

TESIS

**PERANAN SATUAN LALU LINTAS (SATLANTAS) DALAM
EKSPEKTASI MENCEGAH PELANGGARAN LALU LINTAS DI
WILAYAH POLRES KABUPATEN BARRU**

Disusun oleh

**MARLIANI
NIM 4616103096**



**PROGRAM STUDI ADMINISTRASI PUBLIK
PROGRAM PASCASARJANA
UNIVERSITAS BOSOWA
MAKASSAR
2020**

HALAMAN PENGESAHAN

Judul : Peranan Satuan lalu Lintas (Satlantas) Dalam
Ekspektasi Mencegah Pelanggaran Lalu Lintas Di
Wilayah Polres Kabupaten Barru

Nama Mahasiswa : Marliani

NIM : 4616103036

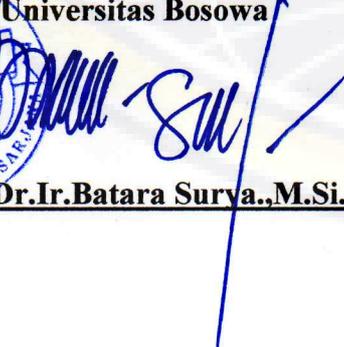
Program Studi : Administrasi Publik

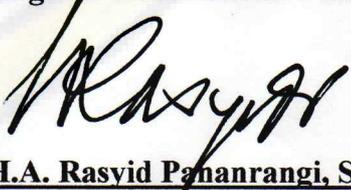
Menyetujui,
Komisi Pembimbing:


Prof. Dr. H. A. Rasyid Pananrangi, SH., M.Pd.
Ketua


Dr. Syamsul Bahri, S.Sos., M.Si.
Anggota

Mengetahui:


Direktur Program Pascasarjana
Universitas Bosowa

Prof. Dr. Ir. Batara Surya., M.Si.

Ketua Program Studi
Magister Administrasi Publik

Prof. Dr. H. A. Rasyid Pananrangi, SH., M.Pd.

HALAMAN PENERIMAAN

PERANAN SATUAN LALU LINTAS (SATLANTAS) DALAM EKSPEKTASI MENCAGAH PELANGGARAN LALU LINTAS DI WILAYAH POLRES KABUPATEN BARRU

Pada Hari/Tanggal :
Tesis atas nama : Marliani
NIM : 4616103036

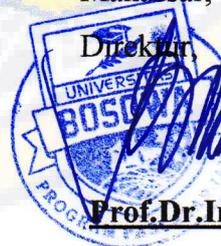
Telah diterima oleh Panitia Ujian Tesis Program Pascasarjana untuk memenuhi salah satu syarat guna memperoleh gelar Magister pada Program Studi Administrasi Publik.

PANITIA UJIAN TESIS

Ketua : Prof.Dr.H.A.Rasyid Pananrangi,M.Pd. (.....)
Sekertaris : Dr. Syamsul Bahri, S.Sos., M.Si. (.....)
Anggota Penguji : 1. Prof. Dr. Imran Ismail, M.S. (.....)
2. Dr. H. Zainuddin Mustapa, M.Si. (.....)

Makassar,

2020



Prof.Dr.Ir.Batara Surya.,M.Si.

KATA PENGANTAR

Tiada kata yang pantas peneliti ucapkan selain Syukur Alhamdulillah, peneliti panjatkan kehadiran Allah SWT, karena atas limpahan rahmat dan karunia-Nyalah kepada peneliti sehingga tesis ini dapat di selesaikan dengan baik sesuai batas waktu yang telah di rencanakan.

Dalam penelitian ini, peneliti banyak mendapatkan motivasi, bimbingan dan bantuan dari berbagi pihak, terutama dari Prof. Dr. Andi Rasyid Pananrangi, M.Pd. selaku pembimbing I dan Ketua Program Studi Ilmu Administrasi Publik, dan Dr. Syamsul Bahri, M.Si. selaku pembimbing II dan Asisten Direktur PPs Unibos, Prof. Dr. Ir. Batara Surya, M.Si. Direktur PPs Unibos, yang dengan penuh kesabaran dan ketulusan hati telah meluangkan waktu untuk memberikan bimbingan, dorongan, saran yang konstruktif. Oleh karena itu pada kesempatan ini, peneliti mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya.

Demikian juga peneliti mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada yang terhormat masing-masing: Prof. Dr. Saleh Pallu, M.Eng. Rektor Unibos, Para wakil Rektor Unibos dan seluruh Dosen serta Staf Administrasi PPS Unibos yang telah membantu proses penyelesaian studi peneliti.

Peneliti juga mengucapkan banyak terima kasih atas bimbingan dan transformasi ilmu pengetahuan yang telah diberikan oleh para dosen selama kuliah di PPs Ilmu Administrasi Publik. Ucapan terima kasih juga peneliti sampaikan kepada Kepala Polres Kabupaten Barru dan jajarannya. Peneliti juga menyampaikan terima kasih kepada para guru yang sudah menjadi informan

peneliti untuk pengembangan kajian ilmu pengetahuan demi mendukung penggalan potensi kecerdasan generasi muda di masa mendatang.

Kepada rekan-rekan mahasiswa Program Studi Administrasi Publik Program Pascasarjana Universitas Bosowa Makassar yang tak henti-hentinya memberi motivasi, dukungan, dan kerjasamanya sehingga dapat menyelesaikan studi, peneliti menyampaikan banyak terima kasih.

Peneliti secara khusus mengucapkan terima kasih yang tak terhingga kepada seluruh keluarga, Ayahanda, Ibunda, bapak mertua, Ibu mertua, suami, dan putra putriku, serta seluruh anggota keluarga lainnya yang dengan penuh kesabaran memberi semangat, saran dan bantuan sehingga peneliti dapat menyelesaikan kuliah dengan baik dan lancar.

Harapan peneliti, semoga motivasi, bimbingan, dan bantuan yang telah diberikan oleh berbagai pihak yang memungkinkan selesainya penelitian dan penyusunan disertasi, bernilai ibadah sehingga memperoleh pahala yang berlipat ganda dari Allah SWT, Amin.

Makassar, Januari 2020

Marliani

PERNYATAAN KEORISINILAN TESIS

Saya menyatakan dengan sebenar-benarnya bahwa sepanjang pengetahuan saya, di dalam naskah Tesis ini tidak terdapat karya ilmiah yang pernah diajukan oleh orang lain untuk memperoleh gelar akademik di suatu Perguruan Tinggi, dan tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah di tulis atau diterbiitkan oleh orang lain, kecuali yang secara tertulis dikutip dalam naskah ini dan disebutkan dalam sumber kutipan dan daftar pustaka.

Apabila ternyata di dalam naskah Tesis ini dapat dibuktikan terdapat unsur-unsur jiplakan, saya bersedia Tesis (MAGISTER) dibatalkan, serta diproses sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku (UU No. 20 Tahun 2003, pasal 25 ayat 2 dan pasal 70).

Makassar,.....2020

Mahasiswa,



MARLIANI

ABSTRAK

MARLIANI. *Peranan Satuan Lalu Lintas (Satlantas) Dalam Ekspektasi Mencegah Pelanggaran Lalu Lintas Di Wilayah Polres Kabupaten Barru.* (dibimbing oleh Andi Rasyid Pananrangi, selaku pembimbing I, dan Syamsul Bahri, sebagai Pembimbing II).

Tujuan penelitian adalah untuk menganalisis dan menganalisis implementasi Patroli Polisi dalam penanggulangan pelanggaran khususnya pelanggaran lalulintas di wilayah Polres Kabupaten Barru, mengetahui dan menganalisis hambatan Patroli Polisi dalam penanggulangan pelanggaran lalulintas di wilayah Polres Kabupaten Barru, dan mengetahui dan menganalisis deskripsi upaya yang dilakukan polisi patroli untuk mengurangi angka pelanggaran lalu lintas di wilayah Polres Kabupaten Barru.

Metode penelitian menggunakan jenis penelitian fenomenologi dan pendekatan penelitian kualitatif. Pengumpulan data dilakukan melalui: observasi, wawancara dan dokumentasi. Informan penelitian meliputi: (1) Kanit Dikyasa, (2) Kanit Patroli, (3) Polisi Patroli, dan (3) Tokoh Masyarakat.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa: (1) Implementasi Patroli Polisi dalam penanggulangan pelanggaran lalu lintas, dengan indikator: (a) Fasilitas patroli Polisi melengkapi patroli Polisi dalam mencegah terjadinya pelanggaran lalu lintas ternyata belum maksimal, dan (b) Intensitas patroli Polisi menunjukkan peningkatan kepedulian Polisi dalam mencegah terjadinya pelanggaran lalu lintas. (2) Faktor determinan yang menjadi hambatan Patroli Polisi dalam penanggulangan pelanggaran lalu lintas, dengan indikator: (a) Faktor internal pelayanan ketertiban jalan raya bekemampuan dalam melakukan patroli untuk menanggulangi terjadinya pelanggaran lalu lintas, dan (b) Faktor eksternal pelayanan ketertiban jalan raya menunjukkan kondisi eksternal patroli polisi dalam penanggulangan pelanggaran lalu lintas kurang efektif. dan (3) Mendeskripsikan upaya yang dilakukan polisi patroli, dengan indikator: (a) Komunikasi pelayanan ketertiban jalan raya menunjukkan kurang sesuai peraturan perundang-undangan yang menjadi acuan Polisi dalam menjalankan patroli untuk menanggulangi terjadinya pelanggaran lalu lintas, dan (b) Sumberdaya dalam pelayanan ketertiban jalan raya memiliki kesiapan personil Polisi untuk mengantisipasi terjadinya pelanggaran lalu lintas, dan (c) Disposisi rekomendasi PJR efektif melakukan pengaturan lalu lintas untuk menghindari terjadinya kecelakaan lalu lintas di jalan raya, serta (d) Struktur Birokrasi menentukan kesuksesan operasi lalu lintas menunjukkan keamanan masyarakat di jalan raya.

Kata Kunci: Konten, proses, evaluasi hasil Pendidikan lalu lintas.

ABSTRACT

MARLIANI. The Role of the Traffic Unit (Satlantas) in Expectations to Prevent Traffic Violations in the Barru District Police Region. (guided by Andi Rasyid Pananrangi, as supervisor I, and Syamsul Bahri, as Advisor II).

The purpose of this research is to analyze and analyze the implementation of Police Patrol in overcoming violations, particularly traffic violations in the Barru District Police area, to know and analyze the barriers of Police Patrol in overcoming traffic violations in the Barru District Police Region, and to know and analyze the description of efforts made by the patrol police to reduce the number of violations then in the area of the Barru District Police Station.

The research method uses the type of phenomenological research and qualitative research approaches. Data collection is done through: observation, interview and documentation. Research informants include: (1) Dikyasa Kanit. (2) Kanit Patrol, (3) Patrol Police, and (3) Community Leaders.

The results showed that: (1) Implementation of Police Patrol in overcoming traffic violations, with indicators: (a) Police patrol facilities complementing Police patrols in preventing traffic violations were not yet optimal, and (b) The intensity of Police patrols showed an increase in Police concern in preventing traffic violations. (2) Determinant factors that become obstacles to the Police Patrol in overcoming traffic violations, with the following indicators: (a) Internal factors of road order service that are capable of working within. conduct patrols to cope with traffic violations, and (b) External factors of road order services indicate that the external conditions of police patrols in handling traffic violations are less effective. and (3) Describe the efforts made by the patrol police, with indicators: (a) The communication of the highway order service shows that it is not in accordance with the laws and regulations that the Police refer to in conducting patrols to cope with traffic violations, and (b) Resources in service highway order has Police personnel preparedness to anticipate traffic violations, and (c) Disposition of PJR recommendations to effectively regulate traffic to avoid traffic accidents on the highway, and (d) Bureaucratic structure determines the success of traffic operations demonstrating public safety on the highway.

Key Words: Content, process, evaluation of traffic education results

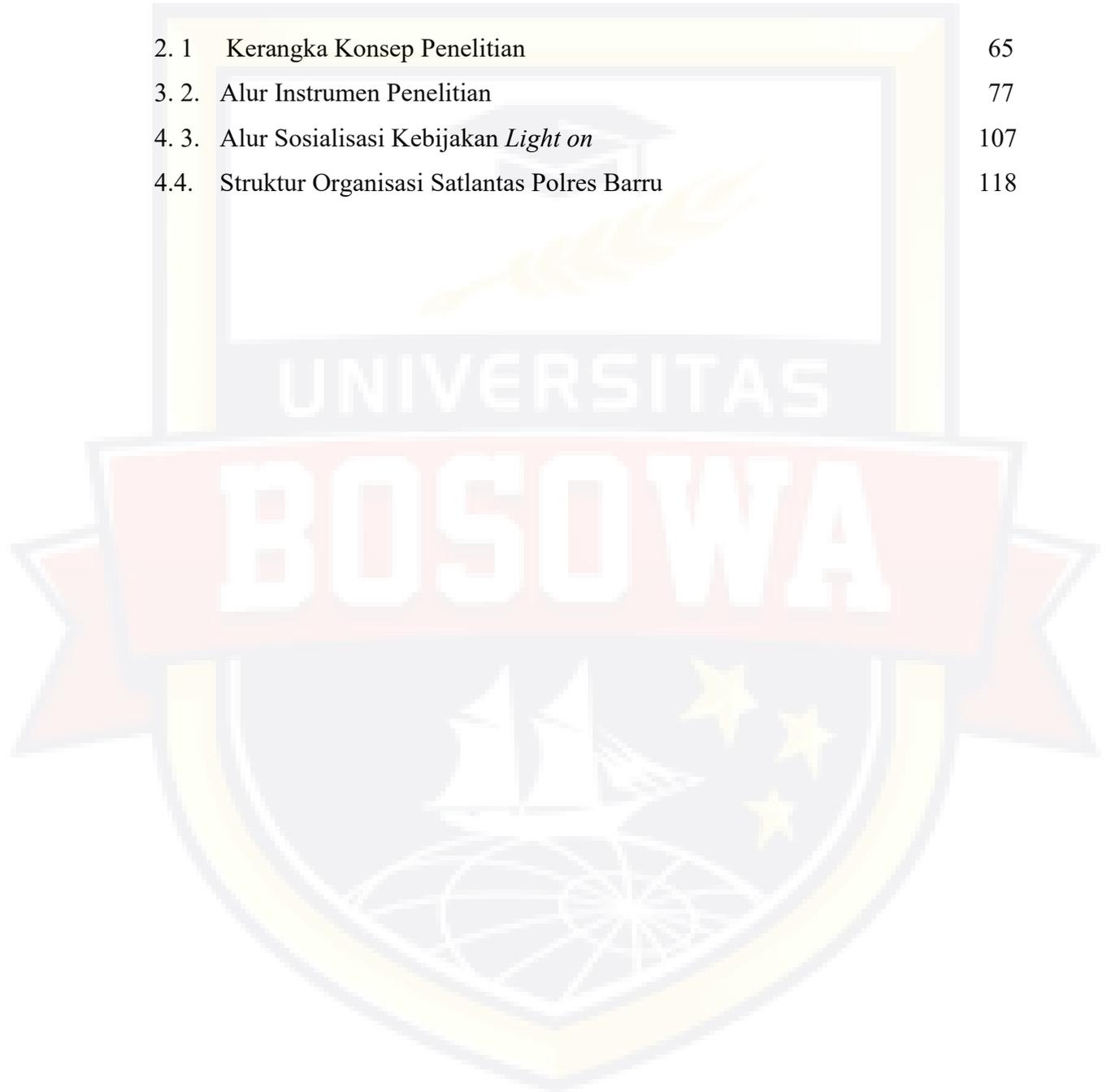
DAFTAR ISI

| | |
|--|-----|
| HALAMAN JUDUL | i |
| HALAMAN PENGESAHAN | ii |
| KATA PENGANTAR | iii |
| DAFTAR ISI | iv |
| BAB I PENDAHULUAN | 1 |
| A. Latar Belakang | 1 |
| B. Rumusan Masalah | 6 |
| C. Tujuan Penelitian | 6 |
| D. Manfaat Penelitian | 7 |
| BAB II KAJIAN PUSTAKA | 9 |
| A. Hakekat Kebijakan Publik | 9 |
| 1. Paradigma Kebijakan Pelayanan Publik | 9 |
| 2. Kebijakan Pelayanan Publik | 11 |
| 3. Konsep Implementasi Pelayanan | 16 |
| 4. Proses Implementasi Pelayanan | 18 |
| B. Tinjauan Umum Tentang Kepolisian | 21 |
| 1. Pengertian, Fungsi, Tugas dan Tujuan Kepolisian NRI | 21 |
| 2. Tugas dan Wewenang Polri | 15 |
| 3. Fungsi Umum Kepolisian | 31 |
| 4. Tinjauan Umum tentang Polri | 33 |
| C. Tinjauan Umum Tentang Penggaran Lalu Lintas | 37 |
| 1. Pengertian Pelanggaran Lalu Lintas | 37 |
| 2. Jenis-Jenis Pelanggaran Lalu Lintas | 38 |
| 3. Fungsi Umum Kepolisian | 31 |
| 4. Tinjauan Umum tentang Polri | 33 |
| D. Teori Penyebab dan Penggaran Lalu Lintas dan Upaya Penanggulangannya | 46 |
| 1. Teori Penyebab Kejahatan dan Upaya Penanggulangannya | 46 |
| 2. Faktor Penyebab Pelanggaran Lalu Lintas | 52 |
| 3. Upaya Penanggulangan Pelanggaran Lalu Lintas | 57 |
| E. Hasil Penelitian Terdahulu | 62 |
| H. Kerangka Konsep Penelitian | 65 |
| BAB III METODE PENELITIAN | 67 |
| A. Desain dan Jenis Penelitian | 67 |
| B. Pendekatan Penelitian | 68 |

| | |
|---|------------|
| C. Sumber Data dan Infroman Penelitian..... | 70 |
| D. Deskripsi Fokus dan Indikator Fokus..... | 71 |
| E. Instrumen Penelitian | 72 |
| F. Teknik Pengumpulan dan Pengabsahan Data | 74 |
| 1. Teknik pengumpulan data | 74 |
| 2. Teknik pengabsahan data | 75 |
| H. Teknik Analisis Data | 76 |
| BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN..... | 78 |
| A. Hasil Penelitian | 78 |
| 1. Gambaran Lokasi Penelitian..... | 78 |
| 2. Implementasi Patroli Polisi | 82 |
| a. Fasilitas Patroli Polisi..... | 84 |
| b. Intensitas Patroli Polisi..... | 94 |
| 3. Faktor Determinan Patroli Polisi | 102 |
| a. Faktor Internal Patroli Polisi | 106 |
| b. Faktor Eksternal Patroli Polisi..... | 109 |
| 4. Upaya Penanggulangan Pelanggaran Lalu Lintas | 111 |
| a. Komuniasi Polisi Lalu Lintas..... | 111 |
| b. Sumberdaya Polisi Lalu Lintas..... | 120 |
| c. Disposisi Kepolisian | 124 |
| d. Struktur Birokrasi..... | 125 |
| B. Pembahasan Hasil Penelitian | 127 |
| 1. Implementasi Patroli Polisi | 129 |
| a. Fasilitas Patroli Polisi..... | 129 |
| b. Intensitas Patroli Polisi..... | 136 |
| 2. Faktor Determinan Patroli Polisi | 139 |
| a. Faktor Internal Patroli Polisi | 141 |
| b. Faktor Eksternal Patroli Polisi..... | 142 |
| 3. Upaya Penanggulangan Pelanggaran Lalu Lintas | 143 |
| a. Komuniasi Polisi Lalu Lintas..... | 146 |
| b. Sumberdaya Polisi Lalu Lintas..... | 149 |
| c. Disposisi Kepolisian | 152 |
| d. Struktur Birokrasi..... | 153 |
| BAB V KESIMPULAN DAN SARAN | 161 |
| A. Kesimpulan | 161 |
| B. Saran-Saran..... | 149 |
| DAFTAR PUSTAKA | 164 |

DAFTAR GAMBAR

| Nomor | Halaman |
|-------|--|
| 2. 1 | Kerangka Konsep Penelitian 65 |
| 3. 2. | Alur Instrumen Penelitian 77 |
| 4. 3. | Alur Sosialisasi Kebijakan <i>Light on</i> 107 |
| 4.4. | Struktur Organisasi Satlantas Polres Barru 118 |



DAFTAR TABEL

| Nomor | Halaman |
|--|---------|
| 4.1. Onec Gas Lilin 2018 (Pelanggaran Lalu Lintas) | 94 |
| 4.2. Data Kecelakaan Lalin Jalan Raya Kab. Barru Tahun 2014-2018 | 101 |



DAFTAR LAMPIRAN

| No. | Nam-NamaLampiran | Halaman |
|-----|--|---------|
| 1. | Tabel Matriks Pengembangan Instrumen Penelitian | 155 |
| 2. | Pedoman Wawancara (<i>Interview Guide</i>) | 157 |
| 3. | Pedoman Observasi | 158 |
| 4. | Daftar Nama-Nama dan Asal Informan | 159 |
| 5. | Surat Izin Penelitian Dari Direktur PPS UNIBOS | 172 |
| 6. | Surat Keterangan Telah meneliti di Kantor Polres Barru | 173 |
| 7. | Foto-foto penelitian | 174 |

DAFTAR SINGKATAN

SingkatanMakna

| | |
|------------|---|
| CAG | : <i>Comparative Administration Group</i> |
| DIKLAT PIM | : Pendidikan dan Pelatihan Kepemimpinan |
| FGD | : <i>Focus Group Discussion</i> |
| ICW | : <i>Indonesia Corruption Watch</i> |
| ICT | : <i>Information Communication Technology</i> |
| Inpres | : Instruksi Presiden |
| Iptek | : Ilmu Pengetahuan dan Teknologi |
| IT | : <i>Information Tecnology</i> |
| KKN | : Korupsi, Kolusi, dan Nepotisme |
| NKRI | : Negara Kesatuan Republik Indonesia |
| NPM | : <i>New Publik Management</i> |
| NPS | : <i>New Publik Service</i> |
| OPA | : <i>Old Pablic Administration</i> |
| PAN | : Pendayagunaan Aparatur Negara |
| SDM | : Sumber Daya Manusia |
| SKCK | : SuratKeterangan Catatan Kepolisian |
| SMM | : Standar Manajemen Mutu |
| SOP | : <i>Standard Operational Prosedure</i> |
| SPM | : Standar Pelayanan Minimal |
| TIK | : Teknologi Informasi dan Komunikasi |
| TNA | : <i>Training Need Analysis</i> |
| Tupoksi | : Tugas Pokok danFungsi |
| UPTI | : Unit PelayananTeknologi Informasi |

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Penelitian

Berbagai perubahan senantiasa terjadi, baik secara perlahan sehingga hampir luput dari peninjauan yang biasa terjadi begitu cepat sehingga sukar untuk menyatakan dengan pasti adanya lembaga kemasyarakatan yang menetap. Demikian juga masyarakat, seiring dengan kemajuan yang dialami masyarakat dalam berbagai bidang, bertambah juga peraturan-peraturan hukum. Penambahan peraturan hukum itu tidak dapat dicegah karena masyarakat berharap dengan bertambahnya peraturan tersebut, kehidupan dan keamanan bertambah baik walaupun mungkin jumlah pelanggaran terhadap peraturan-peraturan itu bertambah. (Marpaung, 2014:1).

Di era globalisasi saat ini manusia dituntut untuk mempunyai mobilitas yang tinggi, khususnya pada daerah perkotaan yang masyarakatnya setiap hari selalu bepergian dari satu tempat ke tempat lain untuk memenuhi kebutuhan hidupnya. Sebagian besar masyarakat menggunakan jalur darat (jalan raya) untuk melakukan mobilitasnya karena jalan raya merupakan jalur perhubungan yang murah dari pada jalur perhubungan air dan udara.

Berkendara dengan menggunakan mobil maupun dengan sepeda motor di kota-kota besar yang memiliki *traffic* lalu lintas super sibuk tentu saja bukan hal yang mudah dan nyaman. Selain direpotkan oleh kemacetan yang semakin hari semakin jadi, kita juga sering disuguhi dengan sebagian aksi pengendara “kuda besi” yang masih memiliki tingkat kesadaran keselamatan berkendara yang rendah. Efek ini

selain semakin menambah faktor kecelakaan lalu lintas, juga akan memunculkan efek domino yang semakin hari dianggap sebagai kebiasaan lalu lintas sehari-hari. Bahkan tak jarang, membuat kita menjadi tidak nyaman dalam berkendara. (Raharjo, 2014:70).

Pada kenyataannya masih banyak oknum yang melakukan pelanggaran lalu lintas baik dari pihak pengguna jalan maupun penegak hukumnya sendiri. Sesuai yang terjadi dilapangan banyak pelanggaran-pelanggaran lalu lintas yang dianggap kecil tapi bisa mengakibatkan gangguan besar pada ketertiban umum, kerugian, dan juga kematian. Diantaranya pelanggaran lalu lintas tersebut adalah pengguna jalan menerobos lampu lalu lintas dan para pedagang kaki lima yang menggunakan ruas jalan untuk berjualan hal tersebut sudah merupakan pelanggaran berlalu lintas. (Raharjo, 2014:70)

Tingkat kesadaran hukum masyarakat sebagai pemakai jalan dapat diukur dari kemampuan dan daya serap individu, serta bagaimana penerapannya di jalan raya. Manusia sebagai pemakai jalan sangat menentukan terjadinya pelanggaran-pelanggaran lalu lintas yang menimbulkan kecelakaan lalu lintas. Pasal 1 Angka 24 UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyebutkan bahwa: “Kecelakaan Lalu Lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda.”

Ditambahkan pula oleh Ramdlon Nailing bahwa, “Faktor-faktor penyebab terjadinya kecelakaan adalah faktor manusia sebagai pemakai jalan (faktor utama),

faktor kendaraan, faktor jalan, dan faktor keadaan atau alam”. Maka dari itu pemerintah, dalam hal ini petugas hukum terutama pihak kepolisian, khususnya polisi lalu lintas, telah melakukan berbagai upaya, baik yang bersifat preventif maupun represif, untuk mencegah atau mengurangi terjadinya pelanggaran lalu lintas yang menimbulkan kecelakaan lalu lintas di jalan. (Aprilia, 2014:4).

Eksistensi kepolisian di Indonesia merupakan institusi peninggalan penjajah, namun secara teoritis kelahirannya bermula dari kebutuhan atau keinginan masyarakat untuk menciptakan situasi dan kondisi aman, tertib, tenteram dan damai dalam kehidupan sehari-hari. Kemudian berkembang sejalan dengan perkembangan dan perubahan kondisi negara dimana kepolisian menjadi kebutuhan negara sebagai alat untuk menghadapi masyarakat. Disinilah kemudian terjadi pergeseran fungsi kepolisian yang semula lahir dari keinginan masyarakat kemudian menjadi keinginan Negara, sehingga terkonsep bahwa kepolisian berada pada pihak Negara. (Rahardi, 2014:19).

Aparat penegak hukum (polisi lalu lintas) berperan sebagai pencegah (*politie deterrent*) dan sebagai penindak (*politie act*) dalam fungsi politik. Di samping itu polisi lalu lintas juga melakukan fungsi *regeling* (misalnya, pengaturan tentang kewajiban bagi kendaraan bermotor tertentu untuk melengkapi dengan segitiga pengaman) dan fungsi *bestur* khususnya dalam hal perizinan atau *begunstiging* (misalnya, mengeluarkan Surat Izin Mengemudi), khususnya dalam melaksanakan patroli. (Soekanto 2012:58).

Patroli polisi dilakukan untuk mengetahui bagaimana keadaan sosial masyarakat dan budayanya sehingga diketahuilah rutinitas masyarakat disatu tempat yang akhirnya apabila suatu hari ditemukan hal-hal yang diluar kebiasaan daerah tersebut maka akan diketahui, dan mudah menanggulangi pelanggaran maupun kejahatan di wilayah tersebut. Dengan demikian masyarakat dapat merasa lebih aman dan adanya perlindungan hukum bagi dirinya. Disamping itu, masyarakat juga harus menyadari dan mengakui bahwa peran aktif masyarakat dapat turut serta menciptakan keamanan dan ketentraman di tengah-tengah masyarakat itusendiri.

Nampaknya untuk mengatasi permasalahan berlalu lintas di negeri ini tidak cukup dengan Undang-undang ataupun Polisi Lalu Lintas. Perlu ditumbuhkan dan dibangun kesadaran masyarakat akan budaya tertib berlalu lintas. Untuk itu kita semua perlu belajar santun dalam berlalu lintas. Kebut-kebutan di jalan umum dianggap hebat dan gagah. Namun tumbuhkan kesadaran bahwa itu tindakan yang salah, yang tidak semestinya dilakukan oleh seorang pengendara yang baik. Tidak memakai helm dan menerobos lampu merah juga merupakan tindakan yang tidak beretika. Karena telah melanggar tata tertib yang telah disepakati bersama. (Raharjo, 2014:7).

Satuan lalu lintas Polres Barru pada hari jumat (05/02/18) pukul 14.00 wita dalam hal ini Kasat Lantas AKP Yus Ade Elisia menggelar giat silaturahmi dan sosialisasi Undang-Undang. Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dengan komunitas ojek se-Kabupaten Barru sekaligus pemberian bantuan berupa helm di aula Polres Barru. Kegiatan ini merupakan kegiatan

solidaritas Polres Barru khususnya Satuan Lalu Lintas kepada masyarakat untuk mempererat jalinan tali silaturahmi dan sebagai bentuk upaya untuk menertibkan dan meminimalisir laka lantas dan pelanggaran lalu lintas yang sering terjadi di wilayah hukum Polres Barru, sebagaimana yang diungkapkan oleh Kasat Lantas Barru yaitu AKP Yus Ade Elisa.

Selain itu sosialisasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 merupakan program Polri yang harus dipahami betul oleh masyarakat khususnya komunitas ojek dengan harapan dan tujuan masyarakat akan lebih tertib dalam berlalu lintas.

Dari hasil rekap data lalu lintas selama tahun 2018 kasus laka dan pelanggaran lalu lintas mencapai: Jumlah laka 146 kasus dengan rincian meninggal dunia 28 orang, luka berat 2 orang dan luka ringan sebanyak 116 orang dengan kerugian materi Rp.190.400.000, jumlah tilang sebanyak 1.971 pelanggar dengan vonis denda Rp.39.832.000,- jumlah teguran sebanyak 451 pelanggar.

Hal tersebut mendapat perhatian serius dari Kasat Lantas yaitu AKP Yus Ade Elisa dengan tekad meminimalisir jumlah kejadian di tahun 2018 salah satunya dengan mengadakan giat sosialisasi rutin tentang bahayanya melanggar ketika berlalu lintas. Tidak tanggung-tanggung kasat lantas menyampaikan bahwa kematian banyak terjadi saat para pengguna kendaraan di jalan raya karena dia lalai saat berkendara maupun melanggar saat berkendara. Kebiasaan buruk ini harus dibuang jauh untuk menjadi pelopor keselamatan dalam berlalu lintas, tegas Kasat Lantas saat memberikannya.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang penelitian diatas, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah :

1. Bagaimana implementasi Patroli Polisi dalam penanggulangan pelanggaran lalu lintas di wilayah Polres Kabupaten Barru?
2. Faktor determinan apa yang menjadi hambatan Patroli Polisi dalam penanggulangan pelanggaran lalu lintas di wilayah Polres Kabupaten Barru?
3. Bagaimana deskripsi upaya yang dilakukan polisi patroli untuk mengurangi angka pelanggaran lalu lintas di wilayah Polres Kabupaten Barru?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah penelitian di atas, maka tujuan yang hendak dicapai dari penelitian ini adalah :

1. Untuk mengetahui dan menganalisis implementasi Patroli Polisi dalam penanggulangan pelanggaran khususnya pelanggaran lalu lintas di wilayah Polres Kabupaten Barru.
2. Untuk mengetahui dan menganalisis hambatan Patroli Polisi dalam penanggulangan pelanggaran lalu lintas di wilayah Polres Kabupaten Barru.
3. Untuk mengetahui dan menganalisis deskripsi upaya yang dilakukan polisi patroli untuk mengurangi angka pelanggaran lalu lintas di wilayah Polres Kabupaten Barru.

D. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoretis

Hasil penelitian ini dapat mengembangkan teori dan konsep peranan Satuan Lalu Lintas (Satlantas) dalam ekspektasi mencegah pelanggaran lalu lintas di Kabupaten Barru. Berkenaan dengan itu, maka dapat diterima sebagai dokumen ilmiah yang berguna untuk pengembangan ilmu dibidang administrasi publik, sebagai berikut:

- a. Hasil penelitian ini dapat memberikan referensi dan sumbangsih pemikiran bagi semua pihak yang berkepentingan dalam rangka pengembangan ilmu dibidang hukum pada umumnya serta dalam bidang hukum pidana padakhususnya.
- b. Memberikan jawaban atas kekeliruan atau ketidaktahuan tentang peranan pihak kepolisian dalam hal ini patroli polisi dalam penanggulang pelanggaran lalu lintas.

2. Manfaat Praktis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi perhatian khusus pimpinan dari tingkat atas sampai bawah agar dapat diterapkan dalam kebijakan yang terkait kebijakan pelayanan kesehatan dalam bidang rekam medis terhadap pengembangan KASATLANTAS di Kabupaten Barru. Hasil penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat sebagai:

- a. Sumber referensi terpenting yang dimiliki oleh Perpustakaan Program Pascasarjana. Universitas Bosowa Makassar.

- b. Sebagai sumber data dan informasi atau bahan referensi dasar bagi para mahasiswa dan peneliti lain yang berminat melakukan penelitian tentang peranan Satuan Lalu Lintas (Satlantas) dalam ekspektasi mencegah pelanggaran lalu lintas.
- c. Sebagai sumber referensi dalam diskusi, seminar, demikian juga dalam pengkajian mengenai peranan Satuan Lalu Lintas (Satlantas) dalam ekspektasi mencegah pelanggaran lalu lintas untuk pengembangan ilmu administrasi publik di masa depan.

UNIVERSITAS
BOSOWA



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Hakekat Kebijakan Publik

1. Paradigma Kebijakan Pelayanan Publik

Membahas konsep kebijakan publik (*public policy*), ada beberapa pendapat dari para ahli ilmu kebijakan yang dapat dianalisis diantaranya Mustopadidjaja (2003) mengemukakan bahwa kebijakan publik dapat dilihat sebagai suatu sistem kelembagaan dalam membuat kebijakan publik, melalui 4 (empat) elemen: (a) Masalah kebijakan publik, (b) Pembuatan kebijakan publik, (c) Kebijakan publik, dan (d) Dampak kebijakan publik terhadap kelompok sasaran (*target groups*). Selanjutnya Mustopadidjaja mengatakan bahwa sebagai sistem kebijakan publik dikenal ada 3 (tiga) unsur, yaitu: *input*, proses, dan *output* yang diproses secara politis.

Kemudian Peterson (2003) menyatakan; kebijakan publik secara umum dilihat sebagai aksi kepolisian dalam menghadapi (mengatasi) masalah. Laswell & Kaplan (1956) dalam Dye, (1998) lebih menekankan bahwa kebijakan publik merupakan suatu pengalokasian nilai-nilai kepada masyarakat yang dijalankan kepolisian. Sedangkan E. Latham dalam Agustino (2007) menegaskan bahwa kebijakan publik adalah keadaan seimbang yang tercapai dalam perjuangan antar kelompok kepentingan pada waktu tertentu dan mencerminkan keseimbangan setelah kelompok kepentingan berhasil mengarahkan kebijakan publik kepada yang menguntungkan mereka.

Sedangkan Anderson (2010) menyatakan bahwa kebijakan publik merupakan serangkaian tindakan yang mempunyai tujuan tertentu yang diikuti dan dilaksanakan oleh seorang pelaku atau sekelompok pelaku guna memecahkan suatu masalah tertentu. Suatu kebijakan publik itu ditetapkan oleh lembaga-lembaga dan aparat kepolisian.

Hampir senada dengan pendapat Dimock & Dimock dalam Islamy (2007) bahwa kebijakan publik merupakan serangkaian tindakan yang diusulkan seseorang, kelompok masyarakat atau kepolisian dalam suatu lingkungan tertentu dengan menunjukkan hambatan-hambatan dan kesempatan-kesempatan terhadap pelaksanaan usulan kebijakan tersebut dalam rangka pencapaian tujuan tertentu.

Menurut Birkland (2001) bahwa kebijakan publik pada umumnya merupakan apakah kepolisian melakukan tindakan yang merujuk kepada pilihan, dan apakah dilaksanakan atau tidak dilaksanakan atas program yang telah dipilih. Hal ini dapat disarankan sebagai suatu definisi yang dapat dilihat secara nyata tetapi hal tersebut secara kompleks dapat dibandingkan dengan definisi secara simpel. Berkenaan dengan itu, maka dapat ditegaskan bahwa kebijakan ialah apa yang harus dilakukan kepolisian yang merupakan suatu kebijakan yang paling intens, atau yang dapat dilaksanakan sebagaimana hukum, aturan, perkembangan, keputusan ataukah hal-hal yang dapat dikombinasikan.

Berdasarkan batasan konsep kebijakan publik yang dikemukakan oleh para ilmuan di atas maka dapat ditegaskan bahwa; kebijakan publik memiliki

dimensi yang luas sehingga menjadi sangat dinamis dan dapat diadakan pengembangan lebih lanjut melalui penelitian. Makna dan hakikat *public policy* adalah suatu keputusan yang ditetapkan oleh pejabat kepolisian atau pihak yang berwenang dengan tujuan untuk memenuhi kepentingan rakyat (*public interest*), dimana kepentingan rakyat itu merupakan keseluruhan yang utuh dari perpaduan dan kristalisasi pendapat-pendapat, keinginan-keinginan dan tuntutan-tuntutan dari rakyat.

2. Kebijakan Pelayanan Publik

Dalam konteks ini, Nugroho (2006) mengemukakan secara jelas mengenai: (a) Makna kebijakan publik adalah: (1) Kebijakan publik merupakan kebijakan yang dibuat oleh administratur negara atau administratur publik; (2) Kebijakan publik adalah kebijakan yang mengatur kehidupan bersama atau kehidupan publik; dan (3) Dikatakan sebagai kebijakan publik jika manfaat yang diperoleh masyarakat yang bukan pengguna langsung dari produk yang dihasilkan jauh lebih banyak atau lebih besar dari pengguna langsungnya. (b) Bentuk kebijakan publik di Indonesia meliputi: (1) UUD Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) Tahun 1945, (2) UU dan Peraturan Kepolisian Pengganti UU, (3) Peraturan Kepolisian, (4) Keputusan Presiden, serta (e) Peraturan Daerah. dan (c) Tujuan kebijakan publik dapat dibedakan dari sisi sumberdaya (*resources*), yaitu; (1) kebijakan publik yang bertujuan mendistribusikan sumber daya negara; dan (2) kebijakan publik yang bertujuan menyerap sumber daya negara.

Kebijakan publik dilaksanakan dalam serangkaian; petunjuk teknis yang berlaku internal dalam birokrasi dan standar pelayanan publik yang menjabarkan persyaratan-persyaratan, jenis dan bentuk pelayanan, serta siapa saja yang berhak mendapatkan pelayanan tersebut. Agar kebijakan publik dapat dilaksanakan secara efektif maka diperlukan: (a) Perangkat hukum seperti peraturan perundang-undangan sehingga dapat diketahui publik apa yang telah diputuskan; (b) Kebijakan yang jelas struktur pelaksana dan pembiayaannya; dan (c) Kontrol publik, yakni mekanisme yang memungkinkan publik mengetahui apakah pelaksanaan kebijakan mengalami penyimpangan atau tidak. (Wikipedia, 2008).

Pada sisi lain, kebijakan publik memiliki fokus dan ciri-ciri khusus. Dalam konteks negara modern, fokus utama kebijakan publik adalah; pelayanan publik yang dilaksanakan oleh aparaturnya, dalam bentuk jasa pelayanan, baik dalam bentuk barang maupun jasa publik yang pada prinsipnya menjadi tanggung jawab dan dilaksanakan oleh negara untuk mempertahankan atau meningkatkan kualitas kehidupan orang banyak (Wikipedia, 2008). Sedangkan menurut Nugroho (2006) bahwa yang menjadi tugas pokok atau misi kebijakan publik adalah; pelayanan, pembangunan, serta pemberdayaan masyarakat.

Selanjutnya terdapat ciri-ciri khusus yang melekat pada kebijakan publik. Asumsi Wahab (2003) bahwa terdapat ciri-ciri dari kebijakan publik yaitu: (a) Kebijakan publik adalah tindakan yang mengarah pada tujuan daripada tindakan yang serba kebetulan, (b) Kebijakan publik pada hakikatnya

terdiri atas tindakan-tindakan yang saling berkaitan dan berpola, yang mengarah pada tujuan tertentu yang dilakukan oleh pejabat kepolisian dan bukan merupakan keputusan-keputusan yang berdiri sendiri (c) Kebijakan publik bersangkutan paut dengan apa yang sebenarnya dilakukan oleh Kepolisian di dalam bidang-bidang tertentu, misalnya di dalam mengatur pola hubungan Kepolisian dan Kepolisian Daerah di dalam kerangka otonomi daerah, industri dan perdagangan, mengendalikan inflasi; dan (d) Kebijakan publik mungkin berbentuk positif dan mungkin pula berbentuk negatif. Dalam bentuknya yang positif, kebijakan publik mencakup beberapa bentuk tindakan kepolisian yang dimaksudkan untuk memberikan pengaruh tertentu. Sementara di dalam bentuknya yang negatif, kebijakan publik meliputi keputusan-keputusan pejabat kepolisian untuk tidak melakukan tindakan apapun dalam masalah-masalah dimana campur tangan kepolisian justru sebenarnya sangat diperlukan.

Setelah memahami berbagai konsep, makna, dan tujuan kebijakan publik yang dikemukakan oleh para ahli di atas, jelas memberi gambaran bahwa, makna atau substansi dari kebijakan publik adalah perpaduan dan kristalisasi dari pada pendapat-pendapat dan keinginan-keinginan banyak orang dan golongan-golongan dalam masyarakat.

Konsep kebijakan publik yang lebih simpel dan konkrit dikemukakan oleh Dye (1998); kebijakan publik adalah apapun pilihan kepolisian untuk melakukan atau tidak melakukannya (*publik policy is whatever governments choose to do or not to do*). Konsep kebijakan publik Dye ini mengandung

makna: (a) Kebijakan publik tersebut dibuat oleh badan atau lembaga kepolisian, bukan organisasi swasta dan (b) Kebijakan publik menyangkut pilihan-pilihan yang harus dilakukan atau tidak dilakukan oleh badan atau lembaga kepolisian.

Walaupun batasan konsep kebijakan publik yang dikemukakan oleh Dye dirasakan agak tepat, akan tetapi batasan konsep kebijakan publik ini tidak cukup mengakui bahwa mungkin terdapat adanya perbedaan-perbedaan yang signifikan antara apa yang diputuskan oleh Kepolisian untuk dilakukan dengan apa yang sebenarnya dilakukan oleh Kepolisian.

Berdasarkan batasan konsep kebijakan publik yang dikemukakan oleh para ilmuwan di atas, maka dapat ditegaskan bahwa, kebijakan publik memiliki dimensi yang luas sehingga menjadi sangat dinamis dan dapat diadakan pengembangan lebih lanjut melalui penelitian. Makna dan hakekat *public policy* adalah suatu keputusan yang ditetapkan oleh pejabat kepolisian atau pihak yang berwenang dengan tujuan untuk memenuhi kepentingan rakyat (*public interest*), dimana kepentingan rakyat itu merupakan keseluruhan yang utuh dari perpaduan dan kristalisasi pendapat-pendapat, keinginan-keinginan dan tuntutan-tuntutan dari rakyat.

Kemudian pendapat ahli lain yang memberikan perhatian khusus pada pelaksanaan kebijakan, yang dapat dibedakan dalam dua kutub, yaitu: (a) Mereka yang melihat kebijakan publik sebagai keputusan-keputusan yang mempunyai tujuan-tujuan atau sasaran-sasaran tertentu; dan (b) Mereka yang

beranggapan bahwa kebijakan publik mempunyai akibat-akibat yang dapat diramalkan (*predictable*) atau dapat diantisipasi sebelumnya.

Para ahli yang mewakili kutub yang *pertama* misalnya Nakamura & Smallwood (1980: 31), yang memandang kebijakan publik dalam 3 (tiga) aspek, yakni: (a) Perumusan kebijakan; (b) Implementasi kebijakan; dan (c) Evaluasi kebijakan. Dengan demikian, mereka berpendapat bahwa “Kebijakan publik adalah serentetan instruksi/ perintah dari para pembuat kebijakan yang ditujukan kepada para pelaksana kebijakan yang menjelaskan tujuan-tujuan serta cara-cara untuk mencapai tujuan tersebut”.Selanjutnya yang berkaitan dengan kutub *kedua*, adalah para ahli yang menitikberatkan bahwa suatu kebijakan sebenarnya terdiri dari serangkaian keputusan atau tindakan.Oleh sebab itu, Pressman & Wildavsky (1974) mendefinisikan kebijakan publik sebagai suatu hipopenelitian yang mengandung kondisi-kondisi awal serta akibat-akibat yang dapat diramalkan.

Dari berbagai pengertian yang dikemukakan di atas, ada kesamaan pandangan bahwa kebijakan publik adalah tindakan-tindakan atau keputusan-keputusan yang dibuat oleh Kepolisian. Kebijakan publik dengan berbagai pengertiannya, sesungguhnya tetap mempunyai arah dan tujuan yang sama, yaitu untuk membawa kebaikan terutama bagi masyarakat yang lemah. Kebijakan publik dapat bertujuan untuk membawa kebaikan bagi seluruh warga negara tetapi dapat juga ditujukan untuk sebagian saja.Jadi pada prinsipnya studi kebijakan publik berorientasi pada pemecahan masalah riil yang terjadi di tengah masyarakat. Dengan demikian analisis kebijakan publik

secara umum merupakan ilmu terapan dan berperan sebagai ilmu yang berusaha untuk memecahkan masalah. Dalam konteks ini, kebijakan publik memiliki beragam perspektif, pendekatan maupun paradigma sesuai dengan fokus dan lokus dari obyek penelitian.

Selanjutnya menurut Jones dalam Tangkilisan (2003: 3) kebijakan terdiri dari komponen-komponen: (a) *Goal* atau tujuan yang diinginkan; (b) *Plans* atau proposal, yaitu pengertian yang spesifik untuk mencapai tujuan; (c) *Programs* atau program, yaitu upaya yang berwenang untuk mencapai tujuan; (d) *Decision* atau keputusan, yaitu tindakan-tindakan untuk menentukan tujuan, membuat rencana, melaksanakan dan mengevaluasi program; dan (e) *Efek*, yaitu akibat-akibat dari program (baik disengaja atau tidak, primer atau sekunder).

3. Konsep Implementasi Pelayanan

Batasan konsep kebijakan yang lebih konkret dikemukakan Keban (2008) yaitu: (a) Sebagai suatu konsep filosofis, kebijakan merupakan serangkaian prinsip, atau kondisi yang diinginkan; (b) Sebagai suatu produk, kebijakan dipandang sebagai serangkaian kesimpulan atau rekomendasi; (c) Sebagai suatu proses, kebijakan dipandang sebagai cara yaitu suatu organisasi dapat mengetahui apa yang diharapkan darinya yaitu program dan mekanisme dalam mencapai produknya; dan (d) Sebagai suatu kerangka kerja, kebijakan merupakan suatu proses tawar menawar dan negosiasi untuk merumuskan isu-isu dan metode implementasinya.

Atas dasar uraian dan definisi di atas, maka peneliti mengemukakan lima unsur yang terkandung dalam kebijakan publik, yaitu: (a) Kebijakan selalu mempunyai tujuan atau berorientasi pada tujuan tertentu; (b) Kebijakan berisi tindakan atau pola tindakan pejabat-pejabat kepolisian; (c) Kebijakan adalah apa yang benar-benar dilakukan oleh kepolisian, dan bukan apa yang dimaksud akan dilakukan; (d) Kebijakan publik bersifat positif (merupakan tindakan kepolisian mengenai sesuatu masalah tertentu) dan bersifat negatif (keputusan pejabat kepolisian untuk tidak melakukan sesuatu); dan (e) Kebijakan publik (positif) selalu berdasarkan pada peraturan perundangan tertentu yang bersifat memaksa (otoritatif).

Selama ini kualitas pelayanan publik juga menjadi indikator utama bagi masyarakat untuk menilai sejauh mana kekepolisian semakin baik. Dengan kata lain kekepolisian yang baik (*good government*) paling cepat dan mudah ditandai oleh masyarakat dengan menilai kualitas pelayanan publik. Dalam upaya perwujudan hal-hal tersebut, pemimpin merupakan faktor yang signifikan. Peran pemimpin dalam membangun kepercayaan publik mencakup ruang lingkup internal yang berkaitan dengan upaya menggerakkan dan memastikan seluruh sumber daya aparatur berkinerja tinggi. Ruang lingkup eksternal organisasi dalam upaya mencermati harapan masyarakat dan komunikasi eksternal baik menyangkut ukuran-ukuran kinerja pelayanan (*public service measures*) yang telah ditetapkan, maupun kinerja pelayanan yang telah dihasilkan.

4. Proses Implementasi Pelayanan

Dewasa ini yang menjadi sorotan publik adalah masalah kinerja instansi kepolisian, hal tersebut disebabkan oleh adanya arus globalisasi yang ditandai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi yang mengalami akselerasi demikian cepat. Kondisi ini telah mengubah berbagai kehidupan dan kepolisian ke arah yang dicita-citakan. Akibat kemajuan tersebut globalisasi melanda berbagai penjuru dunia, yang membawa implikasi terhadap pemeliharaan dan praktek penyelenggaraan kepolisian yang pada akhirnya menimbulkan pergeseran pada sejumlah paradigma dalam penyelenggaraan kepolisian. Perubahan paradigma kepolisian yang semula sentralistik, kemudian menjadi desentralistik membutuhkan komitmen baru pada birokrasi serta semua *stakeholder* yang terlibat langsung maupun tidak langsung terhadap terselenggaranya kepolisian dalam mengelola institusi terkait dengan institusi publik. *Good governance* yang sejalan dengan otonomi daerah mengalami permasalahan cukup kompleks, yang biasanya bermuara pada urusan politik. Padahal politik tidak ada artinya kalau tidak ada tuntutan yang mendasari pelaksanaan daulat yang telah diamanahkan melalui mekanisme konstitusi.

Di lain hal, etika pelayanan publik belum memuaskan publik yang dapat dilihat dari empat indikator, (Sudana, 2011, Darwin, 1999, Sudarsono. 2012) yakni: indikator *pertama*, kode etik pelayanan banyak upaya-upaya yang telah dilakukan, tetapi masih kurang dan rendah kesadaran aparat jika dilihat dari: (1) Keikhlasan dalam pemberian pelayanan (masih ada aparat

yang mengha-rapkan balas jasa), (2) Pelayanan sesuai aturan yang ditetapkan (masih banyak aparat dalam pemberian pelayanan melanggar prosedur dan ketentuan yang ada dan banyak pengguna jasa menggunakan biro jasa dalam mengurus keperluannya), (3) Pilih kasih dalam pelayanan (masih terdapat sikap dan tindakan aparat yang membeda-bedakan pelayanan), dan (4) Kepuasan dalam pelayanan (masih terdapat adanya keluhan-keluhan dari masyarakat terkait proses pelayanan di Dinas tersebut).

Indikator *kedua*; yaitu kejujuran dalam pelayanan usaha-usaha maksimal dilakukan, namun masih kurang jika dilihat dari: (1) Menyalahgunakan wewenang dalam pelayanan (masih terdapat penyimpangan-penyimpangan yang dilakukan aparat birokrasi), (2) Transparansi dalam pelayanan (aparat belum memberikan informasi yang jelas dan benar kepada pengguna jasa), (3) Sikap aparat dalam pelayanan (aparat belum menunjukkan sikap ramah, sopan, dan santun pada pengguna jasa), (4) Kesetiaan dalam pelayanan (masih ada polisi yang tidak berada pada tempat kerjanya atau mejanya kosong disaat pengguna jasa membutuhkan pelayanan).

Indikator *ketiga*; yakni tanggung jawab pelayanan secara umum belum menunjukkan hasil yang menggembirakan dengan kata lain kesadaran akan tanggung jawab masih kurang jika dilihat dari: (1) Ketepatan dalam pelayanan (banyak kasus pelayanan yang molor atau lambat); (2) Pelemparan tanggung jawab (banyak masyarakat pengguna jasa merasa dirugikan baik waktu, biaya dan tenaga), (3) Pemeliharaan dan penggunaan fasilitas kantor, dan

(4) Menyadari kepentingan publik (masih ada polisi yang mengutamakan kepentingan pribadi dan terlalu tunduk dengan perintah pimpinan).

Indikator *keempat* yakni; disiplin dalam pelayanan, masih rendahnya kesadaran aparat terhadap disiplin dalam pelayanan jika dilihat dari: (1) Ketaatan pada peraturan yang berlaku (masih ada tindakan aparat yang menyimpang dari aturan), (2) Pelaksanaan tugas sesuai jam kerja (terdapat polisi berada di kantin, bolos, dan menjemput anaknya ke sekolah saat jam kantor), (3) Kesiapan untuk menerima keluhan (aparat belum tanggap terhadap keluhan pengguna jasa), dan (4) Kesungguhan aparat dalam pelayanan (aparat belum serius dalam menyelesaikan pekerjaan, sehingga banyak pekerjaan terlambat selesai).

Indikator *kelima* atau indikator kelima adalah; diskriminasi pelayanan, terdapat tindakan diskriminasi aparat jika dilihat dari: (1) Tindakan pilih kasih dalam pelayanan (terdapat tindakan membeda-bedakan pengguna jasa oleh aparat birokrasi baik dari sisi materi, etnis, status sosial, dan kekerabatan), (2) Posisi masyarakat dalam pelayanan (pengguna jasa tidak memiliki posisi tawar atau netral dalam proses pelayanan, sehingga posisinya selalu diperslit), (3) Alasan diskriminasi pelayanan (terjadi tindakan aparat melayani pengguna jasa yang belum memenuhi kelengkapan persyaratan), dan (4) Perlakuan yang sama (ada sikap memihak dan tindakan tidak adil aparat birokrasi dalam proses pelayanan). (Sudana, 2011, Darwin, 1999, Sudarsono. 2012).

Dari hal tersebut jika kepolisian ingin meningkatkan kualitas pelayanan publik, maka kepolisian harus menempuh beberapa langkah;

Pertama, memonitor persepsi masyarakat tentang kualitas pelayanan yang telah mereka terima. *Kedua*, mengidentifikasi penyebab kegagalan pelayanan. dan *Ketiga*, berusaha mengambil langkah perbaikan (Instrumen penilaian mandiri dalam pelayanan publik).

B. Tinjauan Umum Tentang Kepolisian

1. Pengertian, Fungsi, Tugas dan Tujuan Kepolisian Negara RI

Banyak orang merasa telah sangat “mengenal” petugas kepolisian, baik yang bertugas di jalan raya sebagai polisi lalu lintas maupun yang bertugas dalam rangka pemberantasan obat-obat terlarang. Apabila terucap kata “polisi”, lazimnya memori orang akan menggambarkan sosok polisi lalu lintas (Polantas) atau penangkap penjahat. Atribut yang melekat pada sosok itu galibnya bukanlah atribut yang membuat orang merasa tenteram apabila berada di dekatnya. Di media massa juga sering orang dapati berita-berita yang berkaitan dengan kepolisian dan lebih kerap mengungkap gambaran-gambaran yang tidak sedap atau miring. Namun demikian, ternyata masih banyak orang yang belum mengetahui apa dan bagaimana KNRI itu. (Suprananto, 2005:13)

Berdasarkan waktu dan tempat melihat perkembangan istilah “polisi” mempunyai arti yang berbeda-beda yang cenderung dipengaruhi oleh penggunaan bahasa dan kebiasaan dari suatu Negara, seperti di Inggris menggunakan istilah “*police*”, di Jerman “*polizei*”, di Belanda “*politie*” dan di Amerika Serikat dipakai istilah “*sheriff*”. Istilah “*sheriff*” ini sebenarnya merupakan bangunan sosial Inggris, selain itu di Inggris sendiri dikenal dengan “*constable*” yang mengandung arti tertentu bagi pengertian “polisi”, yaitu :

pertama, sebutan untuk pangkat terendah dikalangan kepolisian (*police constable*); dan kedua, berarti kantor polisi (*police station*). (Sadjijono, 2008:19).

Pada awalnya istilah “polisi” berasal dari bahas Yunani “*politeia*” yang berarti seluruh kepolisian negara kota. Seperti diketahui bahwa pada abad sebelum masehi Negara Yunani terdiri dari kota-kota yang dinamakan “*polis*”, dimana pada zaman ini istilah tersebut memiliki arti yang sangat luas, yakni kepolisian yang meliputi seluruh kepolisian kota termasuk urusan keagamaan dan penyembahan terhadap Dewa-Dewa. Baru kemudian setelah lahirnya Agama Nasrani urusan agama dipisahkan, sehingga arti “*polis*” menjadi seluruh kepolisian kota yang dikurangi agama. (Sadjijono, 2008:19).

Arti kata polisi sesuai dengan Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) ialah: suatu badan yang bertugas memelihara keamanan, ketentraman, dan ketertiban umum (menangkap orang yang melanggar hukum), merupakan suatu anggota badan kepolisian (Polisi Negara yang bertugas menjaga keamanan dan ketertiban). (Purwodarminto, 1986:763).

Polisi berfungsi untuk menjaga keamanan, pengayoman, perlindungan ketertiban dan ketentraman dalam kehidupan masyarakat. Tanpa polisi, peraturan hukum pidana hanya akan menjadi rentetan norma tertulis yang mati. Pekerjaan seorang polisi bukanlah pekerjaan normatif, tetapi juga cultural yang kompleks, pekerjaan kemanusiaan yang berdimensi sangat luas. Dalam hal menjalankan tugasnya, polisi tidak dapat hanya berlindung dibelakang ketentuan tugas yang harus dilaksanakannya, melainkan juga diharapkan

kepada persoalan tentang bagaimana tugas itu dijalankan. (Purba, 2013:3).
hukum pidana hanya akan menjadi rentetan norma tertulis yang mati.

Pekerjaan seorang polisi bukanlah pekerjaan normatif, tetapi juga cultural yang kompleks, pekerjaan kemanusiaan yang berdimensi sangat luas. Dalam hal menjalankan tugasnya polisi tidak dapat hanya berlindung dibelakang ketentuan tugas yang harus dilaksanakannya, melainkan juga diharapkan kepada persoalan tentang bagaimana tugas itu dijalankan. (Purba, 2013:3).

Dalam ketentuan umum Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 terdapat rumusan mengenai definisi berbagai hal yang berkaitan dengan polisi, termasuk pengertian kepolisian. Hanya saja definisi tentang kepolisian tidak dirumuskan secara lengkap karena hanya menyangkut soal fungsi dan lembaga polisi sesuai yang diatur dalam peraturan perundang-undangan. Selengkapnya Pasal 1 Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 berbunyi:

Dalam Undang-Undang ini yang dimaksud dengan:

- (a) Kepolisian adalah segala hal yang ihwal yang berkaitan dengan fungsi dan lembaga polisi sesuai dengan Peraturan Perundang-Undangan.
- (b) Anggota Kepolisian Negara Republik Indonesia (KNRI) adalah Polisi Negeri pada KNRI.
- (c) Pejabat KNRI adalah anggota KNRI yang berdasarkan Undang-Undang memiliki wewenang umum kepolisian.

- (d) Peraturan kepolisian adalah segala peraturan yang dikeluarkan oleh KNRI dalam rangka memelihara ketertiban dan menjamin keamanan umum sesuai dengan Peraturan Perundang-Undangan.
- (e) Keamanan dan ketertiban masyarakat adalah suatu kondisi dinamis masyarakat sebagai salah satu prasyarat terselenggaranya proses pembangunan nasional dalam rangka tercapainya tujuan nasional yang ditandai oleh terjaminnya keamanan, ketertiban dan tegaknya hukum, serta terbinanya ketentraman yang mengandung kemampuan membina serta mengembangkan potensi dan kekuatan masyarakat dalam menangkal, mencegah dan menanggulangi segala bentuk pelanggaran hukum dan bentuk gangguan lainnya yang dapat meresahkan masyarakat.
- (f) Keamanan dalam negeri adalah suatu keadaan yang ditandai dengan terjaminnya keamanan dan ketertiban masyarakat, tertib dan tegaknya hukum, serta terselenggaranya perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat.
- (g) Kepentingan umum adalah kepentingan masyarakat dan/atau kepentingan bangsa dan negara demi terjaminnya keamanan dalam negeri.
- (h) Penyelidik adalah Pejabat KNRI yang diberi kewenangan oleh Undang-Undang untuk melakukan penyelidikan.
- (i) Penyelidikan adalah serangkaian tindakan penyelidik untuk mencari dan menemukan suatu peristiwa yang diduga tindak pidana guna

menentukan dapat atau tidaknya dilakukan penyidikan menurut cara yang diatur dalam Undang-Undang.

- (j) Penyidik adalah Pejabat KNRI yang diberi kewenangan oleh Undang-Undang untuk melakukan penyidikan.
- (k) Penyidik Polisi Negeri Sipil adalah Pejabat Polisi Negeri Sipil tertentu yang berdasarkan Peraturan Perundang-Undangan ditunjuk selaku penyidik dan mempunyai wewenang untuk melakukan penyidikan tindak pidana dalam lingkup Undang-Undang yang menjadi dasar hukumnya masing-masing.
- (l) Penyidik pembantu adalah Pejabat KNRI yang diangkat oleh Kepala KNRI berdasarkan syarat kepangkatan dan diberi wewenang tertentu dalam melakukan tugas penyidikan yang diatur dalam Undang-Undang.
- (m) Penyidikan adalah serangkaian tindakan penyidik dalam hal menurut cara yang diatur dalam undang-undang untuk mencari serta mengumpulkan bukti yang dengan bukti itu membuat terang tentang tindak pidana yang terjadi dan guna menemukan tersangkanya.
- (n) Kepala KNRI yang selanjutnya disebut Kapolri adalah Pimpinan Kepolisian Negera Republik Indonesia dan penanggung jawab penyelenggaraan fungsi kepolisian.

2. Tugas dan Wewenang Polri

Dalam Pasal 13 Undang-undang Nomor 2 Tahun 2002 disebutkan, bahwa Tugas Pokok KNRI adalah:

- (a) Memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat;
- (b) Menegakkan hukum; dan
- (c) Memberikan perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat.

Substansi tugas pokok memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat bersumber dari kewajiban umum. Sedangkan substansi tugas pokok menegakkan hukum bersumber dari ketentuan perundang-undangan yang membuat tugas pokok Polri dalam kaitannya dengan peradilan pidana, contoh KUHP, KUHPA dan berbagai Undang-undang tertentu lainnya. Selanjutnya substansi tugas pokok Polri untuk memberikan perlindungan dan pengayoman dan pelayanan kepada masyarakat bersumber dari kedudukan dan fungsi kepolisian sebagai bagian dari fungsi kepolisian sebagai bagian dari fungsi kepolisian Negara yang pada hakekatnya bersifat pelayanan publik (*public service*) yang termasuk dalam kewajiban umum kepolisian. (Rahardi, 2014:70).

Mengenai tugas yang harus dilaksanakan oleh Polri, dalam Pasal 14 Undang-undang Nomor 2 Tahun 2002 disebutkan, bahwa:

- (1) Dalam melaksanakan tugas pokok sebagaimana dimaksud dalam pasal 13, KNRI bertugas :
 - (a) Melaksanakan pengaturan, penjagaan, pengawalan, dan patroli terhadap kegiatan masyarakat dan kepolisian sesuai dengan kebutuhan;

- (b) Menyelenggarakan segala kegiatan dalam menjamin keamanan, ketertiban dan kelancaran, lalu lintas di jalan;
- (c) Membina masyarakat untuk meningkatkan partisipasi masyarakat, kesadaran hukum masyarakat, serta ketaatan warga masyarakat terhadap hukum dan peraturan perundang-undangan;
- (d) Turut serta dalam membina hukum nasional
- (e) Memelihara ketertiban dan menjamin keamanan umum;
- (f) Melakukan koordinasi, pengawasan, dan pembinaan teknis terhadap Kepolisian Khusus, penyidik polisi negeri sipil, dan bentuk- bentuk pengamanan swakarsa;
- (g) Melakukan penyelidikan dan penyidikan terhadap semua tindakan pidana sesuai dengan hukum acara pidana dan peraturan perundang-undangan yang berlaku;
- (h) Menyelenggarakan identifikasi kepolisian, kedokteran kepolisian, laboratorium forensic dan psikologi kepolisian untuk kepentingan tugas kepolisian;
- (i) Melindungi keselamatan jiwa raga, harta benda,
- (j) masyarakat, dan lingkungan hidup dari gangguan ketertiban dan/atau bencana termasuk memberikan bantuan dan pertolongan dengan menjunjung tinggi hak asasi manusia;

(k) Melayani kepentingan warga masyarakat untuk sementara sebelum ditangani oleh instansi dan/atau pihak yang berwenang;

(l) Memberikan pelayanan kepada masyarakat sesuai dengan kepentingan dalam lingkup tugas kepolisian; serta

(m) Melaksanakan tugas lain sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

(2) Tata cara pelaksanaan ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) huruf (f) diatur lebih lanjut dengan peraturan kepolisian.

Ketentuan dalam Pasal 14 ayat (1) huruf(a) sampai dengan (f) merupakan kelompok tugas KNRI yang bersumber dari substansi pokok “*memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat*” dan menggambarkan fungsi-fungsi teknis dalam rangka pelaksanaan kewajiban umum kepolisian. Setiap anggota/pejabat polri harus memahami tugas-tugasnya sehingga dapat diaplikasikan dilapangan tanpa menemui banyak kendala dan hambatan. Pemahaman tentang tugas pokok polri juga diperlukan untuk menghindari terjadinya kesalahan oleh anggota polri ketika menjalankan tugasnya. (Rahardi, 2014:71).

Rumusan dalam Pasal 14 ayat (2) menunjukkan bahwa pelaksanaan dari ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf (f) bersifat lintas kompetensi yang melibatkan kewenangan

berbagai instansi luar polri sehingga pengaturannya harus dengan pengaturan kepolisian. (Rahardi, 2014:76).

Berkaitan dengan tugas polri seperti tersebut di atas maka kewenangan umum yang dimiliki oleh polri diatur dalam Pasal 15 Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 yang menyebutkan. Dalam rangka menyelenggarakan tugas sebagaimana yang dimaksud dalam pasal 13 dan 14, KNRI secara umum berwenang:

- (a) Menerima laporan dan/atau pengaduan;
- (b) Membantu menyelesaikan perselisihan warga masyarakat yang dapat mengganggu ketertiban umum;
- (c) Mencegah dan menanggulangi tumbuhnya penyakit masyarakat;
- (d) Mengawasi aliran yang dapat menimbulkan perpecahan atau mengancam persatuan dan kesatuan bangsa;
- (e) Mengeluarkan Peraturan Kepolisian dalam lingkup Kewenangan Administrasi Negara;
- (f) Melaksanakan pemeriksaan khusus sebagai bagian dari tindakan kepolisian dalam rangka pencegahan;
- (g) Melakukan tindakan pertama di tempat kejadian;
- (h) Mengambil sidik jari dan identitas lainnya serta memotret seseorang;
- (i) Mencari keterangan dan barang bukti;
- (j) Menyelenggarakan pusat informasi kriminal nasional;

(k) Mengeluarkan surat izin dan/atau surat keterangan yang diperlukan dalam rangka pelayanan masyarakat;

(l) Memberikan bantuan pengamanan dalam sidang dan pelaksanaan putusan pengadilan, kegiatan instansi lain, serta kegiatan masyarakat;

(m) Menerima dan menyimpan barang temuan untuk sementara waktu.

(3) KNRI sesuai dengan peraturan perundang-undangan lainnya berwenang :

(a) Memberikan izin dan mengawasi kegiatan keramaian umum dan kegiatan masyarakat lainnya,

(b) Menyelenggarakan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor;

(c) Memberikan surat izin mengemudi kendaraan bermotor;

(d) Memberikan pemberitahuan tentang kegiatan politik;

(e) Memberikan izin dan melakukan pengawasan senjata api, bahan peledak, dan senjata tajam;

(f) Memberikan izin operasional dan melakukan pengawasan terhadap badan usaha di bidang jasa pengamanan;

(g) Memberikan petunjuk, mendidik dan melatih aparat, Kepolisian khusus dan petugas pengamanan swakarsa dalam bidang teknis kepolisian;

- (h) Melakukan kerja sama dengan Kepolisian Negara lain dalam menyidik dan memberantas kejahatan internasional;
 - (i) Melakukan pengawasan fungsional kepolisian terhadap orang asing yang berada di wilayah Indonesia dengan koordinasi instansi terkait;
 - (j) Mewakili kepolisian Republik Indonesia dalam Organisasi Kepolisian Internasional.
- (4) Tata cara pelaksanaan ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) huruf (a) dan (b) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Kepolisian.

3. Fungsi Umum Kepolisian

Polisi yang orang kenal selama ini mungkin hanya sebatas Polisi Lalu Lintas saja karena Polantas memang yang paling sering berhubungan dengan masyarakat. Namun, polisi tidak hanya sebatas Polantas tetapi juga masih ada unsur-unsur lain Kepolisian Indonesia yang memiliki tugas dan fungsi masing-masing.

Ada 5 Fungsi umum dalam kepolisian, yaitu Binamitra, Samapta, Lalu lintas, Intel, dan Reserse Kriminal.

- a. Samapta, adalah fungsi kepolisian yang menjalankan tugas-tugas umum Kepolisian seperti patroli, penjagaan markas, penjagaan tahanan, penjagaan obyek vital (Bank, Kereta Api, Dubes, dsb.), penerimaan dan pembuatan laporan surat kehilangan, dsb.

- b. Lantas, adalah fungsi yang sudah dikenal oleh banyak orang, bahkan mungkin dijuluki “malaikat pencabut SIM/STNK” apabila anda tertangkap tidak memakai helm, atau lampu rem anda mati. Fungsi ini bertanggung jawab atas kelancaran, ketertiban, dan keamanan pengendara di jalan raya/umum.
- c. Binamitra, fungsi ini mendekati fungsi humas, yaitu berkonsentrasi kepada sosialisasi informasi kepolisian secara aktif yang menghubungkan antara polisi dan masyarakat.
- d. Intel, fungsi ini adalah mata dan telinganya lembaga kepolisian. Mereka mendengar dan melihat semua gejala dan keluhan-keluhan masyarakat mulai dari naiknya harga minyak tanah, sampai mungkin celetukan kecil teroris saat belanja bahan peledak. Mereka menghasilkan laporan informasi yang nantinya akan dialihkan kepada fungsi yang berkaitan untuk meredam supaya tidak meningkat menjadi ancaman faktual/nyata.
- e. Reskrim, fungsi ini akan bekerja apabila telah terjadi suatu tindak pidana. Mereka bertugas mengumpulkan barang bukti, yang bertujuan untuk mengungkap kasus yang telah terjadi mulai dari awal sampai akhir. Setelah bukti terkumpul, mereka menangkap tersangka, kemudian bersama-sama alat bukti yang telah terkumpul, diserahkan ke Jaksa Penuntut Umum.

4. Tinjauan Umum tentang Patroli

a. Pengertian Patroli

Polisi Lalu Lintas adalah unsur pelaksana yang bertugas melaksanakan tugas kepolisian yang mencakup penjagaan, pengawalan dan patroli, pendidikan masyarakat dan rekayasa lalu lintas, registrasi dan identifikasi pengemudi atau kendaraan bermotor, penyidik kecelakaan lalu lintas dan penegakan hukum dalam bidang lalu lintas guna memelihara ketertiban dan kelancaran lalu lintas.

Patroli adalah salah satu kegiatan kepolisian yang dilakukan oleh dua personel atau lebih dari prajurit Polri sebagai upaya mencegah bertemunya niat kesempatan dengan cara mendatangi, menjelajahi, mengamati mengawasi memperhatikan situasi dan kondisi yang diperkirakan akan menimbulkan segala bentuk gangguan kamtibmas (baik kejahatan maupun pelanggaran) serta menuntut kehadiran polri untuk melakukan tindakan-tindakan kepolisian guna memelihara ketertiban masyarakat. (Tabah, 1993:8).

b. Tugas dan Peranan Patroli

Fungsi patroli di dalam kepolisian diemban oleh Satuan Samapta, Satuan Lalu Lintas (Satlantas), dan Satuan Pengamanan Objek Khusus (Sat Pam Obsus). Satuan-satuan tersebut bertanggung jawab terhadap pemeliharaan keamanan dan ketertiban baik di jalan, di sekolah, kantor-kantor, objek kepolisian, dan tempat umum lainnya. Patroli, pengaturan, penjagaan dan pengawalan serta pelayanan masyarakat adalah tugas-tugas

esensial dalam tindakan preventif, yang sasaran utamanya adalah menghilangkan atau mengurangi bertemunya niat dan kesempatan terjadinya pelanggaran atau kejahatan. Satuan Samapta yang bertugas 24 jam merupakan divisi terbesar dalam kesatuannya baik di Indonesia maupun di dunia. Satlantas yang bertugas dalam lingkup lalulintas, dan Satpam Obsus yang bertugas melindungi objek-objek khusus adalah merupakan satuan-satuan yang dengan cara hampir sama dalam pelaksanaannya memiliki fungsi patroli. Ketiganya mengemban tanggung jawab berat yaitu menjaga keamanan dan ketertiban masyarakat.

Sebagai bagian dari pelaksanaan tugas Polri (KNRI, 2012:4), maka kegiatan patrolimempunyai tugas, antara lain:

- 1) Mencegah bertemunya faktor niat dan kesempatan;
- 2) Memelihara dan meningkatkan ketertiban hokum masyarakat dan membina ketentraman masyarakat;
- 3) Memelihara ketertiban dan menjamin keamanan umum masyarakat;
- 4) Memelihara keselamatan orang, harta benda dan masyarakat, termasuk memberi perlindungan dan pertolongan kepada masyarakat yang membutuhkan;
- 5) Memberi pelayanan kepada masyarakat seperti menerima laporan dan pengaduan;
- 6) Melakukan tindakan pertama di tempat kejadian perkara dengan memberi perlindungan minimal;

- 7) Bertugas mencatat, mengumpulkan data/kejadian/informasi terhadap apa yang dilihat, didengar, dialami, dan disaksikan serta kegiatan yang dilakukan oleh para perugas patrol dilaporkan ke kesatuan/atasan dengan wajib dituangkan dalam bentuk laporan;
- 8) Dalam rangka menampilkan peranan samapta dalam siskamswakarsa (siskamling pada pemukiman ataupun lingkungan kerja/perusahaan/proyek vital/instansi kepolisian) maka patroli mempunyai tugas melakukan pengecekan/control atau pengawasan dan pengendalian terhadap pelaksanaan kegiatan siskamling pemukiman, desa, dan melibatkan masyarakat;
- 9) Dalam rangka pelaksanaan kegiatan kepolisian pada 1 (satu) Kesatuan Wilayah Polri, yang bertanggung jawab atas kamtibmas di daerahnya masing-masing, maka tugas patroli diarahkan dan digunakan untuk menekan/mengurangi jumlah kasus (kejahatan dan pelanggaran) yang terjadi, dikaitkan dengan analisa anatomi kejahatan yang meliputi, antara lain: jam rawan terjadinya kejahatan, tempat rawan terjadinya kejahatan dan modus operandi/cara melakukan kejahatan;
- 10) Sedangkan dalam rangka pelaksanaan pelaksanaan operasi kepolisian (suatu operasi yang ditujukan pada satu bentuk sasaran) tindak pidana/gangguan suatu kamtibmas tertentu,

maka tugas patroli diarahkan agar dapat sesuai target/sasaran operasi kepolisian yang bersangkutan, dengan tujuan ikut mencegah dan menanggulangi terjadinya tindak pidana/gangguan kamtibmas yang justru menjadi sasaran operasi kepolisian tersebut selama berlangsungnya operasi kepolisian yang bersangkutan;

11) Melaksanakan tugas khusus lain yang dibebankan kepadanya;

12) Memberikan bantuan kepada pihak-pihak yang memerlukan.

Adapun Peranan patroli (KNRI, 2012:5) ialah sebagai berikut:

- 1) Pelaksana garis depan operasional Polri dalam upaya mencegah segala bentuk kejahatan/pelanggaran hukum atau gangguan kamtibmas;
- 2) Sumber informasi mata dan telinga bagi kesatuan;
- 3) Wujud kehadiran Polri di tengah-tengah masyarakat;
- 4) Cermin kesiapsiagaan Polri setiap saat, sepanjang waktu dalam upaya memelihara dan menjamin keamanan dan ketertiban masyarakat;
- 5) Sarana untuk memperkenalkan strategi perpolisian masyarakat dimana polisi menjadi mitra masyarakat dan polisi sebagai bagian dari masyarakat;
- 6) Sarana komunikasi dengan masyarakat untuk mendapatkan masukan mengenai masalah yang dihadapi masyarakat setempat dan mengambil tindakan untuk pemecahan masalah;

- 7) Pendorong kemitraan antara polisi dan masyarakat dalam mencegah dan memberantas pelanggaran serta kejahatan;
- 8) Pencipta rasa aman di lingkungan masyarakat;
- 9) Peningkat citra polisi, seperti kepercayaan dan rasa hormat kepada masyarakat;
- 10) Pemberi perlindungan, pengayoman dan pelayanan kepada masyarakat.

C. Tinjauan Umum Tentang Pelanggaran Lalu Lintas

1. Pengertian Pelanggaran Lalu Lintas

Hukum pidana selalu terkait dengan dua jenis perbuatan yaitu kejahatan dan pelanggaran. Kejahatan ialah perbuatan yang tidak hanya bertentangan dengan Undang-undang tetapi juga bertentangan dengan nilai moral, nilai agama, dan rasa keadilan masyarakat. Contohnya mencuri, membunuh, berzinah, memperkosa, dan sebagainya. Sedangkan pelanggaran ialah perbuatan yang hanya dilarang oleh undang-undang, seperti tidak memakai helm, tidak menggunakan sabuk pengaman dalam berkendara, dan sebagainya. (Raharjo, 2014, :13).

Lalu lintas berarti berbicara mengenai manusia, kendaraan, dan jalan yang masing-masing mempunyai masalah tersendiri dan berkaitan dengan keselamatan hidup orang banyak khususnya para pemakai jalan raya. Dalam kamus Umum Bahasa Indonesia, lalu lintas diartikan sebagai "Berjalan bolak-balik, hilir mudik, perihal perjalanan di jalan dan sebagainya, perhubungan antara sebuah tempat dengan tempat lain". Sementara H.S. Djajusman dalam

bukunya, “Polisi Dan Lalu Lintas”, mengartikan lalu lintas sebagai: “Gerak-gerak pindah manusia dengan atau tanpa alat penggerak dari satu tempat ke tempat lain”. Sementara UU No. 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, memberikan pengertian lalu lintas sebagai gerak kendaraan, orang, dan hewan di jalan. Sedangkan jalan diartikan sebagai jalan yang diperuntukan bagi lalu lintas umum, dan kendaraan adalah alat yang dapat bergerak di jalan, terdiri dari kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor.

Dalam Pasal 1 angka 2 UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan mengartikan lalu lintas dengan gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan. Sementara itu, jalan diartikan dalam Pasal 1 angka 12 dengan seluruh bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukan bagi lalu lintas umum, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan rel dan jalan kabel. (Aprilia, 2014:4).

2. Jenis-jenis Pelanggaran Lalu Lintas

Ada 11 (sebelas) pelanggaran yang sering dilanggar pengguna lalu lintas menurut (Raharjo, 2014:49-59) sebagai berikut:

a. Mengemudi Kendaraan Sambil Menelepon

Kebiasaan menggunakan *handphone* saat berkendara sangatlah berbahaya. Pasalnya, kebiasaan ini bisa mengakibatkan seseorang kehilangan konsentrasi saat berkendara.

Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Nomor 22 tahun 2009 (UU LLAJ) melarang pengendara kendaraan bermotor berkendara sambil melakukan aktivitas sampingan yang bisa merusak konsentrasi. Aturannya terdapat dalam Pasal 106 ayat (1) menyatakan bahwa setiap pengendara wajib berkendara dengan penuh konsentrasi dan secara wajar.

Jika orang mengalami kecelakaan akibat keteledoran pengendara yang bertelepon maka orang bisa menuntut pelaku penyebab kecelakaan tersebut dengan melaporkannya ke polisi. Sanksinya terdapat dalam Pasal 283 Undang-undang No. 22 Tahun 2009 yang berbunyi “setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan secara tidak wajar dan melakukan tindakan lain atau dipengaruhi oleh suatu keadaan yang mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi di jalan sebagaimana di maksud dalam Pasal 106 Ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama (3) bulan atau denda paling banyak Rp. 750.000,00 (tujuh ratus lima puluh ribu rupiah).

b. Berkendaraan Berbelok Tidak Menyalakan Lampu Sein

Undang-Undang LLAJ Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 294 dengan tegas mengatur bahwa setiap orang yang akan berbelok atau berbalik arah wajib menyalakan lampu sein, sanksinya dikenai kurungan hingga satu bulan atau denda sebesar Rp. 250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

c. Mengemudi Kendaraan Melawan Arus

Tindakan mengemudi melawan arah melanggar UU LLAJ Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 106 Ayat (4), disana dijelaskan bahwa ada ganjaran bagi pelanggar tersebut, yakni kurungan paling lama dua bulan dan denda paling banyak Rp. 500.000,00 (lima ratus ribu rupiah) sesuai dengan pasal 287.

d. Tidak Menyalakan Lampu Utama

Menurut Pasal 48 ayat (1) dan (3) serta Pasal 107 ayat (1) UU LLAJ Nomor 22 Tahun 2009, setiap kendaraan yang beroperasi di jalan harus mematuhi persyaratan teknis dan persyaratan kelayakan jalan khususnya memiliki lampu utama yang wajib dinyalakan pada saat berkendara pada malam hari. Seandainya ada kendaraan yang tidak dilengkapi lampu depan maka kendaraan tersebut bisa dikategorikan sebagai kendaraan yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan kelayakan jalan. Pasal 285 ayat (1) dan ayat (2) UU LLAJ menyebutkan bahwa kendaraan yang tidak layak jalan, tapi dipaksakan beroperasi, pemiliknya dikenakan sanksi berupa kurungan penjara selama satu bulan atau denda sebanyak Rp. 250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah) dan Rp. 500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

e. Kendaraan Tidak Memiliki STNK (Surat Tanda Nomor Kendaraan)

Salah satu dokumen yang harus dimiliki seorang pemilik kendaraan adalah STNK. STNK merupakan salah satu surat penting

yang menunjukkan kepemilikan kendaraan secara sah. Meskipun demikian, pada faktanya banyak kendaraan yang tidak memiliki STNK. Fakta ini diketahui dari razia dari pihak kepolisian terhadap pengendara kendaraan bermotor. Oleh karena itu, sebaiknya orang senantiasa membawa STNK. Jika orang bisa menunjukkan STNK akan terancam hukuman kurungan penjara hingga 2 bulan atau denda hingga Rp. 500.000,00 (lima ratus ribu rupiah) sesuai Pasal 288 Ayat (1) UU LLAJ.

f. Tidak Melengkapi Kaca Spion Dan Lain-Lain

Diwajibkan memenuhi persyaratan teknis dan lain jalan yang meliputi kaca spion, klakson, lampu utama, lampu rem, lampu penunjuk arah, alat pemantul cahaya, alat pengukur kecepatan, knalpot, dan kedalaman alur ban diatur dalam Pasal 106 Ayat(3). Sanksi bagi pelanggarnya diatur Pasal 285 Ayat (1).

Bagi pengendara roda empat atau lebih diwajibkan memenuhi persyaratan teknis yang meliputi kaca spion, klakson, lampu utama, lampu mundur, lampu tanda batas dimensi badan kendaraan, lampu gandengan, lampu rem, lampu penunjuk arah, alat pemantul cahaya, alat pengukur kecepatan, kedalaman alur ban, kaca depan, spakbor, bumper, penggandengan, penempelan, dan penghapus kaca.

g. Belok Kiri Secara Langsung

Para pengguna kendaraan bermotor sebaiknya berhati-hati dan memperhatikan rambu larangan belok kiri langsung dengan baik. Ini salah satu peraturan baru dalam UU LLAJ Nomor 22 Tahun 2009. Aturan baru tersebut merupakan kebalikan dari aturan lama dimana diperaturan sebelumnya menyatakan kalau tidak diatur maka boleh belok kiri langsung sementara aturan baru menyebutkan bahwa jika tidak diatur, maka tidak boleh belok kiri secara langsung.

Apabila terjadi pelanggaran terhadap ketentuan itu, pengendara dapat dikenakan sanksi sesuai UU LLAJ No. 22 Tahun 2009, bagi pelanggar akan ditindak tegas, ditilang dan dikenakan denda minimal Rp. 500.000,00 (lima ratus ribu rupiah) dan denda maksimal Rp. 1.000.000,00 (satu juta rupiah).

h. Melebihi Batas Kecepatan Maksimum

Menurut peraturan dijelaskan bahwa UU LLAJ Nomor 22 Tahun 2009 pada Pasal 21 Ayat (1) setiap jalan memiliki batas kecepatan paling tinggi yang ditetapkan secara nasional. Lalu, Ayat (2) menyebutkan bahwa batas kecepatan paling tinggi sebagaimana dimaksud pada Ayat (1) ditentukan berdasarkan kawasan permukiman, kawasan perkotaan, jalan antar kota, dan jalan bebas hambatan.

i. Menerobos Lampu Merah

Menurut UU LLAJ Nomor 22 Tahun 2009 , menerobos lampu merah, melanggar marka garis berhenti atau *stopline* dan marka garis kuning atau *yellow box junction* sesuai Pasal 287 Ayat (2) juncto Pasal 106 Ayat (4) dapat dikenakan sanksi berupa kurungan pidana paling lama 2 bulan atau denda maksimal untuk pelanggar marka garis *stopline*, marka kotak kuning atau *yellow box junction*, dan menerobos lampu merah sebesar Rp.500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

j. Tidak Memiliki SIM

Menurut UU LLAJ Nomor 22 Tahun 2009, setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang tidak dapat menunjukkan Surat Izin Mengemudi yang sah kendaraan yang dikemudikan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 Ayat (5) Huruf b dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan dan/atau denda paling banyak Rp. 250.000,00 (dua ratuslima puluh ribu rupiah). Apabila tidak memiliki SIM sebagaimana dimaksud dalam Pasal 77 Ayat (1) dipidana dengan pidana Kurungan paling lama 4 (empat) bulan atau denda paling banyak Rp.1.000.000.000,00 (satu juta rupiah) (Pasal 281 UULLAJ Nomor 22 Tahun 2009).

k. Tidak Memakai Helm Standar

Aturan itu disebutkan pada bagian keempat khususnya soal ketertiban dan keselamatan Pasal 106 Ayat (8) disebutkan “Setiap orang yang mengemudikan sepeda motor dan penumpang sepeda motor wajib mengenakan helm yang memenuhi Standar Nasional Indonesia.” Sedangkan bagi yang tak memenuhi ketentuan tersebut, maka akan diancam sesuai dengan ketentuan yang disebutkan pada Pasal 291 Ayat (1) danyaitu :

- (1) Setiap orang yang mengemudikan sepeda motor tidak mengenakan helm standar nasional Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 Ayat (8) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp. 250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).
- (2) Setiap orang yang mengemudikan sepeda motor yang membiarkan penumpangnya tidak mengenakan helm sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 Ayat (8) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp. 250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

l. Tidak Memakai Sabuk Pengaman

Bagi pengendara yang melanggarnya dapat dikenakan sanksi pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp. 250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

m. Melanggar Pintu Perlintasan Kereta Api Yang Tertutup

Untuk pelanggaran aturan akan dikenakan sanksi berupa kurungan pidana paling lama tiga bulan atau denda paling banyak Rp. 750.000,00 (tujuh ratus lima puluh ribu rupiah) sesuai Pasal 283. Sedangkan pelanggar pintu lintasan kereta api, ternyata juga sama yakni penjara paling lama tiga bulan atau denda maksimal Rp. 750.000,00 (tujuh ratus lima puluh ribu rupiah) sesuai pasal 296.

n. Parkir Sembarangan

Seperti yang tertulis dalam UU LLAJ Nomor 22 Tahun 2009 bahwa setiap orang yang melanggar aturan gerakan lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 Ayat (4) Huruf d atau tata cata berhenti dan parker sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 Ayat (4) Huruf e dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp. 250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

o. Tidak Konsentrasi atau Mabuk Dalam Mengemudi

Sanksinya seperti yang berbunyi dalam UU LLAJ Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 283 bahwa setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan tidak wajar dan melakukan kegiatan lain atau dipengaruhi oleh suatu keadaan yang mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi di jalan sebagaimana yang dimaksud dalam Pasal 106 Ayat (1) akan dipidana dengan kurungan

paling lama 3 (tiga) bulan atau denda paling banyak Rp. 750.000,00 (tujuh ratus lima puluh ribu rupiah).

p. Perhatikan Pejalan Kaki Dan Pesepeda

Para pengendara, baik roda dua maupun roda empat, harus mengutamakan keselamatan pejalan kaki dan pesepeda. Bagi mereka yang tidak mengindahkan aturan Pasal 106 Ayat (2) ini, dipidana kurungan paling lama dua bulan atau denda paling banyak Rp. 500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

D. Teori Penyebab Kejahatan dan Pelanggaran Lalu Lintas dan Upaya Penanggulangannya

1. Teori Penyebab Kejahatan dan Upaya Penanggulangannya

Adapun beberapa teori-teori tentang sebab-sbab terjadinya kejahatan menurut Wirjono (2013) yaitu:

a. Teori lingkungan

Mazhab ini dipelopori A. Lacassagne. (Atmasasmita, 1997) dalam teori sebab-sbab terjadinya kejahatan yang mendasarkan diri pada pemikiran bahwa “dunia lebih bertanggung jawab atas jadinya diri sendiri. Teori ini merupakan reaksi terhadap teori antropologi dan mengatakan bahwa lingkunganlah yang merupakan faktor yang mempengaruhi seseorang melakukan kejahatan. Faktor-faktor yang mempengaruhi tersebut adalah :

- 1) Lingkungan yang memberi kesempatan untuk melakukan kejahatan;
- 2) Lingkungan pergaulan yang memberi contoh dan teladan;

3) Lingkungan ekonomi, kemiskinan dan kesengsaraan;

b. Lingkungan pergaulan yang berbeda-beda

Jadi, selain dari faktor internal (yang berasal dari diri pribadi), faktor eksternal yaitu lingkungan mempunyai pengaruh yang besar dalam menentukan kejahatan yang bisa terjadi, seperti apa yang dinyatakan oleh Bonger (2015) yaitu “Pengaruh lingkungan sangat berpengaruh dalam menentukan kepribadian seseorang, apakah ia akan menjadi orang jahat atau baik.”

c. Teori Kontrol Sosial

Pendapat mengenai kontrol sosial dikemukakan oleh Reiss yang mengatakan bahwa:

Ada tiga komponen dari kontrol sosial yaitu kurangnya kontrol internal yang wajar selama masih anak-anak, hilangnya kontrol tersebut dan tidak adanya norma-norma sosial atau konflik norma-norma yang dimaksud. Ada dua macam kontrol yaitu personal kontrol dan sosial kontrol. Personal kontrol (internal kontrol) adalah kemampuan seseorang untuk menahan diri agar seseorang tidak mencapai kebutuhannya dengan cara melanggar norma yang berlaku dalam masyarakat. Sedangkan Kontrol Sosial (eksternal kontrol) adalah kemampuan kelompok sosial atau lembaga dalam masyarakat untuk melaksanakan norma-norma atau peraturan menjadi efektif.

Kontrol sosial baik personal kontrol maupun sosial kontrol menentukan seseorang dapat melakukan kejahatan atau tidak, karena pada

keluarga atau masyarakat yang mempunyai sosial kontrol yang disiplin maka kemungkinan terjadinya suatu kejahatan akan kecil, begitu juga sebaliknya, suatu keluarga atau masyarakat yang tidak mempunyai kontrol yang kuat maka kejahatan bisa saja mudah terjadi akibat dari tidak disiplinnya suatu kontrol tersebut.

d. Teori Spiritualisme

Menurut teori ini sebab terjadinya kejahatan dapat dilihat dari sudut kerohanian dan keagamaan, karena sebab terjadinya kejahatan adalah tidak beragamanya seseorang. Oleh karena itu, semakin jauh hubungan seseorang dengan agama seseorang maka semakin besar kemungkinan seseorang untuk melakukan kejahatan dan sebaliknya, semakin dekat seseorang dengan agamanya maka semakin takut orang tersebut untuk melakukan hal-hal yang menjurus kepada kejahatan.

e. Teori Multi Faktor

Teori ini sangat berbeda dengan teori-teori sebelumnya dalam memberi tanggapan terhadap kejahatan dengan berpendapat sebagai berikut: “Penyebabnya terjadi kejahatan tidak ditentukan oleh satu atau dua faktor yang menjadi penyebab kejahatan”. Menurut Vold (1981) bahwa “teori merupakan suatu penjelasan yang muncul bilamana seseorang itu dihadapkan pada suatu gejala yang tidak dimengerti”. Dalam aliran spiritualisme ini perhatiannya lebih fokus pada perbedaan antara kebaikan yang datang dari Tuhan ataupun para Dewa dan keburukan itu datang dari Setan.

Jadi, menurut teori ini, penyebab terjadinya kejahatan tidak ditentukan hanya dari dua teori saja, tetapi dapat lebih dari itu. Dalam usaha untuk menanggulangi kejahatan mempunyai dua cara yaitu preventif (mencegah sebelum terjadinya kejahatan) dan tindakan represif (usaha sesudah terjadinya kejahatan). Berikut ini diuraikan pula masing-masing usaha tersebut :

1) Tindakan Preventif

Tindakan preventif adalah tindakan yang dilakukan untuk mencegah atau menjaga kemungkinan akan terjadinya kejahatan. Menurut Maliala (2010) dalam kaitannya dengan kriminologi bahwa untuk melakukan tindakan preventif adalah mencegah kejahatan lebih baik daripada mendidik penjahat menjadi baik kembali, sebab bukan saja diperhitungkan segi biaya, tapi usaha ini lebih mudah dan akan mendapat hasil yang memuaskan atau mencapai tujuan.

Selanjutnya Bonger (2015) berpendapat bahwa cara menanggulangi kejahatan yang terpenting adalah:

- a) Preventif kejahatan dalam arti luas, meliputi reformasi dan prevensi dalam arti sempit;
- b) Prevensi kejahatan dalam arti sempit meliputi :Moralistik yaitu menyebarluaskan sarana-sarana yang dapat memperteguhkan moral seseorang agar dapat terhindar darinafsu berbuat jahat dan abalionistik yaitu berusaha mencegah tumbuhnya keinginan kejahatan dan meniadakan faktor-faktor yang terkenal sebagai

penyebab timbulnya kejahatan, Misalnya memperbaiki ekonomi (pengangguran, kelaparan, mempertinggi peradapan, dan lain-lain);

- c) Berusaha melakukan pengawasan dan pengontrolan terhadap kejahatan dengan berusaha menciptakan: Sistem organisasi dan perlengkapan kepolisian yang baik, sistem peradilan yang objektif, Hukum (perundang-undangan) yang baik, mencegah kejahatan dengan pengawasan dan patrol yang teratur; perversi kenakalan anak-anak sebagai sarana pokok dalam usahah prevensi kejahatan pada umumnya.

2) Tindakan Represif

Tindakan represif adalah segala tindakan yang dilakukan oleh aparat penegak hukum sesudah terjadinya tindakan pidana. Tindakan represif lebih dititikberatkan terhadap orang yang melakukan tindak pidana, yaitu antara lain dengan memberikan hukum (pidana) yang setimpal atas perbuatannya. Tindakan ini sebenarnya dapat juga dipandang sebagai pencegahan untuk masa yang akan datang. Tindakan ini meliputi cara aparat penegak hukum dalam melakukan penyidikan, penyidikan lanjutan, penuntutan pidana, pemeriksaan di pengadilan, eksekusi dan seterusnya sampai pembinaan narapidana. Penanggulangan kejahatan secara represif ini dilakukan jugadengan tehnik rehabilitas, menurut Cressey (1950) terdapat dua konsepsi mengenai cara atau tehnik rehabilitasi, yaitu:

a) Menciptakan sistem program yang bertujuan untuk menghukum penjahat, sistem ini bersifat memperbaiki antara lain hukuman bersyarat dan hukuman kurungan.

b) Lebih ditekankan pada usaha agar penjahat dapat berubah menjadi orang biasa, selama menjalankan hukuman dicarikan pekerjaan bagi terdakwa dan konsultasi psikologis, diberikan kursus keterampilan agar kelak menyesuaikan diri dengan masyarakat.

Tindakan represif juga disebutkan sebagai pencegahan khusus, yaitu suatu usaha untuk menekankan jumlah kejahatan dengan memberikan hukuman (pidana) terhadap pelaku kejahatan dan berusaha pula melakukan perbuatan dengan jalan memperbaiki si pelaku yang berbuat kejahatan. Jadi lembaga perasyarakatan bukan hanya tempat untuk mendidik narapidana untuk tidak lagi menjadi jahat atau melakukan kejahatan yang pernah dilakukan.

Kemudian upaya penanggulangan kejahatan yang sebaik-baiknya harus memenuhi persyaratan sebagai berikut: Sistem dan operasi Kepolisian yang baik.

- a) Peradilan yang efektif.
- b) Hukum dan perundang-undangan yang berwibawa.
- d) Koordinasi antar penegak hukum dan aparat kepolisian yang serasi.
- e) Partisipasi masyarakat dalam penanggulangan kejahatan.

- f) Pengawasan dan kesiagaan terhadap kemungkinan timbulnya kejahatan.
- g) Pembinaan organisasi kemasyarakatan.

Pokok-pokok usaha penanggulangan kejahatan sebagaimana tersebut di atas merupakan serangkaian upaya atau kegiatan yang dilakukan oleh Polisi dalam rangka menanggulangi kejahatan, termasuk tindak pidana perjudian.

2. Faktor Penyebab Pelanggaran Lalu Lintas

Berikut beberapa hal yang menjawab penyebab rendahnya kesadaran akan mematuhi peraturan lalu lintas sebagaimana pendapat Raharjo(2014:61-65) yaitu:

a. Minimnya Pengetahuan Mengenai Rambu Lalu Lintas

Tidak semua pengemudi kendaraan paham dan mengetahui peraturan-peraturan lalu lintas. Arti dari marka dan rambu-rambu lalu lintas belum sepenuhnya dipahami oleh pengemudi di jalan raya. Penyebabnya adalah kurangnya kesadaran untuk mencari tahu dari marka dan rambu-rambu lalu lintas ditambah pada saat ujian memperoleh SIM, mereka lebih senang mendapatkan SIM dengan instan dari pada mengikuti seluruh prosedur. Tak pelat, banyak pengemudi meski sudah mempunyai SIM namun sering melakukan pelanggaran di jalan raya.

b. Hanya Patuh Ketika Ada Petugas

Ini juga menjadi kebiasaan kebanyakan orang Indonesia. Orang ambil contoh, seorang pengemudi tidak akan melanggar lalu lintas ketika

ada polisi yang sedang mengatur arus lalu lintas disamping jalan atau ada polisi yang sedang jaga di pos dekat simpang tersebut. Namun bila tidak ada polisi, dia bisa langsung tancap gas.

c. Memutar Balikkan Ungkapan

Sering orang menengar, “peraturan dibuat untuk dilanggar”.Ini sangat menyesatkan. Akan tetapi entah bagaimana ungkapan ini sangat melekat dibenak orang Indonesia. Sehingga sebagian orang banyak yang sangat ingin menerapkan. Maka jangan heran jika banyak pengendara di jalan raya melakukan pelanggaran-pelanggaran lalu lintas.

d. Tidak Memikirkan Keselamatan Diri Atau Orang Lain

Kepolisian telah mewajibkan beberapa standar keselamatan pengemudi saat mengemudi kendaraan seperti wajib memasang *safety belt* untuk mengemudi roda empat dan wajib memakai helm, kaca spion tetap terpasang, dan menyalakan lampu pada siang hari bagi roda dua. Akan tetapi kenapa masih banyak pengemudi malas menerapkannya. Alasannya sangat sederhana. Banyak pengendara di jalan raya yang ternyata tidak memikirkan keselamatan diri maupun orang lain.

e. Bisa “Damai” Ketika Tilang

Ini hal yang sering terjadi. Ketika pengemudi-pengemudi melanggar peraturan atau tidak lengkapnya kelengkapan surat-surat saat dirazia, hal yang pertama yang diajukan oleh pengemudi tersebut adalah jalan “damai”. Kalau tidak bisa damai di jalan, pasti nanti bisa coba

damai lagi sebelum pengadilan demi mendapatkan kembali surat-surat yang ditahan oleh pihak kepolisian dengan segera.

Selain kurang pengetahuan tingkat kesadaran akan mematuhi peraturan lalu lintas, pelanggaran lalu lintas dapat disebabkan juga oleh faktor, baik internal maupun eksternal pengguna kendaraan bermotor. Faktor internal meliputi manusia, sedangkan faktor eksternal adalah faktor kendaraan, faktor jalan, dan faktor cuaca. Selain itu, hampir setiap hari terjadi pelanggaran lalu lintas akibat faktor penegakan hukum yang kurang diterapkan dalam berlalu lintas. Faktor penyebab pelanggaran lalu lintas menurut Raharjo(2014:62-65) sebagai berikut:

1) Faktor Penegak Hukum

Penegak hukum yaitu pihak-pihak yang berkecimpung dibidang penegak hukum. Mentalitas penegak hukum merupakan titik sentral dari proses penegak hukum. Hal ini disebabkan, oleh karena pada masyarakat Indonesia masih terdapat kecenderungan yang kuat, untuk senantiasa mengidentifikasikan hukum dengan penegaknya. Apabila penegaknya bermental baik, maka dengan sendirinya hukum yang diterapkan juga baik. Kalau saja penegak hukum tidak disukai, maka secara serta merta hukum yang diterapkan juga dianggap buruk.

Penegak hukum merupakan golongan panutan dalam masyarakat, yang hendaknya mempunyai kemampuan-kemampuan tertentu, sesuai dengan aspirasi masyarakat. Mereka harus dapat berkomunikasi dan mendapat pengertian dari golongan sasaran,

disamping mampu membawakan atau menjalankan peranan yang dapat diterima oleh mereka. Golongan panutan juga harus memilih waktu, lingkungan yang tepat didalam memperkenalkan norma-norma atau kaidah-kaidah hukum yang baru, serta memberikan keteladanan yang baik.

2) Faktor Sarana Atau Fasilitas

Sarana atau fasilitas mencakup tenaga manusia yang berpendidikan dan terampil, organisasi yang baik, peralatan yang memadai, dan keuangan yang cukup. Tanpa adanya sarana atau fasilitas, maka tidak mungkin penegak hukum akan berlangsung dengan lancar. Sarana dan prasarana mempunyai pengaruh yang sangat besar bagi kelancaran pelaksanaan penegakan hukum sangat mudah dipahami, dan banyak sekali contoh-contoh dalam masyarakat.

Misalnya pada Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 paragraf 9 tentang tata cara berlalu lintas bagi pengemudi kendaraan bermotor umum pasal 126 setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor umum angkutan orang dilarang berhenti selain ditempat yang telah ditentukan. Tetapi kenyataan dijalan, jumlah halte yang disediakan sangat terbatas. Sehingga menimbulkan pelanggaran-pelanggaran terhadap Undang-undang tersebut.

3) Faktor Masyarakat

Faktor yang dapat mempengaruhi keamanan dan ketertiban lalu lintas adalah kesadaran masyarakat akan peraturan berlalu lintas

dan kepentingan-kepentingan manusia yang berlainan. Hal ini menyebabkan manusia cenderung bersikap ceroboh dan lalai bahkan kesengajaan menjadi faktor dominan terjadinya pelanggaran lalu lintas. Semakin tinggi kesadaran masyarakat akan hukum maka semakin memungkinkan adanya penegakan hukum dimasyarakat. Karena hukum berasal dari masyarakat dan diperuntukkan mencapai kedamaian di masyarakat pula. Oleh karena itu, dipandang dari sudut tertentu maka masyarakat dapat mempengaruhi penegakan hukum tersebut.

Penegakan hukum sejatinya berkaitan erat dengan ketaatan bagipemakai dan pelaksana peraturan perundang-undangan. Faktor masyarakat ini memegang peranan sangat penting. Hal ini berkaitan dengan taraf kesadaran hukum dan kepatuhan hukum masyarakat. Kesadaran hukum merupakan suatu proses yang mencakup unsur pengetahuan hukum, pemahaman hukum, sikap hukum, dan perilaku hukum.

Masyarakat Indonesia mempunyai pendapat-pendapat mengenai hukum yang sangat mempengaruhi kepatuhan hukumnya dan dari sekian banyak pengertian masyarakat tentang hukum, banyak yang mengidentifikasikannya dengan petugas (dalam hal penegak hukum). Salah satu akibatnya adalah bahwa baik buruknya hukum senantiasa dikaitkan dengan pola perilaku penegak hukum tersebut. Sebenarnya hal ini adalah persepsi yang salah pada

masyarakat. Masyarakat seharusnya menumbuhkan kesadaran untuk mentaati hukum dari dirinya sendiri. Untuk itu kedisiplinan masyarakat untuk mentaati hukum perlu ditingkatkan. Masyarakat harus mampu mentaati hukum karena hukum juga berfungsi untuk mengatur untuk kepentingan mereka.

3. Upaya Penanggulangan Pelanggaran Lalu Lintas

Penanggulangan kejahatan dapat dilakukan dengan dua cara, yaitu: (Aprilia, 2014:4).

a) Penanggulangan Dengan Cara Moralistik

Penanggulangan dengan cara moralistik adalah usaha-usaha yang dilakukan dalam mencegah pelanggaran lalu lintas melalui usaha-usaha pembinaan, memperkuat moral dan mental agar kebal terhadap bujukan, godaan atau sesuatu yang buruk yang dapat mempengaruhi bagi pemakai kendaraan. Langkah-langkah konkrit yang dilakukan melalui cara moralistik sebagai berikut:

- 1) Melakukan pembinaan terhadap kesadaran mental terdiri dari:
- 2) Mendorong dan membina seseorang agar mereka sadar dan mau menjalankan semua peraturan perundang-undangan yang berlaku dengan cara yang baik.
- 3) Membina seseorang agar dapat ikut serta dalam berbagai kegiatan terutama dalam hal penyuluhan hukum.

- 4) Aparat hukum selalu memberikan petunjuk teknis terutama kepada masyarakat yang kurang memahami isi dari undang-undang lalu lintas.

b) Penanggulangan Dengan Cara Abalisionistik

Penanggulangan dengan cara abalisionistik adalah menghilangkan atau memperkecil sebab-sebab terjadinya pelanggaran maupun kecelakaan dalam berlalu lintas di jalan raya melalui upaya selalu memberikan tindakan nyata kepada para pemakai kendaraan apabila tidak memakai helm, SIM (Surat Izin Mengemudi), STNK (Surat Tanda Nomor Kendaraan), dan BPKB (Buku Pemilik Kendaraan Bermotor) dari kendaraan yang dibawanya dengan cara diproses menurut hukum yang berlaku tanpa adanya perbedaan diantara pelaku itu sendiri. Sebagaimana yang terdapat pada Pasal 200 UU. No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan, tugas kepolisian yang paling sering dijumpai di lapangan dalam penertiban pelanggaran lalu lintas yang berpotensi menyebabkan kecelakaan lalu lintas di antaranya:

- 1) Memberikan penerangan terhadap pemakai jalan, baik terhadap pejalan kaki maupun pemakai dengan kendaraan di jalan raya.
- 2) Memberikan penerangan terhadap pemohon surat izin mengemudi (SIM) di ruang teori tempat pembuatan SIM.
- 3) Mengadakan patroli lalu lintas di jalan yang dianggap padat arus lalu lintas.

- 4) Melakukan pencegahan bersama terhadap segala problematika berlalu lintas.
- 5) Mengatur pejalan kaki maupun pengemudi kendaraan dalam berlalu lintas.

Sementara kewajiban dari pihak yang berwajib dalam menanggulangi tindak pidana pelanggaran lalu lintas di jalan raya adalah mewajibkan bagi pengendara kendaraan yang ditilang untuk dapat menghadap sendiri dalam sidang pengadilan dan menghukum pelaku pelanggaran lalu lintas dengan hukuman yang setimpal. Tindakan ini dilakukan oleh badan peradilan yang menangani kasus pelanggaran lalu lintas di jalan raya.

Upaya-upaya penanggulangan pelanggaran lalu lintas yang dilakukan pihak kepolisian yaitu upaya preventif dan represif menurut (Raharjo, 2014:67-69), dengan penjelasan sebagai berikut:

1) Upaya preventif

Adapun upaya-upaya preventif yang dilakukan pihak Satlantas guna mencegah terjadinya pelanggaran lalu lintas yaitu:

- a) Pengaturan lalu lintas yang diartikan sebagai pemberitahuan kepada pemakai jalan, bagaimana dan dimana mereka dapat atau tidak bergerak atau berhenti terutama ada waktu kemacetan dan keadaan darurat. Dalam arti pengaturan lalulintas meliputi semua aktivitas dari polisi dalam mengatur lalu lintas di jalan umum.

- b) Penjagaan lalu lintas adalah suatu kegiatan pengawasan pada tempat-tempat tertentu yang diadakan sesuai kebutuhan terutama bersifat pencegahan, perlindungan pelayanan terhadap pengguna jalan, bila menemukan pelanggaran lalu lintas maupun kecelakaan lalu lintas segera mengambil tindakan represif sesuai prosedur yang berlaku.
- c) Sosialisasi atau kampanye untuk mematuhi peraturan lalu lintas melalui pemasangan spanduk-spanduk dan sosialisasi ke sekolah-sekolah seperti diadakannya Polsanak (Polisi Sahabat Anak), PKS (Patroli Keamanan Sekolah), *Police Goes to Campus*, Taman Lalu Lintas, dan Saka Bhayangkara.
- d) Polmas atau Perpolisian Masyarakat adalah proses edukasi ditingkat komunitas guna membentuk budaya tertib lalu lintas.
- e) Menambah jumlah sarana pos polisi yang agak rawan terhadap pelanggar marka jalan.
- f) Peningkatan giat rekayasa lalu lintas berupa perbaikan atau penyempurnaan marka jalan atau rambu-rambu lalu lintas serta sistem pengaturan arus lalu lintas yang diharapkan bisa mengurangi terjadinya pelanggaran marka jalan juga mencegah timbulnya kecelakaan lalu lintas.
- g) Meningkatkan kegiatan Turjawali (peraturan, penjagaan, pengawalan patroli) terutama di daerah rawan pelanggaran dan kejahatan.

h) Satlantas juga memberikan tindakan hukum berupa pemberian surat tilang kepada pengguna jalan yang melakukan pelanggaran lalu lintas. Pemberian hukuman ini diharapkan dapat memberikan efek jera kepada pelanggar supaya di kemudian hari masyarakat akan berpikir untuk tidak melakukan pelanggaran lalu lintas kembali.

2) Upaya refresif

Adapun kegiatan Satlantas dalam menanggulangi pelanggaran lalulintas dengan cara represif adalah sebagai berikut:

a) Tilang

Tilang adalah bukti pelanggaran. Fungsi itu sendiri adalah sebagai undangan kepada pelanggar lalu lintas untuk menghadiri sidang di Pengadilan Negeri, serta sebagai tanda bukti penyitaan atas barang yang disita oleh pihak Kepolisian dari pelanggar.

b) Penyitaan

Penyitaan dilakukan karena pengendara kendaraan tidak membawa atau mempunyai surat-surat kelengkapan kendaraan bermotor dan Surat Izin Mengemudi (SIM).

c) Teguran

Teguran dilakukan kepada pengendara kendaraan bermotor yang melakukan pelanggaran tetapi berjanji tidak akan melakukan pelanggaran lagi. Dilakukan dengan membuat surat pernyataan tertulis bahwa tidak akan melakukan pelanggaran. Upaya ini diharapkan dapat

menyelesaikan permasalahan dan juga mendatangkan rasa damai dalam masyarakat, walaupun dalam hal demikian ini pada dasarnya tidak dapat menghilangkan pelanggaran secara langsung, akan tetapi dapat memberikan peringatan terhadap mereka yang telah melakukan pelanggaran oleh masyarakat atau korban.

F. Hasil Penelitian Terdahulu

Dalam rangka mempelajari posisi dan perspektif yang dipilih dalam penelitian ini, maka dipandang perlu mengkomparasikan dengan penelitian terdahulu yang relevan, dan dianggap sangat urgen karena 3 (tiga) alasan prioritas, antara lain: (1) Agar terhindar dari kemungkinan terjadi reifikasi dan reduplikasi terhadap karya ilmiah penelitian lain; (2) Agar menemukan posisi dan perspektif penelitian yang terpilih dari pokok permasalahan yang sama dalam hal Peranan Satuan Lalu Lintas (Satlantas) Dalam Ekspektasi Mencegah Pelanggaran Lalu Lintas Di Wilayah Polres Kabupaten Barru, dan (3) Agar memungkinkan menemukan hasil penelitian yang relevan dengan penelitian terdahulu yang sangat berguna dalam mengkaji pokok permasalahan secara tuntas dan komprehensif.

Dalam rangka memenuhi harapan di atas, maka peneliti memilih dua hasil penelitian terdahulu yang relevan dengan penelitian ini, antara lain:

1. Ida Bagus Kade Danendra (2012) dengan judul *Kedudukan Dan Fungsi Kepolisian Dalam Struktur Organisasi Negara Republik Indonesia*, dengan temuan (a) Mencermati hukum positif di Indonesia minimal ada empat instrumen hukum yang mengatur tentang kedudukan Polri, yakni Ketetapan

MPR RI No. VII/MPR/ 2000, Keputusan Presiden No. 89 Tahun 2000, Undang-undang No. 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia, dan Keputusan Presiden No. 70 Tahun 2002 tentang Organisasi Tata Kerja Kepolisian Negara Republik Indonesia. dan (b) Lembaga Kepolisian sangat diperlukan oleh masyarakat. Polisi berfungsi memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat (Kamtibmas), di samping itu Polisi juga berperan sebagai aparat penegak hukum. Kemandirian polisi sangat diperlukan terutama dalam pelaksanaan tugas sebagai penegak hukum.

2. Kasman Tasaripa (2013) dengan judul *Tugas dan Fungsi Kepolisian Dalam Perannya Sebagai Penegak Hukum Menurut Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 Tentang Kepolisian*, dengan temuan (a) Tugas dan Fungsi Kepolisian Sebagai Penegak Hukum Menurut UU Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia dapat dilihat pada Pasal 2 UU No. 2 Tahun 2002 mengenai fungsi Kepolisian. Fungsi kepolisian adalah “salah satu fungsi pemerintahan negara di bidang pemeliharaan kewan dan ketertiban masyarakat, penegak hukum, perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat”. dan (b) Faktor penghambat kepolisian dalam melaksanakan tugasnya dalam penegakan hukum yaitu: (1) Faktor hukumnya sendiri; (2) Faktor penegak hukum, yaitu pihak-pihak yang membentuk maupun menerapkan hukum; (3) Faktor sarana atau fasilitas; (4) Faktor masyarakat, yaitu lingkungan dimana hukum tersebut berlaku atau diterapkan; dan (5) Faktor kebudayaan, yaitu sebagai

hasil karya, cipta dan rasa yang didasarkan pada karsa manusia dalam pergaulan hidup.

3. Kartika (2014) dengan judul “*Peran Kepolisian Dalam Menanggulangi Pengendara Sepeda Motor Oleh Anak Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Di Wilayah Hukum Kota Pekanbaru*”, dengan temuan (a) Pelaksanaannya peran kepolisian dalam menanggulangi pengendara sepeda motor oleh anak menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di wilayah hukum Kota Pekanbaru belum berjalan sebagaimana mestinya karena dalam melakukan perannya polisi lalu lintas belum maksimal dalam melakukan upaya *pre-entif* seperti melakukan penyuluhan, *preventif* seperti dengan melakukan patroli *dan represif* melakukan operasional secara rutin dan khusus. Dimana peran kepolisian diatur didalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2002 Tentang Kepolisian Republik Indonesia. (b) Hambatan yang dihadapi kepolisian dalam menanggulangi pengendara sepeda motor oleh anak menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, meliputi: faktor *internal* yaitu, faktor oknum aparat penegak hukum yang masih memberikan sanksi hukum tebang pilih dan menerima suap dari pihak yang dikenakan tindakan langsung oleh polisi lalu lintas, dan pos-pos jaga kepolisian lalu lintas yang masih minim dan aktif hanya berada di jalur pintu keluar masuk kota selebihnya daerah yang rawan jarang sekali ditemui pos polisi lalu lintas. Faktor *eksternal*, yaitu berasal dari luar pihak polisi lalu lintas seperti orang tua yang membela anak ketika diberikan tindakan langsung oleh satuan polisi lalu lintas, masyarakat yang kurang peduli kepada anak yang membawa sepeda motor di lingkungan mereka

tinggal, di jalan raya dan membawa motor ke sekolah. (c) Upaya yang dilakukan untuk mengatasi hambatan dalam menanggulangi pengendara sepeda motor oleh anak berdasarkan faktor penghambat *internal* kepolisian yaitu: pihak satuan polisi lalu lintas bekerjasama dengan pihak sekolah-sekolah yang ada di Kota Pekanbaru dan seluruh lapisan masyarakat dalam mengurangi pengendara sepeda motor oleh anak, memberikan sanksi kepada petugas aparat penegak hukum yang menerima suap langsung dari pihak yang bersangkutan. Faktor penghambat *eksternal* kepolisian yaitu: polisi lalu lintas memberikan sosialisasi kepada orang tua agar memberikan arahan ke pada anak untuk tidak membawa sepeda motor ke sekolah maupun ke jalan raya serta orang tua harus bersikap tegas kepada anak agar anak mengerti tentang keselamatan, dan untuk masyarakat yang belum mengetahui aturan berlalu lintas.

G. Kerangka Konsep Penelitian

Masalah Keamanan dan Ketertiban Masyarakat merupakan suatu kebutuhan dasar yang senantiasa diharapkan masyarakat dalam melaksanakan aktifitas sehari-hari. Karena dengan adanya rasa aman dan tertib dalam kehidupan bermasyarakat, akan dapat menciptakan kehidupan yang harmonis dikalangan masyarakat dan yang tidak kalah pentingnya akan dapat meningkatkan taraf kesejahteraan masyarakat dalam melaksanakan aktifitas sehari-hari. Sebaliknya apabila kondisi strata masyarakat dihadapkan pada kondisi tidak aman akan mengganggu tatanan kehidupan bermasyarakat yang pada gilirannya pemenuhan taraf hidup akan terganggu pula dan suasana kehidupan mencekam/ penuh ketakutan seperti yang terjadi di beberapa tahun lalu waktu masih konflik di Poso, Morowali, Ambon dan Papua yang harus dibayar mahal dengan korban

jiwa, harta dan berbagai fasilitas sarana dan prasarana. Untuk menciptakan, menjaga dan melindungi masyarakat dari segala bentuk ketidak-amanan dan ketidak-tertiban, maka KNRI haruslah bekerja ekstra dan tentunya juga harus didukung oleh fasilitas, norma dan moral yang memadai.

Dengan begitu hukum dan penegak hukum merupakan bagian yang tidak bisa diabaikan, karena dapat menyebabkan tidak tercapainya penegakan hukum yang diharapkan. Berkenaan dengan hal tersebut, ternyata Polri mempunyai tatanan luas, yang tidak hanya berfungsi dalam proses pidana saja, tetapi mencakup pula selaku pengayom yang memberikan perlindungan dan pelayanan pada masyarakat serta selaku pembimbing masyarakat ke arah terwujudnya tertib dan tegaknya hukum demi terjaminnya keamanan dan ketertiban masyarakat dalam rangka terpeliharanya keamanan dalam negeri. Terpenting adalah bagaimana Polri dalam melaksanakan peran dan fungsinya dengan baik sehingga dapat diterima oleh masyarakat sehingga memperoleh dukungan maksimal dari masyarakat, sebagaimana gambar fokus dan indikator penelitian berikut.



Gambar: 2.1. Kerangka Konsep Penelitian

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Lokasi dan Jenis Penelitian

Penelitian dilaksanakan di wilayah Polres Kabupaten Barru, dengan melibatkan pihak polisi patroli dan pihak eksternal (masyarakat pengguna jalan raya) dengan unit analisis bagian ketertiban jalan raya pada di wilayah Polres Barru. Pemilihan informan yang dilibatkan dipilih dengan pendekatan keterwakilan dari Polres Barru (*selected purposive cluster sampling*). Teknik ini mengedepankan keterwakilan sesuai dengan bidang tugas pada ketertiban jalan raya di wilayah Polres Barru, dengan mempertimbangkan keterwakilan polisi patroli dan masing-masing bagian yang terkait dengan pelayanan ketertiban jalan raya. Secara terperinci informan yang dilibatkan terdiri dari:

1. Pihak internal yang terkait dengan pelayanan ketertiban jalan raya pada Polres Barru yaitu: (a) Kapolres Barru, dan (b) Polisi patroli ketertiban jalan raya.
2. Pihak eksternal (*expert independence*) Polres Barru yang terlibat adalah: (a) Tokoh masyarakat, (b) Akademisi kepolisian, (c) Kru media massa, dan (d) Kru LSM.

Adapun kriteria untuk *expert independence* (ahli independen) atau *call in an expert* (nasehat dari ahli) yaitu pakar yang ahli dan memiliki pengalaman di bidang ketertiban jalan raya dan praktisi yang memiliki pengalaman dalam hal mengimplementasikan pelayanan ketertiban jalan raya.

Jika dilihat dari lingkup sasaran penelitian yaitu pelayanan di bagian ketertiban jalan raya pada Polres Barru, maka penelitian ini tergolong penelitian pengembangan. Sehingga Polres Barru yang menjadi obyek penelitian dan beberapa pihak sebagai *stakeholders* Polres Barru akan menjadi informan penelitian ini.

Berdasarkan deskripsi analisis Peranan Satuan Lalu Lintas (SATLANTAS) Dalam Ekspektasi Mencegah Pelanggaran Lalu Lintas di wilayah Polres Kabupaten Barru, maka pra penelitian dan penelitian dilaksanakan sekitar 3 (tiga) bulan secara tidak berturut-turut, yaitu antara bulan Juli s/d Oktober 2019. Rincian waktu penelitian adalah (1) Penulisan proposal sekitar 1 (dua) bulan yaitu antara bulan Juli/dAgustus 2019, dan (2) Penulisan tesis sampai penyerahan laporan hasil penelitian dalam kurung waktu sekitar 2 (dua) bulan, yaitu antara bulan Juli s/d Oktober 2019.

B. Pendekatan Penelitian

Penelitian ini tergolong jenis penelitian studi kasus untuk menghasilkan informasi yang bersifat eksplanatori (*explanatory research*), yang dimaksudkan untuk mendeskripsikan suatu generalisasi serta menjelaskan hubungan antar fokus. Jenis penelitian survei bertujuan mendeskripsikan secara sistematis dan analitik tentang sifat-sifat individu, gejala, dan keadaan kelompok tertentu untuk menentukan penyebaran suatu gejala hubungan tertentu antara satu gejala dan gejala lainnya di bagian pelayanan ketertiban jalan raya pada Polres Barru.

Pendekatan penelitian yang digunakan adalah kualitatif dengan maksud untuk dapat memberikan deskripsi secara sistematis dan tuntas, faktual dan aktual terhadap obyek penelitian.

Salah satu kekuatan penelitian kualitatif adalah kemampuannya menguraikan secara rinci gejala empiris yang sedang dikaji. Disamping itu, pengumpulan data dilakukan secara langsung kepada nara-sumber data dan metode triangulasi mengutamakan perspektif emik, yaitu lebih menekankan proses daripada hasilnya. Sedangkan pemilihan informan bersifat *purposive* dan *snowball* yaitu lebih mementingkan makna, dan analisis dilakukan secara induktif sejak awal penelitian, sepanjang penelitian, dan setelah selesai penelitian.

Menurut Sugiyono (2005: 1) pendekatan penelitian kualitatif adalah metode penelitian yang digunakan untuk meneliti pada kondisi obyek yang alamiah, dimana peneliti sebagai instrumen kunci, teknik pengumpulan data dilakukan secara triangulasi, analisis data bersifat induktif dan hasil penelitian kualitatif lebih menekankan makna daripada generalisasi.

Pendekatan penelitian deskriptif kualitatif digunakan untuk meneliti pada obyek penelitian tertentu, teknik pengumpulan datanya pada umumnya dilakukan melalui survei, wawancara, dan dokumentasi. Pengumpulan data menggunakan instrumen penelitian, berupa panduan survei, dan wawancara, dan teknik pemilihan dokumen adalah yang relevan dengan kajian penelitian.

Penyajian data tentang kualitas harus dalam bentuk penjelasan, narasi atau uraian. Penyajian data tentang makna “keapaan, sebagaimana, dan

kemengapaan” berdasarkan data orsinil tanpa dimodifikasi. Deskripsi hasil penelitian sesuai dengan fokus-fokus atau keseluruhan fenomena yang sedang diteliti tanpa dugaan penafsiran dan interpretasi. Deskripsi yang baik harus didukung dengan data faktual atau aktual berupa kutipan langsung dari hasil wawancara, foto-foto, dan dokumen-dokumen yang diperoleh dari obyek penelitian.

Tujuan utama penelitian ini adalah untuk mengembangkan model pelayanan ketertiban jalan rayadi wilayah Polres Barru yang diperoleh untuk memperdalam dan memperluas pengetahuan yang telah ada. Fokus penelitian adalah Implementasi patroli Polisi, Faktor determinan yang menjadi hambatan Polisi patroli dalam penanggulangan pelanggaran lalu lintas. Upaya yang dapat dilakukan untuk mengurangi angka pelanggaran lalu lintas di wilayah Polres Kabupaten Barru.

C. Sumber Data dan Informan Penelitian

Dalam penelitian ini menggunakan pendekatan penelitian kualitatif dan jenis penelitian adalah fenomenologi, maka sumber data penelitian meliputi: dokumentasi, hasil observasi dan hasil wawancara. Sedangkan informan atau narasumber penelitian ini dipilih secara sengaja “*purposive*” yaitu:

1. Sumber data penelitian diperoleh melalui::
 - a. Data primer diperoleh melalui teknik wawancara dengan menggunakan instrumen penelitian pada informan, sedangkan data sekunder berupa data dokumen dari Polres Kabupaten Barru berupa: (i) Renstra Polres

Kabupaten Barru tahun 2016-2019, (ii) Renstra Polisi patroli Polres Kabupaten Barru, dan (iii) Laporan akuntabilitas Polisi patroli Polres Kabupaten Barru dalam penertiban jalan raya, dan

b. Data sekunder diperoleh melalui: (i) Dokumen dari Polres Kabupaten Barru, (ii) Dokumen mutu dan kinerja Polres Barru, dan (iii) Berita media massa yang relevan dengan kajian penelitian ini.

2. Informan terdiri atas informan utama dan informan biasa, yaitu:

a. Informan utama (kunci) meliputi: (i) Kapolres Barru, (ii) Kanit Dikyasa, (iii) Kanit Patroli, dan (iv) Polisi Patroli.

b. Informan biasa meliputi: Tokoh masyarakat pengguna jalan raya.

D. Deskripsi Fokus dan Fokus Penelitian

Bertitik tolak pada masalah penelitian, maka penelitian ini diarahkan pada

3 (tiga) fokus penelitian dengan 6 (enam) indikator penelitian, yaitu:

1. Implementasi Patroli Polisi dalam penanggulangan pelanggaran lalu lintas Polres Kabupaten Barru, dengan indikator sebagai berikut: (a) Fasilitas patroli Polisi yaitu kelengkapan patroli Polisi dalam mencegah terjadinya pelanggaran lalu lintas, dan (b) Intensitas patroli Polisi yaitu tingkat kepedulian Polisi dalam mencegah terjadinya pelanggaran lalu lintas.

2. Faktor determinan yang menjadi hambatan Patroli Polisi dalam penanggulangan pelanggaran lalu lintas di wilayah Polres Kabupaten Barru, dengan indikator sebagai berikut: (a) Faktor internal pelayanan ketertiban jalan raya yaitu kemampuan Polisi dalam melakukan patroli untuk

menanggulangi terjadinya pelanggaran lalu lintas, dan (b) Faktor eksternal pelayanan ketertiban jalan raya yaitu kondisi eksternal patroli Polisi dalam penanggulangan pelanggaran lalu lintas.

3. Mendeskripsikan upaya yang dilakukan polisi patroli untuk mengurangi angka pelanggaran lalu lintas Polres Kabupaten Barru, dengan indikator sebagai berikut: (a) Komunikasi pelayanan ketertiban jalan raya yaitu peraturan perundang-undangan yang menjadi acuan Polisi dalam menjalankan patroli untuk menanggulangi terjadinya pelanggaran lalu lintas, dan (b) Sumberdaya dalam pelayanan ketertiban jalan raya yaitu kesiapan personel Polisi untuk mengantisipasi terjadinya pelanggaran lalu lintas, dan (c) Disposisi merupakan rekomendasi melakukan pengaturan lalu lintas untuk menghindari terjadinya kecelakaan lalu lintas di jalan raya, serta (d) Struktur Birokrasi menentukan kesuksesan operasional patroli jalan raya sebagai penentu kebijakan.

E. Instrumen Penelitian

Instrumen penelitian kualitatif terfokus pada penelitian tentang implementasi pelayanan ketertiban jalan raya pada Polres Barru, yang dideskripsikan sesuai data empiric secara naratif. Oleh sebab itu instrumen penelitian adalah peneliti sendiri. Peneliti sebagai instrumen penelitian dengan pendekatan kualitatif menggunakan tiga alat kelengkapan yaitu: (1) Pedoman wawancara, berisi daftar pertanyaan terbukayang merupakan penjabaran fokus penelitian, yang ditujukan untuk menggali informasi dari para subyek penelitian.

Pedoman wawancara mendalam ditujukan kepada subyek utama penelitian.

Pedoman wawancara hanya berfungsi sebagai petunjuk dalam wawancara dengan subyek agar tidak keluar dari konten dan konteks penelitian; (2) Pedoman observasi, berisi rumusan item pengamatan yang berhubungan dengan situasi, konten dan konteks menyangkut: implementasi patroli jalan raya; faktor determinan yang menjadi penghambat patroli jalan raya dan upaya penanggulangan pelanggaran lalu lintas; dan (3) Catatan dokumen, berupa pengumpulan data sekunder yang tertulis menyangkut: implementasi patroli jalan raya; faktor determinan yang menjadi penghambat patroli jalan raya dan upaya penanggulangan pelanggaran lalu lintas..

Langkah-langkah yang dilakukan dalam rangka pengembangan instrumen, khususnya pedoman wawancara dan daftar pertanyaan yang diberikan kepada informan adalah: (1) Merumuskan fokus dan indikator dari masing-masing fokus penelitian; (2) Membuat tabel matriks pengembangan instrumen, meliputi: rumusan masalah, fokus penelitian, indikator fokus, prediktor dari indikator, sumber data, dan nomor/ butir/ item pertanyaan; dan (3) Membuat daftar pertanyaan dengan berpedoman pada deskripsi fokus masalah penelitian.

F. Teknik Pengumpulan dan Pengabsahan Data Penelitian

Dalam penelitian ini, yang digunakan dalam teknik pengumpulan data terkait: (1) Implementasi Patroli Polisi dalam penanggulangan pelanggaran lalu lintas, dengan indikator sebagai berikut:(a) Fasilitas patroli Polisi, dan (b) Intensitas patroli Polisi (2) Faktor determinan yang menjadi hambatan Patroli

Polisi dalam penanggulangan pelanggaran lalu lintas, dengan indikator sebagai berikut: (a) Faktor internal pelayanan ketertiban jalan raya, dan (b) Faktor eksternal pelayanan ketertiban jalan raya, dan (3) Mendeskripsikan upaya yang dapat dilakukan untuk mengurangi angka pelanggaran lalu lintas, dengan indikator sebagai berikut: (a) Komunikasi pelayanan ketertiban jalan raya, dan (b) Sumberdaya dalam pelayanan ketertiban jalan raya, dan (c) Disposisi menjalankan ketertiban jalan raya serta (d) Struktur Birokrasi Polisi Lalin.

1. Teknik pengumpulan data

Teknik pengumpulan data yang utama digunakan dalam penelitian ini adalah:

- a. Observasi Pelanggaran Lalu Lintas, Teknik pengamatan atau observasi langsung adalah kegiatan yang dilakukan untuk memperoleh data awal secara umum, kemudian observasi dilakukan untuk memaknai fokus apa saja harus mendapat perhatian secara khusus. Teknik pengumpulan data yang utama adalah observasi partisipasi terbatas (*limited participatory observation*) dilakukan terhadap pelaksanaan ketertiban jalan raya. Observasi partisipasi terbatas dilakukann terhadap kegiatan para aktor pelaksanaan ketertiban jalan raya. Berdasarkan hasil pengamatan tersebut, akhirnya sampai pada keputusan untuk menetapkan aspek-aspek apa saja yang perlu dipahami lebih mendalam.
- b. Wawancara mendalam (*in-depth interview*) terhadap Polisi patroli Polres Kabupaten Barru, fokus pada diskusi kelompok (*Fokus Group Discussion*) tentang implementasi ketertiban jalan raya.

c. Penelusuran dokumen (*document tracking*) berupa risalah rapat, laporan-laporan dan dokumentasi elektronik. Teknik dokumentasi digunakan untuk memperoleh informasi yang disajikan dalam bentuk dokumen-dokumen resmi, baik dari Mabes Polri, Polda, maupun dari Polres Barru.

2. Teknik pengabsahan data

Untuk menilai kualitas suatu hasil penelitian kualitatif, diperlukan 4 (empat) kriteria yang dapat digunakan sebagai standar penelitian kualitatif. Teknik pemeriksaan keabsahan data penelitian kualitatif yang digunakan sesuai gagasan Moleong (2000) sebagai berikut:

- a. *Credibility* (kredibilitas), digunakan untuk melaksanakan penelitian sedemikian rupa sehingga tingkat kepercayaan penemuannya dapat dicapai. Disamping itu untuk menunjukkan derajat kepercayaan hasil-hasil penemuan penelitian dilakukan dengan jalan pembuktian oleh peneliti pada fakta lain yang sama.
- b. *Transferability* (transferabilitas), bergantung pada kesamaan antara konteks pengirim dan penerima. Untuk melakukan pengalihan, seorang peneliti mencari dan mengumpulkan kejadian empiris tentang kesamaan konteks, sehingga peneliti akan menyajikan data deskriptif selengkapnyanya.
- c. *Dependability* (kebergantungan) yaitu melakukan replikasi studi. Apabila telah dua atau beberapa kali diadakan pengulangan studi dalam suatu kondisi yang sama dan hasilnya tetap sama maka diasumsikan reliabilitasnya tercapai.
- d. *Confirmability* (konfirmasiabilitas) bermakna bahwa sesuatu yang objektif adalah sesuatu yang dapat dipercaya, faktual dan dapat dipastikan datanya melalui

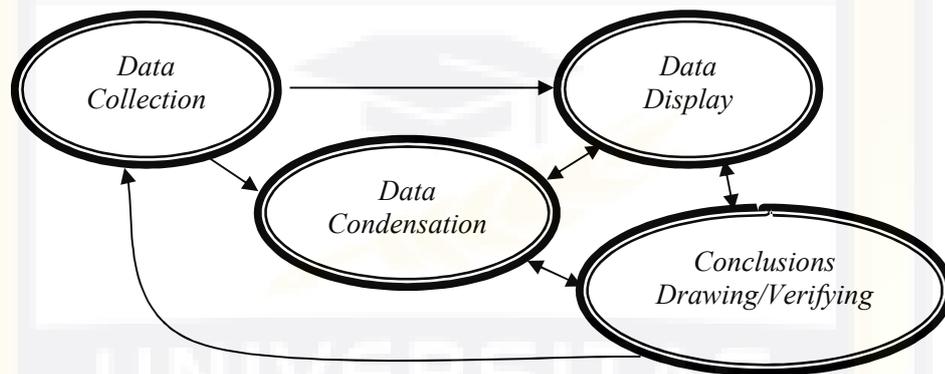
asumsi, paradigma, bias, orientasi teori, sistem nilai dan posisi epistemologinya.

G. Teknik Analisis Data Penelitian

Teknik analisis data kualitatif dengan menggunakan teknik analisis data yang cocok digunakan adalah teknik analisis interaktif sebagaimana dikemukakan oleh Miles & Huberman (2014) dengan proses analisis data sebagai berikut:

- a. *Data collection* (koleksi data) yaitu data yang diperoleh dari hasil wawancara, observasi dan dokumentasi, sebagai bahan triangulasi data untuk mencapai validitas dan reliabilitas penelitian.
- b. *Data condensation* (kondensasi data) yaitu merujuk pada proses memilih, menyederhanakan, mengabstrakkan, dan atau mentransformasikan data yang mendekati keseluruhan bagian dari catatan-catatan lapangan secara tertulis, transkrip wawancara, dokumen-dokumen, dan materi-materi empiris lainnya.
- c. *Data Display* (penyajian data) dilakukan dalam bentuk narasi, matriks, skema, dan gambar dengan maksud memudahkan dalam membuat kesimpulan.
- d. *Conclusion/ verification* (verifikasi dan penarikan kesimpulan) yaitu melakukan verifikasi terhadap data yang diperoleh untuk mencari makna, mencatat keteraturan pola, hubungan sebab akibat yang mungkin dapat dijadikan sebagai suatu kesimpulan yang longgar dan terbuka untuk menarik kesimpulan final.

Demi mendapatkan deskripsi teknik analisis data kualitatif secara singkat, maka ditampilkan mekanisme teknik analisis data sebagaimana gambar 3.2.



Gambar 3.2:
Teknik Analisis Data Model Interaktif dari Miles & Huberman (2014)

BOSOWA

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Hasil Penelitian

1. Gambaran Lokasi Penelitian

a. Demografis

1) Letak Wilayah

Kabupaten Barru terletak di Pantai Barat Sulawesi Selatan, berjarak sekitar 100 km arah utara Kota Makassar. Secara geografis terletak pada koordinat 4o05'49" LS - 4o47'35"LS dan 119o35'00"BT - 119o49'16"BT. Di sebelah Utara Kabupaten Barru berbatasan Kota Parepare dan Kabupaten Sidrap, sebelah Timur berbatasan Kabupaten Soppeng dan Kabupaten Bone, sebelah Selatan berbatasan Kabupaten Pangkep dan sebelah Barat berbatasan Selat Makassar.

2) Luas Wilayah

Kabupaten Barru seluas 1.174,72 km², terbagi dalam 7 kecamatan yaitu : Kecamatan Tanete Riaja seluas 174,29 km², Kecamatan Tanete Rilau seluas 79,17 km², Kecamatan Barru seluas 199,32 km², Kecamatan Soppeng Riaja seluas 78,90 km², Kecamatan Mallusetasi seluas 216,58 km², Kecamatan Pujananting seluas 314,26 km², dan Kecamatan Balusu seluas 112,20 km². Selain daratan, terdapat juga wilayah laut teritorial seluas 4 mil dari pantai sepanjang 78 km.

3) Morfologi Wilayah

Berdasarkan kemiringan lereng, wilayah Kabupaten Barru terbagi empat kriteria morfologis yaitu datar dengan kemiringan 0-2o seluas 26,64%, landai dengan kemiringan 2-15o seluas 7.043 ha atau 5,49%, miring dengan kemiringan 15-40o seluas 33.346 ha atau 28,31%, dan terjal dengan kemiringan >40o seluas 50.587 ha atau 43,06% yang tersebar pada semua kecamatan.

4) Ketinggian Wilayah.

Berdasarkan ketinggian dari permukaan laut, Kabupaten Barru dapat dibagi dalam enam kategori ketinggian yaitu : 0-25 meter dari permukaan laut (mdpl) seluas 26.319 ha (22,40%), tersebar di seluruh kecamatan kecuali Kec. Pujananting; 25-100 mdpl seluas 12.543 ha (10,68%), tersebar di seluruh kecamatan; 100-500 mdpl seluas 52.782 ha (44,93%), tersebar di seluruh kecamatan; 500-1000 mdpl seluas 23.812 ha (20,27%), tersebar di seluruh kecamatan kecuali Kec. Tanete Rilau; 1000-1500 mdpl seluas 1.941 ha (1,65%), tersebar di Kecamatan tanete Rilau, Barru, Soppeng Riaja dan Pujananting; dan kategori >1500 mdpl seluas 75 ha (0,06%), hanya terdapat di Kecamatan Pujananting.

b. Demografis

1) Jumlah penduduk

Jumlah penduduk Kabupaten Barru tahun 1995 sebesar 149.912 jiwa dan meningkat menjadi 152.101 jiwa tahun 2000, 158.821 jiwa tahun 2005 dan menjadi 161.732 jiwa pada tahun 2008. Komposisi penduduk berdasarkan jenis

kelamin pada tahun 1995 terdiri dari laki-laki sebanyak 71.526 jiwa dan perempuan 78.386 jiwa, sedangkan pada tahun 2000 terdiri dari laki-laki sebanyak 72.361 jiwa dan perempuan sebanyak 79.740 jiwa. Pada tahun 2005 komposisi penduduk berdasarkan jenis kelamin terdiri dari laki-laki sebanyak 76.377 jiwa dan perempuan sebanyak 78.266 jiwa dan 2008 komposisi penduduk berdasarkan jenis kelamin terdiri dari laki-laki sebanyak 82.444 jiwa dan perempuan sebanyak 83.466 jiwa.

2) Struktur umur

Penduduk usia produktif pada tahun 2006 mencapai 81.229 jiwa dan pada tahun 2007 mencapai 78.859 jiwa, sedangkan angka beban tanggungan mencapai 57,73 persen pada tahun 2003 dan 56,95 persen pada tahun 2007 serta menjadi 62,02 pada tahun 2008. Penduduk usia produktif dan angka beban tanggungan pada tahun 2025 diperkirakan mengalami peningkatan menjadi lebih tinggi proporsinya.

3) Pertumbuhan penduduk

Penduduk Kabupaten Barru mengalami pertumbuhan yang berfluktuasi dari tahun ke tahun sejak tahun 1995 sampai dengan tahun 2008. Pertumbuhan penduduk yang terkecil dialami pada tahun 2005 sebesar 0,13 persen dan tertinggi pada tahun 2003 sebesar 3,01 persen. Pertumbuhan penduduk dalam siklus lima tahunan yaitu 0,61 persen pada tahun 1990-1995, 0,24 persen pada tahun 1995-2000, 0,13 persen pada tahun 2000-2005 dan 0,81 persen pada tahun 2005-2008. Pertumbuhan penduduk pada tahun 2015 diperkirakan 0,58

persen, pada tahun 2020 diperkirakan 0,57 persen dan pada tahun 2025 diperkirakan 0,55 persen.

4) Kualitas manusia

Secara umum kualitas manusia diukur melalui pencapaian Indeks Pembangunan Manusia (IPM). Selama periode tahun 2004-2008, IPM Kabupaten Barru mengalami peningkatan dari 67,07 (2004), 67,48 (2005), 68,60 (2006), 68,97 (2007) dan 69,50 (2008). Meskipun nilainya meningkat dari tahun ke tahun, dari sisi peringkat jika dibandingkan dengan kabupaten lain di Provinsi Sulawesi Selatan, Kabupaten Barru berada pada posisi 13 (2004), peringkat 14 (2005), peringkat 13 (2006), peringkat 14 (2007) dan tetap peringkat 14 (2008). IPM tersebut masih di bawah rata-rata provinsi dan nasional yang masing-masing 67,75 dan 68,86 (2004), 68,14 dan 69,57 (2005), 68,81 dan 70,08 (2006), 69,62 dan 70,66 (2007).

5) Indeks pendidikan

Indeks pendidikan Kabupaten Barru, sebagai gabungan dari nilai angka melek huruf dan rata-rata lama sekolah, telah mengalami peningkatan dari tahun 2004 ke tahun 2007, tetapi posisinya masih dibawah rata-rata indeks pendidikan Provinsi Sulawesi Selatan. Pada tahun 2004 indeks pendidikan Kabupaten Barru sebesar 71,29 (Provinsi mencapai 71,44 dan Nasional mencapai 76,27), tahun 2005 sebesar 71,91 (Provinsi mencapai 71,96 dan Nasional mencapai 76,82), tahun 2006 sebesar 74,37 (Provinsi mencapai 73,07 dan Nasional mencapai

77,41), 2007 sebesar 74,37 (Provinsi mencapai 73,56 dan Nasional mencapai 77,84).

6) Administrasi Kependudukan

Jumlah penduduk yang telah memiliki KTP mencapai 64,13 persen pada tahun 2005 dan meningkat menjadi 74,24 persen pada tahun 2008. Sedangkan jumlah penduduk yang telah memiliki akte kelahiran mencapai 70,19 persen pada tahun 1995 dan meningkat menjadi 74,49 persen pada tahun 2008. Pelayanan administrasi kependudukan dijalankan pada tingkat Desa/Kelurahan hingga Satuan Kerja Perangkat Daerah (SKPD) terkait.

2. Implementasi Patroli Lalu Lintas

a. Fasilitas Patroli Polisi

Satuan lalu lintas (Satlantas) merupakan bagian dari organisasi tingkat Kepolisian Resor Barru. Satuan lalu lintas adalah unsur pelaksana polres yang dalam tugas nya bertanggung jawab langsung kepada Kapolres Barru. Satuan lalu lintas bertugas membina dan menyelenggarakan fungsi lalu lintas yang meliputi kegiatan pendidikan masyarakat, penegak hukum, pengkajian masalah lalulintas, administrasi registrasi dan identifikasi pengemudi dan kendaraan bermotor serta melaksanakan patroli jalan raya. Hal ini sangat berkaitan guna menciptakan suasana aman, tertib dan lancar selama berlalu lintas. Dalam melaksanakan tugas sebagaimana tersebut di atas satuan lalu lintas menyelenggarakan fungsi:

- Pembinaan fungsi lalu lintas di lingkungan Polres.
- penyelenggaraan dan pembinaan partisipasi masyarakat melalui kerjasama lintas sektoral, pendidikan masyarakat dan pengkajian masalah di bidang lalu

lintas.

- Penyelenggaraan operasi kepolisian bidang lalu lintas dalam rangka penegakan hukum dan ketertiban lalu lintas.
- Penyelenggaraan administrasi registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi yang di laksanakan di polres.
- Penyelenggaraan patroli jalan raya serta penanganan kecelakaan lalu lintas serta menjamin kelancaran lalu lintas di jalan raya.

Dalam melakukan tugas-tugasnya Saltantas Polres Barru dibagi menjadi lima unit kerja, masing-masing Unit dipimpin oleh seorang Kanit yang bertanggung jawab langsung kepada Kasatlantas. Unit-unit tersebut diantaranya Unit Bin Ops, Unit Turjawali, Unit Dikyasa, Unit Regedit, dan Unit Laka.

1) Unit Bin OPS

Unit Bin OPS atau Pembinaan dan Operasional atau disingkat adalah pelaksana fungsi lalu lintas yang berkedudukan di bawah Kasat Lantas. Bin Ops bertugas membantu Kasat Lantas merumuskan dan mengembangkan prosedur dan tata cara kerja tetap bagi pelaksanaan fungsi lalu lintas serta mengawasi, mengarahkan dan mengevaluasi pelaksanaannya Dalam melaksanakan tugas, Bin Ops menyelenggarakan fungsi sebagai berikut: (1) Bin Ops adalah unsur pelaksana pada Satlantas Polresta Pekanbaru yang berada dibawah Kasat lantas, yang bertanggung jawab kepada Kasat lantas. (b) Bin Ops menyelenggarakan dan mengatur kegiatan pengumpulan/ pengolahan, penyajian data dan administrasi, (c) Operasional yang berkenaan dengan aspek pembinaan dan pelaksanaan fungsi lalu lintas. dan (d) Membantu Kasat Lantas merumuskan dan mengembangkan prosedur dan tata cara kerja tetap bagi pelaksanaan fungsi lalu lintas serta mengawasi, mengarahkan dan mengevaluasi pelaksanaannya.

2) Unit Turjawali

Unit Turjawali (Atur, Jaga, Kawal, dan Patroli) adalah unsur pelaksana tugas pokok yang berada di bawah kasat lantas yang bertugas melakukan pengaturan, penjagaan. Pengawasan dan patroli lalu lintas serta penindakan terhadap pelanggaran lalu lintas dalam rangka penegakan hukum. Dalam melaksanakan tugas sebagaimana tersebut di atas, unit turjawali menyelenggarakan fungsi sebagai berikut: (1) Melaksanakan pengaturan di daerah rawan kecelakaa dan pelanggaran serta kemacetan arus lalu lintas. (2) Melaksanakan penjagaan di daerah rawan kecelakaan pelanggaran, kemacetan arus lalu lintas dan penjagaanmako. (3) Melaksanakan pengawasan kegiatan masyarakat dankegiatan pejabat vvip/ vip, (4) Melaksanakan patroli jalan raya. Dan (5) Melaksanakan penindakan terhadap pelanggar aturanlalu lintas dengan blangko tilang dan teguran.Ikut serta dalam kegiatan operasi kepolisian bidang lalulintas dalam rangka menegakan hukum dan kamseltibcarlantas.

3) Unit Dikyasa

Unit Dikyasa adalah unsur pelaksana tugas pokok yang berada di bawah kasat lantas yang bertugas melakukan pembinaan partisipasi masyarakat dan dikmas lantas. Tujuan daripada pendidikan masyarakat bidang lalu lintas adalah untuk memperdalam dan memperluas pengertian pada masyarakat terhadap masalah-masalah lalu lintas yang dihadapi dan menginsyafkan masyarakat untuk membantu rencana, kebijaksanaan dan cara-cara yang ditempuh dalam penyelesaian masalah lalu lintas, sehingga tertanam kebiasaan yang baik

masyarakat pemakai jalan pada umumnya dan para pengemudi khususnya, untuk bergerak di jalan sendiri maupun orang lain, dengan tingkah laku mentaati perundang-undangan dan peraturan lalu lintas. (1) Sedangkan Rekayasa lalu lintas bertujuan untuk mengatasi permasalahan lalu lintas yang terjadi seperti kurangnya rambu-rambu lalu lintas pada daerah tertentu, jalanan licin, jalan rusak, kemacetan lalu lintas dan lain-lain. Dalam melaksanakan tugas Melaksanakan pembinaan partisipasi masyarakat melalui kerjasama lintas sektoral. (2) Melaksanakan melaksanakan pendidikan masyarakat di bidang lalu lintas. (3) Melaksanakan melaksanakan pengkajian dan rekayasa terhadap permasalahan lalu lintas. (4) Melaksanakan pembinaan dan penyuluhan terhadap pelajar, masyarakat, sekolah mengemudi, serta kelompok-kelompok masyarakat yang tergabung dalam suatu organisasi tentang lalu lintas. (5) Melaksanakan koordinasi dengan instansi terkait mengenai kerjasama lintas sektoral tentang permasalahan lalu lintas maupun inovasi di bidang lalu lintas. (6) Unit dikyasa dipimpin oleh kanit dikyasa dan dalam pelaksanaan tugasnya bertanggung jawab kepada Kasat Lantas di bawah kendali kaur bin ops. Dalam pelaksanaan tugasnya sebagaimana tersebut di atas, Unit Dikyasa menyelenggarakan fungsi sebagai kanit dikyasa dibantu oleh bintangara unit disingkat banit.

4) Unit Regident

Unit regident adalah unsur pelaksana tugas pokok yang berada di bawah Kasat Lantas yang bertugas melayani administrasi registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor serta pengemudi. Dalam melaksanakan tugas sebagaimana

tersebut di atas, Unit Regident menyelenggarakan fungsi sebagai berikut: (1) Melaksanakan pembinaan pengendalian dan pengawasan terhadap pelayanan administrasi registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor serta pengemudi. (2) Melakukan pemeriksaan dokumen kendaraan baik pendaftaran baru, mutasi keluar maupun mutasi masuk, (3) Melaksanakan pelayanan penerbitan BPKB, STNK dan TNKB bagi kendaraan yang telah melalui proses pemeriksaan dokumen. (4) Melaksanakan pengecekan ulang ke tempat asal kendaraan di registrasi terhadap kendaraan yang melakukan mutasi masuk sebagai bentuk sistem pengamanan. (5) Bekerjasama dengan instansi terkait (Dispenda dan Jasa Raharja) dalam proses pembayaran pajak kendaraan dan asuransi serta satreskrim pada kasus curanmor dan unit laka lantas dalam hal kasus laka lantas / tabrak lari. dan (6) Membuat laporan hasil pelaksanaan kegiatan registrasi dan indentifikasi kendaraan dan pengemudi.

5) Unit Laka

Unit laka adalah unsur pelaksana tugas pokok yang berada di bawah kasat lantas yang bertugas menangani kecelakaan lalu lintas dalam rangka menegakan hukum. Dalam melaksanakan tugas sebagaimana tersebut di atas, unit laka menyelenggarakan fungsi sebagai berikut: (1) Melaksanakan penyelidikan dan penyidikan terhadap kasus kecelakaan lalu lintas. (2) Melaksanakan pendataan terhadap barang bukti, tersangka dan korban serta segala sesuatu yang berhubungan dengan kejadian kecelakaan lalu lintas sehingga terdata dengan baik. (3) Melaksanakan koordinasi dengan JPU mengenai perkembangan kasus

kecelakaan lalu lintas. (4) Melaksanakan administrasi berkaitan dengan kasus kecelakaan lalu lintas. (5) Melaksanakan pemberitahuan terhadap tersangka maupun korban mengenai perkembangan kasus laka lintas dengan pengiriman SP2HP. dan (6) Peranan Patroli Polisi Dalam Pencegahan dan Penanggulangan Suatu Tindak Kejahatan.

Kebijakan menyalakan lampu motor di siang hari atau *Light on* adalah salah satu upaya yang dibuat untuk menekan angka kecelekaan lalu lintas seminimal mungkin, namun sebenarnya kebijakan *Ligh on* ini bukan satu-satunya upaya yang dilakukan oleh petugas kepolisian dalam rangka mengurangi atau menekan angka kecelakaan dijalan raya. Kebijakan *Light on* merupakan bagian dari *safety riding* yang digalakkan oleh petugas kepolisian. *Safety riding* adalah cara berkendara yang aman demi keselamatan diri sendiri dan juga orang lain meliputi kelengkapan kendaraan (kaca spion, lampu, rem dan lain sebagainya) dan juga kelengkapan pengendara (jaket, sepatu, helm SNI, sarung tangan dan sebagainya). Dibuktikan dengan pernyataan Bripka Dwi salah satu anggota Satlantas Polres Barru sebagai berikut:

“Kebijakan *Light on* itu tidak berdiri sendiri sebagai solusi untuk mengurangi kecelakaan dijalan raya, karena *Light on* itu hanya salah satu dari berbagai upaya yang dilakukan polisi untuk menjaga keselamatan para pengendara kendaraan masyarakat. Kalo Cuma *Light on* saja tentu belum cukup untuk mengatasi atau mengurangi kecelakaan di jalan raya. Mungkin banyak pertanyaan di masyarakat, masak sih menyalakan lampu bisa mengurangi angka kecelakaan?? apakah itu bukan pemborosan energi?? dan lain sebagainya. Tapi perlu dipahami lagi oleh masyarakat kalau *Light on* ini hanya salah satu upaya, bukan satu-satunya upaya yang dilakukan polisi untuk mengurangi angka kecelakaan di jalan raya karena masih banyak upaya lain.” (wawancara tanggal 19 Juli 2019)

Kebijakan *Light on* ini mewajibkan para pengendara sepeda motor untuk menyalakan lampu utama sepeda motornya di siang hari baik dalam keadaan panas ataupun hujan. Kebijakan ini dibuat bukan tanpa alasan, yaitu (1) Tingginya angka kecelakaan sepeda motor di jalan raya. (2) Mayoritas penduduk di Indonesia menggunakan sepeda motor untuk alat transportasi sehari-hari. dan (3) Sepeda motor adalah kendaraan yang kecil dibandingkan beberapa kendaraan lainnya sehingga dalam keadaan dan jarak tertentu kadang-kadang pengendara sepeda motor yang tidak menyalakan lampu tidak terlihat oleh pengendara lain, apalagi untuk kendaraan tertentu seperti bus dan truk yang besar. Sopir hanya bisa melihat keadaan belakang dan samping kendaraan melalui kaca spion, ketika ada sepeda motor yang berada di belakang atau akan menyalip kadang-kadang tidak terlihat, ini merupakan hal yang sangat berbahaya terutama bagi pengguna sepeda motor.

Menyalakan lampu akan membuat pengendara sepeda motor dapat dengan mudah di lihat atau dengan kata lain dapat memberikan efek kejut bagi pengendara kendaraan lainnya. Saat siang hari yang sangat terang, membuat mata kita seakan terbiasa melihat benda-benda sekitar (jalanan, trotoar, pohon, dan lain sebagainya). Ketika kita melihat ada kilasan atau sinar cahaya pada saat seperti itu baik secara langsung maupun dari kaca spion, membuat perhatian kita mengarah ke cahaya tersebut. Sebenarnya, tanpa menyalakan lampu pun sepeda motor yang berada didepan masih bisa terlihat, namun dengan lampu menyala, pengendara lain hanya membutuhkan waktu yang lebih sedikit untuk melihat kehadiran sehingga dapat

mencegah terjadinya kecelakaan. Hal inilah yang menjadi dasar mengapa menyalakan lampu pada siang hari perlu dilaksanakan.

Dari sebuah hasil penelitian yang dilakukan oleh *Jakarta Defensive Driving Consulting/JDDC* (2007), disebutkan bahwa *blind spot* adalah penyebab kecelakaan yang sering merenggut korban jiwa. Ini dapat dijelaskan dari sudut pandang biologis dan psikologis manusia. Jika terjadi suatu kondisi *blind spot*, maka yang muncul pada pengemudi tersebut adalah reaksi reflek atau keterkejutan. Pengemudi yang terlatih menghadapi bahaya kejutan cenderung bergerak reflek seperti mengerem atau menghindar ke arah yang lain. Dalam mekanisme reflek, rangsangan yang diterima langsung melewati sumsum tulang belakang dan diteruskan lewat efektor dengan sangat cepat melebihi gerak sadar yang harus melewati otak terlebih dahulu. Namun sebaliknya, pengemudi lainnya mungkin hanya dapat berteriak. Bahkan dalam kasus tertentu bisa saja malah menekan gas lebih dalam karena terkejut yang merupakan gerak reflek tak terkendali.

Hal yang juga perlu diperhatikan di sini adalah bahwa ketika berkendara maka kelajuan yang dicapai otomatis berpengaruh dalam menentukan energi kinetik. Ini dapat dijelaskan dengan sebuah teori kecepatan, bahwa semakin cepat laju kendaraan, semakin besar pula daya kinetik yang terjadi sehingga akan membuat jarak pengereman menjadi lebih panjang. Pada dasarnya ketika kendaraan sedang bergerak, maka kestabilan kendaraan telah berkurang dan menyebabkan traksi roda pada permukaan lintasan ikut berkurang. Traksi roda didefinisikan sebagai kemampuan suatu kendaraan untuk mendorong atau menarik beban. Traksi biasanya terkait

dengan kehilangan gesekan sewaktu terjadi percepatan, baik pada waktu awal gerak ataupun ketika kendaraan menyalip kendaraan lain.

Oleh karenanya tidaklah mengherankan ketika objek kendaraan lain terlambat diamati, bahkan tidak terdeteksi lebih awal, maka kestabilan kendaraan akan berkurang disebabkan terjadinya proses pengereman, memindahkan transmisi dan mengubah kecepatan secara tiba-tiba. Lampu adalah suatu alat yang dapat memproduksi cahaya dan cahaya itu sendiri adalah radiasi elektromagnetik yang mampu menyebabkan rangsangan kasat mata (visibilitas). Sementara, seperti pada uraian di atas, mengemudi kendaraan bermotor adalah aktivitas dinamis akibat adanya perubahan situasi. Secara umum kemampuan otak dan koordinasi fisik manusia hanya mampu bereaksi secara antisipatif terhadap benda yang bergerak dengan kecepatan 5-10 km/jam. Oleh karena itu reaksi antisipasi akan lamban jika sewaktu-waktu ada sepeda motor yang dipacu hingga kecepatan mencapai 100 km/jam. Ini dikarenakan kecepatan reaksi adalah jumlah stimulus yang diindera dan sangat berhubungan erat dengan unit waktu. (<http://www.untan.ac.id>, diakses pada 21 Juli 2019)

Karena itulah mata membutuhkan cahaya, yang dalam hal ini dihasilkan oleh lampu sepeda motor. Dengan adanya bantuan cahaya maka mata sebagai sensor akan cepat merangsang interpretasi pengemudi terhadap suatu benda sehingga mempercepat waktu untuk bereaksi. Mata akan lebih reaktif memprediksi jarak kendaraan lain, mengirim sinyal-sinyal ke otak dan kemudian mengkoordinasikannya dengan pergerakan tubuh. Cahaya lampu tersebut juga dapat mengurangi kondisi

fatamorgana yang timbul akibat uap panas dari aspal jalanan. Karena itulah *Light on* diberlakukan sebagai upaya memicu kecepatan reaksi antisipasi pengemudi sehingga mengurangi kemungkinan terjadinya kecelakaan.

Kebijakan *Light on* ini sebenarnya bukan hal baru yang di masyarakat, karena sejak dahulu masyarakat sudah mengenal dan melaksanakan kebijakan *Light on* bahkan sebelum kebijakan ini ditetapkan dalam undang-undang. Salah satu buktinya adalah ketika cuaca berkabut ataupun hujan lebat, masyarakat dalam hal ini para pengguna jalan raya secara sadar ataupun tidak sadar pasti akan menyalakan lampu kendaraannya agar lebih terlihat oleh pengemudi lainnya sehingga dapat menghindari terjadinya kecelakaan di jalan raya. Oleh karena itu masyarakat seharusnya sadar akan pentingnya keselamatan berkendara dan tidak menjadikan alasan untuk tidak mau menyalakan lampu kendaraannya, karena bagaimanapun juga kebijakan ini dibuat demi keselamatan para pengguna jalan raya. Hal ini senada dengan keterangan yang diberikan oleh Ipda AT Kanit Dikyasa Polres Barru sebagai berikut :

“...sebenarnya masyarakat itu sudah tahu dan melakukan *Light on* ini sejak dulu *kok*, contohnya saja dalam kondisi tertentu seperti hujan lebat para pengemudi pasti akan menyalakan lampu kendaraannya secara otomatis tanpa disuruh oleh polisi di lapangan...” (wawancara tanggal 22 Juli 2019)

Contoh lainnya adalah ketika sebuah kendaraan yang akan menyalip kendaraan di depannya pasti akan mengambil lajur kanan serta akan menyalakan lampu atau istilahnya melakukan “dim” agar lebih terlihat dan juga untuk memberikan tanda kepada kendaraan yang berlawanan arah di depannya agar lebih waspada, sehingga kecelakaan dapat di hindari.

Kebijakan *Light on* ini diatur di dalam UU No. 22 Tahun 2009 pasal 107 ayat 2 yang berbunyi sebagai berikut: “Pengemudi sepeda motor selain mematuhi ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib menyalakan lampu utama pada siang hari.” UU No. 22 Tahun 2009 pasal 107 ayat 2 tersebut merupakan penyempurnaan dari isi pasal sebelumnya, sebelumnya pasal tersebut hanya berisi satu ayat yaitu ayat 1 yang berbunyi sebagai berikut: “Pengemudi kendaraan bermotor wajib menyalakan lampu utama kendaraan bermotor yang digunakan di jalan pada malam hari dan pada kondisi tertentu.” Dari dua peraturan tersebut dapat kita lihat bahwa ada sebuah pengembangan pemikiran pemerintah yaitu, sebelumnya kendaraan hanya diwajibkan menyalakan lampu pada malam hari dan pada kondisi tertentu, namun kemudian pemerintah akhirnya juga mewajibkan pengendara sepeda motor untuk menyalakan lampu kendaraannya di siang hari. Hal ini dipandang perlu oleh pemerintah untuk dilakukan sebagai upaya untuk menekan tingginya angka kecelakaan lalu lintas di jalan raya.

Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ditetapkan dalam Rapat Paripurna DPR RI pada tanggal 26 Mei 2009 yang kemudian disahkan oleh Presiden RI pada tanggal 22 Juni 2009. Kebijakan ini kemudian mulai diimplementasikan di seluruh Indonesia. Hal ini dijelaskan oleh Briпка AM bahwa:

“...kebijakan ini memang kebijakan nasional, *tapidalam* pelaksanaannya setiap Satlantas Polres diberikan hak berupa kebebasan berkreasi dalam implementasi kebijakan tersebut. Contohnya seperti cara sosialisasi dan pemberian istilah untuk kebijakan tersebut. Di Barru sendiri kita menyebutnya sebagai “*Light on*” biar mudah di ingat namanya oleh masyarakat. Kami mulai melaksanakan *Light on* ini setelah di sahkannya didalam UU No. 22 Tahun 2009.” (wawancara tanggal 19 Juli 2019)

Kebijakan tersebut memang berlaku untuk nasional. Namun setiap Satlantas diberi wewenang penuh untuk melaksanakan kebijakan tersebut, termasuk berkreasi dalam melakukan sosialisasi dan pemberian istilah. Di Barru sendiri kebijakan tersebut dikenal dengan istilah “*Light on*”, namun di daerah lain belum tentu menggunakan istilah yang sama, di beberapa daerah di Indonesia menggunakan istilah-istilah seperti, *Light on*, *klik on*, *klik light on*, *klik byar*, *head light on* untuk menyebut kebijakan tersebut dan kemungkinan di berbagai daerah lainnya juga masih ada istilah-istilah lain yang digunakan untuk memberi nama kebijakan tersebut.

Salah satu bentuk kreasinya lainnya adalah slogan, Satlantas Polres Barru mempunyai slogan khusus dalam implementasi kebijakan *Light on* ini yaitu “Lebih Terlihat Lebih Selamat.” Seperti yang diutarakan oleh Ipda AT sebagai berikut:

“...kami mempunyai slogan khusus, yaitu *Lebih Terlihat Lebih Selamat*. Karena sesuai dengan prinsip dari kebijakan *Light on* ini, kita akan lebih selamat saat berkendara di jalan raya jika kita lebih terlihat oleh pengendara lainnya...” (wawancara tanggal 22 Juli 2019)

Kreasi-kreasi ini disesuaikan dengan kebudayaan masyarakat di daerah masing-masing sehingga masyarakat dapat menerimanya dan tentu saja sejauh tidak melenceng dari peraturan perundang-undangan yang berlaku. Tujuannya adalah demi tercapainya keberhasilan implementasi kebijakan tersebut.

Sebagai realisasi implementasi patroli lalu lintas, maka ditampilkan data tentang pelanggaran lalu lintas di Kabupaten Barru yang dapat dilihat pada tabel 4.1 yang terdapat pada halaman 94:

Tabel 4.1 : Onec Gas Lilin 2018 (Pelanggaran Lalu Lintas)

| No | Pelanggaran | Tahun | | Trend | | Ket. |
|--------|-------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | | 2017 | 2018 | Angka | % | |
| 1 | Tilang | 858 | 796 | 63 | 7.34 | Turun |
| 2 | Teguran | 1.144 | 609 | 505 | 46.77 | Turun |
| Jumlah | | 2.001 | 4.104 | 597 | 29.84 | Turun |

Sumber: Satlantas Barru, 2019.

Berdasarkan table di atas menunjukkan bahwa pelanggaran lalu lintastahun 2017 dan 2018 cukup bervariasi dan menunjukkan ada penurunan pelanggaran lalu lintas di Kabupaten Barru yaitu (1) Terkena tilang pada tahun 2017 sebanyak 858 orang, dan diberikan teguran sebanyak 1.144 orang, jadi jumlah keseluruhan adalah 2.001 orang, dan (2) Terkena tilang pada tahun 2018 sebanyak 796 orang, dan diberikan teguran sebanyak 609 orang, jadi jumlah keseluruhan adalah 4.104 orang, dan (3) Jumlah dan persentase penurunan pelanggaran dari tahun 2017 ke tahun 2018 yang terkena tilang sebanyak 63 orang atau 7.34 persen, sedangkan Jumlah dan persentase penurunan pelanggaran dari tahun 2017 ke tahun 2018 yang terkena teguran sebanyak 505 orang atau 46.77 persen,.

b. Intensitas Patroli Polisi

Adapun beberapa bentuk patroli polisi yaitu;

1) Patroli Jalan Kaki

Patroli Jalan Kaki dimulai dari markas dilakukan minimal 2 orang anggota berjalan dan berada ditempat yang lenggang agar dapat bergerak dengan leluasa, mengadakan observasi serta pengawasan dengan baik untuk melaporkan bila ada keadaan yang ganjil atau tidak seperti biasanya.

2) Patroli Sepeda

Patroli sepeda dilakukan untuk menempuh jarak daerah yang lebih luas sama halnya dengan patroli jalan kaki, patroli sepeda juga mengadakan observasi serta pengawasan dengan baik untuk melaporkan dan memeriksa bila ada keadaan yang ganjil atau tidak seperti biasanya.

3) Patroli Sepeda Motor

Patroli sepeda motor dilakukan untuk membantu patroli jalan kaki dan patroli sepeda dimana mereka bisa dengan segera memberikan bantuan bilamana patroli jalan kaki maupun patroli sepeda membutuhkan bantuan, patroli sepeda motor juga bisa lebih cepat memberikan pelayanan kepada masyarakat karena lebih efektif untuk kecepatan/ketepatan dalam melakukan tugas.

4) Patroli Mobil

Patroli mobil dilakukan untuk membantu dan mengawasi patroli jalan kaki, patroli sepeda, dan patroli motor pada titik kontrol dan persilangan tertentu untuk mengawasi dimana para petugas patroli lainnya berada, tukar menukar informasi/keterangan, penghubung dengan pos komando. Patroli mobil melakukan patroli disekitar pemukiman pejabat, mall, bank, pasar, dan tempat-tempat yang dianggap rawan kejahatan.

Tetapi berdasarkan hasil wawancara penulis dengan Kanit Patroli Brigpol HRN beliau mengatakan bentuk patroli yang dilaksanakan Polres Barru ada 4, yaitu patroli jalan kaki, patroli sepeda, patroli sepeda motor, dan patroli mobil. Patroli jalan kaki sudah jarang dilakukan karena jumlah personil yang kurang dan wilayah yang harus

ditelusuri sangat luas. Sedangkan patroli sepeda masih intens dilakukan pada pagi hari setelah apel pagi dan sore hari sebelum apel sore. Patroli motor dan patroli mobil adalah patroli yang rutin dilaksanakan karena lebih efektif untuk dilaksanakan mengingat luas wilayah yang harus dijaga dan bisa dengan segera memberikan pelayanan kepada masyarakat. Dalam pelaksanaannya patroli motor dan mobil melalui rute di daerah rawan, objek khusus, dan dilaksanakan pada ram jawan.

Tolok ukur keberhasilan kebijakan *Light on* ini menurut Pihak Satlantas Polres Barru adalah berubahnya perilaku seluruh pengendara sepeda motor yakni mereka mau menyalakan lampu motornya saat berkendara pada siang hari baik saat ada petugas ataupun tidak ada petugas. Terkait dengan hal ini, pihak implementor menyatakan bahwa mereka sudah berupaya maksimal dalam melaksanakan kebijakan *Light on* ini, terbukti dengan berbagai upaya sosialisasi yang telah dilakukan dan hasilnya dapat dilihat sebagian besar pengguna sepeda motor yang ada di jalan-jalan utama Kabupaten Barru sudah mau menyalakan lampu motornya di siang hari. Walaupun masih ada beberapa yang tidak menyalakan lampu motornya di siang hari karena berbagai alasan seperti, boros energi, boros bensin, pemanasan global dan lain sebagainya. Senada dengan pernyataan tersebut, Ipda AT juga berpendapat sebagai berikut:

“...implementasi *Light on* di Barru itu sudah termasuk berhasil *mas*, terbukti di jalan-jalan protokol para pengendara sudah mau menyalakan lampu, setidaknya sudah separo lebih. tapi kalo di jalan- jalan kampung memang hanya sedikit yang menyalakan lampu.” (wawancara tanggal 22 Juli 2019)

Pernyataan tersebut berbeda dengan yang diungkapkan seorang petugas di lapangan, beliau menyatakan bahwa implementasi kebijakan *Light on* di Barru termasuk belum berhasil karena persentase pengendara yang menyalakan lampu saat berkendara pada siang hari belum mencapai 50% (wawancara tanggal 5 September 2013).

Pernyataan yang diungkapkan oleh pihak Satlantas Polres Barru tersebut ternyata sedikit berbeda dengan kondisi di lapangan. Dari hasil pengamatan secara langsung oleh peneliti, untuk beberapa bulan terakhir kurang lebih hanya 50% dari seluruh pengendara sepeda motor yang ada di jalan-jalan utama di Kabupaten Barru yang mau menyalakan lampu di siang hari. Namun dari hasil wawancara yang dilakukan kepada 55 orang pengendara sepeda motor di wilayah Kabupaten Barru, hanya 17 orang yang mengatakan setuju dengan Kebijakan *Light on*. Seperti yang dikatakan oleh Poniman sebagai berikut:

“...saya setuju dengan kebijakan ini, alasannya tentu saja karena keselamatan. Dulunya memang saya kurang setuju dengan adanya *Light on* ini, tapi setelah saya tahu manfaatnya saya *jadi* setuju. Kebetulan saya kan juga supir truk, ketika sedang menyetir truk kadang-kadang saya tidak melihat motor yang akan mendahului ataupun berpapasan dari arah depan, tapi kalo lampu motor dinyalakan kan kita bisa tahu kalo ada motor, jadi kecelakaan dapat dihindari... *ya* memang sulit untuk mengajak masyarakat menyalakan lampu karena mereka belum terbiasa, *tapi* lama-lama mereka juga akan sadar dengan sendirinya.” (wawancara tanggal 23 Juli 2019)

Berbeda dengan Poniman, Basuki mengatakan, “*Ya kalo* saya tetap menyalakan lampu, karena memang peraturannya sudah *begitu, jadi* mau tidak mau *ya* harus *ikut* peraturan dari pada *kena* tilang polisi.”

Kebijakan *Light on* ini juga disertai dengan aturan pemberian sanksi kepada kelompok sasaran yang melanggar peraturan. Seperti yang sudah diatur di dalam UU No. 22 tahun 2009 Pasal 293 ayat (2), dimana setiap orang yang mengemudikan sepeda motor di jalan tanpa menyalakan lampu utama pada siang hari dipidana dengan kurungan paling lama 15 hari atau denda paling banyak Rp100.000,00. Sanksi pidana dan denda uang tersebut diharapkan dapat menjadikan alasan agar masyarakat enggan untuk melakukan pelanggaran terhadap kebijakan yang telah diatur dalam Undang-undang tersebut.

Terkait dengan penindakan terhadap kebijakan *Light on* ini Ipda AT mengatakan sebagai berikut:

“Penindakan terhadap pelanggar kebijakan *Light on* di Barru memang sudah ada tapi penindakan hanyalah berupa teguran lisan maupun teguran tertulis, kalo untuk penilangan hanya di awal-awal saja, sekitar di tahun 2016-an itupun seingat saya baru dilakukan penilangan *Light on*, kalo sekarang sudah tidak ditiilang lagi karena kebanyakan masyarakat tidak mau kalo ditiilang gara-gara tidak menyalakan lampu.” (wawancara tanggal 22 Juli 2019).

Pernyataan yang hampir sama juga diutarakan oleh seorang anggota Satlantas Polres Barru yang sedang bertugas di lapangan bernama Briptu GImanto sebagai berikut:

“kalo untuk *Light on* memang dari atasan tidak memerintahkan untuk menilang, selama ini pengendara yang tidak menyalakan lampu motor di siang hari hanya di berikan peringatan saja, kadang-kadang juga ada pengendara yang diberhentikan oleh petugas dan diberikan surat teguran.” (wawancara tanggal 25 Juli 2019).

Kedua pernyataan petugas polisi tersebut diperkuat dengan hasil wawancara dengan para pengguna jalan, dari 55 orang yang diwawancarai 30 orang mengaku

pernah melanggar peraturan tersebut saat ada petugas polisi, mereka mengaku tidak pernah ditilang saat tidak menyalakan lampu, 17 orang hanya diberi peringatan dan 13 orang lainnya hanya dibiarkan saja. Dengan melihat hal tersebut terlihat bahwa pernyataan polisi mengenai belum adanya penilangan memang benar, namun hal ini terasa janggal oleh peneliti. Seharusnya polisi melakukan penilangan terhadap pengendara yang melanggar peraturan tersebut, karena di Undang-Undang sudah dijelaskan bahwa setiap orang yang mengemudikan sepeda motor di jalan tanpa menyalakan lampu utama pada siang hari dipidana dengan kurungan paling lama 15 hari atau denda paling banyak Rp.100.000,00. Selain itu pemberian sanksi tilang juga untuk memberikan efek jera kepada pengendara sepeda motor yang tidak patuh pada aturan yang berlaku, namun dalam prakteknya pengendara yang melanggar peraturan tersebut tidak ditilang melainkan hanya diberi peringatan baik lisan maupun tertulis.

Saat peneliti melakukan konfirmasi kembali kepada pihak Satlantas Polres Barru terkait hal tersebut, Ipda AT memberikan pernyataan sebagai berikut:

“...kami itu bukannya tidak mau menilan, sebagai penegak hukum kami juga berkomitmen untuk melakukan apa yang sudah menjadi kewajiban kami. Kami bekerja sesuai dengan SOP yang diberikan oleh pimpinan dalam hal ini Kapolri. Sementara ini Kapolri hanya memberikan perintah untuk menegur, belum sampai menilang jadi kami hanya bekerja sesuai dengan perintah Kapolri.” (wawancara tanggal 29 Agustus 2019).

Menurut keterangan pihak Satlantas, selama ini mereka bekerja sesuai dengan perintah Kapolri, Sebagai contoh adalah keputusan bentuk penindakan yang diberikan kepada pelanggar kebijakan ini hanya berupa teguran secara lisan maupun tertulis seperti yang diamanatkan melalui Surat Telegram Kapolres Barru. Keputusan ini

dilakukan karena sebagian besar masyarakat masih dirasa belum siap untuk menerima sanksi berupa tilang, seperti yang kita tahu bahwa merubah budaya atau kebiasaan dari masyarakat bukanlah hal yang mudah dan memerlukan waktu yang lama. Kapolri memandang bahwa jika tetap dilakukan penilangan sesuai dengan UU yang berlaku, bukannya mendatangkan manfaat namun ditakutkan hanya akan menimbulkan berbagai masalah bagi kelompok sasaran. Jika dampak yang ditimbulkan adalah negatif maka tentu saja pihak implementor juga tidak mengambil resiko untuk melakukan penilangan.

Terlepas dari munculnya fenomena-fenomena di lapangan tersebut, keberhasilan kebijakan *Light on* ini juga dapat dilihat dari Tolok ukur keberhasilan atau tujuan dari kebijakan tersebut. Tujuan utama dibuatnya kebijakan tersebut adalah untuk mengurangi atau menekan tingginya angka kecelakaan yang terjadi di jalan raya. Dengan melihat data kecelakaan dari Satlantas Polres Barru, maka dapat diketahui jumlah kejadian kecelakaan yang terjadi sebelum adanya *Light on* sampai sekarang, kemudian dapat dianalisis apakah ada perubahan jumlah kejadian kecelakaan dari sebelum adanya *Light on* hingga sekarang. Namun karena keterbatasan waktu dan akses, peneliti hanya memperoleh data kecelakaan tahun 2014 sampai dengan tahun 2018, sedangkan untuk data kecelakaan tahun 2019 pihak Satlantas Polres Barru belum bisa memberikan secara lengkap karena masih dalam proses penyusunan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat di tabel di bawah ini:

Tabel 4.2.
Data Kecelakaan Lalu Lintas Jalan Raya Kabupaten Barru Tahun 2014-2018

| U R A I A N | | Jumlah Uraian Tahun | | | | |
|--|-----------------------|---------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | | Thn 2014 | Thn 2015 | Thn 2016 | Thn 2017 | Thn 2018 |
| Jumlah Kecelakaan Dan Akibatnya | | | | | | |
| a. | Jumlah Kejadian | 410 | 1629 | 1463 | 1264 | 1420 |
| b. | Korban MD | 63 | 62 | 33 | 152 | 141 |
| c. | Korban LB | 87 | 233 | 51 | 26 | 17 |
| d. | Korban LR | 605 | 2574 | 2330 | 1919 | 1974 |
| e. | Kerugian Materil (Rp) | 275.290.000 | 949.605.000 | 308.480.000 | 480.875.000 | 620.125.000 |
| SIM Pelaku Laka Lintas | | | | | | |
| a. | A | 16 | 83 | 86 | 54 | 56 |
| b. | A Umum | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| c. | B I | 24 | 27 | 33 | 31 | 26 |
| d. | B I Umum | 0 | 13 | 3 | 6 | 2 |
| e. | B II | 0 | 7 | 7 | 6 | 4 |
| f. | B II Umum | 2 | 8 | 9 | 9 | 3 |
| g. | C | 178 | 466 | 471 | 429 | 352 |
| i. | Tanpa SIM | 187 | 922 | 738 | 636 | 875 |
| JUMLAH | | 407 | 1526 | 1347 | 1171 | 1318 |
| SIM KORBAN LAKA LANTAS | | | | | | |
| a. | A | 4 | 32 | 25 | 34 | 47 |
| b. | A Umum | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| c. | B I | 5 | 19 | 29 | 27 | 22 |
| d. | B I Umum | 0 | 2 | 1 | 2 | 7 |
| e. | B II | 2 | 9 | 1 | 11 | 7 |
| f. | B II Umum | 0 | 3 | 3 | 5 | 3 |
| g. | C | 189 | 739 | 1070 | 363 | 297 |
| h. | Tanpa SIM | 321 | 1594 | 1077 | 1412 | 605 |
| JUMLAH | | 521 | 2398 | 2206 | 1854 | 988 |

Sumber: Satlantas Polres Barru, 2019.

Dari tabel diatas dapat terlihat bahwa semenjak kebijakan ini dikeluarkan, tahun 2016 dan 2017 memang menurun jika dibandingkan tahun 2015, yaitu dari 1629 kejadian pada tahun 2015 menjadi 1463 kejadian di tahun 2016 dan 1264 kejadian di

tahun 2017 namun di tahun 2018 kembali meningkat menjadi 1420 kejadian. Pada kasus kecelakaan kategori SIM pengendara dan korban sedikit berbeda. Kasus kecelakaan kategori pelaku dan korban SIM C atau sepeda motor pada tahun 2015 sebanyak 466 kejadian (pelaku) dan 739 kejadian (korban). Pada tahun 2016 mengalami kenaikan yang cukup signifikan yaitu sebanyak 471 kejadian (pelaku) dan 1070 kejadian (korban), namun pada tahun 2017 dan 2018 mengalami penurunan, yaitu 636 kejadian (pelaku) 363 kejadian (korban) dan 352 kejadian (pelaku) 297 kejadian (korban).

Menurut Ipda AT, terlepas dari kontroversi yang ada di masyarakat, angka kecelakaan di Kabupaten Barru cenderung menurun sejak diberlakukannya *Light on* ini, khususnya yang melibatkan kendaraan roda dua. Pihak Satlantas Polres Barru mengaku bahwa memang kebijakan *Light on* di Barru memang belum berjalan sesuai dengan yang diharapkan, namun mereka sampai saat ini tetap berupaya melakukan sosialisasi terus menerus agar kebijakan *Light on* ini berjalan sesuai dengan tujuan yang diharapkan dan masyarakat juga semakin sadar akan pentingnya keselamatan berkendara.

3. Faktor Determinan Patroli polisi

Jika dilihat dari keempat variabel yang dikemukakan oleh Edward di atas, seharusnya implementasi kebijakan *Light on* di Barru ini dapat berjalan sesuai dengan yang diharapkan baik dari pihak pembuat kebijakan maupun pihak implementor. Ditambah lagi dengan adanya beberapa faktor diluar keempat variabel diatas yang ikut mendorong keberhasilan implementasi kebijakan *Light on* di Kabupanten Barru.

Pertama, adanya inovasi dari beberapa produsen sepeda motor asal Jepang seperti, Honda, Yamaha, dan Suzuki dengan meluncurkan produk sepeda motor yang secara otomatis akan menyalakan lampu utama saat mesin dihidupkan atau lebih populer dengan istilah *klik on*. *Klik on* ini tentu saja akan turut mempengaruhi keberhasilan implementasi kebijakan *Light on* di Barru khususnya dan secara umum di seluruh Indonesia. Dengan adanya *klik on* otomatis tugas polisi lalu lintas akan sedikit lebih ringan, karena baik disuruh ataupun tidak, para pengendara yang menggunakan motor *klik on* ini akan selalu menyalakan lampu motornya saat berkendara, baik siang maupun malam. Hal ini tentu saja akan meminimalisir jumlah pengendara yang melanggar peraturan *Light on* ini, sehingga keberhasilan implementasi lebih mudah untuk dicapai.

Kedua adalah masih adanya kalangan terpelajar di Barru. Masyarakat yang mempunyai kesadaran seperti ini biasanya ditemukan pada kalangan menengah ke atas dan kalangan terpelajar yang banyak ditemukan di Barru, mengingat Barru merupakan bagian dari Sul-Sel yang terkenal sebagai kota pelajar, maka tidak mengherankan jika di Barru memiliki banyak kalangan terpelajar. Pikiran mereka lebih terbuka dan ilmiah dibandingkan dengan kalangan menengah ke bawah dan tidak terpelajar. Mereka beranggapan bahwa menyalakan lampu merupakan bagian dari sebuah pengorbanan yang harus dilakukan demi mendapatkan keselamatan. Bagi mereka keselamatan adalah hal yang sangat penting dan tidak bisa dibandingkan dengan pengorbanan yang dilakukan.

Kedua faktor ini setidaknya akan lebih mempermudah implementasi mencapai keberhasilan. Namun kenyataan di lapangan mengatakan bahwa implementasi kebijakan *Light on* ini belum sesuai dengan yang diharapkan oleh pihak implementor sendiri. Salah satu contohnya adalah sebagian dari kelompok sasaran belum mau mentaati peraturan dalam kebijakan ini, yaitu menyalakan lampu motornya saat berkendara di siang hari. Hal ini menandakan bahwa masih ada beberapa faktor lain di luar keempat faktor di atas yang menyebabkan implementasi kebijakan tidak berjalan sesuai yang diharapkan oleh pihak implementor. Hal ini juga sekaligus sebagai kritik terhadap teori implementasi Edward yang ternyata masih memiliki beberapa kekurangan jika diterapkan dalam penelitian ini.

Faktor yang menghambat keberhasilan implementasi kebijakan *Light on* ini diantaranya adalah budaya atau kebiasaan masyarakat, cara berpikir praktis, kesadaran kelompok sasaran akan pentingnya keselamatan berkendara masih rendah, citra negatif implementor di mata kelompok sasaran, sanksi yang kurang tegas terhadap pelanggar kebijakan. Kebiasaan masyarakat sangat berpengaruh terhadap daya tanggap terhadap hal-hal baru yang ada di masyarakat. Masyarakat yang sebelumnya tidak pernah diwajibkan untuk menyalakan lampu motor saat berkendara pada siang hari pasti tidak akan bisa langsung menerimanya, karena ini merupakan hal baru yang sebelumnya belum pernah ada dan masih terasa asing di masyarakat, khususnya di Barru. Dahulu hanya pada saat-saat tertentu saja para pengendara menyalakan lampu motornya pada siang hari, misalnya saat ada konvoi kampanye partai politik, rombongan pelayat yang mengantarkan jenazah dan pada situasi-situasi

darurat lainnya, sehingga menyalakan lampu pada siang hari bagi sebagian orang akan membawa kesan panik saat berkendara di jalan raya. Akibatnya banyak masyarakat yang enggan untuk mentaati peraturan tersebut.

Kesadaran kelompok sasaran akan pentingnya keselamatan saat berkendara masih rendah. Ciri-cirinya adalah kelompok sasaran hanya mentaati peraturan saat ada polisi saja karena takut dikenai tilang. Hal ini terbukti dengan masih rendahnya persentase pengendara sepeda motor yang mau menyalakan lampu saat berkendara pada siang hari, berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan kurang lebih hanya 50% saja. Kesadaran kelompok sasaran yang masih rendah ini tentu sangat menghambat keberhasilan implementasi *Light on* di Barru.

Citra negatif akan berpengaruh terhadap tingkat kepercayaan kelompok sasaran terhadap implementor. Seperti yang kita tahu bahwa dalam kurun waktu beberapa tahun terakhir ini citra polisi lalu lintas di mata masyarakat cenderung negatif. Hal ini dengan adanya berbagai kasus yang terjadi didalam diri instansi polisi lalu lintas. Mulai dari kasus suap, korupsi, penggelapan dana simulator SIM, hingga kasus “sidang di tempat” yang kerap terjadi saat operasi surat-surat kendaraan bermotor. Kasus-kasus inilah yang menyebabkan menurunnya kepercayaan masyarakat terhadap polisi lalu lintas. Akibatnya masyarakat menjadi tidak mau lagi menghargai polisi lalu lintas sebagai penegak hukum. Hal ini digambarkan dengan adanya sebagian masyarakat yang tidak menyalakan lampu saat berkendara pada siang hari.

Faktor yang terakhir tidak adanya ketegasan dalam hal penegakan hukum, yakni pemberian sanksi yang diberikan kepada kelompok sasaran. Dalam implementasi

kebijakan ini implementor hanya memeberikan sanksi berupa teguran baik tertulis ataupun lisan, padahal di dalam UU No. 22 tahun 2009 Pasal 293 ayat (2) telah dijelaskan bahwa setiap orang yang mengemudikan sepeda motor di jalan tanpa menyalakan lampu utama pada siang hari dipidana dengan kurungan paling lama 15 hari atau denda paling banyak Rp100.000,00. Pihak implementor mengaku bahwa ini semua mereka lakukan atas dasar perintah dari atasan yakni Kapolri. Akibatnya para pengendara tidak takut untuk melanggar peraturan ini, karena tidak ada sanksi yang tegas.

Institusi Kepolisian NRI dalam menjalankan tugasnya membentuk kesadaran hukum masyarakat tentunya memiliki faktor pendukung dan kendala baik internal, maupun eksternal. Kendala-kendala ini dapat dilihat dari masih banyaknya pelanggaran-pelanggaran yang terjadi di tengah masyarakat termasuk pelanggaran lalu lintas. Faktor pendukung dan kendala yang dialami oleh aparat kepolisian ini dapat dipengaruhi oleh dua faktor yakni faktor intern dan faktor ekstern.

a. Faktor Internal Patroli Polisi

Secara internal, menurut Burhan gaji aparat kepolisian, khususnya polisi lalu lintas masih sangat rendah. Hanya berkisar 2-3 juta. Hal ini menurut beliau menjadi salah satu faktor yang membuat beberapa oknum polisi lalu lintas memberikan peluang untuk terjadinya penyuapan terkait kasus pelanggaran lalu lintas. Burhan menambahkan:

“Gaji polisi lalu lintas itu sangat kecil, apalagi mereka memiliki kebutuhan yang sangat banyak buat keluarganya. Jadi yah untuk menghilangkan penyuapan lalu lintas, naikkan lah gajinya.” (wawancara tanggal 11 Juli 2019)

Secara umum terkait peningkatan kesadaran hukum, menurut Burhan kurangnya pemahaman hukum aparat kepolisian dalam menangani perkara hukum. Burhan mengatakan:

“Polisi itu kan pihak yang paling depan dan berhadapan langsung dengan pelanggar hukum, *tapi* yang turun ke lapangan biasanya yang paling kurang pendidikan hukumnya.” (wawancara tanggal 12 Juli 2019)

Penulis sependapat dengan pendapat bapak Burhan, menurut penulis sebuah anomali ketika melihat polisi yang memiliki pangkat masih rendah, dengan tingkat pendidikan hukum yang masih kurang berhadapan langsung dengan pelanggar hukum dalam kasus-kasus tertentu. Sehingga sangat tidak mungkin diperoleh kinerja yang maksimal dalam menanamkan dan meningkatkan kesadaran hukum kepada masyarakat. Kesadaran hukum pihak kepolisian juga dapat dipandang sebagai salah satu faktor internal yang dapat saja mendukung atau sebaliknya menjadi kendala. Dalam hal kesadaran hukum pihak kepolisian masih sangat rendah, maka hal ini tentu akan menjadi sebuah kendala. Berdasarkan fakta yang dijelaskan oleh Burhan, kesadaran hukum pihak kepolisian masih sangat rendah. Hal ini dapat dinilai dari kurangnya pemahaman hukum pihak kepolisian. Pemahaman hukum yang rendah tersebut dinilai dari kurangnya pendidikan hukum yang diterima pihak kepolisian. Kaitan antara pendidikan hukum yang melahirkan pemahaman hukum, kemudian menumbuhkan kesadaran hukum ini sesuai dengan teori empat unsur kesadaran hukum yang dikemukakan oleh Soekanto (2002: 215). Selain itu kepolisian juga

harus senantiasa terus menerus mereformasi dirinya, mengingat tuntutan masyarakat yang senantiasa mengalami perubahan secara tidak menentu.

Salah satu hal yang menarik dari wawancara penulis dengan bapak Burhan adalah terkait strategi Polmas. Polmas adalah sebuah kebijakan dan strategi mengenai hubungan polisi dengan warga komuniti menjadi dekat dan adanya peran serta warga dalam polisi dengan masyarakat adalah saling mempengaruhi dan saling menyesuaikan sehingga pola-pola pemolisiannya bervariasi antara satu masyarakat dengan masyarakat lainnya.

Selanjutnya Burhan menambahkan bahwa:

“Sistem Polmas itu akan lebih mengutamakan penyelesaian dengan model *restorative justice*, bukan pada *criminal justice system*. Sederhananya yah penyelesaian masalah dengan kearifan lokal, namun tetap ada unsur kepolisian.” (wawancara tanggal 13 Juli 2019)

Polmas sebagai strategi Polri dalam menyelenggarakan tugasnya merupakan suatu langkah penting dan mendasar untuk mengubah paradigma konvensional menjadi paradigma kontemporer yang lebih menekankan pada kemitraan, pemecahan masalah, upaya pencegahan, dan peningkatan kesadaran hukum masyarakat. Dalam konsep polmas, polisi sebagai katalisator yang mendukung masyarakat untuk membangun dan menjaga keamanan di lingkungannya. Konsep ini bukan untuk melawan kejahatan, tetapi untuk mencari dan melenyapkan penyebab kejahatan di suatu masyarakat tertentu.

Negara-negara modern dan demokratis pada saat ini menerapkan sistem Polmas, sebagai alternatif pemolisiannya, yang dilaksanakan secara proaktif dalam

memecahkan masalah dan berorientasi pada masyarakat dalam memelihara keteraturan sosial. Polmas dilakukan dengan strategi polisi bersama masyarakat mengidentifikasi dan menyelesaikan berbagai masalah di tengah masyarakat, senantiasa mengurangi ketakutan masyarakat akan gangguan kriminalitas, dan berusaha meningkatkan kesadaran hukum masyarakat.

b. Faktor Eksternal Patroli Polisi

Menurut Burhan, faktor eksternal yang mempengaruhi kinerja polisi dalam menegakkan dan menerapkan kesadaran hukum adalah masyarakat. Menurut beliau terkadang oknum-oknum tertentu yang selalu melakukan pelanggaran hukum pada umumnya, pelanggaran lalu lintas pada khususnya, merupakan penghambat dalam menerapkan kesadaran hukum di masyarakat. Beliau mengatakan: Berikut wawancara dengan masyarakat bernama Amin bahwa:

“Orang tersebut sudah melanggar lalu lintas, ditambah lagi mereka mau menyuap polisi lalu lintas, ini kan artinya pelanggaran mereka *double*.”
(wawancara tanggal 15 Agustus 2019)

Artinya memang tidak ada kesadaran hukum dari oknum pelanggar tersebut. Hal ini tentu mempengaruhi persepsi anggota masyarakat lainnya, sehingga sangat dimungkinkan terjadinya pelanggaran hukum yang lebih banyak. Informan bernama Burhan menambahkan bahwa terkait pelanggaran lalu lintas, faktor infrastruktur jalan juga ada yang beberapa tidak mendukung kelancaran lalu lintas. Sehingga terkadang, dalam kondisi tertentu, polisi lalu lintas harus mengabaikan rambu-rambu lalu lintas demi kelancaran lalu lintas. Beliau mengatakan:

“Misalnya pada saat macet yang parah, kalau polisi tetap mengikuti rambu-rambu lalu lintas seperti lampu merah, maka kemacetannya bisa semakin parah. Sehingga terkadang polisi mengabaikan lampu merahnya, biar jalanan lancar dulu, baru nanti ikut lampu merah lagi.” (wawancara tanggal 16 Agustus 2019)

Menurut Burhan, kalau konteksnya lalu lintas, banyak hal yang dapat mempengaruhi penegakan hukum di dalamnya, termasuk infrastruktur jalanan dan kelengkapan rambu-rambu lalu lintas. Sehingga jika kemacetan diakibatkan karena kondisi jalanan yang tidak mendukung, maka terkadang ada beberapa aturan hukum yang harus diabaikan. Selain itu secara eksternal, menurut Burhan masyarakat juga dapat menjadi faktor pendukung dari penanaman dan peningkatan kesadaran hukum.

Caranya adalah dengan melakukan kontrol sosial (*social control*) terhadap fenomena kriminalitas atau pelanggaran hukum yang terjadi di lingkungannya. Jadi ketika ada yang melakukan pelanggaran hukum, baik itu dari oknum masyarakat maupun oknum kepolisian, diharapkan masyarakat mau berpartisipasi aktif dalam memberikan laporan ke kantor polisi.

Selain masyarakat secara umum, stakeholder yang berperan penting di dalam masyarakat juga harus melakukan pengawasan terhadap perilaku masyarakat di lingkungannya dan membantu pihak kepolisian dalam menanamkan nilai-nilai kesadaran hukum terhadap anggota masyarakatnya. Selanjutnya Poniman mengatakan:

“Dalam masyarakat kan ada Ketua RT, ada tokoh-tokoh masyarakat, seperti imam mesjid yang seharusnya dapat membantu pihak kepolisian dalam meningkatkan kesadaran hukum masyarakat di lingkungannya.” (wawancara tanggal 7 Agustus 2019)

Terakhir Amin mengatakan bahwa peran media massa juga sangat penting dalam membantu pihak kepolisian dalam meningkatkan kesadaran hukum masyarakat.

Beliau mengatakan:

“Media massa itu kan belakangan ini sering mencitrakan hal-hal yang negatif terhadap penegakan hukum, itu dapat mengurangi kepercayaan masyarakat terhadap pihak kepolisian. Sehingga media seharusnya memberitakan hal-hal yang positif juga, guna meningkatkan kepercayaan masyarakat terhadap kepolisian.” (wawancara tanggal 18 Agustus 2019)

Menurut penulis apa yang disampaikan oleh bapak Burhan terkait peran media massa adalah benar. Media massa sangat berpengaruh dalam hal kepercayaan (*trust*) masyarakat terhadap pihak kepolisian. Penegakan dan penanaman kesadaran hukum akan menjadi maksimal jika semua faktor, termasuk media massa dikerahkan.

4. Upaya Penanggulangan Pelanggaran Lalu Lintas

Pada fokus ini menggunakan pendekatan model Implementasi George C. Edward. Menurut Edward keberhasilan suatu implementasi kebijakan dipengaruhi oleh empat variabel, yaitu komunikasi, sumber daya, disposisi, dan struktur birokrasi. Lebih jelasnya dapat diperhatikan penjelasan berikut:

a. Komunikasi

Implementasi suatu kebijakan dapat mencapai keberhasilan apabila maksud dan tujuan dari kebijakan tersebut dapat di komunikasikan dengan baik kepada seluruh implementor dan juga kepada kelompok sasaran. Dalam implementasi kebijakan *Light on* ini komunikasi telah dilakukan mulai dari tahap sosialisasi hingga sekarang. Tahap sosialisasi dimulai sejak UU No.22 Tahun 2009 diberlakukan hingga saat ini.

Sosialisasi tidak hanya dilakukan oleh pihak Implementor kepada kelompok sasaran saja, namun sosialisasi juga dilakukan dengan oleh penyelenggara, dalam hal ini adalah pemerintah. Setelah peraturan ini disahkan oleh pemerintah dan DPR kemudian diturunkan atau didelegasikan kepada pihak pelaksana yaitu Kepolisian RI.



Gambar 4.3. Alur Sosialisasi Kebijakan *Light on*

Meskipun sudah tertuang di dalam UU No.22 tahun 2009 pasal 107 ayat 2, namun pihak implementor juga mendapatkan perintah khusus dari Kapolri melalui surat telegram. Surat telegram biasanya berisi perintah dari pimpinan kepada bawahannya meliputi SOP dan penjelasan-penjelasan khusus mengenai perintah yang didelegasikan. Jika ada perubahan perintah dari atasan, biasanya juga diberitahukan melalui surat telegram. Perintah Implementasi Kebijakan *Light on* dari Kapolri tersebut, oleh Dirlantas Polda Sul-Sel kemudian dituangkan dalam bentuk Surat

Telegram, salah satunya adalah Surat Telegram Dirlantas Polda Sul-Sel No:ST/63/IX/2011 tanggal 30 September 2011.

Surat tersebut selanjutnya didelegasikan lagi kepada satuan kepolisian di tingkat bawahnya yaitu Polres. Setelah menerima surat telegram dari Polda SUL-SEL tersebut, kemudian Kapolres Barru kembali meneruskan perintah tersebut kepada Kasat Lantas Polres Barru dan seluruh jajaran di bawahnya termasuk satuan lalu lintas yang bertugas di tingkat Polsek melalui surat telegram, salah satu contohnya adalah Surat Telegram Kapolres Barru yang berisi tentang petunjuk pelaksanaan penindakan kebijakan *Light on*.

Telegram tersebut mengisyaratkan kepada petugas, agar khusus penindakan pelanggaran *Light on* hanya diberikan teguran secara tertulis saja. Dalam kebijakan *Light on* ini Kapolri memang mempunyai posisi yang sangat strategis untuk membuat keputusan terkait dengan implementasi kebijakan. Keputusan Kapolri ini tentu berdasarkan dengan pertimbangan-pertimbangan, seperti azas manfaat, azas kesiapan kelompok sasaran dan lain sebagainya. Implementasi kebijakan akan dilanjutkan atau dihentikan itu adalah hak kapolri untuk menentukan.

Surat telegram tersebut kemudian digunakan sebagai pedoman atau petunjuk pelaksanaan implementasikan Kebijakan *Light on* di wilayah Kabupaten Barru. Sosialisasi kepada seluruh anggota juga dilakukan saat apel pagi. Harapannya adalah agar semua anggota polisi yang ada di Polres Barru juga ikut paham dengan kebijakan ini, sehingga pelaksanaannya dapat berjalan lancar. Hal ini sesuai pernyataan yang diutarakan oleh Bripka Dwi sebagai berikut:

“...jadi alurnya kebijakan ini dari pemerintah pusat kemudian diturunkan ke Polda, *kalo* di sini *ya* Polda Sul-Sel. Terus dari polda memerintahkan kepada masing-masing Polres untuk melaksanakan kebijakan ini. Polres diberikan kebebasan berkreasi, seperti memberi istilah, *kalo* disini *kan* namanya “*light on*” *biar* mudah diingat dan di mengerti oleh masyarakat, kemudian juga cara mensosialisasikannya bebas menurut masing-masing Polres. Jadi dari Polda sendiri tidak ada SOP khusus yang mengatur pelaksanaannya hanya sesuai dengan yang diamanatkan di dalam surat telegram saja.” (wawancara tanggal 19 Juli 2019).

Setelah komunikasi antar pelaksana kebijakan, kemudian kebijakan *Light on* tersebut baru dikomunikasikan kepada kelompok sasaran yaitu masyarakat, khususnya para pengguna sepeda motor. Komunikasi dilakukan agar kelompok sasaran dapat mengetahui maksud dan tujuan dari kebijakan *Light on* ini, yaitu sebagai upaya untuk menekan tingginya angka kecelakaan di jalan raya. Komunikasi merupakan hal yang sangat penting, karena jika pesan atau informasi dalam suatu kebijakan tidak dapat tersampaikan dengan baik kepada kelompok sasaran maka tentu saja implementasi kebijakannya akan menemui kegagalan. Oleh karena itu hal ini menjadi tantangan tersendiri bagi Satlantas Polres Barru untuk bisa mengkomunikasikan kebijakan tersebut kepada kelompok sasaran. Bentuk komunikasi yang dilakukan adalah sosialisasi kepada masyarakat.

Satlantas Polres Barru sendiri mulai melakukan sosialisasi Kebijakan *Light on* setelah dikeluarkannya UU No. 22 Tahun 2009 tepatnya sekitar Awal tahun 2010 sampai dengan saat ini, seperti yang dikatakan oleh Ipda AT berikut ini:

“...kami melakukan sosialisasi sekitar awal tahun 2010 setelah Undang-Undang tersebut keluar, dan sampai saat ini pun masih melakukan sosialisasi kepada masyarakat. Jadi kami tidak henti-hentinya melakukan sosialisasi kepada masyarakat agar masyarakat sadar akan pentingnya keselamatan dalam

berkendara karena keselamatan masyarakat adalah hal yang utama bagi kami.” (wawancara tanggal 22 Juli 2019).

Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan oleh peneliti, Satlantas Polres Barru melakukan sosialisasi *Light on* melalui berbagai cara seperti, penyuluhan langsung kepada masyarakat, iklan layanan masyarakat, operasi simpatik, dan masih banyak lainnya. Penyuluhan langsung dilakukan kepada masyarakat terorganisir dan masyarakat takterorganisir. Masyarakat terorganisir adalah masyarakat yang terorganisasi dalam sebuah kelompok atau organisasi. Sebagai contohnya penyuluhan ke sekolah-sekolah atau perguruan tinggi, penyuluhan kepada klub sepeda motor, penyuluhan kepada organisasi karang taruna, penyuluhan kepada ibu-ibu PKK, dan lain sebagainya.

Dalam penyuluhan langsung ini biasanya pihak Satlantas akan datang ke lokasi kelompok tersebut berada misalnya disekolah, kampus, ataupun di balai desa. Namun kadang-kadang pihak Satlantas juga mengundang masyarakat untuk datang ke kantor polres untuk menghadiri penyuluhan. Dalam penyuluhan tersebut masyarakat dapat mengetahui apa yang di maksud dengan *Light on*, serta apa maksud dan tujuannya secara lebih jelas. Penyuluhan tersebut dilakukan oleh perwakilan dari Unit Dikyasa Satlantas Polres Barru, karena sesuai dengan tugasnya yaitu melakukan pendidikan kepada masyarakat diantaranya melalui penyuluhan-penyuluhan dan melakukan rekayasa lalu lintas.

Sedangkan masyarakat takterorganisir adalah masyarakat umum yang tidak terorganisasi dalam sebuah kelompok kepentingan, seperti pengguna jalan,

masyarakat yang sedang mengantri SIM dan lain sebagainya. Contoh penyuluhannya, memberikan tanda berkedip dengan jari tangan merupakan sebuah isyarat agar pengguna sepeda motor menyalakan lampu kendaraannya. Biasanya dilakukan oleh petugas saat berada di lampu merah. Selain itu juga patroli *public adress* yaitu menghimbau para pengguna jalan untuk menyalakan lampu dengan pengeras suara yang ada di mobil patroli polisi. Namun sayangnya dalam beberapa bulan terakhir ini menurut pengamatan dari peneliti sendiri sosialisasi langsung kepada para pengendara sepeda motor yang berupa teguran ataupun pemberian isyarat untuk menyalakan lampu kepada para pengendara sepertinnya sudah jarang dilakukan, bahkan dalam kurun waktu sekitar lima bulan terakhir peneliti tidak pernah menemui petugas yang mengingatkan kepada para pengendara sepeda motor untuk menyalakan lampunya, padahal banyak pengendara yang tidak menyalakan lampu motornya.

Sosialisasi yang dilakukan melalui media dapat berupa iklan layanan masyarakat di TV, himbauan melalui media cetak, dan lain sebagainya. Satlantas Polres Barru juga mengunggah sebuah video dengan judul “Pelopor Keselamatan Berkendara Satlantas Polres Barru” di situs *youtube* yang berisi cara berkendara dengan selamat atau *safety riding*, termasuk didalamnya himbauan untuk menyalakan lampu motor di siang hari sebagai bentuk sosialisasi melalui dunia maya. Tujuannya adalah agar dapat diakses dengan mudah oleh masyarakat dimanapun dan kapanpun. Selain itu Satlantas Polres Barru juga membuat baliho dan spanduk yang berisi himbauan *Light on* dan di pasang di jalan-jalan protokol agar bisa di lihat oleh para pengguna jalan. Operasi Simpatik dengan turun ke jalan raya dan membagikan stiker *Light on*, brosur

Light on, dan bunga kepada para pengguna jalan. Operasi ini digelar agar masyarakat lebih simpatik kepada polisi dan mau mematuhi aturan untuk menyalakan lampu kendaraannya di siang hari.

Setelah petugas lalin dari kepolisian melakukan sosialisasi cara berkedara dengan baik dan benar, maka pemerintah meluncurkan Undang-Undang Nomor 11 tahun 2008 tentang Informasi dan Teknologi Elektronik. Tilang Elektronik atau Pelanggaran digitalisasi yang dinamakan dengan E-tilang adalah denda yang dikenakan oleh penegak hukum yaitu Polisi kepada pengguna / pemakai jalan yang melanggar peraturan di Kabupaten Barru. Sesuai penjelasan di atas, maka peneliti melakukan wawancara kepada Kanit Patroli yaitu Brigpol HRN dengan pernyataan bahwa:

“Cara Bayar E-Tilang di Kabupaten Barru bisa melalui kejaksaan. Jika melalui ATM caranya adalah sebagai berikut: (1) Silahkan masukkan kartu ATM Debit dan PIN Anda, (2) Pilih atau klik menu transaksi lainnya, lalu transfer, kemudian ke rekening bank lain, (3) Pilih terlebih dahulu kode bank yang ingin di transfer, untuk hal ini E-Tilang menggunakan Bank BRI maka Masukkan kode bank BRI yaitu nomor 002 kemudian diikuti dengan 15 digit angka Nomor Pembayaran E-Tilang. contoh : 002123456789012345, (4) Lihat tanda terima yang anda dapat dari e-tilang lalu Masukkan angka nominal jumlah pembayaran sesuai dengan denda yang harus dibayarkan. Transaksi E-Tilang akan ditolak jika pembayaran tidak sesuai dengan jumlah denda E-Tilang titipan, (5) kemudian Ikuti instruksi selanjutnya yang ada di menu ATM untuk menyelesaikan transaksi, dan (6) Simpan struk transaksi E-Tilang sebagai bukti pembayaran.” (wawancara tanggal 23 Juli 2019).

Berkenaan dengan wawancara di atas, bahwa biaya denda tilang elektronik dibayarkan setelah sidang pengadilan dan sudah mendapat amar putusan dari Pengadilan. Jika pada ke H-4 dari tanggal sidang belum dibayarkan, maka E-Tilang / Nomor Briva otomatis akan berubah (aturan dapat berubah sewaktu waktu).

Sehubungan dengan hasil wawancara di atas, maka peneliti melakukan wawancara kepada Polisi Patroli (Bripka Dwi) tentang cara cek E-Tilang di Kabupaten Barru, dengan pernyataan bahwa:

“Stakholders mengunjungi website polres Kabupaten Barru lalu cari menu tilang atau situs pihak ketiga seperti cektilang.com ketik nomor E-Tilang / nomor Blanko / nomor BRIVA anda lalu klik Cek untuk mengetahui berapa besar denda dan biaya yang harus dibayarkan.” (wawancara tanggal 24 Juli 2019).

Kemudian dipertegas oleh informan selanjutnya yaitu Polisi Patroli (Bripka AM) tentang cara cek denda tilang Kejaksaan Kabupaten Barru, dengan penjelasan bahwa:

“Tilang elektronik memungkinkan kita Cek Tilang secara online. untuk E-Tilang itu sendiri ada 2 cara Cek denda E-Tilang di Kabupaten Barru yaitu melalui website atau pun melalui *handphone* (HP). kalau melalui website. buka situs resmi kejaksaan negeri pemerintah Kabupaten Barru lalu klik menu tilang dan ketikkan nomor resinya. kalau melalui *Handphone* (HP), silahkan kunjungi playstore dan download aplikasi resmi dari pemerintah atau kejaksaan negeri.” (wawancara tanggal 25 Juli 2019).

Selanjutnya informan yang menjabat sebagai Pegawai di Bagian Lalu Lintas Dinas Perhubungan (AY) menjelaskan bahwa:

“Cara cek resi tilang kejaksaan Kabupaten Barru, masyarakat pelanggar tidak perlu lagi mengikuti sidang tilang di pengadilan negeri Kabupaten Barru, Anda cukup membuka Sistem Informasi Penelusuran Perkara (SIPP) kemudian anda ketikkan nomor kendaraan dan Nomor E-Tilang anda. untuk pembayaran denda tilang dan pengambilan barang bukti, anda cukup datang ke kantor kejaksaan Negeri Kabupaten Barru. apabila nomor tilang Anda sudah di putus atau belum oleh pengadilan negeri Kabupaten Barru serta tidak ada dalam daftar sesuai dengan tanggal putusan yang di tentukan oleh pengadilan negeri Kabupaten Barru, maka anda bisa langsung menghubungi pihak terkait (Pihak kepolisian atau DLLAJ).” (wawancara tanggal 26 Juli 2019).

Lalu penjelasan tentang cara cek denda tilang pasal 288 ayat 1 slip biru di kejaksaan Kabupaten Barru. Sebelum kita melangkah lebih jauh, ada baiknya kita ketahui dahulu apa isi pasal tersebut. Setiap orang yang mengemudikan kendaraan

bermotor di jalan yang melanggar aturan perintah atau larangan yang dinyatakan dengan rambu lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf a atau Marka Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf b dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp. 500.000 (lima ratus ribu rupiah). Jika anda terkena pasal tersebut, datanglah ke kejaksaan negeri Kabupaten Barru, lalu lihatlah di SIPP, lalu ikuti prosedur selanjutnya.

Sesuai hasil penelitian tentang upaya penanggulangan pelanggaran lalu lintas, maka peneliti menyimpulkan temuan penelitian bahwa: 1) Alur kebijakan Undang-Undang Nomor 11 tahun 2008 tentang Informasi dan Teknologi Elektronik dan UU nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan disosialisasikan sekitar awal tahun 2010 setelah Undang-Undang tersebut dikeluarkan. 2) Cara bayar e-tilang di Kabupaten Barru bisa melalui kejaksaan. Adapun cara cek E-Tilang di Kabupaten Barru dengan mengunjungi website Polres Kabupaten Barru lalu cari menu tilang atau situs pihak ketiga seperti cektilang.com ketik nomor E-Tilang / nomor Blanko / nomor BRIVA anda lalu klik Cek untuk mengetahui berapa besar denda dan biaya yang harus dibayarkan. 3) Selanjutnya cara cek denda tilang Kejaksaan Kabupaten Barru, ada 2 cara yaitu melalui website atau pun melalui *handphone* (HP). kalau melalui website. buka situs resmi kejaksaan negeri pemerintah Kabupaten Barru lalu klik menu tilang dan ketikkan nomor resi nya. kalau melalui *Handphone* (HP), silahkan kunjungi playstore dan download aplikasi resmi dari pemerintah atau kejaksaan negeri. Bisa juga dengan cara membuka Sistem

Informasi Penelusuran Perkara (SIPP) kemudian anda ketikkan nomor kendaraan dan Nomor E-Tilang anda. untuk pembayaran denda tilang dan pengambilan barang bukti, anda cukup datang ke kantor kejaksaan Negeri Kabupaten Barru. Apabila nomor tilang anda sudah di putus atau belum oleh pengadilan negeri Kabupaten Barru. dan 4) Jika tidak ada dalam daftar sesuai dengan tanggal putusan yang di tentukan oleh pengadilan negeri Kabupaten Barru, maka anda bisa langsung menghubungi pihak terkait (Pihak kepolisian atau DLLAJ).

b. Sumberdaya Patroli Lalin

Sumber daya merupakan faktor penting dalam sebuah implementasi kebijakan. Pencapaian tujuan sebuah kebijakan tidak akan berjalan maksimal apabila tidak didukung dengan sumber daya yang memadai baik berupa sumber daya manusia ataupun sumberdaya finansial. Awalnya peneliti sempat menduga bahwa implementor atau pelaksana kebijakan *Light on* ini adalah pihak kepolisian dan Dinas Perhubungan, karena kedua instansi tersebut sama-sama mempunyai wewenang dalam bidang lalu lintas, namun berdasarkan wawancara yang dilakukan kepada AY salah seorang pegawai di Bagian Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kabupaten Barru ternyata Dinas Perhubungan tidak mempunyai wewenang dalam implementasi kebijakan *Light on* tersebut. Beliau mengatakan sebagai berikut:

“Dinas Perhubungan memang mempunyai wewenang dalam bidang lalu lintas jalan raya, tapi wewenang kami di bidang lalu lintas jalan raya itu *cuma* sebatas penyediaan lampu *traffic light*, garis marka, pembatas jalan, dan rambu-rambu lalu lintas lainnya. Kalau kebijakan *Light on* itu kan itu kan termasuk salah satu bentuk dari rekayasa lalu lintas, jadi itu sudah bukan wewenang kami, melainkan wewenang dari pihak kepolisian dalam hal ini polisi lalu lintas. Dari sosialisasi sampai kewenangan penindakan adalah wewenang pihak kepolisian, dan itu juga

sudah diatur dalam UU No. 22 Tahun 2009, mengenai pembagian tugas. Memang kami sempat diberi perintah untuk membantu dalam mensosialisasikan *Light on* ini yaitu menampilkan himbauan untuk menyalakan lampu di siang hari pada *running texts* yang ada di beberapa *traffic light* di Kabupaten Barru, namun kerja sama itu juga hanya sebatas kewenangan kami sebagai penyedia sarana dan prasarana lalu lintas bukan sebagai implementor.” (wawancara tanggal 10 Juli 2019).

Dari hasil wawancara yang dilakukan kepada pihak Dinas Perhubungan Kabupaten tersebut dapat ditarik kesimpulan bahwa implementor atau pelaksana kebijakan *Light on* ini adalah pihak Kepolisian Republik Indonesia dalam hal ini adalah Satlantas Polres Barru. Seperti yang telah dijelaskan dalam UU No. 22 tahun 2009 pasal 7 ayat 2 yang berbunyi :

”Urusan pemerintahan di bidang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, Penegakan Hukum, Operasional Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta pendidikan berlalu lintas, oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia.”

Kebijakan *Light on* merupakan salah satu bentuk Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, yaitu 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. Namun saat dimintai keterangan pihak kepolisian mengaku bahwa dalam pelaksanaan *Light on* ini pihaknya tidak bekerja sendiri, kepolisian bekerjasama dengan berbagai pihak. Berbagai pihak tersebut diantaranya Dinas Perhubungan, Forum LLAJ, Pengadilan Negeri, radio lokal, dealer sepeda motor, media massa dan pihak-pihak lainnya.

Satlantas Polres Barru merupakan bagian dari organisasi tingkat Kepolisian Resor Barru. Satuan lalu lintas adalah unsur pelaksana polres yang dalam dalam tugasnya bertanggung jawab langsung kepada Kapolres Barru. Satuan lalu lintas bertugas membina dan menyelenggarakan fungsi lalu lintas yang meliputi kegiatan pendidikan masyarakat, penegak hukum, pengkajian masalah lalulintas, administrasi registrasi dan identifikasi pengemudi dan kendaraan bermotor serta melaksanakan patroli jalan raya. Jumlah anggota Satlantas Polres Barru terdiri dari sekitar 230 personil. Jumlah tersebut sudah termasuk personil yang berada di 17 Polsek di seluruh Kabupaten Barru. Biasanya di setiap Polsek terdapat 6 sampai dengan 10 personil, dan sisanya bertugas di Polres Barru. Jika dilihat dari jumlahnya memang dapat dibilang sangat terbatas jika dibandingkan dengan jumlah pengendara sepeda motor yang ada di 17 kecamatan di Kabupaten Barru, karena hanya 6 sampai dengan 10 personil yang ditugaskan di setiap kecamatan. Terkait dengan jumlah personil, pihak Satlantas Polres Barru menyatakan bahwa memang jumlah personil mereka sangat terbatas, sehingga kebijakan *Light on* ini baru bisa diterapkan di jalan-jalan utama dan kawasan tertib lalu lintas. Untuk di jalan-jalan di wilayah pedesaan belum bisa diterapkan secara optimal.

Seperti halnya kebijakan-kebijakan lainnya, implementasi kebijakan ini juga membutuhkan sumber daya finansial khususnya digunakan untuk proses sosialisasi kebijakan yang berupa penyuluhan-penyuluhan dan pengadaan berbagai media sosialisasi. Dari hasil wawancara yang dilakukan dengan pihak Satlantas Polres Barru, sumber daya finansial berasal dari anggaran pemerintah yang termasuk dalam

DIPA (Daftar Isian Pelaksanaan Anggaran). DIPA berfungsi sebagai dasar untuk melakukan tindakan yang mengakibatkan pengeluaran negara dan pencarian dana atas beban APBN serta dokumen kegiatan akuntansi pemerintah. Anggaran dari pemerintah ini diantaranya digunakan untuk membiayai operasional sosialisasi program sebagai contohnya kebijakan *Light on* ini.

Saat dimintai keterangan mengenai sumber daya finansial ini pihak Satlantas Polres Barru menyatakan bahwa anggaran memang ada namun hanya terbatas untuk operasional sosialisasi kebijakan yang sifatnya penyuluhan saja. Jumlahnya tidak disebutkan, namun pihak Satlantas menyatakan bahwa anggaran yang berasal dari pemerintah tersebut telah mencukupi. Sedangkan untuk pengadaan media sosialisasi seperti spanduk, baliho, iklan radio dan sebagainya, pihak Satlantas juga tidak merasa kesulitan karena pengadaan media sosialisasi biasanya dilakukan dengan bekerjasama dengan pihak sponsor atau istilahnya rekanan. Bekerja sama dengan pihak sponsor tersebut menguntungkan bagi kedua belah pihak, karena di satu sisi Satlantas Polres Barru sebagai implementor sangat dibantu dengan adanya media sosialisasi yang dibuat oleh pihak sponsor tanpa mengeluarkan biaya, di sisi lain pihak sponsor juga mendapatkan keuntungan karena dengan memberikan media sosialisai *Light on* secara mereka juga dapat mengiklankan produknya kepada para konsumen secara gratis. Pihak sponsor yang dimaksud disini diantaranya adalah Dinas Perhubungan Kabupaten Barru, *Dealler* Suzuki Indojoya Motor, dan Radio Persatuan FM.

c. Disposisi Kepolisian

Karakteristik implementor akan sangat berpengaruh terhadap implementasi kebijakan. Hal ini berkaitan dengan sikap implementor yang mendukung atau menolak adanya kebijakan *Light on* di Barru. Sebagai pelayan masyarakat, Satlantas Polres Barru telah menunjukkan komitmennya dalam menciptakan suasana aman, tertib dan lancar selama berlalu lintas di wilayah Kabupaten Barru. Komitmen Satlantas Polres Barru tersebut tercermin dalam kesungguhannya melaksanakan kebijakan *Light on* ini. Terbukti dengan berbagai upaya yang dilakukan untuk mensosialisasikan kebijakan tersebut kepada kelompok sasaran, mulai dari penyuluhan kepada kelompok masyarakat terorganisir, pemasangan media sosialisasi (Spanduk, Baliho dan lain sebagainya) di jalan-jalan utama di Kabupaten Barru, hingga turun langsung ke jalan untuk mengingatkan secara langsung pada para pengendara sepeda motor untuk menyalakan lampu pada siang hari.

Menurut pihak Satlantas Polres Barru upaya upaya tersebut masih dilakukan, khusus untuk turun langsung ke jalan biasanya dilakukan pada jam-jam sibuk, yaitu pada pagi dan sore hari. Dibuktikan dengan hasil wawancara dengan Ipda AT sebagai berikut:

“Kami akan melakukan sosialisasi kepada masyarakat sesuai dengan yang diamanatkan oleh Kapolri, ini merupakan wujud komitmen kami sebagai seorang polisi untuk selalu mengemban tanggung jawab yang diberikan kepada kami dengan sepenuh hati sampai tuntas *mas*.” (wawancara tanggal 6 September 2019).

Demikian pentingnya pengaturan lalin, maka palisi dituntut apresiasinya secara maksimal.

d. Struktur Birokrasi

Dalam sebuah implementasi kebijakan, tentu tidak akan pernah lepas dari *Standart Operating Procedures* (SOP). SOP merupakan sebuah pedoman yang digunakan oleh implementor dalam melaksanakan tugas-tugas mereka. Menurut pihak implementor, SOP yang termasuk tidak berbelit-belit dan mudah dipahami, sehingga pihak implementor juga tidak kesulitan dalam melaksanakan kebijakan tersebut. Ditambah lagi *Light on* ini bukanlah hal yang rumit untuk sosialisasikan kepada kelompok sasaran. Kebijakan ini hanya mengharuskan para pengendara sepeda motor untuk menyalakan lampu utamanya saat berkendara pada siang hari.

Senada dengan pernyataan yang diutarakan oleh Bripta Dwi sebagai berikut:

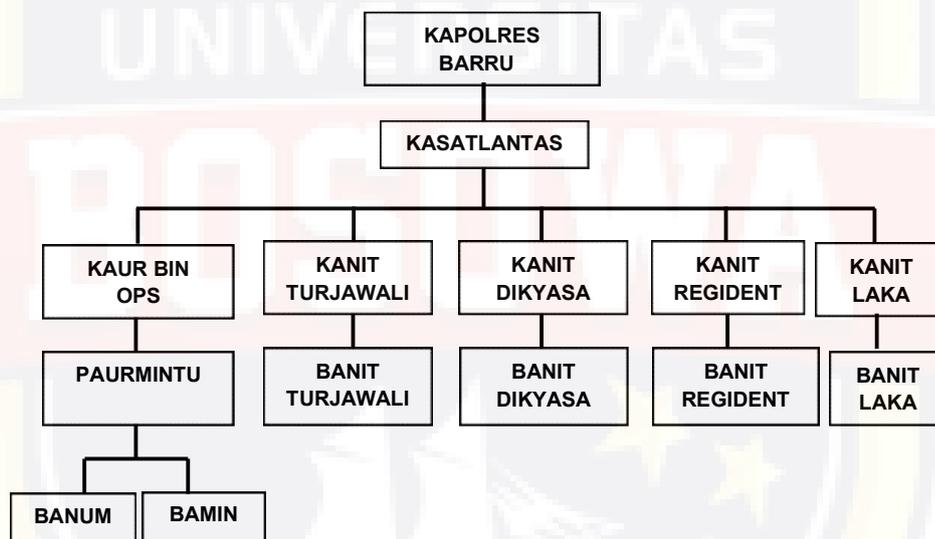
“...sebenarnya tidak ada SOP khusus, disini kami hanya ditugaskan untuk menghimbau kepada para pengendara sepeda motor agar mau menyalakan lampu saat berkendara pada siang hari. Dalam UU No. 22 tahun 2009 pasal 107 ayat 2 sudah tertulis sangat jelas.” (wawancara tanggal 19 Juli 2019).

Sedangkan jika dilihat dari struktur organisasinya, Satlantas Polres Barru memiliki struktur organisasi seperti halnya organisasi militer yang terkesan agak kaku, peran atasan dalam hal pengambilan keputusan sangat besar. Dibuktikan dengan hal wawancara dengan salah satu anggota Satlantas Polres Barru (AT) yang sedang bertugas di lapangan, beliau mengatakan:

“...kalau tidak ada perintah dari atasan untuk melakukan penilangan terhadap kelompok sasaran yang melanggar kebijakan *Light on*, kami juga tidak berani untuk menilang, karena kami hanya bekerja sesuai dengan apa yang diperintahkan oleh pimpinan.” (wawancara tanggal 25 Juli 2019)

Saat melakukan wawancara kepada petugas yang berada dilapanganpun awalnya peneliti sempat ditolak oleh petugas, karena beliau mengaku bahwa tidak mempunyai

wewenang untuk itu, kemudian, menyarankan peneliti untuk wawancara dengan petugas yang ada di kantor, namun ketika peneliti mengutarakan bahwa wawancara tersebut sudah mendapatkan ijin dari pimpinan mereka, mereka akhirnya mau menerima. Ini menandakan kontrol atasan kepada bawahannya sangat besar, karena jika seorang bawahan ketahuan melanggar perintah atasan, maka tentu saja akan diberikan hukuman. Satlantas Polres Barru mempunyai struktur organisasi sebagai berikut:



Gambar 4:4: Struktur Organisasi Satlantas Polres Barru

Satlantas Polres Barru dikepalai oleh seorang Kepala Satuan atau Kasat yang membawahi lima Unit kerja yaitu Unit Bin Ops (Pembinaan dan Operasional), Unit Dikyasa (Pendidikan dan Rekayasa), Unit Turjawali (Atur, Jaga, Kawal, dan Patroli), Unit laka (Kecelakaan), dan Unit Regident (Registrasi dan Identifikasi). Masing masing Unit tersebut di kepalai oleh seorang Kepala Unit atau Kanit. Setiap unit tersebut bekerja sesuai dengan tugas masing-masing dan bersinergi dengan unit

lainnya dalam rangka mewujudkan suasana aman, tertib dan lancar selama berlalu lintas di wilayah Kabupaten Barru.

Setiap minggu masing-masing unit tersebut akan melaporkan hasil kerjanya yang kemudian dikumpulkan kepada bagian operasional Polres Barru. Laporan tersebut disajikan dalam laporan Analisis dan Evaluasi (ANEV) bulanan, laporan ANEV tersebut kemudian ditampilkan dalam rapat ANEV setiap bulannya yang diikuti oleh seluruh Kepala Satuan yang ada di Polres Barru, kepala Bagian Perencanaan dan dipimpin langsung oleh Kapolres Barru. Rapat tersebut membahas tentang segala hal yang berhubungan dengan Sistem Keamanan dan Ketertiban Masyarakat (SISKAMTIBMAS) kemudian menghasilkan solusi-solusi dari berbagai masalah yang dihadapi, sebagai contohnya adalah masalah kebijakan *Light on*. Laporan tersebut kemudian dilaporkan kepada Kapolri melalui Polda SUL-SEL sebagai bentuk pertanggungjawaban dan juga sekaligus sebagai bahan evaluasi untuk Kapolri terhadap kebijakan yang telah dikeluarkan.

B. Pembahasan Hasil Penelitian

Kebijakan publik merupakan sebuah prioritas yang dipilih oleh pemerintah untuk dilakukan atau tidak dilakukan. Seperti yang dikatakan oleh Dye (Dwiyanto, 2009:17), kebijakan publik adalah “*whatever governments choose to do or not to do.*” Dari pernyataan tersebut dapat dijelaskan bahwa dalam sebuah kebijakan publik pemerintah mempunyai wewenang paling tinggi dalam memutuskan sebuah kebijakan. *Light on* merupakan sebuah kebijakan publik yang dibuat oleh pemerintah dengan tujuan mengurangi angka kecelakaan di jalan raya khususnya kecelakaan

yang melibatkan kendaraan berdua atau sepeda motor. Kebijakan ini jika dilihat dari bentuknya termasuk kebijakan yang *makro* bersifat karena sudah tertuang dalam Undang-undang yaitu UU No.22 tahun 2009 pasal 107 ayat 2. Menurut Nugroho (2008: 61) Kebijakan publik yang bersifat *makro* atau umum, atau mendasar yaitu dalam bentuk peraturan perundang-undangan yang terkodifikasi secara formal dan legal.

Namun seperti yang kita ketahui bahwa sasaran dari kebijakan publik adalah masyarakat yang terdiri dari berbagai macam latar belakang dan kepentingan yang berbeda. Oleh karena itu tidak mungkin dalam sebuah kebijakan publik yang diputuskan oleh pemerintah dapat mengakomodir semua kepentingan masyarakat. Akibatnya adalah terjadi pro dan kontra di masyarakat terkait dengan kebijakan yang telah diputuskan oleh pemerintah, tentu saja karena ada pihak yang merasa diuntungkan dan ada pihak yang merasa dirugikan, begitu juga dengan kebijakan *Light on*. Ketika kebijakan ini diformulasikan pun sudah terjadi pro dan kontra di masyarakat sebagai kelompok sasaran dalam hal ini pengguna sepeda motor. Di satu sisi para pengendara setuju dengan keputusan tersebut karena dianggap bermanfaat, namun di sisi lain tidak sedikit juga para pengguna sepeda motor yang tidak setuju karena *Light on* dipandang sebagai sebuah kebijakan yang merugikan bagi mereka.

Walaupun mengundang pro dan kontra, namun pemerintah sebagai pembuat kebijakan berhak untuk tetap melaksanakannya karena pemerintah yakin kebijakan ini akan berhasil menekan angka kecelakaan di jalan raya. Selain itu pada hakekatnya kebijakan publik dibuat semata-mata untuk kebaikan publik. Presmann dan

Waldavsky (Jones, Charles O, 1991: 295) mengatakan bahwa implementasi kebijakan merupakan tahapan lanjut dari formulasi kebijakan. Pada tahap formulasi diterapkan strategi dan tujuan-tujuan kebijakan. Sedangkan tindakan (*action*) untuk mencapai tujuan diselenggarakan pada tahap implementasi kebijakan, implementasi adalah suatu proses interaksi antara suatu perangkat tujuan dan tindakan yang mampu untuk mencapainya.

1. Implementasi Patroli Polisi

a. Fasilitas Patroli Polisi

Dalam suatu negara dimanapun di dunia ini termasuk di Indonesia bahwa keamanan dan ketertiban masyarakat dalam rangka menuju masyarakat yang sejahtera, merupakan faktor utama baik dalam hubungan antara individu sesama anggota masyarakat dengan masyarakat lainnya disatu wilayah dengan wilayah lainnya dalam satu negara, ataupun hubungannya dengan negara lain dalam kerjasama dan hubungan internasional. Untuk keamanan dan ketertiban masyarakat penting artinya penegak hukum, baik dalam rangka ketertiban hubungan masyarakat juga ketertiban dari para pelanggar hukum termasuk aksi kejahatan. Tanpa ada perlindungan hukum bagi masyarakat, tanpa ada perlindungan hukum bagi warga negara asing akan berakibat masyarakat dalam hubungan antara sesama anggota masyarakat dalam arti luas dan mengganggu ketertiban negara. Kejahatan yang timbul tanpa adanya pengamanan dari penegak hukum selain akan membuat resah masyarakat juga akan membuat resah warga negara asing baik yang sudah ada dalam rangka hubungan Internasional maupun

warga asing sebagai masyarakat yang hadir untuk tujuan wisata. Adanya penegakan hukum yang baik akan tercipta kepastian hukum dan akan menambah rasa keadilan yang dirasakan masyarakat banyak, hal ini akan meningkatkan peran masyarakat dalam tujuan nasional membangun negara. Penegakan hukum sangat diperlukan oleh bangsa Indonesia ini dalam proses pembangunan nasional, dan penegak hukum dalam masyarakat ini dibebankan kepada kepolisian negara. Kepolisian Negara Republik Indonesia memiliki tugas yang cukup berat dalam upaya pencegahan terjadinya pelanggaran dan kejahatan, pelayanan masyarakat dan melindungi serta menertibkan masyarakat, disamping tugas-tugas administratif dalam tubuh lembaga kepolisian negara sendiri dan membantu keamanan negara bersama Tentara Nasional Indonesia dalam ikut serta melakukan pertahanan dan keamanan Negara dalam arti luas.

UU NRI No. 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Republik Indonesia Pasal 13 sampai dengan Pasal 19 menerangkan tugas serta wewenang kepolisian:

-Pasal 13

Kepolisian Negara Republik Indonesia bertugas :

1. Selaku alat negara penegak hukum memelihara serta meningkatkan tertib hukum;
2. Melaksanakan tugas kepolisian selaku pengayom dalam memberikan perlindungan dan pelayanan kepada masyarakat bagi tegaknya ketentuan peraturan perundang-undangan;
3. Mersama-sama dengan segenap komponen kekuatan pertahanan keamanan negara lainnya membina ketentraman masyarakat dalam wilayah negara guna mewujudkan keamanan dan ketertiban masyarakat;
4. Melaksanakan tugas lain sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

Pasal 14

1. Dalam menjalankan tugas sebagaimana dimaksud dalam pasal 13, Kepolisian Negara Republik Indonesia :
 - a. melakukan penyelidikan dan penyidikan terhadap semua tindak pidana sesuai dengan Hukum Acara Pidana dan peraturan perundang-undangan lainnya;
 - b. menyelenggarakan identifikasi kepolisian, kedokteran kepolisian, dan laboratorium forensik serta psikologi kepolisian untuk kepentingan tugas kepolisian;
 - c. memelihara ketertiban dan menjamin keamanan umum;
 - d. memelihara keselamatan jiwa raga, harta benda, masyarakat, dan lingkungan hidup dari gangguan ketertiban dan/atau bencana termasuk memberikan perlindungan dan pertolongan dengan menjunjung tinggi hak asasi manusia;
 - e. menyelenggarakan segala kegiatan dalam rangka membina keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas di jalan;
 - f. membantu menyelesaikan perselisihan warga masyarakat yang dapat mengganggu ketertiban umum;
 - g. mencegah dan menanggulangi tumbuhnya penyakit masyarakat;
 - h. mengawasi aliran kepercayaan yang dapat menimbulkan perpecahan atau mengancam persatuan dan kesatuan bangsa;
 - i. memberikan bantuan pengamanan dalam sidang dan pelaksanaan putusan pengadilan, kegiatan instansi lain, serta kegiatan masyarakat;
 - j. melaksanakan pemeriksaan khusus sebagai bagian dari tindakan kepolisian dalam rangka pencegahan;
 - k. menerima dan menyimpan barang temuan untuk sementara waktu;
 - l. mengeluarkan peraturan kepolisian dalam lingkup kewenangan administratif kepolisian yang mengikat warga masyarakat.
2. Kepolisian Negara Republik Indonesia sesuai dengan peraturan perundang-undangan lainnya berwenang:
 - a. memberikan izin dan mengawasi kegiatan keramaian umum dan kegiatan masyarakat lainnya;
 - b. menerima pemberitahuan tentang kegiatan politik;
 - c. menyelenggarakan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor;
 - d. memberikan surat izin mengemudi kendaraan bermotor;
 - e. melaksanakan kewenangan lain yang termasuk dalam lingkup tugas kepolisian.

Pasal 16

Dalam rangka menyelenggarakan tugas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 13 dan Pasal 14 di bidang proses pidana, Kepolisian Negara Republik Indonesia berwenang untuk:

- a. melakukan penangkapan, penahanan, penggeledahan, dan penyitaan;
- b. melarang setiap orang meninggalkan atau memasuki tempat kejadian perkara untuk kepentingan penyelidikan;
- c. membawa dan menghadapkan orang kepada penyidik dalam rangka penyidikan;
- d. menyuruh berhenti orang yang dicurigai dan menanyakan serta memeriksa tanda pengenal diri;
- e. melakukan pemeriksaan dan penyitaan surat;
- f. memanggil orang untuk didengar dan diperiksa sebagai tersangka atau saksi;
- g. mendatangkan orang ahli yang diperlukan dalam hubungannya dengan pemeriksaan perkara;
- h. mengadakan penghentian penyidikan
- i. menyerahkan berkas perkara kepada penuntut umum;
- j. mengajukan permintaan secara langsung kepada pejabat imigrasi dalam keadaan mendesak untuk melaksanakan cegah dan tangkal terhadap orang yang disangka melakukan tindak pidana;
- k. memberikan petunjuk dan bantuan penyidikan kepada penyidik pegawai negeri sipil serta menerima hasil penyidikan penyidik pegawai negeri sipil untuk diserahkan kepada penuntut umum;

Pasal 17

Pejabat Kepolisian Negara Republik Indonesia menjalankan tugas dan wewenangnya di seluruh wilayah negara Republik Indonesia, khususnya di daerah hukum masing-masing tempat ia diangkat sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

Pasal 18

- a. Untuk kepentingan umum, pejabat Kepolisian Negara Republik Indonesia dalam melaksanakan tugas dan wewenangnya dapat bertindak menurut penilaiannya sendiri.
- b. Pelaksanaan ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) hanya dapat dilakukan dalam keadaan yang sangat perlu dengan memperhatikan peraturan perundang-undangan serta kode etik profesi Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Pasal 19

- a. Dalam melaksanakan tugas dan wewenangnya, pejabat Kepolisian Negara Republik Indonesia senantiasa bertindak berdasarkan norma hukum dan mengindahkan norma agama, kesopanan, kesusilaan, serta menjunjung tinggi hak asasi manusia.
- b. Dalam melaksanakan tugas dan wewenang sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Kepolisian Negara Republik Indonesia mengutamakan tindakan pencegahan.

Peranan kepolisian di masyarakat adalah mitra yang saling membutuhkan, kita sepakat bahwa polisi atau petugas kepolisian di negeri ini mempunyai fungsi dalam struktur kehidupan masyarakat sebagai pengayom masyarakat, penegak hukum, yaitu mempunyai tanggung jawab khusus untuk memelihara ketertiban masyarakat dan menangani kejahatan, baik dalam bentuk tindakan terhadap pelaku kejahatan maupun dalam bentuk upaya pencegahan kejahatan agar para anggota masyarakat dapat hidup dan bekerja dalam keadaan aman dan tenteram. Dengan kata lain, kegiatan-kegiatan polisi adalah berkenaan dengan masalah-masalah sosial, yaitu berkenaan dengan sesuatu gejala yang ada dalam kehidupan sosial yang dirasakan sebagai beban atau gangguan yang merugikan para anggota masyarakat tersebut. Masyarakat yang dimaksud adalah masyarakat setempat yaitu tempat dimana gejala-gejala sosial tersebut terwujud. Ringkasnya, peranan polisi dalam menegakkan hukum dan melindungi masyarakat dari berbagai gangguan rasa tidak aman dan kejahatan adalah kenyataan yang tidak dapat dipungkiri. Baik melindungi warga masyarakat maupun melindungi berbagai lembaga dan pranata sosial, kebudayaan dan ekonomi yang produktif.

Polisi memiliki fungsi dan peranan yang sangat penting dalam mencegah dan menanggulangi kejahatan terutama di kota-kota besar, namun terlepas dari fungsi-fungsi lain yang sangat penting menjadi perhatian yakni fungsi patroli. Setiap hari dijalanan sudah tidak asing lagi diramaikan oleh kendaraan patroli polisi baik yang menggunakan kendaraan roda empat maupun kendaraan roda dua. Patroli tersebut dilakukan pada siang maupun malam hari. Cara polisi mengendarai kendaraan polisi terkesan lebih simpatik, dengan kecepatan lambat dan lampu rotoar yang menyala sehingga masyarakat memiliki rasa aman, nyaman dan merasa terlindungi. Patroli sangat efektif sebagai tindakan pencegahan dan penanggulangan kejahatan. Kejahatan merupakan pertemuan antara niat dengan kesempatan, jika kesempatan tersebut dihilangkan maka kejahatan bisa diminimalisir. Begitu pula sebaliknya jika niat sudah ada dan kesempatan datang maka kejahatan akan terjadi. Bila ada pelaku yang ingin melakukan kejahatan lantas ia melihat unit patroli maka ia akan mengurungkan niatnya sehingga kejahatan tersebut belum sempat terjadi, jadi pada dasarnya pencegahan pertemuan niat dan kesempatan itulah tugas dari patroli polisi.

Terkait tugas pokok POLRI untuk memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat, sebagai penegak hukum, dan sebagai pelayan, pelindung serta pengayom masyarakat, maka pelanggaran hukum dan tindak kejahatan adalah salah satu tanggung jawab penting yang diemban oleh pihak kepolisian. Diperlukan suatu tindakan yang tepat untuk dapat mengatasi permasalahan kejahatan yang sedari dulu melekat dalam kehidupan sehari-hari di masyarakat.

Kegiatan patroli polisi harusnya terus dipertahankan dan ditingkatkan intensitasnya di daerah rawan terutama malam hari, dan yang menjadi harapan seluruh masyarakat tentunya patroli polisi benar-benar dari niat personil lapangannya untuk mengayomi dan melayani masyarakat, bukan sekedar mencari-cari kesalahan pengguna lalu lintas juga pungutan liar. Peradaban manusia yang semakin maju ternyata diikuti oleh tindak kejahatan yang semakin meresahkan, masalah kejahatan bukan lagi dalam kelompok skala kecil, bahkan tidak sedikit kasus kejahatan antar provinsi dan juga antar negara. Semua ini menjadikan tugas dan tanggung jawab polisi semakin berat, butuh profesionalisme agar semua dapat berjalan sehingga polisi dapat dicintai masyarakat.

Peranan polisi bagi masyarakat sangat penting sekali. Berbagai macam jenis kejahatan yang telah ditangani pihak kepolisian dalam memberantas kejahatan demi untuk meningkatkan suasana aman dan tertib sebagaimana yang menjadi tanggung jawab kepolisian. Keberhasilan penyelenggaraan fungsi kepolisian dengan tanpa meninggalkan etika profesi sangat dipengaruhi oleh kinerja polisi yang direfleksikan dalam sikap dan perilaku pada saat menjalankan tugas dan wewenangnya. Profesionalisme polisi sangat diperlukan dalam menjalankan tugas sebagai penegak hukum, mengingat kejahatan semakin canggih, seiring perkembangan dan kemajuan zaman.

Patroli yang dilakukan oleh Polri bertujuan untuk :

1. Meningkatkan kehadiran polisi berseragam di tengah tengah masyarakat;
2. Mencegah bertemunya factor niat dan kesempatan yang memungkinkan timbulnya kriminalitas;

3. Pencegahan terjadinya gangguan Kamtibmas;
4. Pemberian rasa aman, perlindungan dan pengayoman masyarakat;
5. Diperolehnya informasi tentang kemungkinan timbulnya gangguan kamtibmas;
6. Pembatasan gerak provokator dan separatis di tengah-tengah masyarakat.

Adapun peranan patroli, antara lain:

1. Patroli merupakan tulang punggung polri dalam upaya mencegah segala bentuk kejahatan/ gangguan kamtibmas;
2. Sebagai sumber informasi bagi kesatuan;
3. Perwujudan kehadiran polri di tengah masyarakat;
4. Sarana untuk menyampaikan pesan Kamtibmas kepada masyarakat;
5. Melakukan tindakan pertama di tempat kejadian perkara;
6. Mencerminkan kesiapsiagaan polri di sepanjang waktu dalam upaya pemeliharaan dan menjamin kamtibmas.

b. Intensitas Patroli Polisi

Arus kejahatan yang terjadi sangat mengganggu keamanan dan ketertiban masyarakat sehingga menimbulkan kekhawatiran di masyarakat, kejahatanpun tidak pandang bulu, semua kalangan pernah merasakannya mulai dari kalangan masyarakat biasa, pendidikan seperti guru, dosen dan lainnya, pengusaha, bahkan dari aparat penegak hukum sendiri seperti aparat TNI dan POLRI. Kejahatan tidak hanya terjadi pada malam hari seperti yang kita dengar pada tahun 90-an, kejahatan justru terjadi pada siang hari bahkan di daerah yang sangat ramai sekalipun.

Dalam wawancara pada Satuan Lalu Lintas, yang diwakili oleh polisi wanita Bripda Yuyun Indrawati diungkapkan bahwa “patroli polisi setiap harinya memberi laporan informasi tentang kerawanan kriminalitas dalam hal tindak kejahatan tertangkap tangan Sat Lantas menyerahkan tersangka dan barang bukti ke Polsek dimana terjadi tindak kejahatan. Sebagai contoh: apabila dalam suatu razia ditemukan seorang pengendara sepeda motor membawa narkoba maka itu akan ditahan untuk

ditindak lanjuti dengan melakukan koordinasi dengan poleskta setempat di wilayah hukum tempat kejadian perkara itu.

Di dalam pelaksanaan tugasnya polisi mempunyai kewenangan diskresi yang dapat dilakukan secara individual atau birokrasi. Diskresi adalah suatu wewenang menyangkut pengambilan suatu keputusan pada kondisi tertentu atas dasar pertimbangan dan keyakinan pribadi seseorang, dalam hal ini polisi. Tindakan diskresi dilakukan untuk keadilan dan untuk kepentingan umum, tetapi bila dilakukan untuk kepentingan pribadi atau kelompok tertentu diskresi tersebut merupakan korupsi.

Tindakan diskresi yang diputuskan oleh petugas operasional di lapangan secara langsung pada saat itu juga dan tanpa meminta petunjuk atau keputusan dari atasannya adalah diskresi yang bersifat individual, sebagai contoh untuk menghindari terjadinya penumpukan arus lalu lintas di suatu ruas jalan, petugas kepolisian memberi isyarat untuk terus berjalan kepada pengemudi kendaraan meskipun saat itu lampu pengatur lalu lintas berwarna merah dsb. Adapun tindakan untuk mengesampingkan perkara, untuk menahan atau tidak melakukan penahanan terhadap tersangka/pelaku pelanggaran hukum atau menghentikan proses penyidikan, bukanlah tindakan diskresi individual petugas kepolisian. Tindakan tersebut merupakan tindakan diskresi birokrasi karena dalam pengambilan keputusan diskresi berdasarkan atau berpedoman pada kebijaksanaan-kebijaksanaan pimpinan dalam organisasi dan hal tersebut telah dijadikan kesepakatan diantara mereka.

Selain pantas untuk dilakukan diskresi juga merupakan hal yang penting bagi pelaksanaan tugas polisi karena :

- 1) Undang-undang ditulis dalam bahasa yang terlalu umum untuk bisa dijadikan petunjuk pelaksanaan sampai detail bagi petugas dilapangan,
- 2) Hukum adalah sebagai alat untuk mewujudkan keadilan dan menjaga ketertiban dan tindakan hukum bukanlah satu-satunya jalan untuk mencapai hal tersebut.
- 3) Pertimbangan sumber daya dan kemampuan dari petugas kepolisian.

Dalam menjalankan tugasnya, apabila menemukan tindak pidana tertangkap dan dibawa ke Reserse atau Polsek yang lebih dekat. Tetapi biasanya akan dibawa ke Samapta terlebih dahulu berikut tersangka dan barang bukti untuk dibuat laporan kejadian dan dibuat surat perintah tugas. Kesemuanya itu dapat fleksibel sesuai situasi lapangan yang artinya apabila ada kejadian besar contohnya: kerusuhan di Lampoko, jika diperlukan unit-unit patroli sekitar tempat kejadian dikoordinasikan untuk *memback-up* kekuatan di tempat kejadian tersebut walaupun unit tersebut sebenarnya tidak memiliki tugas di tempat kejadian.

Dalam pelaksanaannya telah diketahui bahwa patroli polisi memiliki unit-unit yang tugasnya telah dibagi-bagi kedalam beberapa satuan, diatur sedemikian rupa sehingga tidak terjadi tumpang tindih. Namun kesemua unit tersebut tetap mempunyai kesamaan yaitu sama-sama mempunyai fungsi preventif atau pencegahan dalam menanggulangi tindak kejahatan. Fungsi kepolisian Indonesia adalah salah satu fungsi pemerintahan Negara di bidang pemeliharaan keamanan dan ketertiban masyarakat, penegak hukum, perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat. Lalu Pasal 13 UU No. 2 Tahun 2002 menjelaskan bahwa Kepolisian

Negara Republik Indonesia sebagai salah satu aparaturnegara memiliki tugas pokok yaitu; Tugas pokok Kepolisian Negara Republik Indonesia adalah; (a) Memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat, (b) Menegakkan hukum, dan (c) Memberikan perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat.

Tugas pokok kepolisian diatas menggambarkan dalam perlindungan terhadap seluruh rakyat. Tanggung jawab patroli polisi adalah memperkecil kesempatan berbuat jahat dengan melakukan pengawasan rutin berdasarkan pembagian tugas dimasing-masing satuan. Polisi diberikan kewenangan yang besar dimana setiap tindakannya dianggap sah kendati tidak disebutkan dalam pasal perundang-undangan, sepanjang tidak melampaui batas-batas kewenangannya dan melanggar hak asasi manusia serta dalam ukuran kepentingan umum.

2. Faktor Determinan Patroli Polisi

Upaya yang dilakukan oleh implementor dalam mengatasi hambatan-hambatan yang ada di dalam implementasi kebijakan *Light on* ini antara lain adalah terus melakukan berbagai upaya sosialisasi kepada kelompok sasaran karena kebijakan ini masih dipandang penlu untuk dilanjutkan pelaksanaannya. Menurut pihak implementor masalah atau hambatan utama adalah *mindset* cara berpikir dari kelompok sasaran yang kurang terbuka terhadap perubahan yang ada di dalam masyarakat. Masyarakat akan menerima perubahan yang dianggapnya lazim, sedangkan menyalakan lampu pada siang hari menurut mereka adalah sesuatu yang tidak lazim atau asing, sehingga tidak heran jika masyarakat dalam hal ini pengendara sepeda motor tidak mau mentaati peraturan tersebut. Mengubah *mindset* kelompok

sasaran merupakan tantangan yang cukup berat, tidak bisa dipaksakan begitu saja, harus dilakukan secara bertahap dan terus menerus.

Menurut pihak implementor cara yang paling tepat untuk mengubah *mindset* dan menumbuhkan kesadaran masyarakat akan pentingnya keselamatan dalam berkendara adalah dengan terus melakukan sosialisasi menggunakan dengan berbagai macam inovasi sesuai dengan perkembangan jaman. Ibarat sekeras apapun sebuah batu, jika ditetesi dengan air lama-kelamaan pasti akan berlubang. Begitu juga sosialisasi *Light on* ini, walaupun membutuhkan waktu yang tidak singkat, implementor yakin dengan dilakukannya sosialisasi secara terus menerus masyarakat dalam hal ini adalah para pengendara lama-kelamaan akan terbiasa dan sadar dengan sendirinya. Sebagai contohnya adalah dengan operasi simpatik yang dilakukan oleh para polisi wanita dengan turun langsung ke jalan membagikan bunga atau stiker *Light on* kepada pengendara sepeda motor sekaligus memberikan himbauan kepada para pengendara untuk menyalakan lampu motor saat berkendara di siang hari. Karena bagaimanapun keselamatan berkendara lebih penting dari pengorbanan materi yang dikeluarkan. Cara ini juga dilakukan dengan tujuan memperbaiki citra buruk polisi lalu lintas di mata masyarakat. Adanya polisi wanita yang turun ke jalan dengan wajah cantik dan berpenampilan menarik ini diharapkan masyarakat akan lebih simpatik kepada polisi lalu lintas, sehingga citra buruk polisi lalu lintas semakin lama akan semakin memudar.

Upaya lain yang dilakukan adalah melakukan evaluasi kegiatan. Satlantas Polres Barru selalu melakukan evaluasi terhadap kegiatan-kegiatan yang telah dilaksanakan.

Laporan tersebut kemudian disajikan dalam sebuah laporan bulanan yang disebut ANEV (Analisa dan Evaluasi) bulanan. Laporan tersebut kemudian dibahas dalam rapat ANEV bulanan untuk menghasilkan solusi-solusi dari permasalahan yang dihadapi, tidak terkecuali dalam implementasi kebijakan *Light on*. Hasil rapat tersebut kemudian akan dilaporkan kepada Pembuat Kapolri sebagai bahan evaluasi kebijakan *Light on* dan sekaligus dijadikan untuk menentukan langkah kebijakan yang selanjutnya.

a. Faktor Internal Patroli Polisi

Operasi Zebra tidak cukup efektif untuk meningkatkan budaya disiplin berkendara. Terdapat beberapa faktor yang mempengaruhi pengendara untuk mematuhi rambu-rambu di jalan raya.

Jumlah kendaraan misalnya, dinilai memiliki dampak signifikan terhadap cara pengguna jalan dalam berkendara. Selain itu, kapasitas jalan serta kelengkapan rambu-rambu di berbagai titik di Barru juga berpengaruh dalam membentuk sikap para pengemudi roda dua ataupun roda empat. Selanjutnya, keberadaan lapangan parkir, halte dan terminal juga perlu ditata secara baik, karena faktor-faktor itu berpengaruh baik langsung maupun tidak langsung.

Jika instrumen-instrumen di atas tidak diatasi secara seimbang, maka operasi Zebra akan menjadi percuma. Terlebih operasi tersebut tidak digelar rutin. Tidak konsisten, selesai operasi banyak lagi yang melanggar.

Sebelumnya, Ditlantas Polres Barru berhasil menindak sebanyak 960 para pelanggar lalu lintas di seluruh wilayah Kabupaten Barru. Akibatnya, ruang sidang

di beberapa Pengadilan Negeri Barru penuh sesak tiap kali agenda sidang tilang dilangsungkan. Tak jarang, momen tersebut justru dimanfaatkan oleh sekelompok calo untuk mengeruk keuntungan.

Berkenaan dengan itu, faktor internal adalah faktor-faktor berupa daya tarik kepolisian yang meliputi kekuatan (*Strengths*) dan kelemahan (*Weaknesses*) dalam menarik perhatian ketaatan lalu lintas bagi masyarakat Barru. Analisis faktor internal yang meliputi kekuatan (*Strengths*) dan kelemahan (*Weaknesses*) dilakukan untuk mengetahui kondisi daerah tersebut secara internal. Menurut Pearce & Robinson (Tabah, 1993) kekuatan merupakan sumber daya atau kapabilitas yang dikendalikan oleh atau tersedia bagi suatu institusi kepolisian yang membuat institusi kepolisian relative lebih unggul dalam memenuhi kebutuhan masyarakat yang dilayaninya. Sedangkan kelemahan adalah keterbatasan atau kekurangan dalam satu atau lebih sumber daya atau kapabilitas suatu institusi kepolisian relatif menjadi hambatan dalam memenuhi kebutuhan masyarakat secara efektif.

b. Faktor Eksternal Patroli Polisi

Buruknya citra polisi lalu lintas bukan hanya disebabkan oleh faktor internal, tetapi juga faktor-faktor sosiologis yang lebih luas termasuk ketimpangan pertumbuhan kota, kondisi sosial, ekonomi dan budaya pemangku kepentingan.

Faktor utama yang menyebabkan buruknya citra polantas pada Ditlantas Polres Barru adalah fakta sosial yang mendorong terciptanya citra polantas itu

sendiri. Dengan kata lain, faktor internal bukan satu-satunya faktor yang menyebabkan buruknya citra polantas,

Pertumbuhan kota-kota di Sul-Sel menunjukkan ketimpangan. Kabupaten Barru mengalami pertumbuhan yang sangat pesat dibandingkan dengan kota-kota sekitarnya. Kota Barru menjadi daya tarik bagi kaum urban dan komuter. Pada malam hari, kota Barru dihuni sekira 1 juta jiwa, sedangkan siang hari dihuni sekira 2 juta jiwa sehingga terjadi defisiensi fasilitas perkotaan, termasuk daya tampung infrastruktur lalu lintas seperti sarana jalan dan lahan parkir, serta penurunan kualitas layanan polantas.

Citra polantas merupakan fenomena di Indonesia, termasuk di wilayah Kabupaten Barru. Apalagi polantas merupakan etalase bagi citra polri secara keseluruhan karena memiliki intensitas pertemuan atau interaksi yang tinggi dengan masyarakat. Jika citra polantas baik maka citra polisi juga semakin tinggi.

Untuk meningkatkan citra polantas, perlu peningkatan SDM polantas melalui berbagai pelatihan, penambahan jumlah personil polantas secara bertahap, melengkapi infrastruktur lalu lintas, serta edukasi masyarakat terkait kesadaran berlalulintas.

Berkenaan hal tersebut, maka Faktor eksternal adalah faktor-faktor berupa daya tarik institusi kepolisian yang meliputi peluang (*Opportunities*) dan ancaman (*Threats*) dalam menarik perhatian masyarakat. Analisis eksternal yang meliputi peluang (*Opportunities*) dan ancaman (*Threats*) dilakukan untuk mengetahui posisi daerah dalam berhadapan dengan lingkungan eksternalnya. Menurut Pearce/

Robinson (Tabah, 1993) peluang merupakan situasi utama yang menguntungkan dalam lingkungan suatu instansi, sedangkan ancaman adalah situasi utama yang tidak menguntungkan dalam lingkungan suatu institusi.

3. Upaya Penanggulangan Pelanggaran Lalu Lintas

Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh peneliti, Implementasi kebijakan *Light on* di Barru ini secara umum dibagi menjadi tiga tahap pelaksanaan, yaitu *Pertama, Tahap sosialisasi*, tahap pelaksanaan dan tahap penindakan. Tahap sosialisasi meliputi sosialisasi dari pimpinan (Kapolri) kepada implementor (Satlantas Polres Barru), sosialisasi kepada semua anggota Satlantas Polres Barru dan sosialisasi kepada kelompok sasaran (pengguna sepeda motor di Barru). Dari keseluruhan tahap sosialisasi tersebut sudah dapat dilaksanakan walaupun belum lancar.

Kedua, Pelaksanaan kebijakan Light on, di Barru ini ternyata tidak berjalan lancar karena terjadi pro dan kontra di masyarakat. Dari hasil wawancara yang dilakukan dengan para pengendara sepeda motor, mayoritas dari mereka tidak setuju dengan kebijakan *Light on* karena mereka merasa bahwa kebijakan ini lebih banyak menimbulkan kerugian daripada keuntungan bagi mereka. Sedangkan dari pihak implementor dalam hal ini Satlantas Polres Barru terdapat dua pernyataan yang agak berbeda, di satu sisi petugas yang sehari harinya bekerja di kantor menyatakan bahwa implementasi kebijakan *Light on* ini sudah termasuk berhasil karena mayoritas pengendara sudah mau menjalankan peraturan yang ada yaitu menyalakan lampu motor pada siang hari setidaknya di jalan-jalan utama di Kabupaten Barru. Di sisi lain petugas yang ada di lapangan cenderung beranggapan bahwa implementasi kebijakan

tersebut belum berhasil karena masih banyak pengendara yang tidak menyalakan lampu. Menurut pengamatan yang dilakukan peneliti, fakta di lapangan mengatakan bahwa kurang lebih 50% pengendara sudah mau menyalakan lampu saat berkendara pada siang hari. Meskipun terdapat perbedaan data terkait dengan tingkat kepatuhan kelompok sasaran, namun setidaknya dari data-data tersebut telah menggambarkan bahwa masih banyak kelompok sasaran yang tidak menyalakan lampu saat berkendara pada siang hari.

Ketiga, Tahap penindakan, dalam tahapan ini implementor masih belum memberikan tindakan tegas yang berupa pemberian sanksi tilang kepada kelompok sasaran yang melanggar peraturan yang sudah ditetapkan. Pemberian sanksi yang tegas sebenarnya dapat mendukung keberhasilan implementasi karena secara tidak langsung pemberian sanksi yang tegas akan mendidik kelompok sasaran agar terbiasa untuk mematuhi peraturan yang ada, namun dalam implementasi kebijakan *light on* di Barru ini implementor tidak diperintahkan untuk menilang oleh atasan sehingga implementor juga hanya bisa mematuhi peraturan yang diberikan oleh atasan mereka dalam hal ini Kapolri.

Jika dilihat dari sisi tujuannya yaitu menekan tingginya angka kecelakaan maka implementasi kebijakan ini termasuk berhasil, karena jumlah kejadian kecelakaan di Kabupaten cenderung menurun dari tahun 2017 sampai dengan tahun 2018 jika dibandingkan dengan sebelum diimplementasikannya kebijakan ini. Namun perlu diingat juga bahwa turunnya angka kecelakaan ini bukan semata-mata karena adanya kebijakan *Light on*, Kebijakan ini hanyalah salah satu dari berbagai upaya yang

dilakukan oleh implementor dalam mengurangi angka kecelakaan di jalan raya. Namun setidaknya dengan adanya kebijakan ini dapat membantu untuk menekan tingginya angka kecelakaan di Kabupaten Barru. Implementasi kebijakan merupakan kegiatan yang kompleks dengan begitu banyak faktor yang mempengaruhi keberhasilan suatu implementasi kebijakan. Menurut Edward ada empat variabel yang berperan penting dalam mempengaruhi keberhasilan implementasi kebijakan, yaitu sebagai berikut:

a. Komunikasi

Komunikasi merupakan hal yang sangat mempengaruhi keberhasilan Implementasi suatu program atau kebijakan. Seperti yang dikatakan Edward (1980) bahwa:

“Implementasi akan berjalan efektif apabila ukuran-ukuran dan tujuan-tujuan kebijakan dipahami oleh individu-individu yang bertanggung jawab dalam pencapaian tujuan kebijakan. Kejelasan ukuran dan tujuan kebijakan dengan demikian perlu dikomunikasikan secara tepat dengan para pelaksana. Konsistensi atau keseragaman dari ukuran dasar dan tujuan perlu dikomunikasikan sehingga implementors mengetahui secara tepat ukuran maupun tujuan kebijakan itu.”

Dalam sebuah implementasi kebijakan publik, komunikasi adalah hal yang sangat vital. Maksud dan tujuan sebuah kebijakan akan sampai kepada kelompok sasaran kebijakan apabila komunikasi berhasil dilakukan. Edward (Agustino, 2008:157-158) mengatakan bahwa agar komunikasi dapat diterima dan dimengerti baik oleh implementor maupun kelompok sasaran, maka perlu diperhatikan pula aspek-aspek yang mendukung komunikasi, yaitu, transmisi, kejelasan, dan konsistensi.

Aspek yang pertama adalah transmisi atau penyaluran informasi. Dalam implementasi kebijakan *Light on* komunikasi dilakukan dalam beberapa proses atau tahapan, yang pertama adalah komunikasi dengan pembuat kebijakan dalam hal ini adalah Kapolri dan pemerintah pusat. Komunikasi yang dilakukan berupa sosialisasi program dari Kapolri kepada seluruh Implementor Indonesia yakni polisi lalu lintas. Sesuai dengan prosedur dalam organisasi kepolisian, selain mengacu kepada UU yang berlaku juga dilakukan komunikasi yang bersifat lebih khusus, yaitu komunikasi melalui surat telegram. Surat telegram tersebut berisi SOP (*Standard Operating Procedures*) dan perintah langsung kepada jajaran yang dituju untuk melakukan peraturan yang diperintahkan dalam hal ini adalah untuk melaksanakan kebijakan *Light on*.

Tahapan komunikasi yang kedua adalah komunikasi intern kepada semua anggota Satlantas Polres Barru sebagai implementor. Setelah surat telegram tersebut diterima oleh implementor dalam hal ini Kapolres, selanjutnya kapolres memberikan amanat ini kepada Kasat lantas untuk kemudian disosialisasikan kepada seluruh jajaran dibawahnya untuk melaksanakan peraturan tersebut. Sosialisasi biasanya dilakukan oleh Kasat Lantas kepada jajaran dibawahnya pada saat apel pagi. Tahapan komunikasi yang terakhir adalah sosialisasi program atau kebijakan kepada kelompok sasaran dalam hal ini para pengendara sepeda motor. Sosialisasi kepada kelompok sasaran dilakukan melalui beberapa cara mulai dari penyuluhan langsung kepada masyarakat terorganisir dan tak terorganisir, iklan layanan masyarakat, pemasangan sebanduk, Patroli *Public Adress*, operasi

simpatik, hingga turun ke jalan langsung dengan memberikan isyarat “kedipan tangan” kepada pengendara sepeda motor.

Upaya komunikasi yang dilakukan oleh Satlantas Polres Barru memang sudah maksimal, namun ada kendala dalam aspek transmisi, kendala tersebut muncul dari kelompok sasaran, yakni daya tanggap kelompok sasaran terhadap kebijakan *Light on* masih rendah, ini disebabkan oleh cara berpikir praktis kelompok sasaran, mereka tidak mau memahami maksud dan tujuan kebijakan ini secara mendalam, sehingga menganggap kebijakan ini hanya mendatangkan kerugian bagi mereka tanpa memahami bahwa sebenarnya kebijakan ini juga mendatangkan manfaat yang jauh lebih penting dari pengorbanan yang mereka keluarkan.

Aspek yang kedua adalah kejelasan, komunikasi yang diterima oleh pelaksana kebijakan (*street-level-bureaucrats*) harus jelas dan tidak membingungkan atau tidak ambigu/mendua. Jika dilihat dari aspek kejelasan, komunikasi yang dilakukan dalam implementasi dapat dikatakan sudah cukup jelas. Hal ini disebabkan, peraturan yang mengatur kebijakan *Light on* ini hanya terdiri dari satu peraturan yang dituangkan dalam sebuah pasal UU No. 22 tahun 2009 yang mengatur para pengendara sepeda motor untuk menyalakan lampu saat berkendara di siang hari, itupun masih ditambah lagi dengan adanya komunikasi yang lebih khusus yaitu melalui Surat telegram. Surat telegram tersebut berfungsi untuk lebih menjelaskan maksud dan tujuan UU

tersebut dan juga sekaligus menjadi pedoman Implementor dalam melaksanakan tugasnya.

Aspek yang ketiga adalah konsistensi, konsistensi berkaitan dengan perintah yang diberikan dalam pelaksanaan suatu komunikasi harus konsisten dan jelas untuk ditetapkan atau dijalankan. Jika perintah yang diberikan sering berubah-ubah, maka dapat menimbulkan kebingungan bagi pelaksana di lapangan. Berdasarkan penelitian yang dilakukan, perintah yang diberikan kepada implementor dapat dibilang cukup konsisten, terbukti dari dulu hingga sekarang, Pembuat kebijakan dalam hal ini Kapolri terus memerintahkan kepada implementor untuk tidak henti-hentinya melakukan sosialisasi kepada kelompok sasaran agar mau menyalakan lampu pada siang hari walaupun muncul pro dan kontra dari kelompok sasaran. Artinya kebijakan ini masih dipandang perlu untuk dilaksanakan oleh Kapolri dalam rangka untuk mengurangi angka kecelakaan lalu lintas.

Jika dilihat dari segi komunikasi, memang secara umum komunikasi yang dilakukan oleh pihak implementor sudah baik. Akan tetapi masih mengalami kendala dalam aspek transmisi atau penyaluran informasi sehingga dapat mengambat implementasi kebijakan *Light on* di wilayah Kabupaten Barru.

b. Sumber daya

Setiap implementasi kebijakan harus didukung oleh sumber daya yang memadai untuk mencapai sebuah keberhasilan.

“Sumber daya diposisikan sebagai *input* dalam organisasi sebagai suatu sistem yang mempunyai implikasi yang bersifat ekonomis dan teknologis. Secara ekonomis, sumber daya bertalian dengan biaya atau pengorbanan langsung yang dikeluarkan oleh organisasi yang merefleksikan nilai atau kegunaan potensial dalam transformasinya ke dalam *output*. Sedang secara teknologis, sumberdaya bertalian dengan kemampuan transformasi dari organisasi.” (Tachjan, 2006:135).

Sumber daya tersebut meliputi sumber daya manusia dan finansial. Sumber daya manusia di sini merujuk pada kecukupan kualitas maupun kuantitas implementor yang dapat melingkupi seluruh kelompok sasaran. Berdasarkan penelitian yang dilakukan, sumber daya manusia dalam kebijakan ini adalah seluruh anggota Satlantas Polres Barru.

Secara kualitas, Implementor tentu sudah tidak diragukan lagi karena pengetahuan dan seluk beluk dibidang lalu lintas sudah menjadi spesialisasi tugas mereka dan juga tidak dimiliki oleh instansi lainnya. Mereka tentu sudah menguasai kemampuan dalam bidang perlalulintasan jalan raya. Sebagai anggota polisi lalu lintas mereka sudah diberikan pelatihan-pelatihan terkait dengan bidang lalu lintas jalan raya saat masa pendidikan dan ditambah lagi dengan berbagai pelatihan tambahan yang diberikan saat masa tugas. Setiap ada kebijakan baru pimpinan pasti akan mensosialisasikan kepada seluruh anggota Satlantas. Kemudian anggota juga dituntut untuk menguasai berbagai kompetensi yang diberikan agar saat bertugas mereka tidak menemui kesulitan lagi. Begitu juga saat Kebijakan Light on ini didelegasikan kepada Satlantas Polres Barru.

Sedangkan secara kuantitas sumber daya manusia, Implementor dalam hal ini memang memiliki keterbatasan jumlah personil, keterbatasan personil. Jumlah

personil mereka ada sekitar 230 orang itu pun sudah termasuk dengan personil yang ditugaskan di 17 Polsek di Kabupaten Barru. Menurut hasil wawancara yang dilakukan di setiap Polsek hanya ada sekitar 6 sampai 10 personil yang merupakan anggota dari Satlantas Polres Barru. Jumlah personil ini tentu saja tidak sebanding dengan jumlah kelompok sasaran yang ada di Barru, akibatnya pengawasan dan penindakan yang dilakukan oleh implementor kepada kelompok sasaran tidak bisa maksimal. Hal ini tentu saja dapat menghambat keberhasilan implementasi kebijakan *Light on* di Barru.

Sumber daya finansial di sini adalah kecukupan modal investasi atas sebuah program atau kebijakan. Sumber daya finansial ini lah yang akan menjamin keberlangsungan program atau kebijakan tersebut. Tanpa adanya dukungan finansial yang memadai, kebijakan tidak akan berjalan efektif dan cepat dalam mencapai tujuan dan sasaran. Berdasarkan wawancara yang dilakukan dengan pihak Satlantas Polres Barru, sumber daya finansial dalam implementasi kebijakan *Light on* di Barru ini berasal dari dana operasional anggaran negara. Dana ini hanya sebatas digunakan untuk membiayai operasional sosialisasi program sebagai contohnya penyuluhan kebijakan *Light on* ini. Pihaknya memang tidak menyebutkan berapa jumlahnya, namun telah mencukupi. Sedangkan untuk pengadaan media sosialisasi seperti baliho, spanduk, pamflet, stiker dan sebagainya, Satlantas Polres Barru melakukan kerja sama dengan pihak sponsor, sehingga tidak memerlukan pengeluaran lagi.

Jika melihat keterangan di atas secara sekilas memang seharusnya secara kualitas sumber daya manusia dan kemampuan finansial yang ada dalam diri implementor ini sudah mencukupi untuk mendukung keberhasilan implementasi kebijakan *Light on* di Kabupaten Barru. Namun kenyataannya dari segi kuantitas sumber daya manusia, implementor memiliki keterbatasan jumlah personil. Sehingga implementasi kebijakan ini belum bisa berjalan secara optimal.

c. Disposisi

Disposisi merujuk pada karakteristik yang menempel erat pada diri implementor kebijakan. Karakter yang penting dimiliki oleh implementor kebijakan adalah kejujuran, komitmen, dan demokratis. Kejujuran mengarahkan implementor untuk tetap berada di dalam arah yang telah digariskan dalam *guideline* kebijakan tersebut. Komitmen akan membawa implementor semakin antusias dalam melaksanakan tahap-tahap program secara konsisten. Sedangkan demokratis akan meningkatkan kesan baik implementor dan kebijakan dihadapan kelompok sasaran.

Dalam implementasi kebijakan *Light on* ini kejujuran implementor ditunjukkan dari pernyataan-pernyataan yang dikemukakan saat peneliti melakukan wawancara terkait dengan kebijakan *Light on*. Salah satu contohnya adalah saat pihak implementor menyatakan bahwa memang selama ini pihaknya belum pernah melakukan penindakan yang berupa tilang kepada para pengendara sepeda motor yang tidak menyalakan lampu di siang hari. Ketika peneliti

melakukan *kroscek* kebenaran terhadap pihak kelompok sasaran, hasilnya memang sesuai dengan yang dikatakan oleh pihak implementor. Hal ini menggambarkan bahwa terkait dengan kebijakan ini pihak implementor memiliki kejujuran.

Komitmen implementor ditunjukkan pada keseriusan Satlantas Polres Barru dalam mengemban tugas dan kewajiban yang diberikan oleh pimpinan. Keseriusan ini terlihat saat Satlantas Polres Barru melakukan berbagai upaya untuk mendukung keberhasilan kebijakan tersebut, sebagai contohnya adalah keseriusan dalam hal sosialisasi. Sejak diberlakukannya kebijakan tersebut hingga sekarang, Satlantas Polres Barru tidak henti-hentinya melakukan sosialisasi kepada kelompok sasaran walaupun sempat menemui berbagai kendala. Mulai dari penyuluhan kepada masyarakat, pemasangan baliho, spanduk yang bertuliskan himbauan agar pengendara menyalakan lampu di siang hari hingga turun langsung ke jalan untuk memberikan himbauan kepada para pengendara sepeda motor.

Sedangkan wujud demokratis yang ada pada diri implementor antara lain ditunjukkan dengan adanya operasi simpatik. Operasi simpatik ini meliputi pemberian stiker, dan bunga kepada para pengguna jalan yang dilakukan dalam rangka mensosialisasikan program kepada kelompok sasaran. Operasi simpatik ini biasanya dipimpin langsung oleh kanit Dikyasa Polres Barru. Tujuan operasi simpatik ini adalah untuk meningkatkan kesan baik implementor dan kebijakan

dihadapan kelompok sasaran supaya implementasi kebijakan dapat berjalan sesuai dengan tujuan yang diharapkan.

d. Struktur Birokrasi

Menurut Edward III (1980) struktur birokrasi juga tidak kalah penting dengan ketiga variabel lainnya. Aspek struktur birokrasi ini mencakup dua hal penting yaitu mekanisme kerja dan struktur organisasi pelaksana. Mekanisme implementasi ini biasanya ditetapkan dalam sebuah *Standart Operating Procedure* (SOP). SOP yang baik akan mencantumkan kerangka kerja yang jelas, sistematis, tidak berbelit dan mudah dipahami oleh siapapun, terutama implementor. Implementasi kebijakan *Light on* di Barru ini sudah memiliki SOP yang cukup jelas, karena Implementor hanya diwajibkan untuk menghibau kepada kelompok sasaran untuk menyalakan lampu saat berkendara pada siang hari. Peraturan tersebut sudah tertuang dalam UU No.22 tahun 2009 pasal 107 ayat 2, ini masih diperjelas lagi dengan adanya perintah langsung melalui surat telegram dari Kapolri sehingga implementor tidak mengalami kesulitan lagi dalam melaksanakan tugasnya.

Jika dilihat dari struktur organisasi, Satlantas Polres Barru sudah memiliki struktur yang jelas dan tidak terlalu rumit, hierarkinya pun juga tidak terlalu panjang, sehingga dalam hal penyampaian informasi dari atasan kepada bawahan tidak memakan waktu yang lama. Namun di satu sisi Satlantas Polres Barru mempunyai karakteristik struktur organisasi yang kaku dan sangat tegas. Sama dengan organisasi kepolisian lainnya, Satlantas Polres Barru juga menganut

sistem hierarki yang kaku. Dalam organisasi polisi atau militer menganut prinsip bahwa seorang bawahan harus patuh terhadap atasan, jadi pemimpin mempunyai andil yang besar dalam pengambilan keputusan.

Sebagai contohnya ketika sebagian besar masyarakat kurang setuju dengan adanya kebijakan *Light on* yang dinyatakan dengan berbagai sikap, namun Satlantas Polres Barru sebagai implementor tetap melaksanakan atau memberlakukan kebijakan ini sesuai dengan perintah atasan dalam hal ini kapolri. Hal ini membuktikan bahwa adanya kontrol yang sangat kuat dari atasan kepada bawahannya, sehingga jika terjadi hal-hal yang luar biasa, implementor dilapangan tidak bisa untuk mengambil keputusan secara sepihak tanpa perintah dari atasan. Ini berakibat pengambilan keputusan dalam situasi tertentu berjalan dengan lambat karena harus ada ijin dari atasan.

Namun di sisi lain hal ini juga dibutuhkan dalam organisasi kepolisian. Sebagai implementor dan penegak hukum, struktur organisasi yang kaku, disiplin yang tinggi, serta kontrol yang kuat dari pimpinan yang ada di dalam diri Implementor ini juga bermanfaat untuk membawa implementasi kebijakan ini tetap berada pada peraturan hukum yang berlaku. Hal ini juga dapat mencegah implementor yang berada di lapangan untuk tidak bertindak menyalah gunakan wewenang yang dimilikinya.

Lalu Lintas merupakan sarana untuk bergerak dari satu tempat ke tempat yang lain, Sehingga lalu lintas merupakan hal yang paling penting dalam kehidupan perkembangan suatu negara. Karena lalu lintas mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya

memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar NRI 1945. Sebagai bagian dari sistem transportasi nasional, Lalu Lintas dan Angkutan Jalan harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, kesejahteraan, ketertiban berlalu lintas dan Angkutan Jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan negara.

Namun selain dampak positif guna mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum, perkembangan lalu lintas dapat menimbulkan dampak negatif yakni meningkatnya permasalahan dalam lalu lintas. Permasalahan meningkatnya angka pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas atas ketidakpatuhan masyarakat atas peraturan lalu lintas guna kenyamanan dan keamanan dalam berlalu lintas. Karena biasanya ketidakpatuhan pada lalu lintas untuk sebagian disebabkan oleh perilaku manusia sendiri yang menyeleweng dari peraturan-peraturan (Soekanto, 1989:5).

Seringnya terjadi pelanggaran lalu lintas yang menimbulkan kecelakaan lalu lintas dikarenakan keadaan lelah, lapar, usia yang sudah mulai tua, obat-obatan dan lain sebagainya, merupakan beberapa faktor yang kemungkinan besar akan dapat mempengaruhi kemampuan untuk mengemudikan kendaraan dengan baik. (Soekanto, 1989:69-71).

Kelelahan fisik dapat mengurangi kemampuan mengemudi, serta konsentrasi yang diperlukan untuk mengemudikan kendaraan dengan baik. Kesalahan biasanya diarahkan pada pengemudi kendaraan, kualitas kendaraan, kualitas jalan raya itu

sendiri dan faktor-faktor yang berasal dari lingkungan baik lingkungan alam maupun sosial (Soekanto, 1989:42). Pihak-pihak yang bertanggung jawab atas keselamatan penggunaan jalan raya telah berusaha menanggulangi pelanggaran dan kecelakaan yakni Pemerintah sudah mengatur hal-hal yang bersifat teknis operasional berlalu lintas dalam Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 telah diatur secara tegas dan terperinci dengan maksud agar terciptanya kepastian hukum dalam pengaturannya sehingga tidak memerlukan lagi banyak peraturan pemerintah dan peraturan pelaksanaannya.

Dalam pelaksanaannya terdapat tujuan untuk menekan angka pelanggaran lalu lintas dan dapat berakibat kecelakaan lalu lintas yang dirasakan sangat tinggi, upaya ke depan diarahkan pada penanggulangan secara komprehensif yang mencakup upaya pembinaan, pencegahan, pengaturan, dan penegakan hukum. Upaya pembinaan dan pencegahan tersebut dilakukan melalui peningkatan intensitas pendidikan berlalu lintas, penyuluhan hukum dan pembinaan sumber daya manusia serta melalui peningkatan pengawasan kelaikan jalan, sarana dan prasarana jalan maupun kelaikan kendaraan, termasuk pengawasan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan yang lebih intensif serta upaya pengaturan meliputi manajemen dan rekayasa lalu lintas dan modernisasi sarana dan prasarana lalu lintas. Upaya penegakan hukum dilaksanakan lebih efektif melalui perumusan ketentuan hukum yang lebih jelas serta penerapan sanksi yang lebih tegas.

Pelaksanaan penertiban berupa operasi pemeriksaan kendaraan bermotor, merupakan upaya penertiban berlalu lintas yang dilaksanakan beberapa kali setiap

bulan. Yang mencengangkan adalah dalam tindakan penegakan hukum tersebut banyak diantaranya tidak memiliki SIM, yang mana semestinya SIM merupakan hal yang penting dikarenakan pendidikan dan pelatihan bagi pengendara untuk bisa berkendara kendaraan bermotor dengan baik dan benar sesuai peraturan yang berlaku dalam berlalu lintas. Dengan adanya pendidikan dan pelatihan tersebut pengendara akan mendapatkan Surat Ijin Mengemudi (SIM) yang merupakan persyaratan pengemudi dalam mengemudi di jalan yang sesuai pasal 77 ayat (1) Undang-undang No 22 tahun tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan “Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib memiliki SIM sesuai dengan jenis Kendaraan Bermotor yang dikemudikan”.

Pendidikan dan pelatihan yang dilaksanakan oleh kepolisian dalam hal mendapat Surat Ijin Mengemudi (SIM) ada beberapa tes yang bertahap yang dilakukan diantaranya ujian teori dan ujian praktik yakni guna keahlian mengemudikan kendaraan bermotor baik dan mengetahui rambu-rambu lalu lintas di jalan. Maka bila seorang pengendara dikatakan lulus dalam tes tersebut sehingga layak mendapatkan surat ijin mengemudi (SIM) untuk berkendara.

Masih seringnya terjadi pelanggaran atas rambu-rambu lalu lintas yakni mengenai pengendara yang kurang tertib berlalu lintas karena kurang memerhatikan rambu-rambu lalu lintas atau diantaranya sengaja melanggarnya karena pengendara sudah mengetahui rambu rambu lintas yang benar tapi pengendara sengaja melanggarnya. Selain itu, kesadaran masyarakat untuk mematuhi peraturan lalu lintas masih rendah yakni terbukti dalam berkali-kali operasi lalu lintas, banyak pelanggar terjaring

misalnya tak memakai helm dan tak mau menghentikan kendaraan. mekipun lampu pengatur lalu lintas sedang menyala merah. Padahal menggunakan helm merupakan bagian dari kenyamanan dan keselamatan pengendara. (Utomo, 2009: 23-20).

Kepolisian selalu melakukan penindakan yakni dengan memberikan tilang terhadap pelaku yang melakukan pelanggaran lalu lintas. Baik pelanggaran yang terjadi pada lalu lintas sehari-hari maupun saat pelaksanaan penertiban yakni rasia kendaraan bermotor. Dimana biasanya polisi meminta kelengkapan surat yakni STNK dan SIM yang akan diperiksa, bila tidak bisa menunjukkan maka dikenakan sanksi berupa tilang. Selain diberi bukti tilang dapat juga terjadi penyitaan STNK atau SIM pengendara, penyitaan tersebut sementara guna barang bukti telah melanggar lalu lintas. SIM disita yakni sebagai barang bukti yang dapat diambil kembali saat sudah mengikuti persidangan. Dalam persidangan tersebut akan dikenakan sanksi denda sesuai peraturan.

Jadi kesalahan prosedur di atas tidak bisa kita salahkan pihak kepolisian namun juga masyarakat sebagai pengendara kendaraan bermotor harus mengetahui dan patuh kepada hukum, yakni bila melanggar maka akan dikenakan sanksi sesuai hukum dan prosedurnya. Bukannya dengan cara bermusyawarah yang merupakan pelanggaran suap. Data kepolisian wilayah resor Barru dalam kurun waktu 2014 sampai 2018 jumlah penyitaan SIM mencapai 12.881, yang paling banyak yakni pada tahun 2015 yang mencapai 4.079 dan yang tidak memiliki/ tidak bisa menunjukkan SIM yakni 17.647 dan STNK disita berjumlah 679. Jumlah yang cukup mendasar terjadinya pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas karena keterampilan dalam berkemudi

kendaraan belum cukup lancar, sebagaimana Data penyitaan SIM dan STNK pada tahun 2014 sampai 2018 disatuan lalu lintas polres Barru.



BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Sesuai hasil penelitian yang dilakukan oleh peneliti, maka dapat disimpulkan bahwa:

1. Satuan Lalu Lintas Kepolisian resort Barru mengadakan patroli disetiap hari kerja (senin-jumat) guna menanggulangi pelanggaran-pelanggaran yang sering terjadi di Kabupaten Barru khususnya didaerah-daerah yang rawan pelanggaran, kecelakaan dan kemacetan dengan menggunakan bentuk patroli motor atau dengan mengendarai mobil atau patroli bermobil. Patroli mulai berjalan pada pukul 09.00-12.00 WITA kemudian setelah istirahat beberapa jam dilanjutkan kembali pada pukul 14.00-15.00 WITA. Setiap minggu Satlantas melakukan analisa dan evaluasi kerja kemudian dibuatkan laporan hasil ditiap bulannya.
2. Dalam melakukan patroli, Satlantas Polres Barru mengaku mengalami beberapa hambatan yang kadang membuat patroli tersebut kurang maksimal dan kurang efektif. (1) kurangnya personil, hal ini adalah permasalahan disemua institusi Polri di Provinsi Sulawesi Barat. Kekurangan personil dianggap mengurangi tingkat keefektifan patroli karena jika dalam melaksanakan patroli lantas personil yang turun kejalan tidak lebih dari 5 personil sesuai dengan jumlah minimal pelaksanaan patroli maka Polantas akan kewalahan dalam mengatur dan menangani para pelanggar lalu lintas. (2) minimnya sarana dan prasarana. Dalam melaksanakan patroli tentunya para Polantas harus dibekali dengan sarana dan

prasarana/fasilitas guna menunjang keefektifan pelaksanaan patroli. Jumlah sarana dan prasarana di Satlantas Polres Barru dianggap masih belum memadai. Meski begitu, Kasatlantas menghimbau kepada anggotanya untuk memberdayakan sarana yang ada misalnya saja kendaraan milik pribadi para Polantas.

3. Ada beberapa upaya yang dilakukan oleh Satlantas Polres Barru untuk mengurangi angka pelanggaran lalu lintas di Kabupaten Barru yaitu pelaksanaan sosialisasi Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan program 1 desa 1 polisi meski sebenarnya program 1 desa 1 polisi ini belum berjalan dengan maksimal karena masih kekurangan personil, jadi sementara ini Polres Barru baru bisa menyanggupi 1 polisi di setiap 3 desa.

B. Saran-Saran

Berdasarkan pembahasan dan rumusan kesimpulan yang dikemukakan sebelumnya, peneliti menyarankan lima hal sebagai berikut:

1. Angka pelanggaran lalu lintas di Kabupaten Barru yang terjadi sepanjang bulan januari hingga bulan juni 2018 ini terbilang cukup tinggi dan didominasi oleh pelajar-pelajar baik dari tingkat SD hingga SLTA. Salah satu hal yang dapat mencegah peningkatan bahkan mengurangi angka pelanggaran yang dilakukan oleh para pelajar yakni merutinkan sosialisasi kepada msyarakat agar masyarakat paham tentang lalu lintas dan dampak yang timbul akibat dari pelanggaran tersebut.

2. Penambahan personil dan sarananya akan sangat membantu pelaksanaan patroli mencapai tingkat efektifitas yang baik. Jadi saran penulis, Kepolisian Resort Barru khususnya pada satuan lalu lintas perlu meminta kepada Kepolisian Daerah atau ke Mabes Polri untuk penambahan personil dan sarana tersebut guna mengoptimalkan kinerja Satlantas Polres Barru itu sendiri.
3. Polres Barru sangat perlu melakukan pendekatan- pendekatan kepada masyarakat untuk mengetahui seperti apa keadaan masyarakat dan apa saja keluhan mereka. Dari hal kecil itu kita dapat mengerti dan mengetahui permasalahan masyarakat sehingga kurang menaati aturan lalu lintas. Hal ini bisa saja berjalan efektif dengan mengoptimalkan program 1 desa 1 polisi

DAFTAR PUSTAKA

- Agustino, Leo. 2008. *Dasar-Dasar Kebijakan Publik*. Alfabeta: Bandung.
- Anderson, James E. 2010. *Public Policy Making. An Introduction*. Boston: Mifflin.
- Aprilia, Kiki Riski. 2014, *Peranan Polantas Dalam Penertiban Pelanggaran Lalu Lintas Yang Berpotensi Menyebabkan Kecelakaan Lalu Lintas Di Polresta Padang*, Jurnal Penelitian, Fakultas Hukum Universitas Tamansiswa Padang,
- Atmasasmita, Romli 1997, *Kriminologi*, Bandung :Mandar Maju.
- Birkland, Thomas. A. 2001. *Introduction To The Policy Process, Concepts, And Models Of Public Policy Marking*. New York: M.E.
- Bonger W.A. 2015. *Pengantar Tentang Kriminologi*. Ghalia Indonesia: Jakarta.
- Cressey, D. R. 1950. *The criminal violation of financial trust. American Sociological Review*, Retrieved from www.JSTOR.org.
- Darwin, Muhadjir. 1999. *Implementasi Kebijakan. Modul Pelatihan Teknik dan Manajemen Kebijakan Publik UGM*, Yogyakarta.
- Dimock, Marshall dan Glade Dimock, 2007. *Administrasi Negara*, Terjemahan Husni Thamrin Pane, Jakarta: Aksara Baru.
- Indiahono, Dwiyanto. 2009. *Kebijakan Publik Berbasis Dynamic Policy Analisis*. Gava Media: Yogyakarta
- Dye, Thomas R. 1998. *Understanding Public Policy*. New Jersey USA: Prentice Hall.
- Edward III, George C. 1980, *Implementing Public Policy*, Congressional Quarterly Press, Washington.
- Exter, A.P. den (et.al), 2008. *Internasional Health Law: Solidarity in Justice and Health Care*, Maklu, Antwerpen.
- Fred Ameln, 1991. *Kapita Selekta Hukum Kedokteran*, Grafikatama Jaya, Jakarta.
- Jones, Charles O, 1991. *Pengantar Kebijakan Publik (Public Policy)*, Diterjemahkan oleh Ricky Istamto, Rajawali Pers. Jakarta.

- Keban, Yeremias. T. 2008. *Enam Dimensi Strategis Administrasi Publik, Konsep, Teori, dan Isu*. Yogyakarta. Gava Media
- Kepolisian Negara Republik Indonesia. 2012. *Hanjar Patroli: Dalam Rangka Pelatihan Turjawali*: Jakarta.
- Meliala, Qirom Syamsudin. 2010. *Pokok-pokok Hukum Perjanjian Beserta Perkembangannya*, Liberty: Yogyakarta.
- Marpaung, Leden. 2014. *Asas-Teori-Praktik Hukum Pidana*, Sinar Grafika, Jakarta
- Miles, M. B., Huberman, M., dan Saldana. 2014. *Analisis Data Kualitatif*, Terjemahan oleh Tjetjep Rohendi Rohidi. Jakarta: UI Press.
- Moleong, Lexy J., 2000, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Bandung, PT. Remaja Rosdakarya.
- Mustopadidjaja, AR,. 2003. *Reformasi Birokrasi, Perwujudan Good Governance, dan Pembangunan Masyarakat Madani*. Jakarta: Silaknas ICMI.
- Nakamura, Robert T. & Smallwood, Frank. 1980. *The Politics of Policy Implementation*. New York: St.Martin's Press.
- Nugroho, D. Riant. 2006. *Kebijakan Publik; Untuk Negara-Negara Berkembang, Model-Model Perumusan, Implementasi, dan Evaluasi*, (Cet. Pertama). Jakarta: Elex Media Komputindo..
- Peterson, S.A. 2003. *Public Policy*. Dalam *Encyclopedia of Public Administration and Public Policy*. Diedit oleh Jack Rabin. New York: N. Y.: Marcel Dekker.
- Purba, Medi Erwinsen. 2013, *Peran Polisi Dalam Menanggulangi Kasus Tindak Pidana Pencurian Kendaraan Bermotor Di Kota Yogyakarta*, Universitas Atma Jaya: Yogyakarta.
- Purwodarminto, W.J.S. 1986, *Kamus Umum Bahasa Indonesia*, Balai Pustaka, Jakarta.
- Pressman, Jeffrey L. and Aaron Widavsky. 1974. *Implementation*. Berkely: University of California Press.
- Prodjodikoro, Wirjono. 2013. *Asas-asas Hukum Pidana di Indonesia*. Bandung: Refika Aditama.

- Rahardi, Pudi. 2014, *Hukum Kepolisian : Kemandirian Profesionalisme dan Reformasi POLRI*, Laksbang Grafika: Surabaya.
- Raharjo, Rinto. 2014, *Tertib Berlalu Lintas*, Shafa Media, Yogyakarta,
- Rosyadah, Dede. 2003. *Demokrasi, Hak Asasi Manusia dan Masyarakat Madani*, Perdana Media, Jakarta.
- Sadjijono, 2008, *Hukum Kepolisian: Polri dan Good Governance*, Laksbang Mediatama, Yogyakarta.
- Soekanto, Soerjono. 2012. *Sosiologi Suatu Pengantar*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Subarsono. 2005. *Analisis Kebijakan Publik*. Jogjakarta: Pustaka Pelajar.
- Sudarsono, Hadi. 2012. *Bank dan Lembaga Keuangan Syariah*. Edisi Keempat: Yogyakarta: Ekomisia.
- Sudana, I Made. 2011. *Manajemen Keuangan Perusahaan*. Jakarta: Erlangga.
- Sudarsono, Heri. 2012. *Bank dan Lembaga Keuangan Syariah*. Edisi Keempat. Yogyakarta: Ekonisia.
- Soekanto, Soerjono. 1989. *Polisi dan lalu lintas (Analisis Menurut Sosiologi Hukum)*. Bandung: Mandar Maju hal.5
- . 1989. *Suatu Tinjauan Sosiologi Hukum Terhadap Masalah-Masalah Sosial*. Bandung: Citra Aditya Bakti. 69-71.
- . 2002. *Kesadaran hukum dan kepatuhan hukum*. Jakarta : Raja Grafindo Persada.
- Sugiyono. 2005. *Metode Penelitian Administrasi*. Bandung: Alfabeta.
- Suprananto, Agung. 2005, *Reformasi Manajemen Keuangan Polri*, Partnership, Jakarta.
- Tabah, Anton. 1993. *Patroli Polisi*, PT Gramedia Pustaka Utama: Jakarta.
- Tachjan. H. 2006. *Implementasi Kebijakan Publik*. Bandung. AIPI Bandung-Luslit KP2W Lemlit Unpad
- Tangkilisan, Hessel Nogi. 2003. *Impelementasi Kebijakan Publik; Transformasi Pikiran George Edwards*. Jakarta: Kerjasama Lukman Offset & Yayasan Pembaruan Administrasi Publik Indonesia.

Vold, George B. Bernard Thomas J. Snipes, Jeffrey B., 1981. *Systems and Technology Englewood*. Cliffs. NJ: Prentice-Hall.

Wahab, Solichin. 2003. *Analisis Kebijakan: Dari Formulasi Ke Implementasi Kebijakan Negara*. Jakarta: Bumi Aksara.

Regulasi:

Undang-Undang Nomor 11/2008 tentang *Informasi dan Teknologi Elektronik*.

Undang-Undang Nomor 22/2009 tentang *Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*.

Peraturan Pemerintah Nomor 80/2012 tentang *Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan*.

Websaite:

Agustino, Leo. 2007. *Publik Dalam Aneka Perspektif*: Online. (<http://www.pikiran-rakyat.com/cetak/1204/30/0801.htm>). Diakses. tanggal 17 Oktober 2019.

Utomo, Nugroho Wahyu. 2009. *Rendah, Kesadaran Warga Patui Aturan Lalu Lintas*. <http://suaramerdeka.com/v1/index/.php/read/cetak>, diakses pada tanggal 6 April 2019.

Wikipedia. 2008. *Pelayanan Publik*, (Online), (<http://id.wikipedia.org/wiki/Pelayanan-publik>.) Diakses. tanggal 6 Oktober 2012.

Lampiran 1. Matriks Pengembangan Instrumen Penelitian

I. Judul Penelitian:

**PERANAN SATUAN LALU LINTAS (SATLANTAS) DALAM EKSPEKTASI
MENCEGAH PELANGGARAN LALU LINTAS DI WILAYAH POLRES
KABUPATEN BARRU**

II. Rumusan Masalah

1. Bagaimana implementasi Patroli Polisi dalam penanggulangan pelanggaran lalu lintas di wilayah Polres Kabupaten Barru?
2. Faktor determinan apa yang menjadi hambatan Patroli Polisi dalam penanggulangan pelanggaran lalu lintas di wilayah Polres Kabupaten Barru?
3. Bagaimana deskripsi upaya yang dapat dilakukan polisi patrol untuk mengurangi angka pelanggaran lalu lintas di wilayah Polres Kabupaten Barru?

III. Tujuan Penelitian

1. Mengetahui dan menganalisis implementasi Patroli Polisi dalam penanggulangan pelanggaran lalu lintas di wilayah Polres Kabupaten Barru.
2. Mengetahui dan menganalisis faktor determinan yang menjadi hambatan Patroli Polisi dalam penanggulangan pelanggaran lalu lintas di wilayah Polres Kabupaten Barru.
3. Mengetahui dan menganalisis deskripsi upaya yang dapat dilakukan polisi patrol untuk mengurangi angka pelanggaran lalu lintas di wilayah Polres Kabupaten Barru.

IV. Fokus Penelitian

1. Implementasi Patroli Polisi dalam penanggulangan pelanggaran lalu lintas di wilayah Polres Kabupaten Barru.
2. Faktor determinan yang menjadi hambatan Patroli Polisi dalam penanggulangan pelanggaran lalu lintas di wilayah Polres Kabupaten Barru.
3. Deskripsi upaya yang dapat dilakukan polisi patrol untuk mengurangi angka pelanggaran lalu lintas di wilayah Polres Kabupaten Barru.

V. Informan penelitian

1. Internal kepolisian :
 - a. Kanit Dikyasa = 1 orang
 - b. Kanit Patroli = 1 orang
 - c. Polisi Patroli = 3 orang
 - d. Pengawai Bagian Lalu Lintas = 1 orang
2. Eksternal kepolisian :
 - Tokoh masyarakat = 3 orang

TABEL MATRIKS UNTUK PENGEMBANGAN INSTRUMEN PENELITIAN

| No | Rumusan masalah | Fokus Penelitian | Indikator | Prediktor | Sumber Informan | Teknik Pengumpulan Data |
|----|---|---|---|--|---|--|
| 1 | Bagaimana implementasi Patroli Polisi dlm penanggulangan pelanggaran lalu lintas di wilayah Polres Kab. Barru? | Implementasi Patroli Polisi dlm penanggulangan pelanggaran lalu lintas di wilayah Polres Kab. Barru. | 1. Fasilitas patrol polisi 2. Intensitas patrol polisi | 1. Kendaraan patroli 2. Kendaraan deret 3. Fasilitas rambu-rambu 4. Fasilitas administrasi 1. Setiap jam 2. Setiap hari | 1. Kanit Dikyasa 2. Kanit Patroli 3. Polisi patroli 4. Pengawai Bagian Lalin 5. Tokoh masy. | 1. Observasi 2. Interview 3. Dokumen |
| 2 | Faktor determinan apa yang menjadi hambatan Patroli Polisi dlm penanggulangan pelanggaran lalu lintas di wilayah Polres Kab. Barru? | Faktor determinan yang menjadi hambatan Patroli Polisi dlm penanggulangan pelanggaran lalu lintas di wilayah Polres Kab. Barru. | 1. Faktor internal kepolisian 2. Faktor eksternal kepolisian | 1. SDM kepolisian 2. Fasilitas patroli 3. Koordinasi 1. Laporan masyarakat 2. Media massa 3. LSM | 1. Kanit Dikyasa 2. Kanit Patroli 3. Polisi patroli 4. Pengawai Bagian Lalin 5. Tokoh masy. | 1. Observasi 2. Interview 3. Dokumen |
| 3 | Bagaimana deskripsi upaya yang dapat dilakukan polisipatroli untuk mengurangi angka pelanggaran lalu lintas di wilayah Polres Kab. Barru? | Deskripsi upaya yang dapat dilakukan polisi patrol untuk mengurangi angka pelanggaran lalu lintas di wilayah Polres Kab. Barru. | 1. Komunikasi 2. Sumberdaya 3. Disposisi 4. Struktur birokrasi | 1. Efektifitas komunikasi lalin 2. Sasaran komunikator 1. SDM 2. Perlengkapan regulasi lalin 3. Perlengkapan fasilitas lalin 1. Pemberi rekomendasi pengambilan kebijakan 1. Bagan kesatuan komando 2. S.O.P. | 1. Kanit Dikyasa 2. Kanit Patroli 3. Polisi patroli 4. Pengawai Bagian Lalin 5. Tokoh masy. | 1. Observasi 2. Interview 3. Dokumen |

Lampiran 2: Pedoman Wawancara (*Interview Guide*)

Judul Penelitian :

**PERANAN SATUAN LALU LINTAS (SATLANTAS) DALAM EKSPEKTASI
MENCEGAH PELANGGARAN LALU LINTAS DI WILAYAH POLRES
KABUPATEN BARRU**

- I. Implementasi Patroli Polisi dalam penanggulangan pelanggaran lalu lintas di wilayah Polres Kabupaten Barru.**
 - a. Fasilitas patrol polisi
 1. Apakah fasilitas patroli polisi lengkap?
 2. Jika ya, fasilitas apa saja dan jika tidak lengkap, fasilitas apa yang kurang?
 - b. Intensitas patrol polisi
 3. Bagaimana tingkat rutinitas pelaksanaan patrol polisi dalam melancarkan dan mencegah terjadinya pelanggaran lalu lintas?
- II. Faktor determinan yang menjadi hambatan Patroli Polisi dalam penanggulangan pelanggaran lalu lintas di wilayah Polres Kabupaten Barru.**
 - a. Faktor internal kepolisian
 4. Faktor internal apa saja yang berpengaruh terhadap pelaksanaan patrol polisi jalan raya (PJR)?
 - b. Faktor eksternal kepolisian
 5. Faktor eksternal apa saja yang berpengaruh terhadap pelaksanaan patroli PJR?
- III. Deskripsi upaya yang dapat dilakukan polisi patrol untuk mengurangi angka pelanggaran lalu lintas di wilayah Polres Kabupaten Barru.**
 - a. Komunikasi
 6. Bagaimana teknik mengkomunikasikan pentingnya ketaatan terhadap peraturan lalu lintas di jalan raya?
 - b. Sumberdaya
 7. Apakah sumberdaya memenuhi kebutuhan PJR dalam menjalankan tugas dan fungsinya? Jika ya bagaimana deskripsi realitas tugas operasionalnya?
 - c. Disposisi
 8. Apakah PJR mendapat disposisi dari atas saat mendapati penyelesaian tugas di lapangan operasional?
 - d. Struktur birokrasi
 9. Bagaimana gambaran struktur birokrasi PJR?

Lampiran 3. Panduanobservasi.

JudulPenelitian :

**PERANAN SATUAN LALU LINTAS (SATLANTAS) DALAM EKSPEKTASI
MENCEGAH PELANGGARAN LALU LINTAS DI WILAYAHPOLRES
KABUPATEN BARRU**

PANDUAN OBSERVASI

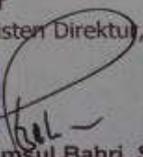
- 1. Observasi Umum Lokasi Penelitian**
 - a. PolresBarru.
- 2. Implementasi Patroli Polisi dalam penanggulangan pelanggaran lalu lintas di wilayahPolres Kabupaten Barru.**
 - a. Fasilitaspatrolipolisi
 - b. Intensitaspatrolipolisi
- 3. Faktor determinan yang menjadi hambatan Patroli Polisi dalam penanggulangan pelanggaran lalu lintas di wilayah Polres Kabupaten Barru.**
 - a. Faktor internal kepolisian
 - b. Faktor eksternal kepolisian
- 4. Deskripsi upaya yang dapat dilakukan polisipatroliuntuk mengurangi angka pelanggaran lalu lintas di wilayahPolres Kabupaten Barru.**
 - a. Komunikasi
 - b. Sumberdaya
 - c. Disposisi
 - d. Struktur birokrasi

Lampiran 5: Daftar Nama dan Korps Informan

DAFTAR NAMA DAN KORPS INFORMAN

| No | Nama dan Korps Informan | Nama Informan |
|----|--|---------------|
| 1 | Kanit Dikyasa Polres Barru | Ipda AT |
| 2 | Kanit Patroli | Brigpol HRN |
| 3 | Polisi Patroli | Bripka Dwi |
| 4 | Polisi Patroli | Bripka AM |
| 5 | Pegawai di Bagian Lalu Lintas Dinas Perhubungan | AY |
| 6 | Masyarakat | Amin |
| 7 | Masyarakat | Poniman |
| 8 | Masyarakat | Burhan |

Lampiran 5. Surat Izin Penelitian Dari Direktur PPS UNIBOS

| | | | | | | | | | | | |
|--|---|------|-------------------|-----|---------------------|---------------|---------------------------------------|-------------------|------------------------------|-------------|---|
|  | UNIVERSITAS BOSOWA PROGRAM PASCASARJANA | | | | | | | | | | |
| | Jl. Urip Sumoharjo Km. 4 Telp. (0411) 452901 - 452789 Fax. (0411) 424588 Website: http://www.univ45.ac.id E-mail: pascasarjana_empatlima@yahoo.com MAKASSAR - INDONESIA | | | | | | | | | | |
| Makassar, 12 Desember 2019 No. : 968/B.03/PPs/Unibos/ XII/2019 Lamp. : Satu buah Proposal Penelitian Hal : Izin Penelitian dan Pengambilan Data | | | | | | | | | | | |
| Kepada Yth, Kepala Kepolisian Resort Kab. Barru di Tempat | | | | | | | | | | | |
| Dengan hormat, Bersama ini kami sampaikan bahwa Berdasarkan Hasil Seminar Proposal Penelitian pada Tanggal PULUH SATU Bulan AGUSTUS Tahun Dua Ribu Sembilan belas Mahasiswa Program Pascasarjana Universitas Bosowa Makassar atas nama: | | | | | | | | | | | |
| <table border="0"> <tr> <td>Nama</td> <td>: MARLIANI</td> </tr> <tr> <td>NIM</td> <td>: 4616103036</td> </tr> <tr> <td>Program Studi</td> <td>: Magister Administrasi Publik</td> </tr> <tr> <td>Konsentrasi Studi</td> <td>: Administrasi Publik</td> </tr> <tr> <td>Judul Tesis</td> <td>: Peranan Satuan lalu Lintas (Satlantas) Dalam Efektifitas Mengcegah Pelanggaran Lalu Lintas Di Wilayah Polres Kab Barru</td> </tr> </table> | | Nama | : MARLIANI | NIM | : 4616103036 | Program Studi | : Magister Administrasi Publik | Konsentrasi Studi | : Administrasi Publik | Judul Tesis | : Peranan Satuan lalu Lintas (Satlantas) Dalam Efektifitas Mengcegah Pelanggaran Lalu Lintas Di Wilayah Polres Kab Barru |
| Nama | : MARLIANI | | | | | | | | | | |
| NIM | : 4616103036 | | | | | | | | | | |
| Program Studi | : Magister Administrasi Publik | | | | | | | | | | |
| Konsentrasi Studi | : Administrasi Publik | | | | | | | | | | |
| Judul Tesis | : Peranan Satuan lalu Lintas (Satlantas) Dalam Efektifitas Mengcegah Pelanggaran Lalu Lintas Di Wilayah Polres Kab Barru | | | | | | | | | | |
| Untuk mendukung penulisan Tesis Mahasiswa tersebut di atas maka Kami mohon kepada Bapak/Ibu untuk memberikan izin kepada mahasiswa tersebut di atas untuk melakukan penelitian. | | | | | | | | | | | |
| Mahasiswa tersebut di atas dibimbing oleh: | | | | | | | | | | | |
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Prof.Dr.H.Andi Rasyid Pannarangi,SH,M.Pd 2. Dr.Syamsul Bahri,S.Sos, M.Si | | | | | | | | | | | |
| Demikian permohonan izin penelitian ini, atas perhatian dan kerjasamanya kami ucapkan terima kasih | | | | | | | | | | | |
|  Direktur u.b. Asisten Direktur,  Dr. Syamsul Bahri, S.Sos. NIDN : 00-1501-6704 | | | | | | | | | | | |
| Tembusan: <ol style="list-style-type: none"> 1. Rektor Universitas Bosowa Makassar 2. Mahasiswa yang bersangkutan 3. Peringgal | | | | | | | | | | | |

Lampiran 6: Surat Keterangan Telah meneliti di Kantor Polres Barru



KEPOLISIAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA
DAERAH SULAWESI SELATAN
RESOR BARRU
 Jalan Cakalang No. 1 Barru 90711

Barru, Desember 2019

Nomor : B / 45 / XII / 2019 / RES BARRU
 Klasifikasi : BIASA
 Lampiran : -
 Perihal : Pelaksanaan Penelitian

Kepada
 Yth. DIREKTUR UNIVERSITAS BOSOWA
 PROGRAM PASCA SARJANA
 di
 Makassar

1. Rujukan Surat Direktur UNIVERSITAS BOSOWA PROGRAM PASCA SARJANA Nomor : 968/B.03/PPS/Unibos/X31/2019 Tanggal 17 Agustus 2019 perihal izin penelitian

2. Sehubungan dengan rujukannya tersebut diatas, bersama ini disampaikan dengan hormat kepada Direktur, bahwa Mahasiswa atas nama MARLIANY NIM 4616013036 benar telah melakukan penelitian pada Polres Barru yang dimulai tanggal 17 Agustus s.d 17 Desember 2019

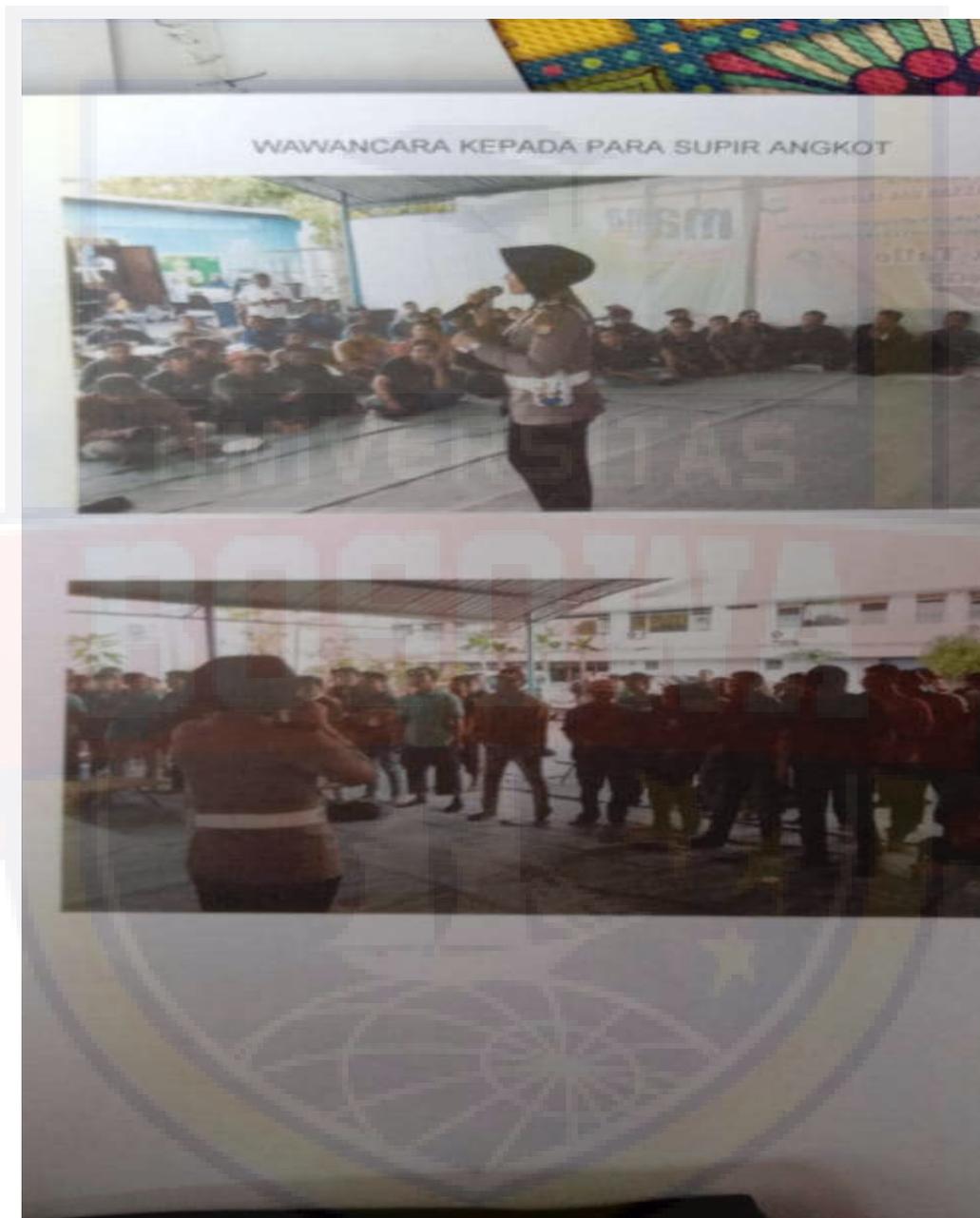
3. Demikian untuk menjadi maklum dan terima kasih atas kerjasamanya.


KAPALA KEPOLISIAN RESOR BARRU
 W. F. Y. ABDILLAH, S.H., S.I.K.
 AJUN KUMISARIS BESAR POLISI NRP78061019

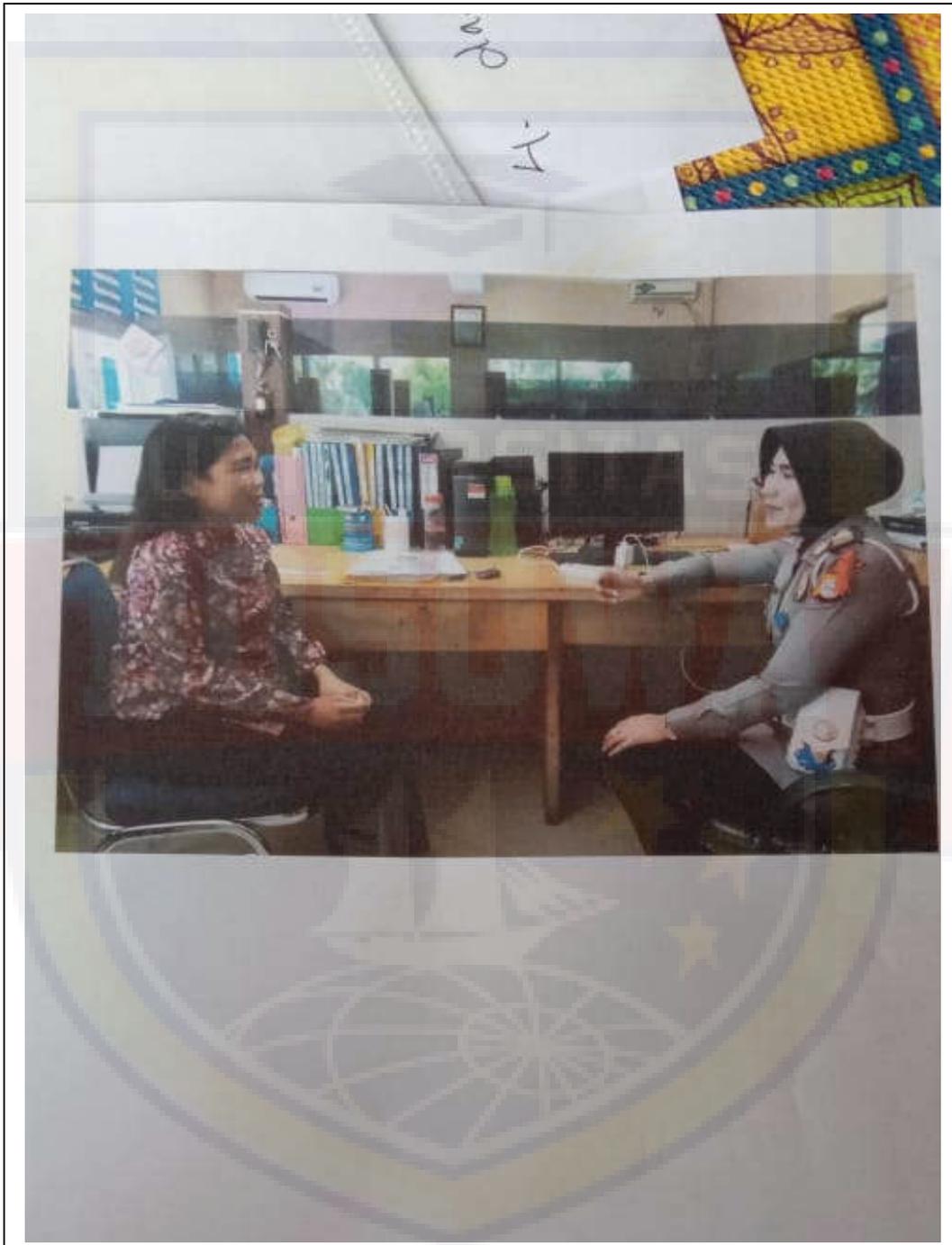
Tembusan :

1. Kapolda Sulsel
 2. REKTOR UNIVERSITAS BOSOWA

Lampiran 7: Foto-Foto Penelitian



1. WAWANCARA DENGAN SOPIR ANGKOT KAB. BARRU



2. WAWANCARA DENGAN PNS POLRES KAB. BARRU



3. WAWANCARA DENGAN MASYARAKAT KAB. BARRU