

**YAYASAN LEMBAGA PENDIDIKAN ISLAM DAERAH RIAU  
UNIVERSITAS ISLAM RIAU  
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK**

---

**EVALUASI PEMELIHARAAN PERLENGKAPAN JALAN OLEH BALAI PENGELOLA  
TRANSPORTASI DARAT WILAYAH IV DI PROVINSI RIAU (SEKSI LALU LINTAS  
DAN ANGKUTAN JALAN)**

**SKRIPSI**

*Diajukan Untuk Memenuhi Salah Satu Syarat  
Guna Memperoleh Gelar Sarjana Strata Satu  
Bidang Ilmu Sosial Program Studi Administrasi Publik  
Pada Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik  
Universitas Islam Riau*



**NANANG NURROHMAN**

**167110008**

**JURUSAN ILMU ADMINISTRASI  
PROGRAM STUDI ADMINISTRASI PUBLIK  
PEKANBARU  
2021**

## **Persembahan**

Dengan Bersyukur atas Limpahan rahmat-MU, segala Petunjuk dari-MU menuntunku kejalan-MU. Rasa cinta dan kasih sayang yang tulus selama ini menyertai perjalananku, serta berfikir otakku. Pelajaran berharga dalam hidupku yang akan membuatku selalu tegar hingga membuatku semakin melihat besarnya keagungan-MU.

Sembah sujudku dan seiring syukur padamu tuhan dengan segala kerendahan hati, kupersembahkan karya kecilku kepada orang yang paling aku cintai dan aku sayangi, kepada ayahku dan ibuku...

Tak terbilang rupiah, waktu, tak terhitung jerih payah, tak terhapus cucuran keringat yang mengalir dan tak ada hentinya untaian do'a yang selalu engkau persembahkan untukku agar aku dapat bersekolah tinggi menggapai impian dan cita citaku...itu semua takkan terbalaskan....

Serta untuk Mbak,adek,dan Masku Terimakasih atas bantuan dan saran darimu dan semoga kesehatan selalu tercurahkan kepada keluarga kita....

Dan untuk Sahabat dan Teman temanku terimakasih atas bantuan dan saran darimu dan sekaku menjadi pendengar keluh kesahku, tanpa kalian aku takkan bisa sampai dititik ini....

Ini bukanlah akhir dari perjuanganku tapi ini adalah awal dari kesuksesanku..

Terimakasih semuanya...

## KATA PENGANTAR

Assalamualaikum warahmatullohi wabarakatuh...

Alhamdulillahirobbil'alamin penulis ucapkan kepada Allah SWT, karena atas Ridhonya penulis bisa menyelesaikan Skripsi dengan judul **“Evaluasi Pemeliharaan Perlengkapan Jalan oleh Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah IV di Provinsi Riau (Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan)”**

Salawat serta salam penulis hadiahkan kepada Nabi Agung Muhammad SAW yang telah memberikan suri tauladan dan pengajaran, sehingga kita dapat mengetahui mana yang benar dan mana yang salah. Semoga kita menjadi umatnya dan mendapat syafaatnya di akhirat nanti aamiin yarobbal alamin.

Pada kesempatan yang baik ini penulis ingin mengucapkan terimakasih yang tulus kepada semua pihak yang membantu penulis dalam menyelesaikan Skripsi ini.

Penulis ingin mengucapkan terimakasih kepada:

1. Prof. H. Syafrinaldi, S.H.,M.CL selaku Rektor Universitas Islam Riau yang Menyediakan Fasilitas Pendidikan dan pengajaran di kota Pekanbaru.
2. Dr. Syahrul Akmal Latif, M.Si selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Islam Riau yang menyediakan Fasilitas Pendidikan dan Pengajaran di Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik,.
3. Lilis Suryani, S.Sos.,M.Si selaku Ketua program studi Administrasi Publik yang telah Menyetujui dan Mengarahkan Penulis dalam menyelesaikan Skripsi ini.
4. Eko Handrian, S.Sos.,M.Si selaku Sekertaris Program studi Administrasi Publik karena Berkat berkonsultasi dengan beliau saya bisa menyelesaikan Skripsi.
5. Drs.Parjiyana, M.Si Selaku dosen Pembimbing yang membantu mengarahkan sehingga Skripsi bisa selesaikan.
6. Bapak dan Ibu Dosen yang telah membina dan menyalurkan ilmunya kepada penulis.

7. Bapak dan Ibu Tata Usaha yang telah membantu mengurus yang berkaitan dengan administrasi di Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Islam Riau.
8. Pimpinan Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah IV dan Seluruh Staf terutama staf Angkutan Jalan dan Lalu Lintas yang sudah meluangkan waktu sehingga bisa membantu peneliti bisa meneliti ditempat mereka bekerja
9. Terkhusus kepada Ayahanda penulis Bapak Bisri Hariono, dan Ibunda Sutionah yang telah mendukung penulis, mendoakan penulis dan menyemangati penulis dalam menyelesaikan proses menimba ilmu di Universitas islam Riau. semoga kesehatan, keimanan dan rejeki selalu mengalir kepada kedua orang tua penulis aamiin.
10. Mas Supriyanto, Mbak Rois Syatul Jannah, Taufik Ikhsan Harianto, Anindia Ayatul Husna dan Mas Ahmad Rois, Mbak Ifa Susanti, Dimas Setia Wardana, Annisa Setia Wardani, Nizam Setia Wardana di Pekanbaru dan Lahai Kemuning yang telah membantu menyemangati mendo'akan dan mendukung penulis dalam menyelesaikan Skripsi ini.
11. Teman Kos 76B, Lokal A Administrasi Publik, dan Teman Administrasi Publik angkatan 2016 dan Sahabat yang berada di arah Pekan Heran yang bersama sama mendukung penulis baik memberikan saran dan kritik yang bersifat membangun sehingga penulis dapat menyelesaikan Skripsi ini.
12. Spesial Untuk Suci Istiqomah yang memberikan dukungan semangat dan bantuan yang tidak bisa dihitung.
13. Teman teman Forum Studi Islam As Shaff (FSI AS-SHAFF) yang memberikan banyak pelajaran sehingga penulis bisa berkembang menjadi lebih baik.

Dalam proses penulisan Skripsi ini Penulis sadari bahwa masih banyak kekurangan sehingga penulis mengharap saran dan kritik yang membangun dari para pembaca demi tercapainya kesempurnaan Skripsi.

Penulis akhiri Wassalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh...

Pekanbaru, 26 Oktober 2021  
Penulis

Nanang Nurrohman



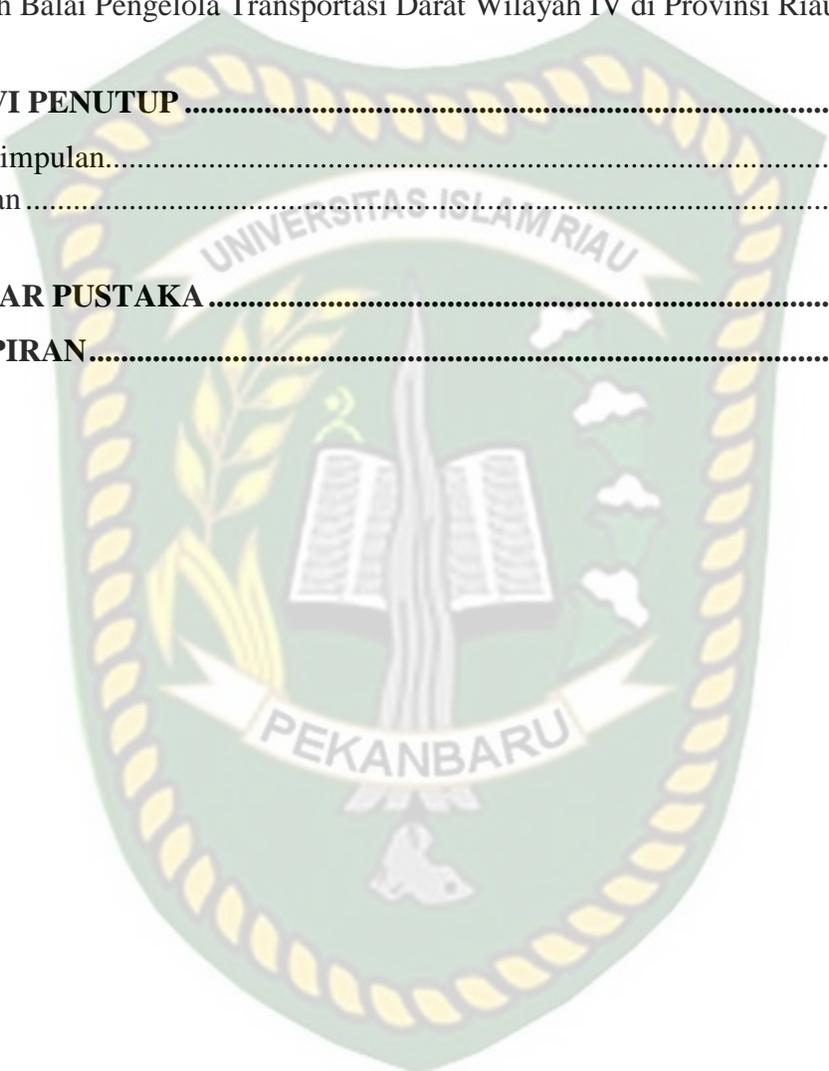
Dokumen ini adalah Arsip Milik :  
**Perpustakaan Universitas Islam Riau**

## DAFTAR ISI

<b>PERSETUJUAN PEMBIMBING .....</b>	<b>ii</b>
<b>PERSETUJUAN TIM PENGUJI .....</b>	<b>iii</b>
<b>BERITA ACARA UJIAN KOMPREHENSIF SKRIPSI .....</b>	<b>iv</b>
<b>SURAT KEPUTUSAN DEKAN FISIPOL .....</b>	<b>v</b>
<b>PENGESAHAN SKRIPSI .....</b>	<b>vi</b>
<b>PERSEMBAHAN.....</b>	<b>vii</b>
<b>KATA PENGANTAR .....</b>	<b>viii</b>
<b>DAFTAR ISI .....</b>	<b>ix</b>
<b>DAFTAR TABEL .....</b>	<b>xii</b>
<b>DAFTAR GAMBAR.....</b>	<b>xvii</b>
<b>DAFTAR LAMPIRAN .....</b>	<b>xviii</b>
<b>PERNYATAAN KEASLIAN NASKAH.....</b>	<b>xix</b>
<b>ABSTRAK .....</b>	<b>xx</b>
<b>ABSTRACT .....</b>	<b>xxi</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN.....</b>	<b>1</b>
A. Latar Belakang .....	1
B. Rumusan Masalah .....	19
C. Tujuan Pembahasan .....	20
<b>BAB II STUDI KEPUSTAKAAN .....</b>	<b>22</b>
A. Studi Kepustakaan	
1. Konsep Administrasi .....	22
2. Konsep Organisasi .....	24
3. Konsep Manajemen .....	28
4. Konsep Manajemen Sumber Daya Manusia .....	31
5. Konsep Evaluasi .....	35
6. Konsep Pemeliharaan .....	41
B. Kerangka Pikir .....	45
C. Hipotesis .....	46
D. Konsep Operasional .....	46

E. Operasional Variabel .....	49
F. Teknik Pengukuran .....	50
<b>BAB III METODE PENELITIAN .....</b>	<b>54</b>
A. Tipe Penelitian .....	54
B. Lokasi Penelitian .....	54
C. Populasi dan Sampel .....	55
D. Teknik Penarikan Sampel .....	56
E. Jenis dan Sumber Data .....	56
F. Teknik Pengumpulan Data .....	57
G. Analisa Data .....	58
H. Jadwal Waktu Kegiatan Penelitian .....	59
<b>BAB IV DESKRIPSI LOKASI PENELITIAN .....</b>	<b>60</b>
A. Gambaran Umum Kota Pekanbaru .....	60
B. Gambaran Umum Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah IV .....	61
1. Kepala Balai Pengelola Transportasi Darat .....	63
2. Kepala Seksi Sarana dan Prasarana Transportasi Jalan .....	65
3. Kepala Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan .....	66
4. Kepala Seksi Transportasi Sungai, Danau, Penyebrangan Komerisal dan Perintis .....	67
5. Koordinator Terminal Tipe A .....	68
C. Fungsi dan Tugas Balai Pengelola Transportasi Darat .....	68
D. Standar Operasional Prosedur Pemeliharaan .....	72
E. Syarat Mengikuti Lelang di Kemenhub .....	94
F. Daftar Nama Perusahaan Pemenang Lelang .....	96
<b>BAB V HASIL DAN PEMBAHASAN .....</b>	<b>98</b>
A. Identitas Responden .....	98
1. Identitas Berdasarkan Umur .....	98
2. Identitas Berdasarkan Tingkat Pendidikan .....	100
3. Identitas Berdasarkan Jenis Kelamin .....	103
B. Evaluasi Pemeliharaan Perlengkapan Jalan Oleh Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah IV di Provinsi Riau .....	105
1. Input (Masukan) .....	106

2. Process (Proses) .....	111
3. Output (Keluaran) .....	116
4. Outcome (Dampak) .....	121
C. Faktor Faktor yang menghambat Evaluasi Pemeliharaan Perlengkapan Jalan Oleh Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah IV di Provinsi Riau .....	126
<b>BAB VI PENUTUP .....</b>	<b>128</b>
A. Kesimpulan.....	128
B. Saran .....	129
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>130</b>
<b>LAMPIRAN.....</b>	<b>132</b>



**EVALUASI PEMELIHARAAN PERLENGKAPAN JALAN OLEH BALAI  
PENGELOLA TRANSPORTASI DARAT WILAYAH IV DI PROVINSI  
RIAU (SEKSI LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN)**

**ABSTRAK**

**NANANG NURROHMAN**

Kata Kunci : Evaluasi, Pemeliharaan, Perlengkapan Jalan.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui sejauh mana Pemeliharaan Perlengkapan Jalan yang dilakukan oleh Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah IV di provinsi riau khususnya seksi lalu lintas dan angkutan jalan. Indikator penelitian evaluasi yang digunakan meliputi, Input (Masukan), Process (Proses), Output (Keluaran) dan Outcome (Dampak). Metode yang digunakan adalah kualitatif yaitu wawancara pada subjek penelitian. Penelitian ini dapat dikategorikan survey deskriptif yaitu memprioritaskan daftar kuisisioner dan wawancara sebagai alat pengumpul data dan data yang telah dikumpulkan akan di analisis sehingga akan menghasilkan kondisi yang sebenarnya. Evaluasi merupakan suatu pemeriksaan terhadap pelaksanaan suatu program yang telah dilakukan dan akan digunakan untuk meramalkan, memperhitungkan dan mengendalikan pelaksanaan program kedepannya agar jauh lebih baik. Menurut Sofyan Assauri mengungkap pemeliharaan adalah kegiatan untuk memelihara atau menjaga fasilitas/peralatan pabrik dan mengadakan perbaikan atau penyesuaian/penggantian yang diperlukan agar supaya terdapat suatu keadaan operasi produksi yang memuaskan sesuai dengan apa yang direncanakan. Perlengkapan Jalan adalah suatu fasilitas yang ditempatkan untuk keselamatan, keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas serta kemudahan bagi pengguna jalan dalam berlalu lintas.

***EVALUATION OF ROAD EQUIPMENT MAINTENANCE BY LAND  
TRANSPORTATION MANAGEMENT CENTER REGION IV IN RIAU  
PROVINCE (TRAFFIC AND ROAD TRANSPORT SECTION)***

***ABSTRACT***

NANANG NURROHMAN

Keywords: Evaluation, Maintenance, Road Equipment.

This study aims to determine the extent to which Road Equipment Maintenance is carried out by the Land Transportation Management Center Region IV in Riau Province, especially the traffic and road transportation section. Evaluation research indicators used include, Input (Input), Process (Process), Output (Output) and Outcome (Impact). The method used is qualitative, namely interviews on research subjects. This research can be categorized as a descriptive survey, namely prioritizing a list of questionnaires and interviews as a data collection tool and the data that has been collected will be analyzed so that it will produce actual conditions. Evaluation is an examination of the implementation of a program that has been carried out and will be used to predict, calculate and control the implementation of the program in the future so that it will be much better. According to SofyanAssauri, "maintenance is an activity to maintain or maintain factory facilities/equipment and make necessary repairs or adjustments/replacements so that there is a satisfactory production operating condition in accordance with what is planned". Road equipment is a facility that is placed for safety, security, order and smooth traffic as well as convenience for road users in traffic.

## BAB I

### PENDAHULUAN

#### A. Latar Belakang

Negara merupakan bentuk organisasi terbesar yang ada didunia, banyak para ahli mengemukakan definisinya mengenai Negara salah satunya adalah menurut Miriam Budiarto. Negara adalah suatu daerah teritorial yang rakyatnya diperintah oleh sejumlah pejabat yang berhasil menuntut warganya untuk taat pada peraturan perundang undangan melalui penguasaan monopolistik dari kekuasaan yang sah. sebelum terbentuk Negara pastilah ada syarat syarat yang harus dipenuhi seperti adanya wilayah, adanya pengakuan dari Negara lain, adanya pemerintahan (yang akan mengurus suatu Negara) dan adanya rakyat (yang akan diurus).

Tujuan Negara Indonesia seperti yang sudah dijelaskan dalam pembukaan Undang Undang dasar 1945 yang diwujudkan melalui pelaksanaan penyelenggaraan Negara yang berkedaulatan rakyat dan demokrasi dengan mengutamakan persatuan dan kesatuan bangsa yang berdasar pada pancasila dan undang undang dasar 1945. Penyelenggaraan Negara dilaksanakan melalui pembangunan nasional dalam aspek kehidupan bangsa yang dilaksanakan oleh penyelenggara Negara, yaitu berbagai lembaga tinggi Negara yang dilaksanakan diberi wewenang oleh pemerintah dan bersama sama segenap rakyat Indonesia diseluruh wilayah Negara republik Indonesia.

Pembangunan yang dilakukan pemerintah mencakup berbagai bidang dan tidak hanya meliputi pembangunan fisik saja, tetapi didalam tujuan yang lainnya yaitu untuk meningkatkan keamanan bagi masyarakat, karena kehidupan yang aman merupakan salah satu faktor yang mendorong terciptanya kesejahteraan masyarakat.

Keamanan meliputi berbagai aspek, salah satunya adalah keamanan menggunakan jalan raya. Jalan raya sebagai salah satu sarana transportasi yang sangat penting, dimana sebagai penghubung antar daerah yang satu dengan daerah lainnya, sehingga arus perpindahan menjadi lebih mudah.

Evaluasi merupakan salah satu hal penting dari manajemen, karena dari evaluasi kita dapat menemukan kekurangan dari program atau kebijakan yang telah diimplementasikan, evaluasi juga bisa menjadi senjata untuk menemukan kebohongan yang merugikan perusahaan atau instansi pemerintahan. Evaluasi dilakukan untuk menghindari kesalahan dimasa yang akan datang dan menjadi bahan perbaikan sehingga hal hal yang sudah menyimpang tidak terjadi lagi.

Seperti contoh yang akan penulis lakukan yaitu meneliti Pelaksanaan tugas dari salah satu instansi pemerintah yaitu Balai Pengelola Transportasi Darat yang mana salah satu tugasnya melakukan pengadaan pemasangan dan pemeliharaan perlengkapan jalan, di jalan yang menjadi lalu lintas umum. Perlengkapan jalan menjadi hal yang sangat penting ketika kita berada di jalan lintas, dengan adanya perlengkapan jalan, masyarakat yang menggunakan jalan

bisa lebih menghargai satu sama lain, bisa lebih tertib dan mengikuti aturan aturan yang ada di jalan.

Balai Pengelola Transportasi Darat yang selanjutnya dalam Peraturan Menteri disebut dengan BPTD Merupakan Unit Pelaksana Teknis Dilingkungan Kementerian Perhubungan dan Bertanggung Jawab Kepada Direktur Jendral Perhubungan Darat. BPTD dipimpin oleh Seorang Kepala.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 20 Tahun 2018 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat, Tugas Balai Pengelola Transportasi Darat yaitu melaksanakan pengelolaan lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau dan penyeberangan serta penyelenggaraan pelabuhan penyeberangan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial dan pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial. Dalam melaksanakan tugasnya, Balai Pengelola Transportasi Darat Tipe A menyelenggarakan fungsi:

- a. Penyusunan rencana, program, dan anggaran
- b. Pelaksanaan pembangunan, pemeliharaan, peningkatan, penyelenggaraan, dan pengawasan terminal penumpang Tipe A, Terminal Barang, Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB), pelaksana kalibrasi peralatan pengujian berkala kendaraan bermotor, pelaksana pemeriksaan fisik rancang bangun sarana angkutan jalan serta pengawasan teknis sarana lalu lintas dan angkutan

jalan di jalan nasional dan pengujian berkala kendaraan bermotor dan industri karoseri;

- c. Pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas, pengawasan angkutan orang antar kota antar provinsi, angkutan orang tidak dalam trayek, angkutan barang, penyidikan dan pengusulan sanksi administrasi terhadap pelanggaran peraturan perundang-undangan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan, peningkatan kinerja dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, serta pengawasan tarif angkutan jalan;
- d. Pelaksanaan pembangunan, pemeliharaan, peningkatan, penyelenggaraan, dan pengawasan pelabuhan sungai, danau dan penyeberangan yang diusahakan secara komersial, serta pengaturan, pengendalian dan pengawasan angkutan sungai, danau, dan penyeberangan yang komersial dan pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial, penjaminan keamanan dan ketertiban, penyidikan dan pengusulan sanksi administratif terhadap pelanggaran peraturan perundang-undangan di bidang lalu lintas dan angkutan sungai, danau, dan penyeberangan yang diusahakan secara komersial dan pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial, peningkatan kinerja dan keselamatan lalu lintas dan angkutan, pelayanan jasa pelabuhan serta pengusulan dan pemantauan tarif dan penyeberangan yang diusahakan

secara komersial dan pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial;

- e. Pelaksanaan urusan tata usaha, rumah tangga, kepegawaian, keuangan, hukum, dan hubungan masyarakat.dan
- f. Pelaksanaan evaluasi dan pelaporan.

Dibawah ini bagian atau seksi seksi yang ada di Balai Pengelola Transportasi Darat Tipe A yang terdiri atas:

- a. Subbag Tata Usaha
- b. Seksi Sarana dan Prasarana Transportasi Jalan
- c. Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- d. Seksi Transportasi Sungai, Danau, dan Penyebrangan Komersial dan Perintis; dan
- e. Jabatan Fungsional.

Penjabaran Tugas Balai Pengelola Transportasi Darat Tipe A yaitu sebagai berikut:

- a. Sub. Bagian Tata Usaha mempunyai tugas :
  1. melakukan penyusunan bahan rencana
  2. melakukan penyusunan bahan program
  3. melakukan penyusunan bahan anggaran
  4. melakukan penyusunan bahan urusan tata usaha
  5. melakukan penyusunan bahan rumah tangga

6. melakukan penyusunan bahan kepegawaian
7. melakukan penyusunan bahan keuangan
8. melakukan penyusunan bahan hukum
9. melakukan penyusunan bahan hubungan kepada masyarakat dan
10. melakukan evaluasi dan pelaporan.

b. Seksi Saran dan Prasarana Transportasi Jalan mempunyai tugas :

1. melakukan penyusunan bahan pembangunan
2. melakukan penyusunan bahan pemeliharaan
3. melakukan penyusunan bahan peningkatan
4. melakukan penyelenggaraan dan pengawasan terminal Tipe A, terminal Barang dan Unit Pelaksanaan Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB)
5. melakukan pelaksanaan kalibrasi peralatan pengujian berkala kendaraan bermotor
6. melakukan pelaksanaan pemeriksaan rancang fisik bangun sarana angkutan jalan
7. serta melakukan pengawasan teknis sarana lalu lintas dan angkutan jalan di jalan nasional dan pengujian berkala kendaraan bermotor dan insudtri karoseri.

c. Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mempunyai Tugas yaitu:

1. melakukan penyusunan bahan manajemen dan rekayasa lalu lintas di jalan nasional

2. melakukan pengawasan angkutan orang, lintas batas Negara dan / atau antar kota antar provinsi, angkutan orang tidak dalam trayek, dan angkutan barang.
  3. melakukan penyidikan dan pengusulan sanksi administrasi terhadap pelanggaran peraturan perundang undangan dibidang lalu lintas dan angkutan jalan.
  4. melakukan peningkatan kinerja dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan.
  5. serta melakukan pengawasan tarif angkutan jalan.
- d. Seksi Transportasi Sungai , Danau dan Penyebrangan Komersial dan Perintis mempunyai tugas yaitu:
1. melakukan penyusunan bahan pembangunan
  2. melakukan penyusunan bahan pemeliharaan
  3. melakukan penyusunan bahan peningkatan
  4. melakukan penyelenggaraan dan pengawasan pelabuhan penyebrangan
  5. melakukan penjaminan keamanan dan ketertiban
  6. melakukan penyidikan dan pengusulan sanksi administrasi terhadap pelanggaran peraturan perundang undangan dbidang lalu lintas angkutan sungai, danau dan penyebrangan
  7. melakukan peningkatan kinerja dan keselamatan lalu lintas dan angkutan.

8. melakukan pelayanan jasa pelabuhan
9. melakukan pengusulan pamantauan tarif dan penjadwalan angkutan sungai, danau, dan penyebrangan
10. serta melakukan penyelenggara pelabuhan penyebrangan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial dan pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial.

Apabila kita melihat tugas dan fungsi dari seksi yang ada di Balai Pengelola Transportasi Darat maka permasalahan pemeliharaan perlengkapan jalan akan mengarah kepada Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang tertuang pada huruf a yaitu “ melakukan penyusunan bahan manajemen dan rekayasa lalu lintas” pada Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No 32 Tahun 2011 Tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas disebutkan pengertian Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas adalah Serangkaian usaha dan kegiatan yang meliputi perencanaan, pengadaan, pemasangan, pengaturan, dan pemeliharaan fasilitas perlengkapan jalan dalam rangka mewujudkan, mendukung dan memelihara keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.

Salah satu prasarana yang harus ada yaitu jalan dan perlengkapan jalan Didalam undang undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pasal 25 mengatakan bahwa “setiap jalan yang digunakan untuk lalu lintas umum wajib dilengkapi dengan perlengkapan jalan” fasilitas perlengkapan jalan yaitu berupa :

- a. Rambu Lalu Lintas
- b. Marka Jalan
- c. Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas (APILL)
- d. Alat Penerangan Jalan (APJ)
- e. Alat pengendali dan pengaman Pengguna Jalan
- f. Alat Pengawas dan Pengaman Jalan
- g. Fasilitas untuk Sepeda, Pejalan Kaki, dan Penyandang disabilitas
- h. Fasilitas pendukung kegiatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang berada di jalan dan diluar badan jalan.

Berikut penjelasan menurut Undang Undang No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 1 Ketentuan Umum :

- a. Rambu Lalu Lintas adalah bagian perlengkapan jalan yang berupa lambang, huruf, angka, kalimat dan /atau perpaduan yang berfungsi sebagai peringatan, larangan, perintah, atau petunjuk bagi pengguna jalan.
- b. Marka Jalan adalah suatu tanda yang berada dipermukaan jalan atau diatas permukaan jalan yang meliputi peralatan atau tanda yang membentuk garis membujur, garis melintang, garis serong, serta lambang yang berfungsi untuk mengarahkan arus lalu lintas dan membatasi daerah kepentingan lalu lintas.
- c. Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas (APILL) adalah perangkat elektronik yang menggunakan isyarat lampu yang dapat dilengkapi

dengan isyarat bunyi untuk mengatur lalu lintas orang dan /atau kendaraan dipersimpangan atau pada ruas jalan.

Sedangkan dalam Peraturan Direktorat Jendral Perhubungan Darat Nomor SK.4303/AJ.002/DJPD/2017 Tentang Petunjuk Teknis Pemeliharaan Perlengkapan Jalan mendefinisikan Perlengkapan Jalan yaitu:

- a. Perlengkapan Jalan adalah Fasilitas pada suatu jalan yang ditempatkan untuk keselamatan, keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas serta kemudahan bagi pengguna jalan dalam berlalu lintas.
- b. Pemeliharaan Perlengkapan Jalan adalah suatu kegiatan penanganan pada perlengkapan jalan yang berupa kegiatan pemeliharaan berkala dan pemeliharaan insidental pada perlengkapan jalan yang diperlukan untuk mempertahankan kondisi dan kinerja perlengkapan jalan secara optimal sehingga umur rencana yang ditetapkan dapat tercapai.
- c. Alat Penerangan Jalan adalah bagian bangunan dari pelengkap jalan yang dapat diletakkan/dipasang dikiri/kanan jalan dan atau ditengah (dibagian median jalan) yang digunakan untuk menerangi jalan maupun lingkungan disekitar jalan yang diperlukan termasuk dipersimpangan jalan (*intersection*), jalan layang (*interchange, overpass, fly over*), jembatan dan jalan dibawah tanah (*underpass, terowongan*).

- d. Alat Pengaman Pengguna Jalan adalah Fasilitas Perlengkapan jalan yang digunakan untuk pengamanan terhadap pemakai jalan yang terdiri atas : pagar pengaman (*guardrail*), cermin tikungan, patok Lalu lintas (*delineator*), pulau pulau lalu lintas dan pita pengaduh.
- e. Alat Pengendali Pengguna Jalan adalah fasilitas perlengkapan jalan yang digunakan untuk pengendalian atau pembatasan terhadap kecepatan, ukuran dan muatan kendaraan pada ruas ruas jalan tertentu yang terdiri atas alat pembatas kecepatan serta pembatas tinggi dan pembatas lebar kendaraan.

Selain harus dilengkapi dengan perlengkapan jalan, tentunya perlengkapan jalan juga harus dipelihara atau dirawat. Sehingga perlengkapan jalan bisa memberikan efek yang positif bagi masyarakat pengguna jalan dan apabila perlengkapan dipelihara secara berkala akan membuat umur perlengkapan jalan menjadi lebih awet dan tentunya hal ini juga berpengaruh untuk menekan terhadap anggaran yang akan dikeluarkan.

Dalam Mengemban Tugasnya Balai Pengelola Transportasi Darat sudah memetakan ruas jalan mana saja yang menjadi tanggungannya sehingga hal ini dapat menghindari kesalahan dalam mengelola pemeliharaan perlengkapan jalan. di Provinsi Riau Sendiri Terdapat sebanyak 45 titik Ruas jalan.

Berikut Tabel Perlengkapan Yang di anggarkan dan dipasang pada tahun 2019.

**Tabel I.1 : Evaluasi Pemeliharaan Perlengkapan Jalan Oleh Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah IV di Provinsi Riau (Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan)**

No	Pekerjaan	Volume T.A 2019				
		Marka (m <sup>2</sup> )	Rambu TF (unit)	APJTS (unit)	Guardrail (M <sup>3</sup> )	WL (unit)
1	Pengadaan dan Pemasangan Perlengkapan Jalan Prioritas Nasional Ruas No 023 Batas Kuansing- Muara Lembu (Bts Kab. Inhu - Muara lembu) Riau	18.566	1	2	100	-
2	Pengadaan dan Pemasangan Perlengkapan Jalan Prioritas Nasional Ruas no 022 Marpoyan - Batas Kuansing (Bts.Kab.Kampar- Bts.Kab.Inhu) Riau	7.546	1	10	80	2
3	Pengadaan dan Pemasangan Perlengkapan Jalan Prioritas Nasional Ruas batas Bangkinang- Rantau Berangin Riau	16.565	1	17	-	2
4	Pengadaan dan Pemasangan Perlengkapan Jalan Prioritas Nasional Ruas no 003 Simpang Balam - Simpang Batang Riau	15.525	1	21	100	2
5	Pengadaan dan Pemasangan Perlengkapan Jalan Prioritas Nasional Ruas no 002 Bagan Batu - Simpang Balam Riau	15.765	3	19	100	2
6	Pengadaan dan Pemasangan Perlengkapan Jalan Prioritas Nasional Ruas no 009 11K Simpang Palas - Batas Kabupaten atau Kota Pekanbaru	15.760	3	25	-	2
7	Pengadaan dan Pemasangan Perlengkapan Jalan Prioritas Nasional Ruas no 009 12K Jl.Siak II Pekanbaru	18.590	3	22	-	-

No	Pekerjaan	Marka (m <sup>3</sup> )	Rambu	APJTS	Guardrail	WL
			TF (unit)	(unit)	(M <sup>3</sup> )	(unit)
8	Pengadaan dan Pemasangan Perlengkapan Jalan Prioritas Nasional Ruas no 013 Sorek 1 - Batas Kabupaten Indragiri Hulu Riau	17.640	1	20	100	2
9	Pengadaan dan Pemasangan Perlengkapan Jalan Prioritas Nasional Ruas no 015 Simpang Japura - Pematang Reba Riau	15.438	1	27	-	2
10	Pengadaan dan Pemasangan Perlengkapan Jalan Prioritas Nasional Ruas no 016 Pematang Reba - Seberida Riau	19.255	3	28	-	-
11	Pengadaan dan Pemasangan Perlengkapan Jalan Prioritas Nasional Ruas no 005 Simpang Gesek(Km 16) - Simpang Busung (Kab.Bintan) Kepri	26.550	3	52	100	2
12	Pengadaan dan Pemasangan Perlengkapan Jalan Prioritas Nasional Ruas no 036 Gesek Kangka (Kab.Bintan) Kepri	18.800	3	33	100	2
13	Pengadaan dan Pemasangan Perlengkapan Jalan Prioritas Nasional Ruas no 030 11K Ranai - Simpang Tanjung (Kab. Natuna) Kepri	17.925	1	32	100	2
14	Pengadaan dan Pemasangan Perlengkapan Jalan Prioritas Nasional Ruas no 041 Tarempa - Simpang Rintis (Kab. Anambas) Kepri	18.220	1	19	-	2

Sumber : *BPTD Wilayah IV*

Dapat kita lihat pada tabel diatas Bahwa Lokus atau Tempat yang menjadi Sampel Ruas Penelitian Peneliti, Mendapatkan Prioritas Pengadaan dan Pemasangan Pada Tahun Anggaran 2019. Ruas 013 Sorek 1 – Batas Kabupaten Indragiri Hulu Mempunyai jarak atau Panjang Ruas Sebesar 37,80 Km. Marka Jalan yang dianggarkan pada tahun 2019 sepanjang 17.640 Km, Rambu Trafic Sebanyak 1 buah, Alat Penerangan Jalan Tenaga Surya Sebanyak 20 Buah, Guardrail atau Papan Pengaman Jalan Sepanjang 100 Meter, dan Warning Light Sebanyak 2 buah.

Berdasarkan Data Sekunder yang Peneliti Peroleh didalam Laporan Tahunan Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah IV Provinsi Riau dan Kepulauan Riau, Program Kerja Pada Tahun 2020 BPTD akan mengadakan dan melakukan pemasangan Perlengkapan jalan yaitu: Marka Jalan sepanjang 172.524 m<sup>2</sup>, Rambu Lalu Lintas (Tiang F) sebanyak 161 Buah, Patok Lalu Lintas Tidak Ada, Paku Jalan Tidak Ada, Pagar Pengaman Jalan Sepanjang 500 m<sup>2</sup>, Alat Penerangan Jalan (Tenaga Surya) Sebanyak 423 Buah, Lampu Peringatan Pemakai Jalan (Warning Light Solar Cell) sebanyak 18 unit, Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas Tidak Ada, dan Cermin Tikungan Tidak Ada. Dan Program Pemeliharaan Perlengkapan Jalan Tidak Ada.

**Tabel I.2: Berikut Tabel Anggaran pada Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Tahun 2020.**

No	Kegiatan	Anggaran
(1)	(2)	(3)
1	Perlengkapan Jalan : a. Pemeliharaan Perlengkapan Jalan – (Provinsi Riau dan Kepulauan Riau) b. Kontingensi Perlengkapan Jalan	Rp 1.750.000.000,-
2	Pengadaan dan Pemasangan Perlengkapan Jalan (Prioritas Nasional)	Rp 28.781.205.000,-
(1)	(2)	(3)
3	Keperintisan Angkutan Jalan (Prioritas Nasional)	Rp 3.685.3304.000,-
<b>Total</b>		Rp 30.531.205.000,-

*Sumber : BPTD Wilayah IV*

Sedangkan Berdasarkan Laporan Kinerja Instansi Pemerintah BPTD Wilayah IV Provinsi Riau dan Kepulauan Riau, Untuk Program Kerja Tahun 2018 dan 2019 Tabelnya Sebagai Berikut :

**Tabel I.3 : Tabel Capaian Target Program Kerja Pada Balai Pengelola  
Transportasi Darat Wilayah IV**

No	Indikator Kinerja	Satuan	Capaian Target Revisi Tahun 2018			Capaian Target Revisi Tahun 2019		
			Target Revisi Tahun 2018	Realisasi Tahun 2018	%	Target Revisi Tahun 2019	Realisasi Tahun 2019	%
1	Jumlah Sarana dan Prasarana Keselamatan Transportasi Jalan							
	a.Marka Jalan	M <sup>2</sup>	110.465,97	120.465,97	109%	251.582	257.105	102.2%
	b.Rambu Lalu Lintas	Unit	105	105	100%	27	27	100%
	c.Jumlah APILL	Unit	6	6	100%	22	22	100%
	d. Penerangan Jalan Umum	Unit	421	421	100%	337	337	100%
	e. Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan (Guard Rail)	M <sup>2</sup>	600	600	100%	680	680	100%
	f. Delineator	Unit	200	200	100%	-	-	-

Sumber : BPTD Wilayah IV

Dari tabel diatas dapat kita beri penjelasan bahwa:

a. jumlah Marka Jalan

Capaian Jumlah Marka jalan Tahun 2019 Sebesar 251.582 m<sup>2</sup> jika dibandingkan dengan Target 2019 sebesar 257.105 m<sup>2</sup> maka pencapaian kinerja mencapai 102,2%. Untuk Jumlah Marka Jalan Tahun 2018 Sebesar 110.465,97 m<sup>2</sup> jika dibandingkan dengan target 2018 sebesar 120.465,97 m<sup>2</sup>. maka pencapaian kinerja mencapai 109%.

b. Jumlah Rambu Lalu Lintas

Capaian Jumlah Rambu Lalu Lintas Tahun 2019 Sebesar 27 Unit jika dibandingkan dengan Target 2019 sebesar 27 Unit maka pencapaian kinerja mencapai 100%. Untuk Jumlah Rambu Lalu Lintas Tahun 2018 Sebesar 105 jika dibandingkan dengan target 2018 sebesar 105. maka pencapaian kinerja mencapai 100%.

c. Jumlah Warning Light

Capaian Jumlah Warning Light Tahun 2019 Sebanyak 22 Unit jika dibandingkan dengan Target 2019 sebanyak 22 Unit maka pencapaian kinerja mencapai 100%. Untuk Jumlah Warning Light Tahun 2018 Sebanyak 6 Unit jika dibandingkan dengan target 2018 sebanyak 6 Unit. maka pencapaian kinerja mencapai 100%.

d. Jumlah Penerangan Jalan Tenaga Surya (APJTS)

Capaian Jumlah Penerangan Jalan Tenaga Surya Tahun 2019 Sebanyak 337 Unit. jika dibandingkan dengan Target 2019 sebanyak 337 Unit. maka pencapaian kinerja mencapai 100%. Untuk Jumlah Penerangan Jalan Tenaga Surya Tahun 2018 Sebanyak 421 Unit jika dibandingkan dengan target 2018 sebesar 421 Unit. maka pencapaian kinerja mencapai 100%.

e. Jumlah Alat Pagar Pengaman (Guard Rail)

Capaian Jumlah Alat Pagar Pengaman Tahun 2019 Sebesar 680 m<sup>2</sup> jika dibandingkan dengan Target 2019 sebesar 680 m<sup>2</sup> maka pencapaian

kinerja mencapai 100%. Untuk Jumlah Marka Jalan Tahun 2018 Sebesar 600 m<sup>2</sup> jika dibandingkan dengan target 2018 sebesar 600 m<sup>2</sup>. maka pencapaian kinerja mencapai 100%.

f. Jumlah Delineator

Capaian Jumlah Delineator 2019 Tidak Ada maka pencapaian kinerja mencapai 0%. Untuk Jumlah Delineator Tahun 2018 Sebanyak 200 Unit jika dibandingkan dengan target 2018 sebanyak 200 Unit. maka pencapaian kinerja mencapai 100%.

Dari 45 titik ruas jalan yang ada di provinsi Riau Peneliti menentukan satu titik Ruas yaitu 013 yang berada di Sorek 1 sampai dengan Batas Kabupaten Indragiri Hulu dan itu merupakan lokus penelitian. Berdasarkan data yang peneliti peroleh dari pihak Balai Pengelola Transportasi Darat dan Pra Survey yang Peneliti lakukan pada hari Kamis Tanggal 11 Maret 2021. Peneliti menemukan beberapa fenomena yaitu :

1. Didalam peraturan petunjuk teknis tentang pemeliharaan perlengkapan jalan disebutkan bahwa “Pengamatan dan Pemantauan Kondisi Perlengkapan Jalan secara berkala setiap 3 bulan sekali” tetapi pada kenyataanya menurut informasi dari pra survey yang peneliti lakukan terhadap pegawai dari bidang yang menangani perlengkapan jalan tidak pernah dilakukan
2. Salah satu perlengkapan jalan yang harus ada yaitu APILL (Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas) yang letaknya di persimpangan jalan atau diruas jalan.

Pada waktu prasurvey peneliti menemukan APILL yang tidak berfungsi dan tidak adanya APILL dipersimpangan persimpangan yang menjadi tempat penelitian. Persimpangan yang tidak memiliki APILL yaitu Persimpangan Payo Atap, Persimpangan Kerumutan, Persimpangan Ukui 2, Persimpangan Pulai, Persimpangan Ukui 1 (dekat kantor polisi lalu lintas) dan Persimpangan Ukui. Persimpangan yang APILL nya rusak yaitu Persimpangan Bandar Petalangan dan APILL yang terletak didepan Kantor Desa Kuala Semundam.

3. Berdasarkan data yang Peneliti peroleh dari pra survey dan dari kantor BPTD ada 22 APJ (Alat Penerangan Jalan) yang tidak berfungsi, ada 11 titik Marka jalan yang Garisnya sudah tidak terlihat lagi, 1 Rambu yang pemasangannya terlalu jauh dari jalan dan 1 Rambu Petunjuk yang Miring.

### **B. Rumusan Masalah**

1. Bagaimanakah Pemeliharaan Perlengkapan jalan yang dilakukan Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah IV Provinsi Riau dan Provinsi Kepulauan Riau?
2. Hambatan apa saja yang di temui oleh Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah IV Provinsi Riau dan Kepulauan Riau?

## C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian

### 1. Tujuan Penelitian

Berdasar latar belakang dan rumusan masalah maka tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut:

- a. Untuk Mengetahui Kinerja Balai Pengelola Transportasi Darat Terutama Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam Menjalankan Tugas dan Fungsinya.
- b. Untuk mengetahui Hambatan apa saja yang ditemui Balai Pengelola Transportasi Darat terutama Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam menjalankan Tugas dan Fungsinya.

### 2. Kegunaan Penelitian

- a. Sebagai pengembangan ilmu administrasi publik khususnya tentang Pelaksanaan Pemeliharaan pada Fasilitas publik.
- b. Sebagai bahan masukan yang bersifat membangun untuk meningkatkan kinerja pada Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah IV.
- c. Sebagai bahan rekomendasi dan informasi bagi para peneliti dan pihak pihak yang mempunyai minat pada penelitian yang sama.

## BAB II STUDI KEPUSTAKAAN

### A. Studi Kepustakaan

Berdasarkan latar belakang penelitian, penulis mengembangkan beberapa konsep teori untuk membahas masalah yang dihadapi sebagai tolak ukur penelitian yang dibahas yaitu: Administrasi, Organisasi, Manajemen, Manajemen Sumber Daya Manusia, Evaluasi, Pelaksanaan, dan Pemeliharaan.

#### 1. Konsep Administrasi

Menurut Sondang P Siagian (dalam Afifudin 2015;5) administrasi didefinisikan sebagai keseluruhan proses pelaksanaan dari keputusan-keputusan yang telah diambil dalam pelaksanaan yang pada umumnya dilakukan oleh dua orang atau lebih untuk mencapai tujuan yang telah ditentukan sebelumnya.

*“Administration is a process common to all group effort, public or private, civil or military, large scale or small scale”*. Pendapat ini menerangkan bahwa administrasi merupakan suatu proses kegiatan yang dilakukan oleh sekelompok manusia melalui berbagai lembaga untuk macam-macam kepentingan sesuai yang dikehendakinya. Leonard B White (dalam Afifudin 2015;4)

Menurut Zainun (2004;10) administrasi dalam arti seluas luasnya adalah peranan yang ditampilkan oleh pimpinan tingkat atas sesuatu organisasi, terutama dalam hubungan pimpinan tingkat atas itu dengan hal-hal dan pihak-pihak diluar anatomi organisasi yang dipimpinnya.

*“In its broadssense, administration can be defined as a activities of groups cooperating to accomplish common goal.”*Dalam arti luas, administrasi dapat didefinisikan sebagai kegiatan kelompok orang yang bekerjasama untuk mencapai tujuan bersama. Herbert A. Simon (dalam Wirman 2012;8)

Menurut silalahi (2015;5) administrasi dalam arti sempit merupakan penyusunan pencatatan data dan informasi secara sistematis dengan maksud untuk menyediakan keterangan serta memudahkan memperolehnya kembali secara keseluruhan dan dalam hubungannya satu sama lain. Sedangkan administrasi dalam arti luas berhubungan dengan kegiatan kerjasama yang dilakukan manusia atau sekelompok orang sehingga tercapai tujuan yang diinginkan.

Administrasi menurut Abdurrahmat (2006;5) yaitu suatu proses daya upaya yang dilakukan oleh dua orang atau lebih bekerjasama , secara rasional untuk mencapai tujuan yang telah ditentukan.

Menurut Prajudi Atmosudirjo (dalam Afifudin,2015;4) administrasi adalah suatu fenomena sosial, yaitu perwujudan tertentu didalam masyarakat modern , eksistensi administrasi berkaitan dengan organisasi. Jadi barang siapa yang hendak mengetahui adanya administrasi dalam masyarakat, ia harus mencari terlebih dahulu suatu organisasi yang masih hidup, disitulah terdapat administrasi.

Nawawi (dalam Syafiie,2014;5) mendefinisikan bahwa administrasi adalah kegiatan atau rangkaian kegiatan sebagai proses pengendalian usaha

kerjasama sekelompok manusia untuk mencapai tujuan bersama yang telah ditetapkan sebelumnya.

Menurut Gie (dalam Afifudin 2015;5) administrasi adalah segenap rangkaian kegiatan pentaatan terhadap pekerjaan pokok yang dilakukan oleh sekelompok orang dalam kerja mencapai tujuan tertentu.

Jadi dari penjelasan dan pengertian administrasi dari para ahli maka penulis pun menyimpulkan administrasi itu sendiri yaitu sekelompok orang yang mempunyai kesamaan visi dan berusaha untuk mewujudkan visi tersebut dengan cara bekerja sama, sehingga tujuan tersebut dapat dicapai.

## **2. Konsep Organisasi**

Menurut Siagian (2006;6) organisasi merupakan setiap bentuk persekutuan antara dua orang atau lebih yang bekerja bersama serta secara formal terikat dalam rangka pencapaian suatu tujuan yang telah ditentukan. dalam ikatan yang terdapat seseorang /beberapa orang yang disebut atasan dan seseorang/sekelompok orang yang disebut bawahan.

Sebagai alat administrasi dan manajemen, organisasi dapat ditinjau dari dua sudut pandang sebagai wadah, dan kedua organisasi dapat dipandang sebagai proses seperti dikemukakan Siagian (2006;96) sebagai wadah, organisasi adalah tempat dimana kegiatan kegiatan administrasi dan manajemen dijalankan, sedangkan organisasi sebagai proses adalah proses menyoroti interaksi antara orang orang didalam organisasi.

Menurut Massie organisasi merupakan suatu kerjasama sekelompok orang yang membagi tugas tugasnya diantara para anggota, menetapkan hubungan hubungan kerja dan menyatukan aktivitas aktivitasnya kearah pencapaian tujuan bersama.(dalam Zulkifli 2005;26)

Menurut Wirman (2012;12) organisasi merupakan unsur utama bagi kelompok orang yang bekerjasama untuk mencapai tujuan tertentu karena organisasi merupakan wadah (tempat) pengelompokan orang dan pembagian tugas sekaligus tempat berlangsungnya berbagai aktivitas (proses) bagi pencapaian tujuan.

Menurut Richad Scott organisasi itu diciptakan sebagai suatu konektivitas yang sengaja dibentuk untuk mencapai suatu tujuan khusus tertentu yang sedikit banyak didasarkan pada asas kelangsungan. (dalam Thoha 2008;168)

Dalam suatu organisasi prinsip amat diperlukan, terutama dapat dijadikan pedoman sehingga organisasi menjadi tumbuh dan berkembang.Menurut Siswanto (2005;98) prinsip organisasi yang dimaksud adalah sebagai berikut :

a. Organisasi dan Tujuan

Prinsip ini menunjukkan terdapatnya hubungan yang erat antara organisasi dan tujuan.Organisasi dirancang untuk mencapai tujuan.Sebaliknya, tujuan hanya mungkin dapat direalisasikan manakala melalui sarana organisasi.

b. Esensi Organisasi

Prinsip yang penting adalah bahwa tanggung jawab pengorganisasian maupun tanggung jawab pelaksanaan selalu bersifat individual. Tanggung jawab didelegasikan dari seseorang

kepada orang lain. Individu yang menerima tanggung jawab membentuk suatu kewajiban yang juga bersifat pribadi.

c. Tanggung jawab dan Otoritas

Prinsip ini berarti bahwa otoritas harus seimbang dengan tanggung jawab, artinya seseorang yang diberi tanggung jawab harus juga diberi otoritas untuk melaksanakan sesuatu yang diperlukan guna memenuhi tanggung jawab mereka.

d. Spesialisasi untuk Efisiensi

Organisasi yang efektif membagi tanggung jawab dalam bagian sehingga mengadakan spesialisasi dan menambah efisiensi dalam masing masing bagian tersebut.

e. Rentang Kendali

Rentang kendali adalah tingkat pengendalian atau tingkat delegasi tanggung jawab. Prinsip ini menganggap bahwa terdapat batas tertentu terhadap jumlah bawahan yang dapat dikelola oleh seorang manajer.

Menurut Manullang (2008;60) organisasi dapat didefinisikan sebagai berikut :

- a. Organisasi dalam arti badan adalah sekelompok orang yang bekerjasama untuk mencapai suatu atau beberapa tujuan tertentu.
- b. Organisasi dalam arti bagan atau struktur gambaran secara skematis tentang hubungan, kerjasama dan orang orang yang terdapat dalam rangka usaha mencapai suatu tujuan.

Organisasi menurut Abdurrahmat (2006;4) merupakan proses kegiatan ditata atau diatur menurut sifat, bidang, jenis urgensinya, kegiatan selaku pimpinan bantuan staf, maupun pelaksana operasional. Proses kegiatan tersebut merupakan sistem usaha kerjasama sekelompok orang manusia secara rasional untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan.

Sedangkan menurut Robbins (dalam Fahmi,2014;153) organisasi adalah kesatuan (entioty) sosial yang dikoordinasikan secara sadar, dengan

sebuah batasan yang relative dapat diidentifikasi, yang bekerja atas dasar yang relative terus menerus untuk mencapai suatu tujuan bersama atau sekelompok tujuan.

Menurut Chester Bernard (dalam Fathoni,2009;22) organisasi ada bila orang-orang berhubungan satu sama lain, mau menyumbangkan kegiatan-kegiatan atau bekerja sama untuk mencapai tujuan bersama.

Sebagai alternative referensi berikut prinsip-prinsip organisasi yang dirumuskan oleh Atmosudirjo (dalam Zulkifli,2014;39) yaitu:

1. Organisasi itu harus mempunyai tujuan yakni suatu tujuan yang hanya dapat dicapai melalui daya upaya (*effort*) kerjasama yang teratur dan continue antara orang-orang yang bersangkutan.
2. Harus ada pembagian kerja dan penugasan kerja yang homogen. Untuk terarahnya pencapaian tujuan organisasi.
3. Antara tugas dan tanggung jawab dan kekuasaan (wewenang) harus selalu terdapat kesesuaian serta keseimbangan.
4. Setiap pelimpahan kekuasaan dan tugas harus dilakukan setepat tepatnya dan sejelas jelasnya.
5. Kesatuan komando atau hirarki (*the one man –one chief principle*) penyusunan organisasi harus mengikuti garis-garis hubungan-bawahan –atasan.
6. Komunikasi kekompakan organisasi tergantung dari komunikasi yaitu pertukaran informasi antar sesama unit kegiatan yang terdapat dalam organisasi bersangkutan.
7. Kewajiban pimpinan untuk mengadakan pengecekan terhadap pelaksanaan perintah-perintahnya.
8. Kontinuitas artinya pekerjaan tidak boleh mandeg (terhenti) karena seseorang berhalangan.
9. Saling asuh antara instansi line dan staf, hal ini penting sekali terutama dalam organisasi yang sudah mulai kompleks operasinya.
10. Koordinasi prinsip ini adalah pelengkap prinsip kedua diatas.
11. Kehayatan setiap personil harus memandang organisasi seolah-olah hidup, artinya tidak terjadi hal-hal yang membahayakan hayat organisasi.
12. Tahu diri terhadap setiap warga organisasi. Yaitu berhubungan dengan disiplin dan prinsip pembagian kerja.

Menurut Richard Scott (dalam Miftah Thoha 2008;35) organisasi dapat dipahami dari berbagai macam sudut pandang atau perspektif yaitu: sebagai kesatuan rasional dalam upaya untuk mengejar tujuan, sebagai koalisi yang kuat dimana organisasi merupakan instrumen untuk mengejar kepentingan masing-masing, sebagai sistem terbuka dimana kelangsungan hidup organisasi sangat tergantung input dari lingkungan, sebagai alat dominasi dan banyak lagi perspektif yang dapat dipakai untuk memaknai organisasi.

Dari beberapa pendapat para ahli di atas maka dapat disimpulkan bahwa Organisasi adalah suatu wadah atau tempat bagi sekelompok orang yang melakukan hubungan interaksi secara berkelanjutan dan bekerjasama untuk mencapai tujuan dari kesepakatan yang telah mereka lakukan sebelumnya.

### **3. Konsep Manajemen**

Menurut G.R. Terry (1989;1) manajemen adalah suatu proses atau kerangka kerja, yang melibatkan bimbingan atau pengarahan suatu kelompok orang-orang ke arah tujuan-tujuan organisasi atau maksud-maksud yang nyata. Manajemen adalah suatu kegiatan, pelaksanaannya adalah “managing” – pengelolaan-, sedang pelaksanaannya disebut manager atau pengelola.

Menurut Siagian (2006;5) manajemen dapat didefinisikan dari dua sudut pandang yaitu sebagai proses penyelenggaraan berbagai kegiatan dalam rangka penerapan tujuan dan sebagai kemampuan atau keterampilan orang

yang menduduki jabatan manajerial untuk memperoleh suatu hasil dalam rangka pencapaian tujuan melalui kegiatan orang lain. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa manajemen merupakan inti dari administrasi karena manajemen merupakan alat pelaksana utama administrasi.

Dalam menggerakkan organisasi seorang pemimpin harus menjalankan fungsi manajemen yang baik, dimana menurut Siagian (2003;87) adalah sebagai berikut:

- a. Perencanaan (Planning)
- b. Pengorganisasian (Organizing)
- c. Pemberian Motivasi (Motivating)
- d. Pengawasan (Controlling) dan
- e. Penilaian (Evaluating)

Menurut Manullang (2008;5) manajemen adalah seni dan ilmu perencanaan, pengorganisasian, penyusunan, pengarahan, dan pengawasan sumber daya untuk mencapai tujuan yang sudah ditetapkan.

Menurut Aburrahmat (2006;4) manajemen merupakan proses kegiatan menggerakkan sekelompok orang dan menggerakkan segala fasilitas yang tersedia untuk mencapai tujuan tertentu.

Sedangkan fungsi Manajemen menurut Paul Hersey dan Kenneth H. Blanchard (dalam Siswanto 2005;2) adalah sebagai berikut :

- a. Perencanaan
- b. Pengorganisasian
- c. Pengarahan
- d. Pemotivasian
- e. Pengendalian/Pengawasan

Menurut Wirman (2012;12) hakikat manajemen adalah proses pencapaian tujuan melalui orang lain. Oleh sebab itu, manajemen merupakan rangkaian aktivitas menggerakkan kelompok orang dalam organisasi untuk mencapai tujuan melalui pelaksanaan fungsi fungsi manajemen. Organisasi baru akan bermakna jika telah berlangsung proses manajemen.

Menurut Stoner manajemen merupakan proses merencanakan, mengorganisasikan, memimpin, dan mengendalikan pekerjaan anggota organisasi dan menggunakan semua sumber daya organisasi untuk mencapai sasaran organisasi yang sudah ditetapkan. (dalam T Hani Handoko 2005;28)

Menurut Hasibuan (2001;2) manajemen adalah ilmu dan seni mengatur proses pemanfaatan sumber daya manusia dan sumber sumber lainnya secara efektif dan efisien untuk mencapai suatu tujuan tertentu.

Menurut Simamora (dalam Sinambela.2016;7) Manajemen adalah proses pendayagunaan seluruh sumber daya yang dimiliki organisasi untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan. Proses dimaksud melibatkan organisasi, arahan, koordinasi,dan evaluasi orang orang gunamencapai tujuan yang telah ditetapkan tersebut.

Menurut Handoko (2012;6) Manajemen dibutuhkan oleh semua organisasi karena tanpa manajemen, semua usaha akan sia sia dan pencapaian tujuan akan lebih sulit. Ada tiga alasan utama dipelukannya manajemen yaitu:

- a. untuk mencapai tujuan, manajemen dibutuhkan untuk mencapai tujuan organisasi dan pribadi.

- b. untuk menjaga keseimbangan diantara tujuan tujuan yang saling bertentangan, manajemen dibutuhkan untuk menjaga keseimbangan antara tujuan tujuan, sasaran sasaran dan kegiatan kegiatan yang saling bertentangan dan pihak pihak yang berkepentingan dalam organisasi seperti pemilik, dan karyawan, maupun kreditur, pelanggan, konsumen, supplier, serikat kerja, asosiasi perdagangan, masyarakat dan pemerintah.
- c. untuk mencapai efisiensi dan efektifitas, suatu kerja organisasi dapat diukur dengan banyak cara yang berbeda. Salah satu caranya yang umum adalah efisiensi dan efektifitas.

Mary parker follet mendefinisikan manajemen sebagai seni dalam menyelesaikan pekerjaan melalui orang lain. Definisi ini mengandung arti bahwa para menajer mencapai tujuan tujuan organisasi melalui pengaturan orang orang lain untuk melaksanakan berbagai tugas yang mungkin diperlukan, atau berarti dengan tidak melakukan tugas tugas itu sendiri.

Dari definisi para ahli diatas maka dapat diambil kesimpulan bahwa Manajemen adalah suatu aturan,suatu arahan yang baku dan sifatnya sangat vital demi tercapainya tujuan organisasi yang mana apabila manajemen tidak ada dalam suatu organisasi maka sudah dapat dipastikan organisasi tersebut tidak bisa mencapai tujuan.

#### **4. Konsep Manajemen Sumber Daya Manusia**

Sumber daya manusia merupakan salah satu sumber daya yang terdapat didalam organisasi, meliputi semua orang yang melakukan aktivitas.Pentingnya unsur manusia sebagai sumber daya yang cukup potensial, yang perlu dikembangkan sedemikian rupa sehingga mampu

memberikan kontribusi yang maksimal bagi organisasi dan bagi pengembangan dirinya, karena itulah manusia juga perlu dimanajemen.

Manajemen merupakan proses untuk mencapai tujuan dari organisasi. Manajemen bisa menjadi sekumpulan pengetahuan yang logis dan sistematis juga sebagai suatu kreativitas pribadi yang disertai suatu keterampilan.

Menurut Marihot (dalam Danang 2013;1) manajemen sumber daya manusia adalah aktivitas yang dilakukan merangsang, mengembangkan, memotivasi, dan memelihara kinerja yang tinggi dalam organisasi. Berdasarkan definisi diatas pula Marihot (2002) mengatakan sumber daya manusia dengan keseluruhan penentuan dan pelaksanaan berbagai aktivitas, policy dan program yang bertujuan untuk mendapatkan tenaga kerja, pengembangan dan pemeliharaan dalam usaha meningkatkan dukungannya terhadap peningkatan efektifitas organisasi dengan cara yang secara etis dan sosial dapat dipertanggung jawabkan.

Selanjutnya menurut Abdurrahmat (2006;3) mengatakan bahwa peningkatan kualitas sumber daya manusia yang dilihat dari konsep totalitas kehidupan diatas perlu dilengkapi dengan dimensi kualitas yang bersifat strategis dalam konteks pembangunan seutuhnya yaitu: keimanan dan ketakwaan kepada tuhan yang maha esa, professional, intelektual, disiplin, dan efisien.

Sedangkan definisi yang diungkapkan Hasibuan (2012;10) manajemen sumber daya manusia adalah ilmu dan seni mengatur hubungan dan peran

tenaga kerja agar efektif dan efisien membantu terwujudnya tujuan perusahaan, karyawan dan masyarakat.

Tugas sumber daya manusia berkisar pada upaya mengelola unsur manusia dengan segala potensi yang dimilikinya seefektif mungkin sehingga dapat diperoleh sumber daya manusia yang puas dan memuaskan bagi organisasi. Manajemen sumber daya manusia merupakan bagian dari manajemen umumnya, yang memfokuskan pada manajemen sumber daya manusia atau pegawai. Perhatian ini mencakup fungsi manajerial, fungsi operasional, dan peran serta kedudukan sumber daya manusia dalam pencapaian tujuan organisasi secara terpadu. Cardoso, 1999. Dalam danang (2013;6)

Manajemen Sumber daya Manusia yang dijelaskan oleh Simamora (dalam Sutrisno, 2014;5) ialah pendayagunaan, pengembangan, penilaian, pemberian balas jasa, dan pengelolaan individu anggota organisasi atau kelompok kerja.

Menurut Dessler (dalam Sutrisno, 2014;5) manajemen sumber daya manusia dapat didefinisikan sebagai suatu kebijakan dan praktik yang dibutuhkan seseorang yang menjalankan aspek “orang” atau sumber daya manusia dari posisi seorang manajemen, meliputi perekrutan, penyalangan, pelatihan, pengimbalan, dan penilaian.

Sedangkan Umar (dalam Sutrisno.2014;7) menjelaskan Manajemen Sumber Daya Manusia menurut tugasnya dapat dikelompokkan atas tiga fungsi yaitu:

- a. fungsi manajerial. Perencanaan, pengorganisasian, pengarahan dan pengendalian
- b. fungsi operasional. Pengadaan, Pengembangan, Kompensasi, Pengintegrasian, Pemeliharaan, dan Pemutusan Hubungan Kerja.
- c. Fungsi ketiga ialah kedudukan manajemen sumber daya manusia dalam mencapai tujuan organisasi perusahaan secara terpadu.

Sementara menurut Schuler et al. (dalam Sutrisno, 2014; 8) setidaknya manajemen sumber daya manusia memiliki tiga fungsi yaitu:

- a. memperbaiki tingkat produktifitas
- b. memperbaiki kualitas kehidupan kerja
- c. meyakinkan organisasi telah memenuhi aspek aspek legal.

Pada prinsipnya sumber daya manusia adalah satu satunya sumber daya yang menentukan organisasi. Organisasi yang memiliki tujuan yang bagus dilengkapi dengan fasilitas, sarana dan prasarana yang canggih, tetapi tanpa sumber daya manusia yang baik, kemungkinan besar sulit mencapai tujuan. Sumber daya manusia dipahami sebagai kekuatan yang bersumber pada potensi manusia yang ada dalam organisasi dan merupakan modal dasar organisasi untuk melakukan aktivitas dalam mencapai tujuan.

Dari pendapat para ahli diatas maka peneliti menyimpulkan bahwa Manajemen Sumber Daya Manusia adalah suatu kegiatan yang mengatur tentang proses Perekrutan, Penyaringan, Pemilihan dan Pemutusan hubungan Kerja. Bukan itu saja tetapi juga mengatur setiap hak dan kewajiban pegawai

yang ada diperusahaan atau kantor agar semua dapat bekerja dengan baik dan hasil akhirnya akan mencapai tujuan organisasi.

## 5. Konsep Evaluasi

Evaluasi merupakan suatu pemeriksaan terhadap pelaksanaan suatu program yang telah dilakukan dan akan digunakan untuk meramalkan, memperhitungkan dan mengendalikan pelaksanaan program kedepannya agar jauh lebih baik. Evaluasi lebih bersifat melihat kedepan dari pada melihat kesalahan kesalahan dimasa lalu. Dan ditunjukkan pada upaya peningkatan kesempatan demi keberhasilan program. Dengan demikian misi dari evaluasi itu adalah perbaikan atau penyempurnaan dimasa mendatang atas suatu program.

Secara teoritis , penilaian kinerja implementasi suatu kebijakan atau program dapat dilakukan atas dasar waktu pelaksanaannya. Pertama adalah evaluasi *ex-ante*, evaluasi jenis ini dimaksudkan untuk mengetahui layak tidaknya suatu kebijakan atau program untuk di implementasikan. Dari segi waktu pelaksanaan, evaluasi ini dilakukan sebelum kebijakan atau program di implementasikan. Kedua adalah evaluasi yang disebut sebagian *goingprocess evaluation* atau yang juga terkenal dengan nama monitoring. Evaluasi jenis ini dilakukan pada waktu kebijakan atau program sedang berjalan. Tujuan evaluasi ini adalah untuk memastikan apakah keluaran kebijakan sampai pada kelompok sasaran dengan tepat berbagai indikator tepat seperti, tepat pada waktu pelaksanaan seperti yang dijadwalkan, tepat sasaran seperti yang

digariskan dalam dokumen kebijakan, tepat jumlah, atau volume output yang harus diterima kelompok, sasaran dan sebagainya. Ketiga adalah *ex-post evaluation* yaitu kegiatan evaluasi untuk menilai apakah suatu kebijakan atau program mampu mewujudkan tujuan yang telah ditetapkan. Evaluasi jenis ini dilakukan setelah suatu kebijakan selesai diimplementasikan. Fokus muatan evaluasi ini adalah untuk mengetahui apakah sudah ada perubahan kondisi kelompok sasaran antara sebelum dan sesudah kebijakan atau program diimplementasikan. (Purwanto,2015;113).

Menurut kamus besar bahasa Indonesia, evaluasi adalah suatu penilaian dimana penilaian itu ditunjukkan pada orang yang telah atau lebih tahu kepada yang lebih rendah, baik itu jabatan strukturnya atau orang yang telah rendah keahliannya. Evaluasi adalah suatu proses penilaian positif dan negative atau juga bisa gabungan dari keduanya.

Menurut Nurcholis (2005;169) evaluasi merupakan suatu proses yang mendasar diri pada disiplin ketat dan tahapan waktu, maka untuk dapat mengetahui hasil dari kegiatan atau program yang telah direncanakan dengan evaluasi dapat diketahui hambatan atau kendala yang terjadi dari suatu kegiatan.

Adapun menurut Siagian (2005;174) evaluasi penilaian merupakan kegiatan sadar untuk membandingkan hasil yang seharusnya dicapai dan yang menurut kenyataan dilaiki. Artinya melalui penilaian harus dapat ditemukan

atau sama dengan yang diharapkan atau bahkan mungkin kurang dari yang telah dinyatakan sebagai target.

Evaluasi menurut Ndraha (2003;201) mengatakan bahwa evaluasi adalah proses perbandingan antara standar dengan fakta dan analisis hasilnya.

1. model *before-after* yaitu model perbandingan antara sebelum dan sesudah suatu tindakan (perilaku *treatment*) tolak ukurannya adalah *before*
2. model *das solen-das* yaitu model perbandingan antara yang seharusnya dengan yang kenyataannya.
3. model kelompok *control* kelompok tes (diberi perlakuan tolak ukurnya adalah kelompok *control*). (ndraha,2003;202).

Adapun langkah langkah evaluasi yang dapat dilakukan menurut teori Ndaraha (2003;185) adalah sebagai berikut:

1. pembuatan standar (kendali) beberapa standar, *das*, *solen*, data sebelum terhadap data sesudah atau sebaliknya atau data tes dengan data *control*.
2. memantau faktor (f)
3. perbandingan F dan S
4. hasil perbandingan F-S,  $F < S$ , FS
5. analisa perbandingan berdasarkan model model diatas.
6. tindak lanjut
  - a. tidak korektif
  - b. tindak afirmatif
  - c. feedback

Evaluasi menurut Santoso (2004;31) adalah proses penilaian yang sistematis mencakup pemberian nilai, atribut, apresiasi, dan pengenalan permasalahan serta pemberian solusi atas permasalahan yang ditemukan berkaitan erat dengan perencanaan yang secara utuh adalah salah satu fungsi dalam siklus manajemen apa saja yang direncanakan.

Pendapat lain mengenai evaluasi disampaikan oleh Arikunto dan Cepi (2008,2) bahwa evaluasi adalah kegiatan untuk mengumpulkan informasi tentang bekerjanya sesuatu yang selanjutnya informasi tersebut digunakan untuk menentukan alternative yang tepat dalam mengambil sebuah keputusan. Fungsi utama evaluasi dalam hal ini adalah menyediakan informasi informasi yang berguna bagi pihak decision maker untuk menentukan kebijakan yang akan diambil berdasarkan evaluasi yang telah dilakukan.

Selanjutnya Winarno (2007;230) mengemukakan enam langkah dalam evaluasi kebijakan, yaitu:

- a. mengidentifikasi tujuan program yang akan dievaluasi
- b. analisis terhadap masalah
- c. deskripsi dan standarisasi kegiatan
- d. pengukuran terhadap tingkat perubahan yang terjadi
- e. menentukan apakah perubahan yang diamati merupakan akibat dari kegiatan tersebut atau karena penyebab yang lain.
- f. beberapa indikator untuk menentukan keberadaan suatu dampak.

Kriteria evaluasi yang dikembangkan oleh Dunn (dalam Sudarmono,2013;126) ,mencakup lima indikator yaitu :

1. efektifitas, apakah hasil yang diinginkan tercapai
2. efisiensi, berkenaan dengan jumlah usaha yang diperlukan untuk menghasilkan tingkat efektifitas tertentu. Efisiensi yang merupakan sinonim dari rasionalitas ekonomi adalah merupakan hubungan antara efektifitas dan usaha, yang terakhir umumnya diukur dari ongkosnya.Efisiensi biasanya ditentukan melalui perhitungan biaya per unit produk atau layanan.
3. kecukupan, seberapa jauh hasil yang telah tercapai dapat memecahkan masalah.
4. pemerataan, apakah biaya dan manfaat didistribusikan merata kepada kelompok masyarakat yang berbeda.
5. responsivitas, apakah hasil kebijakan memuat preferensi/nilai kelompok dan dapat memuaskan mereka.
6. ketepatan, apakah hasil yang dicapai bermanfaat.

Evaluasi Kebijakan adalah penilaian secara menyeluruh Input, Proses, Output , dan Outcomes. Evaluasi memiliki empat tipe menurut finance (1994;4 dalam Bajuri dan Yuwono,2002;135).

- a. Evaluasi Kecocokan (appropriatiness)

melakukan penilaian terhadap kebijakan yang ditetapkan tersebut apakah cocok untuk dipertahankan atau perlukah diganti dengan kebijakan lain.

b. Evaluasi Efektivitas

melakukan penilaian apakah kebijakan yang dilaksanakan tersebut telah menghasilkan hasil dan dampak yang sesuai dengan tujuannya.

c. Evaluasi Efisiensi

melakukan penilaian berdasarkan tolak ukur ekonomis.

d. Evaluasi Meta

melakukan penilaian terhadap proses evaluasi itu sendiri.

Selain tipe Evaluasi diatas evaluasi juga merupakan proses yang mendasarkan diri pada disiplin ketat dan tahapan waktu. Oleh karena itu baiknya jika diketahui terlebih dahulu empat aspek dalam evaluasi yang sekaligus akan menjadi indikator dan variable evaluasi tersebut. Berikut penjelasannya :

1. Input yaitu Masukan yang diperlukan untuk pelaksanaan kebijakan. Untuk itu dikembangkan instrument yang meliputi indikator indikator sebagai berikut :
  - a. Sumber daya Pendukung (SDM, Uang, Sarana/Prasarana)
  - b. Bahan bahan dasar pendukung (Peralatan dan Teknologi)
2. Process yaitu bagaimana sebuah kebijakan diwujudkan dalam bentuk pelayanan langsung kepada masyarakat. Untuk itu dikembangkan instrument yang meliputi indikator indikator sebagai berikut :
  - a. Tepat Sasaran atau tidak
  - b. Tepat Guna atau tidak
  - c. Efisiensi atau tidak
3. Output yaitu hasil dari pelaksanaan kebijakan untuk itu dikembangkan instrument dengan indikator indikator sebagai berikut :
  - a. Tepat tidaknya sasaran yang dituju
  - b. Berapa besar sasaran yang tercakup
  - c. Seberapa banyak kelompok sasaran yang tertangani
  - d. Seberapa besar kelompok yang terlibat

4. Outcomes yaitu tingkat pencapaian atas hasil lebih tinggi yang mungkin menyangkut kepentingan banyak pihak. Dikembangkan instrument dengan indikator sebagai berikut :
  - a. Ada atau tidak perubahan pada target/sasaran
  - b. Seberapa besar perubahan kelompok sasaran
  - c. seberapa signifikan perubahan yang terjadi pada kelompok sasaran dibandingkan dengan tujuan yang ingin dicapai.

Dari pendapat para ahli diatas dapat disimpulkan bahwa evaluasi adalah sebuah proses yang tidak terlepas dari manajemen, evaluasi merupakan suatu proses untuk menilai kinerja karyawan, hasil dari suatu kebijakan atau program dan tujuan evaluasi adalah untuk menghindari kesalahan yang sama terulang lagi dimasa yang akan datang.

#### **6. Konsep Pemeliharaan**

Definisi pemeliharaan menurut Aditama (2003;126) pemeliharaan sebagai usaha atau proses kegiatan untuk mempertahankan kondisi teknis, daya guna, dan daya hasil barang inventaris. Menurut Bernawi dan Arifin (2012;74) mendefinisikan pemeliharaan sebagai kegiatan untuk melaksanakan pengurusan dan pengaturan agar semua sarana dan prasarana selalu dalam keadaan baik dan siap untuk digunakan secara berdaya guna dan berhasil guna dalam mencapai tujuan.

Pemeliharaan merupakan aktivitas yang dilakukan untuk memelihara gedung atau asset perusahaan secara keseluruhan agar tetap berada dalam kondisi kerja atau siap pakai. Bukan hanya gedung,

tanah, mesin, dan peralatan lainnya tapi juga termasuk didalamnya para pegawainya(Koesmawan dan Soebarasa.2014;124).

Menurut Koesmawan dan Soebarasa Berdasarkan penanganannya, kegiatan pemeliharaan bisa dikelompokkan kedalam beberapa jenis yaitu :

1. Pemeliharaan kerusakan (*Breakdown Maintenance*) disebut juga perbaikan mesin yang rusak. Dalam pemeliharaan kerusakan, perusahaan tidak memerdulikan kondisi mesin selama masih bisa digunakan hingga rusak. Setelah mesin itu rusak baru diambil tindakan perbaikan. Jenis pemeliharaan seperti ini diterapkan pada peralatan yang apabila rusak tidak secara signifikan mempengaruhi biaya pemeliharaan. Tapi apabila ada kerusakan itu menimbulkan biaya yang besar atau bisa membahayakan manusia maka kerusakan seperti itu harus dihindari karena bisa menimbulkan biaya ekstra untuk memperbaikinya.
2. Pemeliharaan Pencegahan (*Preventif Maintenance*) merupakan kegiatan pemeliharaan harian seperti pembersihan mesin dari debu dan kotoran lainnya. Misalkan pemeriksaan rutin melalui pencatatan temperature, suara yang berbeda, pelumasan, pengencangan baut yang kendur dan sebagainya. Ini dilakukan untuk mencegah kerusakan yang fatal sehingga menimbulkan kerusakan pada keseluruhan produksi.
3. Pemeliharaan Berkala (*Periodik Maintenance*) suatu pemeliharaan yang dilakukan secara periodic sesuai dengan *manual book* atau buku panduan yang diberikan oleh perusahaan pembuat mesin atau alat tersebut. Misalnya penggantian pelumas pada mesin produksi setelah 50 jam pemakaian, penggantian sparepart setelah 100 jam pemakaian dan sebagainya. Ini juga dimaksudkan untuk menghindari kerusakan fatal akibat tidak terpenuhinya persyaratan teknis.
4. Pemeliharaan Perbaikan (*corrective Maintenance*) suatu pemeliharaan manakala mesin atau peralatan rusak atau gagal

dalam menjalankan fungsinya. Ini dikaitkan dengan pemeliharaan yang diperkirakan (*predictive maintenance*).

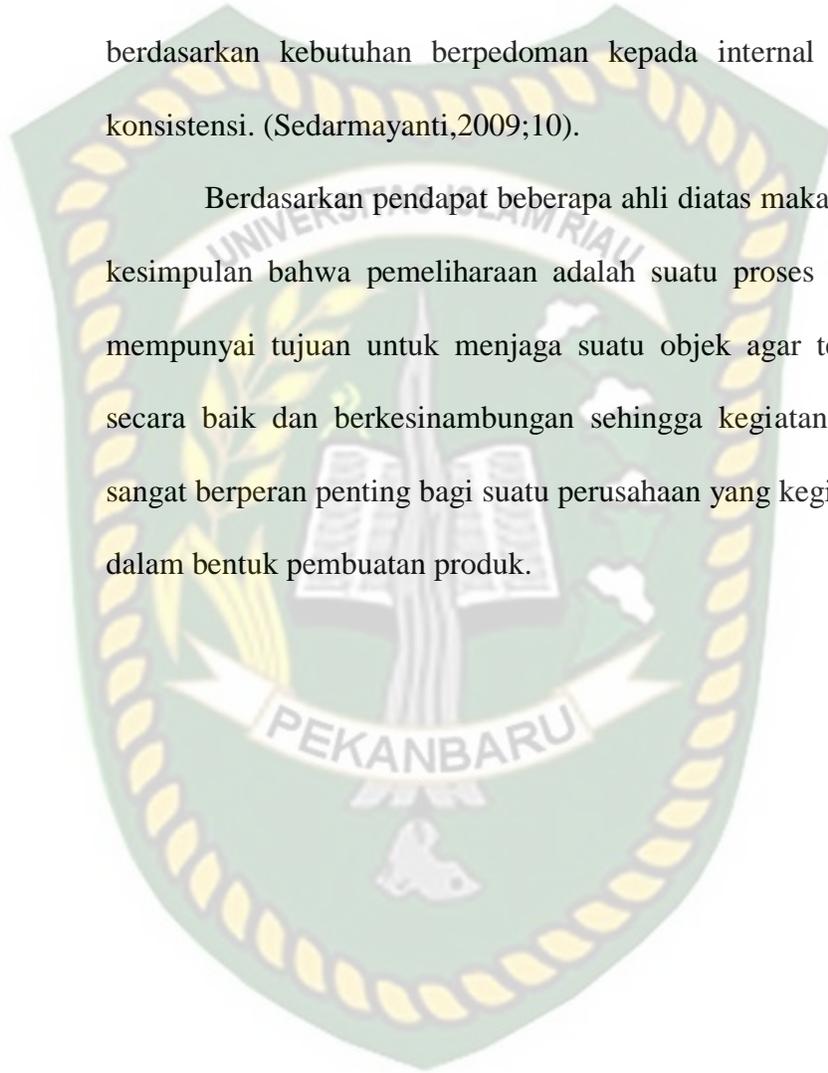
Pemeliharaan merupakan suatu kegiatan mengorganisir sarana dan prasarana yang dimiliki oleh suatu lembaga agar sesuai dengan rencana dan memastikan tujuan lembaga tercapai. pemeliharaan sarana dan prasarana pendidikan adalah kegiatan untuk melaksanakan pengurusan dan pengaturan semua sarana dan prasarana selalu dalam keadaan baik dan siap pakai untuk digunakan secara berdaya guna dan hasil guna dalam pencapaian tujuan pendidikan. pemeliharaan mencakup segala daya upaya yang terus menerus mengusahakan agar peralatan tersebut tetap dalam keadaan baik. Pemeliharaan dimulai dari pemakaian barang, yaitu dengan cara hati-hati dalam menggunakannya. Pemeliharaan bersifat khusus harus dilakukan oleh petugas yang mempunyai keahlian sesuai dengan jenis barang yang dimaksud. (Sri Minarti. *Manajemen Sekolah*. 269)

Sofyan Assauri mengungkap pemeliharaan adalah kegiatan untuk memelihara atau menjaga fasilitas/peralatan pabrik dan mengadakan perbaikan atau penyesuaian/penggantian yang diperlukan agar supaya terdapat suatu keadaan operasi produksi yang memuaskan sesuai dengan apa yang direncanakan (Assauri, 2008; 93).

Menurut Sedarmayanti dalam bukunya Sumber daya Manusia dan Produktivitas kerja bahwa Pemeliharaan adalah kegiatan untuk

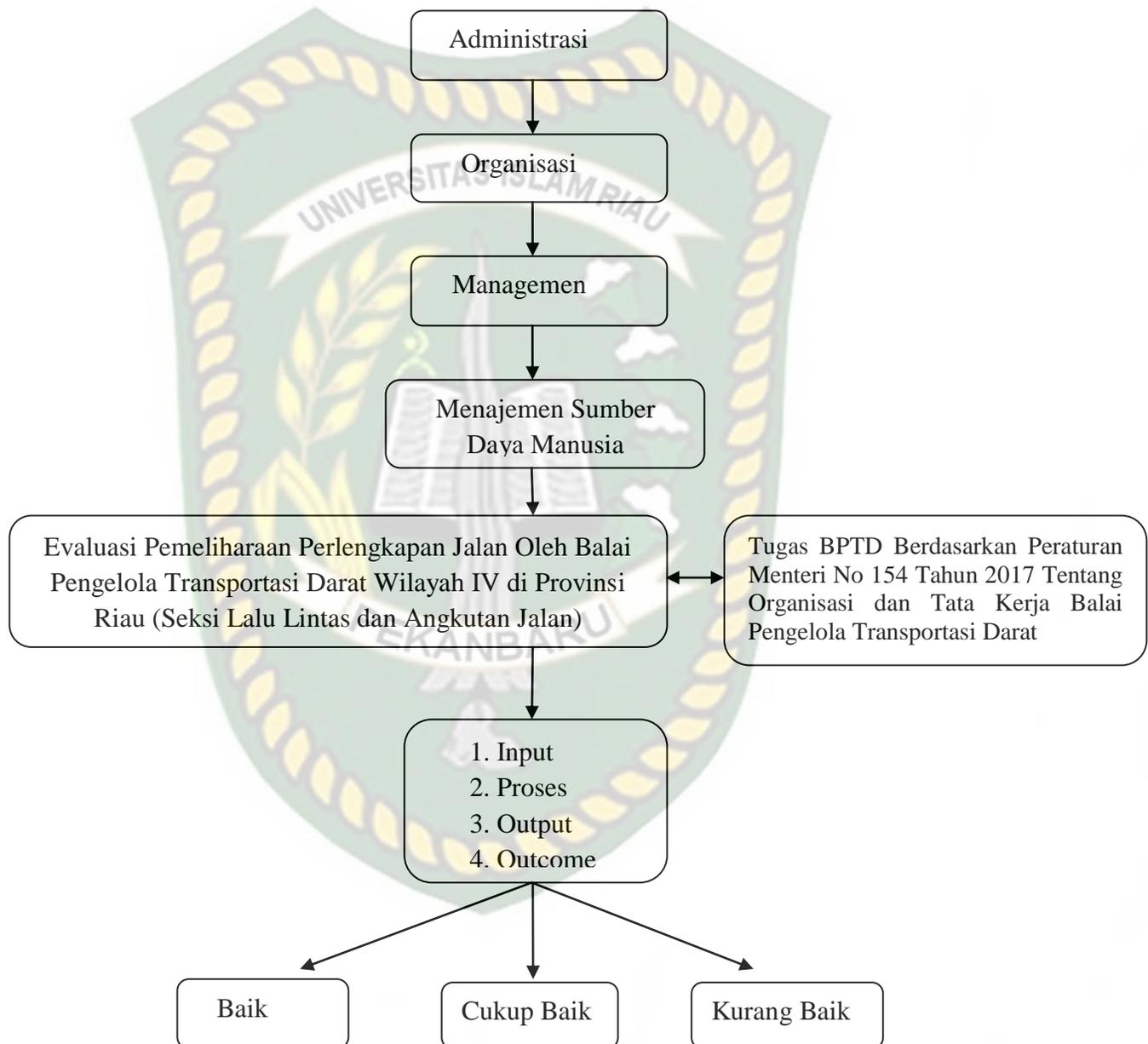
memelihara atau meningkatkan kondisi fisik, mental dan loyalitas pegawai, agar pegawai tetap mau bekerja sama sampai pension. Pemeliharaan yang baik dilakukan dengan program kesejahteraan berdasarkan kebutuhan berpedoman kepada internal dan eksternal konsistensi. (Sedarmayanti,2009;10).

Berdasarkan pendapat beberapa ahli diatas maka dapat diambil kesimpulan bahwa pemeliharaan adalah suatu proses kegiatan yang mempunyai tujuan untuk menjaga suatu objek agar tetap berfungsi secara baik dan berkesinambungan sehingga kegiatan pemeliharaan sangat berperan penting bagi suatu perusahaan yang kegiatan usahanya dalam bentuk pembuatan produk.



## B. Kerangka Pikir

**Gambar II.1 : Kerangka Pikir Evaluasi Pemeliharaan Perlengkapan Jalan Oleh Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah IV di Provinsi Riau (Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan)**



Sumber :*Modifikasi Penulis 2021*

### C. Hipotesis

Berdasarkan Latar belakang dan Perumusan Masalah serta Konsep Teoritis yang telah dikemukakan, maka penulis dapat merumuskan hipotesa yaitu “ Diduga Pemeliharaan Perlengkapan Jalan yang dilakukan oleh Balai Pengelola Transportasi Darat belum maksimal dilakukan seperti di peraturan karena terkendala sumber daya manusia dan minimnya pengawasan yang dilakukan oleh pemerintah pusat dalam hal ini Direktorat Jendral Perhubungan Darat.”

### D. Konsep Operasional

Untuk menghindari dari kesalahan pemahaman beberapa konsep atau istilah yang digunakan dalam penelitian ini, maka perlu dijelaskan dalam konsep operasional sebagai berikut:

1. Administrasi adalah sebagai keseluruhan proses kerjasama antara dua orang atau lebih yang didasarkan atas rasionalitas tertentu untuk mencapai tujuan yang telah ditentukan sebelumnya.
2. Organisasi adalah merupakan setiap bentuk persekutuan antara dua orang atau lebih yang bekerja bersama serta secara formal terikat dalam rangka pencapaian suatu tujuan yang telah ditentukan dalam ikatan yang terdapat seseorang /beberapa orang yang disebut atasan dan seseorang/sekelompok orang yang disebut bawahan.
3. Manajemen adalah suatu proses atau kerangka kerja, yang melibatkan bimbingan atau pengarahan suatu kelompok orang orang kearah tujuan

tujuan organisasi atau maksud maksud yang nyata. Manajemen adalah suatu kegiatan, pelaksanaannya adalah “managing” – pengelolaan-, sedang pelaksanaannya disebut manager atau pengelola.

4. Manajemen Sumber Daya Manusia adalah aktivitas yang dilakukan merangsang, mengembangkan, memotivasi, dan memelihara kinerja yang tinggi dalam organisasi.
5. Pelaksanaan diartikan sebagai suatu usaha atau kegiatan tertentu yang dilakukan untuk mewujudkan rencana atau program dalam kenyataanya.
6. Pemeliharaan merupakan aktivitas yang dilakukan untuk memelihara gedung atau asset perusahaan secara keseluruhan agar tetap berada dalam kondisi kerja atau siap pakai. Bukan hanya gedung, tanah, mesin, dan peralatan lainnya tapi juga termasuk didalamnya para pegawainya
7. Input adalah Masukan yang diperlukan untuk pelaksanaan kebijakan.
8. Process adalah bagaimana sebuah kebijakan diwujudkan dalam bentuk pelayanan langsung kepada masyarakat.
9. Output adalah hasil dari pelaksanaan kebijakan.
10. Outcome adalah tingkat pencapaian atas hasil lebih tinggi yang mungkin menyangkut kepentingan banyak pihak.
11. BPTD Balai Pengelola Transportasi Darat yang selanjutnya dalam Peraturan Menteri disebut dengan BPTD Merupakan Unit Pelaksana Teknis Dilingkungan Kementerian Perhubungan dan Bertanggung Jawab Kepada Direktur Jendral Perhubungan Darat.

12. Perlengkapan Jalan adalah suatu fasilitas yang ditempatkan untuk keselamatan, keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas serta kemudahan bagi pengguna jalan dalam berlalu lintas.
13. Pemeliharaan Perlengkapan Jalan suatu kegiatan penanganan pada perlengkapan jalan yang berupa kegiatan pemeliharaan berkala dan pemeliharaan incidental pada perlengkapan jalan yang diperlukan untuk mempertahankan kondisi dan kinerja perlengkapan jalan secara optimal sehingga umur yang ditetapkan dapat tercapai.
14. Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas (APILL) adalah perangkat elektronik yang menggunakan isyarat lampu yang dapat dilengkapi dengan isyarat bunyi untuk mengatur lalu lintas orang dan /atau kendaraan dipersimpangan atau pada ruas jalan.
15. Alat Penerangan Jalan adalah bagian bangunan dari pelengkap jalan yang dapat diletakkan/dipasang dikiri/kanan jalan dan atau ditengah (dibagian median jalan) yang digunakan untuk menerangi jalan maupun lingkungan disekitar jalan yang diperlukan termasuk dipersimpangan jalan (*intersection*), jalan layang (*interchange, overpass, fly over*), jembatan dan jalan dibawah tanah (*underpass, terowongan*).
16. Alat Pengaman Pengguna Jalan adalah Fasilitas Perlengkapan jalan yang digunakan untuk pengamanan terhadap pemakai jalan yang terdiri atas : pagar pengaman (*guardrail*), cermin tikungan, patok Lalu lintas (*delineator*), pulau pulau lalu lintas dan pita pengaduh.

### E. Operasional Variabel

**Tabel II.2: Operasional Variabel Evaluasi Pemeliharaan Perlengkapan Jalan Oleh Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah IV di Provinsi Riau (Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan)**

Konsep	Variabel	Indikator	Item Penilaian	Ukuran
1	2	3	4	5
Evaluasi yaitu berkenaan dengan upaya untuk menghasilkan informasi mengenai nilai atau manfaat dari suatu kebijakan. Menurut Dunn (dalam Leo Agustino, 2017;170)	Evaluasi Pemeliharaan Perlengkapan Jalan	1. Input (masukan)	a. Sumber daya pendukung (SDM,Uang,Sarana/Prasarana)  b. Bahan bahan dasar pendukung (Peralatan/Teknologi)	Baik  Cukup Baik  Kurang Baik
		2. Process (proses)	a.Tepat Sasaran  b.Tepat Guna  c. Efisiensi	Baik  Cukup Baik  Kurang Baik
		3. Output (keluaran)	a. Tepat tidaknya sasaran yang dituju  b. Berapa besaran yang tercakup  c. Seberapa banyak kelompok sasaran yang tertangani	Baik  Cukup Baik  Kurang Baik

		4. Outcomes (dampak)	<p>a. Ada atau tidak perubahan pada target/sasaran</p> <p>b. Seberapa besar perubahan kelompok sasaran</p> <p>c. Seberapa signifikan perubahan pada kelompok dibanding tujuan yang ingin dicapai</p>	<p>Baik</p> <p>Cukup Baik</p> <p>Kurang Baik</p>
--	--	----------------------	--	--

Sumber : *Modifikasi Peneliti, 2021*

#### F. Teknik Pengukuran

Pengukuran terhadap variable dan indikator dalam penelitian menggunakan persentase, ini diklarifikasikan dalam tiga kategori, yaitu: Baik, Cukup Baik, kurang Baik. Persentasenya sebagai berikut:

Baik : Apabila hasil indikator dalam Pemeliharaan Perlengkapan Jalan Oleh Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah IV di Provinsi Riau (Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan) mencapai kisaran antara 67 – 100 %

Cukup Baik : Apabila hasil indikator dalam Pemeliharaan Perlengkapan Jalan Oleh Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah IV di Provinsi Riau

(Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan)

mencapai kisaran antara 34 – 66 %

Kurang Baik : Apabila hasil indikator dalam Pemeliharaan

Perlengkapan Jalan Oleh Balai Pengelola

Transportasi Darat Wilayah IV di Provinsi Riau

(Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan)

mencapai kisaran antara 1 – 33 %.

Ukuran indikator Pemeliharaan Perlengkapan Jalan Oleh Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah IV di Provinsi Riau (Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan) adalah sebagai berikut :

1. Input (Masukan)

Baik : apabila item penilaian telah dapat dilaksanakan dan jawaban responden berada pada persentase 67 – 100%

Cukup Baik : apabila item penilaian telah dapat dilaksanakan dan jawaban responden berada pada persentase 34 – 66%

Kurang Baik : apabila item penilaian telah dapat dilaksanakan dan jawaban responden berada pada persentase 1 – 33%

## 2. Process (Proses)

Baik : apabila item penilaian telah dapat dilaksanakan dan jawaban responden berada pada persentase 67 – 100%

Cukup Baik : apabila item penilaian telah dapat dilaksanakan dan jawaban responden berada pada persentase 34 – 66%

Kurang Baik : apabila item penilaian telah dapat dilaksanakan dan jawaban responden berada pada persentase 1 – 33%.

## 3. Output (Hasil Keluaran)

Baik : apabila item penilaian telah dapat dilaksanakan dan jawaban responden berada pada persentase 67 – 100%

Cukup Baik : apabila item penilaian telah dapat dilaksanakan dan jawaban responden berada pada persentase 34 – 66%

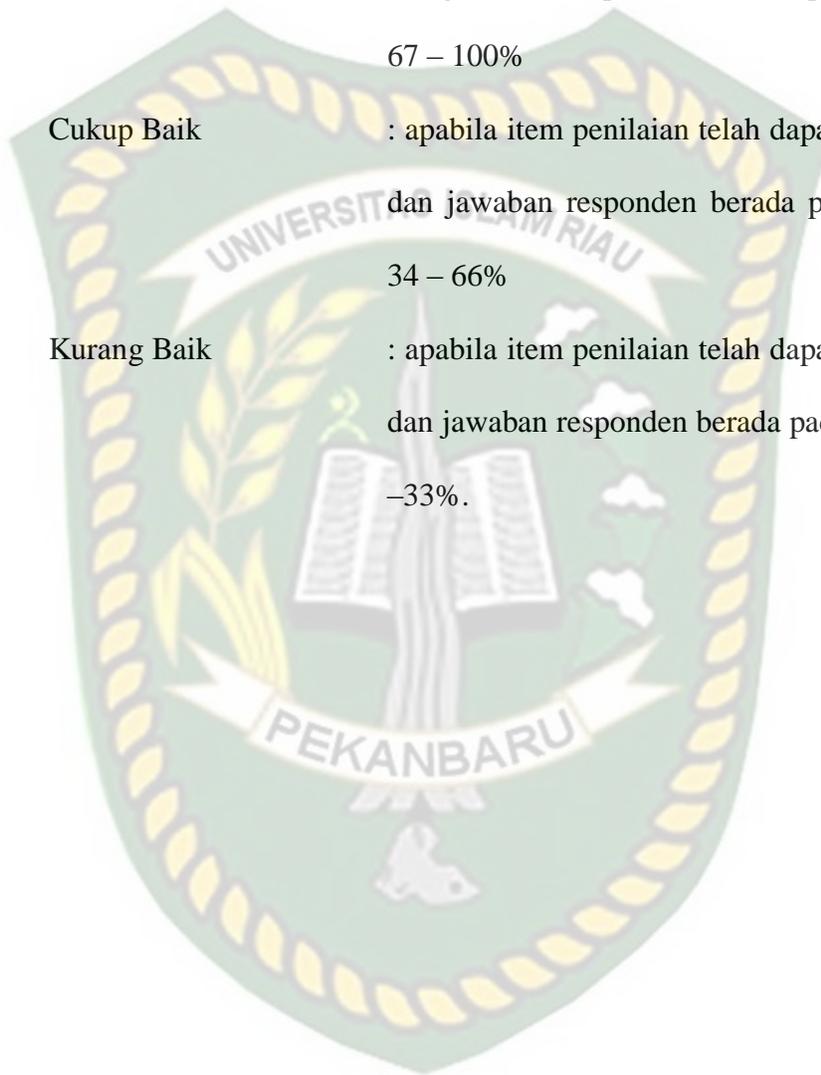
Kurang Baik : apabila item penilaian telah dapat dilaksanakan dan jawaban responden berada pada persentase 1 – 33%.

#### 4. Outcomes (Dampak)

Baik : apabila item penilaian telah dapat dilaksanakan dan jawaban responden berada pada persentase 67 – 100%

Cukup Baik : apabila item penilaian telah dapat dilaksanakan dan jawaban responden berada pada persentase 34 – 66%

Kurang Baik : apabila item penilaian telah dapat dilaksanakan dan jawaban responden berada pada persentase 1 – 33%.



## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **A. Tipe Penelitian**

Penelitian ini menggunakan tipe, survey deskriptif. Peneliti bermaksud ingin memberikan hasil analisa dan informasi yang detail terhadap objek penelitian dan oleh Karena itu penelitian ini dilakukan dengan cara mengumpulkan data dari sampel yang akan mewakili populasi, sehingga akan diperoleh penggambaran yang jelas dari hasil analisisnya. Menurut Sugiyono (2003:33).

Metode yang digunakan peneliti dalam penelitian ini menggunakan metodologi kuantitatif.

Metode penelitian kuantitatif menurut Sugiyono (2017:23) adalah metode penelitian yang berdasarkan filsafat positivisme, dan digunakan untuk meneliti populasi atau sampel tertentu, pengumpulan data menggunakan instrument penelitian, analisis data bersifat kuantitatif/statistik dengan tujuan untuk menggambarkan dan menguji hipotesis yang telah ditetapkan.

#### **B. Lokasi Penelitian**

Penelitian dilakukan di Kantor Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah IV yang berada di Jalan Cemara No 57 Kelurahan Sukamaju Kecamatan Sail Kota Pekanbaru. Alasan peneliti melakukan penelitian ditempat tersebut karena setelah peneliti melakukan survey, peneliti

menemukan tanggung jawab pemeliharaan perlengkapan jalan memang di amanahkan ke Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah IV.

### C. Populasi dan Sampel

Menurut Sugiyono (2017;136) populasi adalah wilayah generasi yang sendiri atas objek/subjek yang memiliki kuantitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari kemudian ditarik kesimpulan. Adapun yang menjadi populasi dalam penelitian ini adalah Pegawai Kantor Balai Pengelola Transportasi Darat, Sedangkan Sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh Populasi tersebut.

**Berikut Tabel III.1: Populasi dan sampel Evaluasi Pemeliharaan Perlengkapan Jalan oleh Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah IV di Provinsi Riau (Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan)**

No	Keterangan Populasi	Jumlah		Presentase
		Populasi	Sampel	
1	Kepala Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah IV	1	1	100%
2	Kepala Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	1	1	100%
3	Pegawai Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	28	15	60%
4	Masyarakat disekitar Perlengkapan Jalan	-	20	
5	Pengguna Jalan (Sopir Travel)	-	10	
Jumlah			47	

Sumber : Modifikasi Peneliti, 2021

#### **D. Teknik Penarikan Sampel**

Untuk mendapatkan Informasi dan data yang diperlukan, Dalam menentukan sampel di Kantor Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah IV, Peneliti menggunakan Teknik Sensus untuk Kepala Balai dan Kepala Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Sedangkan untuk Pegawai atau Staff Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Masyarakat yang berada disekitar Perlengkapan Jalan dan Pengguna Jalan (Sopir Travel) Peneliti Menggunakan Teknik Insidental Sampling. Teknik insidental Sampling adalah teknik pengambilan sampel secara kebetulan, metode pengambilan sampel dengan memilih siapa yang dijumpai untuk memberikan informasi yang dibutuhkan peneliti.

#### **E. Jenis dan Sumber Data**

Jenis dan sumber data yang penulis kumpulkan ada beberapa yaitu:

##### **1. Data Primer**

Data primer adalah data yang diperoleh dari responden, artinya data yang diperoleh dengan cara penelitian langsung dilapangan yaitu dengan melakukan wawancara bebas terpimpin secara langsung dengan respon den penelitian guna mendapatkan tanggapan responden terhadap masalah penelitian. wawanacara yang dilakukan dengan responden adalah guna mendapatkan informasi dan data yang mendalam tentang penelitian yang dilakukan. Disamping wawancara, penulis juga menggunakan kuisisioner untuk

mengumpulkan informasi dan data yang berkaitan dengan masalah pokok penelitian.

## 2. Data Sekunder

Data Sekunder adalah data yang diperoleh dalam bentuk literature, arsip kantor, dan dokumen dokumen tertulis lain. Untuk melengkapi data primer yang berupa data yang diperoleh dari instansi terkait sesuai dengan kebutuhan dalam penelitian ini. Sehingga penelitian ini lebih baik dan terarah.

## F. Teknik Pengumpulan Data

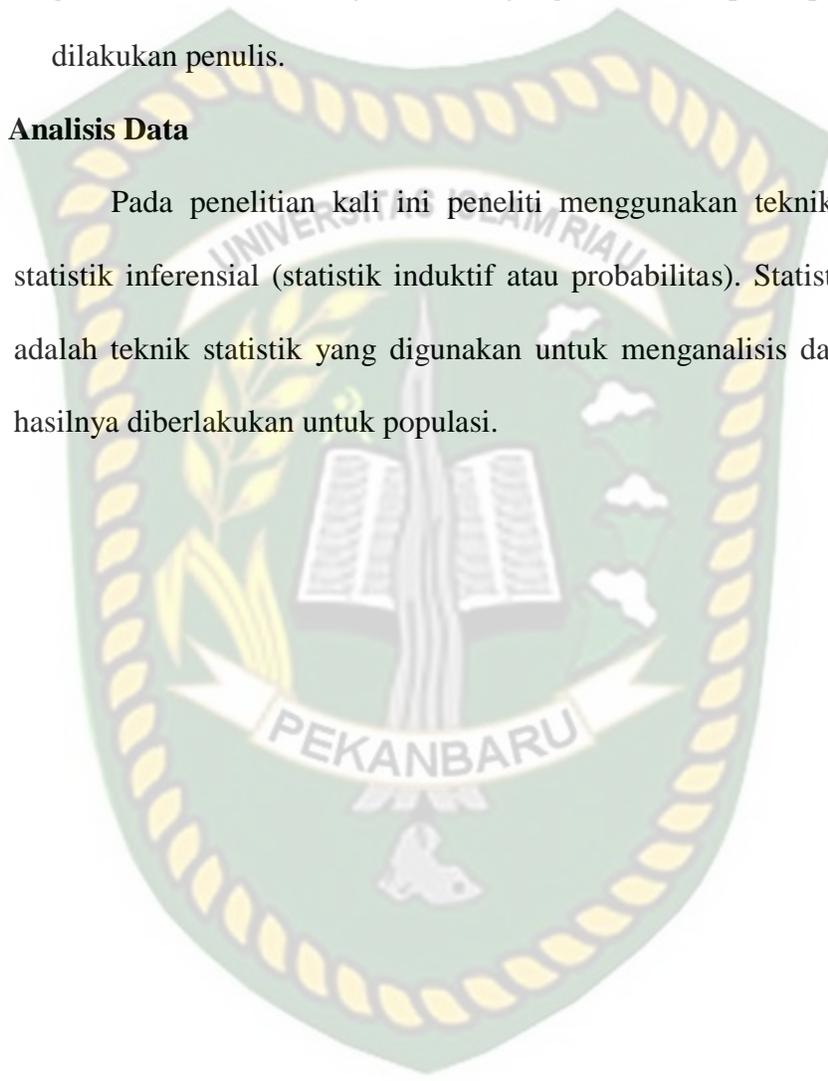
Adapun beberapa cara yang dipakai penulis dalam mengumpulkan data dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Teknik Wawancara, yaitu dengan mengajukan pertanyaan kepada responden dan informasi secara menyeluruh dan mendalam yang dianggap mengerti tentang permasalahan yang diteliti
2. Kuesioner, yaitu mempersiapkan dan mempergunakan daftar berupa pertanyaan yang diajukan kepada responden dan informan yang diberikan pertanyaan pertanyaan dan alternative jawaban. Sasaran dan teknik kuesioner ini adalah seluruh responden.
3. Observasi, yaitu metode pengumpulan data yang digunakan untuk ,menghimpun data penelitian. Data data penelitian tersebut dapat diamati oleh peneliti. Dalam arti bahwa data tersebut dihimpun melalui pengamatan penelitian menggunakan panca indra.

4. Dokumentasi, yaitu data yang penulis peroleh dari penyalinan buku buku arsip, peraturan perundang undangan, peraturan daerah, peraturan gubernur, dan dari karya ilmiah yang relevan seperti penelitian yang dilakukan penulis.

#### **G. Analisis Data**

Pada penelitian kali ini peneliti menggunakan teknik analisis data statistik inferensial (statistik induktif atau probabilitas). Statistik insferensial adalah teknik statistik yang digunakan untuk menganalisis data sampel dan hasilnya diberlakukan untuk populasi.



### H. Jadwal Waktu Kegiatan Penelitian

**Tabel III.2 : Jadwal Kegiatan Penelitian tentang Evaluasi Pemeliharaan Perlengkapan Jalan Oleh Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah IV di Provinsi Riau (Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan)**

No	Jenis Kegiatan	Bulan dan Minggu ke																							
		Maret				April				Mei- September				Oktober				November				Desember			
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
1	Penyusunan UP																								
2	Seminar UP																								
3	Revisi UP																								
4	Revisi kuisioner																								
5	Rekomendasi survey																								
6	Survay Lapangan																								
7	Analisis Data																								
8	Penyusunan Laporan Hasil Penelitian (Skripsi)																								
9	Konsultasi Revisi Skripsi																								
10	Ujian Konferehensi Revisi Skripsi																								
11	Revisi Skripsi																								
12	Penggadaan Revisi Skripsi																								

## **BAB IV**

### **DESKRIPSI DAN LOKASI PENELITIAN**

#### **A. Gambaran Umum Kota Pekanbaru**

Kota Pekanbaru merupakan ibu kota dari Provinsi Riau, keadaan kota pekanbaru relatif datar dengan struktur tanah pada umumnya terdiri dari jenis aluvial dengan pasir dan pinggiran kota pekanbaru pada umumnya terdiri dari jenis tanah organosol dan humus yang merupakan rawa rawa yang bersifat asam, sangat korosif untuk bahan besi. Dan kota pekanbaru di lalui oleh sungai siak yang berhulu dari barat dan berpangkal di timur melewati kabupaten siak sri indrapura. Sungai siak merupakan sungai yang menjadi lalu lintas perekonomian yang melalui jalur perairan dan sampai sekarang sungai siak masih digunakan untuk jalur perekonomian.

Sedangkan iklim dikota pekanbaru pada umumnya beriklim tropis, jumlah hari hujan dan curah hujan sangat fluktuatif mengikuti kondisi dan musim cuaca, biasanya apabila sudah memasuki bulan Mei hingga November akan memasuki Musim Kemarau dan dari Bulan November ke Mei akan memasuki Musim Penghujan.

Secara Administratif Kota Pekanbaru berbatasan dengan daerah lainnya yaitu:

1. Sebelah Utara : Berbatasan dengan Kabupaten siak dan Kampar
2. Sebelah Selatan : Berbatasan dengan Kabupaten Kampar dan Pelalawan
3. Sebelah Timur : Berbatasan dengan Kabupaten Siak dan Pelalawan

#### 4. Sebelah Barat : Berbatasan dengan Kabupaten Kampar

Sebagai ibukota provinsi maka jarak pekanbaru cukup menjadi pertimbangan karena jarak yang semakin jauh akan menyulitkan pengawasan dari pusat ke daerah daerah. Berikut jarak pekanbaru ke kota atau kabupaten yang ada di provinsi Riau :

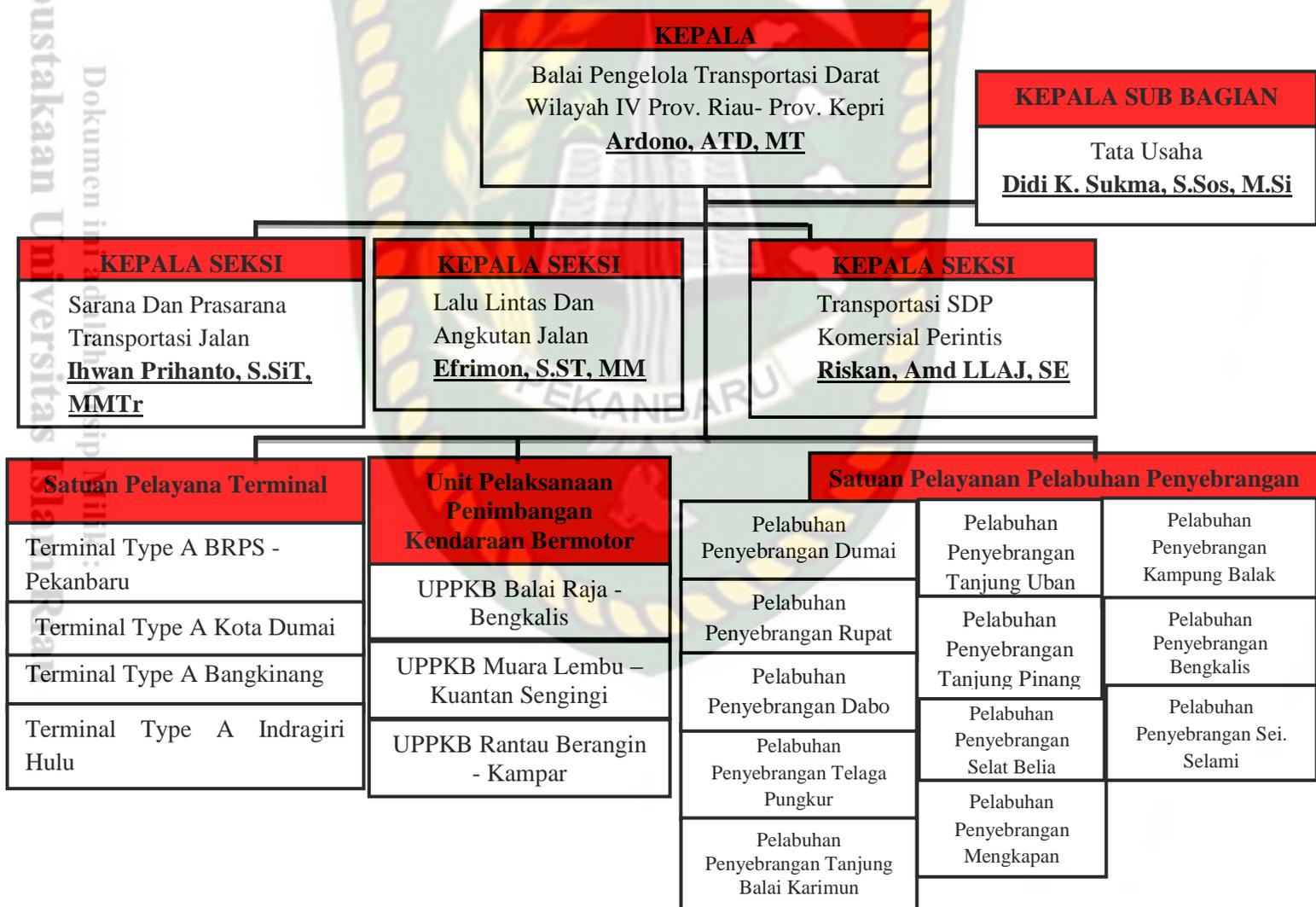
1. Pekanbaru - Taluk Kuantan : 118 Km
2. Pekanbaru - Rengat : 159 Km
3. Pekanbaru - Kerinci : 33 Km
4. Pekanbaru - Siak : 74 Km
5. Pekanbaru - Dumai : 125 Km
6. Pekanbaru - Bagan Siapi Api : 192 Km
7. Pekanbaru - Bangkinang : 51 Km
8. Pekanbaru - Pasir Pangaraian : 128 Km
9. Pekanbaru - Selat Panjang : 141 Km

#### **B. Gambaran Umum Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah IV**

Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah IV Provinsi Riau dan Kepulauan Riau dibentuk berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 154 Tahun 2016 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat , maka sejak tanggal 21 juli 2017 dengan ditandai dengan Pelantikan Pejabat Balai Pengelola Transportasi Darat se Indonesia melalui surat keputusan menteri perhubungan nomor SK.707 Tahun 2017 dan SK. 715 Tahun 2017 maka dibentuklah Balai Pengelola Transportasi Darat

Wilayah IV Provinsi Riau dan Provinsi Kepulauan Riau. mulai saat itu untuk pertama kalinya Pejabat dan staf Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah IV Provinsi Riau dan Kepri memiliki kantor yang berada di Jalan Cemara no 57 Kelurahan Sukamaju Kecamatan Sail Kota Pekanbaru.

Berikut Bagan struktur organisasi dari Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah IV di Provinsi Riau :



Sumber : *Modifikasi Penulis, 2021*

Susunan Struktur Organisasi Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah IV Provinsi Riau dan Kepulauan Riau

Berdasarkan Peraturan Menteri No 56 Tahun 2017 Tentang Peta Jabatan dan Uraian Jenis Kegiatan Jabatan di Lingkungan Unit Pelaksana Teknis Direktorat Jendral Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan terdiri dari :

1. Kepala Balai Pengelola Transportasi Darat Tipe A
2. Kepala Sub Bagian Tata Usaha
3. Kepala Seksi Sarana dan Prasarana
4. Kepala Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
5. Kepala Seksi Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Komersial dan Perintis
6. Terminal Penumpang Tipe A.

#### **1. Kepala Balai Pengelola Transportasi Darat Tipe A**

Kepala balai pengelola transportasi darat tipe A selaku kepala organisasi mempunyai tugas memimpin, merencanakan, mengkoordinasikan, mengendalikan, mengevaluasi dan melaporkan seluruh kegiatan sesuai dengan kewenangannya. Selain itu Kepala balai transportasi darat juga mempunyai tugas sebagai berikut :

- a. Menyusun rencana, program, dan anggaran balai pengelola transportasi darat

- b. Melaksanakan pembangunan, pemeliharaan, peningkatan, penyelenggaraan dan pengawasan terminal penumpang tipe A , terminal barang, Unit pelaksana penimbangan kendaraan bermotor (UPPKB)
- c. Melaksanakan kalibrasi peralatan pengujian berkala kendaraan bermotor , pemeriksaan fisik rancang bangun sarana angkutan jalan
- d. Melaksanakan pengawasan teknis sarana lalu lintas dan angkutan jalan di jalan nasional
- e. Melaksanakan pengujian berkala kendaraan bermotor dan industri karoseri
- f. Melaksanakan manajemen dan rekayasa lalu lintas, pengawasan angkutan orang antar kota antar provinsi, angkutan orang tidak dalam trayek, angkutan barang, penyidikan pengusulan sanksi administrasi terhadap pelanggaran peraturan perundang undangan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan, peningkatan kinerja dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan , serta pengawasan tarif angkutan jalan.
- g. Melaksanakan pembangunan, pemeliharaan, peningkatan penyelenggaraan dan pengawasan pelabuhan sungai, danau, dan penyeberangan yang diusahakan secara komersil dan pelabuhan yang belum diusahakan secara komersil.

- h. Melaksanakan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan angkutan sungai, danau, dan penyeberangan yang komersil dan pelabuhan yang belum diusahakan secara komersil.
- i. Melaksanakan penjaminan keamanan dan ketertiban , penyidikan, dan pengusulan, sanksi administratif terhadap pelanggaran perundang undangan dibidang lalu lintas dan angkutan jalan sungai, danau, dan penyeberangan yang diusahakan komersil dan belum diusahakan secara komersil.
- j. Melaksanakan peningkatan kinerja keselamatan lalu lintas dan angkutan, pelayanan jasa pelabuhan serta pengusulan dan pemantauan tarif dan penjadwalan angkutan sungai, danau dan penyeberangan yang diusahakan komersil dan yang belum diusahakan secara komersil.
- k. Mengelola urusan tata usaha, rumah tangga, kepegawaian, keuangan, hukum dan hubungan masyarakat.
- l. Melaksanakan tugas kedinasan lain yang diberikan oleh pimpinan.

**2. Kepala Seksi Sarana dan Prasarana Transportasi Jalan mempunyai tugas yaitu :**

- a. Menyusun bahan pembangunan, pemeliharaan, peningkatan, penyelenggaraan dan pengawasan terminal penumpang tipe A
- b. Menyusun bahan pembangunan, pemeliharaan, peningkatan, penyelenggaraan dan pengawasan terminal barang

- c. Menyusun bahan pembangunan, pemeliharaan, peningkatan, penyelenggaraan dan pengawasan unit pelaksana penimbangan kendaraan bermotor (UPPKB)
- d. Menyiapkan bahan pelaksanaan kalibrasi peralatan pengujian berkala kendaraan bermotor
- e. Menyiapkan bahan pelaksanaan pemeriksaan fisik rancang bangun sarana angkutan jalan
- f. Menyiapkan bahan pengawasan teknis sarana lalu lintas dan angkutan jalan di jalan nasional dan pengujian berkala kendaraan bermotor dan industri karoseri
- g. Melaksanakan tugas kedinasan lain yang diberikan oleh pimpinan.

**3. Kepala Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Mempunyai tugas :**

- a. Menyusun bahan manajemen dan rekayasa lalu lintas di jalan nasional
- b. Menyusun bahan pengawasan angkutan orang lintas batas Negara dan/atau antar kota antar provinsi
- c. Menyusun bahan pengawasan angkutan orang tidak dalam trayek dan angkutan barang
- d. Menyusun bahan penyidikan dan pengusulan sanksi administratif terhadap pelanggaran peraturan perundang undangan dibidang lalu lintas dan angkutan jalan

- e. Menyusun bahan peningkatan kinerja dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan
- f. Menyusun bahan pengawasan tarif dan angkutan jalan
- g. Melaksanakan tugas kedinasan lain yang diberikan oleh pimpinan.

**4. Kepala Seksi Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan Komersial dan Perintis mempunyai tugas :**

- a. Menyusun bahan pembangunan, pemeliharaan, peningkatan, penyelenggaraan dan pengawasan pelabuhan penyeberangan.
- b. Menyusun bahan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan angkutan sungai, danau dan penyeberangan
- c. Menyusun bahan penjaminan keamanan dan ketertiban dibidang lalu lintas dan angkutan sungai danau dan penyeberangan
- d. Menyusun bahan penyidikan dan pengusulan sanksi administratif terhadap pelanggaran peraturan perundang undangan di bidang lalu lintas dan angkutan sungai, danau dan penyeberangan
- e. Menyusun bahan peningkatan kinerja dan keselamatan lalu lintas dan angkutan sungai, danau dan penyeberangan
- f. Menyusun bahan pelayanan jasa kepelabuhan sungai, danau dan penyeberangan
- g. Menyusun bahan pengusulan dan pemantauan tarif dan penjadwalan angkutan sungai, danau dan penyeberangan

- h. Menyiapkan bahan penyelenggaraan pelabuhan penyeberangan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial dan yang belum diusahakan secara komersial
- i. Melaksanakan tugas kedinasan lain yang diberikan oleh pimpinan.

**5. Koordinator Terminal Tipe A mempunyai tugas :**

- a. Merencanakan teknis operasional terminal tipe A kelas I (rencana kerja)
- b. Melakukan pengumpulan, pengolahan, dan penelaahan data atau informasi sebagai bahan laporan
- c. Melakukan pengelolaan, penyelenggaraan, pengawasan, dan pengendalian kegiatan terminal tipe A kelas I
- d. Melakukan pengelolaan ketatausahaan terminal tipe A kelas I
- e. Monitoring dan evaluasi kegiatan terminal tipe A kelas I
- f. Melaporkan hasil pelaksanaan tugas kepada kepala balai secara berkala
- g. Melaksanakan koordinasi dengan instansi terkait
- h. Melaksanakan tugas kedinasan lain yang diberikan oleh pimpinan.

**C. Fungsi dan Tugas Balai Pengelola Transportasi Darat**

Adapun yang menjadi tugas pokok dan fungsi dari Balai Pengelola

Transportasi Darat Wilayah IV Provinsi Riau dan Kepri :

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 154 Tahun 2016 Tentang tata kerja Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah IV Provinsi Riau dan Kepri , maka tugasnya sebagai berikut :

1. Tugas pokok Balai Pengelola Transportasi darat, maka tugas balai pengelola transportasi darat wilayah IV provinsi Riau dan Kepri bagian kedua pasal 3 :
  - a. Melaksanakan Pengelolaan lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau dan penyebrangan serta penyelenggaraan pelabuhan penyebrangan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial dan pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial.
2. Fungsi balai pengelola transportasi darat , maka tugas Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah IV Provinsi Riau dan Kepri bagian pasal 4 :
  - a. Penyusunan perencanaan, program, dan anggaran
  - b. Pelaksanaan pembangunan, pemeliharaan, peningkatan, penyelenggaraan, dan pengawasan terminal penumpang Tipe A, Terminal Barang, Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB), pelaksana kalibrasi peralatan pengujian berkala kendaraan bermotor, pelaksana pemeriksaan fisik rancang bangun sarana angkutan jalan serta pengawasan teknis sarana lalu lintas dan angkutan jalan di jalan nasional dan pengujian berkala kendaraan bermotor dan industri karoseri;

- c. Pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas, pengawasan angkutan orang antar kota antar provinsi, angkutan orang tidak dalam trayek, angkutan barang, penyidikan dan pengusulan sanksi administrasi terhadap pelanggaran peraturan perundang-undangan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan, peningkatan kinerja dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, serta pengawasan tarif angkutan jalan;
- d. Pelaksanaan pembangunan, pemeliharaan, peningkatan, penyelenggaraan, dan pengawasan pelabuhan sungai, danau dan penyeberangan yang diusahakan secara komersial, serta pengaturan, pengendalian dan pengawasan angkutan sungai, danau, dan penyeberangan yang komersial dan pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial, penjaminan keamanan dan ketertiban, penyidikan dan pengusulan sanksi administratif terhadap pelanggaran peraturan perundang-undangan di bidang lalu lintas dan angkutan sungai, danau, dan penyeberangan yang diusahakan secara komersial dan pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial, peningkatan kinerja dan keselamatan lalu lintas dan angkutan, pelayanan jasa pelabuhan serta pengusulan dan pemantauan tarif dan penyeberangan yang diusahakan secara komersial dan pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial;

- e. Pelaksanaan urusan tata usaha, rumah tangga, kepegawaian, keuangan, hukum, dan hubungan masyarakat.dan
- f. Pelaksanaan evaluasi dan pelaporan.

Sedangkan yang menjadi visi misi Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah IV Provinsi Riau dan Kepri adalah sebagai berikut :

#### 1. Visi

Menjadi organisasi pemerintah yang professional yang dapat memfasilitasi dan mendukung mobilitas masyarakat melalui suatu layanan transportasi darat yang menjunjung tinggi nilai kemanusiaan dan berkeadilan, yang aman, selamat, mudah dijangkau, berkualitas, berdaya saing tinggi, dan terintegrasi dengan moda transportasi lainnya dan dapat di pertanggung jawabkan.

#### 2. Misi

- a. Menciptakan sistem Pelayanan transportasi darat yang aman, selamat, dan mampu menjangkau masyarakat dan wilayah Indonesia.
- b. Menciptakan dan mengorganisasi Transportasi jalan, sungai, danau dan penyeberangan serta perkotaan yang berkualitas, berdaya saing dan berkelanjutan.
- c. Mendorong Berkembangnya Industri Transportasi darat yang transparan dan akuntabel

- d. Membangun prasarana dan sarana transportasi darat.

Dalam melaksanakan tugas dan fungsinya Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah IV khususnya Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Tidak bekerja sendiri, ada organisasi lain yang juga saling membutuhkan dan bekerja sama contohnya organisasi Dinas Perhubungan Provinsi dan Dinas Perhubungan Kabupaten/Kota yang masih dalam satu lingkup Kementerian, Organisasi lain yang bekerjasama dengan Seksi lalu lintas dan Angkutan Jalan yaitu Pihak Asuransi dan Jasa Raharja dalam bidang Lalu lintas dan Damri dalam bidang Angkutan Jalan.

#### **D. Standar Operasional Prosedur Pemeliharaan**

Didalam menjalankan tugas dan fungsinya harus ada standar operasional prosedur (SOP) yang wajib diikuti oleh seluruh pihak yang terkait, hal itu dikarenakan untuk tetap menjaga agar suatu program atau kebijakan tetap pada alur nya. Berikut Standar Operasional Prosedur tentang Pemeliharaan Perlengkapan Jalan yang ada pada Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan :

## 1. Prosedur Teknis Perbaikan Warning Light (Penggantian Sparepart Menyeluruh)

Jenis Pemeliharaan	Lampu Mati Total (Penggantian Menyeluruh Sparepart)
Peralatan yang dibutuhkan	1. Mobil Crane 2. Alat Kerja 3. Rambu 4. Safety Helmets 5. Shoes 6. Safety Belts 7. Safety Jackets
Bahan	1. Lampu 2. Battery 3. Control Wlts dan 4. Module Aspek
Pekerja yang dibutuhkan	1. Supir (1 orang) 2. Pekerja (2 orang)
Metode	Kategori B Pemasangan Semua Sparepart untuk penggantian
	Langkah Kerja
Langkah 1	1. Mobilisasi Peralatan dan Pekerja ke Lapangan 2. Tempatkan rambu lalu lintas dan alihkan lalu lintas dan 3. Siapkan peralatan
Langkah 2	Pasang lampu dan bagian lain dengan mobil crane
Langkah 3	1. Cek sambungan Kabel dan Pastikan lampu menyala 2. Bersihkan area pekerjaan dan 3. Angkat kembali rambu pengaman

## 2. Prosedur Teknis Perbaikan Warning Light (Pengecatan Tiang Lampu Aspek)

Jenis Pemeliharaan	Pengecatan tiang lampu aspek serta patok yang sudah pudar
Peralatan yang dibutuhkan	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mobil crane;</li> <li>2. Alat kerja;</li> <li>3. Rambu;</li> <li>4. Safety helmet;</li> <li>5. Shoes;</li> <li>6. Safety belt; dan</li> <li>7. Safety jacket.</li> </ol>
Bahan	Cat duco
Pekerja yang dibutuhkan	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Supir (1 orang); dan</li> <li>2. Pekerja (2 orang).</li> </ol>
Metode	Kategori B Pengecatan tiang lengkung dan box lampu aspek
Langkah Kerja	
Langkah 1	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mobilisasi peralatan dan pekerja ke lapangan;</li> <li>2. Tempatkan rambu pengaman pada areal perbaikan dan alihkan lalu lintas; dan</li> <li>3. Siapkan peralatan.</li> </ol>
Langkah 2	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Turunkan tiang; dan</li> <li>2. Cat tiang dan box lampu aspek pada bagian yang pudar agar kembali baik warnanya.</li> </ol>
Langkah 3	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pasang tiang kembali;</li> <li>2. Kencangkan mur pada angkur hingga menyentuh base plat;</li> <li>3. Bersihkan area pekerjaan; dan</li> <li>4. Angkat kembali rambu pengaman.</li> </ol>

3. Prosedur Teknis Perbaikan Warning Light (Pemotongan Semak/Rumput/Ranting Pohon Yang Menutupi Lampu)

Jenis Pemeliharaan	Pemotongan semak/rumput/ranting pohon yang menutupi lampu
Peralatan yang dibutuhkan	1. Mobil pick up; dan 2. Alat pengaman diri bagi pekerja, rambu lalu lintas, papan informasi dan peralatan lain.
Bahan	Alat potong semak/rumput/ranting pohon
Pekerja yang dibutuhkan	1. Mandor (1 orang); dan 2. Pekerja (2 orang).
Metode	Kategori D Pembersihan semak/rumput/ranting pohon yang menutupi lampu sehingga menghalangi fungsi.
Langkah Kerja	
Langkah 1	1. Mobilisasi peralatan dan pekerja ke lapangan; 2. Tempatkan rambu pengaman pada areal perbaikan dan alihkan lalu lintas; dan 3. Siapkan peralatan.
Langkah 2	1. Potong semak/rumput/ranting pohon yang menghalangi fungsi lampu penerangan, dan 2. Untuk lampu penerangan yang tinggi gunakan perancah atau tangga.
Langkah 3	1. Hati-hati jangan merusak lampu 2. Bersihkan area pekerjaan; dan 3. Angkat kembali rambu pengaman.

## 4. Prosedur Teknis Perbaikan Tiang Rambu Yang Rusak

Jenis Pemeliharaan	Perbaikan tiang rambu yang rusak
Peralatan yang dibutuhkan	1. Mobil pick up; dan 2. Alat pengamanan diri bagi pekerja, rambu lalu lintas, papan informasi dan peralatan lain.
Bahan	Alat las dan perlengkapan lainnya (sesuai kebutuhan)
Pekerja yang dibutuhkan	1. Mandor (1 orang); 2. Operator (2 orang); dan 3. Pekerja (3 orang).
<b>Langkah Kerja</b>	
Langkah 1	1. Mobilisasi peralatan dan pekerja ke lapangan; 2. Tempatkan rambu pengaman pada areal perbaikan dan alihkan lalu lintas; dan 3. Siapkan peralatan.
Langkah 2	1. Buka plat rambu yang berubah posisi; 2. Luruskan tiang rambu sehingga tegak lurus dengan lalu lintas yang datang; dan 3. Kencangkan rambu dengan alat bantu yang telah disediakan.
Langkah 3	1. Periksa bahwa tiang rambu tersebut tegak dan pada posisi yang benar seperti semula; 2. Periksa bahwa rambu tersebut dapat dilihat dari jalan (minimal 100 meter); 3. Bersihkan area pekerjaan; dan 4. Angkat kembali rambu pengaman.

## 5. Prosedur Teknis Pembersihan Permukaan Daun Rambu

Jenis Pemeliharaan	Pembersihan permukaan daun rambu
Peralatan yang dibutuhkan	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mobil pick up; dan</li> <li>2. Alat pengamanan diri bagi pekerja, rambu lalu lintas, papan informasi dan peralatan lain.</li> </ol>
Bahan	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kain lap;</li> <li>2. Tiner;</li> <li>3. Sabun; dan</li> <li>4. Air</li> </ol>
Pekerja yang dibutuhkan	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mandor (1 orang); dan</li> <li>2. Pekerja (2 orang).</li> </ol>
<b>Langkah Kerja</b>	
Langkah 1	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mobilisasi peralatan dan pekerja ke lapangan;</li> <li>2. Tempatkan rambu pengaman pada areal perbaikan dan alihkan lalu lintas; dan</li> <li>3. Siapkan peralatan.</li> </ol>
Langkah 2	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bersihkan rambu dari debu atau kotoran dengan menggunakan kain lap dan tiner. Jangan gunakan bahan pelarut untuk membersihkan rambu tersebut</li> <li>2. Untuk rambu yang tinggi gunakan perancah/tangga; dan</li> <li>3. Bersihkan rambu dengan air dan sabun.</li> </ol>
Langkah 3	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bilas rambu dengan air bersih;</li> <li>2. Periksa bahwa rambu tersebut dapat dilihat dari jalan (minimal 100 meter)</li> <li>3. Hati-hati jangan merusak permukaan yang reflektif;</li> <li>4. Bersihkan lapangan; dan</li> <li>5. Angkat kembali rambu pengaman.</li> </ol>

## 6. Prosedur Teknis Perbaikan Daun Rambu Yang Rusak

Jenis Pemeliharaan	Perbaikan daun rambu yang rusak
Peralatan yang dibutuhkan	1. Mobil pick up; dan 2. Alat pengaman diri bagi pekerja, rambu lalu lintas, papan informasi dan peralatan lain.
Bahan	Tidak ada
Pekerja yang dibutuhkan	1. Mandor (1 orang); 2. Operator (2 orang); dan 3. Pekerja (3 orang).
Langkah Kerja	
Langkah 1	1. Mobilisasi peralatan dan pekerja ke lapangan; 2. Tempatkan rambu pengaman pada areal perbaikan dan alihkan lalu lintas; dan 3. Siapkan peralatan.
Langkah 2	1. Buka daun rambu yang berubah bentuk/rusak; 2. Luruskan daun rambu sehingga kembali kebentuk semula, bersihkan rambu dengan air dan sabun; dan 3. Cek kembali bentuk daun rambu yang sudah diperbaiki.
Langkah 3	1. Pasang kembali daun rambu pada tiang; 2. Hati-hati jangan merusak permukaan yang reflektif; 3. Bersihkan dan rapikan hasil pekerjaan; dan 4. Angkat kembali rambu pengaman.

## 7. Prosedur Teknis Pembersihan Tiang Rambu Yang Berkarat

Jenis Pemeliharaan	Pembersihan tiang rambu yang berkarat
Peralatan yang dibutuhkan	1. Mobil pick up; dan 2. Alat pengamanan diri bagi pekerja, rambu lalu lintas, papan informasi dan peralatan lain.
Bahan	Pembersih karat
Pekerja yang dibutuhkan	1. Mandor (1 orang); 2. Operator (2 orang); dan 3. Pekerja (3 orang).
<b>Langkah Kerja</b>	
Langkah 1	1. Mobilisasi peralatan dan pekerja ke lapangan; 2. Tempatkan rambu pengaman pada areal perbaikan dan alihkan lalu lintas; dan 3. Siapkan peralatan.
Langkah 2	1. Bersihkan tiang rambu dari karat dengan menggunakan pembersih karat, jangan gunakan bahan pelarut untuk membersihkan rambu dengan air dan sabun; 2. Untuk tiang rambu yang tinggi gunakan perancah atau tangga; dan 3. Bersihkan tiang rambu dengan air dan sabun.
Langkah 3	1. Bilas tiang rambu dengan air bersih; 2. Bersihkan dan rapikan hasil pekerjaan; 3. Hati-hati jangan merusak permukaan yang reflektif; 4. Bersihkan lapangan; dan 5. Angkat kembali rambu pengaman.

## 8. Prosedur Teknis Perbaikan Rambu Elektronik

Jenis Pemeliharaan	Perbaikan rambu elektronik
Peralatan yang dibutuhkan	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mobil pick up; dan</li> <li>2. Alat pengamanan diri bagi pekerja, rambu lalu lintas, papan informasi dan peralatan lain.</li> </ol>
Bahan	Pembersih karat
Pekerja yang dibutuhkan	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mandor (1 orang);</li> <li>2. Operator (2 orang); dan</li> <li>3. Pekerja (3 orang).</li> </ol>
Metode	<p>Kategori B</p> <p>Penggantian spare part yang mengalami kerusakan tergantung kebutuhan, pada umumnya hanya komponen tertentu saja yang harus diganti.</p>
Langkah Kerja	
Langkah 1	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mobilisasi peralatan dan pekerja ke lapangan;</li> <li>2. Tempatkan rambu pengaman pada areal perbaikan dan alihkan lalu lintas; dan</li> <li>3. Siapkan peralatan.</li> </ol>
Langkah 2	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Lepas baut di area Printed Circuit Board (PBC) yang rusak, untuk rambu yang tinggi gunakan perancah atau tangga;</li> <li>2. Ganti dengan Light Emitting Diode Printed Circuit Board (LED PBC) yang baru datang; dan</li> <li>3. Pasang kembali ke dalam lampu.</li> </ol>
Langkah 3	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tes nyala lampu; dan</li> <li>2. Rakit ulang dan pasang kembali ke tiang, bersihkan lapangan</li> </ol>
Langkah 4	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Buka tutup cover baterai, kemudian ganti Maximum Power Point Tracking (MPPT) controller atau baterai dengan yang baru; dan</li> <li>2. Tutup kembali cover baterai dan baut.</li> </ol>
Langkah 5	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tes nyala lampu;</li> <li>2. Rakit ulang dan pasang kembali ke tiang;</li> <li>3. Bersihkan lapangan; dan</li> <li>4. Angkat kembali rambu pengaman.</li> </ol>

9. Prosedur Teknis Pemotongan Semak/Rumput/Ranting Pohon Yang Menutupi Daun Rambu

Jenis Pemeliharaan	Pemotongan semak/rumput/ranting pohon yang menutupi daun rambu
Peralatan yang dibutuhkan	1. Mobil pick up; dan 2. Alat pengaman diri bagi pekerja, rambu lalu lintas, papan informasi dan peralatan lain.
Bahan	Alat potong semak/rumput/ranting pohon
Pekerja yang dibutuhkan	1. Mandor (1 orang); dan 2. Pekerja (2 orang).
Metode	Kategori D Pembersihan semak/rumput/ranting pohon yang menutupi daun rambu sehingga menghalangi fungsi.
Langkah Kerja	
Langkah 1	1. Mobilisasi peralatan dan pekerja ke lapangan; 2. Tempatkan rambu pengaman pada areal perbaikan dan alihkan lalu lintas; dan 3. Siapkan peralatan.
Langkah 2	1. Potong semak/rumput/ranting pohon yang menghalangi fungsi rambu, dan 2. Untuk rambu yang tinggi gunakan perancah atau tangga.
Langkah 3	1. Hati-hati jangan merusak permukaan yang reflektif; 2. Bersihkan lapangan; dan 3. Angkat kembali rambu pengaman.

## 10. Prosedur Teknis Pengecatan Ulang Marka

Jenis Pemeliharaan	Pengecatan ulang marka
Peralatan yang dibutuhkan	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pick up truck;</li> <li>2. Flat bed truck dilengkapi craner;</li> <li>3. Asphalt sprayer;</li> <li>4. Line marking machine; dan</li> <li>5. Alat bantu dan rambu pengaman.</li> </ol>
Bahan	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Cat marka jalan;</li> <li>2. Glass-bead drop on.</li> </ol>
Pekerja yang dibutuhkan	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mandor (1 orang); dan</li> <li>2. Pekerja (3 orang).</li> </ol>
Metode	Kategori B Pengecatan ulang marka yang pudar
<b>Langkah Kerja</b>	
Langkah 1	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mobilisasi peralatan dan pekerja ke lapangan;</li> <li>2. Tempatkan rambu pengaman pada areal perbaikan dan alihkan lalu lintas; dan</li> <li>3. Siapkan peralatan.</li> </ol>
Langkah 2	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bersihkan area marka yang akan di cat;</li> <li>2. Lakukan marking pada daerah yang akan di cat;</li> <li>3. Proses pengecatan marka; dan</li> <li>4. Menaburkan glass bead drop on pada daerah pengecatan.</li> </ol>
Langkah 3	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bersihkan areal yang telah dibuat marka jalan yang benar, rakit ulang dan pasang kembali ke tiang;</li> <li>2. Bersihkan lapangan; dan</li> <li>3. Angkat kembali rambu pengaman.</li> </ol>

## 11. Prosedur Teknis Perbaikan Paku Jalan (Penggantian Paku Jalan)

Jenis Pemeliharaan	Penggantian paku jalan
Peralatan yang dibutuhkan	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mobil pick up; dan</li> <li>2. Alat pengaman diri bagi pekerja, rambu lalu lintas, papan informasi dan peralatan lain.</li> </ol>
Bahan	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Paku jalan baru; dan</li> <li>2. Aspal</li> </ol>
Pekerja yang dibutuhkan	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mandor (1 orang); dan</li> <li>2. Pekerja (3 orang).</li> </ol>
Metode	<p>Kategori B</p> <p>Mengganti paku jalan yang lama dengan yang baru</p>
<b>Langkah Kerja</b>	
Langkah 1	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mobilisasi peralatan dan pekerja ke lapangan;</li> <li>2. Tempatkan rambu pengaman pada areal perbaikan dan alihkan lalu lintas; dan</li> <li>3. Siapkan peralatan.</li> </ol>
Langkah 2	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Lakukan pengaspalan baru (pelapisan aspal baru);</li> <li>2. Buat titik-titik penempatan paku jalan yang baru; dan</li> <li>3. Pasang paku jalan yang baru di titik penempatan yang telah dibuat pada lapisan aspal yang baru.</li> </ol>
Langkah 3	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bersihkan areal hasil pekerjaan;</li> <li>2. Bersihkan paku jalan yang baru dari sisa aspal yang menempel saat pemasangan</li> <li>3. Bersihkan lapangan; dan</li> <li>4. Angkat kembali rambu pengaman.</li> </ol>

12. Prosedur teknis perbaikan paku jalan ((Pemotongan Semak/Rumput/ranting pohon Yang Menutupi Paku Jalan)

Jenis Pemeliharaan	Pemotongan semak/rumput/ranting pohon yang menutupi paku jalan
Peralatan yang dibutuhkan	1. Mobil pick up; dan 2. Alat pengaman diri bagi pekerja, rambu lalu lintas, papan informasi dan peralatan lain.
Bahan	Alat potong semak/rumput/ranting pohon
Pekerja yang dibutuhkan	1. Mandor (1 orang); dan 2. Pekerja (2 orang).
Metode	Kategori D Pembersihan semak/rumput/ranting pohon yang menutupi paku jalan sehingga menghalangi fungsi.
Langkah Kerja	
Langkah 1	1. Mobilisasi peralatan dan pekerja ke lapangan; 2. Tempatkan rambu pengaman pada areal perbaikan dan alihkan lalu lintas; dan 3. Siapkan peralatan.
Langkah 2	Potong semak/rumput/ranting pohon yang menghalangi fungsi paku jalan
Langkah 3	1. Bersihkan lapangan; dan 2. Angkat kembali rambu pengaman.

13. Prosedur Teknis Perbaikan Alat Penerangan Jalan Lampu Rusak (Solar Cell)

Jenis Pemeliharaan	Lampu rusak/mati (solar cell)
Peralatan yang dibutuhkan	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mobil crane;</li> <li>2. Alat kerja;</li> <li>3. Rambu;</li> <li>4. Safety helmet;</li> <li>5. Shoes;</li> <li>6. Safety belt; dan</li> <li>7. Safety jacket.</li> </ol>
Bahan	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Maximum Power Point Tracking (MPPT) controller;</li> <li>2. Light Emitting Diode Printed Circuit Board (LED PBC);</li> <li>3. Baterai; dan</li> <li>4. Solar cell.</li> </ol>
Pekerja yang dibutuhkan	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Supir (1 orang); dan</li> <li>2. Pekerja (2 orang).</li> </ol>
Metode	<p>Kategori B</p> <p>Penggantian spare part yang mengalami kerusakan tergantung kebutuhan dimana pada umumnya hanya komponen tertentu saja yang harus diganti.</p>
<b>Langkah Kerja</b>	
Langkah 1	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mobilisasi peralatan dan pekerja ke lapangan;</li> <li>2. Tempatkan rambu pengaman pada areal perbaikan dan alihkan lalu lintas; dan</li> <li>3. Siapkan peralatan.</li> </ol>
Langkah 2	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Lepas baut di area Printed Circuit Board (PBC) yang rusak, untuk rambu yang tinggi gunakan perancah atau tangga;</li> <li>2. Ganti dengan Light Emitting Diode Printed Circuit Board (LED PBC) yang baru datang; dan</li> <li>3. Pasang kembali ke dalam lampu.</li> </ol>
Langkah 3	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tes nyala lampu; dan</li> <li>2. Rakit ulang dan pasang kembali ke tiang, bersihkan lapangan</li> </ol>
Langkah 4	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Buka tutup cover baterai, kemudian ganti Maximum Power Point Tracking (MPPT) controller atau baterai dengan yang baru; dan</li> <li>2. Tutup kembali cover baterai dan baut.</li> </ol>

Langkah 5	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tes nyala lampu;</li> <li>2. Rakit ulang dan pasang kembali ke tiang;</li> <li>3. Bersihkan lapangan; dan</li> <li>4. Angkat kembali rambu pengaman.</li> </ol>
-----------	---

#### 14. Prosedur Teknis Perbaikan Alat Penerangan Jalan Lampu Rusak

Jenis Pemeliharaan	Lampu rusak/mati
Peralatan yang dibutuhkan	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mobil crane;</li> <li>2. Alat kerja;</li> <li>3. Rambu;</li> <li>4. Safety helmet;</li> <li>5. Shoes;</li> <li>6. Safety belt; dan</li> <li>7. Safety jacket.</li> </ol>
Bahan	Lampu
Pekerja yang dibutuhkan	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Supir (1 orang); dan</li> <li>2. Pekerja (2 orang).</li> </ol>
Metode	Kategori B Pemasangan lampu untuk penggantian
Langkah Kerja	
Langkah 1	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mobilisasi peralatan dan pekerja ke lapangan;</li> <li>2. Tempatkan rambu pengaman pada areal perbaikan dan alihkan lalu lintas; dan</li> <li>3. Siapkan peralatan.</li> </ol>
Langkah 2	Pasang lampu dengan mobil crane
Langkah 3	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Cek sambungan kabel dan pastikan lampu menyala;</li> <li>2. Bersihkan lapangan; dan</li> <li>3. Angkat kembali rambu pengaman.</li> </ol>

## 15. Prosedur Teknis Alat Penerangan Jalan Perbaikan Tiang Rusak

Jenis Pemeliharaan	Perbaikan tiang rusak
Peralatan yang dibutuhkan	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mobil crane;</li> <li>2. Alat kerja;</li> <li>3. Rambu;</li> <li>4. Safety helmet;</li> <li>5. Shoes;</li> <li>6. Safety belt; dan</li> <li>7. Safety jacket.</li> </ol>
Bahan	Alat las
Pekerja yang dibutuhkan	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Supir (1 orang); dan</li> <li>2. Pekerja (2 orang).</li> </ol>
Metode	Kategori B Perbaikan dilakukan dengan acuan kemiringan tiang kurang dari 90 derajat terhadap permukaan jalan.
<b>Langkah Kerja</b>	
Langkah 1	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mobilisasi peralatan dan pekerja ke lapangan;</li> <li>2. Tempatkan rambu pengaman pada areal perbaikan dan alihkan lalu lintas; dan</li> <li>3. Siapkan peralatan.</li> </ol>
Langkah 2	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Turunkan tiang;</li> <li>2. Panaskan tiang pada bagian yang rusak, agar yang rusak bisa kembali lurus; dan</li> <li>3. Las pada area yang rusak.</li> </ol>
Langkah 3	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pasang tiang kembali;</li> <li>2. Kencangkan mur pada angkur hingga menyentuh base plat;</li> <li>3. Bersihkan lapangan; dan</li> <li>4. Angkat kembali rambu pengaman.</li> </ol>

## 16. Prosedur Teknis Alat Penerangan Jalan (Pembersihan Tiang Yang Berkarat)

Jenis Pemeliharaan	Pembersihan tiang yang berkarat
Peralatan yang dibutuhkan	1. Mobil pick up; dan 2. Alat pengaman diri bagi pekerja, rambu lalu lintas, papan informasi dan peralatan lain.
Bahan	Pembersih karat
Pekerja yang dibutuhkan	1. Mandor (1 orang); 2. Operator (2 orang); dan 3. Pekerja (3 orang).
Metode	Kategori C Pembersihan karat yang menempel pada tiang yang berbahan logam agar menghindari kerusakan lebih jauh.
<b>Langkah Kerja</b>	
Langkah 1	1. Mobilisasi peralatan dan pekerja ke lapangan; 2. Tempatkan rambu pengaman pada areal perbaikan dan alihkan lalu lintas; dan 3. Siapkan peralatan.
Langkah 2	1. Bersihkan tiang rambu dari karat dengan menggunakan pembersih karat, jangan gunakan bahan pelarut untuk membersihkan rambu tersebut; 2. Untuk tiang rambu yang tinggi gunakan perancah atau tangga; dan 3. Bersihkan tiang rambu dengan air dan sabun.
Langkah 3	1. Bilas tiang rambu dengan air bersih; 2. Bersihkan dan rapikan hasil pekerjaan; 3. Angkat kembali rambu pengaman; 4. Hati-hati jangan merusak permukaan yang reflektif; 5. Bersihkan lapangan; dan 6. Angkat kembali rambu pengaman.

17. Prosedur Teknis Alat Penerangan Jalan (Pemotongan Semak/Rumput/Ranting Pohon Yang Menutupi Lampu)

Jenis Pemeliharaan	Pemotongan semak/rumput/ranting pohon yang menutupi lampu
Peralatan yang dibutuhkan	1. Mobil pick up; dan 2. Alat pengaman diri bagi pekerja, rambu lalu lintas, papan informasi dan peralatan lain.
Bahan	Alat potong semak/rumput/ranting pohon
Pekerja yang dibutuhkan	1. Mandor (1 orang); dan 2. Pekerja (2 orang).
Metode	Kategori D Pembersihan semak/rumput/ranting pohon yang menutupi lampu sehingga menghalangi fungsi.
Langkah Kerja	
Langkah 1	1. Mobilisasi peralatan dan pekerja ke lapangan; 2. Tempatkan rambu pengaman pada areal perbaikan dan alihkan lalu lintas; dan 3. Siapkan peralatan.
Langkah 2	1. Potong semak/rumput/ranting pohon yang menghalangi fungsi lampu penerangan; dan 2. Untuk lampu penerangan yang tinggi gunakan perancah atau tangga.
Langkah 3	1. Hati-hati jangan merusak lampu; 2. Bersihkan lapangan; dan 3. Angkat kembali rambu pengaman.

## 18. Prosedur Teknis Perbaikan Alat Pengendali Pengguna Jalan

Jenis Pemeliharaan	Pengecatan ulang alat pengendali pengguna jalan
Peralatan yang dibutuhkan	1. Pickup truck 2. Flat bed truck dilengkapi crane 3. Asphalt Sprayer 4. Line Marking Machine dan 5. Alat bantu dan Rambu pengaman
Bahan	1. Cat Marka jalan dan 2. Glass bead drop on
Pekerja yang dibutuhkan	1. Mandor (1 orang) dan 2. Pekerja (3 orang)
Metode	Kategori B Pengecatan ulang cat yang pudar
Langkah Kerja	
Langkah 1	1. Mobilisasi Peralatan dan Pekerja ke Lapangan 2. Tempatkan rambu lalu lintas dan alihkan lalu lintas dan 3. Siapkan peralatan
Langkah 2	1. Bersihkan area Marka yang akan di cat 2. Lakukan <i>Marking</i> pada daerah yang akan di cat 3. Proses pengecatan Marka dan 4. Menaburkan <i>Glass bead drop on</i> pada area pengecatan
Langkah 3	1. Bersihkan areal yang telah dibuat marka jalan yang benar, rakit ulang dan pasang kembali ke tiang 2. Bersihkan lapangan dan 3. Angkat kembali rambu pengaman

## 19. Prosedur Teknis Penggantian Patok Lalu lintas (Delineator)

Jenis Pemeliharaan	Penggantian Patok lalu lintas (Delineator)
Peralatan yang dibutuhkan	1. Mobil Pick up dan 2. Alat pengaman diri bagi pekerja, rambu lalu lintas, papan informasi dan peralatan lain.
Bahan	Semen
Pekerja yang dibutuhkan	1. Mandor (1 orang) dan 2. Pekerja (1 orang)
Metode	Kategori B Penggantian patok jalan yang baru
Langkah Kerja	
Langkah 1	1. Mobilisasi Peralatan dan Pekerja ke Lapangan 2. Tempatkan rambu lalu lintas dan alihkan lalu lintas dan 3. Siapkan peralatan
Langkah 2	1. Bersihkan area kerja dan 2. Ganti patok yang lama dengan yang baru menggunakan semen
Langkah 3	1. Bersihkan lapangan dan 2. Angkat kembali rambu pengaman

## 20. Prosedur Teknis Perbaikan Guardrail (Pemotongan semak/rumput/ranting pohon yang menutupi pagar)

Jenis Pemeliharaan	Pemotongan semak/rumput/ranting pohon yang menutupi pagar pengaman
Peralatan yang dibutuhkan	1. Mobil Pick up dan 2. Alat pengaman diri bagi pekerja, rambu lalu lintas, papan informasi dan peralatan lain.
Bahan	Alat potong semak/rumput/ranting pohon.
Pekerja yang dibutuhkan	1. Mandor(1 orang) dan 2. Pekerja (2 orang)
Metode	Kategori D Pembersihan semak/rumput/ranting yang menutupi pagar pengaman sehingga mengganggu fungsi
Langkah Kerja	
Langkah 1	1. Mobilisasi Peralatan dan Pekerja ke Lapangan 2. Tempatkan rambu lalu lintas dan alihkan lalu

	lintas dan 3. Siapkan peralatan
Langkah 2	Potong rumput/semak/ranting pohon yang mengganggu fungsi pagar pengaman
Langkah 3	1. Bersihkan lapangan dan 2. Angkat kembali rambu pengaman

#### 21. Prosedur Teknis Perbaikan Guardrail (Pembersihan Pagar pengaman jalan

Jenis Pemeliharaan	Pembersihan pagar pengaman jalan
Peralatan yang dibutuhkan	1. Mobil Pick up dan 2. Alat pengaman diri bagi pekerja, rambu lalu lintas, papan informasi dan peralatan lain.
Bahan	1. Kain lap 2. Tiner 3. Air dan 4. Sabun
Pekerja yang dibutuhkan	1. Mandor(1 orang) dan 2. Pekerja (2 orang)
Metode	Kategori C Pembersihan pagar pengaman jalan
Langkah Kerja	
Langkah 1	1. Mobilisasi Peralatan dan Pekerja ke Lapangan 2. Tempatkan rambu lalu lintas dan alihkan lalu lintas dan 3. Siapkan peralatan
Langkah 2	1. Bersihkan pagar pengaman jalan dari debu atau kotoran, jangan gunakan bahan pelarut untuk membersihkan pagar pengaman tersebut. 2. Bersihkan Pagar pengaman dengan air dan sabun dan 3. Hapus coretan/tulisan dengan tiner
Langkah 3	1. Bilas pagar pengaman dengan air bersih 2. Bersihkan lapangan dan 3. Angkat kembali rambu pengaman

## 22. Prosedur Teknis Perbaikan Guardrail (Perbaikan Pagar pengaman Rusak)

Jenis Pemeliharaan	Perbaikan Pagar pengaman rusak
Peralatan yang dibutuhkan	1. Mobil Pekerja 2. Alat Kerja 3. Rambu 4. Safety Helmets 5. Shoes 6. Safety Belts
Bahan	1. Baut 2. Mur dan 3. Bahan Pagar baru
Pekerja yang dibutuhkan	1. Mandor (1 orang) dan 2. Pekerja (3 orang)
Metode	Kategori B Perbaikan pagar pengaman yang rusak dengan mengembalikan kondisi semula, penanda yang tidak dapat diperbaiki dilokasi, harus diperbaiki di bengkel (dimobilisasi ke bengkel)
<b>Langkah Kerja</b>	
Langkah 1	1. Mobilisasi Peralatan dan Pekerja ke Lapangan 2. Tempatkan rambu lalu lintas dan alihkan lalu lintas dan 3. Siapkan peralatan dan alat bantu
Langkah 2	1. Lepaskan sekrup papan pagar dan lepaskan, pertahankan semua sekrup dan mur yang tidak rusak dan 2. Gali lubang yang cukup lebar pada papan penanda untuk penggunaan kerusakan pada tanah disekitar papan penanda atau galilah sampai ke bawah
Langkah 3	1. Bongkar pagar dari tempatnya dengan perlahan dengan mempertahankan semua mur,baut, dan sekrup. Kemudian mengangkutnya ke bengkel. 2. ketika penanda telah diperbaiki, angkut ketempat lokasi, pasang ulang kembali dilokasi, pastikan semua mur, baut dan sekrup diganti dan dipasang dengan benar.
Langkah 4	1. Tempatkan pagar baru di tempat penggalian, periksa posisinya, ketinggiannya, keselarasannya, pagar pengaman harus disimpan secara vertikal, dan sejalan selama

	<p>penimbunan.</p> <p>2. Lakukan pelapisan tidak lebih dari 10 cm, pada tanah yang gembur, tambahkan air jika perlu sampai tidak ada pemadatan tanah yang gembur tersebut, ulangi sampai pengurukan tanah sejajar dengan permukaan tanah.</p>
Langkah 5	<p>1. Rakitlah pagar baru, perhatikan dengan baik, pasang kembali seperti semula, (itu harus sesuai dengan arah lalu lintas yang terdekat dengan jalur, kencangkan semua mur dan baut)</p> <p>2. Bersihkan lapangan dan</p> <p>3. Angkat kembali rambu pengaman</p>

#### E. Syarat Perusahaan Mengikuti Lelang di Kemenhub

Sebelum mengikuti proses pelelangan yang diadakan oleh pemerintah maka harus dipersiapkan syarat syarat administrasi sehingga pihak yang ingin berkontribusi bisa berhasil memenangkan lelang, untuk syarat syarat mengikuti lelang dari pemerintah yaitu:

1. Memiliki isin usaha yang sesuai dengan perundang undangan (SIUP)
2. Untuk usaha perseorangan tidak perlu memiliki izin usaha
3. Memiliki tanda daftar perusahaan (TDP)
4. Untuk usaha Mikro bentuk perizinan berupa izin usaha mikro kecil (IUMK) dan tidak di persyaratkan tanda daftar perusahaan.
5. Memiliki NPWP dan telah memenuhi kewajiban perpajakan tahunan (SPT Tahunan)
6. Mempunyai atau menguasai tempat usaha/kantor dengan alamat yang benar, tetap dan jelas berupa milik sendiri atau sewa.

7. Secara hukum mempunyai kapasitas untuk mengikatkan diri pada kontrak yang dibuktikan dengan :
  1. Akta Perusahaan beserta perubahannya.
  2. surat kuasa apabila dikuasakan.
  3. Kartu Tanda Penduduk
  4. Surat Pernyataan pakta integritas meliputi :
    - a. tidak akan melakukan praktek korupsi, kolusi, dan nepotisme.
    - b. akan mengadukan kepada PA/KPA apabila mengetahui KKN dalam pengadaan ini
    - c. akan mengikuti proses pengadaan secara bersih, transparan, dan profesional.
    - d. apabila melanggar point (a,b,c) maka bersedia menerima sanksi sesuai peraturan.
8. Surat Pernyataan yang ditanda tangani peserta yang berisi
  1. yang bersangkutan beserta menejemnya sedang tidak dalam pengawasan pengadilan, tidak pailit dan usahanya tidak sedang dihentikan.
  2. yang bersangkutan beserta pengurus sedang tidak dikenakan daftar sanksi hitam.
  3. yang bertindak untuk dan atas nama badan usaha tidak sedang dalam masa pidana
  4. pimpinan dan pengurus badan usaha bukan seorang pegawai.

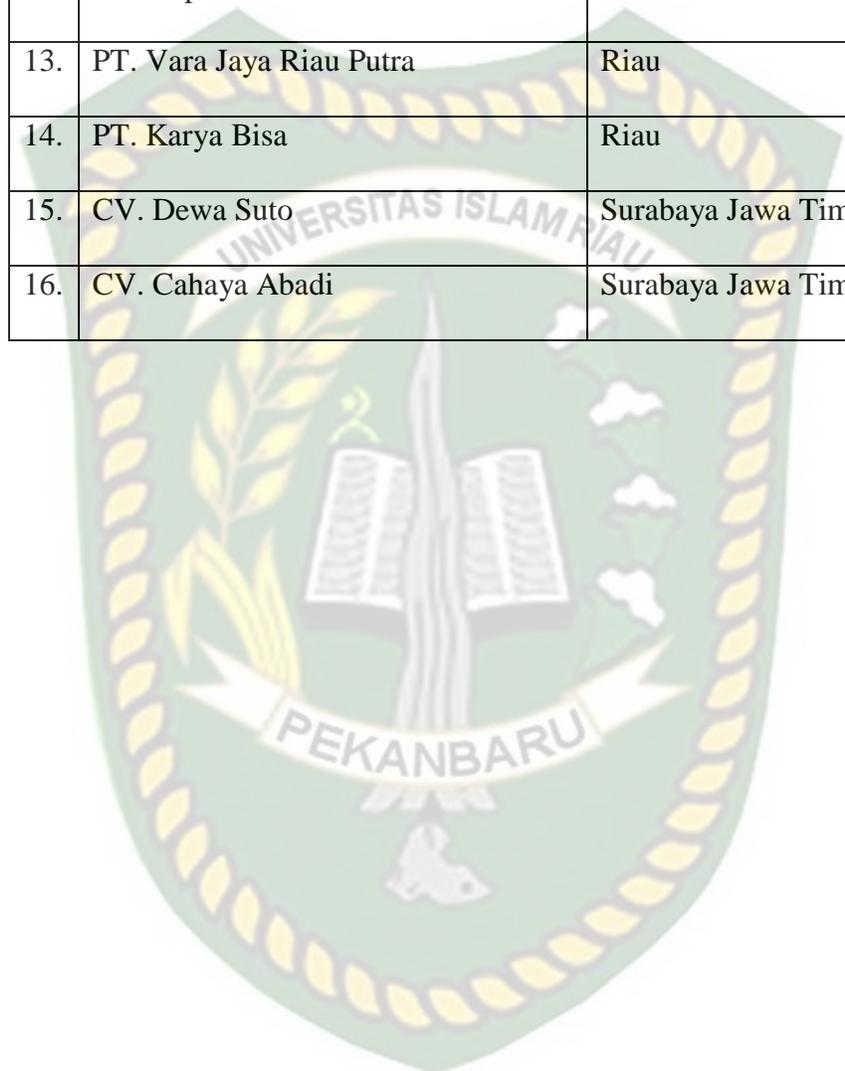
5. pimpinan dan pengurus badan usaha bukan sebagai pegawai lembaga, kementerian, dan perangkat daerah
6. pernyataan lain yang menjadi kualifikasi yang tercantum dalam dokumen pemilihan.
7. dokumen yang diisi oleh penawar harus benar, dan apabila ada terdapat kepalsuan maka bersedia di sanksi sesuai peraturan perundang undangan.

**F. Daftar Nama Perusahaan Pemenang Lelang di BPTD Wilayah IV di Provinsi Riau.**

Daftar Nama Kontraktor Pemenang Tender di Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah IV di Provinsi Riau :

No	Nama Perusahaan Kontraktor	Alamat
1.	CV.Safta Ekatama Konsultan	Pekanbaru Riau
2.	PT.Virgo Tama Maharani	Pekanbaru Riau
3.	CV. Berca Putra Delta	Surabaya Jawa Timur
4.	PT. Bangun Mitra Abadi	Pekanbaru Riau
5.	PT. Lutfindo Wirajaya (KSO)	Pelalawan Riau
6.	PT. Cemerlang Samudra Kontrindo (KSO)	Pelalawan Riau
7.	PT. Istaka Karya	Riau
8.	PT. Hasrat Tata Jaya	Riau
9.	PT. Semangat	Riau

10.	PT. Mekar Abadi	Riau
11.	PT. Inti Indokarip	Riau
12.	PT. Tripa Abadi	Riau
13.	PT. Vara Jaya Riau Putra	Riau
14.	PT. Karya Bisa	Riau
15.	CV. Dewa Suto	Surabaya Jawa Timur
16.	CV. Cahaya Abadi	Surabaya Jawa Timur



## BAB V HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

### A. Identitas Responden

Sebelum menggali lebih dalam lagi maka hal penting yang harus diperhatikan adalah responden. Responden adalah seseorang yang memberikan keterangan dalam penelitian yang sedang dilakukan.

#### 1. Identifikasi Responden berdasarkan Umur

Umur atau usia merupakan suatu tingkat kematangan pikiran seseorang dalam rangka mengambil keputusan apa yang harus dan tidak dilakukan. Pada identifikasi responden berdasarkan umur ini peneliti menghitung responden dari Seksi dan Pegawai Lalu lintas dan Angkutan Jalan yang berjumlah 15 responden.

**Tabel V.1 : Jumlah Responden Pegawai Balai Pengelola Transportasi Darat Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Menurut Umur dalam Penelitian Evaluasi Pemeliharaan Perlengkapan Jalan Oleh Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah IV di Provinsi Riau dan Kepulauan Riau.**

No	Rentang Umur	Jumlah Responden	Persentase
1	20 – 30 Tahun	11	73,3 %
2	31 – 40 Tahun	4	26,7%
3	41 – 50 Tahun	-	
4	>50 Tahun	-	-
<b>Jumlah</b>		<b>15</b>	<b>100 %</b>

*Sumber : Data Olahan Peneliti 2021*

Berdasarkan Tabel diatas maka bisa dijelaskan bahwa pada rentang usia 20-30 Tahun terdapat 11 orang pegawai dengan persentasenya sebesar 73,3%, pada rentang usia 31-40 Tahun terdapat 4 orang pegawai dengan persentasenya 20%. Dapat disimpulkan bahwa responden berdasarkan usia didominasi pada usia 20-30 tahun.

Untuk responden dari masyarakat yang berada disekitar perlengkapan jalan peneliti menentukan 20 orang.

**Tabel V.2 : Jumlah Responden dari Masyarakat yang berada disekitar perlengkapan jalan Menurut Umur dalam penelitian Evaluasi Pemeliharaan Perlengkapan Jalan Oleh Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah IV di Provinsi Riau dan Kepulauan Riau.**

No	Rentang Usia	Jumlah Responden	Persentase
1	17 – 30 Tahun	4	20%
2	31 – 40 Tahun	5	25%
3	41 – 50 Tahun	8	40%
4	>50 Tahun	3	15%
<b>Jumlah</b>		<b>20</b>	<b>100%</b>

Sumber : Data Olahan Peneliti 2021

Berdasarkan Tabel diatas maka bisa dijelaskan bahwa pada rentang usia 17-30 Tahun terdapat 6 orang dengan persentasenya sebesar 20%, pada rentang usia 31-40 Tahun terdapat 5 orang dengan persentasenya 17%, pada rentang usia 41-50 tahun terdapat 10 orang dengan persentasenya sebesar 33%, dan pada rentang usia lebih dari 50 tahun terdapat 9 orang dengan persentasenya sebesar 30%. Dapat disimpulkan bahwa responden berdasarkan usia didominasi pada usia 41-50 tahun.

Untuk Responden dari Supir Angkutan barang atau Travel peneliti menentukan berjumlah 10 orang.

**Tabel V.3 : Jumlah Responden dari Sopir Angkutan Barang atau Travel Menurut Usia dalam penelitian Evaluasi Pemeliharaan Perlengkapan Jalan Oleh Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah IV di Provinsi Riau dan Kepulauan Riau.**

No	Rentang Usia	Jumlah Responden	Persentase
1	20 – 30 Tahun	-	-
2	31 – 40 Tahun	-	-
3	41 – 50 Tahun	7	70%
4	>51 Tahun	3	30%
<b>Jumlah</b>		<b>10</b>	<b>100%</b>

*Sumber : Data Olahan Peneliti 2021*

Berdasarkan tabel diatas dapat dijelaskan bahwa rentang usia dari responden supir paling banyak di usia 41 – 50 tahun sejumlah 7 orang dengan persentasenya 70 % dan rentang usia lebih dari 50 tahun sebanyak 3 orang dengan persentase 30%.

## 2. Identifikasi Responden Berdasarkan Tingkat Pendidikan

Semakin tinggi pendidikan seseorang maka akan semakin matang pola pikirnya dalam bertingkah laku dan membuat keputusan dalam melaksanakan suatu pekerjaan. Pendidikan merupakan suatu usaha untuk meningkatkan pengetahuan dan keahlian dalam suatu bidang. Dalam melakukan penelitian di balai pengelola transportasi darat peneliti menemukan tingkat pendidikan yang beragam, yaitu tabelnya sebagai berikut:

**Tabel V.4 : Jumlah Responden Pegawai Balai Pengelola Transportasi Darat Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Menurut Tingkat Pendidikan dalam Penelitian Evaluasi Pemeliharaan Perlengkapan Jalan Oleh Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah IV di Provinsi Riau dan Kepulauan Riau.**

No	Jenjang Pendidikan	Jumlah Responden	Persentase
1	SMP	-	
2	SMA	3	20%
3	DIPLOMA	1	6,7%
4	STRATA 1	11	73,3%
5	STRATA 2	-	-
6	STRATA 3	-	-
:	<b>Jumlah</b>	<b>15</b>	<b>100%</b>

Data Olahan Peneliti 2021.

Berdasarkan tabel diatas dapat dijelaskan bahwa jenjang pendidikan pegawai di balai pengelola transportasi darat terdiri dari jenjang SMA sebanyak 3 orang pegawai dengan persentasenya 20%, jenjang pendidikan diploma 1 orang pegawai dengan persentase 6,7%, jenjang pendidikan strata satu sebanyak 11 orang pegawai dengan persentase 73,3% dapat disimpulkan bahwa rata rata pendidikan pegawai berada di stata satu (S1).

Untuk responden dari masyarakat yang berada disekitar jalan yaitu sebagai berikut :

**Tabel V.5 : Jumlah Responden Masyarakat yang berada disekitar perlengkapan jalan Menurut Tingkat Pendidikan dalam Penelitian Evaluasi Pemeliharaan Perlengkapan Jalan Oleh Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah IV di Provinsi Riau dan Kepulauan Riau.**

No	Jenjang Pendidikan	Jumlah Responden	Persentase
1	SD	10	50%
2	SMP	6	30%
3	SMA	3	15%
4	STRATA 1	1	5%
5	STRATA 2	-	-
<b>Jumlah</b>		<b>20</b>	<b>100%</b>

*Sumber : Data Olahan Peneliti,2021*

Berdasarkan Tabel diatas dapat kita ketahui bahwa responden yang tingkat pendidikannya hanya sampai Sekolah Dasar berjumlah 10 orang dengan persentasenya sebesar 50%, yang berpendidikan sampai Sekolah Menengah Pertama sejumlah 6 orang dengan persentasenya sebesar 30%, yang berpendidikan sampai Sekolah Menengah Atas sejumlah 3 orang dengan persentasenya sebesar 15%, dan yang berpendidikan sampai Strata Satu sejumlah 1 orang dengan persentase sebesar 5%. Dapat disimpulkan bahwa rata rata tingkat pendidikan dari responden masyarakat yang berada disekitar perlengkapan jalan yaitu berada pada tingkat Sekolah Dasar.

Untuk Responden dari Supir Angkutan barang atau Travel peneliti menentukan berjumlah 10 orang.

**Tabel V.6 : Jumlah Responden dari Sopir Angkutan Barang atau Travel Menurut Tingkat Pendidikan dalam penelitian Evaluasi Pemeliharaan Perlengkapan Jalan Oleh Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah IV di Provinsi Riau dan Kepulauan Riau.**

No	Tingkat Pendidikan	Jumlah Responden	Persentase
1	SD	5	50%
2	SMP	3	30%
3	SMA	2	20%
4	STRATA SATU		
<b>Jumlah</b>		<b>10</b>	<b>100%</b>

*Sumber : Data Olahan Peneliti 2021*

Berdasarkan tabel diatas dapat dijelaskan bahwa Tingkat Pendidikan dari responden supir paling banyak dari SD sejumlah 5 orang dengan persentasenya 50 %, Tingkat Pendidikan dari SMP sebanyak 3 orang dengan persentase 30%, dan Tingkat Pendidikan dari SMA sebanyak 2 orang dengan persentase 20%. Dapat disimpulkan bahwa rata rata tingkat pendidikan Supir berada di Tingkat Sekolah Dasar.

### **3. Identifikasi Responden Berdasarkan Jenis Kelamin**

Jenis kelamin biasanya juga berpengaruh terhadap emosional seseorang, didunia ini terdapat dua jenis kelamin yaitu laki laki dan perempuan. Biasanya jenis kelamin laki laki lebih mudah emosional dibandingkan dengan perempuan. Untuk lebih jelasnya berikut identifikasi jenis kelamin pegawai pada Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Balai Pengelola Transportasi Darat.

**Tabel V.7 : Jumlah Responden Pegawai Balai Pengelola Transportasi Darat Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Menurut Jenis Kelamin dalam Penelitian Evaluasi Pemeliharaan Perlengkapan Jalan Oleh Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah IV di Provinsi Riau dan Kepulauan Riau.**

No	Jenjang Pendidikan	Jumlah Responden	Persentase
1	Laki - Laki	11	73,3%
2	Perempuan	4	26,7%
<b>Jumlah</b>		<b>12</b>	<b>100%</b>

*Sumber : Data Olahan Peneliti 2021.*

Berdasarkan tabel diatas dapat dijelaskan bahwa berdasarkan jenis kelamin didominasi oleh laki laki yaitu sebanyak 11 orang dengan persentase 73,3% dan jenis kelamin perempuan sebanyak 4 orang dengan persentase 26,7%.

Untuk responden dari masyarakat yang berada disekitar jalan yaitu sebagai berikut :

**Tabel V.8 : Jumlah Responden Masyarakat yang berada disekitar perlengkapan jalan Menurut Jenis Kelamin dalam Penelitian Evaluasi Pemeliharaan Perlengkapan Jalan Oleh Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah IV di Provinsi Riau dan Kepulauan Riau.**

No	Jenis Kelamin	Jumlah Responden	Persentase
1	Laki - Laki	13	65%
2	Perempuan	7	35%
<b>Jumlah</b>		<b>20</b>	<b>100%</b>

*Sumber : Data Olahan Peneliti 2021.*

Berdasarkan tabel diatas dapat dijelaskan bahwa berdasarkan jenis kelamin didominasi oleh laki laki yaitu sebanyak 13 orang dengan persentase 65% dan jenis kelamin perempuan sebanyak 7 orang dengan persentase 35%.

Untuk responden dari Supir Angkutan Barang atau Travel yaitu sebagai berikut :

**Tabel V.9 : Jumlah Responden Supir Angkutan Barang atau Travel Menurut Jenis Kelamin dalam Penelitian Evaluasi Pemeliharaan Perlengkapan Jalan Oleh Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah IV di Provinsi Riau dan Kepulauan Riau.**

No	Jenis Kelamin	Jumlah Responden	Persentase
1	Laki - Laki	10	100%
2	Perempuan	-	-
<b>Jumlah</b>		<b>10</b>	<b>100%</b>

*Sumber : Data Olahan Peneliti 2021.*

Berdasarkan tabel diatas dapat dijelaskan bahwa berdasarkan jenis kelamin dikuasai oleh laki laki yaitu sejumlah 10 orang dengan persentasenya 100%.

#### **B. Evaluasi Pemeliharaan Perlengkapan Jalan Oleh Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah IV di Provinsi Riau**

Perlengkapan jalan merupakan suatu alat yang sangat penting apabila kita menjadi pengguna jalan, perlengkapan jalan menjadi peraturan yang harus dipatuhi oleh semua masyarakat untuk menghindari dari kesalahan dan kecelakaan. Sebagai alat yang fungsinya sangat penting maka perlengkapan jalan haruslah dirawat setiap tahunnya agar selalu berfungsi dan mengurangi

kecelakaan yang di akibatkan oleh faktor human error (kesalahan manusia). Definisi pemeliharaan menurut Aditama (2003;126) pemeliharaan sebagai usaha atau proses kegiatan untuk mempertahankan kondisi teknis, daya guna, dan daya hasil barang inventaris.

Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah IV Provinsi Riau dan Kepri sebagai penanggung jawab untuk urusan Pemeliharaan Perlengkapan Jalan yang berstatus Jalan Nasional, maka sudah menjadi tugas dan fungsi Balai tersebut untuk melakukan Pengadaan, Pemasangan, dan Pemeliharaan. Tanggung jawab tersebut hanya berlaku untuk jalan yang berstatus nasional yang artinya tidak menjadi tanggung jawab dinas dan instansi lain baik pada tingkat provinsi maupun kabupaten atau kota.

### **1. Input (Masukan)**

Yang dimaksud dengan input (masukan) adalah indikator segala sesuatu yang dibutuhkan agar pelaksanaan kegiatan dapat menghasilkan keluaran yang telah ditentukan. Untuk itu telah dikembangkan instrumen yang menjadi indikatornya yaitu Sumber daya dukungan ( Dana, Pegawai, Sarana atau Prasarana) dan Bahan bahan dasar pendukung (Peralatan dan Teknologi).

Sebelum melakukan pemeliharaan tentunya harus di lakukan rancangan kegiatan yang didalamnya berkaitan dengan Anggaran, Sumber daya Manusianya, Sarana, Peralatan dan Teknologi. Sehingga pada saat proses pelaksanaan segala sesuatu yang berkaitan dengan pemeliharaan perlengkapan jalan berjalan sesuai target atau rencana.

Sehubungan dengan Evaluasi Pemeliharaan Perlengkapan Jalan yang dilakukan oleh Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan maka dapat dilihat indikator input (masukan) yang berasal dari pegawai seksi lalu lintas dan angkutan jalan pada tabel berikut :

**Tabel V.10 : Distribusi Tanggapan Responden Pegawai Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengenai indikator input (masukan) dalam Penelitian Evaluasi Pemeliharaan Perlengkapan Jalan Oleh Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah IV di Provinsi Riau (Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan)**

No	Item Penilaian	Kategori Penilaian			Jumlah
		Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	
1.	Realisasi Anggaran Pemeliharaan Perlengkapan Jalan	4 (26,7%)	8 (53,3%)	3 (20%)	15 (100%)
2	Kualitas Sumber Daya Manusia	8 (53,3%)	7 (46,7%)	-	15 (100%)
3.	Sarana dan Prasarana pada LLAJ	5 (33,3%)	7 (46,7%)	3 (20%)	15 (100%)
4.	Peralatan dan Teknologi pada LLAJ	4 (26,7)	5 (33,3%)	6 (40%)	15 (100%)
Jumlah		21	27	12	
Rata rata		5,25	6,75	3	
Persentase		35%	45%	20%	

Sumber : Data Olahan Peneliti 2021

Dari tabel diatas dapat diketahui bahwa jawaban dari 15 responden pegawai terhadap item yang dinilai dalam indikator Input (masukan), jumlah nilai keseluruhan dari masing-masing kategori penilaian yang terdiri dari : Baik dengan jumlah persentase 35%, Cukup Baik dengan jumlah persentase 45%, dan Kurang Baik dengan jumlah persentase 20%.

Dari data dan penjelasan diatas dapat disimpulkan bahwa Evaluasi Pemeliharaan Perlengkapan Jalan Oleh Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah IV di Provinsi Riau (Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan) dalam indikator Input (masukan) sudah Cukup Baik dengan persentase 45%, ini dibuktikan dengan hasil kuisioner pada responden pegawai. Sesuai dengan penjelasan pada Bab II tentang persentase sebesar 34% - 66% masuk dalam kategori Cukup Baik.

Hal senada juga dikatakan langsung oleh Kasi LLAJ Efrimon dalam hal anggaran untuk pemeliharaan berikut wawancara yang peneliti lakukan *“itupun tergantung dengan anggaran, usulan yang ada dipemerintahan, pasti kami usulkan semua, setiap tahun ada pemeliharaan, khusus BPTD itu ruas Jalan Nasional, untuk jalan Nasional menjadi tanggung jawab Kemenhub, untuk jalan Provinsi menjadi tanggung jawab dinas perhubungan provinsi dan untuk jalan kabupaten menjadi tugas dari dinas perhubungan kabupaten/kota”*

Selanjutnya untuk mengetahui jawaban atau tanggapan dari responden Masyarakat yang berada disekitar perlengkapan jalan yang berjumlah 20 orang responden dalam indikator Input (masukan), terhadap Penelitian Evaluasi Pemeliharaan Perlengkapan Jalan Oleh Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah IV di Provinsi Riau (Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan) dapat dilihat pada tabel berikut ini :

**Tabel V.11 : Distribusi Tanggapan Responden Masyarakat yang berada disekitar perlengkapan jalan mengenai indikator input (masukan) dalam Penelitian Evaluasi Pemeliharaan Perlengkapan Jalan Oleh Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah IV di Provinsi Riau (Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan)**

No	Item Penilaian	Kategori Penilaian			Jumlah
		Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	
1.	Realisasi Anggaran Pemeliharaan Perlengkapan Jalan	1 (5%)	3 (15%)	16 (80%)	20 (100%)
2	Kualitas Sumber Daya Manusia	7 (35%)	9 (45%)	4 (20%)	20 (100%)
3.	Sarana dan Prasarana pada LLAJ	6 (30%)	12 (60%)	2 (10%)	20 (100%)
4.	Peralatan dan Teknologi pada LLAJ	6 (30%)	11 (55%)	3 (15%)	20 (100%)
Jumlah		20	35	25	
Rata rata		5	8,75	6,25	
Persentase		25%	43,75%	31,25	

Sumber : Data Olahan Peneliti 2021

Dari tabel diatas dapat diketahui bahwa jawaban dari 20 responden Masyarakat yang berada disekitar perlengkapan jalan terhadap item yang dinilai dalam indikator Input (masukan), jumlah nilai keseluruhan dari masing-masing kategori penilaian yang terdiri dari : Baik dengan jumlah persentase 20%, Cukup Baik dengan jumlah persentase 43,75%, dan Kurang Baik dengan jumlah persentase 31,25%.

Dari data dan penjelasan diatas dapat disimpulkan bahwa Evaluasi Pemeliharaan Perlengkapan Jalan Oleh Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah IV di Provinsi Riau (Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan) dalam

indikator Input (masukan) sudah Cukup Baik dengan persentase 43,75%, ini dibuktikan dengan hasil kuisioner pada responden Masyarakat yang berada disekitar Perlengkapan Jalan. Sesuai dengan penjelasan pada Bab II tentang persentase sebesar 34% - 66% masuk dalam kategori Cukup Baik.

Dan untuk mengetahui jawaban atau tanggapan dari responden Supir Angkutan Barang atau Travel yang berjumlah 10 orang responden dalam indikator Input (masukan), terhadap Penelitian Evaluasi Pemeliharaan Perlengkapan Jalan Oleh Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah IV di Provinsi Riau (Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan) dapat dilihat pada tabel berikut ini :

**Tabel V.12 : Distribusi Tanggapan Responden Supir Angkutan Barang atau Travel mengenai indikator input (masukan) dalam Penelitian Evaluasi Pemeliharaan Perlengkapan Jalan Oleh Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah IV di Provinsi Riau (Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan)**

No	Item Penilaian	Kategori Penilaian			Jumlah
		Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	
1.	Realisasi Anggaran Pemeliharaan Perlengkapan Jalan	-	-	10 (100%)	10 (100%)
2	Kualitas Sumber Daya Manusia	3 (30%)	7 (70%)	-	10 (100%)
3.	Sarana dan Prasarana pada LLAJ	3 (30%)	7 (70%)	-	10 (100%)
4.	Peralatan dan Teknologi pada LLAJ	3 (30%)	7 (70%)	-	10 (100%)
Jumlah		9	21	10	
Rata rata		22,5	52,2	2,5	
Persentase		22,5%	52,5%	2,5%	

*Sumber : Data Olahan Peneliti 2021*

Dari tabel diatas dapat diketahui bahwa jawaban dari 10 responden Supir Angkutan Barang atau Travel terhadap item yang dinilai dalam indikator Input (masukan), jumlah nilai keseluruhan dari masing-masing kategori penilaian yang terdiri dari : Baik dengan jumlah persentase 22,5%, Cukup Baik dengan jumlah persentase 52,5%, dan Kurang Baik dengan jumlah persentase 2,5%.

Dari data dan penjelasan diatas dapat disimpulkan bahwa Evaluasi Pemeliharaan Perlengkapan Jalan Oleh Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah IV di Provinsi Riau (Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan) dalam indikator Input (masukan) sudah Cukup Baik dengan persentase 52,5%, ini dibuktikan dengan hasil kuisisioner pada responden Supir Angkutan Barang atau Travel. Sesuai dengan penjelasan pada Bab II tentang persentase sebesar 34% - 66% masuk dalam kategori Cukup Baik.

## **2. Process (Proses)**

Yang dimaksud dengan Process (Proses) yaitu bagaimana sebuah kebijakan diwujudkan dalam bentuk pelayanan langsung kepada masyarakat, tahapan kegiatan yang akan dilakukan. Untuk itu dikembangkan instrumen yang meliputi indikatornya yaitu tepat sarannya, tepat guna, dan efisiensi.

Sebelum melalui tahap perancangan atau masukan dari berbagai pihak maka langkah selanjutnya adalah pelaksanaan rancangan yang telah disepakati, dalam tahapan ini maka harus sesuai dengan indikator diatas yaitu tepat sarannya, tepat kegunaannya, dan efisien dalam pelaksanaannya.

Sehubungan dengan Evaluasi Pemeliharaan Perlengkapan Jalan yang dilakukan oleh Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan maka dapat dilihat indikator Process (Proses) yang berasal dari pegawai seksi lalu lintas dan angkutan jalan pada tabel berikut :

**Tabel V.13 : Distribusi Tanggapan Responden Pegawai Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengenai indikator Process (Proses) dalam Penelitian Evaluasi Pemeliharaan Perlengkapan Jalan Oleh Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah IV di Provinsi Riau (Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan)**

No	Item Penilaian	Kategori Penilaian			Jumlah
		Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	
1.	Ketepatan Program atau Kebijakan dari Seksi LLAJ	3 (20%)	11 (73,3%)	1 (6,7%)	15 (100%)
2	Ketepatan kegunaan Program dari Seksi LLAJ	4 (26,7%)	11 (73,3%)	-	15 (100%)
3.	Penerapan prinsip efisiensi anggaran dalam pelaksanaan tugas	6 (40%)	7 (46,7%)	2 (13,3%)	15 (100%)
4.	Penerapan prinsip efisiensi waktu kerja dalam pelaksanaan tugas	2 (13,3%)	10 (66,7%)	3 (20%)	15 (100%)
Jumlah		15	39	6	
Rata rata		3,75	9,75	1,5	
Persentase		25%	65%	10%	

Sumber : Data Olahan Peneliti 2021

Dari tabel diatas dapat diketahui bahwa jawaban dari 15 responden pegawai terhadap item yang dinilai dalam indikator Process (Proses), jumlah nilai keseluruhan dari masing-masing kategori penilaian yang terdiri dari : Baik dengan jumlah persentase 25%, Cukup Baik dengan jumlah persentase 65%, dan Kurang Baik dengan jumlah persentase 10%.

Dari data dan penjelasan diatas dapat disimpulkan bahwa Evaluasi Pemeliharaan Perlengkapan Jalan Oleh Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah IV di Provinsi Riau (Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan) dalam indikator Process (Proses) sudah Cukup Baik dengan persentase 65%, ini dibuktikan dengan hasil kuisioner pada responden pegawai. Sesuai dengan penjelasan pada Bab II tentang persentase sebesar 34% - 66% masuk dalam kategori Cukup Baik.

Berikut hasil wawancara dengan Kasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Efrimon dalam Hal Efisiensi *“yang pertama untuk mengefisienkan anggaran adalah dengan cara memilih prioritas pemeliharaan, contohnya daerah rawan kecelakaan maka rambu atau garis marka yang ada harus diprioritaskan karena sangat membahayakan pengguna jalan apabila sampai perlengkapan jalan itu pudar atau rusak”*

Selanjutnya untuk mengetahui jawaban atau tanggapan dari responden Masyarakat yang berada disekitar perlengkapan jalan yang berjumlah 20 orang responden dalam indikator Process (Proses), terhadap Penelitian Evaluasi Pemeliharaan Perlengkapan Jalan Oleh Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah IV di Provinsi Riau (Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan) dapat dilihat pada tabel berikut ini :

**Tabel V.14 : Distribusi Tanggapan Responden Masyarakat yang berada disekitar perlengkapan jalan mengenai Process (Proses) dalam Penelitian Evaluasi Pemeliharaan Perlengkapan Jalan Oleh Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah IV di Provinsi Riau (Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan).**

No	Item Penilaian	Kategori Penilaian			Jumlah
		Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	
1.	Ketepatan Program atau Kebijakan dari Seksi LLAJ	7 (35%)	3 (15%)	10 (50%)	20 (100%)
2	Ketepatan kegunaan Program dari Seksi LLAJ	9 (45%)	7 (35%)	4 (20%)	20 (100%)
3.	Penerapan prinsip efisiensi anggaran dalam pelaksanaan tugas	1 (5%)	9 (45%)	10 (50%)	20 (100%)
4.	Penerapan prinsip efisiensi waktu kerja dalam pelaksanaan tugas	2 (10%)	15 (75%)	3 (15%)	20 (100%)
Jumlah		19	34	27	
Rata rata		4,75	8,5	6,75	
Persentase		22,5%	42,5%	31,25%	

Sumber : Data Olahan Peneliti 2021

Dari tabel diatas dapat diketahui bahwa jawaban dari 20 responden Masyarakat yang berada disekitar perlengkapan jalan terhadap item yang dinilai dalam indikator Process (Proses), jumlah nilai keseluruhan dari masing-masing kategori penilaian yang terdiri dari : Baik dengan jumlah persentase 22,5%, Cukup Baik dengan jumlah persentase 42,5%, dan Kurang Baik dengan jumlah persentase 31,25%.

Dari data dan penjelasan diatas dapat disimpulkan bahwa Evaluasi Pemeliharaan Perlengkapan Jalan Oleh Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah IV di Provinsi Riau (Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan) dalam

indikator Process (Proses) sudah Cukup Baik dengan persentase 42,5%, ini dibuktikan dengan hasil kuisioner pada responden Masyarakat yang berada disekitar Perlengkapan Jalan. Sesuai dengan penjelasan pada Bab II tentang persentase sebesar 34% - 66% masuk dalam kategori Cukup Baik.

Dan untuk mengetahui jawaban atau tanggapan dari responden Supir Angkutan Barang atau Travel yang berjumlah 10 orang responden dalam indikator Process (Proses), terhadap Penelitian Evaluasi Pemeliharaan Perlengkapan Jalan Oleh Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah IV di Provinsi Riau (Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan) dapat dilihat pada tabel berikut ini :

**Tabel V.15 : Distribusi Tanggapan Responden Supir Angkutan Barang atau Travel mengenai indikator Process (Proses) dalam Penelitian Evaluasi Pemeliharaan Perlengkapan Jalan Oleh Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah IV di Provinsi Riau (Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan)**

No	Item Penilaian	Kategori Penilaian			Jumlah
		Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	
1.	Ketepatan Program atau Kebijakan dari Seksi LLAJ	6 (60%)	2 (20%)	2 (20%)	10 (100%)
2.	Ketepatan kegunaan Program dari Seksi LLAJ	4 (40%)	5 (50%)	1 (10%)	10 (100%)
3.	Penerapan prinsip efisiensi anggaran dalam pelaksanaan tugas	1 (10%)	7 (70%)	2 (20%)	10 (100%)
4.	Penerapan prinsip efisiensi waktu kerja dalam pelaksanaan tugas	-	9 (90%)	1 (10%)	10 (100%)
Jumlah		11	23	6	
Rata rata		2,75	5,75	1,5	
Persentase		27,5%	57,5%	15%	

Sumber : Data Olahan Peneliti 2021

Dari tabel diatas dapat diketahui bahwa jawaban dari 10 responden Supir Angkutan Barang atau Travel terhadap item yang dinilai dalam indikator Process (Proses), jumlah nilai keseluruhan dari masing-masing kategori penilaian yang terdiri dari : Baik dengan jumlah persentase 27,5%, Cukup Baik dengan jumlah persentase 57,5%, dan Kurang Baik dengan jumlah persentase 15%.

Dari data dan penjelasan diatas dapat disimpulkan bahwa Evaluasi Pemeliharaan Perlengkapan Jalan Oleh Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah IV di Provinsi Riau (Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan) dalam indikator Process (Proses) sudah Cukup Baik dengan persentase 57,5%, ini dibuktikan dengan hasil kuisisioner pada responden Supir Angkutan Barang atau Travel. Sesuai dengan penjelasan pada Bab II tentang persentase sebesar 34% - 66% masuk dalam kategori Cukup Baik.

### **3. Output (Keluaran)**

Yang dimaksud dengan Output (Keluaran) yaitu hasil dari pelaksanaan kebijakan disebut dengan sesuatu yang diharapkan langsung dicapai dari suatu kegiatan yang berupa fisik dan non fisik. Untuk itu dikembangkan instrument indikatornya yaitu seberapa besar sasaran yang dicapai, seberapa banyak kelompok sasaran yang tertangani dan seberapa besar kelompok sasaran yang terlibat.

Setelah dilakukan pelaksanaan maka langkah selanjutnya adalah melihat hasil dari pelaksanaan itu sendiri. Hal ini penting dilakukan untuk menyesuaikan rancangan awal dengan fakta dilapangan.

Sehubungan dengan Evaluasi Pemeliharaan Perlengkapan Jalan yang dilakukan oleh Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan maka dapat dilihat indikator Output (Keluaran) yang berasal dari pegawai seksi lalu lintas dan angkutan jalan pada tabel berikut :

**Tabel V.16 : Distribusi Tanggapan Responden Pegawai Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengenai indikator Output (Keluaran) dalam Penelitian Evaluasi Pemeliharaan Perlengkapan Jalan Oleh Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah IV di Provinsi Riau (Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan)**

No	Item Penilaian	Kategori Penilaian			Jumlah
		Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	
1.	Ketepatan sasaran yang dituju	8 (53,3%)	6 (40%)	1 (6,7%)	15 (100%)
2	Kesesuaian program sesuai target	2 (13,3%)	12 (80%)	1 (6,7%)	15 (100%)
3.	Program sudah sesuai dengan kegunaan	4 (26,7%)	11 (73,3%)	-	15 (100%)
Jumlah		14	29	2	
Rata rata		4,67	9,7	0,67	
Persentase		31,1%	64,3%	4,7	

*Sumber : Data Olahan Peneliti 2021.*

Dari tabel diatas dapat diketahui bahwa jawaban dari 15 responden pegawai terhadap item yang dinilai dalam indikator Output (Keluaran), jumlah nilai keseluruhan dari masing-masing kategori penilaian yang terdiri

dari : Baik dengan jumlah persentase 31,1%, Cukup Baik dengan jumlah persentase 64,3%, dan Kurang Baik dengan jumlah persentase 4,7%.

Dari data dan penjelasan diatas dapat disimpulkan bahwa Evaluasi Pemeliharaan Perlengkapan Jalan Oleh Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah IV di Provinsi Riau (Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan) dalam indikator Output (Keluaran) sudah Cukup Baik dengan persentase 64,3%, ini dibuktikan dengan hasil kuisioner pada responden pegawai. Sesuai dengan penjelasan pada Bab II tentang persentase sebesar 34% - 66% masuk dalam kategori Cukup Baik.

Berikut hasil wawancara dengan Kepala Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam hal tepat tidaknya sasaran yang dituju *“itu menjadi kewenangan dinas perhubungan setempat, kami hanya mempunyai anggaran, dan apabila sudah diusulkan oleh dinas perhubungan maka itu sudah tepat dan sesuai dengan keinginan masyarakat”*

Selanjutnya untuk mengetahui jawaban atau tanggapan dari responden Masyarakat yang berada disekitar perlengkapan jalan yang berjumlah 20 orang responden dalam indikator Output (Keluaran), terhadap Penelitian Evaluasi Pemeliharaan Perlengkapan Jalan Oleh Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah IV di Provinsi Riau (Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan) dapat dilihat pada tabel berikut ini :

**Tabel V.17 : Distribusi Tanggapan Responden Masyarakat yang berada disekitar perlengkapan jalan mengenai indikator Output (Keluaran) dalam Penelitian Evaluasi Pemeliharaan Perlengkapan Jalan Oleh Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah IV di Provinsi Riau (Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan)**

No	Item Penilaian	Kategori Penilaian			Jumlah
		Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	
1.	Ketepatan sasaran yang dituju	13 (65%)	5 (25%)	2 (10%)	20 (100%)
2	Kesesuaian program sesuai target	10 (50%)	9 (45%)	1 (5%)	20 (100%)
3.	Program sudah sesuai dengan kegunaan	11 (55%)	8 (40%)	8 (40%)	20 (100%)
Jumlah		34	22	11	
Rata rata		11,3	7,3	3,7	
Persentase		56,7	36,7%	18,3%	

*Sumber : Data Olahan Peneliti 2021.*

Dari tabel diatas dapat diketahui bahwa jawaban dari 20 responden Masyarakat yang berada disekitar perlengkapan jalan terhadap item yang dinilai dalam indikator Output (Keluaran), jumlah nilai keseluruhan dari masing-masing kategori penilaian yang terdiri dari : Baik dengan jumlah persentase 56,7%, Cukup Baik dengan jumlah persentase 36,7%, dan Kurang Baik dengan jumlah persentase 18,3%.

Dari data dan penjelasan diatas dapat disimpulkan bahwa Evaluasi Pemeliharaan Perlengkapan Jalan Oleh Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah IV di Provinsi Riau (Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan) dalam indikator Output (Keluaran) sudah Cukup Baik dengan persentase 56,7%, ini dibuktikan dengan hasil kuisisioner pada responden Masyarakat yang berada

disekitar perlengkapan jalan Sesuai dengan penjelasan pada Bab II tentang persentase sebesar 34% - 66% masuk dalam kategori Cukup Baik.

Dan untuk mengetahui jawaban atau tanggapan dari responden Supir Angkutan Barang atau Travel yang berjumlah 10 orang responden dalam indikator Output (Keluaran) terhadap Penelitian Evaluasi Pemeliharaan Perlengkapan Jalan Oleh Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah IV di Provinsi Riau (Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan) dapat dilihat pada tabel berikut ini :

**Tabel V.18 : Distribusi Tanggapan Responden Supir Angkutan Barang atau Travel mengenai indikator Output (Keluaran) dalam Penelitian Evaluasi Pemeliharaan Perlengkapan Jalan Oleh Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah IV di Provinsi Riau (Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan).**

No	Item Penilaian	Kategori Penilaian			Jumlah
		Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	
1.	Ketepatan sasaran yang dituju	4 (40%)	6 (60%)	-	10 (100%)
2.	Kesesuaian program sesuai target	3 (30%)	7 (70%)	-	10 (100%)
3.	Program sudah sesuai dengan kegunaan	4 (40%)	6 (60%)	-	10 (100%)
Jumlah		11	19	-	
Rata rata		3,67	6,3		
Persentase		36,7%	63,3%		

*Sumber : Data Olahan Peneliti 2021.*

Dari tabel diatas dapat diketahui bahwa jawaban dari 10 responden Supir Angkutan Barang atau Travel terhadap item yang dinilai dalam indikator Output (Keluaran), jumlah nilai keseluruhan dari masing-masing

kategori penilaian yang terdiri dari : Baik dengan jumlah persentase 36,7%, Cukup Baik dengan jumlah persentase 63,3%.

Dari data dan penjelasan diatas dapat disimpulkan bahwa Evaluasi Pemeliharaan Perlengkapan Jalan Oleh Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah IV di Provinsi Riau (Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan) dalam indikator Output (Keluaran) sudah Cukup Baik dengan persentase 63,3%, ini dibuktikan dengan hasil kuisioner pada responden Supir Angkutan Barang atau Travel Sesuai dengan penjelasan pada Bab II tentang persentase sebesar 34% - 66% masuk dalam kategori Cukup Baik.

#### **4. Outcome (Dampak)**

Yang dimaksud dengan outcome (dampak) yaitu apakah suatu pelaksanaan kebijakan berdampak nyata terhadap kelompok sasaran sesuai dengan tujuan kebijakan. Untuk itu dikembangkan indikator instrumennya yaitu ada atau tidak perubahan pada target atau sasaran, dan seberapa besar perubahan kelompok sasaran yang ingin dibangun.

Setelah program atau kebijakan dilaksanakan maka hal penting yang tidak boleh dilupakan adalah mengenai dampak dari program atau kebijakan itu sendiri,hal ini berpengaruh apakah ada perubahan atau tidak setelah diadakannya program dan seberapa besar pengaruhnya untuk sasaran program tersebut.

Sehubungan dengan Evaluasi Pemeliharaan Perlengkapan Jalan yang dilakukan oleh Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan maka dapat dilihat

indikator Outcome (Dampak) yang berasal dari pegawai seksi lalu lintas dan angkutan jalan pada tabel berikut :

**Tabel V.19 : Distribusi Tanggapan Responden Pegawai Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengenai indikator Outcome (Dampak) dalam Penelitian Evaluasi Pemeliharaan Perlengkapan Jalan Oleh Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah IV di Provinsi Riau (Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan)**

No	Item Penilaian	Kategori Penilaian			Jumlah
		Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	
1.	Adanya peningkatan setelah dijalankan program	5 (33,3%)	9 (60%)	1 (6,7%)	15 (100%)
2	Adanya perubahan sasaran setelah dilaksanakan kebijakan	4 (26,7%)	11 (73,3%)	-	15 (100%)
3.	Adanya Perubahan setelah dilakukan kebijakan sesuai target awal	6 (40%)	9 (60%)	-	15 (100%)
Jumlah		15	29	1	
Rata rata		5	8,67	0,3	
Persentase		33,3%	64,3%	2,3	

Sumber : Data Olahan Peneliti 2021.

Dari tabel diatas dapat diketahui bahwa jawaban dari 15 responden pegawai terhadap item yang dinilai dalam indikator Outcome (Dampak), jumlah nilai keseluruhan dari masing-masing kategori penilaian yang terdiri dari : Baik dengan jumlah persentase 33,3%, Cukup Baik dengan jumlah persentase 64,3%, dan Kurang Baik dengan jumlah persentase 2,3%.

Dari data dan penjelasan diatas dapat disimpulkan bahwa Evaluasi Pemeliharaan Perlengkapan Jalan Oleh Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah IV di Provinsi Riau (Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan) dalam

indikator Output (Keluaran) sudah Cukup Baik dengan persentase 64,3%, ini dibuktikan dengan hasil kuisisioner pada responden pegawai. Sesuai dengan penjelasan pada Bab II tentang persentase sebesar 34% - 66% masuk dalam kategori Cukup Baik.

Berikut hasil wawancara dengan Kasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Efrimon dalam hal adanya perubahan setelah program tersebut dijalankan *“tentu ada perubahan di masyarakatnya, contoh saja dalam marka yaitu zebra cross maka masyarakat akan menyeberang dengan melewati zebra cross karena sudah dibuat, dari yang sebelumnya nyebrang sembarangan.”*

Selanjutnya untuk mengetahui jawaban atau tanggapan dari responden Masyarakat yang berada disekitar perlengkapan jalan yang berjumlah 20 orang responden dalam indikator Outcome (Dampak), terhadap Penelitian Evaluasi Pemeliharaan Perlengkapan Jalan Oleh Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah IV di Provinsi Riau (Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan) dapat dilihat pada tabel berikut ini :

**Tabel V.20 : Distribusi Tanggapan Responden Masyarakat yang berada disekitar perlengkapan jalan mengenai indikator Outcome (Dampak) dalam Penelitian Evaluasi Pemeliharaan Perlengkapan Jalan Oleh Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah IV di Provinsi Riau (Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan)**

No	Item Penilaian	Kategori Penilaian			Jumlah
		Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	
1.	Ketepatan sasaran yang dituju	12 (60%)	6 (30%)	2 (10%)	20 (100%)
2	Kesesuaian program sesuai target	14 (70%)	5 (25%)	1 (5%)	20 (100%)
3.	Program sudah sesuai dengan kegunaan	3 (15%)	11 (55%)	6 (30%)	20 (100%)
	Jumlah	29	22	9	
	Rata rata	9,67	7,3	3	
	Persentase	48,3%	36,7%	15%	

*Sumber : Data Olahan Peneliti 2021.*

Dari tabel diatas dapat diketahui bahwa jawaban dari 20 responden Masyarakat yang berada disekitar perlengkapan jalan terhadap item yang dinilai dalam indikator Outcome (Dampak), jumlah nilai keseluruhan dari masing-masing kategori penilaian yang terdiri dari : Baik dengan jumlah persentase 48,3%, Cukup Baik dengan jumlah persentase 36,7%, dan Kurang Baik dengan jumlah persentase 15%.

Dari data dan penjelasan diatas dapat disimpulkan bahwa Evaluasi Pemeliharaan Perlengkapan Jalan Oleh Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah IV di Provinsi Riau (Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan) dalam indikator Outcome (Dampak) sudah Cukup Baik dengan persentase 48,3%, ini dibuktikan dengan hasil kuisisioner pada responden Masyarakat yang berada

disekitar perlengkapan jalan Sesuai dengan penjelasan pada Bab II tentang persentase sebesar 34% - 66% masuk dalam kategori Cukup Baik.

Dan untuk mengetahui jawaban atau tanggapan dari responden Supir Angkutan Barang atau Travel yang berjumlah 10 orang responden dalam indikator Outcome (Dampak) terhadap Penelitian Evaluasi Pemeliharaan Perlengkapan Jalan Oleh Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah IV di Provinsi Riau (Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan) dapat dilihat pada tabel berikut ini :

**Tabel V.21 : Distribusi Tanggapan Responden Supir Angkutan Barang atau Travel mengenai indikator Outcome (Dampak) dalam Penelitian Evaluasi Pemeliharaan Perlengkapan Jalan Oleh Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah IV di Provinsi Riau (Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan).**

No	Item Penilaian	Kategori Penilaian			Jumlah
		Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	
1.	Ketepatan sasaran yang dituju	4 (40%)	5 (50%)	1 (10%)	10 (100%)
2	Kesesuaian program sesuai target	4 (40%)	5 (50%)	1 (10%)	10 (100%)
3.	Program sudah sesuai dengan kegunaan	1 (10%)	3 (30%)	6 (60%)	10 (100%)
Jumlah		9	13	8	
Rata rata		3	4,3	2,67	
Persentase		30%	43,3%	26,7%	

Sumber : Data Olahan Peneliti 2021.

Dari tabel diatas dapat diketahui bahwa jawaban dari 10 responden Supir Angkutan Barang atau Travel terhadap item yang dinilai dalam indikator Outcome (Dampak), jumlah nilai keseluruhan dari masing-masing

kategori penilaian yang terdiri dari : Baik dengan jumlah persentase 30%, Cukup Baik dengan jumlah persentase 43,3%, dan Kurang baik dengan jumlah 26,7%.

Dari data dan penjelasan diatas dapat disimpulkan bahwa Evaluasi Pemeliharaan Perlengkapan Jalan Oleh Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah IV di Provinsi Riau (Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan) dalam indikator Output (Keluaran) sudah Cukup Baik dengan persentase 43,3%, ini dibuktikan dengan hasil kuisioner pada responden Supir Angkutan Barang atau Travel Sesuai dengan penjelasan pada Bab II tentang persentase sebesar 34% - 66% masuk dalam kategori Cukup Baik.

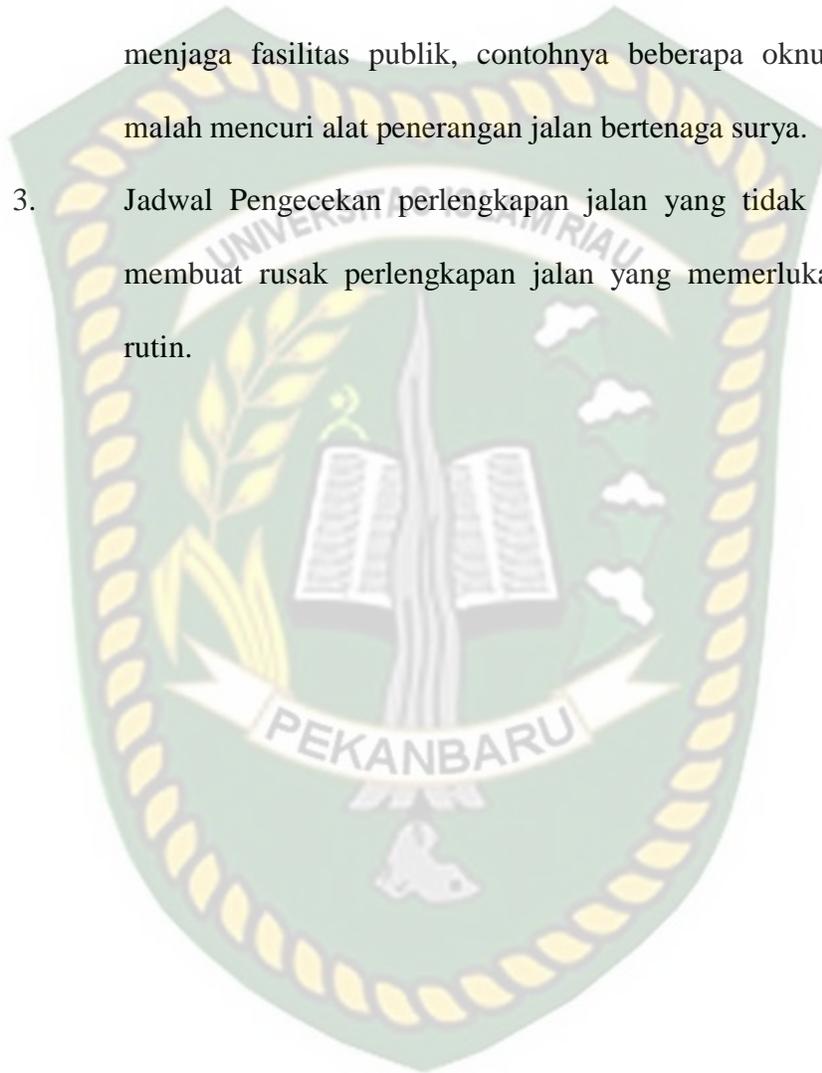
### **C. Faktor –Faktor yang Menghambat dalam Melakukan Pemeliharaan Perlengkapan Jalan di Provinsi Riau (Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan**

Setelah dilakukan penelitian dengan cara memberikan kuisioner dan wawancara maka terdapat beberapa faktor yang menghambat Balai Pengelola Transportasi Darat dalam Melakukan Pemeliharaan Perlengkapan Jalan di Provinsi Riau (Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan) antara lain sebagai berikut :

1. Permasalahan Anggaran yang disetujui oleh Pemerintah Pusat, tidak semua yang sudah diusulkan oleh Balai Pengelola Transportasi Darat, Pemerintah pusat langsung memenuhi usulan tersebut. hal ini terjadi karena Anggaran tersebut telah dibagi ke Daerah lain,

sehingga Pemeliharaan bisa merata tidak terfokus ke satu daerah, dan juga mendahulukan hal yang dirasa sangat penting dan darurat.

2. Perilaku Masyarakat itu sendiri yang kurang sadar untuk saling menjaga fasilitas publik, contohnya beberapa oknum masyarakat malah mencuri alat penerangan jalan bertenaga surya.
3. Jadwal Pengecekan perlengkapan jalan yang tidak rutin, semakin membuat rusak perlengkapan jalan yang memerlukan pengecekan rutin.



## BAB VI

### PENUTUP

#### A. Kesimpulan

Setelah dilakukan penelitian dan juga pembahasan maka di bab ini peneliti akan mengemukakan kesimpulan yang berkaitan dengan Evaluasi Pemeliharaan Perlengkapan Jalan oleh Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah IV di Provinsi Riau (Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan) kesimpulannya sebagai berikut :

1. Untuk indikator Input (Masukan) hasil dari semua responden mulai dari Pegawai, Masyarakat dan Supir angkutan barang atau travel masing masing berada pada kategori Cukup Baik. Dan catatan khusus untuk Anggaran bahwa setiap tahun selalu dilakukan pengusulan untuk pengadaan, pemasangan dan pemeliharaan.
2. Untuk indikator Process (Proses) hasil dari semua responden berada di kategori Cukup Baik. Dengan catatan khusus untuk mengefisiensikan anggaran adalah dengan cara memilih perlengkapan yang sangat prioritas.
3. Untuk indikator Output (Keluaran) hasil dari responden pegawai berada pada kategori Cukup Baik, dan Hasil dari Masyarakat yang berada disekitar perlengkapan jalan berada pada kategori Baik, dan Hasil dari

responden Supir Angkutan Barang atau Travel berada pada kategori Cukup Baik.

4. Untuk indikator Outcome (Dampak) hasil responden dari pegawai berada pada kategori Cukup Baik, hasil dari responden Masyarakat yang berada disekitar perlengkapan jalan berada pada kategori Baik dan hasil responden dari Supir Angkutan Barang atau Travel berada pada kategori Cukup Baik.

### **B. Saran**

Adapun saran yang akan peneliti sampaikan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Mendata ulang dan memetakan Perlengkapan Jalan yang di anggap sering rusak sehingga setiap tahun bisa diusulkan supaya tetap utuh dan terawat dan pengguna jalan pun bisa nyaman dan merasa aman.
2. Mensosialisasikan betapa pentingnya sebuah perlengkapan jalan dan apabila ada pencurian bisa dibawa ke ranah hukum. Memberikan reward bagi yang berhasil menangkap pencuri atau perusak perlengkapan jalan.
3. Memberikan intensif dan Anggaran yang cukup, sehingga Pegawai semangat dalam menjalankan tugasnya meskipun harus survey ke daerah yang jauh.

## DAFTAR KEPUSTAKAAN

- Afifuddin, 2015. *Pengantar Administrasi Pembangunan*. Bandung: Alfabeta
- Agustino, Leo. 2017. *Dasar Dasar Kebijakan Publik*. Bandung: Alfabeta
- Fathoni , Abdurrahmat. 2006. *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Fahmi,Irham. 2014. *Menajemen Kepemimpinan Teori dan Aplikasi*. Bandung: Alfabeta.
- Handoko, Hani. 2012. *Menajemen*. Yogyakarta: Universitas Gajah Mada.
- Hasibuan, Malayu. 2014. *Menajemen Dasar Pengertian dan Masalah*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Mahsun, M. 2006. *Pengukuran Kinerja Sektor Publik*. Cetakan Pertama, Yogyakarta: Penerbit BPFY Yogyakarta.
- Nawawi, Zaidan. 2013. *Manajemen Pemerintahan*. Jakarta: Rajawali Press.
- Sinambela,L.P. (2016) *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta; Bumi Aksara.
- Steers, Richad M. 2003. *Efektifitas Organisasi*, Jakarta, Erlangga.
- Sugiyono, 2012. *Metode Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif dan R&D*, Bandung: Alfabeta.
- Syafiie, inu Kencana.2003. *Sistem Administrasi Negara Republik Indonesia (SANRI)*. Jakarta; Bumi Aksara.
- Syafiie, Inu Kencana. 2014. *Sistem Administrasi Negara Republik Indonesia (SANRI)*. Jakarta: Bumi Aksara.

Syafri, Wirman. 2012. *Studi Tentang Administrasi Publik*. Jakarta: Erlangga.

Terry, George dan Rue Leslie. 2015. *Dasar Dasar Manajemen*. Jakarta: Bumi Aksara

Thoha, Miftah. 2008. *Ilmu Administrasi Publik Kontemporer*. Jakarta: Prenadamedia Group.

Zulkifli. 2005. *Pengantar Studi Ilmu Administrasi & Manajemen*. Pekanbaru: UIR Press

Zulkifli dan Yogya, Moris. 2014. *Fungsi Fungsi Menejemen*. Pekanbaru: Marpoyan Tujuh.

#### **Dokumen :**

Undang Undang No 22 Tahun 2009 Tentang: *Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*.

Peraturan Pemerintah No 32 Tahun 2011 Tentang: *Menajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak Serta Menejemen Dampak Lalu Lintas*.

Peraturan Menteri Perhubungan No 154 Tahun 2016 Tentang: *Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat*.

Peraturan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Nomor

SK.4303/AJ.002/DJRD/2017 Tentang : *Petunjuk Teknis Pemeliharaan*

*Perlengkapan Jalan*.

#### **Jurnal Online :**

Cholifah,Arianti.2017. Pelaksanaan Menajemen Sarana dan Prasarana Dalam Peningkatan Kegiatan Pembelajaran di MAN Purwosari Kabupaten Kediri.

IAIN Kediri.