengemudi secara wajar walaupun ada penyebab lainnya apabila terjadi kecelakaan. Pertanggung jawaban si pengemudi sangat besar untuk keselamatan si pengemudi sendiri, penumpang dan pengemudi lain supaya selamat dan tidak menyebabkan terjadinya kecelakaan dan membuat macet lalu lintas.

METODE

Dalam penyusunan penulisan tesis ini, penelitian dilakukan dengan mengambil lokasinya di Jalan Tol Jakarta-Merak. Alasan mengambil lokasi penelitian di wilayah Provinsi Banten dan DKI Jakarta, disebabkan hubungan judul tesis yang dianggap bersesuaian penuh dengan tempat penelitian yang dilakukan oleh penulis. Penelitian lapangan ini ditempuh dengan cara, yaitu Pertama melakukan observasi, yaitu mengumpulkan data dengan cara pengamatan langsung dengan objek pada penelitian. Kedua dengan cara wawancara (interview) langsung kepada Petugas DLAJR dan Polisi Lalu Lintas sekitar jalan tol Jakarta-Merak yang menangani kasus tersebut.

Data yang diperoleh dari data primer dan data sekundernya akan diolah dan dianalisis secara kualitatif dan selanjutnya data tersebut dideskriptifkan.

Analisis Kualitatif adalah analisis kualitatif terhadap data verbal dan data angka secara deskriptif dengan menggambarkan keadaan-keadaan yang nyata dari objek yang akan dibahas dengan pendekatan yuridis formal dan mengacu pada konsep doktrinal hukum. Data yang bersifat kualitatif yakni data yang digambarkan dengan kata-kata atau kalimat-kalimat dipisah-pisahkan menurut kategori untuk memperoleh kesimpulan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

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

1. Keakuratan Pengawasan

Pengawasan ketertiban menaikkan dan menurunkan penumpang di jalan tol Tangerang-Merak belum mencapai aspek akurat dengan baik. Hal ini dikarenakan belum mencapainya 100% target atau sasaran utama pengawasan. Rendahnya kesadaran masyarakat akan adanya larangan untuk naik dan turun kendaraan di jalan tol, serta adanya bahaya yang mengintai menjadi salah satu faktor belum tercapainya target pengawasan secara maksimal. Kebiasaan naik dan turun kendaraan di jalan tol Tangerang-Merak ini terjadinya karena adanya kebiasaan yang berlangsung secara terus menerus, sehingga menjadi sebuah kebudayaan baru yang disebabkan karena adanya perubahan sosial di dalam struktur kehidupan masyarakat. Kebiasaan ini menjadi sebuah wujud dari kebudayaan yang disebut dengan sistem sosial atau social system, mengenai tindakan berpola dari manusia itu sendiri. Sistem sosial ini terdiri dari aktivitas-aktivitas manusia yang berinteraksi, berhubungan, dan bergaul satu sama lain dari detik ke detik, dari hari ke hari, dari tahun ke tahun, selalu menurut pola-pola tertentu yang berdasarkan adat tata kelakuan.

Kemudian faktor lainnya yaitu terbatasnya jumlah anggota Korps Lalu Lintas Polri Induk PJR Serang dan Astra Infra Toll Road Tangerang- Merak yang melakukan patroli di jalan tol Tangerang-Merak. Astra Infra Toll Road Tangerang-Merak memiliki kewenangan untuk melakukan pendataan terhadap masyarakat yang melakukan pelanggaran. Namun pendataan ini belum dilakukan oleh Astra Infra Toll Road Tangerang- Merak. Hal ini disebabkan karena pelanggaran tersebut terjadi di banyak tempat dan lokasinya tersebar luas sehingga Astra Infra Toll Road Tangerang-Merak tidak dapat meng-cover pendataan tersebut secara keseluruhan.

2. Ketepatan Waktu Pengawasan

Pengawasan ketertiban menaikkan dan menurunkan penumpang di jalan tol Tangerang-Merak yang dilakukan oleh beberapa pihak yaitu Korps Lalu Lintas Polri Induk PJR Serang, Astra Infra Toll Road Tangerang-Merak dan Detasemen Polisi Militer III/4 Serang dilakukan lebih intensif pada jam dominan terjadinya pelanggaran, yaitu pada pagi dan sore hari serta hanya dilakukan pada beberapa titik terjadinya pelanggaran.

Pengawasan setiap harinya dilakukan dengan teknik stasioner, yaitu berpindah-pindah dari 1 titik ke titik lainnya. Hal ini menyebabkan rentang waktu pengawasan disekitar titik lainnya tidaklah sama. Pada titik tertentu pengawasan jarang dilakukan oleh Korps Lalu Lintas Polri Induk PJR Serang, melainkan jauh lebih dominan dilakukan oleh Astra Infra Toll Road Tangerang-Merak. Mengingat jumlah pelanggaran menaikkan dan menurunkan penumpang di jalan tol Tangerang-Merak ini sangatlah tinggi, maka perlu adanya peningkatan terhadap jadwal patroli di jalan tol Tangerang-Merak. Namun pengawasan yang terjadwal didalam rengiat atau rencana kegiatan hanya dilakukan secara harian, dan tidak adanya jadwal pengawasan berdasarkan mingguan atau pun bulanan yang ditetapkan secara khusus.

3. Objektivitas Pengawasan dan Komprehensif

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

Pengawasan ketertiban menaikkan dan menurunkan penumpang yang dilakukan oleh Korps Lalu Lintas Polri Induk PJR Serang, Astra Infra Toll Road Tangerang-Merak dan Detasemen Polisi Militer III/4 Serang kepada pelanggar di jalan tol Tangerang-Merak belum dilakukan secara objektif. Hal ini disebabkan karena pengawasan tersebut belum dilakukan secara menyeluruh kepada masyarakat dan supir angkutan bus sebagai pelanggar, kemudian tukang ojek sebagai faktor pendukung pelanggaran. Salah satu penyebabnya adalah adanya tindakan pungutan liar yang dilakukan oleh pihak pengawas.

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

4. Pemusatan Pengawasan pada Tempat Pengendalian Strategis

Pelanggaran menaikkan dan menurunkan penumpang terjadi hampir diseluruh jalan tol Tangerang-Merak, namun pengawasan hanya dipusatkan pada titik dominan terjadinya pelanggaran yaitu: km 53, 54, 55 oleh Korps Lalu Lintas Polri Induk PJR Serang. Kemudian oleh Astra Infra Toll Road Tangerang-Merak pengawasan dipusatkan pada titik km 53, 54, 66, 67 dan

68. Lalu oleh Detasemen Polisi Militer III/4 Serang pengawasan dipusatkan pada titik km 60 hingga 68.

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

5. Pengawasan secara Ekonomi Realistik

Anggaran yang dikeluarkan oleh Korps Lalu Lintas Polri Induk PJR Serang berasal dari APBN DIPA Korlantas yang hanya meliputi biaya bensin serta biaya akomodasi anggota yang melakukan pengawasan dilapangan. Anggaran ini juga mencakup untuk pengadaan peralatan yang digunakan untuk kegiatan pengawasan jalan tol Tangerang-Merak.

Lalu anggaran yang dikeluarkan oleh Astra Infra Toll Road Tangerang-Merak mencakup penyewaan vendor security dengan gaji perbulan yang menyesuaikan UMR, biaya untuk penyewaan 4 mobil dengan harga sewa Rp 8.000.000-10.000.000,00 untuk 1 mobilnya. Kemudian biaya BBM sebesar Rp 40.000,00 untuk 1 mobil dalam sehari.

Selanjutnya anggaran yang dikeluarkan oleh Detasemen Polisi Militer III/4 Serang hanya mencakup biaya gaji petugas serta biaya BBM untuk kegiatan pengawasan jalan tol Tangerang-Merak. Namun vendor security yang disewa tersebut hanya diletakkan pada beberapa titik saja, dan tidak mencakup seluruh jalan tol Tangerang-Merak sedangkan pelanggaran terjadi hampir diseluruh jalan tol Tangerang-Merak.

Dampak lain dari kegiatan menaikkan dan menurunkan penumpang di jalan tol Tangerang-Merak ini adalah tumbuhnya komoditas-komoditas baru dan perputaran perekonomian, seperti adanya warung-warung disepanjang jalan tol Tangerang-Merak.

6. Pengawasan secara Organisasi Realistik

Mekanisme pengawasan yang dilakukan oleh Korps Lalu Lintas Polri Induk PJR Serang dan Astra Infra Toll Road Tangerang-Merak berpedoman pada rencana kegiatan pengawasan yang sudah tertera jadwal piket anggota serta bagaimana pengawasan tersebut akan dilakukan.

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

Mekanisme pengawasan yang dilakukan pada pelanggar adalah dengan memberikan arahan berupa adanya larangan dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol yang isinya adanya larangan untuk naik dan turun di jalan tol Tangerang- Merak. Setelah diberikan arahan mengenai peraturan tersebut, tindakan selanjutnya adalah berupa tindakan tilang kepada supir angkutan bus ataupun pengamanan kartu identitas diri pelanggar. Selain kepada masyarakat pengguna jalan, sosialisasi

juga dilakukan kepada Bhabinkamtibmas, Babinsa, Polres, Polsek, Koramil dan Satpol PP.

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

7. Pengawasan Dikoordinasikan dengan Arus Pekerjaan Organisasi

Metode koordinasi pengawasan yang dilakukan oleh Korps Lalu Lintas Polri Induk PJR Serang dengan Astra Infra Toll Road Tangerang- Merak yaitu dengan rapat analisis evaluasi sebanyak 1 bulan 1 kali rapat. Dalam rapat tersebut membahas mengenai permasalahan yang terjadi di jalan tol Tangerang-Merak, meliputi ketertiban, kelancaran, kecelakaan, penindakan pelanggaran, perkembangan pengawasan naik dan turun penumpang, evaluasi serta bertukar saran terhadap pelanggaran yang ada. Kurangnya koordinasi antara pihak pengawas dengan Dinas Perhubungan Kabupaten Serang terhadap trayek angkutan kota atau angkot yang rawan melakukan pelanggaran di jalan tol Tangerang-Merak.

Kewenangan penegakkan hukum terhadap pelanggaran yang ada hanya dimiliki oleh Korps Lalu Lintas Polri Induk PJR Serang, kemudian Astra Infra Toll Road Tangerang-Merak dan Detasemen Polisi Militer III/4 Serang memiliki kewenangan yang terbatas, yaitu hanya mengawasi masyarakat serta sarana pendukung terjadinya pelanggaran seperti tangga, pagar dan tembok diseluruh jalan tol Tangerang-Merak. Pembangunan tembok pembatas setinggi 3,5 meter juga belum dilakukan secara menyeluruh pada seluruh tembok atau pagar di jalan tol Tangerang-Merak.

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

8. Fleksibilitas Pengawasan

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

9. Preskriptif dan Operasionalisasi Pengawasan

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

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

10. Pengawasan Diterima Para Anggota Organisasi

Pengawasan yang dilakukan baik itu oleh Korps Lalu Lintas Polri Induk PJR Serang berpedoman pada Peraturan Kepala Korps Lalu Lintas Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2018 tentang Standar Operasional Prosedur Patroli Jalan Raya, lalu Astra Infra Toll Road Tangerang-Merak juga berpedoman pada SOP yang sudah ditetapkan.

Namun adanya penyalahgunaan wewenang yang dilakukan oleh pihak pengawas berupa tindakan kekerasan, pungutan liar dan ketidaktegasan sanksi menyebabkan pengawasan belum diterima dengan baik oleh sebagian besar sasaran utama pengawasan. Tetapi oleh sebagian sasaran lainnya, bahwa pengawasan sudah diterima dengan cukup baik meskipun masih terdapat kekurangan di dalamnya.

KESIMPULAN

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

1. Dalam aspek keakuratan, pengawasan belum mencapai target dan sasaran utama pengawasan secara 100%. Kemudian pendataan terhadap masyarakat yang melakukan pelanggaran naik dan turun di jalan tol Tangerang-Merak juga belum dilakukan oleh Astra Infra Toll Road Tangerang-Merak.
2. Dalam aspek ketepatan waktu, pengawasan pada sejumlah titik intensif dilakukan pada waktu dominan terjadinya pelanggaran yaitu pada pagi dan sore hari.
3. Dalam aspek objektivitas dan komprehensif, belum dilakukan secara menyeluruh kepada masyarakat dan supir angkutan bus sebagai pelanggar, kemudian tukang ojek sebagai faktor pendukung pelanggaran.

4. Dalam aspek pemusatan pengawasan pada tempat pengendalian strategis, pengawasan sudah dilakukan pada titik dominan terjadinya pelanggaran yaitu pada km 53, 54, 55, 60 hingga 68 di jalan tol Tangerang-Merak.
5. Dalam aspek pengawasan secara ekonomi realistik, bahwa belum adanya anggaran khusus yang ditetapkan dalam kegiatan pengawasan ketertiban menaikkan dan menurunkan jalan tol Tangerang-Merak, karena anggaran pengawasan oleh Korps Lalu Lintas Polri Induk PJR Serang, Astra Infra Toll Road Tangerang-Merak serta Detasemen Polisi Militer III/4 Serang hanya sebatas untuk biaya akomodasi, biaya bensin serta biaya gaji petugas yang berpatroli di jalan tol Tangerang- Merak.
6. Dalam aspek pengawasan secara organisasi realistik, meskipun pengawasan sudah dilakukan berdasarkan mekanisme yang telah ditetapkan, pada kenyataannya mekanisme pengawasan tersebut dinilai masih kurang baik oleh sebagian besar masyarakat.
7. Dalam aspek pengawasan Kurangnya koordinasi antara pihak Dinas Perhubungan Kabupaten Serang terhadap angkutan kota atau angkot yang rawan melakukan pelanggaran di jalan tol Tangerang-Merak.
8. Dalam aspek fleksibilitas pengawasan, bahwa pengawasan sudah dilakukan dengan fleksibel. untuk naik dan turun di jalan tol Tangerang apabila kondisinya yang mendesak.
9. Dalam aspek preskriptif dan operasionalisasi pengawasan, bahwa tindakan efektif yang dapat diberikan kepada pelanggar adalah dengan memberikan sejumlah sanksi.
10. Dalam aspek penerimaan para anggota organisasi, bahwa adanya penyalahgunaan wewenang oleh pihak pengawas berupa tindakan kekerasan, pungutan liar dan ketidaktegasan sanksi yang diberikan menyebabkan pengawasan belum diterima dengan baik oleh sebagian besar sasaran utama pengawasan.

DAFTAR PUSTAKA

- Alwi, Hasan. (2007). *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta: Balai Pustaka.
- Amirudin & Asikin, H. Zainal. (2003). *Pengantar Metode Penelitian Hukum*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Anasjid, Chainur. (2000). *Dasar-Dasar Ilmu Hukum*. Jakarta: Sinar Grafika.
- Andang, AL. (2006). *Korupsi Kemanusiaan*. Jakarta: PT. Kompas Media Nusantara.
- Asshiddiqie, Jimly., & Safa'at, Ali. (2006). *Teori Hans Kelsen Tentang Hukum*. Jakarta: Sekjen dan Kepaniteraan MK RI.
- Chazawi, Adami. (2008). *Hukum Pidana (Stelsel Pidana, Tindak Pidana, Teori-teori Pemidanaan dan Batas Berlakunya Hukum Pidana)*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Gurning, Edy Halomoan. (2010). *Implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Raya*. Jakarta: Pengacara Publik dan Staf Penelitian Pengembangan pada Lembaga Bantuan Hukum (LBH).
- Mardalis. (2018). *Metode Penelitian Suatu Pendekatan Proposal*. Jakarta: Bumi Aksara.

- Muhammad, Abdulkadir. (1998). *Hukum Pengangkutan Niaga*. Bandung: Citra Aditya Bakti.
- Nawawi, Arief Barda. (1994). *Kebijakan Legislatif dalam Penanggulangan Kejahatan dengan Pidana Penjara*. Semarang: CV Ananta.
- Putusan Pengadilan Negeri Jakarta Pusat Nomor 120/Pid.Sus/TPK/2019/PN Jkt.Pst.
- Romli, Atmasasmita. (1996). *Sistem Peradilan Pidana*, Bandung: Binacipta.
- Soekanto, Soerjono. (1986). *Pengantar Penelitian Hukum*. Jakarta: Universitas Indonesia Press.
- Setiadi, Edi. (1997). *Permasalahan Dan Asas-Asas Pertanggung Jawaban Pidana*, Bandung: Alumni.
- Undang-Undang Dasar 1945 (UUD 1945).
- Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP).
- Undang-Undang Hukum Acara Pidana (KUHAP).
- Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2001 Tentang Tindak Pidana Korupsi.
- Yanuar, Arifin. (2012). *Perkembangan Kejahatan (Suatu Tinjauan Kitab Undang Undang Hukum Pidana)*. Bandung: Pustaka Ilmu.