

**STRATEGI PEMERINTAH KOTA BANDAR LAMPUNG DALAM
PEMANFAATAN JEMBATAN PENYEBERANGAN ORANG**

Skripsi

Oleh

KIKI ALFIANSYAH



**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS LAMPUNG
BANDAR LAMPUNG
2018**

ABSTRACT

Strategy Of Lampung City Government In The Utilization Of Pedestrian Bridge

By

KIKI ALFIANSYAH

As one of the means for pedestrians, JPO is one of the human needs facilities in crossing the road. Bandar Lampung City as one of the cities that have 7 points of JPO, the reality on the ground shows that the use of JPO is felt less effective in solving circulation problems between pedestrians in crossing the road with motor vehicles. Therefore, this study aims to analyze government strategies in the utilization of JPO, and analysis of inhibiting factors utilization.

Type of descriptive research with qualitative approach. The results of research on the strategy of the City Government of Bandar Lampung in the utilization of JPO are as follows: 1. Planning stage that local regulations and mayoral regulations which has been proposed by Department of Transportation Bandar Lampung can not be realized, so that people feel is not important and no rules are violated if not using JPO in Bandar Lampung City. 2. The organizing phase has not gone well, although coordination is underway but the implementation of responsibility and authority is constrained by the budget. 3. Control function is not running maximally because although Department of Transportation Bandar Lampung has been assisted by Civil Service Police Unit in controlling society in utilization of JPO but do not bring significant impact with usage / utilization of JPO itself. 4. Inhibiting factors Lack of public awareness of the city of Bandar Lampung regarding the function of JPO. 1. Bandar Lampung City government should make a reward and punishment for JPO users. 2. Bandar Lampung City government should budget specifically for the management of JPO in Bandar Lampung City. 3. Bandar Lampung city administration needs to socialize activities and appeal to the community. 4. HR Recruitment.

Keywords: Strategy, Utilization jpo.

ABSTRAK

Strategi Pemerintah Kota Bandar Lampung Dalam Pemanfaatan Jembatan Penyeberangan Orang

Oleh

KIKI ALFIANSYAH

Sebagai Salah satu sarana bagi pejalan kaki, JPO merupakan salah satu fasilitas kebutuhan manusia dalam menyeberangi jalan. Kota Bandar Lampung sebagai salah satu kota yang memiliki JPO sebanyak 7 titik, kenyataan di lapangan menunjukkan bahwa penggunaan JPO tersebut dirasakan kurang efektif dalam memecahkan permasalahan sirkulasi antara pejalan kaki dalam menyeberang jalan dengan kendaraan bermotor. Oleh karena itu, penelitian ini bertujuan untuk menganalisa strategi pemerintah dalam pemanfaatan JPO, dan analisa faktor penghambat pemanfaatannya.

Tipe penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Hasil penelitian mengenai strategi Pemerintah Kota Bandar Lampung Dalam Pemanfaatan JPO adalah sebagai berikut: 1. Tahap perencanaan bahwa perda atau perwali yang telah diusulkan oleh Dishub Kota Bandar Lampung belum dapat direalisasikan, sehingga masyarakat merasa tidak lah penting dan tidak adanya aturan yang dilanggar apabila tidak menggunakan JPO yang ada di Kota Bandar Lampung. 2. Tahap pengorganisasian belum berjalan baik, walaupun koordinasi telah berjalan tapi pengimplementasian tanggung jawab dan wewenang terkendala oleh anggaran. 3. Fungsi pengendalian belum berjalan maksimal dikarenakan walaupun Dishub Kota Bandar Lampung telah dibantu oleh Satpol PP dalam mengontrol masyarakat dalam pemanfaatan JPO tetapi tidak membawa dampak yang signifikan dengan penggunaan/ pemanfaatan JPO itu sendiri. 4. Faktor penghambat Minimnya kesadaran masyarakat Kota Bandar Lampung mengenai fungsi JPO. 1. Hendaknya Pemkot Bandar Lampung membuat suatu *reward* dan *punishment* bagi pengguna JPO. 2. Pemkot Bandar Lampung semestinya menganggarkan secara khusus untuk pengelolaan JPO di Kota Bandar Lampung. 3. Dishub Kota Bandar Lampung perlu mensosialisasikan kegiatan maupun himbauan kepada masyarakat. 4. *Recruitment* SDM.

Kata Kunci: Strategi, Pemanfaatan jpo.

**STRATEGI PEMERINTAH KOTA BANDAR LAMPUNG DALAM
PEMANFAATAN JEMBATAN PENYEBERANGAN ORANG**

Oleh

KIKI ALFIANSYAH

Skripsi

Sebagai Salah Satu Syarat untuk Mencapai Gelar
SARJANA ADMINISTRASI NEGARA

Pada

**Jurusan Administrasi Negara
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Lampung**



**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS LAMPUNG
BANDAR LAMPUNG
2018**

Judul Skripsi : **STRATEGI PEMERINTAH KOTA BANDAR
LAMPUNG DALAM PEMANFAATAN JEMBATAN
PENYEBERANGAN ORANG**

Nama Mahasiswa : **Kiki Alfiansyah**

No. Pokok Mahasiswa : 1216041058

Jurusan : Ilmu Administrasi Negara

Fakultas : Ilmu Sosial dan Ilmu Politik



1. Komisi Pembimbing

Dewie Brima Atika, S.IP., M.Si.
NIP 19821212 200801 2 017

2. Ketua Jurusan Ilmu Administrasi Negara



Dr. Noverman Duadji, M.Si.
NIP 19691103 200112 1 002

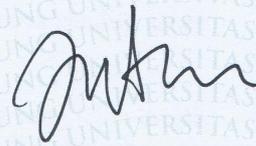
MENGESAHKAN

1. Tim Penguji

Ketua : **Dewie Brima Atika, S.IP., M.Si.**



Penguji Utama : **Intan Fitri Meutia, M.A., Ph.D.**



2. Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik



Dr. Syarif Makhya
NIP. 19890803 198603 1 003



Tanggal Lulus Ujian Skripsi : **17 Januari 2018**

PERNYATAAN

RIWAYAT HIDUP

Dengan ini saya menyatakan bahwa:

1. Karya tulis saya, Skripsi/Laporan akhir ini adalah asli dan belum pernah diajukan untuk mendapatkan gelar akademik (Sarjana/Ahli Madya), baik Universitas Lampung maupun di perguruan tinggi lainnya.
2. Karya tulis ini murni gagasan, rumusan dan penelitian saya sendiri, tanpa bantuan pihak lain, kecuali arahan Tim Pembimbing.
3. Dalam karya tulis ini tidak terdapat karya atau pendapat yang telah ditulis atau dipublikasikan orang lain, kecuali secara tertulis dengan jelas dicantumkan sebagai acuan dalam naskah dengan disebutkan nama pengarangnya dan dicantumkan dalam daftar pustaka.
4. Pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya dan apabila di kemudian hari terdapat penyimpangan dan ketidakbenaran dalam pernyataan ini, maka saya bersedia menerima sanksi akademik berupa pencabutan gelar yang telah diperoleh dari karya tulis ini, serta sanksi lainnya sesuai dengan norma yang berlaku di Perguruan Tinggi ini.

Bandar Lampung, 17 Januari 2018

Yang membuat pernyataan,



Kiki Alfiansyah

NPM. 1216041058

RIWAYAT HIDUP



Penulis bernama lengkap Kiki Alfiansyah. Dilahirkan di Bandar Lampung pada tanggal 19 Juni 1994 dari seorang wanita cantik yang mengajarkan dan mendidik dengan penuh kasih sayang, Ibu Maryati dan dari seorang pria tampan dan penuh tanggung jawab, Bapak Kusni. Penulis memiliki satu adik perempuan yang cantik dan pintar bernama Susi Puspita Rini.

Penulis memulai pendidikan di Sekolah Dasar Negeri 1 Sawah Lama pada tahun 2001 sampai 2006. Kemudian melanjutkan pendidikan di SMP Pajajaran Bandar Lampung pada tahun 2006 sampai 2009. Kemudian penulis melanjutkan pendidikan di SMAN 1 Bandar Lampung dan diselesaikan pada tahun 2012.

Pada tahun 2012 penulis terdaftar sebagai salah satu mahasiswa jurusan Ilmu Administrasi Negara Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Lampung melalui Jalur SNMPTN Reguler. Selama menjadi mahasiswa, pengalaman organisasi penulis yaitu pernah menjadi bagian dari pengurus Himpunan Mahasiswa Administrasi Negara (HIMAGARA) tahun 2014-2015 sebagai Sekertaris Bidang Sumber Daya Organisasi.

MOTTO

Belajar dari kemarin, hidup untuk hari ini, berharap untuk hari besok. Dan yang terpenting adalah jangan sampai berhenti bertanya.

(Albert Einstens)

Perubahan tidak akan hadir jika kita hanya menunggu orang lain dan menunda-nunda di lain waktu. Kitalah orangnya yang sebenarnya sedang ditunggu tersebut. Kita adalah perubahan yang kita cari.

(Barack Obama)

Seringkali kita membutuhkan lebih banyak keberanian untuk berani melakukan yang benar daripada takut berbuat salah.

(Abraham Lincoln)

Pejuang yang sukses adalah seorang pria biasa, namun dengan fokus seperti laser.

(Bruce Lee)

Selama ada keyakinan, semua akan menjadi mungkin.

(Kiki Alfiansyah)

PERSEMBAHAN



Dengan menyebut nama ALLAH SWT

Dengan segala ketulusan dan kerendahan hati, kupersembahkan karya ini untuk:

Kedua Orang Tuaku Tercinta

Bapak Kusni dan Ibu Maryati

Yang telah memberikan cinta dan kasihnya, memberikan semangat, dukungan, serta motivasi. Terimakasih atas keikhlasan dan ketulusan serta doa yang tak henti-hentinya yang selalu kalian berikan.

Adikku tersayang Susi Puspita Rini

Terimakasih atas segala dukungan dan semangatnya.

Untuk Keluarga besarku, Sahabat-sahabat tercinta, dan

Teman-teman seperjuanganku

Para Pendidik Tanpa Tanda Jasa yang Ku Hormati

ALMAMATER TERCINTA, UNIVERSITAS LAMPUNG

SANWACANA

Alhamdulillahirobbil'alamin Puji syukur penulis hanturkan kehadiran Allah SWT yang telah memberikan rahmat dan karuni-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul **“Strategi Pemerintah Kota Bandar Lampung Dalam Pemanfaatan Jembatan Penyeberangan Orang(JPO)”**. Penulisan skripsi ini merupakan salah satu syarat untuk memperoleh gelar sarjana Ilmu Administrasi Negara di Universitas Lampung.

Selama penulisan skripsi ini, penulis menyadari keterbatasan kemampuan dan pengetahuan yang dimiliki sehingga penulis membutuhkan bantuan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, dalam kesempatan ini penulis ingin mengucapkan terimakasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Kedua orang tuaku yang saya cintai dan sayangi, Ayah Kusni dan Ibu Maryati. Terimakasih atas semua dukungan, pengorbanan, nasihat, doa, dan semangat yang tak henti-hentinya Ayahanda dan Ibunda berikan kepada penulis yang tak mungkin penulis bisa balas seperti apa yang telah Ayahanda dan Ibunda berikan. Terimakasih atas semua kesabaran dalam mendidik penulis dalam bingkisan agama yang indah. Semoga Allah SWT selalu memberikan rahmat dan hidayah-Nya kepada Ayahanda dan Ibunda.
2. Satu adik perempuan yang cantik dan pintar bernama Susi Puspita Rini. Semoga Allah senantiasa memperkuat kebersamaan kita dan menjadi kebanggaan kedua orang tua kita.
3. Bapak Dr. Syarief Makhya, M.Si., selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Lampung.
4. Bapak Dr. Noverman Duadji, M.Si, selaku Ketua Jurusan Ilmu Administrasi Negara. Terimakasih telah menjadi Ketua Jurusan yang baik.

5. Ibu Dewie Brima Atika, S.IP, M.Si., selaku Dosen Pembimbing Utama yang dengan sangat sabar membimbing, memberikan motivasi, arahan, kritik, saran, dan cara menulis yang baik dan benar selama proses bimbingan. Terimakasih yang luar biasa telah memberikan ilmu yang sangat bermanfaat sehingga menjadi motivasi penulis hingga karya ini dapat terselesaikan. Semoga Allah SWT dapat membalas semua kebaikan yang telah Ibu berikan.
6. Ibu Intan Fitri M., M.A., Ph.D., selaku Dosen Pembahas. Terimakasih atas motivasi, perhatian, kritik, dan saran yang diberikan sehingga karya ini dapat terselesaikan. Terimakasih telah menjadi dosen yang baik. Semoga Allah SWT selalu memberikan rahmat dan hidayah-Nya.
7. Bapak Eko Budi Sulistio. S.Sos., M.AP. selaku Dosen Pembimbing Akademik. Terimakasih atas nasehat, arahan, ilmu dan waktunya. Terimakasih telah menjadi salah satu motivasi penulis dalam menjalankan proses perkuliahan.
8. Kepada seluruh Dosen Jurusan Ilmu Administrasi Negara, terimakasih banyak telah berbagi semua ilmu dan pengetahuan selama penulis menjalani masa studi di Jurusan Administrasi Negara FISIP UNILA.
9. Segenap Staff dan Karyawan FISIP UNILA yang selalu membantu dalam hal administrasi dan kelancaran selama peneliti beraktifitas di kampus ini. Terimakasih atas keramahan dan kesabarannya selama ini.
10. Bapak Haidir. S.E. selaku Kepala Bidang Teknik Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung. Terimakasih telah bersedia menjadi informan, meluangkan waktunya dan memberikan kemudahan dalam proses penelitian ini sehingga karya ini dapat diselesaikan.
11. Bapak Afrully Rahmat. S.Sos selaku Seksi teknik sarana Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung. Terimakasih telah memberikan kemudahan dalam penelitian penulis.

12. Untuk semua yang tidak bisa saya sebutkan satu persatu, yang telah bersedia menjadi informan. Terimakasih telah memberikan masukan dan kemudahan dalam penelitian ini.
13. Pak Sutris dan Bu Rofi, terimakasih telah menjadi orangtua yang baik saat Kuliah Kerja Nyata Unila. Terimakasih Pak dan Bu karena telah menasehati dan memotivasi untuk menyelesaikan karya ini. Semoga hubungan baik kita terus terjalin dengan baik.
14. Sahabat-sahabat Green House SMAN 1 Bandar Lampung, Adhetya Pratama, Alifki Ilham Dacholfany, Andrea Alfend, Faidzin Khadafi, M. Recky fenniakho, M. Dzaky Auzan, Mohammad Refsanjani dan masih banyak lagi yang tidak bisa saya sebutkan satu persatu. Terimakasih telah menjadi bagian dalam kehidupan ini yang selalu menemani di saat senang maupun susah dan semua kenangan yang pernah kita lalui. Semoga kita tetap selalu bersama menjadi saudara yang luar biasa dan semoga sukses untuk kita semua.
15. Wanita yang begitu dekat sejak awal SMA, Winny Maylani dan Trensisca Rastu Nabella. Terimakasih atas waktu dan kebersamaannya selama ini yang telah memberikan begitu banyak pengalaman. Semoga kita akan tetap selalu bersama.
16. Sahabat-sahabat fosil kampus, Ahmad Sulaiman, Akbar Hariwijaya, Alga Lalia Devicho, Alfajar, Bayu Kurniawan, Bery Decky Saputra, Denis Maulana S., Ikhwan Arifan, Irlan Ruari, M. Alan Febrian, Nur M. taufik, Ramadhanu Saputra, Rezki Anantama, Rifki Hidayaturrahman, Rifki Andriansyah, Rizky Tri Panggala, Satria Fajar Anugrah. Terimakasih atas kebersamaan waktunya baik dalam berorganisasi maupun dalam aktivitas lainnya, semoga kita bisa selalu bersaman dan semoga kesuksesan dapat kita raih.
17. Tiara Rifany, Yogi Heleanto, Rhani Umi Khairani, Fadilla Nuari, Sylvia Yolanda, Imam Khoirudin, Rischha Mollytha, Intan Maya Pratiwi. Terimakasih atas kebersamaan waktunya baik dalam perkuliahan maupun dalam aktivitas lainnya.

18. Aliza, Nisul, Ayu Widya, Dian, Dwini, Elin, Suci, Imah, Merita Rahma, Ihsan, Icup, Maya, Melisa, Mutiara, Novita, Purnama, Putu, Tephani, Yoanita, Hanbul, Ayu, Sella, Emi, Lianse dan kawan-kawan angkatan luar biasa lainnya yang tidak bisa disebutkan satu persatu. Terimakasih atas waktu dan kebersamaannya selama ini.
19. Abang-abang dan mba-mba Alas Roban, Adu Selon, Anti Mafia. Terimakasih atas ilmu organisasi yang diberikan yang bermanfaat ini.
20. Adik-adik Alas Menara, Gelas Antik, Atlantik. Terimakasih untuk semua yang telah memberikan kenangan dalam kehidupan saya.
21. Bang Ari, Bang Fajrin, Bang Fahmi, Bang Agus, Bang Ridho, Bang Aden, Bang Hepsa, Bang Samsu, Bang Loy, Bang Wahyu, Vike. Terimakasih atas ilmu yang kalian berikan, semoga kita tetap bisa berbagi dalam kebaikan.
22. Dan semua pihak yang telah membantu dalam proses penyusunan skripsi ini yang tidak bisa saya sebutkan satu persatu, terimakasih banyak untuk semuanya.

Akhir kata, penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan namun sedikit harapan penulis semoga skripsi yang sederhana ini dapat berguna dan bermanfaat bagi kita semua. Amin.

Bandar Lampung 17 Januari 2018
Penulis

Kiki Alfiansyah

DAFTAR ISI

	Halaman
DAFTAR TABEL	iii
DAFTAR GAMBAR	iv
I. PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	7
C. Tujuan Penelitian	7
D. Manfaat Penelitian	7
II. TINJAUAN PUSTAKA	8
A. Tinjauan Tentang Strategi.....	8
1. Pengertian Strategi	8
2. Tipe Strategi.....	9
3. Manajemen Strategi.....	10
4. Manfaat Manajemen Strategi.....	11
5. Tahapan Manajemen Strategi.....	12
B. Tinjauan Tentang Implementasi Strategi	16
1. Definisi Implementasi Strategi	16
2. Model Implementasi Strategi.....	17
3. Faktor Yang Mempengaruhi Implementasi Strategi	22
4. Indikator Keberhasilan Implementasi Strategi.....	24
C. Tinjauan Tentang Jembatan Penyeberangan Orang (JPO)	25
D. Tinjauan Tentang Pejalan Kaki.....	28
1. Pengertian Pejalan Kaki	28
2. Keberagaman Pejalan Kaki	30
3. Fasilitas Pejalan Kaki.....	31
E. Kerangka Pikir	32
III. METODE PENELITIAN	34
A. Jenis dan Tipe Penelitian	34
B. Fokus Penelitian	34
C. Lokasi Penelitian.....	35
D. Teknik Pengumpulan Data.....	35
E. Analisis Data	37

F. Teknik Keabsahan Data	38
IV. HASIL DAN PEMBAHASAN	41
A. Gambaran Umum	41
1. Gambaran Umum Kota Bandar Lampung	41
2. Gambaran Umum Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung	44
B. Deskripsi Hasil Penelitian	52
1. Pemanfaatan JPO	52
a) Tahap Perencanaan.....	52
b) Tahap Pengorganisasian.....	57
c) Tahap Pengendalian	61
2. Faktor-Faktor Penghambat.....	65
C. Pembahasan Penelitian.....	70
1. Pemanfaatan JPO	70
a) Tahap Perencanaan.....	70
b) Tahap Pengorganisasian.....	72
c) Tahap Pengendalian	73
2. Faktor-Faktor Penghambat.....	74
V. KESIMPULAN DAN SARAN	76
A. Kesimpulan	76
B. Saran.....	77
DAFTAR PUSTAKA.....	78
LAMPIRAN.....	81

DAFTAR TABEL

Tabel	Halaman
1. Tabel Informan.....	36
2. Nama Kecamatan, Jumlah Kelurahan, dan Luas Wilayah Kota Bandar Lampung	42
3. Jumlah Penduduk Kota Bandar Lampung.....	43
4. Komposisi Pegawai Bidang Teknik Dishub Kota Bandar Lampung.....	67

DAFTAR GAMBAR

Gambar	Halaman
1. Kerangka Pikir	33
2. Kerusakan Atap JPO Di Kota Bandar Lampung.....	60
3. Kerusakan Atap JPO Di Kota Bandar Lampung.....	67

I. PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Indonesia merupakan negara dengan jumlah penduduk terpadat nomor empat di dunia. Hal ini berdasarkan data yang dirilis oleh Badan Pusat Statistik (BPS) Indonesia di tahun 2015 yang mencapai angka 254,9 juta jiwa. Jumlah itu mengalami peningkatan dari tahun 2010 yang berada di angka 237,6 juta jiwa. Padatnya pertumbuhan penduduk harus diimbangi dengan penyediaan fasilitas transportasi yang tersedia. Transportasi merupakan sektor penunjang aktivitas manusia dalam melakukan kegiatan, pekerjaan, pendidikan, sosial dan lain sebagainya. Sebagai prasarana penunjang, ketersediaan transportasi harus diimbangi dengan pelayanan yang baik sehingga diperoleh sistem pergerakan yang efektif dan efisien bagi pengguna transportasi. Peningkatan sistem transportasi memerlukan penanganan yang menyeluruh, mengingat bahwa transportasi timbul karena adanya perpindahan manusia dan barang.

Perpindahan tersebut menuntut penyediaan fasilitas penunjang laju perpindahan manusia dan barang yang memenuhi ketentuan keselamatan bagi pejalan kaki dimana pejalan kaki merupakan salah satu komponen lalu lintas yang sangat penting terutama di perkotaan. Hal ini sesuai dengan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas, angkutan darat dan jalan, yang menegaskan peruntukan trotoar hanya untuk para pejalan kaki. Dalam pasal 131 ayat (1)

ditegaskan, pejalan kaki berhak atas ketersediaan fasilitas pendukung yang berupa trotoar, tempat penyebrangan dan fasilitas lain. Pejalan kaki adalah orang yang melakukan aktifitas berjalan kaki dan merupakan salah satu unsur pengguna jalan. (Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat : SK.43/AJ 007/DRJD/97). Pejalan kaki harus berjalan pada bagian jalan yang diperuntukan bagi pejalan kaki, atau pada bagian pejalan kaki, atau pada bagian jalan yang paling kiri apabila tidak terdapat bagian jalan yang diperuntukan bagi pejalan kaki (PP No. 43 , 1993).

Pergerakan pejalan kaki meliputi pergerakan-pergerakan menyusuri jalan, memotong jalan dan persimpangan. Sebagaimana yang lazim terjadi di berbagai kota besar, karena tuntutan perkembangan ekonomi, perdagangan dan kemudahan jangkauan pelayanan bagi masyarakat, maka fasilitas-fasilitas umum seperti hotel, pertokoan dan lain sebagainya biasanya mengelompok pada suatu daerah tertentu, karena letak gedung satu dengan gedung yang lain menyebar ke seluruh kawasan, maka suatu ketika pejalan kaki harus menyeberangi lalu lintas kendaraan untuk sampai ke tempat tujuan.

Keberadaan pejalan kaki tersebut memerlukan fasilitas penyeberangan jalan seperti Jembatan Penyeberangan Orang (JPO), dimana JPO tersebut dipasang apabila diharuskan tidak ada pertemuan sebidang antara arus pejalan kaki dengan arus lalu lintas. Agar pejalan kaki mau untuk menggunakan JPO harus dijamin keamanan dan jarak berjalan tidak terlalu bertambah jauh.

Sebagai Salah satu sarana bagi pejalan kaki, JPO merupakan salah satu fasilitas kebutuhan manusia dalam menyeberangi jalan. Menurut Departemen Pekerjaan Umum, JPO adalah jembatan yang letaknya bersilangan dengan jalan raya atau jalur kereta api, letaknya berada di atas kedua objek tersebut, dan hanya diperuntukkan bagi pejalan kaki yang melintas (menyeberang) jalan raya atau jalur kereta api. Jembatan Penyeberangan Orang juga dapat diartikan sebagai fasilitas pejalan kaki untuk menyeberang jalan yang ramai dan lebar, menyeberang jalan tol, atau jalur kereta api dengan menggunakan jembatan tersebut, sehingga alur sirkulasi orang dan lalu lintas kendaraan dipisah secara fisik dan kemungkinan terjadi kecelakaan dapat dikurangi.

Kota Bandar Lampung sebagai salah satu kota yang memiliki JPO sebanyak 7 titik, antara lain JPO yang berada di Jl. R. A. Kartini (dekat Restoran Garuda), JPO Jl. R. A. Kartini (sebelum Bambu Kuning), JPO Jl. R. A. Kartini (Pasar Bambu Kuning- Pasar Tengah), JPO Jl. Raden Intan (Ramayana-Pangkal Pinang), dan JPO Jl. Teuku Umar (depan kantor KAI), JPO Jl. Ahmad Yani (Dekat Polresta Bandar Lampung), JPO Jl. Z.A. Pagar Alam (Yayasan Muhammadiyah Lampung). Namun, dari 7 JPO yang tersedia 5 JPO mengalami kerusakan. Artinya, lebih dari setengah JPO yang berada di Kota Bandar Lampung mengalami kerusakan (Seksi Teknik Prasarana Dinas Perhubungan Bandar Lampung kepada Harian Dua Jurai, Kamis 21 April 2016).

Hal ini seperti yang tertulis di media massa *online* yang menyebutkan bahwa:

“Fasilitas publik sejatinya harus dikedepankan oleh pemerintah, demi kenyamanan dan keselamatan masyarakat. Namun miris nampaknya pemerintah kota belum meaksimalkan hal itu pada jembatan penyebrangan yang kondisinya memprihatinkan. Hal ini terpantau oleh saibumi.com di jembatan penyebrangan di Pangkal Pinang, Jalan Kartini Bandar Lampung. Akses satu-satunya pejalan kaki jika hendak menyebrang ke arah bambu kuning ataupun sebaliknya ini sangat rentan dan membahayakan para pejalan kaki. Seperti yang terlihat, banyak sekali masyarakat yang berusia lanjut harus berhati-hati menapakkan kakinya karena harus melihat kondisi besi yang sudah bolong dan berkarat itu. Meskipun telah di lakukan perbaikan oleh instansi terkait, namun terkesan pengerjaan asal-an, sehingga kembali rusak."Iya harus hati-hati ini, soalnya banyak yang bolong, terus kalo diinjek kayak mau rubuh gini,"ungkap Ranto yang sedang berjalan di Jembatan Penyebrangan ini. Masyarakat sangat membutuhkan perhatian pemerintah khususnya untuk peningkatan fasilitas publik yang masih jauh dari harapan masyarakat. "Semoga pak wali bisa betulin mas, bahaya soalnya buat yang pada jalan disini ini, kalo buru-buru salah napak kan bahaya ya kayak goyang-goyang gini seng nya ini ya,"terangnya.” (www.saibumi.com, 09 Maret 2016, dengan judul artikel Sangat memprihatinkan kondisi jembatan penyeberangan di Kota Bandar Lampung, diakses tanggal 20 Oktober 2016).

Penyediaan Jembatan Penyeberangan Orang (JPO) dimaksudkan untuk mempermudah pejalan kaki untuk menyeberang jalan dengan aman. Namun kenyataan di lapangan menunjukkan bahwa penggunaan JPO tersebut dirasakan kurang efektif dalam memecahkan permasalahan sirkulasi antara pejalan kaki dalam menyeberang jalan dengan kendaraan bermotor.

Selain rusaknya jembatan, dapat dilihat juga pada kenyataannya bahwa jembatan penyeberangan sebagai salah satu fasilitas penyeberangan orang, jarang dipakai dan terkadang sering disalah fungsikan untuk duduk-duduk, tempat mangkal gelandangan serta rawan kejahatan. Jembatan penyeberangan orang (JPO) di Bandar Lampung yang berada di sepanjang jalan R.A Kartini kerap kali dipandang sebelah mata oleh beberapa pihak. Padahal di jalur tersebut ada banyak kendaraan yang melaju dengan kecepatan ± 60 km/jam. Jadi pejalan kaki tidak menghiraukan akan tertabrak kendaraan. Disisi lain, keberadaan JPO hanya dipandang sebagai tempat untuk menempatkan media iklan yang strategis. Sebab kebanyakan JPO banyak terpasang media iklan, Tangga jembatan yang memiliki lebar tak lebih dari satu meter, sementara seluruh badan jembatan ditutupi iklan. Hal tersebut salah satu penyebab masyarakat enggan menggunakan JPO, karena bentuk jembatan tertutup oleh papan reklame sehingga mengundang kriminalitas seperti penodongan terhadap pengguna JPO tersebut.

Selain fenomena yang terjadi diatas, hal ini ditambah dengan kurangnya kesadaran pejalan kaki di Kota Bandar Lampung yang enggan memanfaatkan jembatan penyeberangan. Para pejalan kaki lebih suka menyeberang langsung ke

jalan raya dari pada lewat jembatan penyeberangan. Padahal, kegemaran langsung menyeberang di jalan raya di tempat yang ada jembatan penyeberangannya itu sangat membahayakan pejalan kaki dan pengendara yang lewat di jalan-jalan tersebut. *Lampung.tribunnews.com*, dengan judul artikel pengendara kesal JPO tidak digunakan tanggal 10 Juli 2017.

Ironisnya lagi yang sering menjadi suatu pemandangan umum, dimana aparat polisi membantu menyeberangkan sekian banyak pelajar dan masyarakat walaupun didekatnya ada jembatan penyeberangan. Hal ini menjadi tanda bahwa aparat kepolisian juga tidak mensosialisasikan penggunaan jembatan penyeberangan. Seyogyanya, aparat kepolisian dengan sabar dan konsisten mensosialisasikan masyarakat menyeberang pada tempatnya, kalau perlu dengan hukuman denda tertentu, yang dilaksanakan secara konsisten, adil, tanpa diskriminasi.

Dari hasil pengamatan, peneliti melihat bahwa pemanfaatan masyarakat terhadap JPO di kota Bandar Lampung belumlah maksimal. Masyarakat lebih memilih untuk menyeberang langsung di antara kendaraan- kendaraan yang melintas di jalan tersebut. Masyarakat bahkan nekat menembus pagar pembatas yang telah sedikit dijebol dengan alasan lebih cepat sampai dan tidak akan lelah dari pada harus mendaki anak tangga JPO. Maka, peneliti tertarik untuk menganalisa “Strategi Pemerintah Kota Bandar Lampung Dalam Pemanfaatan Jembatan Penyeberangan Orang”.

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimana strategi Pemerintah Kota Bandar Lampung dalam pemanfaatan Jembatan Penyebrangan Orang (JPO)?
2. Apakah faktor penghambat Pemerintah Kota Bandar Lampung dalam pemanfaatan Jembatan Penyebrangan Orang (JPO)?

C. Tujuan Penelitian

1. Menganalisa strategi Pemerintah Kota Bandar Lampung dalam pemanfaatan Jembatan Penyebrangan Orang (JPO).
2. Menganalisa faktor penghambat Pemerintah Kota Bandar Lampung dalam pemanfaatan Jembatan Penyebrangan Orang (JPO).

D. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat menambah wawasan di bidang Ilmu Administrasi Negara, khususnya berkaitan dengan strategi Pemerintah Kota Bandar Lampung dalam pemanfaatan Jembatan Penyebrangan Orang (JPO).

2. Manfaat Praktis

Penelitian ini diharapkan Dapat menjadi masukan bagi Pemerintah Kota Bandar Lampung dalam pemanfaatan Jembatan Penyebrangan Orang (JPO).

II. TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Tentang Strategi

1. Pengertian Strategi

Pengertian “strategi” bersumber dari kata Yunani klasik, yakni “*strategos*” (jenderal), yang ada pada dasarnya diambil dari pilahan kata-kata Yunani untuk “pasukan” dan “memimpin”. Penggunaan kata kerja Yunani yang berhubungan dengan “*strategos*” ini dapat diartikan sebagai “perencanaan dan pemusnahan musuh-musuh dengan menggunakan cara yang efektif berlandaskan sarana-sarana yang dimiliki (Bracker dalam Heene, dkk. 2010:53).

Sedangkan Itami dalam Kuncoro (2006:2) mendefinisikan strategi sebagai penentuan kerangka kerja dari aktivitas organisasi/perusahaan dan memberikan pedoman untuk mengoordinasikan aktivitas, sehingga organisasi/perusahaan dapat menyesuaikan dan mempengaruhi lingkungan yang selalu berubah. Strategi mengatakan dengan jelas lingkungan yang diinginkan dan jenis organisasi seperti apa yang hendak diinginkan.

Hal senada disampaikan Djatmiko (2008:4) yang mengatakan bahwa strategi merupakan suatu cara dimana organisasi akan mencapai tujuan-tujuannya, sesuai dengan peluang-peluang dan ancaman-ancaman lingkungan eksternal yang dihadapi serta sumber daya dan kemampuan internal organisasi. Berdasarkan pada definisi tersebut, terdapat tiga faktor yang mempunyai pengaruh penting pada

strategi, yaitu lingkungan eksternal, sumberdaya dan kemampuan internal, serta tujuan yang akan dicapai. Intinya, suatu strategi organisasi memberikan dasar-dasar pemahaman tentang bagaimana organisasi itu akan bersaing dan *survive*.

Menurut Effendy (2004:300) strategi pada hakikatnya adalah perencanaan (*planning*) dan manajemen (*management*) untuk mencapai suatu tujuan. Tetapi untuk mencapai tujuan tersebut, strategi tidak berfungsi sebagai peta jalan yang hanya menunjukkan arah saja, melainkan harus menunjukkan bagaimana taktik operasionalnya. Di dalam penggunaan strategi, ada yang disebut dengan manajemen strategis (*strategic management*) yang merupakan proses manajemen yang komprehensif dan berkelanjutan yang ditujukan untuk memformulasikan dan mengimplementasikan strategi yang efektif.

Berdasarkan pengertian strategi yang dipaparkan oleh para ahli tersebut, dapat dikatakan bahwa strategi ialah suatu cara yang dilaksanakan organisasi/perusahaan dalam mencapai tujuan organisasi/perusahaan dengan melihat ancaman, peluang, dan kemampuan organisasi.

2. Tipe Strategi

Dalam rangka mewujudkan sasaran, tujuan dan misi organisasi maka suatu organisasi menggunakan bentuk atau tipe strategi tertentu. Menurut Koten dalam Salusu (2008:104) tipe-tipe strategi meliputi:

- a. *Corporate Strategy* (strategi organisasi). Strategi ini berkaitan dengan perumusan misi, tujuan, nilai-nilai, dan inisiatif-inisiatif strategis yang baru;
- b. *Program Strategy* (strategi program). Strategi ini lebih memberi perhatian pada implikasi-implikasi strategis dari suatu program tertentu.

- c. *Resource Support Strategy* (strategi pendukung sumber daya). Strategi ini memusatkan perhatian pada memaksimalkan pemanfaatan sumber-sumber daya esensial yang tersedia guna meningkatkan kualitas kinerja organisasi.
- d. *Institutional Strategy* (strategi kelembagaan). Fokus dari strategi institusional ialah mengembangkan kemampuan organisasi untuk melaksanakan inisiatif-inisiatif strategi.

3. Manajemen Strategi

strategi pada hakikatnya adalah perencanaan dan manajemen untuk mencapai suatu tujuan. Dalam strategi terdapat suatu manajemen untuk melaksanakan strategis tersebut yang disebut dengan manajemen strategis. Menurut Siagian (2007:15), manajemen strategi adalah serangkaian keputusan dan tindakan mendasar yang dibuat oleh seluruh jajaran suatu organisasi dalam rangka pencapaian tujuan organisasi tersebut.

Sementara itu Viljoen dalam Heene (2010:76) mengutarakan sebuah penafsiran yang sangat rinci dengan mengasumsikan bahwa manajemen strategis adalah suatu proses dari pengidentifikasian, pemilihan, dan pengimplementasian aktivitas-aktivitas yang dapat memperbaiki kinerja jangka panjang dari organisasi, melalui penentuan arah disertai melanjutkan komitmen ataupun penyesuaian antara keterampilan internal dengan sarana-sarana dari organisasi berikut pula dengan lingkungan yang evolutif di mana organisasi itu beroperasi.

Menurut Houthoofd dalam Heene (2010:76) manajemen strategis didefinisikan sebagai suatu proses di mana organisasi menata diri demi tercapainya tujuan-tujuan keorganisasian melalui cara:

- a. analisis strategi yang proporsional;
- b. perumusan strategi yang dijadikan keunggulannya;
- c. pengimplementasian strategi yang akurat; dan
- d. pengevaluasian kontinum terhadap kinerjanya.

4. Manfaat Manajemen Strategi

Setiap strategi yang direncanakan suatu organisasi bertujuan untuk mencapai tujuan suatu organisasi. Hal ini senada dengan yang disampaikan oleh David (2002:15) bahwa tujuan dari strategi adalah untuk membantu organisasi mencapai tujuan dengan menggunakan pendekatan yang lebih sistematis, logis, rasional pada tersedianya pilihan-pilihan strategis.

Sedangkan menurut Pearce dan Robinson (1997:30-31) strategi berfungsi untuk:

- a. kegiatan perumusan (formulasi) strategi memperkuat kemampuan organisasi mencegah masalah. Manajer yang mendorong bawahannya untuk menaruh perhatian pada perencanaan dibantu dalam melaksanakan tanggung jawab pemantauan dan peramalan oleh bawahan yang menyadari perlunya perencanaan strategik.
- b. Keputusan strategik yang didasarkan pada kelompok mungkin sekali dihasilkan dari alternatif terbaik yang ada. Proses manajemen strategik menghasilkan keputusan yang lebih baik karena interaksi kelompok menghasilkan strategi yang lebih beragam dan karena peramalan yang

didasarkan pada bermacam-macam spesialisasi anggota kelompok meningkatkan kemampuan menyaring pilihan.

c. Keterlibatan anggota dalam perumusan strategi meningkatkan pemahaman mereka akan adanya hubungan produktivitas-imbalance di setiap rencana strategik dan dengan demikian mempertinggi motivasi mereka.

d. Senjang dan tumpang tindih kegiatan di antara individu dan kelompok berkurang karena partisipasi dalam perumusan strategi memperjelas adanya perbedaan peran masing-masing.

e. Penolakan terhadap perubahan berkurang. Meskipun para peserta dalam perumusan strategi mungkin tidak lebih senang dengan keputusan mereka sendiri ketimbang jika keputusan diambil secara otoriter, kesadaran mereka yang lebih besar akan parameter-parameter yang membatasi pilihan membuat mereka lebih mau menerima keputusan ini.

5. Tahapan Manajemen Strategi

David (2002:3) mengatakan proses strategi terdiri dari tiga tahapan yaitu:

a. Perumusan

Perumusan strategi merupakan proses penyusunan langkah-langkah ke depan yang dimaksudkan untuk membangun visi dan misi organisasi, menetapkan tujuan strategis dan keuangan perusahaan, serta merancang strategi untuk mencapai tujuan tersebut dalam rangka menyediakan *customer value* terbaik.

Langkah pertama yang perlu dilakukan adalah merumuskan strategi yang akan dilakukan. Dalam perumusan strategi juga ditentukan sikap untuk memutuskan, memperluas, menghindari atau melakukan suatu keputusan dalam suatu proses

kegiatan. Teknik perumusan strategi yang penting dapat dipadukan menjadi kerangka kerja diantaranya :

1. Tahap input (masukan)

Dalam tahap ini proses yang dilakukan adalah meringkas informasi sebagai masukan awal, dasar yang diperlukan untuk merumuskan strategi.

2. Tahap pencocokan

Proses yang dilakukan adalah memfokuskan pada menghasilkan strategi alternatif yang layak dengan memadukan faktor-faktor eksternal dan internal.

3. Tahap keputusan

Menggunakan satu macam teknik setelah diperoleh dari input sasaran dalam mengevaluasi strategi alternatif yang telah diidentifikasi dalam tahap dua.

a. Implementasi Strategi

Implementasi strategis merupakan proses dimana beberapa strategi dan kebijakan diubah menjadi tindakan melalui pengembangan program, anggaran dan prosedur. Walaupun demikian, implementasi biasanya baru dipertimbangkan setelah strategi dirumuskan, akan tetapi implementasi merupakan kunci suksesnya dari manajemen strategi. Implementasi strategi sering disebut tahap tindakan, karena implementasi berarti mobilisasi manusia yang ada dalam sebuah organisasi untuk mengubah strategi yang dirumuskan menjadi tindakan. Tahap ini merupakan tahap yang paling sulit karena memerlukan kedisiplinan, komitmen dan pengorbanan. Perumusan strategi dan implementasi strategi harus dilihat seperti dua sisi mata uang.

b. Evaluasi Strategi

Tahap akhir dalam strategi adalah evaluasi strategi. Ada tiga macam aktifitas mendasar untuk mengevaluasi strategi ialah:

1. Meninjau faktor-faktor eksternal dan internal yang menjadi dasar strategi.
2. Mengukur prestasi (membandingkan hasil yang diharapkan dengan kenyataan)
3. Mengambil tindakan korektif tidak harus berarti bahwa strategi yang sudah ada akan ditinggalkan atau bahkan strategi harus dirumuskan.

Sementara itu, Menurut Siagian (2007:30), terdapat dua belas tahap yang lumrah dilalui dalam proses manajemen strategi yaitu: (a) perumusan misi organisasi; (b) penentuan profil organisasi; (c) analisis dan pilihan stratejik; (d) penetapan sasaran jangka panjang; (e) penentuan strategi induk; (f) penentuan strategi operasional; (g) penentuan sasaran jangka pendek, seperti sasaran tahunan; (h) perumusan kebijaksanaan; (i) pelembagaan strategi; (j) penciptaan sistem pengawasan; (k) penciptaan sistem penilaian; dan (l) penciptaan sistem umpan balik.

Para pengambil kebijakan strategi perlu menjamin strategi yang mereka tetapkan dapat berhasil dengan baik, bukan saja dalam tatanan konseptual saja, tetapi dapat dilaksanakan. Untuk itu, David (2002:51) memberi beberapa petunjuk mengenai cara pembuatan strategi sehingga berhasil, diantaranya yaitu;

- a. Strategi haruslah konsisten dengan lingkungannya, ikutlah arus perkembangan yang bergerak di masyarakat (jangan melawan arus) dalam lingkungan yang memberi peluang untuk bergerak maju.

- b. Setiap strategi tidak hanya membuat satu strategi. Tergantung pada ruang lingkup kegiatannya.
- c. Strategi yang efektif hendaknya memfokuskan dan menyatukan semua sumber daya dan tidak mencerai-beraikan satu dengan yang lainnya.
- d. Strategi hendaknya memusatkan perhatian pada apa yang merupakan kekuatannya, dan tidak pada titik-titik yang justru ada kelemahannya. Selain itu, hendaknya juga memanfaatkan kelemahan persaingan dan membuat langkah-langkah yang tepat untuk menempati posisi kompetitif yang lebih kuat.
- e. Sumber daya adalah suatu yang kritis, mengingat strategi adalah sesuatu yang mungkin, maka harus membuat sesuatu yang layak dan dapat dilaksanakan.
- f. Strategi hendaknya memperhitungkan resiko yang tidak terlalu besar.
- g. Strategi hendaknya disusun diatas landasan keberhasilan yang telah dicapai. Jangan menyusun strategi diatas kegagalan.
- h. Tanda-tanda dari suksesnya strategi ditampakkan dengan adanya dukungan dari pihak-pihak yang terkait, terutama dari para eksekutif, dari semua pimpinan unit kerja dalam organisasi.

B. Tinjauan Tentang Implementasi Strategi

1. Definisi Implementasi Strategi

Implementasi strategi sering disebut tahap tindakan, karena implementasi berarti mobilisasi manusia yang ada dalam sebuah organisasi untuk mengubah strategi yang dirumuskan menjadi tindakan. Amir (2011:192) menyatakan implementasi strategi merupakan rangkaian aktivitas dan pekerjaan yang dibutuhkan untuk mengeksekusi perencanaan strategik. Artinya, apa yang dirumuskan pada strategi dan kebijakan akan diterapkan dalam berbagai program kerja, anggaran dan prosedur-prosedur. Rumusan strategi yang baik tidak ada artinya bila tidak diterapkan dalam implementasi, begitu juga sebaliknya. Implementasi berkaitan dengan suatu kebijaksanaan yang ditetapkan oleh suatu organisasi, lembaga atau badan tertentu untuk mencapai suatu tujuan yang telah ditetapkan.

Sementara itu, menurut Hubeis dan Najib (2008:25-26), implementasi strategi adalah proses penerapan setelah rencana dirumuskan. Dalam implementasi ada beberapa unsur penting yang harus dilakukan oleh suatu perusahaan atau organisasi yaitu penetapan tujuan tahunan, perumusan kebijakan, memotivasi pekerja dan mengalokasikan sumber daya.

Sedangkan, Huff dalam Heene (2010:178) mengungkapkan implementasi strategi merupakan upaya mengkombinasikan antara kebijakan memberikan hadiah berdasarkan kepatuhan akan pelaksanaan atas keputusan-keputusan strategis yang telah dirumuskan, pengembangan teknik-teknik persuasif untuk menjamin hadirnya partisipasi dari berbagai partisipan (rekanan) selama berlangsungnya proses implementasi termasuk juga dalam meningkatkan intensitas keterlibatan.

Berdasarkan beberapa pendapat para ahli tersebut, dapat dikatakan bahwa implementasi strategi merupakan rangkaian aktivitas dan pekerjaan yang dibutuhkan untuk mengeksekusi perencanaan strategi. Selain itu, implementasi strategi merupakan kombinasi antara perencanaan strategi dan penerapan strategi yang telah ditetapkan.

2. Model Implementasi Strategi

Menurut Salusu (2006:409) implementasi strategi merupakan seperangkat kegiatan yang dilakukan berdasarkan suatu keputusan yang prosesnya terarah dan terkoordinasi serta melibatkan sumber daya. Sifat dari suatu implementasi adalah tidak dapat beroperasi tanpa adanya faktor internal dan eksternal yang mempengaruhinya.

Berikut adalah model-model implementasi strategi:

a. Implementasi strategi menurut David

1) Mengimplementasikan Strategi – Isu Manajemen

Perumusan strategi yang berhasil tidak menjamin penerapan strategi juga berhasil. Para manajer divisional dan fungsional dilibatkan sejauh mungkin dalam aktivitas perumusan strategi. Isu-isu utama manajemen bagi penerapan strategi meliputi penetapan tujuan tahunan, pembuatan kebijakan, alokasi sumber daya, perubahan struktur organisasi, restrukturisasi dan rekayasa ulang, perbaikan program penghargaan insentif, minimalisasi penolakan terhadap perubahan, pengenalan manajer pada strategi, pengembangan budaya yang mendukung strategi,

adaptasi proses produksi, pengembangan fungsi sumber daya manusia yang efektif.

2) Mengimplementasikan Strategi-Pemasaran,Keuangan/Akuntansi, Litbang dan SIM

a) Pemasaran

Segmentasi pasar merupakan sebuah variabel penting dalam penerapan strategi untuk tiga alasan.Pertama, strategi pengembangan pasar, pengembangan produk, penetrasi pasar.Kedua, segmentasi pasar memungkinkan sebuah perusahaan untuk beroperasi dengan sumber daya yang terbatas.Ketiga, keputusan segmentasi pasar secara langsung mempengaruhi variabel pemasaran.

b) Keuangan/Akuntansi

Analisis perhitungan keuangan adalah sebuah teknik penerapan strategi yang pokok sebab analisis tersebut memungkinkan sebuah organisasi untuk mengamati hasil yang diharapkan dari berbagai tindakan dan pendekatan.Anggaran keuangan adalah dokumen yang merinci bagaimana dana akan diperoleh dan dihabiskan untuk kurun waktu tertentu.

c) Penelitian dan Pengembangan (Litbang)

Personel litbang dapat memainkan peran yang integral dalam penerapan strategi.Para individu secara umum bertanggung jawab untuk mengembangkan berbagai produk baru dan memperbaiki produk lama.

d) Sistem Informasi Manajemen (SIM)

Informasi adalah landasan pemahaman di sebuah perusahaan. Proses manajemen strategis sangat terbantu apabila perusahaan memiliki sistem informasi manajemen yang efektif. Pengumpulan, pencarian dan penyimpanan informasi dapat digunakan untuk menciptakan keunggulan kompetitif di perusahaan.

b. Implementasi strategi menurut Wheelen-Hunger

1) Program

Setelah perencanaan dibuat dalam bentuk yang masih global dan berjangka panjang, maka dibuat dalam bentuk yang lebih detail dan berjangka pendek yaitu berupa proyek-proyek yang akan membentuk suatu program kerja. Program disusun dengan mengacu pada kebijakan yang telah ditetapkan. Amirullah (2015:281) menyatakan program merupakan kumpulan kegiatan-kegiatan nyata, sistematis dan terpadu yang dilaksanakan oleh satu instansi pemerintah atau lebih ataupun dalam rangka kerjasama dengan masyarakat atau yang merupakan partisipasi aktif masyarakat guna mencapai tujuan dan sasaran yang telah ditetapkan.

2) *Budget* dan Prosedur Kerja

Hunger dalam Husein (2010:21) menyatakan *budget* atau anggaran merupakan suatu rencana yang disusun secara sistematis dalam bentuk angka dan dinyatakan dalam unit moneter yang meliputi seluruh kegiatan perusahaan untuk periode di masa yang akan datang. Amirullah (2015:199) menjelaskan prosedur kerja pada dasarnya merupakan

rangkaian tata cara pelaksanaan kerja yang berurutan tahap demi tahap yang menunjukkan arus atau proses pencapaian suatu tujuan atau sasaran program.

c. Implementasi program menurut Higgins

1) Perencanaan Integral dan Sistem Pengendalian

Higgins dalam Salusu (2006:435) sasaran yang ingin dicapai oleh strategi harus dijabarkan secara rinci, maka dari itu dibuatkan perencanaan antara dan perencanaan operasional. Perencanaan antara adalah penghubung antara sasaran-sasaran strategi dan perencanaan operasional yang disebut juga program. Program ini mencakup ruang lingkup yang cukup luas, waktu yang memadai, cukup komprehensif dan memiliki rincian detail. Perencanaan operasional berlaku untuk jangka waktu satu tahun dengan tugas menerjemahkan perencanaan kedalam rencana yang pasti yaitu memberi hasil kegiatan yang diinginkan.

2) Kepemimpinan, Motivasi dan Sistem Komunikasi

Gaya kepemimpinan memegang peranan sentral dalam menggerakkan karyawan menuju sukses. Para manajer hendaknya mampu memberikan motivasi kepada jajaran kepegawaian jika ingin maju. Selain itu sistem komunikasi yang dimiliki harus baik guna mencapai tujuan yang ingin dicapai.

3) Manajemen Sumber Daya Manusia dan Kultur Organisasi

Komponen implementasi biasanya ditangani oleh bagian personalia dalam organisasi yang memiliki dua fungsi utama. Pertama, menempatkan karyawan yang sekaligus mencakup perencanaan personal,

perekrutan, saringan, pelatihan dan orientasi. Kedua, berfungsi apabila karyawan sudah mulai bekerja yang mencakup pelatihan dan pengembangan, penyediaan kompensasi dan motivasi, jaminan kesehatan dan keselamatan kerja, evaluasi dan pengendalian, perbaikan produktivitas dan perbaikan komunikasi dalam organisasi.

d. Implementasi strategi menurut Utomo

Aktivitas implementasi strategi akan melibatkan hampir setiap tahap dalam proses manajemen. Ini berarti bahwa implementasi akan masuk pada setiap tahap mulai perencanaan, pengorganisasian, pengarahan, dan pada akhirnya akan ke dalam fungsi pengawasan.

1) Tahap perencanaan

Menurut Utomo (1993:108-109) setelah formulasi strategi terbentuk, maka seorang manajer/pemimpin berkewajiban untuk mengembangkan suatu rencana yang rinci untuk kemudian dikomunikasikan ke masing-masing pihak yang terkait dalam organisasi. Beberapa hal yang dilakukan dalam proses komunikasi strategi ini antara lain ditentukan bagaimana menyampaikan informasi tentang tujuan yang hendak dicapai, siapa yang bertanggungjawab terhadap pelaksanaan strategi, bagaimana proses alokasi sumberdaya yang dimiliki, dan aktivitas apa yang harus mendapat prioritas untuk dilakukan lebih dahulu bagi kepentingan pencapaian tujuan yang ditetapkan.

2) Tahap pengorganisasian

Tanggungjawab dan wewenang melaksanakan kegiatan dan program yang ditujukan untuk kesuksesan strategi tidak bisa dibebankan pada satu individu saja, melainkan harus dialokasikan diantara anggota unit organisasi. Yang lebih penting lagi adalah, bahwa aktivitas dan tanggung jawab tersebut harus ada yang mengkoordinasikan dan mengendalikan sehingga masing-masing komponen dapat berjalan sebagaimana mestinya.

3) Fungsi pengendalian

Organisasi membutuhkan fungsi pengendalian untuk dapat menilai apakah perpaduan strategi yang dipergunakan mampu mencapai kinerja organisasi yang ditetapkan. Dalam kaitan ini organisasi harus mampu mengembangkan bentuk pengendalian yang sesuai seperti halnya untuk memonitor tentang perubahan faktor lingkungan dan meneliti kesesuaian asumsi yang dipergunakan dalam formulasi strategi.

3. Faktor Yang Mempengaruhi Implementasi Strategi

Heide dalam Heene (2010:181) menyatakan bahwa kemampuan dalam mengimplementasikan suatu strategi dengan berhasil dipengaruhi oleh tujuh faktor, yaitu;

a. Sistem informasi dari organisasi

Suatu pengimplementasian strategi yang berhasil menuntut adanya lalu lintas informasi yang relevan dan juga continue yang mencakup ke seluruh bagian organisasi.

b. Kemampuan proses belajar dari organisasi

Implementasi dari suatu strategi tidak saja menuntut bahwa semua partisipan harus memahami akan strategi itu, akan tetapi mereka juga harus dapat mengembangkan pengetahuan dan keterampilan untuk mampu mengimplementasikan strategi dengan sukses.

c. Pengalokasian sarana-sarana organisasi secara menyeluruh

Tanpa ketersediaan sarana-sarana yang memadai termasuk sarana yang secara khusus dipersiapkan dapat dikatakan akan sulit untuk mengimplementasikan suatu strategi dengan berhasil.

d. Struktur organisasi yang baku

Struktur baku suatu organisasi akan berdampak secara tidak langsung terhadap implementasi dari strategi melalui dampaknya terhadap alur informasi, monitoring dan proses pengambilan keputusan di dalam organisasi.

e. Kebijakan tentang manajemen SDM dari organisasi

Keberhasilan atau kegagalan implementasi suatu strategi akan bergantung pada dedikasi para partisipan perorangan yang merasa bertanggung jawab mewujudkan strategi tersebut ke dalam realitas.

f. Merangkul pengaruh politis di tubuh organisasi

Ketika para partisipan tertentu atau kelompok-kelompok partisipan mempersepsikan sebuah strategi sebagai sesuatu yang meredusir kekuasaan dirinya ataupun statusnya, maka mereka akan menghambat upaya implementasi.

g. Kultur dari organisasi

Kultur suatu organisasi mencakup keseluruhan dari sistem-sistem kognitif, nilai-nilai, maupun pola-pola perilaku yang melekat dalam organisasi. Suatu

strategi yang kurang adaptif terhadap kultur organisasi akan melahirkan penolakan yang keras dan semakin menghambat segenap upaya bagi pengimplementasiannya secara efektif.

4. Indikator Keberhasilan Implementasi Strategi

Keberhasilan implementasi suatu strategi menuntut adanya upaya prakondisi terhadap segenap proses implementasinya. Seolah-olah sebelumnya perlu dipersiapkan terlebih dahulu semacam basis pertahanan bagi strategi. Menurut Beaudan dalam Heene (2010:184) sebuah strategi baru dapat diimplementasikan dengan sukses bila para manajer menaruh perhatian pada tiga tuntutan implementasinya, yaitu;

a. Kejelasan persepsi

Langkah pertama agar suatu strategi dapat dipahami bersama adalah dengan memperjelas makna dari strategi tersebut. Tanpa adanya pemahaman mendalam dari masyarakat mengenai strategi tersebut hampir tidak mungkin untuk mengimplementasikan strategi tersebut. Sedangkan upaya memperjelas makna strategi terdiri dari dua proses, interpretasi dan penerimaan. Oleh karena itu, para manajer wajib menjaga agar setiap individu baik di dalam organisasi akan menginterpretasikan strategi dengan pemahaman yang sama. Di samping itu para partisipan secara individual wajib menaati strategi itu. Suatu strategi yang oleh para partisipannya dianggap kurang realistis sulit untuk berhasil dengan baik melewati tahapan transisional dari formulasi ke implementasi.

b. Keterkaitan kolektif

Langkah selanjutnya mengembangkan keterkaitan strategi dengan para partisipan orang per orang. Keterkaitan strategi organisasi ini dengan para partisipan pada awalnya menjadi pendorong munculnya partisipasi. Jadi, para partisipan perorangan yang mulai tumbuh keyakinan dirinya ini akan merasa pula bahwa mereka memiliki kompetensi-kompetensi individual untuk mengimplementasikan strategi secara efektif dan efisien.

c. Keteguhan tekad

Dalam pengimplementasian pun menuntut hadirnya fleksibilitas dari semua jajaran organisasi. Sering munculnya ketidakterdugaan dari strategi ini menimbulkan dampak yang mempersulit kita untuk mengevaluasi seberapakah besaran kerja keras yang proposional yang dibutuhkan saat menjalani proses demikian sehingga akhirnya semakin mempersulit untuk menentukan ritme yang tepat.

C. Tinjauan Tentang Jembatan Penyeberangan Orang (JPO)

Departemen Pekerjaan Umum: 1995 dalam *“Tata Cara Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan”* mengatakan bahwa:

Jembatan adalah bangunan pelengkap jalan yang berfungsi melewatkan lalu lintas yang terputus pada kedua ujung jalan akibat adanya hambatan berupa sungai, saluran, kanal, selat, lembah serta jalan dan jalan kereta api yang menyilang. Sedangkan Jembatan Penyeberangan Orang (JPO) adalah jembatan yang letaknya bersilangan dengan jalan raya atau jalur kereta api, letaknya berada di atas kedua objek tersebut, dan hanya diperuntukkan bagi pejalan kaki yang melintas (menyeberang) jalan raya atau jalur kereta api. Jembatan Penyeberangan Orang juga dapat diartikan sebagai fasilitas pejalan kaki untuk menyeberang jalan yang ramai dan lebar, menyeberang jalan tol, atau jalur kereta api dengan menggunakan jembatan tersebut, sehingga alur sirkulasi orang dan lalu lintas kendaraan dipisah secara fisik dan kemungkinan terjadi kecelakaan dapat dikurangi.

Ketentuan pembangunan jembatan penyeberangan orang (JPO) Pembangunan jembatan penyeberangan oleh Departemen Pekerjaan Umum tahun 1995 disarankan memenuhi ketentuan sebagai berikut:

1. Bila fasilitas penyeberangan dengan menggunakan *zebra cross* dan Pelikan Cross sudah mengganggu lalu lintas yang ada.
2. Pada ruas jalan dimana frekuensi terjadinya kecelakaan yang melibatkan pejalan kaki cukup tinggi.
3. Pada ruas jalan yang mempunyai arus lalu lintas dan arus pejalan kaki yang tinggi, serta arus kendaraan memiliki kecepatan tinggi.

Jembatan Penyeberangan Orang (JPO) menurut Koswara, dkk (2014:2) adalah jembatan yang letaknya bersilangan dengan jalan raya atau jalur kereta api, letaknya berada di atas kedua objek tersebut, dan hanya diperuntukkan bagi pejalan kaki yang melintas (menyeberang) jalan raya atau jalur kereta api. Jembatan Penyeberangan Orang juga dapat diartikan sebagai fasilitas pejalan kaki untuk menyeberang jalan yang ramai dan lebar, menyeberang jalan tol, atau jalur kereta api dengan menggunakan jembatan tersebut, sehingga alur sirkulasi orang dan lalu lintas kendaraan dipisah secara fisik dan kemungkinan terjadi kecelakaan dapat dikurangi.

Keberadaan fasilitas jembatan penyeberangan orang di suatu daerah yang dibangun akan menimbulkan dampak untuk memulainya sebuah pembangunan kesadaran masyarakat untuk mau menggunakan dan meningkatkan kesadaran masyarakat untuk menggunakan fasilitas tersebut. Apabila setiap masyarakat dan para pengguna fasilitas mempunyai kesadaran yang tinggi, maka kehidupan

masyarakatpun akan menjadi sejahtera dan angka kecelakaan serta kemacetan lalulintas akan dapat dikuranagi.

Sebagai salah satu fasilitas umum, JPO tentunya mempunyai manfaat positif bagi masyarakat khususnya pejalan kaki. Adanya JPO akan memberikan kemudahan bagi masyarakat untuk menyeberang. Hal ini mengingat jika masyarakat menyeberang langsung akan mengalami kesulitan karena harus berhadapan dengan kendaraan-kendaraan yang terkadang memacu kendaraannya dengan kecepatan tinggi, hingga pada akhirnya menimbulkan resiko kecelakaan. Ketidakmaksimalan pejalan kaki untuk menggunakan JPO sebagai sarana penyeberangan dikarenakan faktor kurangnya kesadaran mereka memanfaatkan JPO dalam menyeberang.

Menurut Koswara (2014:4), pejalan kaki enggan menggunakan jembatan karena malas dan capai serta kondisi jembatan yang tidak menyenangkan semisal, ketinggian jembatan, sempit dan terjalnya tangga, kondisi kotor dan suram, serta adanya pengemis. Pejalan kaki lebih memilih mengambil resiko tertabrak kendaraan karena merasa lebih cepat dan praktis karena tidak perlu naik turun tangga. Hal tersebut berarti jembatan penyeberangan hanya akan digunakan jika rutanya lebih singkat daripada melalui penyeberangan sebidang. Untuk meningkatkan penggunaan jembatan penyeberangan perlu diaplikasikan pagar pembatas di tepi jalan dan atau di tengah jalan sehingga jika memilih menggunakan penyeberangan sebidang harus menempuh rute yang lebih panjang atau malah sama sekali tidak mungkin dilakukan.

D. Tinjauan Tentang Pejalan Kaki

1. Pengertian Pejalan Kaki

Undang-undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas, Angkutan Darat dan Jalan, menegaskan peruntukan trotoar hanya untuk para pejalan kaki. Dalam pasal 131 ayat (1) ditegaskan, pejalan kaki berhak atas ketersediaan fasilitas pendukung yang berupa trotoar, tempat penyebrangan dan fasilitas lain. Pejalan kaki adalah orang yang melakukan aktifitas berjalan kaki dan merupakan salah satu unsur pengguna jalan. (Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat: SK.43/AJ 007/DRJD/97).

Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 melihat bahwa lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum. Selanjutnya di dalam batang tubuh di jelaskan bahwa tujuan yang hendak dicapai oleh Undang-Undang ini adalah :

- a. Terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan roda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa;
- b. Terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa; dan
- c. Terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Undang-undang No. 22 Tahun 2009 salah satunya menjelaskan bahwa adanya harapan untuk mewujudkan etika berlalu lintas dan budaya bangsa. Dalam hal ini tentunya juga mengarah pada etika bagi pejalan kaki. Dalam uu ini juga mengatur tentang hak dan kewajiban pejalan kaki. Pasal 131 ayat 1 sudah menjelaskan bahwa pejalan kaki berhak atas fasilitas penyeberangan. Untuk memenuhi aturan tersebut, maka pemerintah menyediakan berbagai sarana, di antaranya *zebra cross*, trotoar dan jembatan penyeberangan orang (JPO).

Sedangkan PP No. 43 Tahun 1993 Tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan mengatakan bahwa pejalan kaki harus berjalan pada bagian jalan yang diperuntukan bagi pejalan kaki, atau pada bagian pejalan kaki, atau pada bagian jalan yang paling kiri apabila tidak terdapat bagian jalan yang diperuntukan bagi pejalan kaki.

Pejalan kaki adalah setiap orang yang berjalan diruang lalu lintas jalan, pejalan kaki juga dapat diartikan adalah istilah dalam transportasi yang digunakan untuk menjelaskan orang yang berjalan di lintasan pejalan kaki baik dipinggir jalan, trotoar, lintasan khusus bagi pejalan kaki ataupun menyeberang jalan. Untuk melindungi pejalan kaki dalam berlalu lintas, pejalan kaki wajib berjalan pada bagian jalan dan menyeberang pada tempat penyeberangan yang telah disediakan bagi pejalan kaki.

Malkamah (1995: 58) mengatakan agar pejalan kaki mau untuk menggunakan fasilitas penyeberangan seperti : JPO, *Zebra cross* dan lainnya maka harus dijamin keamanan dan jarak berjalan tidak terlalu bertambah jauh". Pejalan kaki harus:

1. berjalan pada bagian jalan yang diperuntukkan bagi pejalan kaki, atau pada bagian jalan yang paling kiri apabila tidak terdapat bagian jalan yang diperuntukkan bagi pejalan kaki;
2. Menggunakan bagian jalan yang paling kiri apabila membawa kereta dorong;
3. Menyeberang di tempat yang telah ditentukan.

2. Keragaman Pejalan Kaki

Penyeberang jalan dengan kondisi fisik yang mendapat perhatian khusus dapat dibagi menjadi 3 (Dewar R dalam ITE 4th *edition*, 1992), yaitu :

a. Penyeberang yang cacat fisik

Adalah pengguna jalan/penyeberang yang cacat fisiknya atau mempunyai keterbatasan fisiknya, oleh karena itu perlu diberikan fasilitas khusus.

b. Penyeberang anak-anak

Adalah penyeberang pada usia anak-anak (0-12 tahun) yang sering terjadi kecelakaan dibanding dengan golongan lainnya.

c. Penyeberang usia lanjut

Penyeberang usia lanjut lebih cenderung mengalami kecelakaan daripada usia yang lainnya disebabkan oleh :

1. Kelemahan fisik
2. Membutuhkan waktu yang lebih lama untuk menyeberang (karena factor usia).

3. Fasilitas Pejalan Kaki

Fasilitas Pejalan kaki dapat dipasang dengan kriteria berdasarkan pedoman tata cara perencanaan fasilitas pejalan kaki dikawasan perkotaan No. 011/T/Bt/1995 sebagai berikut:

- a. Fasilitas pejalan kaki harus dipasang pada lokasi-lokasi dimana pemasangan fasilitas tersebut memberikan manfaat yang maksimal, baik dari segi keamanan, kenyamanan ataupun kelancaran perjalanan bagi pemakainya.
- b. Tingkat kepadatan pejalan kaki, atau jumlah konflik dengan kendaraan dan jumlah kecelakaan harus digunakan sebagai faktor dasar dalam pemilihan fasilitas pejalan kaki yang memadai.
- c. Pada lokasi-lokasi kawasan yang terdapat sarana dan prasarana umum.
- d. Fasilitas pejalan kaki dapat ditempatkan disepanjang jalan atau pada suatu kawasan yang akan mengakibatkan pertumbuhan pejalan kaki dan biasanya diikuti oleh peningkatan arus lalu lintas serta memenuhi syarat-syarat atau ketentuan ketentuan untuk pembuatan fasilitas tersebut. Tempat-tempat tersebut antara lain :
 - a. Daerah industri
 - b. Pusat perbelanjaan
 - c. Terminal Bus
 - d. Pusat hiburan
 - e. Pusat perbelanjaan
 - f. Sekolah
 - g. Perumahan

Fasilitas pejalan kaki yang formal terdiri dari beberapa jenis sebagai berikut :

a. Jalur Pejalan Kaki yang terdiri dari :

1. Trotoar
2. Penyeberangan, antara lain jembatan penyeberangan, pelican cross, zebra cross dan terowongan.
3. Non Trotoar

b. Pelengkap Jalur Pejalan kaki yang terdiri dari :

1. Lapak tunggu
2. Rambu
3. Marka
4. Lampu lalu lintas
5. Bangunan

E. Kerangka Pikir

Transportasi merupakan sektor penunjang aktivitas manusia dalam melakukan kegiatan, pekerjaan, pendidikan, sosial dan lain sebagainya. Sebagai prasarana penunjang, ketersediaan transportasi harus diimbangi dengan pelayanan yang baik sehingga diperoleh sistem pergerakan yang efektif dan efisien bagi pengguna transportasi. Peningkatan sistem transportasi memerlukan penanganan yang menyeluruh, mengingat bahwa transportasi timbul karena adanya perpindahan manusia dan barang.

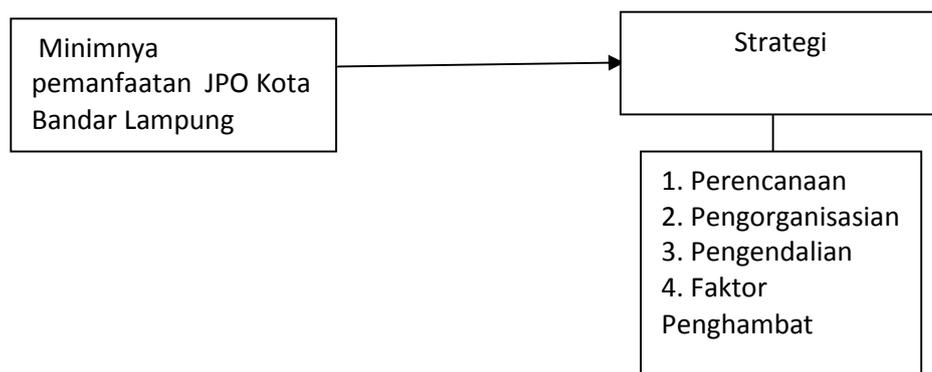
Perpindahan tersebut menuntut penyediaan fasilitas penunjang laju perpindahan manusia dan barang yang memenuhi ketentuan keselamatan bagi pejalan kaki dimana pejalan kaki merupakan salah satu komponen lalu lintas yang sangat penting terutama di perkotaan. Hal ini sesuai dengan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas, angkutan darat dan jalan, yang menegaskan

peruntukan trotoar hanya untuk para pejalan kaki. Dalam pasal 131 ayat (1) ditegaskan, pejalan kaki berhak atas ketersediaan fasilitas pendukung yang berupa trotoar, tempat penyebrangan dan fasilitas lain.

Undang undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan juga mengatur tentang tanggung jawab penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan, bahwa penyelenggaraannya menjadi urusan pemerintah. Termasuk di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan. Bahwa pada UU Nomor 22 Tahun 2009 pada pasal 7 ayat 2 yang menjadi penyelenggara urusan pemerintah di bidang lalu lintas dan angkutan jalan ialah dinas perhubungan. Termasuk penyediaan JPO di Kota Bandar Lampung yang disediakan oleh Pemkot Bandar Lampung melalui Dishub Kota Bandar Lampung.

Sebagai penyelenggara dan penyedia JPO yang ada di Kota Bandar Lampung, Dishub Kota Bandar Lampung memiliki kewajiban agar JPO yang ada dimanfaatkan oleh masyarakat sesuai kebermanfaatan yang seharusnya. Minimnya kebermanfaatan JPO yang ada di Kota Bandar Lampung membuat peneliti tertarik untuk melihat dan menganalisa strategi yang dilaksanakan Dishub Kota Bandar Lampung dalam pemanfaatan JPO yang ada di Kota Bandar Lampung dengan menggunakan teori Utomo dari tahap perencanaan, pengorganisasian, serta pengendalian.

Gambar 1. Kerangka pikir



III. METODE PENELITIAN

A. Jenis dan Tipe Penelitian

Penelitian ini menggunakan tipe penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Penelitian ini digunakan karena peneliti ingin mencoba mendapatkan pemahaman yang lebih baik mengenai deskripsi, gambaran faktual, dan akurasi tentang strategi Pemerintah Kota Bandar Lampung dalam pemanfaatan Jembatan Penyeberangan Orang (JPO). Hal ini sesuai dengan pendapat Nazir (2005:55) yang menyatakan bahwa tipe penelitian deskriptif merupakan penelitian yang bertujuan untuk membuat deskripsi, gambaran, atau lukisan secara sistematis, faktual, dan akurat mengenai fakta-fakta, sifat-sifat serta hubungan antar fenomena yang diselidiki. Sehingga, penelitian kualitatif deskriptif ini bertujuan untuk mendeskripsikan secara terperinci fenomena-fenomena yang terjadi guna menganalisis strategi Pemerintah Kota Bandar Lampung dalam pemanfaatan Jembatan Penyeberangan Orang (JPO).

B. Fokus penelitian

Penetapan fokus dalam penelitian kualitatif ini bertujuan untuk memberikan batasan dalam pengumpulan data, sehingga dengan pembatasan tersebut, peneliti dapat memfokuskan penelitian terhadap masalah yang menjadi tujuan penelitian. Selain itu, fokus penelitian ini juga memiliki peranan yang penting dalam memandu dan mengarahkan jalannya penelitian. Karena dengan adanya panduan

dan arahan dalam penelitian, suatu informasi dilapangan dapat dipilah pilah sesuai dengan konteks permasalahan yang ada. Adapun fokus dalam penelitian ini menggunakan proses implementasi menurut Utomo antara lain:

1. Strategi Pemerintah Kota Bandar Lampung dalam pemanfaatan Jembatan Penyeberangan Jembatan Orang (JPO):
2. Faktor-faktor yang penghambat Pemerintah Kota Bandar Lampung dalam pemanfaatan Jembatan Penyeberangan Jembatan Orang (JPO).

C. Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian yang diambil ialah JPO yang ada di Kota Bandar Lampung. Alasan pemilihan lokasi ini ialah karena banyak JPO yang ada di Kota Bandar Lampung belum difungsikan/tidak digunakan sebagaimana mestinya. Salah satu dinas yang mengelola JPO di Kota Bandar Lampung ialah Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung. Dinas ini bertanggungjawab dalam mengkoordinasikan dan mengelola JPO di Kota Bandar Lampung agar mencapai tujuan yang ingin dicapai. Hal ini dikarenakan fungsi JPO belum dilaksanakan sebagaimana mestinya, yakni pengurai kemacetan, antisipasi kecelakaan, dan kemudahan bagi pejalan kaki dalam berlalu lintas.

D. Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data dapat dilakukan dalam berbagai *setting*, berbagai sumber, dan berbagai cara. Dalam penelitian ini, untuk memperoleh data yang benar dan akurat sehingga mampu menjawab permasalahan penelitian maka pengumpulan data yang dilakukan dalam penelitian ini menggunakan teknik pengumpulan data sebagai berikut:

1) Wawancara

Menurut Sugiyono (2013:194) wawancara digunakan sebagai teknik pengumpulan data apabila peneliti ingin melakukan studi pendahuluan untuk menemukan permasalahan yang harus diteliti, dan juga apabila peneliti ingin mengetahui hal-hal dari responden yang lebih mendalam. Teknik pengumpulan data ini mendasarkan diri sendiri atau *self-report*, atau setidaknya pada pengetahuan dan atau keyakinan pribadi. Jadi dengan wawancara, maka peneliti akan mengetahui hal-hal yang lebih mendalam tentang partisipan dalam menginterpretasikan situasi dan fenomena yang terjadi. Adapun daftar informan yang diwawancarai adalah sebagai berikut:

Tabel 1. Daftar informan yang akan di wawancara

No	Informan	Nama
1	Kepala Bidang Teknik Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung	Bapak Haidir, SE
2	Seksi teknik sarana Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung	Bapak Afrully Rahmat, S.Sos
3	Masyarakat Kota Bandar Lampung	Bapak Nano
4	Masyarakat Kota Bandar Lampung	Bapak Mundzir
5	Masyarakat Kota Bandar Lampung	Bapak Agus

Sumber: diolah oleh peneliti (2016)

2) Studi Dokumentasi

Studi dokumentasi merupakan pelengkap dari penggunaan metode wawancara dalam penelitian kualitatif. Studi ini merupakan salah satu teknik pengumpulan data dengan melihat atau menganalisis dokumen-dokumen yang dibuat oleh subjek sendiri atau orang lain tentang subjek. Studi dokumentasi ini dilakukan untuk mendapatkan gambaran dari sudut pandang subjek melalui suatu media tertulis dan dokumen lainnya yang ditulis atau dibuat langsung oleh subjek yang bersangkutan.

3) Observasi

Observasi, yaitu melakukan pengamatan langsung terhadap kondisi yang sebenarnya di lokasi penelitian. Dalam penelitian ini, sesuai dengan objek penelitian maka, peneliti memilih observasi partisipan. Observasi partisipan yaitu suatu teknik pengamatan dimana peneliti ikut ambil bagian dalam kegiatan yang dilakukan oleh objek yang diselidiki.

E. Analisis Data

Dalam penelitian ini, peneliti akan menggunakan teknik analisis data Menurut Miles dan Huberman dalam Sugiyono (2013:338) yang meliputi:

a. *Data Reduction* (Reduksi Data)

Reduksi data berarti merangkum, memilih hal-hal yang pokok, memfokuskan pada hal-hal yang penting, dicari tema dan polanya dan membuang yang tidak perlu. Dengan demikian data yang telah direduksi akan memberikan gambaran yang jelas, dan mempermudah peneliti untuk melakukan pengumpulan data selanjutnya, dan mencarinya bila diperlukan. Reduksi data merupakan proses penggabungan dan penyeragaman segala bentuk data yang diperoleh menjadi satu bentuk tulisan yang akan dianalisis.

b. *Data Display* (Penyajian Data)

Penyajian data merupakan pembagian pemahaman peneliti tentang hasil penelitian. Penyajian data mempermudah peneliti dalam melihat gambaran secara keseluruhan dari penelitian. Pada penelitian ini, penyajian data yang digunakan pada data yang telah direduksi yaitu disajikan dalam bentuk naratif

yang didukung oleh dokumen-dokumen, tabel data, foto maupun gambar yang berkaitan dengan penelitian.

c. *Conclusion Drawing/Verification* (Penarikan Kesimpulan/Verifikasi)

Pengambilan kesimpulan merupakan tahap akhir dalam rangkaian analisis data kualitatif. Peneliti menganalisis dan mencari pola, tema, hubungan persamaan hal-hal yang sering timbul yang dituangkan dalam kesimpulan. Dalam penelitian ini, pengambilan kesimpulan dilakukan dengan pengambilan intisari dari serangkaian kategori hasil penelitian berdasarkan wawancara, dan dokumentasi hasil penelitian.

F. Teknik Keabsahan Data

Dalam penelitian kualitatif, temuan atau data dikatakan valid atau sah apabila tidak ada perbedaan antara yang dilaporkan peneliti dengan apa yang sesungguhnya terjadi pada objek yang diteliti. Untuk menetapkan keabsahan data diperlukan teknik pemeriksaan. Uji keabsahan data dalam penelitian ini meliputi :

1. *Credibility* (Derajat Kepercayaan)

Derajat kepercayaan mempertunjukkan bahwa hasil-hasil penemuan dapat dibuktikan dengan cara peneliti melakukan pengecekan dalam berbagai sumber yaitu dengan mewawancarai lebih dari satu informan yang berasal dari elemen yang berbeda.

Untuk menguji *credibility*, peneliti melakukan:

a. Triangulasi

Peneliti menggunakan triangulasi sumber yang mana dilakukan dengan membandingkan hasil wawancara kepada sumber berbeda seperti sumber

dokumentasi dan observasi dari berbagai informan yang berbeda, kemudian hasil wawancara dikategorisasikan mana pandangan yang sama, berbeda, dan spesifik.

b. Pengecekan Sejawat

Pengecekan sejawat dilakukan dengan mengekspos hasil sementara atau hasil akhir yang diperoleh dalam bentuk diskusi analitik dengan rekan-rekan sejawat agar hasil penelitian dapat lebih baik.

c. Kecukupan Refrensial

Kecukupan refrensial dilakukan dengan mengumpulkan bahan-bahan, catatan-catatan, rekaman-rekaman yang berhubungan dengan penelitian untuk menguji kembali penelitian yang ada.

2. *Transferability* (Keteralihan)

Pengujian ini berkaitan dengan sampai mana hasil penelitian ini dapat diterapkan atau digunakan dalam situasi lain. *Transferability* akan tercapai bila pembaca memperoleh gambaran yang sedemikian jelas. Oleh sebab itu, penelitian akan menyajikan laporan yang sedemikian rinci, jelas, sistematis dan dapat dipercaya.

3. *Dependability* (Kebergantungan)

Pengujian ini dilakukan dengan melakukan pemeriksaan terhadap keseluruhan proses penelitian. Pengujian *dependability* dalam penelitian ini dilakukan oleh pembimbing untuk mengaudit keseluruhan aktivitas peneliti dalam melakukan penelitian.

4. *Conformability* (Kepastian)

Uji kepastian dilakukan dengan mengadakan seminar yang dihadiri oleh rekan sejawat beserta pembimbing. Uji kepastian dilakukan untuk melihat apakah data hasil laporan bersifat objektif atau tidak. Objektif berarti dapat dipercaya, faktual dan dapat dipastikan.

V. KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan mengenai strategi pemerintah Kota Bandar Lampung dalam pemanfaatan JPO di Kota Bandar Lampung dapat disimpulkan beberapa point sebagai berikut :

1. Strategi Pemerintah Kota Bandar Lampung dalam pemanfaatan Jembatan Penyebrangan Orang (JPO):
 - a. Minimnya pemanfaatan JPO yang ada di Kota Bandar Lampung disebabkan ketiadaan perencanaan Dishub Kota Bandar Lampung agar masyarakat memanfaatkan JPO.
 - b. Pengorganisasian belum berjalan baik, walaupun koordinasi telah berjalan tapi pengimplementasian tanggung jawab dan wewenang terkendala oleh anggaran.
 - c. Pengendalian belum berjalan baik dikarenakan walaupun Dishub Kota Bandar Lampung telah memonitor faktor lingkungan mengenai minimnya kesadaran masyarakat mengenai penggunaan JPO tetapi tidak membawa dampak yang signifikan dengan lahirnya Perwali atau Perda yang mendorong masyarakat untuk pemanfaatan JPO di Kota Bandar Lampung.
2. Faktor-faktor yang menjadi penghambat dalam strategi pemanfaatan JPO di Kota Bandar Lampung antara lain :

- a. Tidak ada sanksi yang tegas untuk pejalan kaki yang tidak menggunakan JPO.
- b. Tidak ada jaminan keamanan bagi pengguna JPO.

B. Saran

Setelah melaksanakan penelitian mengenai strategi pemanfaatan JPO di Kota Bandar Lampung, beberapa saran yang dapat peneliti rekomendasikan antara lain :

1. Hendaknya Pemkot Bandar Lampung membuat suatu *reward* dan *punishment* agar mendorong kemauan masyarakat menggunakan JPO di Kota Bandar Lampung.
2. Pemkot Bandar Lampung semestinya menganggarkan secara khusus untuk pengelolaan JPO di Kota Bandar Lampung.
3. Dishub Kota Bandar Lampung perlu membuat suatu *website* resmi dan media-media sosial yang berguna untuk mensosialisasikan kegiatan maupun himbauan kepada masyarakat.
4. *Recruitment* SDM perlu direkomendasikan kepada Pemkot Bandar Lampung untuk mengisi kesesuaian kekurangan dan komposisi pegawai yang kurang sesuai latar belakang pendidikan.

DAFTAR PUSTAKA

DAFTAR PUSTAKA

Sumber Buku

- Amir, Taufiq. 2011. *Manajemen Strategik (Konsep dan Aplikasi)*. Jakarta: PT. RAJAGRAFINDO PERSADA
- Amirullah. 2015. *Manajemen Strategi (Teori-Konsep-Kinerja)*. Jakarta: Mitra Wacana Media
- David, Fred R. 2002. *Strategic Management Concepts and Case Tenth Edition*. America: Pearson Prentice Hall.
- Djarmiko, Yayat Hayati. 2008. *Perilaku Organisasi*. Bandung: Alfabeta.
- Effendy, Uchjana Onong. 2007. *Dinamika Komunikasi*. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya
- Heene, Aime, dkk. 2010. *Manajemen Strategik Keorganisasian Publik*. Jakarta: Refika Aditama
- Husein,Umar. 2010. *Desain Penelitian Manajemen Strategik Untuk Skripsi Tesis dan Praktek Bisnis*.Jakarta: PT RAJAGRAFINDOPERSADA
- Kuncoro, Mujarad. 2006. *Strategi Bagaimana Meraih Keunggulan Kompetitif*. Jakarta: Erlangga
- Malkhamah, S., 1995. *Survey Lampu Lalu-lintas & Pengantar Manajemen Lalulintas*, Biro Penerbit KMTS FT Universitas Gajah Mada, Yogyakarta.
- Hubeis, Musa dan Najib, Mukhamad. 2008. *Manajemen Strategis Dalam Pengembangan Daya Saing Organisasi*. Jakarta: PT Elex Media Komputindo
- Nawawi, Hadari. 2003. *Manajemen Sumber Daya Manusia Untuk Bisnis Yang Kompetitif*. Yogyakarta: Gajahmada University Press.
- Nazir, M. 2005. *Metode Penelitian*. Bogor: Ghalia Indonesia.

- Pearce dan Robinson. 1997. *Manajemen Startegik Formulasi, Implementasi, dan Pengendalian*. Jakarta: Binarupa Aksara.
- Salusu.2008. *Pengambilan keputusan strategik*. Jakarta: Pt. Gramedia Widia sarana Indonesia.
- Siagian, P. Sondang. 2007. *Manajemen Stratejik*.Jakartan: Bumi Aksara.
- Sugiyono. 2012. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R & D*, Bandung: Alfabeta.
- Utomo, Hargo. 1993. *Manajemen Strategik*. Jakarta: Gunadarma

Skripsi dan Jurnal

- Anggadini, Sridewi. 2013. *Analisis Sistem Informasi Manajemen Berbasis Komputer Dalam Proses Pengambilan Keputusan*. Majalah Ilmiah Unikom. Vol II
- .
- Koswara, Edy Supriyadi. Dkk. 2014. *Efektifitas Penggunaan Jembatan Penyeberangan Orang*. Jurnal Kalibrasi Sekolah Tinggi Teknologi Garut. Vol 13 No. 1
- .
- Rahmah, Fatahul. 2012. *Control In Age Of Power Empowerment – Pengendalian Dalam Era Pemberdayaan*. Jurnal Eksis. Vol 8
- Rohyati, Eni. 2016. *Penyusunan Tugas dan Tanggung Jawab Karyawan Pada Universitas X*. Jurnal Psikologi. Vol 12
- Tewu, Mikael Eukarista. 2015. *Peranan SDM Dalam Meningkatkan Aktivitas Kelompok Tani Di Desa Tember*. E-Journal Acta Diurna. Vol IV

Dokumen-Dokumen

- Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan angkutan Jalan
- Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 Tentang Prasarana Dan Lalu Lintas
- Surat Keputusan (SK) Dirjen No. SK.116/AJ.404/DRJD/1997 Tentang Petunjuk Teknis Penyelenggaraan Perlengkapan Jalan

Website

Agung Setiyono. *Sangat memperhatikan kondisi jembatan penyeberangan di Kota Bandar Lampung.* www.saibumi.com. Aden Kuswira Wicaksana. Rabu 9 Maret 2016. Pemkot Bandar Lampung. Diakses pada 20 Oktober 2016. <http://www.saibumi.com/artikel-73703-sangat-memprihatinkan-kondisi-jembatan-penyeberangan-di-kota-bandar-lampung.html>

Dewi Anita. *Pengendara kesal JPO tidak digunakan.* TRIBUNnews.com. Taryono. Senin 10 Juli 2017. Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung. Diakses pada 29 Agustus 2017. <https://www.google.co.id/amp/lampung.tribunnews.com/amp/2017/07/10/pengendara-kesal-jpo-tidak-digunakan>

Dewi Anita. *Dishub bandar lampung akan bangun JPO di depan gedung juang.* TRIBUNLAMPUNG.CO.ID. Ridwan Hardiansyah. Jumat 6 November 2015. Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung. Diakses pada 03 Maret 2017. <https://www.google.co.id/amp/lampung.tribunnews.com/amp/2015/11/06/dishub-bandar-lampung-akan-bangun-jpo-di-depan-gedung-juang>

Rosmayanti Ilham. *atap JPO depan restoran garuda bandar lampung rusak parah pengguna minta segera diperbaiki.* Duajurai.com Sayida Ahmad. Minggu 14 Agustus 2016. Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung. Diakses pada 04 februari 2017. <http://duajurai.co/2016/08/14/atap-jpo-depan-restoran-garuda-bandar-lampung-rusak-parah-pengguna-minta-segera-diperbaiki/>