

**IMPLEMENTASI TILANG KENDARAAN BERMOTOR
DALAM BERLALULINTAS PADA WILAYAH HUKUM
DI POLDA SULAWESI SELATAN**

T E S I S

**ANDI HUSNAENI
4616103035**



Untuk Memenuhi Salah Satu Persyaratan
Guna Memperoleh Gelar
Magister

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

2019

HALAMAN PENGESAHAN

Judul : **Implementasi Tilang Kendaraan Bermotor Pada Wilayah Hukum Polda Sulawesi Selatan**
Nama Mahasiswa : **Andi Husnaeni**
NIM : **4616103035**
Program Studi : **Administrasi Publik**

Menyetujui,
Komisi Pembimbing:

Pembimbing I



Prof. Dr. Ir. A. Muhibuddin, M.Si.

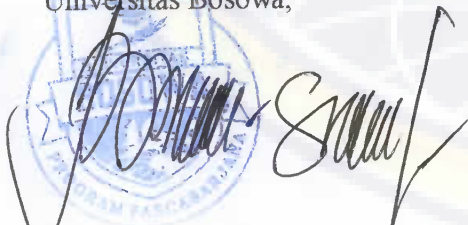
Pembimbing II



Dr. Dra. Hj. Juharni, M.Si.

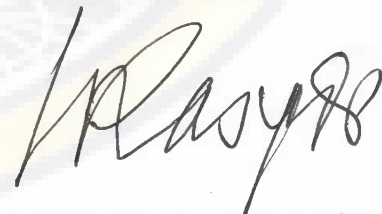
Mengetahui:

Direktur Program Pascasarjana
Universitas Bosowa,



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

Ketua Program Studi
Magister Administrasi Publik,



Prof. Dr. H. Andi Rasyid Pananrangi, S.H., M.Pd.

HALAMAN PENERIMAAN

Pada Hari/Tanggal :
Tesis atas nama : **Andi Husnaeni**
NIM : **4616103035**

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. Ir. A. Muhibuddin, M.Si. (.....)

Sekretaris : Dr. Dra. Hj. Juhami., M. Si. (.....)

Anggota Penguji : 1. Dr. Syamsul Bahari, S.Sos., M.Si. (.....)

2. Dr. Syamsuddin Maldun, M.Pd. (.....)

Makassar, September 2018

Direktur


Prof. Dr. Ir. Batara Surya M.Si.
NIDN 09 1301 7402

PERNYATAAN ORISINALITAS 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 ditulis atau diterbitkan 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,
Mahasiswa, 2018**

Andi Husnaeni

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT yang telah melimpahkan hidayah, taufik, dan rahmat-Nya, sehingga penulis dapat menyajikan Tesis ini.

Di dalam tulisan ini disajikan pokok-pokok bahasan mengenai:

1) Pelaksanaan tilang kendaraan bermotor pada wilayah hukum Polda Sulawesi Selatan; dan 2) Faktor-faktor yang mempengaruhi pelaksanaan tilang kendaraan bermotor pada wilayah hukum Polda Sulawesi Selatan.

Penulis menyampaikan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Rektor Universitas Bosowa Prof. Dr. Ir. H M Saleh Pallu, M.Eng, yang telah memberikan fasilitas kepada kami untuk menyelesaikan tesis ini sampai dapat dipertahankan didepan dewan penguji.
2. Direktur Program Pasca Sarjana Prof. Dr. Ir. Batara Surya, M.Si.. dan Ketua Program Studi Magister Administrasi Publik Prof. Dr. H. A. Rasyid Pananrangi, S.H., M.Pd. yang selama ini telah memberikan motivasi dalam menyelesaikan tesis ini.
3. Ketua Komisi Pembimbing Prof. Dr. Ir. A. Muhibuddin, M.Si. dan anggota Komisi Pembimbing Dr. Dra. Hj. Juharni, M.Si. yang selalu memberikan dorongan dan koreksi-koreksi sehingga Tesis ini dapat diselesaikan dengan baik.
4. Seluruh Dosen Program Pasca Sarjana Universitas Bosowa Makassar yang selama ini telah mentransfer ilmunya dalam proses perkuliahan.

5. Seluruh informan, yang tidak dapat disebutkan satu per satu, yang telah memberikan informasinya di lokasi penelitian.

Sangat disadari bahwa dengan kekurangan dan keterbatasan yang dimiliki penulis, walaupun telah dikerahkan segala kemampuan untuk lebih teliti, tetapi masih dirasakan banyak kekurangan, oleh karena itu penulis mengharapkan saran yang membangun, agar tulisan ini bermanfaat bagi yang membutuhkan.

**Makassar,
Penulis**

2018

Andi Husnaeni

ABSTRAK

Andi Husnaeni. Implementasi Tilang Kendaraan Bermotor Dalam Berlalu lintas Pada Wilayah Hukum Di Polda Sulawesi Selatan. (Dibimbing oleh A. Muhibuddin dan Hj. Juharni).

Permasalahan pada penelitian ini, didasari pada tujuan penelitian yakni pelaksanaan tilang kendaraan bermotor pada wilayah hukum Polda Sulawesi Selatan dan faktor-faktor yang mempengaruhi pelaksanaan tilang kendaraan bermotor pada wilayah hukum Polda Sulawesi Selatan. Kecelakaan lalu lintas adalah dampak yang paling tidak diharapkan oleh setiap pengendara kendaraan bermotor. Selain menimbulkan kerugian di bidang materi, kecelakaan tersebut dapat mengancam keselamatan pengendara itu sendiri atau bahkan pengendara lain. Untuk Provinsi Sulawesi Selatan, data kecelakaan dari tahun 2015-2017 yang dialami oleh pengendara kendaraan jenis kendaraan yang paling sering terlibat laka lantas adalah sepeda motor.

Metode penelitian yang digunakan adalah pendekatan kualitatif yang bersifat deskriptif yaitu penelitian yang bermaksud untuk memahami fenomena motivasi, tindakan, dan lain-lain, secara holistik, dan dengan cara deskripsi dalam bentuk kata-kata dan bahasa, pada suatu konteks khusus yang alamiah dan dengan memanfaatkan berbagai metode alamiah. Teknik pengumpulan data dilakukan dengan wawancara, studi pustaka, observasi dan dokumen. Informan dalam penelitian ini ditentukan dengan menggunakan *purposive sampel* (sampel bersyarat) yang mana informan tersebut kita tentukan yang disesuaikan dengan tema penelitian. Adapun informan ini terdiri atas Dirlantas Polda Sulawesi Selatan, Wadirlantas Polda Sulawesi Selatan, Polisi yang bertugas saat penilangan dan Masyarakat.

Hasil dari penelitian ini yakni: pelaksanaan kebijakan tilang menggunakan teori Edward yang terdiri atas: komunikasi dimana pihak Satlantas Polda Sulawesi Selatan sudah banyak melaksanakan bentuk sosialisasi sebagai bentuk komunikasi langsung mereka kepada masyarakat. Khususnya untuk sosialisasi tentang tilang, hal tersebut sudah dilaksanakan sejak lama; sumber daya, dimana sumber daya yang memadai, baik sumber daya manusia maupun sumber daya finansial. Untuk sumber daya manusia masih kurang. Namun kekurangan tersebut tidak menjadi hambatan yang berarti bagi pihak Satlantas Polda Sulawesi Selatan; disposisi dimana personil polantas yang bertugas sudah memiliki karakter yang baik. Walaupun pihak Satlantas Polda Sulawesi Selatan juga tidak menyangkal adanya oknum-oknum yang tidak jujur dan tidak disiplin dalam melaksanakan tugasnya; struktur birokrasi dimana mekanisme implementasi program biasanya sudah ditetapkan melalui standar operating prosedur (SOP) yang dicantumkan dalam guideline program/ kebijakan sedangkan faktor-faktor yang mempengaruhi kebijakan tilang yakni integritas, sarana dan prasarana serta kesadaran masyarakat dalam berlalu lintas.

Kata Kunci: Implementasi, Kebijakan pemerintah, Tilang

ABSTRACT

The problem in this study is based on the research objectives, namely the implementation of motorized ticketing in the jurisdiction of the South Sulawesi Regional Police and the factors that influence the implementation of motorized ticketing in the jurisdiction of the South Sulawesi Regional Police. Traffic accidents are impacts that are least expected by every motorist. In addition to causing losses in the material field, the accident can threaten the safety of the driver himself or even other drivers. For South Sulawesi Province, accident data from 2015-2017 were experienced by motorists of vehicle types who were most often involved in motorbikes.

The research method used is a qualitative approach that is descriptive that is research that intends to understand the phenomena of motivation, action, etc., holistically, and by means of descriptions in the form of words and languages, in a special natural context and by utilizing various natural methods. Data collection techniques are carried out with interviews, literature studies, observations and documents. The informants in this study were determined by using purposive samples (conditional samples) in which we identified the informants according to the research theme. The informants consisted of the Director General of the South Sulawesi Regional Police, South Sulawesi Regional Police Wadirlantas, the Police on duty during the refinery and the Community with a total of 8 people.

The results of this study are: the implementation of ticketing policy using Edward's theory which consists of: communication where the South Sulawesi Regional Police Satlantas have carried out many forms of socialization as a form of their direct communication to the community. Especially for socialization about ticketing, it has been implemented for a long time; resources, where adequate resources, both human resources and financial resources. For human resources, there are 230 personnel. This amount is less considering the minimum quota required is 310 people. However, this shortage does not become a significant obstacle for the South Sulawesi Regional Police Regional Satlantas; disposition where police officers on duty already have good character. Although the South Sulawesi Regional Police Satlantas also did not deny the existence of elements who were dishonest and undisciplined in carrying out their duties; bureaucratic structure where the mechanism of program implementation is usually already established through the standard operating procedure (SOP) which is included in the program / policy guidelines while the factors that influence ticketing policies are integrity, facilities and infrastructure as well as public awareness in passing.

Keywords: Implementation, government policy, ticketing

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PENGESAHAN.....	ii
HALAMAN PENERIMAAN	iii
PERNYATAAN ORISINALITAS TESIS	iv
KATA PENGANTAR	v
ABSTRAK.....	vii
<i>ABSTRACT</i>	viii
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR GAMBAR	xi
DAFTAR LAMPIRAN.....	xii
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Rumusan Masalah	6
C. Tujuan Penelitian	6
D. Manfaat Penelitian	7
BAB II KAJIAN TEORI DAN KERANGKA KONSEP	
A. Pengertian Implementasi.....	8
B. Konsep Administrasi Publik	10
C. Tinjauan Tentang Peraturan Lalu Lintas.....	22
D. Pelanggaran Lalu Lintas.....	27
E. Sanksi Pelanggaran Lalu Lintas (Tilang).....	33
F. Prosedur Teknisi Perlandasan Tilang.....	42
G. Penelitian Terdahulu	48
H. Kerangka Konsep.....	49
BAB III METODE PENELITIAN	
A. Desain Penelitian.....	51
B. Lokasi Dan Jadwal Penelitian	51
C. Fokus dan Deskripsi Fokus Penelitian	52

D.	Instrumen Penelitian.....	53
E.	Jenis dan Sumber Data	55
F.	Informan Penelitian.....	55
G.	Teknik Pengumpulan Data.....	56
H.	Teknik Pengabsahan Data	59
I.	Teknik Analisis Data	61
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN		
A.	Gambaran Umum Objek Penelitian	65
B.	Temuan Penelitian.....	97
1.	Pelaksanaan Tilang Kendaraan Bermotor	97
2.	Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pelaksanaan Tilang Kendaraan Bermotor	110
C.	Pembahasan Hasil Penelitian	116
1.	Pelaksanaan Tilang Kendaraan Bermotor	116
2.	Faktor-faktor yang Mempengaruhi Pelaksanaan Tilang Kendaraan Bermotor	118
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN		
A.	Kesimpulan	120
B.	Saran.....	122
DAFTAR PUSTAKA		124
LAMPIRAN.....		

DAFTAR GAMBAR

No. Tabel	Judul Gambar	Halaman
2.1	Kerangka Konsep	50
3.1	Komponen Analisis Data Miles dan Huberman Dalam Sugiyono (2014:92)	62

UNIVERSITAS

BOSOWA

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran	Judul Lampiran	Halaman
1	Pedoman Wawancara	
2	Foto-foto	



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Kenyamanan berlalu lintas merupakan dambaan setiap pengguna jalan dimanapun, baik di kota-kota besar maupun kota-kota kecil. Terhindar dari kemacetan dan ulah pengguna jalan yang tidak tertib atau ugal-ugalan adalah salah satu kenyamanan yang sampai saat ini belum dirasakan kebanyakan pengguna jalan. Untuk itulah Kepolisian memiliki satu divisi/unit khusus yang bertugas untuk mengatur dan mengamankan lalu lintas yang dikenal dengan nama Polisi Lalu Lintas (Polantas). Tugas utama dari Polantas adalah mengatur dan memastikan kondisi lalu lintas di jalan raya agar tetap aman dan kondusif.

Penegakan hukum di bidang lalu lintas angkutan jalan (LLAJ) adalah proses dilakukannya upaya untuk tegaknya atau berfungsinya norma-norma hukum di bidang LLAJ secara nyata sebagai pedoman perilaku dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan. Norma-norma hukum dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Upaya mendorong masyarakat mengikuti ketentuan-ketentuan dalam peraturan perundang-undangan di bidang LLAJ tersebut, ketentuan-ketentuan sanksi pidana kepada masyarakat/pengguna jalan yang melanggar ketentuan dalam peraturan perundang-undangan.

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pelanggaran di bidang lalu lintas dan angkutan jalan yang harus dilakukan penegakan hukumnya adalah:

1. Pelanggaran pemenuhan persyaratan teknis dan laik jalan;
2. Pelanggaran muatan;
3. Pelanggaran perizinan;
4. Pelanggaran marka dan rambu lalu lintas.

Penegakan hukum merupakan upaya menegakan norma hukum terhadap pelanggaran yang dilakukan. Penegakan hukum dijalankan untuk menjaga, mengawal dan menghantar hukum agar tetap tegak, searah dengan tujuan hukum dan tidak dilanggar oleh siapapun.

Kecelakaan lalu lintas adalah dampak yang paling tidak diharapkan oleh setiap pengendara kendaraan bermotor. Selain menimbulkan kerugian di bidang materi, kecelakaan tersebut dapat mengancam keselamatan pengendara itu sendiri atau bahkan pengendara lain. Untuk Provinsi Sulawesi Selatan, data kecelakaan dari tahun 2015-2017 yang dialami oleh pengendara kendaraan jenis kendaraan yang paling sering terlibat laka lintas adalah sepeda motor sebanyak 1946 kasus (Data Polda Sulawesi Selatan Tahun 2015-2017). Perbandingan jumlah yang besar itu juga membuktikan bahwa semakin tinggi jumlah kendaraan yang beredar semakin besar potensi pelanggaran dan kecelakaan yang akan dialami. Untuk data laka lintas selain sepeda motor, semua angkanya di bawah sepeda motor namun bukan berarti hal tersebut tidak termasuk masalah. Alasannya karena setiap jumlah data laka lintas ini menyangkut nyawa masyarakat yang terlibat dalam

laka lintas. Menghindari hal-hal yang tidak diinginkan terjadi dalam berlalu lintas diperlukan adanya suatu kegiatan yang mendukung dan hal tersebut adalah tilang bagi pelanggar tata tertib serta pelanggar prosedur keamanan berlalu lintas. Proses penilangan dilaksanakan harus sesuai prosedur, seperti yang pertama jika polisi yang melakukan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan secara berkala atau insidental atas operasi kepolisian atau penanggulangan kejahatan wajib dilengkapi dengan surat perintah tugas. Lalu pemeriksaan tersebut harus dilengkapi dengan tanda yang menunjukkan adanya pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan. Tanda tersebut ditempatkan pada jarak paling sedikit lima puluh meter sebelum tempat pemeriksaan. Setelah itu, polisi yang memberhentikan pelanggar wajib menyapa dengan sopan serta menunjukkan jati diri dengan jelas.

Polisi harus menerangkan dengan jelas kepada pelanggar apa kesalahan yang terjadi, pasal berapa yang telah dilanggar dan tabel berisi jumlah denda yang harus dibayar oleh pelanggar. Namun, proses pelaksanaan tilang di kota Makassar masih diwarnai pungli dan ketidakdisiplinan. Penindakan pelanggaran lalu lintas seringkali dijadikan ajang oleh oknum kepolisian untuk memungut sejumlah uang dari pelanggar secara ilegal. Maksudnya adalah uang yang dipungut oleh oknum tersebut bukanlah untuk kepentingan proses tilang namun untuk kepentingan dirinya sendiri dan pemungutan tersebut tidak sesuai dengan aturan yang berlaku. Tentu hal tersebut melenceng dari ekpetasi dilaksanakannya penilangan, malah justru tindakan tersebut merugikan, baik itu bagi pihak masyarakat maupun pihak kepolisian itu sendiri. Karena di satu sisi masyarakat merasa ditipu dengan

membayar sejumlah uang yang seharusnya tidak dibayar, di sisi lain atas tindakan oknum.

Tilang dapat dilakukan oleh Polantas dengan menyita barang bukti pelanggaran berupa SIM (Surat Izin Mengemudi), STNK (Surat Tanda Nomor Kendaraan), STCK (Surat Tanda Coba Kendaraan), dan kendaraan bermotor. Tujuan diadakannya tilang ini adalah untuk memberikan efek jera kepada pengguna jalan agar tidak mengulangi pelanggaran yang telah dilakukan. Untuk mengambil barang bukti yang disita oleh polantas, pemilik dapat mengambilnya di pengadilan setelah mengikuti proses sidang terlebih dahulu dan kemudian membayar denda atas pelanggaran yang dilakukan. Namun demikian, apabila pengguna jalan yang melanggar tidak punya waktu untuk datang ke Pengadilan dan mengikuti sidang, pengguna jalan dapat menitipkan uang denda pelanggaran kepada Petugas yang menilang untuk disampaikan ke pengadilan dan barang bukti yang disita akan langsung dikembalikan saat itu juga.

Hasil observasi awal yang dilakukan oleh peneliti, menunjukkan jumlah surat tilang yang keluar pada bulan Januari-Mei 2018 sebanyak 430 lembar. Hal ini menandakan bahwa masyarakat yang mematuhi aturan tentang berlalulintas masih kurang optimal. Banyaknya pelanggaran lalulintas merupakan akibat dari kurang disiplinnya masyarakat dalam budaya berlalulintas di jalan raya. Adapun tindakan pemberian sanksi berupa denda ataupun yang sering dikenal dengan istilah tilang. Adapun yang dibuktikan dalam pelanggaran lalu lintas yaitu tindak pidananya, yaitu tindak pidana yang bisa dibuktikan dengan tilang yaitu pelanggaran lalu lintas yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009

tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Tilang merupakan suatu tindakan dari polisi untuk memberikan jera kepada pelanggar lalu lintas dengan beberapa peraturan khusus, yaitu:

1. Membayar sendiri denda ke Bank yang sudah ditetapkan;
2. Mengikuti atau menjalani sidang pengadilan yang telah ditentukan hari dan waktunya berdasarkan surat tilang yang diberikan petugas pada saat ditilang;

Pasal 288 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengatakan bahwa setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang tidak dilengkapi dengan Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor atau Surat Tanda Coba Uji Kendaraan Bermotor yang ditetapkan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (5) huruf a dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak RP. 500.000,00 (lima ratus ribu rupiah). Adapun isi Pasal 106 ayat (5) huruf a yaitu Pada saat diadakan pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor wajib menunjukkan:

1. Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor atau Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor;
2. Surat Izin Mengemudi;
3. bukti lulus uji berkala; dan/atau
4. tanda bukti lain yang sah

Dalam melakukan pemeriksaan kendaraan bermotor, aparat kepolisian telah menjalankan tugas sesuai dengan ketentuan yang terdapat dalam undang-undang. Pada dasarnya program kegiatan penegakan hukum bukan berorientasi mencari kesalahan dari pengguna jalan tetapi lebih berorientasi pada perlindungan, pengayoman dan pelayanan pengguna jalan yang melanggar itu sendiri (penindakan pelanggaran helm, sabuk pengaman dan kelengkapan kendaraan bermotor), pengguna jalan lainnya (penindakan pelanggaran SIM, kecepatan, rambu, marka dan lainnya) serta kepentingan pengungkapan kasus pidana (penindakan pelanggaran STNK, nomor rangka, nomor mesin dan lainnya).

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah di atas, maka rumusan masalah pada penelitian ini adalah:

1. Bagaimana pelaksanaan tilang kendaraan bermotor pada wilayah hukum Polda Sulawesi Selatan?
2. Faktor-faktor apakah yang mempengaruhi pelaksanaan tilang kendaraan bermotor pada wilayah hukum Polda Sulawesi Selatan?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian yang ingin dicapai berdasarkan rumusan masalah di atas adalah:

1. Untuk mengetahui dan mengidentifikasi pelaksanaan tilang kendaraan bermotor pada wilayah hukum Polda Sulawesi Selatan.

2. Untuk mengetahui dan mengidentifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi pelaksanaan tilang kendaraan bermotor pada wilayah hukum Polda Sulawesi Selatan.

D. Manfaat Penelitian

Manfaat pada penelitian ini terdiri atas:

1. Manfaat Teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat berguna untuk memperkaya kajian ilmu administrasi khususnya yang berkaitan dengan upaya dan kendala dalam pelaksanaan tilang guna penanggulangan tindak pelanggaran lalu lintas di daerah Sulawesi Selatan.

2. Manfaat Praktis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat berguna sebagai sumbangan pemikiran bagi dalam pelaksanaan tilang guna penanggulangan tindak pelanggaran lalu lintas di Sulawesi Selatan.

BAB II

KAJIAN TEORI DAN KERANGKA KONSEP

A. Pengertian Implementasi

Implementasi adalah suatu tindakan atau pelaksanaan dari sebuah rencana yang sudah disusun secara matang dan terperinci. Implementasi biasanya dilakukan setelah perencanaan sudah dianggap sempurna. Menurut Usman (2002: 70), implementasi adalah “bermuara pada aktivitas, aksi, tindakan atau adanya mekanisme suatu sistem, implementasi bukan sekedar aktivitas, tapi suatu kegiatan yang terencana dan untuk mencapai tujuan kegiatan”. Sedangkan Setiawan (2004: 39) berpendapat, implementasi adalah “perluasan aktivitas yang saling menyesuaikan proses interaksi antara tujuan dan tindakan untuk mencapainya serta memerlukan jaringan pelaksana, birokrasi yang efektif”.

Dari pengertian-pengertian di atas memperlihatkan bahwa kata implementasi bermuara pada mekanisme suatu sistem. Berdasarkan pendapat para ahli di atas maka dapat disimpulkan implementasi adalah suatu kegiatan yang terencana, bukan hanya suatu aktivitas dan dilakukan secara sungguh-sungguh berdasarkan acuan norma-norma tertentu untuk mencapai tujuan kegiatan.

Menurut George C. Edward (Winarno, 2013: 177), studi implementasi kebijakan adalah krusial bagi public administration dan public policy. Implementasi kebijakan adalah salah satu tahap kebijakan publik, antara pembentukan kebijakan dan konsekuensi-konsekuensi kebijakan bagi masyarakat yang dipengaruhinya. Model implementasi kebijakan publik yang dikemukakan

oleh George C. Edward (Indiahono, 2009:31) menunjuk empat variable yang berperan penting dalam pencapaian keberhasilan implementasi. Empat variable tersebut adalah:

1. Komunikasi, yaitu menunjuk bahwa setiap kebijakan akan dapat dilaksanakan dengan baik jika terjadi komunikasi efektif antara pelaksana program (kebijakan) dengan para kelompok sasaran (target group).
2. Sumber daya, yaitu menunjuk setiap kebijakan harus didukung oleh sumber daya yang memadai baik sumber daya manusia maupun sumber daya finansial.
3. Disposisi, yaitu menunjuk karakteristik yang menempel erat kepada implementor kebijakan/program. Karakter yang penting dimiliki oleh implementor adalah kejujuran, komitmen, dan demokratis.
4. Struktur Birokrasi, menunjuk bahwa struktur birokrasi menjadi penting dalam implementasi kebijakan. Aspek struktur birokrasi ini mencakup dua hal penting, pertama adalah mekanisme dan struktur organisasi pelaksana sendiri.

Mekanisme implementasi program biasanya sudah ditetapkan melalui standar oprating procedur (SOP) yang dicantumkan dalam guideline program/kebijakan. SOP yang baik mencantumkan kerangka kerja yang jelas, sistematis, tidak berbelit dan mudah dipahami oleh siapapun karena akan menjadi acuan dalam bekerjanya implementor. Sedangkan struktur organisasi pelaksanapun sejauh mungkin menghindari hal yang berbelit, panjang dan kompleks.

B. Konsep Administrasi Publik

1. Pengertian Administrasi

Administrasi berdasarkan etimologis (asal kata) bersumber dari bahasa Latin, yang terdiri dari *ad + ministrare*, yang secara operasional berarti melayani, membantu, dan memenuhi. Dalam bahasa asalnya dari perkataan itu dapat terbentuk kata benda *administratio* dan kata sifat *administrativis*. Administrasi berarti rangkaian kegiatan atau proses pengendalian cara atau sistem kerja sama sejumlah orang, agar berlangsung efektif dan efisien dalam mewujudkan tujuan bersama (dalam buku *Ilmu Administrasi*). Adapun beberapa pengertian Administrasi dari berbagai ahli antara lain sebagai berikut:

Menurut Handyaningrat (1982: 1):

“Administrasi sebagai ilmu pengetahuan termasuk kelompok “*applied sciences*”, karena kemanfaatannya hanya ada apabila prinsip-prinsip, rumus-rumus dan dalil-dalilnya diterapkan untuk meningkatkan mutu berbagai kehidupan bangsa dan negara. Sedangkan Administrasi dalam praktek atau sebagai suatu seni pada zaman modern sekarang ini merupakan proses kegiatan yang perlu dikembangkan secara terus-menerus, agar administrasi sebagai suatu sarana untuk mencapai tujuan benar-benar dapat memegang peranan yang diharapkan.”

Menurut Handyaningrat (1982:2) Administrasi dapat dibedakan dalam dua pengertian yaitu:

- a. Administrasi dalam arti sempit, yaitu dari kata *Admnistratie* (bahasa Belanda), yang meliputi kegiatan: catat-mencatat, surat-menyurat, pembukuan ringan, ketik-mengetik, agenda dan sebagainya yang bersifat teknis ketatausahaan (*clerical work*).
- b. Administrasi dalam arti luas dari kata *Administration* (bahasa Inggris).

Administrasi dikemukakan dalam beberapa pendapat dari para ahli, arti atau definisi dari pada administrasi dalam arti luas, yaitu:

- a. Menurut White, “Administrasi adalah suatu proses yang pada umumnya terdapat pada semua usaha kelompok, negara atau swasta, sipil atau militer, usaha yang besar atau kecil dan sebagainya”.
- b. Simon memberikan definisi sebagai berikut: “Administrasi sebagai kegiatan daripada kelompok yang mengadakan kerja sama untuk menyelesaikan tujuan bersama”.
- c. Newman mengemukakan: “Administrasi didefinisikan sebagai bimbingan, kepemimpinan dan pengawasan daripada usaha-usaha kelompok individu-individu terhadap tercapainya tujuan bersama”.
- d. Wayong (1961) mengemukakan bahwa “Administrasi adalah kegiatan yang dilakukan untuk mengendalikan suatu usaha (pemerintah) agar tujuan tercapai”.
- e. Menurut Gie (Syafie, 2010: 14) “Administrasi adalah segenap rangkaian kegiatan penataan terhadap pekerjaan pokok yang dilakukan oleh sekelompok orang dalam kerja sama mencapai tujuan tertentu”.
- f. Menurut Siagian (Syafie, 2010:14), mengungkapkan bahwa: “Administrasi adalah keseluruhan proses pelaksanaan dari keputusan-keputusan yang telah diambil dan pelaksanaan itu pada umumnya dilakukan oleh dua orang manusia atau lebih untuk mencapai tujuan yang telah ditentukan sebelumnya” .

Menurut Atmosudirdjo (1999: 14), mengartikan administrasi sebagai tata pengendalian dari suatu usaha. Administrasi dalam tata tertib pelaksanaannya dapat dibedakan menjadi delapan unsur:

- a. Organisasi adalah sistem usaha kerjasama sekelompok orang yang terkait secara formal untuk mencapai tujuan yang telah ditentukan sebelumnya.
- b. Manajemen adalah kemampuan manajer untuk menggerakkan orang dan mengarahkan segenap fasilitas yang ada dalam organisasi untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan.
- c. Komunikasi adalah proses penyampaian informasi atau berita dari satu pihak kepada pihak lain melalui media sehingga adanya timbal balik dan saling pengertian.
- d. Kepegawaian adalah suatu proses untuk merencanakan, mengembangkan dan memelihara potensi-potensi yang ada pada manusia untuk mencapai tujuan.
- e. Keuangan adalah proses yang berkenaan dengan pengadaan, pengalokasian, penggunaan, dan pertanggungjawaban tentang uang.
- f. Perbekalan adalah kegiatan mengadakan, mendayagunakan, dan memelihara sarana prasarana serta menyingkirkan sarana prasarana yang sudah tidak layak digunakan.
- g. Tatausaha adalah proses menghimpun, mencatat, mengolah, mengirim, dan menyampaikan bahan-bahan informasi.
- h. Hubungan masyarakat adalah proses kegiatan mengadakan dan memelihara hubungan dengan internal dan eksternal.

Administrasi menurut Siagian (1997:3):

“Administrasi didefinisikan sebagai keseluruhan proses kerjasama antara dua orang manusia atau lebih yang didasarkan atas rasionalitas tertentu untuk mencapai tujuan yang telah ditentukan sebelumnya”.

. Dalam pengertian di atas, ada beberapa hal yang terkandung yaitu:

- a. Administrasi sebagai seni adalah suatu proses yang diketahui hanya permulaannya sedang akhirnya tidak ada.
- b. Administrasi mempunyai unsur-unsur tertentu, yaitu: adanya dua manusia atau lebih, adanya tujuan yang hendak dicapai, adanya tugas atau tugas-tugas yang harus dilaksanakan, adanya peralatan dan perlengkapan untuk melaksanakan tugas-tugas itu. Kedalam golongan peralatan dan perlengkapan termasuk pula waktu, tempat, peralatan materi serta perlengkapan lainnya.

Menurut Atmosudirdjo (Syafie, 2010: 14) mengungkapkan dua pengertian Administrasi yaitu: Dalam arti luas: “Administrasi merupakan suatu fenomena sosial, suatu perwujudan tertentu di dalam masyarakat modern”. Eksistensi dari pada administrasi ini berkaitan dengan organisasi, artinya administrasi itu terdapat didalam suatu organisasi. Jadi untuk mengetahui adanya administrasi dalam masyarakat, maka harus mencari terlebih dahulu suatu organisasi yang masih hidup sehingga ditemukan administrasi.” Dalam arti sempit Administrasi sering disebut dengan tatausaha.

Dari beberapa pengertian Administrasi di atas, maka penulis mengambil pendapat dari Gie, Administrasi yang dikaitkan dengan kegiatan tata usaha kantor yang didalamnya terdapat segala kegiatan meliputi tulis menulis, ketik mengetik,

komputerisasi, surat menyurat (korespondensi), kearsipan, agenda (pekerjaan-pekerjaan Tata Usaha kantor).

2. Unsur-unsur Administrasi

Untuk membangun suatu administrasi diperlukan berbagai unsur atau elemen baik berupa faktor-faktor situasional dan kondisional maupun sumber daya-sumber daya tertentu, Gie (1970: 8). Unsur-unsur administrasi tersebut antara lain sebagai berikut:

- a. Pengorganisasian. Rangkaian kegiatan menyusun suatu kerangka yang menjadi wadah bagi segenap kegiatan dari usaha kerjasama yang bersangkutan.
- b. Manajemen. Rangkaian perbuatan menggerakkan karyawan-karyawan dan mengerahkan segenap fasilitas kerja agar tujuan kerjasama itu benar-benar tercapai.
- c. Tata hubungan. Rangkaian perbuatan menyampaikan warta dari satu pihak kepada pihak lain dalam usaha kerjasama itu.
- d. Kepegawaian. Rangkaian perbuatan mengatur dan mengurus tenaga-tenaga kerja yang diperlukan dalam usaha kerjasama itu.
- e. Keuangan. Rangkaian perbuatan mengelola segi-segi pembelanjaan dalam usaha kerjasama itu.
- f. Perbekalan. Rangkaian perbuatan mengadakan, mengatur pemakaian, mendaftarkan, memelihara, sampai menghapus segenap perlengkapan dalam usaha kerjasama itu.

- g. Perwakilan. Rangkaian perbuatan menciptakan hubungan baik dan dukungan dari masyarakat sekeliling terhadap usaha kerjasama itu.
- h. Tata usaha Rangkaian perbuatan menghimpun, mencatat, mengolah, menggandakan, mengirim, dan menyimpan keterangan-keterangan yang diperlukan dalam usaha kerjasama itu.

3. Administrasi sebagai Tata Usaha

Administrasi berdasarkan pengertian secara luas menurut Gie (2010: 14), merupakan suatu proses kerjasama antara dua orang atau lebih untuk mencapai tujuan bersama yang telah ditetapkan sebelumnya, sedangkan dalam pengertian secara sempit yaitu kegiatan yang berkaitan dengan ketatausahaan.

Tata Usaha merupakan unsur dari Administrasi yang hingga saat ini dianggap sama dengan pengertian Administrasi oleh sebagian besar masyarakat Indonesia. Tata usaha adalah sebagian pekerjaan di dalam administrasi yang merupakan proses penyelenggaraan yang terdiri dari enam pekerjaan (Gie, 1970: 13-14), antara lain:

- a. Menghimpun. Kegiatan-kegiatan mencari dan mengusahakan tersedianya segala keterangan yang tadinya belum ada atau berserakan di mana-mana sehingga siap untuk digunakan jika diperlukan.
- b. Mencatat. Kegiatan membubuhkan dengan berbagai peralatan tulis keterangketerangan yang diperlukan sehingga terwujud tulisan yang dapat dibaca, dikirim, lalu disimpan. Dalam perkembangan teknologi modern sekarang ini termasuk pula memateri keterangan-keterangan itu

dengan alat-alat perekam suara sehingga dapat didengar misalnya pencatatan pada pita tape.

- c. Mengolah. Kegiatan mengerjakan keterangan-keterangan dengan maksud menjadikannya dalam bentuk yang lebih berguna.
- d. Menggandakan. Kegiatan memperbanyak dengan berbagai cara dan alat sebanyak jumlah yang diperlukan.
- e. Mengirim. Kegiatan menyampaikan dengan berbagai cara dan alat dari satu pihak kepada pihak lain.
- f. Menyimpan. Kegiatan menaruh dengan berbagai cara dan alat di tempat tertentu yang aman.

Administrasi adalah usaha dan kegiatan yang berkenaan dengan penyelenggaraan kebijaksanaan untuk mencapai tujuan. Administrasi dalam arti sempit adalah kegiatan yang meliputi catat-mencatat, surat menyurat, pembukuan ringan, ketik mengetik, agenda, dan sebagainya yang bersifat teknis ketatausahaan. Administrasi dalam arti luas adalah seluruh proses kerjasama antara dua orang atau lebih dalam mencapai tujuan tertentu secara berdaya guna dan berhasil guna. Menurut Gie (1999: 14) administrasi adalah “Segenap rangkaian penataan terhadap pekerjaan pokok yang dilakukan oleh sekelompok orang dalam kerjasama untuk mencapai tujuan tertentu.” Masih dari sumber yang sama, definisi administrasi menurut Luther Gullick yaitu “*Administrstion has to do with getting things done, with the accomplishment of defenid objectives.*” Jadi menurut Gullick, administrasi berkenaan dengan penyelesaian haal apa yang hendak dikerjakan, dengan tercapainya tujuan-tujuan yang hendak ditetapkan.

Menurut Nawawi (1999: 1), administrasi adalah

“Kegiatan atau rangkaian kegiatan sebagai proses pengendalian usaha kerjasama sekelompok manusia untuk mencapai tujuan bersama yang telah ditetapkan.”

Menurut Siagian (2002: 2) administrasi adalah: “Keseluruhan proses kerjasama antara dua orang atau lebih yang didasarkan atas rasionalitas tertentu untuk mencapai tujuan yang telah ditentukan.” Selain itu ada juga beberapa ciri-ciri administrasi, yaitu sebagai berikut:

- a. Adanya kelompok manusia yang terdiri atas 2 (dua) orang atau lebih.
- b. Adanya kerjasama.
- c. Adanya proses usaha.
- d. Adanya bimbingan, kepemimpinan, dan pengawasan dan,
- e. Adanya tujuan.

4. Pengertian Administrasi Publik

Menurut Pfiffner dan Presthus (Syafei, 2003: 31) memberikan penjelasan mengenai administrasi publik sebagai berikut:

- a. Administrasi publik meliputi implementasi kebijaksanaan pemerintah yang ditetapkan oleh badan-badan perwakilan politik.
- b. Administrasi publik dapat didefinisikan sebagai koordinasi usaha-usaha perorangan dan kelompok untuk melaksanakan kebijaksanaan pemerintahan. Hal ini terutama meliputi pekerjaan sehari-hari pemerintah.
- c. Secara ringkas, Administrasi publik adalah suatu proses yang bersangkutan dengan kebijaksanaan-kebijaksanaan pemerintah,

pengarahan kecakapan dan teknik-teknik yang tidak terhingga jumlahnya, memberikan arah dan maksud terhadap sejumlah orang.

Menurut Chander dan Plano (Keban, 2004: 3) mengemukakan bahwa:

“Administrasi Publik adalah proses dimana sumber daya dan personel publik diorganisir dan dikoordinasikan untuk memformulasikan, mengimplementasikan, dan mengelola (manage) keputusan-keputusan dalam publik.”

Sementara itu, Henry (Pasolong, 2008: 8), mengemukakan bahwa:

“Administrasi Publik adalah suatu kombinasi yang kompleks antara teori dan praktik, dengan tujuan mempromosikan pemahaman terhadap pemerintah dalam hubungannya dengan masyarakat yang diperintah, dan juga mendorong kebijakan publik agar lebih responsif terhadap kebutuhan sosial.”

Administrasi publik berusaha melembagakan praktik-praktik manajemen agar sesuai dengan nilai efektivitas, efisiensi, dan pemenuhan kebutuhan masyarakat secara lebih baik. Sedangkan Waldo (Pasolong, 2008: 8) mendefinisikan “Administrasi publik adalah manajemen dan organisasi dari manusia-manusia dan peralatannya guna mencapai tujuan pemerintah.” Kesimpulan yang dapat ditarik dari beberapa pengertian tentang administrasi publik adalah kerjasama yang dilakukan oleh sekelompok orang atau lembaga dalam melaksanakan tugas-tugas pemerintah untuk mencapai tujuan pemerintah secara efektif dan efisien guna memenuhi kebutuhan publik.

5. Fungsi Administrasi

Newman, menyebut “*The Work of Administration*” yang dapat dibagi dalam 5 proses, yaitu:

- a. Perencanaan (*Planning*)
- b. Pengorganisasian (*Organizing*)

- c. Pengumpulan Sumber (*Assembling Resources*)
- d. Pengendalian Kerja (*Supervising*)
- e. Pengawasan (*Controlling*)

6. Jenis-jenis Administrasi Publik

a. Old administrasi publik

Kajian dan praktek administrasi publik di berbagai negara terus berkembang. Berbagai perubahan terjadi seiring dengan berkembangnya kompleksitas persoalan yang dihadapi oleh administrator publik. Kompleksitas ini di tanggapi oleh para teoritis dengan terus mengembangkan ilmu administrasi publik. Denhardt mengungkapkan bahwa terdapat tiga perspektif dalam administrasi publik. Perspektif tersebut adalah *old public administration, new public administration, dan new public service*.

Old Public Administration pertama kali dikemukakan oleh Woodrow Wilson. Menurut Denhard (2003: 11) prinsip dari old administrasi publik yakni fokus pemerintah adalah pada pemberian layanan langsung melalui agensi-agensi pemerintah yang eksis atau melalui otoritas baru, kebijakan dan administrasi publik terkait dengan pendesainan dan pengimplementasian kebijakan memfokuskan pada tujuan tunggal yang terdefinisi secara politis, administrator publik memainkan sebuah peran terbatas dalam pengambilan kebijakan dan penyelenggaraan pemerintahan mereka bertanggung jawab terhadap implementasi kebijakan publik.

Selanjutnya menurut Denhard (2003: 11), *old administrasi publik* prinsipnya pemberian layanan seharusnya dijalankan oleh beberapa administrator

yang bertanggung jawab kepada para pejabat terpilih dan memberikan diskresi terbatas dalam pekerjaannya. Beberapa administrator bertanggung jawab kepada pimpinan yang dipilih secara demokratis, program-program publik dapat dijalankan dengan baik melalui organisasi-organisasi hierarkis, dengan beberapa manajer yang melaksanakan kontrol dari puncak organisasi itu, nilai-nilai primer organisasi publik adalah efisiensi dan rasionalitas, beberapa organisasi publik beroperasi dengan sangat efisien sebagai sistem tertutup, keterlibatan warga negara adalah terbatas dan peran administrator publik didefinisikan sebagai perencanaan, pengaturan, penempatan staf, pengarahan, pengoordinasian, pelaporan, dan penganggaran.

Pada *old administrasi publik* terdapat karakteristik struktur organisasi masih top down belum bottom up, menerapkan sistem rasionalitas efisiensi dan efektivitas apabila ketiga hal ini telah tercapai maka kualitas pelayanan publik dapat dikatakan berhasil, sistemnya tertutup, peraturan didewakan sebagai “tuan” yakni semua pejabat harus taat pada peraturan yang diterapkan oleh pimpinan politik. Dalam *old administrasi Pemerintahan* yang kaku dan sentralistik sebagaimana yang dianut oleh *old administrasi*, karena masih kuatnya kewenangan penuh oleh pemerintah dalam membuat kebijakan, hal ini berindikasi adanya kebijakan yang menguntungkan pemerintah saja tetapi tidak dapat mensejahterakan masyarakat umum.

b. New administrasi publik

Melihat gagalnya konsep *old public administracy*, maka muncul suatu system baru yakni *new publik administrasi*. Konsep *new public administration*

juga memiliki keterkaitan dengan permasalahan manajemen kinerja sektor publik karena pengukuran kinerja menjadi salah satu prinsip yang utama. bersifat reformatif sebagai embrio dari reinventing government yang disampaikan oleh D. Osborne dan T.Gaebler. Perspektif new publik administrasi, menurut Denhard (2003: 13) *new public admnistrasi* berusaha menggunakan pendekatan sektor swasta dan pendekatan bisnis dalam sektor publik. Selain berbasis pada teori pilihan publik, dukungan intelektual bagi perspektif ini berasal dari public policy schools (aliran kebijakan publik) dan managerialisme movement. Aliran kebijakan publik dalam beberapa dekade sebelum ini memiliki akar yang cukup kuat dalam ilmu ekonomi, sehingga analisis kebijakan dan para ahli yang menggeluti evaluasi kebijakan terlatih dengan konsep *market economics, costs and benefit dan rational model of choice*.

Menurut Denhard (2003:13) prinsip new publik administrasi yakni mencoba menggunakan pendekatan bisnis di sektor publik, penggunaan terminologi dan mekanisme pasar, administrasi ditantang untuk dapat menemukan dan mengembangkan cara baru yang inovatif untuk mencapai hasil dan fungsi-fungsi yang dijalankan pemerintah, "*steer not row*" artinya birokrat tidak mesti menjalankan sendiri tugas pelayanan publik, new publik administrasi menekankan akuntabilitas pada customer dan kinerja yang tinggi dan rekstrukuasi birokrasi kemudian perumusan kembali misi organisasi, perampingan prosedur dan desentralisasi dalam pengambilan keputusan.

Dalam era new publik admnisitrasi menjadikan birokrasi jadi semakin mahal, dimana para birokrat menjual birokrasi kepada "pelanggan" dimana

dampaknya adalah birokrasi hanya melayani orang yang berduit, sementara masyarakat yang ekonomi rendah kurang diprioritaskan. Kemudian disisi lain Dalam pandangan, organisasi pemerintah diibaratkan sebagai sebuah kapal. Menurut Osborne dan Gaebler, peran pemerintah di atas kapal tersebut hanya sebagai nahkoda yang mengarahkan (steer) lajunya kapal bukan mengayuh (row) kapal tersebut.

C. Tinjauan Tentang Peraturan Lalu Lintas

1. Pengertian Lalu Lintas

Kebutuhan bergerak dari suatu tempat ke tempat lainnya merupakan suatu kebutuhan primer dalam kehidupan manusia. Kebutuhan itu pula yang kemudian mendasari manusia membutuhkan sarana transportasi. Peranan transportasi sangat penting untuk mendukung mobilitas manusia. Seiring perkembangan zaman manusia dapat menciptakan kendaraan bermotor untuk memudahkannya dalam bertransportasi. Dan salah satu jenis transportasi yang paling dibutuhkan manusia untuk menunjang pergerakannya adalah sarana transportasi darat. Berdasarkan hal tersebut, kemudian dalam bertransportasi dikenal istilah “lalu lintas”.

Menurut UU No. 22 Tahun 2009 pengertian lalu lintas adalah “Gerak kendaraan dan orang di ruang jalan, dimana definisi kendaraan itu sendiri berarti suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor”.

2. Tata Cara Dalam Berlalu Lintas

Tata cara dalam berlalu lintas menurut buku Panduan Praktis Berlalu Lintas Direktorat Lalu Lintas Polri (2014: 30-40) adalah sebagai berikut:

a) Ketertiban dan Keselamatan.

Setiap orang yang menggunakan jalan wajib: Berperilaku tertib; dan atau mencegah hal-hal yang dapat merintang, membahayakan keamanan dan keselamatan LLAJ, atau yang dapat menimbulkan kerusakan jalan. Setiap pengemudi kendaraan bermotor di jalan wajib mematuhi ketentuan: Rambu-rambu lalu lintas; Marka jalan; Alat pemberi isyarat lalu lintas; Gerakan lalu lintas; Berhenti dan parkir; Peringatan dengan bunyi dan sinar; Kecerpatan maksimal atau minimal; dan atau Tata cara pengendalian dan penempelan dengan kendaraan lain.

Pada saat diadakan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan pengemudi kendaraan bermotor wajib menunjukkan: Surat Tanda Kendaraan Bermotor (STNK) atau Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor (STCK), Surat Izin Mengemudi (SIM), Bukti lulus uji berkala; dan atau Tanda bukti lain yang sah.

Setiap pengemudi kendaraan bermotor roda empat atau lebih di jalan dan penumpang yang duduk di sampingnya wajib menggunakan sabuk keselamatan. Setiap orang yang mengendarai dan penumpang sepeda motor wajib mengenakan helm yang memenuhi Standar Nasional Indonesia (SNI).

b) Penggunaan lampu

Pengemudi kendaraan bermotor wajib menyalakan lampu utama kendaraan bermotor yang digunakan di jalan pada malam hari dan pada kondisi tertentu. Pengemudi sepeda motor selain memenuhi ketentuan sebagaimana dimaksud di atas wajib menyalakan lampu utama pada siang hari.

c) Jalur atau lajur lalu lintas

Dalam berlalu lintas pengguna jalan harus menggunakan jalur jalan sebelah kiri. Penggunaan jalan selain jalur sebelah kiri hanya dapat dilakukan apabila:

- 1) Pengemudi bermaksud akan melewati kendaraan di depannya atau diperintahkan oleh petugas Kepolisian Republik Indonesia untuk digunakan sementara sebagai jalur kiri.
- 2) Sepeda motor, kendaraan bermotor yang kecepatannya lebih rendah, mobil barang, dan kendaraan tidak bermotor berada pada jalur kiri jalan. Jalur kanan hanya diperuntukkan bagi kendaraan kecepatan lebih tinggi, akan membelok, mengubah arah, atau mendahului kendaraan lain.

d) Tata Cara Melewati

Pengemudi kendaraan bermotor yang akan melewati kendaraan lain harus menggunakan lajur atau jalur jalan sebelah kanan dari kendaraan yang akan dilewati, mempunyai jarak pandang yang bebas dan tersedia ruang yang cukup bagi kendaraan yang akan dilewati.

Dalam keadaan tertentu, pengemudi dapat menggunakan lajur jalan sebelah kiri dengan tetap memperhatikan keamanan dan keselamatan LLAJ. Apabila kendaraan yang akan dilewati telah memberi isyarat akan menggunakan lajur atau jalur jalan sebelah kanan, pengemudi sebagaimana dimaksud dilarang melewati kendaraan tersebut.

e) Belokan dan simpangan

Pengemudi kendaraan yang akan berbelok atau berbalik arah wajib mengamati situasi lalu lintas di depan, di samping dan di belakang kendaraan serta memberikan isyarat dengan lampu penunjuk arah atau isyarat tangan. Pengemudi kendaraan yang akan berpindah lajur atau bergerak ke samping wajib mengamati situasi lalu lintas di depan, di samping dan di belakang serta memberikan isyarat. Pada persimpangan jalan yang dilengkapi alat pemberi isyarat lalu lintas, pengemudi kendaraan dilarang langsung berbelok kiri, kecuali ditentukan oleh rambu lalu lintas atau alat pemberi isyarat lalu lintas.

f) Perlintasan kereta api

Pada perlintasan sebidang antara jalur kereta api dan jalan, pengemudi kendaraan wajib:

- 1) Berhenti ketika sinyal sudah berbunyi, palang pintu kereta api sudah ditutup, dan atau ada isyarat lain.
- 2) Mendahulukan kereta api, dan
- 3) Memberikan hak utama kepada kendaraan yang lebih dahulu melintasi rel.

g) Kecepatan

Pengemudi kendaraan bermotor di jalan dilarang: Mengemudikan kendaraan melebihi batas kecepatan paling tinggi yang ditetapkan secara nasional dan ditentukan berdasarkan kawasan pemukiman, perkotaan, jalan antar kota dan jalan bebas hambatan dan dinyatakan dengan rambu lalu lintas; Berbalapan dengan kendaraan motor lain; Batas kecepatan paling rendah pada jalan bebas hambatan ditetapkan dengan batas absolut.

h) Berhenti

Selain kendaraan motor umum dalam trayek setiap kendaraan bermotor dapat berhenti di setiap jalan, kecuali: Terdapat rambu larangan berhenti dan atau marka jalan yang bergaris utuh; Pada tempat tertentu yang dapat membahayakan keamanan, keselamatan serta mengganggu ketertiban dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan, dan atau Di jalan tol.

D. Pelanggaran Lalu Lintas

1. Pengertian Pelanggaran dan Lalu Lintas

Pelanggaran berasal dari kata “langgar” dalam kamus besar bahasa Indonesia mengandung arti masjid kecil, surau, musalla, tempat mengaji atau bersalat. Melanggar sama dengan menubruk, menabrak, menumbuk, menyalahi, melawan, melewati atau melalui secara tidak sah. Sedangkan Pelanggar yaitu orang yang melanggar. Berarti pelanggaran menurut kamus besar bahasa Indonesia adalah perbuatan (perkara) melanggar tindak pidana yang lebih ringan dari kejahatan. Di KUHP tidak dijelaskan dengan jelas mengenai arti pelanggaran. Pelanggaran hanya dapat dibedakan dengan kejahatan melalui sanksi yang dijatuhkan.

Dalam Kitab Undang-undang Hukum Pidana (KUHP) Indonesia sudah jelas membedakan antara kejahatan dan pelanggaran. Semua jenis kejahatan dimuat dalam buku II KUHP sedangkan pelanggaran dimuat dalam buku III KUHP yang dibedakan secara prinsip yaitu:

- a. Kejahatan sanksi hukumnya lebih berat dari pelanggaran, yaitu berupa hukuman badan (penjara) yang waktunya lebih lama.

- b. Percobaan melakukan pelanggaran dihukum sedangkan pada pelanggaran percobaan melakukan pelanggaran tidak dihukum.
- c. Tenggang waktu daluarsa bagi kejahatan lebih lama dari pada pelanggaran.

Berdasarkan penjelasan yang telah dikemukakan di atas dapat ditarik kesimpulan bahwa pelanggaran adalah:

- a. Perbuatan yang bertentangan dengan apa yang secara tegas dicantumkan dalam undang-undang pidana.
- b. Pelanggaran merupakan tindak pidana yang lebih ringan dari kejahatan baik perbuatan maupun hukumannya.

Sanksi yang dijatuhkan kepada pelaku pelanggaran umumnya lebih ringan dari pelaku kejahatan. Pelanggaran adalah delik undang-undang (*wetsdelicten*) yaitu sifat melawan hukumnya baru dapat diketahui setelah adanya undang-undang yang mengaturnya. (Effendy dan Lolo, 1989: 74). Maka suatu tindakan dinyatakan telah melanggar jika hakikat dari perbuatan itu menimbulkan adanya sifat melawan hukum dan telah ada aturan hukum sebelumnya atau undang-undang yang mengaturnya.

Walaupun perbuatan itu telah menimbulkan suatu sifat melawan hukum namun belum dapat dinyatakan sebagai suatu bentuk pelanggaran sebelum diatur dalam peraturan perundang-undangan (Saripa, 2007: 9).

Lalu lintas dalam kamus besar bahasa Indonesia sama dengan berjalan bolak balik, hilir mudik, perhubungan antara sebuah tempat dengan tempat yang lain. Dalam Undang-Undang No. 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan

Angkutan Jalan dijelaskan bahwa Lalu Lintas adalah gerak kendaraan, orang, dan hewan di jalan. Sedangkan dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pengganti Undang-Undang No. 14 Tahun 1992 yang sudah tidak sesuai lagi dengan kondisi perubahan lingkungan strategis, dan kebutuhan penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan saat ini sehingga perlu diganti, dijelaskan bahwa Lalu Lintas adalah gerak kendaraan dan orang di Ruang Lalu Lintas Jalan. Sedang yang dimaksud dengan Ruang Lalu Lintas Jalan adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah Kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa Jalan dan fasilitas pendukung. Dalam hal ini Pemerintah mempunyai tanggung jawab besar dalam mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman dan efisien melalui manajemen lalu lintas dan rekayasa lalu lintas.

Berdasarkan uraian di atas maka pelanggaran Lalu Lintas dapat disimpulkan sebagai perbuatan atau tindakan seseorang yang bertentangan dengan Peraturan Perundang-undangan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

2. Jenis-jenis Pelanggaran Lalu Lintas

Berdasarkan UU No. 14 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ), adapun jenis pelanggaran dibidang Lalu Lintas dan angkutan jalan yang harus dilakukan penegakan hukumnya adalah pelanggaran pemenuhan persyaratan teknis dan laik jalan, pelanggaran muatan, pelanggaran perizinan, dan pelanggaran marka serta alat pemberi isyarat lalu-lintas.

Adapun beberapa bentuk pelanggaran lalu lintas serta ketentuan pidana dalam Undang-undang No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan

Jalan:

- a. Setiap orang yang melakukan perbuatan yang mengakibatkan kerusakan dan/atau gangguan fungsi jalan dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 tahun atau denda paling banyak Rp 24.000.000 (Pasal 274).
- b. Setiap orang yang melakukan perbuatan yang mengakibatkan gangguan pada fungsi Rambu Lalu Lintas, Marka Jalan, Alat pemberi isyarat, fasilitas pejalan kaki, dan alat pengaman pengguna jalan dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 bulan atau dengan denda paling banyak Rp 250.000 (Pasal 275).
- c. Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor Umum dalam trayek tidak singgah di Terminal dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 bulan atau denda paling banyak Rp 250.000 (Pasal 276).
- d. Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih di Jalan yang tidak dilengkapi dengan perlengkapan berupa ban cadangan, segitiga pengaman, dongkrak, pembuka roda, dan peralatan pertolongan pertama pada kecelakaan dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 bulan atau denda paling banyak Rp 250.000 (Pasal 278).
- e. Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di Jalan yang dipasangi perlengkapan yang dapat mengganggu keselamatan berlalu lintas dipidana dengan pidana kurungan paing lama 2 bulan atau denda paling banyak Rp 500.000 (Pasal 279).

- f. Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang tidak dipasang Tanda Nomor Kendaraan Bermotor yang ditetapkan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 bulan atau denda paling banyak Rp 500.000 (Pasal 280).
- g. Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang tidak memiliki Surat Izin Mengemudi dipidana dengan pidana kurungan paling lama 4 bulan atau denda paling banyak Rp 1.000.000 (Pasal 281).
- h. Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan secara tidak wajar dan melakukan kegiatan lain atau dipengaruhi oleh suatu keadaan yang mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi di Jalan dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 bulan atau denda paling banyak Rp 750.000 (Pasal 283).
- i. Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor dengan tidak mengutamakan keselamatan Pejalan Kaki atau persepeda dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 bulan atau denda paling banyak Rp 500.000 (Pasal 284).
- j. Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor beroda empat atau lebih di jalan yang tidak memenuhi persyaratan teknis dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 bulan atau denda paling banyak Rp 500.000 (Pasal 285 ayat 2).
- k. Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor beroda empat atau lebih di jalan yang tidak memenuhi persyaratan lai jalan dipidana dengan

pidana kurungan paling lama 2 bulan atau denda paling banyak Rp 500.000 (Pasal 286).

- l. Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang melanggar aturan gerakan lalu lintas atau tata cara berhenti dan parkir dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 bulan atau denda paling banyak Rp 250.000 (Pasal 287 ayat 3).
- m. Setiap orang yang mengemudikan mobil penumpang umum, mobil bus, mobil barang, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang tidak dilengkapi dengan surat keterangan uji berkala dan tanda lulus uji berkala dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 bulan atau denda paling banyak Rp 500.000 (Pasal 288 ayat 3).
- n. Setiap orang yang menemudikan kendaraan bermotor yang akan membelok atau berbalik arah, tanpa memberikan isyarat dengan lampu penunjuk arah atau isyarat tangan dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 bulan atau denda paling banyak Rp 250.000 (Pasal 294).
- o. Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor yang tidak memasang segitiga pengaman, lampu isyarat peringatan bahaya, atau isyarat lain pada saat berhenti atau parkir dalam keadaan darurat di jalan dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 bulan atau denda paling banyak Rp 500.000 (Pasal 298).
- p. Dipidana dengan pidana kurungan 1 bulan atau denda paling banyak Rp 250.000 (Pasal 300), setiap pengemudi kendaraan bermotor umum yang:

- a) tidak menggunakan lajur yang telah ditentukan atau tidak menggunakan lajur paling kiri, kecuali saat akan mendahulia atau mengubah arah.
- b) tidak memberhentikan kendaraannya selama menaikkan dan/atau menurunkan penumpang.
- c) tidak menutup pintu kendaraan selama kendaraan berjalan.
- q. Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor umum angkutan orang yang tidak berhenti selain ditempat yang telah ditentukan, mengetem, menurunkan penumpang selain ditempat pemberhentian atau melewati jaringan jalan selain yang ditentukan dalam izin trayek dipidana dengan pidana kurungan 1 bulan atau denda paling banyak Rp 250.000 (Pasal 302)
- r. Sementara itu dari beberapa jenis pelanggaran diatas dapat diketahui bahwa pelanggaran lalu lintas yang sering dilakuka oleh pengemudi kendaraan bermotor umum, diantaranya yaitu berupa:
- 1) Menggunakan jalan dengan cara yang dapat membahayakan ketertiban, kenyamanan atau keamanan pengendara lain,
 - 2) Memberhentikan kendaraan selain di tempat yang telah ditentukan,
 - 3) Mengetem selain di tempat yang telah ditentukan,
 - 4) Menurunkan penumpang selain di tempat pemberhentian dan/atau di tempat tujuan tanpa alasan yang patut dan mendesak, dan
 - 5) Melewati jaringan jalan selain yang ditentukan dalam izin trayek.

E. Sanksi Pelanggaran Lalu Lintas (Tilang)

1. Pengertian Sanksi

Seringkali didengar atau didapati apabila seseorang melanggar suatu peraturan atau tata tertib maka akan dikenakan sanksi. Sanksi diberikan sebagai hukuman atas apa yang telah dilakukan seseorang dalam hal melanggar aturan atau tata tertib.

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (2005:132), “Sanksi adalah tanggungan (tindakan-tindakan, hukuman, dan sebagainya) untuk memaksa seseorang untuk menepati perjanjian atau menaati apa-apa yang sudah dikemukakan”.

Menurut Van Den Steenhoven (Hadikusuma, 2004: 114) “Sanksi adalah unsur-unsur sebagai unsur hukum yaitu ancaman penggunaan paksaan fisik, otoritas resmi, penerapan ketentuan yang secara teratur, dan reaksi masyarakat yang tidak spontan sifatnya”.

Kemudian ditambahkan oleh Mertokusumo (2011: 76) bahwa “Sanksi adalah tidak lain merupakan reaksi, akibat atau konsekuensi pelanggaran terhadap kaidah sosial”. Diperkuat oleh pendapat Paul Bohannan (Hadikusuma, 2004: 116), “Sanksi merupakan seperangkat aturan yang mengatur bagaimana pranata-pranata hukum mencampuri suatu masalah agar dapat memelihara suatu sistem sosial sehingga memungkinkan warga masyarakat hidup dalam sistem itu secara tenang serta dengan cara-cara yang dapat diperhitungkan”.

Dari beberapa pendapat para ahli di atas maka dapat disimpulkan bahwa pengertian sanksi adalah suatu perbuatan atau tindakan yang dilakukan secara

sadar dan sengaja oleh seseorang atau sekelompok orang terhadap orang lain akibat dari kelalaian perbuatan atau tingkah laku yang tidak sesuai dengan tata nilai yang berlaku dalam lingkungan hidupnya. Dimana tindakan tersebut menimbulkan nestapa atau penderitaan dengan maksud supaya penderitaan itu benar-benar dirasakannya dan akhirnya sadar akan kesalahannya untuk menuju ke arah kebaikan.

2. Pelanggaran Lalu Lintas (Tilang)

Pelanggaran lalu lintas yang sering disebut juga dengan tilang merupakan ruang lingkup hukum pidana yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009. Pelanggaran terhadap aturan hukum pidana dapat diberi tindakan hukum langsung dari aparat dan tidak perlu menunggu laporan atau pengaduan dari pihak yang dirugikan. Pelanggaran lalu lintas banyak macamnya, diantaranya yang kerap kali terjadi adalah:

- a. Menggunakan jalan dengan cara merintang yang dapat membahayakan ketertiban atau keamanan lalu lintas atau yang mungkin menimbulkan kerusakan pada jalan.
- b. Mengemudikan kendaraan bermotor dengan tidak dapat memperlihatkan Surat Izin Mengemudi (SIM), STNK, Surat Tanda Uji Kendaraan (STUK) yang sah atau tanda bukti lainnya sesuai peraturan yang berlaku atau dapat memperlihatkan tetapi masa berlakunya sudah kadaluwarsa.
- c. Membiarkan atau memperkenankan kendaraan bermotor dikemudikan oleh orang lain yang tidak memiliki SIM.

- d. Tidak memenuhi ketentuan peraturan perundang-undangan lalu lintas jalan tentang penomoran, penerangan, peralatan, perlengkapan, pemuatan kendaraan dan syarat penggandengan dengan kendaraan lain.
- e. Membiarkan kendaraan bermotor yang ada di jalan tanpa dilengkapi plat tanda nomor kendaraan yang sah, sesuai dengan surat tanda nomor kendaraan yang bersangkutan.
- f. Pelanggaran terhadap perintah yang diberikan oleh petugas pengatur lalu lintas jalan, rambu-rambu atau tanda yang ada di permukaan jalan.
- g. Pelanggaran terhadap ketentuan-ketentuan tentang ukuran dan muatan yang diijinkan, cara menaikkan dan menurunkan penumpang dan atau cara memuat dan membongkar barang.
- h. Pelanggaran terhadap ijin trayek, jenis kendaraan yang diperbolehkan beroperasi di jalan yang ditentukan.
- i. Pelanggaran-pelanggaran lalu lintas seperti yang telah disebutkan di atas tentunya akan banyak menimbulkan kerugian dan dampak negatif. Dampak negatif yang ditimbulkan diantaranya adalah: Tingginya angka kecelakaan lalu lintas baik pada persimpangan lampu lalu lintas maupun pada jalan raya.
- j. Keselamatan para pengendara dan para pejalan kaki menjadi terancam.
- k. Kemacetan lalu lintas akibat dari masyarakat yang enggan untuk berjalan kaki atau memanfaatkan alat transportasi yang tidak bermotor.
- l. Kebiasaan melanggar peraturan lalu lintas yang biasa kemudian menjadi budaya melanggar peraturan.

3. Sanksi Pelanggaran Lalu Lintas (Tilang)

Seperti yang telah diuraikan di latar belakang bahwa pelanggaran lalu lintas masih marak terjadi di berbagai tempat. Ditetapkannya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 yang didalamnya memuat sanksi bagi pelanggaran lalu lintas merupakan salah satu upaya untuk mencegah tingginya angka pelanggaran lalu lintas.

Sanksi untuk pelanggaran lalu lintas ini berada dalam ruang lingkup hukum pidana. Dalam hukum pidana juga dikenal 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, dan sebagainya. Sedangkan pelanggaran ialah perbuatan yang hanya dilarang oleh undang-undang. Dalam hal ini adalah pelanggaran lalu lintas contohnya seperti tidak memakai helm, tidak menggunakan sabuk pengaman dalam berkendara, dan sebagainya.

Sanksi yang diberikan kepada pelanggar lalu lintas adalah berupa sanksi yang pada umumnya disebut istilah "tilang". Prosedur pelaksanaan tilang ini adalah apabila secara jelas penyidik/penyidik pembantu yang sah secara undang-undang melihat, mengetahui, terjadinya pelanggaran lalu lintas jalan tertentu sebagaimana tercantum dalam tabel pelanggaran lalu lintas. Pihak penyidik berhak menindak pelaku pelanggaran lalu lintas dengan ketentuan yang sesuai dengan hukum yang berlaku.

Kategori pelanggaran tertentu sesuai dengan SOP penindakan pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan dengan tilang antara lain (Kep.KEP.Korp Lalu Lintas Tahun 2012: 13-25):

- a. Mempergunakan jalan dengan cara yang dapat merintang, membahayakan ketertiban dan keamanan lalu lintas atau yang mungkin menimbulkan kerusakan pada jalan;
- b. Mengemudikan kendaraan bermotor yang tidak dapat memperhatikan surat izin mengemudi (SIM), surat tanda nomor kendaraan, surat tandan uji kendaraan yang sah atau tanda bukti lainnya yang diwajibkan menurut ketentuan perundang-undangan lalu lintas jalan atau ia dapat memperhatikannya tetapi masa berlakunya sudah daluwarsa,
- c. Membiarkan atau memperkenankan kendaraan bermotor dikemudikan oleh orang yang tidak memiliki SIM,
- d. Tidak memenuhi ketentuan peraturan perundang-undangan lalu lintas jalan tentang penomoran, penerangan, peralatan, perlengkapan, pemuatan kendaraan dan penggandengan dengan kendaraan lain,
- e. Membiarkan kendaraan bermotor yang ada di jalan tanpa dilengkapi plat tanda nomor kendaraan yang sah, sesuai dengan surat tanda nomor kendaraan yang bersangkutan,
- f. Pelanggaran terhadap perintah yang diberikan oleh petugas pengatur lalu lintas jalan dan isyarat alat pengatur lalu lintas jalan, rambu-rambu atau tanda yang ada di permukaan jalan,

- g. Pelanggaran terhadap ketentuan tentang ukuran dan muatan yang diizinkan, cara memuat dan membongkar barang, dan
- h. Pelanggaran terhadap izin trayek, jenis kendaraan yang diperbolehkan beroperasi di jalan yang ditentukan.

4. Surat Tilang

Hal yang pertama kali dilakukan oleh penyidik ketika melihat pelanggaran lalu lintas adalah menindak kemudian menetapkan surat tilang bagi si pelanggar. Dijelaskan dalam (<http://medanbisnisdaily.com>, online: diakses tanggal 20 Mei 2018) bahwa ketika terkena tilang, ada beberapa alternatif warna surat tilang yang bisa digunakan. Namun semua tetap harus sesuai dengan pelanggaran dan Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan.

Ada dua alternatif yang bisa dilakukan ketika ditilang, yaitu: menerima atau menolak tuduhan pelanggaran lalu lintas. Ketika menerima tuduhan, maka yang diminta adalah surat tilang warna biru, artinya pelanggar tidak perlu mengikuti sidang untuk mendapatkan pembelaan dari hakim. Jika meminta surat tilang biru ini bisa langsung membayar uang denda melalui transfer pada bank yang dituju. Biasanya bank yang ditunjuk adalah BRI. Untuk biayanya diketahui lebih mahal jika disesuaikan undang-undang lalu lintas yang berlaku. Sedangkan apabila pelanggar menerima tuduhan, maka yang diminta adalah surat tilang warna merah. Kemudian pelanggar diberikan kesempatan untuk membela diri atau minta keringanan kepada hakim. Pada umumnya tanggal sidang maksimum 14 hari dari tanggal kejadian, tergantung hari sidang tilang di Pengadilan Negeri (PN) bersangkutan.

Surat tilang atau bukti pelanggaran tersebut merupakan catatan penyidik mengenai pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan tertentu yang dilakukan seseorang sebagai bukti terjadinya pelanggaran. Bukti pelanggaran ini berupa blanko atau surat yang berisikan rincian seperti tempat dan waktu terjadinya pelanggaran, pasal yang dilanggar, nomor seri surat tilang, dan lain sebagainya yang kemudian dikenakan kepada pelanggar lalu lintas.

Berdasarkan lampiran kesepakatan bersama ketua mahkamah agung, menteri kehakiman, jaksa agung dan kepala kepolisian Republik Indonesia tentang petunjuk pelaksanaan tata cara penyelesaian pelanggaran lalu lintas jalan tertentu bahwa surat tilang merupakan alat utama yang digunakan dalam penindakan terhadap pelanggaran lalu lintas jalan tertentu sebagaimana tercantum dalam Penjelasan Pasal 211 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana (KUHAP) yang berdasarkan kajian, apabila tidak dilakukan tindakan Kepolisian secara terencana dan konsisten akan dapat menimbulkan akibat-akibat diantaranya adalah:

- a. Mengakibatkan kecelakaan lalu lintas.
- b. Mengakibatkan kemacetan lalu lintas.
- c. Mengakibatkan kerusakan prasarana jalan dan sarana angkutan.
- d. Menimbulkan ketidak-tertiban dan ketidak-teraturan.
- e. Menimbulkan polusi.
- f. Berkaitan dengan kejahatan.

Dalam pelaksanaan penindakan pelanggaran lalu lintas jalan tertentu, terlibat aparat penegak hukum yaitu Polisi, Hakim, dan Jaksa selaku eksekutor.

Surat tilang ini sebagai bukti bahwa seseorang telah melakukan pelanggaran lalu lintas, sedangkan esensi dari surat tilang ini adalah sanksi atau denda yang dikenakan dan diharapkan dapat menimbulkan efek jera bagi si pelanggar lalu lintas.

Rincian alat utama penindakan tilang menurut SOP penindakan pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan dengan tilang (Kep.KEP.Korp Lalu Lintas, 2012: 27-29) sebagai berikut:

- 1) Belangko Tilang,
 - a) 1 (satu) set belangko tilang terdiri atas 5 lembar belangko tilang dengan warna yang berbeda, yaitu: lembar pertama warna merah muda; lembar kedua warna biru muda; lembar ketiga warna hijau, lembar keempat warna kuning dan lembar kelima warna putih.
 - b) Satu buku tilang terdiri atas lima set tilang yang dihimpun dan dijilid dengan urutan nomor sesuai tilang yang diterbitkan,
 - c) Penggunaan belangko tilang dalam satu buku harus berurutan,
 - d) Peruntukan belangko tilang ditentukan sebagai berikut:
 - (1) Lembar tilang warna merah sebagai bukti pelanggaran tertentu, diperuntukan bagi pelanggaran yang akan melaksanakan sidang perkara pelanggaran di pengadilan,
 - (2) Lembar tilang warna biru diperuntukan bagi pelanggar yang telah menyatakan setuju atas dakwaan penyidik/ penyidik pembantu, dan ia bersedia membayar sejumlah denda

maksimal yang ditentukan dalam UU LLAJ dan disetorkan melalui bank yang ditentukan,

- (3) Lembar tilang warna hijau diperuntukkan bagi pengadilan negeri setempat,
- (4) Lembar tilang berwarna kuning diperuntukkan bagi kesatuan Polri setempat,
- (5) Lembar tilang warna putih diperuntukkan bagi kejaksaan negeri setempat.

2) Peralatan pendukung

- a) Boolpoint dengan warna tinta hitam atau biru tua sebagai alat menulis lembar tilang,
- b) Clip board sebagai alas penulis lembar tilang,
- c) Label barang bukti dengan bahan dasar yang tahan air,
- d) Senter dan red flash light (senter kedip merah) malam hari,
- e) Tas perlengkapan tilang,
- f) Peluit dengan bunyi nyaring, warna putih dengan tali cur warna putih sesuai tata cara penggunaan yang ditentukan,
- g) Tanda pemeriksaan di jalan dengan spesifikasi sebagai berikut: bahan dasar terbuat dari papan kayu atau plat berwarna kuning panjang 100 cm, lebar 50 cm dibingkai warna hitam lebar bingkai 2 cm; tulisan warna hitam ukuran 12,5 cm dengan tulisan: 'PEMERIKSAAN KENDARAAN'; stand/kaki papan warna

hitam 3 batang dipasang menjadi segitiga ukuran panjang 79 cm dengan penyangga ukuran 55 cm.

Peringatan-peringatan bagi pelanggar dan petugas tentang: Bagi yang menyelesaikan perkara diluar pengadilan tilang diancam pasal 209, 418, 419 KUHP, jo UU No. 11/1980 tentang tindak pidana suap jo UU no. 3/1971 tentang tindak pidana korupsi. Surat Tilang ini merupakan Surat Pengadilan untuk menghadap ke Pengadilan Negeri pada tempat, hari, tanggal dan waktu yang telah ditetapkan sehubungan dengan pelanggaran yang telah dilakukan.

Batas waktu penyetoran uang titipan dan besarnya angka pinalti maksimal serta sanksi terhadap pelanggarannya. Ancaman bagi yang tidak memenuhi surat panggilan dengan tuntutan melanggar pasal 216 ayat (1) KUHP, yang diancam dengan pidana penjara selama-lamanya 4 bulan 2 minggu atau, denda setinggi-tingginya 15 kali Rp. 600,-.

Tanda bukti eksekusi. Pada lembar belakang lembar kuning, hijau dan putih berisi: Putusan Sidang Pengadilan; Pernyataan si pelanggar atau wakilnya; Tanda bukti eksekusi; Catatan petugas dan pada lembar biru. entuk dan materinya sama dengan lembar merah.

F. Prosedur Teknisi Penindakan Tilang

Langkah-langkah penindakan pelanggaran diawali dengan pemeriksaan terhadap persyaratan pengemudi dan kendaraan bermotor (Kep.KEP.Korp Lalu Lintas, 2012: 39-41) yang terdiri dari empat tahap yakni:

1. Tahap pertama:

- a. Menghentikan pelanggar ditempat yang aman bagi pengemudi, petugas dan pengguna jalan raya lainnya.
- b. Menghentikan kendaraan bermotor di jalur paling kiri yang tidak mengganggu arus lalu lintas dan aman baik bagi pelanggar, pengguna jalan yang lain maupun petugas penindak,
- c. Berikan penghormatan kepada pelanggar (senyum, salam dan sapa).
- d. Mengarahkan agar pengemudi mematikan mesin kendaraan bermotornya dan memfungsikan rem tangan, setelah mesin mati, transmisi dalam keadaan masuk.
- e. Mengarahkan pengemudi turun dari kendaraan bermotornya dan bersama petugas berada di belakang kendaraan bermotornya, jaga jarak antara petugas dan pelanggar, dan sikap waspada.
- f. Memberitahukan bahwa iya telah melakukan pelanggaran terhadap ketentuan peraturan lalu lintas dan angkutan jalan.
- g. Memberitahukan sanksi atas pelanggarannya dan memberi penjelasan mengenai tata cara mempertanggung jawabkan perbuatannya, yaitu dengan melaksanakan sidang dan membayar denda, dan tanpa sidang tetapi menyetorkan uang titipan kepada bank yang ditunjuk.
- h. Menuliskan nama, pangkat, NRP, jabatan dan kesatuan penindak pada bonggol tilang.
- i. Menuliskan atau memberi tanda pada tulisan yang ada belangko tilang:

- 1) Kesatuan penindak
- 2) Nama pelanggar dan jenis kelamin.
- 3) Alamat, pekerjaan, umur dan nomor KTP Pelanggar.
- 4) Golongan SIM, nomor SIM, tempat dan tanggal/bulan/tahun SIM pelanggar.
- 5) Nomor registrasi kendaraan, jenis, merek, nomor rangka dan nomor mesin kendaraan yang digunakan pelanggar (cocokan dan teliti dengan STNK yang digunakan pelanggar).
- 6) Hari, tanggal, bulan, dan jam saat (saat ditindak/ditemukan pelanggaran) dan tempat (jalan dan lokasi/kota) kejadian perkara pelanggaran.
- 7) Pasal yang dilanggar dan besarnya ancaman denda sesuai dengan tabel yang ada pada belakang buku tilang.
- 8) Menjelaskan cara penyelesaian perkara.

2. Tahap kedua

Menjelaskan sekali lagi cara pertanggung jawaban yang harus dilaksanakan oleh pelanggar dan pasal yang dilanggar serta denda yang diancamkan kepadanya:

- (1) Apabila pelanggar menolak atau tidak setuju atas sangkaan penyidik, maka:
 - (a) Petugas menjelaskan kepada pelanggar ketentuan yang harus dilakukan oleh pelanggar apabila menolak atau tidak setuju atas persangkaan penyidik.

- (b) Menyita barang bukti yang diperlukan sesuai dengan pelanggaran yang dilakukan.
- (c) Jika pelanggar tidak memiliki SIM maka disita adalah kendaraan bermotor.
- (d) Jika pelanggar tidak membawa SIM (lupa) dan dapat dibuktikan maka yang disita adalah STNK kendaraan.
- (e) Jika STNK kendaraan bermotor yang digunakan tidak ada atau STNK tidak cocok dengan kendaraan maka yang disita petugas adalah kendaraan bermotor berikut STNK yang diduga palsu.
- (f) Jika pelanggar memiliki surat yang sah dan kendaraan yang digunakan tidak dicurigai sebagai hasil kejahatan, maka yang disita adalah salah satu dari surat yang sah.
- (g) Memberi tanda silang pada lambang kotak yang tersedia blangko tilang, yaitu:
- (1) Besarnya denda yang ditentukan dalam UU LLAJ untuk pelanggaran yang dilakukan.
 - (2) Jenis barang bukti yang disita
 - (3) Pernyataan terdakwa hadir sendiri
- (h) Menuliskan pada kolom yang tersedia mengenai pelanggaran yang dilakukan dan pasal LLAJ yang dilanggar hari, tanggal, bulan dan tahun serta jam dan tempat pelanggar wajib hadir untuk persidangan.
- (i) Melengkapi blangko penulisan tilang,
- (j) Memintas pelanggar untuk menandatangani blangko tilang.

(k) Menyerahkan lembar tilang berwarna merah kepada pelanggar.

(2) Apabila pelanggar menerima, maka penyidik melakukan:

- (a) Memberi tanda silang pada kotak barang bukti atau yang tercantum pada lembar tilang sesuai dengan jenis sitaan.
- (b) Kondisi keabsahan barang bukti sebagaimana dimaksud pada huruf (a) tersebut di atas tetap merupakan alasan untuk melakukan tindakan terhadap benda atau kendaraan pelanggar.
- (c) Menjelaskan bahwa pelanggar dapat mewakilkan disidang dan tidak perlu hadir untuk pelanggar itu agar menyetorkan denda sejumlah denda yang ditentukan dalam UU LLAJ ke Bank yang ditentukan.
- (d) Menjelaskan bahwa dalam waktu paling cepat satu minggu setelah pelaksanaan sidang.
- (e) Menuliskan alamat bank penerima setoran uang titipan untuk denda pelanggaran dan besarnya uang denda.
- (f) Memberi tanda silang pada kotak “HADIR SENDIRI”.
- (g) Menuliskan alamat/ tempat kantor polisi dimana pelanggar dapat diambil setelah menyetor uang titipan ke bank.
- (h) Melengkapi penulisan kesatuan, ruang tanda tangan, nama, pangkat dan NRP penyidik.
- (i) Meminta pelanggar menanda tangani ruang tanda tangan bagi pelanggar dalam lembar tilang.
- (j) Menyerahkan lembar surat tilang berwarna biru kepada pelanggar sambil memberi penjelasan singkat.

3. Tahap ketiga:

Setelah selesai melakukan kegiatan penindakan tilang oleh penyidik, maka penyidik melaksanakan:

- a. Membuat rekapitulasi hasil kegiatan penindakan dan mencatat barang bukti yang diserahkan kepada Ka urmin tilang dengan membuat berita acara,
- b. Menhitung bonggol tilang dan mencocokkan dengan hasil/berkas penindakan kemudian mencatat daam buku harian penyidik.
- c. Mengajukan bonggol tilang utnuk ditanda tangani oleh anggota urmin tilang.
- d. Membuat berita acara penyerahan berkas dan barang bukti dari penindak kepada Ka urmin tilang/ Ba ur Barang bukti.
- e. Menyerahkan semua berkas dan barang bukti termasuk boggol tilang hasil penindakan kepada Ka urmin/ Ba Ur Barang Bukti tilang dengan berita acara penyerahan berkas penyidik dan barang bukti.

4. Tahap keempat: penyerahan barang bukti

- a. Kepada pelanggar yang hadir sendiri di sidang pengadilan:
 - a) Bamin tilang/barang bukti menerima bukti peyeteran uang denda dan bukti putusan hakim atas perkara pelanggaran yang dilakukan.
 - b) Menyerahkan barang bukti kepada pemiliknya/pelanggar setelah diteliti dan dicocokkan dengan surat-surat kendaraan atau data pada berkas tilang.
 - c) Menyelenggrakan pengadministrasian hasil perkara tilang ke buku registrasi tilang model II.
- b. Kepada pelanggar yang mewakilkan di sidang pengadilan:

- a) Bamin tilang/barang bukti menerima lembar tilang warna biru yang telah dicap /distempel dan ditanda tangani oleh petugas bank dan atau menunjukkan bukti setor uang titipan ke bank yang ditentukan,
- b) Menyerahkan kepada pemiliknya dengan menanda tangani penyerahan oleh petugas dan penerima miliknya.
- c) Menyelenggarakan pengadministrasian hasil perkara tilang ke buku register tilang model II.

G. Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu tentang implementasi tilang kendaraan bermotor belum terdapat penelitian yang mengkaji secara mengkhusus, namun yang menjadi acuan pada penelitian ini, mengarah kepada pemungutan pajak akibat denda tilang. Maka penelitian terdahulu terdiri atas: Kurniawati (2006). Obyek dalam penelitian ini adalah seluruh data (dalam tahun) yakni tahun 2002 sampai tahun 2005 yang ada di Dispenda dan BPS Sulawesi Tengah. Sampel dalam penelitian ini diambil sebagian dari jumlah populasi (data dalam periode tahun) untuk diteliti berdasarkan yang dibutuhkan yakni berupa PKB, BBNKB, dan Pajak Asli Daerah dengan mengambil sampel data selama periode tahun 2002 sampai dengan tahun 2005. Ada 3 (tiga) variabel yang dikaji dalam penelitian ini, yaitu:

1. PKB,
2. BBNKB,
3. Pajak Daerah.

Metode pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah:

1. Metode analisis kualitatif. Metode ini merupakan metode penganalisaan beberapa hasil temuan, baik secara langsung maupun temuan berdasarkan hasil perhitungan dimana analisis tersebut dilakukan dengan cara pemaparan.
2. Metode analisis kuantitatif. Metode analisis ini merupakan penganalisaan dengan menggunakan peralatan analisis. Adapun alat analisis yang digunakan untuk mengetahui kontribusi Pajak Kendaraan Bermotor dan Bea Balik Nama.

Berdasarkan hasil penelitian dapat disimpulkan bahwa selama kurun waktu 2000-2005. kontribusi Pajak Kendaraan Bermotor terhadap PAD Sulteng lebih dari 24% setiap tahunnya. Tahun 2005 kontribusinya mencapai nilai terbesar yakni sebesar 30,36%. Sedangkan Bea-Balik Nama Kendaraan bermotor memberikan kontribusi lebih dari 35% setiap tahunnya. Selama kurun waktu tersebut, kontribusi PKB dan BBN-KB berfluktuasi.

H. Kerangka Konsep

Sejalan dengan perkembangan ilmu pengetahuan yang begitu pesat pola pikir masyarakat juga ikut mengalami perkembangan yang praktis termasuk dalam berkendara di jalan raya yang menginginkan sesuatu instan, cepat bahkan terkadang tidak memikirkan keselamatan berkendara untuk dirinya maupun orang lain. Kecelakaan di Indonesia hampir selalu terjadi setiap hari dikarenakan terdapat banyak faktor yang mempengaruhi terjadinya pelanggaran lalu lintas di jalan. Faktor penyebabnya antaranya adanya paradigma berfikir masyarakat instan di zaman modern, mulai lunturnya sensitivitas dalam berkendara dan minimnya etika

untuk tertib, saling menghormati, saling menghargai, sehingga mengakibatkan semakin tergerusnya rasa kepemilikan akan sesuatu. Masyarakat Indonesia masih banyak yang belum sadar atas pentingnya peraturan lalu lintas dan hal ini yang harus diperhatikan oleh pihak yang bersangkutan maupun pemerintah. Berdasarkan masalah di atas, maka kerangka konsep pada penelitian ini adalah:



Gambar 2.1 Kerangka Konsep Penelitian

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Desain Penelitian

Pendekatan penelitian yang digunakan adalah pendekatan kualitatif yang bersifat deskriptif yaitu penelitian yang bermaksud untuk memahami fenomena motivasi, tindakan, dan lain-lain, secara holistic, dan dengan cara deskripsi dalam bentuk kata-kata dan bahasa, pada suatu konteks khusus yang alamiah dan dengan memanfaatkan berbagai metode alamiah seperti wawancara, pengamatan dan pemanfaatan dokumen. Pendekatan Kualitatif (Sugiyono, 2001: 45) adalah pendekatan yang lebih menekankan pada aspek pemahaman secara mendalam terhadap suatu masalah daripada melihat permasalahan untuk penelitian generalisasi. Penelitian ini lebih tepat menggunakan teknik analisis mendalam (*in-depth analysis*), yaitu mengkaji masalah secara kasus perkasus, karena Pendekatan Kualitatif mencermati sifat dan bentuk masalah penelitian. Pendekatan kualitatif berfungsi memberikan deksripsi fokus penelitian, indikator fokus atau prediktor penelitian, sehingga penelitian ini mengkaji berbagai gambaran karakteristik dari implementasi tilang kendaraan bermotor oleh Kepolisian Daerah Sulawesi Selatan.

B. Lokasi dan Jadwal Penelitian

a. Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian dilaksanakan di Kepolisian Daerah Sulawesi Selatan.

Tempat lokasi penelitian ini dipilih dengan pertimbangan bahwa peneliti

berdomisili di sekitar daerah lokasi penelitian, yang memudahkan peneliti memperoleh data penelitian baik bersifat data primer maupun data sekunder.

b. Waktu Penelitian

Waktu penelitian direncanakan dilakukan selama 2 bulan yakni pada bulan Juli-Agustus 2018.

C. Fokus dan Deskripsi Fokus Penelitian

a. Fokus Penelitian

Dalam penelitian ini, yang menjadi fokus penelitian adalah: Tilang Kendaraan Bermotor.

b. Deskripsi Fokus dan Indikator Penelitian

Untuk memudahkan penelitian ini, maka fokus penelitian terdiri atas:

1. Pelaksanaan tilang kendaraan bermotor adalah kegiatan yang dilakukan oleh pihak kepolisian dalam rangka pemeriksaan surat kendaraan bermotor, kelengkapan kendaraan dan kepatuhan masyarakat dalam berlalu lintas di jalan raya. Indikatornya: a. Komunikasi, b. Sumber daya, c. Disposisi dan d. Struktur Birokrasi.
2. Faktor yang mempengaruhi pelaksanaan tilang kendaraan bermotor adalah faktor-faktor yang dapat mempengaruhi keberhasilan pelaksanaan tilang di Provinsi Sulawesi Selatan. Indikatornya: a. Integritas Pelaksanaan Kebijakan, b. Sarana dan Prasarana dan c. Kesadaran hukum masyarakat dalam berlalu lintas

D. Instrumen Penelitian

Instrumen penelitian dalam tradisi penelitian kualitatif adalah manusia/orang yakni peneliti sendiri dengan menggunakan alat bantu berupa catatan, tape recorder, dan tustel (camera). Catatan, tape recorder, dan tustel hanya digunakan sebagai alat bantu dalam melakukan penelitian. Oleh karena itu, sebagai instrumen penelitian, peneliti melakukan pemahaman makna data yang peneliti peroleh di lapangan. Jadi, instrumen penelitian dalam penelitian kualitatif adalah orang/manusia sedangkan alat bantu seperti catatan dan lainnya hanya merupakan “senjata” pelengkap. Karena peneliti sebagai instrumen dalam penelitian ini, maka peneliti mempersiapkan diri dengan mencari alat yang tepat, sehingga dengan menggunakan senjata itu peneliti dapat mengolah data menjadi informasi yang bermakna. Sebagai instrumen penelitian, maka peneliti:

- a. Telah mempersiapkan rancangan penelitian, menentukan lokasi penelitian, menjajaki dan menilai fisik lapangan, menentukan informan, menyiapkan perlengkapan penelitian dan menyiapkan diri untuk beradaptasi dengan suasana kehidupan subjek penelitian. Inilah yang peneliti sebut dengan tahapan lapangan.
- b. Terjun ke lapangan untuk mengumpulkan data/informasi melalui wawancara dan observasi serta studi dokumentasi dengan menggunakan “senjata” yang telah disiapkan seperti catatan, rekaman (tape recorder) dan bila perlu kamera untuk mengabadikan semua kegiatan yang dilakukan oleh subjek penelitian. Berkenaan dengan alat “senjata” dalam penelitian, Sugiyono (2005: 81-82) mengatakan bahwa alat bantu berguna agar hasil wawancara dapat

terekam dengan baik, dan peneliti memiliki bukti telah melakukan wawancara kepada informan atau sumber data, maka diperlukan bantuan alat-alat sebagai berikut:

- a. Buku catatan: berfungsi untuk mencatat semua percakapan dengan sumberdata. Sekarang sudah banyak komputer yang kecil, *notebook* yang dapat digunakan untuk membantu mencatat data hasil wawancara.
- b. Lembar wawancara adalah kumpulan pertanyaan-pernyataan yang berkaitan dengan indikator dari masing-masing fokus pada penelitian.
- c. Lembar observasi adalah lembar pengamatan yang berisi tentang data pendukung yang berkaitan dengan penelitian.
- d. Lembar dokumentasi adalah lembar yang berisi foto-foto atau data pelengkap tentang penelitian.
- e. Tape recorder: berfungsi untuk merekam semua percakapan ataupun pembicaraan. Penggunaan tape recorder dalam wawancara perlu memberitahu kepada informan apakah dibolehkan atau tidak.
- f. Kamera: untuk memotret kalau peneliti sedang melakukan pembicaraan dengan informan/sumber data. Dengan adanya foto ini, maka dapat meningkatkan keabsahan penelitian akan lebih terjamin, karena peneliti betul-betul melakukan pengumpulan data.
- g. Setelah data terkumpul peneliti melakukan *editing*, *reduksi*, *klasifikasi* data dan melakukan perumusan kategori, memberikan *interpretasi* dan memberikan *eksplanasi* untuk menjawab masalah penelitian.

E. Jenis dan Sumber Data

Untuk memperoleh data lapangan, khususnya data primer dan sekunder dalam penelitian ini dilakukan dengan:

1. Data primer diperoleh untuk teknik-teknik: Observasi lapangan, wawancara terstruktur dan wawancara terbuka.
2. Data sekunder melalui penelusuran literatur/pustaka, laporan-laporan pelaksanaan hasil-hasil penelitian terdahulu maupun tulisan-tulisan lain yang relevan dengan permasalahan yang diteliti, serta dokumentasi

F. Informan Penelitian

Informan dalam penelitian kualitatif biasanya ditentukan dalam subjek dalam konteks sumber dayanya dengan menggunakan teknik pengumpulan data menggunakan purposive sampling yaitu suatu pengambilan informasi yang dilandasi tujuan dan maksud yang telah ditetapkan sebelumnya. Informan adalah pihak yang mengetahui secara pasti tentang tilang kendaraan bermotor, dalam hal ini adalah pihak Ditlantas Polda Sulawesi Selatan yang terkait antara lain:

1. Dirlantas Polda Sulawesi Selatan berjumlah 1 orang.
2. Wadirlantas Polda Sulawesi Selatan berjumlah 1 orang
3. Polisi yang bertugas saat penilangan yang jumlahnya 2 orang.
4. Masyarakat berjumlah 4 orang

Maka secara keseluruhan total informan pada penelitian ini adalah 8 orang.

G. Teknik Pengumpulan Data

Untuk memperoleh data yang relevan dan lengkap, penelitian ini menggunakan beberapa teknik untuk mengumpulkan data primer dan sekunder. Adapun teknik pengumpulan data primer yang digunakan dalam penelitian ini adalah :

1. Observasi

Teknik pengumpulan data dengan observasi langsung yaitu pengumpulan data dengan melihat atau mengamati secara langsung proses implementasi tilang kendaraan bermotor dalam berlalulintas pada wilayah hukum Polda Sulawesi Selatan. Dalam observasi langsung, pengumpulan data pencatatan yang dilakukan peneliti terhadap objek dilakukan di tempat berlangsungnya peristiwa sehingga peneliti berada bersama objek yang sedang diteliti atau diamati.

2. Wawancara

Metode wawancara yang digunakan dalam penelitian ini adalah wawancara terstruktur dengan menggunakan pedoman wawancara dimana telah ditetapkan terlebih dahulu masalah dan pertanyaan yang akan diajukan kepada pihak yang diwawancarai. Wawancara dilakukan dengan mendatangi langsung informan penelitian dan menanyakan kepada mereka beberapa hal yang berhubungan dengan pokok permasalahan. Wawancara dilakukan secara mendalam untuk memperoleh data langsung melalui serangkaian tanya jawab dengan pihak-pihak yang terkait dengan pelaksanaan implementasi tilang kendaraan bermotor dalam berlalulintas pada wilayah hukum Polda Sulawesi Selatan.

Teknik pengumpulan data Sekunder yang digunakan dalam penelitian ini adalah dokumen-dokumen yang berkaitan dengan implementasi tilang kendaraan bermotor dalam berlalulintas pada wilayah hukum Polda Sulawesi Selatan.

3. Dokumen

Dokumen sebagai sumber data lainnya yang bersifat melengkapi data utama yang relevan dengan masalah penelitian, antara lain meliputi: prosedur implementasi tilang kendaraan bermotor dalam berlalulintas pada wilayah hukum Polda Sulawesi Selatan dan hasil-hasil rapat. Data ini dipergunakan untuk melengkapi hasil wawancara dan pengamatan terhadap tempat dan peristiwa.

4. Triangulasi

Selain menggunakan reduksi data peneliti juga menggunakan teknik Triangulasi sebagai teknik untuk mengecek keabsahan data. Dimana dalam pengertiannya triangulasi adalah teknik pemeriksaan keabsahan data yang memanfaatkan sesuatu yang lain dalam membandingkan hasil wawancara terhadap objek penelitian (Moleong, 2004:330).

Triangulasi dapat dilakukan dengan menggunakan teknik yang berbeda (Nasution, 2003:115) yaitu wawancara, observasi dan dokumen. Triangulasi ini selain digunakan untuk mengecek kebenaran data juga dilakukan untuk memperkaya data. Menurut Nasution, selain itu triangulasi juga dapat berguna untuk menyelidiki validitas tafsiran peneliti terhadap data, karena itu triangulasi bersifat reflektif.

Denzin (Moleong, 2004:332), membedakan empat macam triangulasi diantaranya dengan memanfaatkan penggunaan sumber, metode, penyidik dan

teori. Pada penelitian ini, dari keempat macam triangulasi tersebut, peneliti hanya menggunakan teknik pemeriksaan dengan memanfaatkan sumber. Adapun untuk mencapai kepercayaan itu, maka ditempuh langkah sebagai berikut :

- a. Membandingkan data hasil pengamatan dengan data hasil wawancara.
- b. Membandingkan apa yang dikatakan orang di depan umum dengan apa yang dikatakan secara pribadi.
- c. Membandingkan apa yang dikatakan orang-orang tentang situasi penelitian dengan apa yang dikatakannya sepanjang waktu.
- d. Membandingkan keadaan dan perspektif seseorang dengan berbagai pendapat dan pandangan masyarakat dari berbagai kelas.
- e. Membandingkan hasil wawancara dengan isi suatu dokumen yang berkaitan.

Teknik triangulasi yang paling banyak digunakan ialah pemeriksaan melalui sumber lain. Model triangulasi diajukan untuk menghilangkan dikotomi antara pendekatan kualitatif dan kuantitatif sehingga benar-benar ditemukan teori yang tepat. Murti (2006: 55) menyatakan bahwa tujuan umum dilakukan triangulasi adalah untuk meningkatkan kekuatan teoritis, metodologis, maupun interpretatif dari sebuah riset. Dengan demikian triangulasi memiliki arti penting dalam menjembatani dikotomi riset kualitatif dan kuantitatif, sedangkan menurut Yin (2003: 34) menyatakan bahwa pengumpulan data triangulasi (triangulation) melibatkan observasi, wawancara dan dokumentasi.

Penyajian data yang sering digunakan untuk data kualitatif pada masa yang lalu adalah dalam bentuk teks naratif dalam puluhan, ratusan, atau bahkan ribuan

halaman. Akan tetapi, teks naratif dalam jumlah yang besar melebihi beban kemampuan manusia dalam memproses informasi. Manusia tidak cukup mampu memproses informasi yang besar jumlahnya; kecenderungan kognitifnya adalah menyederhanakan informasi yang kompleks ke dalam kesatuan bentuk yang disederhanakan dan selektif atau konfigurasi yang mudah dipahami.

Penyajian data dalam kualitatif sekarang ini juga dapat dilakukan dalam berbagai jenis matriks, grafik, jaringan, dan bagan. Semuanya dirancang untuk menggabungkan informasi yang tersusun dalam suatu bentuk yang padu padan dan mudah diraih. Jadi, penyajian data merupakan bagian dari analisis.

H. Teknik Pengabsahan Data

Pengabsahan data adalah untuk menjamin bahwa semua yang telah diamati dan diteliti peneliti sesuai (relevan) dengan data yang sesungguhnya ada dan memang benar-benar terjadi hal ini dilakukan peneliti untuk memelihara dan menjamin bahwa data tersebut benar, baik bagi pembaca maupun subjek penelitian. Untuk memperoleh tingkat keabsahan data peneliti menggunakan triangulasi yaitu mengadakan perbandingan antara sumber data yang satu dengan yang lain. Sebagaimana yang dikemukakan Moleong (2000: 45) bahwa: "Triangulasi adalah teknik pemeriksaan keabsahan data yang memanfaatkan sesuatu yang lain di luar data itu untuk keperluan pengecekan atau sebagai perbandingan terhadap data tersebut".

Teknik triangulasi menurut Moleong, teknik yang digunakan dalam penelitian ialah pemeriksaan melalui sumber lainnya. Ia juga mengatakan bahwa triangulasi dengan sumber berarti membandingkan data dan mengecek balik

derajat kepercayaan suatu informasi yang diperoleh melalui waktu dan alat berbeda. Menurut Patton (Moleong, 2000: 47) tentang hal di atas dapat dicapai dengan jalan:

1. Membandingkan apa yang dikatakan dengan kenyataan yang dilakukan. Dengan cara melihat langsung dan memastikannya dengan sumber data yang lain.
2. Membandingkan data hasil pengamatan dengan data hasil wawancara. Dengan cara mengumpulkan kedua hasil data tersebut lalu mengecek kembali kebenarannya dan disesuaikan seperti kenyataannya.
3. Membandingkan isi hasil wawancara dengan isi suatu dokumentasi yang berkaitan. Dengan cara mengumpulkan kedua hasil data tersebut lalu mengecek kembali kebenarannya dan disesuaikan seperti kenyataannya.

Moleong menyatakan bahwa teknik analisis data dimulai dengan menelaah seluruh data yang terkumpul. Data yang terkumpul banyak sekali dan terdiri dari catatan lapangan dan komentar, gambar, foto, dokumen dan lain sebagainya. Pekerjaan analisis data dalam hal ini ialah mengatur, menguraikan, mengelompokkan, memberikan kode dan mengkategorikannya, pengorganisasian dan pengelolaan data bertujuan menemukan tema dan hipotesis kerja yang akhirnya diangkat menjadi teori substantif.

Analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah versi Miles dan Huberman yang diterjemahkan oleh Rohidi menjelaskan bahwa teknik analisis data dalam penelitian kualitatif melalui beberapa tahap, yakni sebagai berikut:

1. Reduksi data yaitu proses penyeleksian, pemfokusan, penyederhanaan dan pengelompokkan data yang telah diperoleh ketika melakukan penelitian.
2. Penyajian data yaitu menyajikan data dari hasil reduksi data dalam laporan secara sistematis agar mudah dibaca atau dipahami baik secara keseluruhan maupun bagian-bagiannya dalam konteks sebagai suatu kesatuan.
3. Penarikan kesimpulan yaitu paparan atau penjelasan yang dilakukan dengan melihat kembali pada data reduksi maupun pada penyajian data, sehingga kesimpulan yang diambil tidak menyimpang dari data yang dianalisis.

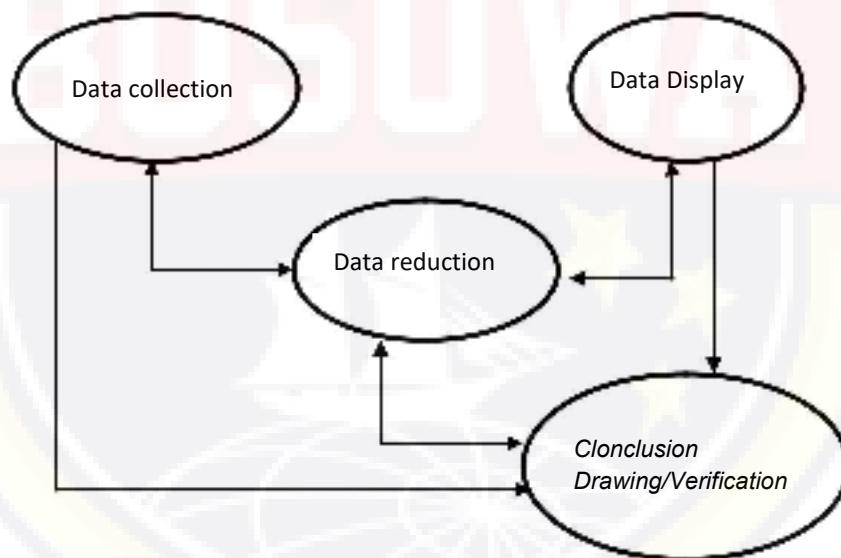
I. Teknik Analisis Data

Penganalisaan data dalam penelitian ini, dilakukan menggunakan pendekatan induktif konstektual yaitu memulai dari informasi-informasi empirik yang diperoleh kemudian dibangun konsep-konsep kearah pengembangan suatu teori substansi, teori yang bertolak dari data dan cerna dengan pengalaman lalu.

Informasi yang dikumpul diidentifikasi menjadi konsep-konsep, selanjutnya disusun menjadi proposisi-proposisi. Tipe dasar proposisi pada dasarnya ada dua yaitu generalisasi empirik dan hipotesis dikembangkan dari perbandingan data empiris dengan hasil-hasil penelitian atau teori lain yang relevan.

Selama di lapangan dilakukan observasi dan wawancara, dalam observasi dikembangkan item-item yang perlu diobservasi walaupun sudah ada pedoman observasi, namun tidak menutup kemungkinan ada hal-hal lain yang belum termasuk dalam pedoman akan tetapi diperlukan untuk dijadikan data penelitian. Wawancara berpedoman pada butir-butir pertanyaan yang ada dikembangkan saat berdiskusi dengan informan.

Berdasarkan penjabaran diatas penelitian ini menggunakan Model Miles and Huberman sebagai teknik analisis data kualitatif, dimana analisis ini dilakukan pada saat pengumpulan data berlangsung, dan setelah selesai pengumpulan data dalam periode tertentu. Miles and Huberman dalam Sugiyono (2014: 91) mengatakan bahwa aktivitas dalam analisis data kualitatif dilakukan secara interaktif dan berlangsung terus menerus hingga tuntas sampai datanya sudah jenuh. Aktivitas dalam analisis data yaitu data reduction, data display dan conclusion drawing verification. Model ineraktif ditunjukkan dalam gambar berikut:



Gambar 3.1
Komponen Analisis Data Miles and Huberman
Dalam Sugiyono (2014:92)

1. *Data Collection* (Pengumpulan Data)

Pengumpulan data dilakukan melalui berbagai macam teknik seperti melalui wawancara, observasi di lapangan, dan dokumentasi dari subyek dan obyek penelitian yang terkait dengan kinerja pelayanan publik pegawai pada Dinas Pertanian, Peternakan dan Perkebunan Kabupaten Majene.

2. *Data Reduction* (Reduksi Data atau Pengolahan Data)

Data yang diperoleh dari lapangan jumlahnya yang cukup banyak sehingga perlu dicatat dengan teliti dan rinci dimana semakin lama peneliti di lapangan maka jumlah data akan semakin banyak, rumit dan kompleks. Untuk itu perlu segera dilakukan analisis data melalui reduksi data. Mereduksi data berarti merangkum, memilih hal-hal yang pokok, memfokuskan hal-hal yang penting, dicari tema dan polanya sehingga data yang telah direduksi akan memberikan gambaran yang lebih jelas dan memudahkan untuk peneliti melakukan pengumpulan data jika selanjutnya diperlukan.

3. *Data Display* (Penyajian Data)

Langkah selanjutnya setelah mereduksi data adalah mendisplaykan data bisa dalam bentuk uraian singkat, bagan, hubungan antara kategori flowchart dan sebagainya. Mile and Huberman (Sugiyono, 2014: 94) mengemukakan bahwa dalam penyajian data yang paling sering digunakan dalam penelitian kualitatif adalah dengan teks narasi. Dengan mendisplay data maka akan dengan mudah untuk memahami apa yang terjadi merencanakan kerja selanjutnya dengan apa yang dipahami.

4. *Conclusion Drawing/Verification* (Pemaparan dan Penarikan Kesimpulan).

Langkah ketiga dalam analisis data kualitatif menurut Miles and Huberman adalah penarikan kesimpulan dan verifikasi. Kesimpulan awal yang dikemukakan masih bersifat sementara dan akan berubah jika tidak ditemukan bukti-bukti yang kuat yang mendukung pada tahap pengumpulan data berikutnya. Akan tetapi apabila kesimpulan awal yang didukung dengan adanya bukti yang valid dan konsistensi data peneliti kembali ke lapangan mengumpulkan data, maka kesimpulan yang dikemukakan merupakan kesimpulan yang kredibel. Kesimpulan dalam penelitian kualitatif merupakan temuan baru yang sebelumnya belum pernah ada. Temuan dapat berupa deskripsi atau gambaran suatu obyek yang sebelumnya masih remang-remang atau gelap sehingga setelah diteliti menjadi jelas.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Deskripsi Umum Objek Penelitian

1. Kondisi Geografis Kota Makassar

Secara geografis, kota Makassar berada koordinat 119 derajat bujur timur dan 5,8 derajat lintang selatan, dengan batas-batas wilayah sebagai berikut :

- a. Sebelah Utara berbatasan dengan Kabupaten Pangkajene Kepulauan.
- b. Sebelah Timur berbatasan dengan Selat Makassar.
- c. Sebelah Selatan berbatasan dengan Kabupaten Gowa dan Takalar.

Wilayah kota Makassar yang berbatasan langsung dengan Selat Makassar mempunyai garis pantai sepanjang 32 km yang membentang dari arah Selatan ke Utara, membujur ke arah Timur Laut. Wilayahnya mencakup beberapa pulau, diantaranya Pulau Kayangan, Pulau Lae-Lae, Pulau Lanjukang, Pulau Langkai, Pulau Lumu-Lumu, Pulau Bone Batang, Pulau Barang Lompo, Pulau Kodingareng Lompo, Pulau Samalona dan pulau-pulau kecil lainnya.

2. Luas Wilayah

Luas wilayah kota Makassar adalah 175,77 km². Secara umum konfigurasi bentuk wilayah kota Makassar termasuk datar dan menurut morfologi regional merupakan deretan pengunungan Lompobattang yang berelief rendah. Keadaan topografitinya datar hingga berombak dengan ketinggian berkisar antara

1-25 meter di atas permukaan laut. Satuan relief di daerah ini pada umumnya ditutupi aluvium hasil sedimentasi rawa, pantai dan sungai serta material hasil gunung api dengan kemiringan lereng 0-2 % .

Bentuk lahan adalah hasil bentukan asal alluvial di beberapa tempat mempunyai ketinggian yang sangat rendah dari permukaan laut sehingga sering tergenang dan merupakan rawa-rawa. Bentuk lahan ini dijumpai disekitar muara Sungai Tallo dan Sungai Jeneberang yang secara geomorfologi dikategorikan sebagai dataran banjir sungai. Selanjutnya daerah yang mempunyai bentuk topografi berombak sebagai bagian terkecil dari wilayah kota Makassar hanya dijumpai di wilayah utara dan timur yang secara administrative termasuk kecamatan Biringkanaya.

Secara administratif kota Makassar sebagai Ibukota Provinsi Sulawesi Selatan, mempunyai luas wilayah 175,77 km² atau 0,28 % dari luas wilayah Sulawesi Selatan, terdiri dari 14 kecamatan 143 kelurahan. Dari 14 wilayah kecamatan, kecamatan Biringkanaya yang merupakan wilayah terluas yaitu: 484,22 km² atau 27,43 persen luas kota Makassar dan kecamatan Mariso yang merupakan wilayah kecamatan terkecil dengan luas wilayah: 0,182 Ha.

Sebagai pusat ekonomi kawasan Indonesia Timur, pembangunan kota Makassar mendapatkan banyak tantangan dari berbagai sektor. Salah satu sektor yang harus mendapat perhatian serius adalah bagaimana memecahkan persoalan transportasi yang semakin lama semakin rumit.. pertumbuhan kendaraan di kota Makassar sangat tinggi. Pertambahan kendaraan bermotor maupun mobil tidak sebanding dengan peningkatan ruas jalan. Permasalahan tersebut harus sungguh-

sungguh memerlukan penanganan yang tepat agar dampak negatif yang timbul seperti pelanggaran lalu lintas akibat kemacetan dan prasarana fasilitas jalan tidak memadai dapat di atasi sedini mungkin.

Makassar salah satu permasalahan yang dihadapi di kota-kota besar di Indonesia adalah kesemrawutan dan kemacetan lalu lintas. Pemerintah kota dituntut menyediakan transportasi angkutan umum yang aman dan nyaman bagi masyarakatnya. Makassar, ibu kota Provinsi Sulawesi Selatan, salah satu kota besar di Indonesia menghadapi masalah transportasi. Membaiknya tingkat ekonomi mempercepat bertambahnya kendaraan pribadi. Kondisi ini tidak diimbangi perkembangan infrastruktur jalan sehingga dikhawatirkan jalan-jalan di Makassar macet.

3. Ditlantas Polda Sulawesi Selatan

a. Profil Ditlantas Polda Sulawesi Selatan

Ditlantas merupakan unsur pelaksana tugas pokok yang berada di bawah Kapolda. Ditlantas bertugas menyelenggarakan kegiatan lalu lintas yang meliputi Pendidikan Masyarakat Lalu Lintas (Dikmaslantas), Penegakan Hukum, Pengkajian Masalah Lalu Lintas, Administrasi Regident Pengemudi serta kendaraan bermotor, melaksanakan patroli jalan raya antar wilayah, serta menjamin Kamseltibcarlantas. Ditlantas merupakan unsur pelaksana tugas pokok yang berada di bawah Kapolda.

Ditlantas bertugas menyelenggarakan kegiatan lalu lintas yang meliputi Pendidikan Masyarakat Lalu Lintas (Dikmaslantas), Penegakan Hukum, Pengkajian Masalah Lalu Lintas, Administrasi Regident Pengemudi serta

kendaraan bermotor, melaksanakan patroli jalan raya antar wilayah, serta menjamin Kamseltibcarlantas. Dalam melaksanakan tugas Ditlantas menyelenggarakan fungsi:

- 1) Informasi dan Dokumentasi Pengumpulan dan pengolahan data, serta penyajian informasi dan dokumentasi program kegiatan Ditlantas.
- 2) Pengamanan dan Penyelamatan Masyarakat Pengguna Jalan.
- 3) Patroli Jalan Raya Pelaksanaan patroli jalan raya dan penindakan pelanggaran serta penanganan kecelakaan lalu lintas dalam rangka penegakan hukum lalu lintas, serta menjamin Kamseltibcarlantas di jalan raya.
- 4) Administrasi Pembinaan administrasi registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor serta pengemudi
- 5) Operasi Kepolisian Pelaksanaan operasi kepolisian bidang lalu lintas dalam rangka penegakan hukum dan ketertiban lalu lintas
- 6) Pembinaan Partisipasi Masyarakat Melalui kerja sama lintas sektoral, Dikmaslantas, dan pengkajian masalah di bidang lalu lintas
- 7) Pembinaan Lalu Lintas kepolisian

Ditlantas dipimpin oleh Dirlantas yang bertanggung jawab kepada Kapolda dan dalam pelaksanaan tugas sehari-hari di bawah kendali Wakapolda. Dirlantas dalam melaksanakan tugasnya dibantu oleh Wadirlantas yang bertanggung jawab kepada Dirlantas. Pembagian Tugas Dan Fungsi:

1) SUBBAG RENMIN

Subbag Renmin bertugas menyusun perencanaan program kerja dan anggaran, manajemen Sarpras, personel, dan kinerja, serta mengelola keuangan dan pelayanan ketatausahaan dan urusan dalam di lingkungan Ditlantas. Dalam melaksanakan tugas Subbag Renmin menyelenggarakan fungsi:

- a) Penyusunan perencanaan jangka sedang dan jangka pendek, antara lain Renstra, Rancangan Renja, Renja, kebutuhan sarana prasarana, personel, dan anggaran;
- b) Pemeliharaan perawatan dan administrasi personel;
- c) Pengelolaan Sarpras dan penyusunan laporan SIMAK-BMN;
- d) Pelayanan fungsi keuangan yang meliputi pembiayaan, pengendalian, pembukuan, akuntansi, dan penyusunan laporan SAI serta pertanggungjawaban keuangan;
- e) Pengelolaan dan pelayanan ketatausahaan dan urusan dalam;
- f) Penyusunan LRA dan pembuatan laporan akuntabilitas kinerja Satker dalam bentuk LAKIP meliputi analisis target pencapaian kinerja, program, dan anggaran.

2) BAGBIN OPSNAL

a) SUBBAG RENMIN

Subbag Renmin bertugas menyusun perencanaan program kerja dan anggaran, manajemen Sarpras, personel, dan kinerja, serta mengelola keuangan dan pelayanan ketatausahaan dan urusan dalam di lingkungan Ditlantas. Dalam melaksanakan tugas Subbag Renmin menyelenggarakan fungsi:

- (1) Penyusunan perencanaan jangka sedang dan jangka pendek, antara lain Renstra, Rancangan Renja, Renja, kebutuhan sarana prasarana, personel, dan anggaran;
- (2) Pemeliharaan perawatan dan administrasi personel;
- (3) Pengelolaan Sarpras dan penyusunan laporan SIMAK-BMN;
- (4) Pelayanan fungsi keuangan yang meliputi pembiayaan, pengendalian, pembukuan, akuntansi, dan penyusunan laporan SAI serta pertanggungjawaban keuangan;
- (5) Pengelolaan dan pelayanan ketatausahaan dan urusan dalam;
- (6) Penyusunan LRA dan pembuatan laporan akuntabilitas kinerja Satker dalam bentuk LAKIP meliputi analisis target pencapaian kinerja, program, dan anggaran.

Dalam melaksanakan tugas Subbag Renmin dibantu oleh:

- (1) Urren. Yang bertugas membuat Renstra, Rancangan Renja, Renja, RKAKL, DIPA, Penetapan Kinerja, KAK atau TOR, RAB, dan menyusun LAKIP Satker, serta pemantauan dan evaluasi pelaksanaan program bidang lalu lintas di lingkungan Polda;
- (2) Urmin. Yang bertugas menyelenggarakan kegiatan administrasi umum personel dan materiil logistik;
- (3) Urkeu Yang bertugas menyelenggarakan kegiatan pelayanan keuangan;
- (4) Urtu Yang bertugas menyelenggarakan kegiatan ketatausahaan dan urusan dalam;

b) BAGBIN OPSNAL

Bagbinopsnal bertugas melaksanakan pembinaan manajemen operasional dan pelatihan, penyelenggaraan Anev serta pengelolaan teknologi informasi, dan dokumentasi lalu lintas. Dalam rangka melaksanakan tugas Bagbinopsnal menyelenggarakan fungsi: a.Pembinaan manajemen operasional dan pelatihan bidang lalu lintas; b.Pelaksanaan Anev, serta pengumpulan dan pengolahan data, serta penyajian informasi dan dokumentasi bidang lalu lintas; c.Pengelolaan teknologi informasi dan dokumentasi lalu lintas;

Dalam melaksanakan tugas Bagbinopsnal dibantu oleh: a. Subbagian Administrasi Operasional (Subbag Min Opsnal) Yang bertugas menyelenggarakan pembinaan operasi dan pelatihan fungsi lalu lintas; b. Subbagian Analisa dan Evaluasi (Subbag Anev), Yang bertugas menyelenggarakan Anev pelaksanaan operasional, serta pengumpulan dan pengolahan data, serta penyajian informasi dan dokumentasi bidang lalu lintas.

c) SUBDIT DIKYASA

Subditdikyasa bertugas membina dan melaksanakan kerja sama lintas sektoral, Dikmaslantas, dan rekayasa di bidang lalu lintas.

Dalam melaksanakan tugas Subditdikyasa menyelenggarakan fungsi:

- 1) Pembinaan Dikmaslantas; b.Pembinaan kerja sama lintas sektoral di bidang pembinaan prasarana jalan; c.Pembinaan rekayasa di bidang sarana angkutan. Dalam melaksanakan tugas Subditdikyasa dibantu oleh: a.Seksi Pendidikan Masyarakat (Sidikmas) Yang bertugas melaksanakan kerja sama dan pembinaan Dikmaslantas;

- 2) Seksi Prasarana Jalan (Siprasja) Yang bertugas melaksanakan koordinasi lintas sektoral dalam rangka pembinaan prasarana jalan; c.Seksi Sarana Angkutan (Sisarang) Yang bertugas melaksanakan koordinasi lintas sektoral dalam rangka pembinaan dan rekayasa sarana angkutan

d) SUBDIT BINGAKKUM

Subdit Bin Gakkum bertugas membina pelaksanaan penegakan hukum termasuk tata tertib, penanganan kecelakaan, pelanggaran, dan Turjawali Lalu lintas. Dalam melaksanakan tugas Subdit Bin Gakkum menyelenggarakan fungsi:

- 1) Pembinaan penanganan kecelakaan dan pelanggaran lalu lintas;
- 2) Pembinaan pelaksanaan penegakan hukum di bidang lalu lintas;
- 3) Pembinaan tata tertib lalu lintas dan angkutan jalan.

Dalam melaksanakan tugas Subditbingakkum dibantu oleh:

- 1) Seksi Kecelakaan Lalu Lintas (Silaka), Yang bertugas menyelenggarakan pembinaan dan penanganan kecelakaan lalu lintas;
- 2) Seksi Pelanggaran Lalu lintas (Sigar) Yang bertugas menyelenggarakan pembinaan dan penanganan pelanggaran lalu lintas;
- 3) Seksi Pengaturan, Penjagaan, Pengawasan dan Patroli (Siturjawali) Yang bertugas membantu membina dan menyelenggarakan tata tertib lalu lintas dan angkutan jalan.

e) SUBBAG REGIDENT

Subdit Regident bertugas menyelenggarakan dan membina pelaksanaan Regident kendaraan bermotor, SIM, STNK, dan Buku Pemilik Kendaraan

Bermotor (BPKB). Dalam melaksanakan tugas Subdit Regident menyelenggarakan fungsi:

- 1) Pembinaan pelaksanaan Regident SIM;
- 2) Pembinaan pelaksanaan Regident STNK;
- 3) Pembinaan pelaksanaan Regident kendaraan bermotor dan BPKB.

Dalam melaksanakan tugas Subdit Regident dibantu oleh:

- 1) Seksi Surat Ijin Mengemudi (Si SIM) Yang bertugas membina dan menyelenggarakan Regident SIM;
- 2) Seksi Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (Si STNK) Yang bertugas membina dan menyelenggarakan Regident STNK;
- 3) Seksi Buku Pemilikan Kendaraan Bermotor (Si BPKB) Yang bertugas membina dan menyelenggarakan Regident kendaraan bermotor dan BPKB.

g) SUBDIT KAMSEL

Subdit Kamsel bertugas melaksanakan analisis dampak lalu lintas, kerja sama di bidang lalu lintas, serta melaksanakan audit dan standarisasi bidang lalu lintas. Dalam melaksanakan tugas Subdit Kamsel menyelenggarakan fungsi:

- 1) Penganalisisan dampak lalu lintas pada rencana pembangunan pusat kegiatan, pemukiman, dan infrastruktur yang berpotensi menimbulkan gangguan Kamseltibcarlantas dan angkutan jalan;
- 2) Pelaksanaan kerja sama lintas sektoral dalam rangka transformasi (perubahan bentuk) untuk memetakan permasalahan wilayah berkaitan dengan lalu lintas;

- 3) Pelaksanaan audit dan pengkajian operasional lalu lintas untuk kendali mutu dan kualitas kinerja.

Dalam melaksanakan tugas Subdit Kamsel dibantu oleh:

- 1) Seksi Analisis Mengenai Dampak Lingkungan (Siamdal). Yang bertugas melaksanakan analisa dampak lalu lintas pada rencana pembangunan pusat kegiatan, pemukiman, dan infrastruktur yang berpotensi menimbulkan gangguan Kamseltibcarlantas dan angkutan jalan;
- 2) Seksi Kerja Sama (Sikerma). Yang bertugas menyelenggarakan kerja sama lintas sektoral dalam rangka transformasi (perubahan bentuk) untuk memetakan permasalahan wilayah berkaitan dengan lalu lintas;
- 3) Seksi Standardisasi (Sistandar). Yang bertugas membantu menyelenggarakan audit dan pengkajian operasional lalu lintas untuk pengendalian mutu dan kualitas kinerja.

h) SAT PJR

Sat PJR bertugas menyelenggarakan patroli jalan raya dan TPTKP, termasuk kecelakaan lalu lintas serta tindakan pertolongan. Dalam melaksanakan tugas Sat PJR menyelenggarakan fungsi:

- 1) Pembinaan teknis pelaksanaan patroli jalan raya antar wilayah;
- 2) Penindakan dan pertolongan pertama pada TPTKP lalu lintas;

Dalam melaksanakan tugas Sat PJR dibantu oleh sejumlah Unit yang bertugas mengendalikan dan melaksanakan patroli jalan raya antar wilayah termasuk penindakan, pemberian pertolongan, dan penanganan TPTKP lalu lintas.

Terselenggaranya pelayanan prima Polantas kepada masyarakat dengan mengedepankan kearifan lokal : Sipakatau (saling memanusiaikan), Sipakalebbi (saling mengingat kebaikan orang lain) dan Sipakainge (saling mengingatkan), untuk mendukung program pemerintah guna mewujudkan kamseltibcarlantas diwilayah hukum polda Sulawesi selatan dan barat.

b. Visi dan Misi Ditlantas Polda Sulawesi Selatan

1) Visi

- a) Melaksanakan kegiatan Dikmas lintas terhadap masyarakat terorganisir dan tidak terorganisir melalui Program Makassar beretika, Polisi mabbulo sibatang, police care, police goes to school, kampung kamseltibcar lintas. Yang didukung dengan kegiatan rekayasa lintas dan pendataan sarana angkutan;
- b) Melaksanakan pelayanan Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dan pengemudi (penerbitan SIM, STNK, BPKB, TNKB, SKUKP) yang berorientasi pada prinsip Pelayanan publik (cepat, tepat, transparan, akuntabel, bebas dari KKN) yang berbasis IT;
- c) Meningkatkan profesionalisme SDM Polantas melalui pelatihan, pendidikan pengembangan dan pendidikan kejuruan lalu lintas serta pembinaan mental dan rohani secara rutin dan berkesinambungan;

2) Misi

- a) Membangun kemitraan dengan stake holder terkait untuk mewujudkan keamanan dan keselamatan berlalu lintas;

- b) Meningkatkan kemampuan operasional PJR dalam bentuk kegiatan patroli dan pengawalan guna memberikan perlindungan, pengayoman serta pelayanan masyarakat di jalan raya;
- c) Melaksanakan manajemen operasional kepolisian di bidang lalu lintas sesuai SOP meliputi operasi kepolisian dan operasi rutin dengan berbasis IT;
- d) Meningkatkan pelaksanaan Turjagwali dan penegakan hukum di bidang lalu lintas secara transparan, tidak diskriminatif, menjunjung tinggi supremasi hukum dan HAM yang bermartabat guna menjamin kepastian hukum.

c. Sejarah Ditlantas Polda Sulawesi Selatan

1) Jaman Penjajahan

a) Penjajahan Belanda

Sejarah lalu lintas di Indonesia tidak lepas dari perkembangan teknologi automotif dunia, yang berawal dari penemuan mesin dengan bahan bakar minyak bumi. Pada Jaman revolusi di Eropa terutama akhir abad 19 mobil dan sepeda motor mulai berkembang banyak diproduksi. Industri Mobil dipelopori oleh Benz yang perusahaannya berkembang sejak tahun 1886. Pemerintah Hindia Belanda yang saat itu menjajah Indonesia mulai membawa mobil dan sepeda motor masuk ke Indonesia. Mulai munculnya aktivitas lalu lintas kendaraan bermotor di Indonesia. Ketika mobil dan sepeda motor bertambah banyak Pemerintah Hindia Belanda mulai merasa perlu mengatur penggunaannya. Peraturan pertama di keluarkan pertama kali pada tanggal 11 Nopember 1899 dan dinyatakan berlaku

tepat tanggal 1 Januari 1900. Bentuk peraturan ini adalah Reglement (Peraturan Pemerintah) yang disebut Reglement op gebruik van automobilen (stadblaad 1899 no 301). Sepuluh tahun kemudian pada tahun 1910 dikeluarkan lagi Motor Reglement (stb 1910 No.73). Dengan demikian pemerintah Hindia Belanda telah memperhatikan masalah lalu lintas di jalan dan telah menetapkan tugas Polisi di bidang lalu lintas secara represif.

Organ kepolisian sendiri telah ada lebih awal sejak jaman VOC, namun baru di pertegas susunannya pada masa pemerintah Gubernur Jenderal Sanford Raffles, masa pendudukan Inggris. Kantor – kantor Polisi baru ada di beberapa kota – kota besar seperti Jayakarta, Semarang, Surabaya, yang umurnya dipegang oleh Polisi Belanda pada intinya. Untuk mengimbangi perkembangan lalu lintas yang terus meningkat, maka pemerintah Hindia Belanda memandang perlu membentuk wadah Polisi tersendiri yang khusus menangani lalu lintas, sehingga pada tanggal 15 Mei 1915, dengan Surat Keputusan Direktur Pemerintah Dalam Negeri No. 64/a lahirlah satu organ Polisi Lalu Lintas dalam tubuh Polisi Hindia Belanda. Dalam organ Polisi pada waktu itu ada empat bagian, yaitu bagian sekretaris, bagian serse, bagian pengawas umum dan bagian lalu lintas. Pada mulanya bagian lalu lintas di sebut Voer Wesen, sebagai jiplakan dari bahasa Jerman “Fuhr Wessen” yang berarti pengawasan lalu lintas. Organ ini terus disempurnakan, diberi nama asli dalam bahasa Belanda Verkeespolitie. artinya Polisi Lalu Lintas.

Selama penjajahannya Pemerintah Hindia Belanda aktif membuat aturan – aturan mengenai Polisi Lalu Lintas. Pada tanggal 23 Februari 1933 dikeluarkan

Undang – undang lalu lintas jalan dengan nama : DE Wegverkeers Ordonantie (stadblaad No68). Undang – undang ini terus disempurnakan tanggal 1 Agustus 1933 (stadblaad No 327). Tanggal 27 Februari 1936 (stadblaad No 83), tanggal 25 Nopember 1938 (stadblaad No 657 dan terakhir tanggal 1 Maret 1940 (stadblaad No 72). Tentu kesungguhan pemerintah Hindia Belanda bukan saja membuat undang – undang tetapi juga mengembangkan jaringan jalan dalam kota maupun antar kota, organisasi dan kader – kader Polisi Lalu Lintas terus di bentuk.

b) Penjajahan Jepang

Setelah Belanda menyerah kepada Jepang, dalam perang Asia Timur Raya maka pemerintahan Indonesia dikuasai oleh bala tentara Jepang. Segala aspek kehidupan ditentukan oleh kekuasaan Militer. Bidang lalu lintas juga diatur dan dikuasai dengan cara militer. Dalam organ kepolisian hanya ada organ Kempetai (Polisi Militernya Jepang). Demikian juga mengenai pengaturan lalu lintas jalan dilakukan oleh Polisi Militer. Sedangkan Polisi Lalu Lintas tidak nampak dan tidak banyak diketahui prang pada masa itu, anggota Polisi Lalu Lintas yang bersedia bekerja sama dengan Jepang dan sudah berpengalaman sebelumnya mendapat tugas membentuk registrasi kendaraan bermotor terutama yang di tinggal pemiliknya karena suasana Jepang.

Gemblengan dan penindasan militerisme Jepang disamping menimbulkan banyak korban jiwa, namun pengorbanan tersebut tidak sia – sia karena di sisi lain mendorong semangat patriot di dada Bangsa Indonesia. Hal ini dibuktikan setelah bala tentara Jepang menyerah kepada sekutu dengan di bomnya kota Hiroshima

dan Nagasaki, dengan serentak Bangsa Indonesia bergerak dan memproklamkan kemerdekaan. Dari segala penjuru tanah air dan dari segala lapisan masyarakat, baik petani, pedagang, pegawai negeri, polisi, prajurit peta bersama – sama bahu membahu bergerak menyambut kemerdekaan yang telah diproklamirkan tanggal 17 Agustus 1945.

Polisi (Polantas) dengan perlengkapan yang ada, senjata, kendaraan dan lainnya siap mengamankan masyarakat dalam menyambut hari gembira yaitu Proklamasi. Dengan kendaraan yang ada Polisi Lalu Lintas mengamankan dan mengawal para pejabat / politikus yang akan menuju ke gedung Proklamasi di Jl. Pegangsaan Timur serta ke lapangan Gambir guna menyambut proklamasi yang bersejarah itu.

2) Jaman Kemerdekaan.

a) Periode 1945-1950

Pada masa Proklamasi ini sudah nampak kegiatan Polisi Lalu Lintas setiap ada kegiatan di jalan raya. Banyak tokoh – tokoh polisi yang ikut aktif dalam mempersiapkan hari proklamasi bersama dengan tokoh – tokoh lainnya. Tokoh – tokoh Polisi tersebut antara lain R.S. Soekanto dan R. Sumanto. Tanggal 19 Agustus 1945 Panitia Persiapan Kemerdekaan Indonesia (PPKI) menetapkan bahwa Polisi termasuk di dalam lingkungan Departemen Dalam Negeri. Hal ini berarti Jawatan Kepolisian Negara, secara administrasi mempunyai kedudukan yang sama dengan Dinas Polisi Umum dari Pemerintah Hindia Belanda.

Ketentuan tersebut diperkuat oleh suatu maklumat pemerintah tanggal 1 Oktober 1945 yang ditanda tangani oleh Menteri Dalam Negeri, Menteri Kehakiman dan Jaksa Agung yang telah menyatakan bahwa semua kantor kejaksaan termasuk dalam lingkungan Departemen Kehakiman sedangkan semua kantor Badan Kepolisian masuk dalam lingkungan Departemen Dalam Negeri. Tanggal 29 Desember 1945 Presiden mengangkat dan menetapkan R.S. Soekanto sebagai Kepala Kepolisian Negara R.I yang pertama. Pengangkatan ini disamping suatu kehormatan juga tantangan, dimana pada masa itu bangsa Indonesia menghadapi perang melawan Belanda. Kekurangan, keterbatasan serta kesulitan yang datang silih berganti menjadi tantangan tersendiri. Sehari kemudian tepatnya tanggal 30 September 1945 Belanda dengan dipimpin oleh Van Der Plas membujuk Polisi Republik Indonesia berunding segitiga dengan Belanda dan Jepang. Setelah ada ijin dari Pimpinan Polisi R.I baru mau menghadiri perundingan tersebut. Dalam perundingan itu Van Der Plas memerintahkan agar Polisi tetap bekerja dengan pangkat yang ada. Apabila cakap akan tetap dipertahankan dan apabila tidak, maka akan diberhentikan. Sedangkan perwakilan Polisi R.I, Sosrodanu Kusumo memberikan masukan agar Belanda terus berhubungan dengan pemerintah R.I. Dari peristiwa itu, jelas bahwa Belanda tetap ingin menguasai Kepolisian R.I.

Tanggal 29 Desember 1945 kantor Polisi Jakarta tiba – tiba di serbu serentak oleh tentara sekutu (Inggris). Semua anggota Polisi di kumpulkan di Kantor Besar Polisi, baru setelah beberapa hari dilepaskan kembali. Bulan Januari 1946 dibentuk Civil Police dimana Polisi Indonesia dan Polisi

Belanda dipisahkan, sedangkan Inggris sebagai penengahnya. Hubungan antara kantor Polisi Pusat dengan Polisi Daerah pada bulan pertama praktis tidak ada. Hanya secara insidental Kepala Kepolisian mengirim kurir – kurir ke daerah untuk meneruskan instruksi.

Pada periode ini walaupun anggota Polisi banyak yang meninggalkan tugas dan ikut bergerilya di hutan – hutan namun tugas kepolisian termasuk lalu lintas tetap berjalan, walau hanya dengan peralatan yang sederhana dan masih sangat terbatas. Pada bulan Februari 1946 Jawatan Kepolisian yang tergabung di dalam Departemen Dalam Negeri memindahkan kantor pusat / kedudukannya di Purwokerto. Karena kesulitan yang dihadapi oleh Jawatan Kepolisian pada waktu itu sedangkan mereka sangat dibutuhkan maka pada tanggal 1 Juli 1946 dengan Penetapan Pemerintah No. 11 /SD tahun 1946 Jawatan Kepolisian Negara dipisahkan dari Departemen Dalam Negeri dan menjadi Jawatan sendiri dibawah Perdana Menteri, tanggal ini selanjutnya di jadikan tanggal kelahiran dan dijadikan hari Bhayangkara.

Pada periode ini Jawatan Kepolisian Negara, mulai membenahi wadah – wadah, organisasi kepolisian walaupun menghadapi berbagai kendala. Usaha – usaha yang telah dilakukan antara lain:

- (1) Menyusun suatu Jawatan pusat dengan bagian – bagiannya. Tata Usaha Keuangan, Perlengkapan, Organisasi Pengawasan Aliran Masyarakat dan Pengusutan Kejahatan.
- (2) Menciptakan peraturan – peraturan mengenai pakaian dinas, tanda pangkat, tata tertib dan tata susila, baris berbaris dan lain – lain.

- (3) Menyusun kembali Polisi Lalu Lintas, dengan tugas lain yang pada saat dan waktu mendatang diperlukan.

Dasar penyusunan kembali Polisi Lalu Lintas tersebut secara resmi tidak diketahui, namun penyusunan ini mudah disebabkan keadaan lalu lintas yang memang masih belum seramai seperti sekarang ini. Jumlah kendaraan di masa pendudukan Jepang masih sangat sedikit. Sisa kendaraan dari masa pendudukan Jepang yang ditinggal sedikit menjadi semakin berkurang, karena usia dan suku cadang yang tidak tersedia atau sulit mencari gantinya. Pada periode ini masalah lalu lintas belum mendapat perhatian yang sungguh – sungguh.

b) Periode 1950-1959

Pada periode ini lahir Seksi Lalu Lintas dalam wadah Polisi Negara R.I. Sebenarnya usaha -usaha penyusunan kembali organisasi Polisi Indonesia itu sudah ada sejak diangkatnya Kepala Jawatan Kepolisian Negara namun usaha itu terhenti pada saat pecah perang kemerdekaan ke dua (Clash II). Setelah penyerahan kedaulatan Negara R.I tanggal 29 Desember 1949 baru dapat dilanjutkan kembali. Pimpinan Polisi di daerah pendudukan yang dipegang oleh kader – kader Belanda di ganti oleh kader – kader Polisi Indonesia. Hanya dalam mereorganisasi Kepolisian Indonesia dinamakan Jawatan Kepolisian dan pada masa terbentuknya Negara Kesatuan tanggal 17 Agustus 1950 berubah namanya menjadi Jawatan Kepolisian Negara.

Karena kemajuan dan perkembangan masyarakat yang mulai perlu diantisipasi maka organisasi Polisi memerlukan penyesuaian agar dapat mewartahi dan menangani pekerjaan dengan cepat. Untuk itu diperlukan spesialisasi.

Sehingga tanggal 9 Januari 1952 dikeluarkan order KKN No.6 / IV / Sek / 52. Tahun 1952 mulai pembentukan kesatuan – kesatuan khusus seperti Polisi Perairan dan Udara serta Polisi Lalu Lintas yang dimasukkan dalam pengurusan bagian organisasi. Untuk Polisi Lalu Lintas di wilayah Jakarta Raya merupakan bagian tersendiri yang mempunyai rumusan tugas sebagai berikut:

- (1) Mengurus lalu lintas
- (2) Mengurus kecelakaan lalu lintas
- (3) Pendaftaran nomor bewijs
- (4) Motor Brigade keramaian
- (5) Komando pos radio dan bengkel

Dengan kemajuan teknologi dan perkembangan lalu lintas yang semakin pesat Kepala Jawatan Kepolisian Negara memandang perlu untuk membangun wadah yang konkrit bagi penanganan -penanganan masalah lalu lintas. Oleh karenanya maka pada tanggal 22 September 1955. Kepala Jawatan Kepolisian Negara mengeluarkan Order No 20 / XVI / 1955 tanggal 22 September 1955, tentang Pembentukan Seksi Lalu Lintas Jalan, pada tingkat pusat yang taktis langsung di bawah Kepala Kepolisian Negara. Maka saat itu dikenal istilah lalu lintas jalan untuk pertama kalinya, yang mempunyai rumusan tugas sebagai berikut:

- (1) Mengumpulkan segala bahan yang bersangkutan dengan urusan lalu lintas jalan

- (2) Memelihara / mengadakan peraturan, peringatan dan grafik tentang kecelakaan lalu lintas , jumlah pemakai jalan, pelanggaran lalu lintas jalan.
- (3) Mengadakan pengawasan atas pelaksanaan perundang – undangan lalu lintas jalan dan menyiapkan instruksi guna pelaksanaan di berbagai daerah.
- (4) Melayani sebab – sebab kecelakaan lalu lintas jalan di berbagai tempat di Indonesia, dan menyiapkan instruksi dan petunjuknya guna menurunkan / mengurangi angka kecelakaan lalu lintas.

Tahun 1956, di tiap kantor Polisi Propinsi dibentuk Seksi Lalu Lintas dengan Order Kepala Kepolisian Negara No. 20 / XIII /1956 tanggal 27 Juli 1956 kemudian di kesatuan – kesatuan / kantor -kantor Polisi Karesidenan, selanjutnya pada tingkat Kabupaten di bentuk pula seksi – seksi Lalu lintas dengan berdasar pada Order KKN tersebut.

Kegiatan dan peristiwa penting dalam tugas Polantas pada periode ini adalah pengamanan Konferensi Asia Afrika yang berlangsung di Bandung bulan April 1955, konferensi dihadiri delegasi dari berbagai negara Asia Afrika. Konferensi mempunyai arti penting baik bagi Indonesia maupun negara -negara Asia Afrika dalam rangka mengubah pandangan dan nasib bangsa – bangsa Asia Afrika. Polisi Lalu Lintas berperan aktif memberikan perlindungan, keamanan, keselamatan jalan dan kelancaran lalu lintas. Mengawal dan mengamankan jalan di tempat – tempat yang dilalui para tamu negara, di lokasi konferensi maupun tempat – tempat lainnya yang dikunjungi. Tugas pengamanan ini merupakan tugas

yang sangat berat bagi Polisi Lalu Lintas. Bahkan untuk tugas ini Polisi Lalu Lintas mengerahkan tenaga secara besar – besaran dari seluruh Jawa. Peristiwa ini patut di catat dalam sejarah Polisi. Dimana tugas mengabdikan pada bangsa dan negara ini berhasil dan sukses.

Pada peristiwa Cikini dimana Presiden Soekarno mendapat serangan granat dari komplotan tidak bertanggung jawab, saat menghadiri ulang tahun Perguruan Cikini. Dalam peristiwa ini banyak jatuh korban. Dua anggota Polantas yang saat itu mengawal rombongan dari tempat tersebut sebelum sempat melapor telah didahului dengan lemparan granat ke arah Presiden tetapi tidak mengenai sasaran, namun malah mengenai Aipda Muhammad dan Bripda Ahmad sehingga gugur dalam melaksanakan tugas mulia tersebut. Atas jasa dan pengorbanan kedua anggota Polantas tersebut pemerintah memberikan penghargaan dan jenazahnya dimakamkan di Taman Makam Pahlawan Kalibata Jakarta. Dua peristiwa tersebut dan beberapa peristiwa lain patut dicatat bahwa betapa besar tugas Polisi Lalu Lintas yang telah dilaksanakan dengan tabah, tekun dan penuh pengabdian.

Pada periode ini telah diadakan beberapa kegiatan untuk perbaikan lalu lintas antara lain menyangkut engineering misalnya:

- (1) Diperkenalkannya istilah pulau – pulau jalan oleh Komisaris Besar Untung Margono untuk pertama kalinya di Indonesia. Pada pembuatan pulau – pulau ini diadakan kerja sama dengan Departemen Pekerjaan Umum dengan maksud untuk kelancaran lalu lintas.

(2) Penegasan kembali pemasangan rambu – rambu lalu lintas yang mulai nampak adanya penyimpangan – penyimpangan, baik bentuk, warna maupun pemasangannya. Untuk itu pemasangan rambu perlu dasar hukum yang kuat karena Indonesia sudah menjadi anggota Convention on Road Traffic.

(3) Dimulainya pendidikan lalu lintas pada anak – anak sekolah agar anak – anak sejak kecil sudah kenal dengan masalah – masalah lalu lintas. Maka dibentuklah Badan Keamanan Lalu Lintas (BKLL) untuk pertama kali di Jakarta pada tahun 1953 dengan maksud :

(a) Menanamkan rasa tanggung jawab akan keselamatan lalu lintas terhadap orang lain dan terhadap umum.

(b) Membantu menjaga keamanan lalu lintas dan mengurangi kecelakaan terutama yang melibatkan anak – anak sekolah

(c) Berusaha mewujudkan cita – cita masyarakat yang mempunyai disiplin lalu lintas yang tinggi sopan santun dan berpengetahuan lalu lintas yang luas.

c) Periode 1959 -1965

Dekret Presiden 5 Juli 1959 secara fundamental membawa sistem politik dan ketatanegaraan berubah yaitu kembali ke UUD 1945 dengan sistem kabinet Presidentil, Presiden disamping sebagai Kepala Negara juga sekaligus sebagai Kepala Pemerintahan. Presiden juga menjabat sebagai Panglima Tertinggi ABRI. Dengan kembali ke UUD 1945 membawa perubahan baik struktural maupun strategis, maka istilah kementerian diganti departemen, seperti kementerian

pertahanan menjadi Departemen Pertahanan Nasional. Selanjutnya dengan Keppres No. 15 tahun 1963 Kepala Staf Angkatan berstatus sebagai menteri / Panglima Angkatan memegang kekuasaan tertinggi pada angkatannya dan bertanggung jawab langsung kepada Panglima Tertinggi / Presiden R.I.

Didalam tubuh kepolisian terjadi perubahan yang mendasar yaitu dari Jawatan Kepolisian Negara berubah menjadi Angkatan Kepolisian Republik Indonesia (AKRI) karena AKRI tetap konsekuen dan konsisten pada tugasnya, maka pada jaman dicanangkannya Trikora, Dwikora maupun penumpasan gerakan pengacau keamanan tetap aktif pada kancah tugas perjuangan. Disamping itu kegiatan pejuang – pejuang AKRI dalam hal ini Polantas tetap setia dan berbakti kepada Negara.

Pada tanggal 23 Oktober 1959 dengan peraturan sementara dari Menteri / KKN di keluarkan peraturan sementara Menteri /KKN No. 2.PRA/MK/1959 tentang Susunan dan Tugas Markas Besar Polisi Negara. Dengan berdasar pada peraturan ini status Seksi Lalu Lintas Jalan di perluas menjadi Dinas Lalu Lintas dan Polisi Negara Urusan Kereta Api (PNUK). Tugas – tugas lainnya antara lain :

- (1) Mengatur pemberian jaminan bantuan kepada instansi – instansi yang membutuhkan bantuan Polisi bagi kelancaran dan keamanan lalu lintas daratan.
- (2) Kedua mengatur pelaksanaan pemeliharaan kelancaran dan keamanan lalu lintas di daratan termasuk Kereta Api.
- (3) Memberi nasehat dan saran – saran mengenai soal – soal lalu lintas di daratan kepada instansi – instansi yang membutuhkan.

Kepala Dinas Lalu Lintas / PNUK adalah Ajun Komisaris Besar Polisi Untung Margono yang menggantikan Komisaris Besar Polisi H.S Djajoesman. Lahirnya Undang – Undang Pokok Kepolisian No. 13 /1961 tanggal 19 Juni 1961 merupakan sejarah Kepolisian R.I yang sangat penting sebagai realisasi cita – cita yang selalu menjiwai kehidupan Korps Kepolisian Negara seiring dengan gelora perjuangan rakyat. Setelah pergantian pimpinan Polisi dari Menteri Muda Kepolisian R.S. Soekanto oleh Sukarno Djoyo Negoro mantan Kepala Kepolisian Jawa Timur, kemudian disusul reorganisasi kepolisian yaitu tentang susunan dan tugas kepolisian tingkat departemen.

Dalam reorganisasi ini Dinas Lalu Lintas / PNUK dimasukkan dalam Korps Polisi Tugas Umum termasuk didalamnya Perintis Polisi Wanita dan Polisi Umum, tanpa mengurangi tugas – tugas Dinas Lalu Lintas sebelumnya :

- (1) Perubahan itu tertuang dalam Peraturan Sementara JM Menteri/KSAK tanggal 31 Desember 1961.
- (2) Tanggal 23 Nopember 1962 dikeluarkan pula peraturan JM Menteri/KSK No. 2.PRT/KK/62 dibentuk kembali Dinas Lalu Lintas, yang terpisah dari Polisi tugas Umum, sedangkan PNUK tetap dimasukkan dalam jajaran Polisi Tugas Umum.
- (3) Tanggal 14 Februari 1964 dengan Surat Keputusan JM MEN PANGAK No. Pol.:11/SK/MK/64 Dinas Lalu Lintas diperluas kembali statusnya menjadi Direktorat Lalu Lintas. Dengan Surat Keputusan ini maka untuk pertama kali reorganisasi kepolisian bidang lalu lintas menggunakan nama Direktorat Lalu Lintas di tingkat pusat.

Dalam perkembangan selanjutnya, bekerja sama dengan Departemen Perhubungan Darat dan Direktorat Pendidikan dan Latihan telah dirintis pendidikan kejuruan kader-kader Polantas. Kelanjutan dari kerja sama ini adalah, dikirimnya beberapa Perwira Polisi ke Amerika yaitu Northwestern University Of Traffic Institute (NUTI) dan California High Way Patrol di Sacrament (USA) untuk memperluas pengetahuannya di bidang lalu lintas.

Dengan kembalinya para perwira yang mengikuti tugas belajar di Amerika, mulailah dirintis untuk pertama kalinya pendidikan Bintara Patroli Jalan Raya (PJR) di Sukabumi tahun 1962 yang diikuti oleh 40 siswa Polisi Lalu Lintas Komisaris di P. Jawa dan Bali. Dan mulai pula Kesatuan Lalu Lintas mengembangkan sayapnya guna memenuhi tuntutan jaman dengan membentuk kesatuan-kesatuan PJR. Pembentukan kesatuan memerlukan perlengkapan yang cukup, dan hal ini dipenuhi dengan bantuan dari pemerintah Amerika Serikat seperti kendaraan bermotor (Jeep dan sedan Falcon dan Chevy) serta alat-alat komunikasi radio (motorola), sepeda motor Harley Davidson.

Adanya kesatuan PJR didalam tubuh Polri/ Polantas, merupakan suatu organ baru yang sangat menunjang dan sangat diperlukan, baik untuk keamanan, dan penegakan hukum serta penyidikan kecelakaan lalu lintas, tugas-tugas tindakan pertama pada kejahatan maupun bantuan taktis dapat dilaksanakan. Karena Perkembangan situasi politik, hubungan diplomatik Indonesia dengan Amerika Serikat mulai memburuk kemudian Polri lepas hubungan dengan Amerika Serikat, sehingga bantuan terputus.

Bidang pendidikan masyarakat lalu lintas mulai dikembangkan, Polisi Lalu Lintas mulai membuat majalah, mengenalkan cara berlalu lintas pada pramuka dan membentuk Patroli Keamanan Sekolah (PKS). Karena kecelakaan lalu lintas sudah mulai menjadi masalah, Polisi Lalu Lintas mulai mengadakan penerangan-penerangan kepada masyarakat tentang tata cara berlalu lintas yang baik dan benar.

Pada periode ini mulai muncul usaha yang kuat untuk menyusun Undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan untuk menggantikan VWO tahun 1933 peninggalan Belanda. Tahun 1965 berhasil menyusun Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya No. 3 Tahun 1965. Kegiatan-kegiatan Polantas terus dikembangkan, tugas operasional Polisi Lalu Lintas tidak terbatas hanya berkaitan dengan lalu lintas saja, tetapi juga yang berkaitan dengan fungsi lain seperti ikut membantu penindakan terhadap kejahatan, penculikan, kebakaran dan lain-lain.

Disamping itu dalam setiap penyelenggaraan kegiatan yang bersifat internasional di Indonesia Polisi Lalu Lintas selalu berperan aktif. Sebagai contoh penyelenggaraan kegiatan olah raga bulu tangkis. Dalam kegiatan seperti ini Polisi Lalu Lintas memberi andil cukup penting dalam hal tugas pengaturan lalu lintas, pengamanan jalan, pengawalan, agar tetap lancar. Peran Polantas lainnya dalam kegiatan olah raga internasional adalah dalam penyelenggaraan Asean Games IV, Sea Games dan beberapa kegiatan olah raga lainnya.

d) Periode 1965 -1998.

Munculnya gerakan G 30 S/PKI pada tanggal 30 September 1965 menuntut segenap alat negara untuk bersatu dengan kokoh, meskipun cukup alot,

integrasi Polri ke tubuh ABRI akhirnya dapat berlangsung. Keterpaduan ABRI dan Polisi diharapkan menjadi kekuatan Hankam yang tangguh untuk menghalau setiap pemberontakan dan pengacau yang mengancam keamanan negara dan bangsa Indonesia. Integrasi ABRI dengan Polri di kongkritkan dengan Keppres no. 79/1969 yang berisi Pembagian dan Penentuan Fungsi Hankam. Meskipun berbeda dengan angkatan perang yang terdiri dari AD, AU dan AL tetapi Polri menjadi bagian dari Departemen Hankam. Dengan Keppres tersebut Polri kembali mengadakan penyesuaian-penyesuaian dan perubahan-perubahan dalam tubuh organisasi baik di tingkat pusat maupun daerah. Demikian halnya di kesatuan Polisi Lalu Lintas.

Untuk menyusun organisasi kepolisian maka dikeluarkan Surat keputusan Men Hankam Pangab No. Kep. A./385A/1111970 tentang Pokok-pokok Organisasi dan Prosedur Kepolisian Negara R.I. Sebagai penjabarannya dikeluarkan Surat Keputusan Kapolri No.Pol. 113/SK/1970 tanggal 17 September 1970 tentang Organisasi Staf Umum dan Staf Khusus dan Badan-badan pelaksana Polri, maka lahirlah organisasi baru di lingkungan Polri. Demikian juga di kalangan Polisi Lalu Lintas Pusat.

Dua tahun sebelum surat keputusan ini (tahun 1968) di tingkat pusat dibentuk Pusat Kesatuan Operasi Lalu Lintas (Pusatop Lintas), dengan komandannya KBP Drs. U.E. Medelu. Dengan keluarnya SK tersebut berubah kembali menjadi Direktorat Lalu Lintas tahun 1970, yang merupakan salah satu unsur Komando Utama Samapta Polri, sehingga kemudian disebut Direktorat Lalu Lintas Komapta.

Pada periode ini dibentuk Patroli Jalan Raya (PJR) oleh Mabes Polri, meski sebenarnya pembentukan Patroli Jalan Raya sudah dilakukan di Kepolisian Daerah, namun baru tahun 1966 dibentuk secara resmi berdasarkan instruksi Men Pangab No. 31/Instr/MK/1966. Pembentukan Kesatuan PJR ini memang didasari dengan pertimbangan-pertimbangan yang matang. Dalam pelaksanaan tugasnya anggota PJR dituntut untuk selalu siaga dan berpedoman kepada motto *courtesy, protection, and service* (ramah tamah perlindungan dan pelayanan). Detasemen PJR ini dipimpin oleh seorang komandan yang ditunjuk oleh Direktur Lalu Lintas dibawah pengawasan Kepala Dinas Pengawasan Direktorat Lalu Lintas. Permasalahan lalu lintas mulai terasa meningkat ditandai meningkatnya frekwensi pelanggaran lalu lintas. Nampaknya masalah ini cukup merisaukan, terlebih para aparat penegak hukum. Dipandang dari segi sarana penindakan tampak memang kurang efektif. Tahun 1969 dibentuk team untuk merumuskan sistem penindakan pelanggaran lalu lintas yang praktis dan cepat.

Pada tanggal 11 Januari 1971 lahir Surat Keputusan Bersama antara Ketua Mahkamah Agung No. 001/KMA/71, Jaksa Agung No. 002/DA/1971, Kepala Kepolisian R.I No. 4/SK/Kapolri/71 dan Menteri Kehakiman No. JS/1/21 yang mengesahkan berlakunya Sistem Tilang untuk pelanggaran lalu lintas. Dari Pihak Polri Tim perumus diwakili oleh Jenderal Memet Tanu Miharja, Brigjen Pol. Drs. VE. Madelu, Letkol Pol Drs. Basirun. Mulai tahun 1971 mulailah pelanggaran lalu lintas ditindak dengan tiket system yang dikenal dengan bukti pelanggaran disingkat tilang.

Tanggal 29 Maret 1969 didirikan Pusat Pendidikan Lalu Lintas (Pusdik Lintas) yang berkedudukan di jalan MT. Haryono Jakarta Selatan, masih satu kantor dengan Direktorat Lalu Lintas Polri. Kemudian pada tahun 1985 dipindahkan ke Serpong Tangerang Jawa Barat sampai saat ini sejak tahun 1969 pendidikan lalu lintas untuk Perwira dan Bintara Lalu Lintas dapat dilaksanakan secara teratur.

Berdasarkan Surat Keputusan Men Hankam No. Kep/15/IV/1976 tanggal 13 April 1976, Skep Kapolri No. Pol. Skep/507V111/1977, dan Skep Kapolri No. Pol. Skep/53/VII/1977 di tingkat Mabak terdapat dua unsur lalu lintas. Pertama ; Dinas Lalu Lintas Polri yang berkedudukan sebagai Badan Pelaksana Pusat dibawah yang sehari-harinya dikoordinasi oleh Deputy Kapolri dengan tugas pokok membantu Kapolri untuk menyelenggarakan segala kegiatan dan pekerjaan di bidang pencegahan, penanggulangan terhadap terjadinya gangguan/ancaman terhadap Kamtibmas di bidang Lintas dan menindak apabila diperlukan dalam rangka kegiatan atau operasional Kepolisian, Kedua : pusat system senjata Lalu Lintas Polri yang berkedudukan dibawah Danjen Kobang Diklat Polri dengan tugas pokok menyelenggarakan segala usaha kegiatan mengenai pengembangan taktik dan teknik system senjata serta pendidikan latihan di bidang fungsi teknis lalu lintas Polri dalam rangka system Kamtibmas, serta tugas lain yang dibebankan padanya. Pusdik lintas kedudukannya dibawah Pusenlantas sebagai penyelenggara pendidikan. Dan secara organisatoris terpisah dari Dinas Lalu Lintas.

Berdasarkan Keputusan Pangab No.Kep/11/P/III/1984 tentang Pokok-pokok Organisasi dan Prosedur Kepolisian Negara R.I, dan Keputusan Kapolri No. Pol: Kep/09/X/1984 tanggal 30 Oktober 1984, Pusdik lantas kembali berada di bawah Direktorat Pendidikan Polri. Pada tahun 1984 dengan Surat keputusan Pangab No. Kep/11/P/II 1/1984 tanggal 31 Maret 1984 tentang Pokok-pokok Organisasi dan Prosedur Kepolisian R.I, Dinas Lalu Lintas Polri dirubah dan diperkecil struktur organisasinya menjadi Sub Direktorat Lalu Lintas Polri di bawah Direktorat Samapta Polri bersama-sama dengan Subdirektorat Polisi Perairan, Polisi Udara dan Satwa Polri.

Pada tahun 1991 tepatnya tanggal 21 Nopember 1991 Subdirektorat Lalu Lintas dikembangkan kembali organisasinya menjadi Direktorat Lalu Lintas Polri berkedudukan di bawah Kapolri yang sehari-harinya dikoordinasikan oleh Deputi Operasi Kapolri.

e) Periode 1998 s/d sekarang

Pada pertengahan tahun 1997, diawali dengan merosotnya nilai tukar rupiah terhadap dolar Amerika, Indonesia dilanda resesi dan krisis moneter dan berkembang menjadi krisis ekonomi. Masyarakat yang dipelopori oleh mahasiswa melakukan demonstrasi menyatakan tidak percaya lagi dengan pemerintahan orde baru di bawah kepemimpinan Presiden Soeharto.

Pada tanggal 12 Mei 1998 terjadi peristiwa berdarah dengan meninggalnya 4 orang mahasiswa peserta demonstrasi di depan Universitas Trisakti Jakarta, hal ini yang memicu gerakan demonstrasi mahasiswa yang lebih besar dan menguasai gedung DPR/MPR R.I. Peserta demonstrasi tidak terbatas pada mahasiswa Ibu

Kota Jakarta tetapi di semua kota di seluruh Indonesia. Para mahasiswa menuntut adanya reformasi total termasuk turunnya Presiden Soeharto dari kursi kepresidenan. Tuntutan tersebut mendapatkan hasil dengan mundurnya presiden Soeharto dan diganti B.J. Habibie, yang sebelumnya menjabat Wakil Presiden. Presiden Habibie membentuk Kabinet Reformasi Pembangunan dan segera mempersiapkan pelaksanaan Pemilu untuk membentuk pemerintahan baru sesuai dengan kehendak rakyat.

Pada waktu terjadi demonstrasi dan kekacauan di Jakarta dan kota-kota lain di Indonesia. Polisi Lalu Lintas tetap aktif mengendalikan arus lalu lintas dalam melaksanakan tugas dibidang lalu lintas lainnya dengan penuh semangat, walaupun gelombang demonstrasi panjang cukup melelahkan Polisi Lalu Lintas tetap mewujudkan Kamtibcar Lantas. Seiring dengan tuntutan demokratisasi dan supremasi hukum maka ditahun 1999 kedudukan Polri dipisahkan dari bagian ABRI menjadi di bawah Departemen Pertahanan dan Keamanan. Dengan terbitnya Ketetapan Majelis Permusyawaratan Rakyat Republik Indonesia Nomor : VI/MPR/2000 tanggal 18 Agustus 2000 tentang Pemisahan Tentara Nasional Indonesia dan Kepolisian Negara Republik Indonesia dan Nomor : VII/MPR/2000 tanggal 18 Agustus 2000 tentang Peran Tentara Nasional Republik Indonesia dan Peran Kepolisian Negara Republik Indonesia. Kedudukan Polri benar – benar mandiri dan terpisah dari peran pertahanan, seiring dengan perubahan dan pemisahan Organisasi Polri dari Organisasi ABRI maka disusun pula Undang – Undang Kepolisian sebagai perubahan dari Undang – Undang No 27 Tahun 1997

tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia menjadi Undang – Undang No 2 Tahun 2002.

Pada tahun 2004 merupakan salah satu tonggak sejarah yang menunjukkan eksistensi Polantas yaitu dengan terbitnya Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2004 tentang Penetapan Tarif PNBPN yang berlaku dilingkungan Polri dimana 7 kewenangan yang diatur dalam PP tersebut 6 kewenangan milik Polantas. Dengan terbitnya PP No 31 Tahun 2004 sebagai pelaksanaan dari Undang – undang No 20 Tahun 1997 tentang Penerimaan Negara Bukan Pajak menghilangkan kesan Duplikasi tugas Pokok Polisi Lalu Lintas dengan Departemen Perhubungan, yaitu dimana Peran Polisi Lalu Lintas berada dalam tataran Keamanan Dalam Negeri melalui Registrasi dan Identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi yang merupakan ciri khas dari tugas – tugas Polisi secara Universal selaku aparat penegak hukum menggunakan Identifikasi dalam upaya pembuktian bahwa telah terjadi suatu tindak pidana, sedangkan Peran Departemen Perhubungan berada dalam tataran Regulator Transportasi Nasional.

Dengan pemberlakuan PP ini pula merupakan salah satu ciri khas yang dimiliki oleh fungsi teknis Polisi Lalu Lintas yaitu dapat memberi masukan kepada kas negara melalui biaya administrasi yang dipungut atas pelayanan Polri kepada masyarakat berdasarkan tarif yang telah ditentukan oleh Peraturan Pemerintah tersebut.

Perubahan sosial yang berjalan seiring dengan perkembangan globalisasi telah membawa pengaruh terhadap perubahan paradigma masyarakat. Menyadari dan memahami sepenuhnya keberadaan Polantas saat ini, diperlukan strategi ke

depan yang sesuai dengan perubahan lingkungan strategik yang dihadapi Polantas. Perubahan Paradigma Polantas seiring dengan perubahan paradigma Polri yang merupakan refleksi dan tuntutan terhadap peningkatan peran dan tugas Polantas yang semakin kompleks di tengah – tengah masyarakat. Tuntutan akan Polantas yang Profesional dan Proporsional yang bercirikan Perlindungan, Pengayoman, Pelayanan kepada masyarakat, Penegakan Demokrasi dan Hak Asasi Manusia dalam rangka kepastian hukum dan terwujudnya kamtibmas lantas menuntut reposisi atas kedudukan serta pemulihan fungsi dan peranannya.

Dalam rangka mewujudkan tuntutan tersebut Direktorat Lalu Lintas telah menyusun Program Pembangunan Polisi Lalu Lintas 5 (Lima) tahun kedepan dan perubahan struktur organisasi menjadi organisasi yang berada langsung di bawah Kapolri, dengan maksud dan tujuan agar Masyarakat pemakai jalan memahami dan yakin kepada Polantas sebagai pelindung, pengayom dan pelayan masyarakat dalam kegiatan Pendidikan Masyarakat lalu lintas, penegakan hukum lalu lintas, pengkajian masalah lalu lintas, registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi, demi tercapainya keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.

B. Temuan Penelitian

1. Pelaksanaan tilang kendaraan bermotor

Penelitian 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 dilihat dalam 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 tilang, komunikasi telah dilakukan mulai dari tahap sosialisasi hingga sekarang. Tahap sosialisasi dimulai sejak PP No. 80 tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor 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 Republik Indonesia. Meskipun sudah tertuang di dalam PP No. 80 tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor, 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.

Surat tersebut selanjutnya didelegasikan lagi kepada satuan kepolisian di tingkat bawahnya yaitu Polda. Setelah menerima surat telegram, kemudian Kapolda Sulawesi Selatan kembali meneruskan perintah tersebut kepada Kasat Lantas Polda Sulawesi Selatan dan seluruh jajaran dibawahnya termasuk satuan lalu lintas yang bertugas di tingkat Polsek melalui surat telegram. Telegram

tersebut mengisyaratkan kepada petugas, agar khusus penindakan pelanggaran lalu lintas diberikan sanksi tilang. Dalam kebijakan tilang 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 tilang di wilayah Provinsi Sulawesi Selatan. Sosialisasi kepada seluruh anggota juga dilakukan saat apel pagi. Harapannya adalah agar semua anggota polisi yang ada di Polda Sulawesi Selatan juga ikut paham dengan kebijakan ini, sehingga pelaksanaannya dapat berjalan lancar. Hal ini sesuai pernyataan yang diutarakan oleh Bripta Dwijono sebagai berikut:

“...jadi alurnya kebijakan ini dari pemerintah pusat kemudian diturunkan ke Polda kak. Terus dari polda memerintahkan kepada masing-masing Polres untuk melaksanakan kebijakan ini. Polres diberikan kebebasan dalam mensosialisasikannya menurut masing masing. Jadi dari Polda sendiri tidak ada SOP khusus yang mengatur pelaksanaannya hanya sesuai dengan yang diamanatkan didalam surat telegram saja.”

Hal senada disampaikan oleh Bripta Ali yang menyatakan:

“Kebijakan tentang tilang diberlakukan secara nasional, maksudnya Kapolri memberikan instruksi untuk melakukan tilang, saat instruksi turun, maka langsung disebarkan ke jajaran bawah sesuai dengan struktur organisasi polisi”.

Setelah komunikasi antar pelaksana kebijakan, kemudian kebijakan tilang tersebut baru dikomunikasikan kepada kelompok sasaran yaitu masyarakat.

Komunikasi dilakukan agar kelompok sasaran dapat mengetahui maksud dan tujuan dari kebijakan tilang, 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 Polda Sulawesi Selatan untuk bisa mengkomunikasikan kebijakan tersebut kepada kelompok sasaran. Bentuk komunikasi yang dilakukan adalah sosialisasi kepada masyarakat.

Satlantas Polda Sulawesi Selatan sendiri mulai melakukan sosialisasi Kebijakan Tilang setelah dikeluarkannya PP No. 80 tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor sampai dengan saat ini, seperti yang dikatakan oleh beliau berikut ini:

“...kami melakukan sosialisasi sekitar pertengahan tahun 2012 setelah Undang-Undang tersebut keluar, dan sampai saat ini pun masih melakukan sosialisasi kepada masyarakat kak. Jadi kami tidak henti-hentinya melakukan sosialisasi kepada masyarakat agar masyarakat sadar akan pentingnya keselamatan dalam berkendara kak karena keselamatan masyarakat adalah hal yang utama bagi kami.”

Senada dengan pendapat di atas, Wadirlantas Polda Sulawesi Selatan menerangkan:

“...pihak kami (Polda Sulawesi Selatan), telah melakukan sosialisasi dalam berbagai cara, baik secara langsung maupun menggunakan alat seperti media massa maupun media elektronik, yang paling dominan, biasanya spanduk yang dipasang di jalan-jalan utama dan pemberitahuan di situs online polda”.

Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan oleh peneliti, Satlantas Polda Sulawesi Selatan melakukan sosialisasi tilang 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 di sekolah, kampus, ataupun di balai desa. Namun kadang-kadang pihak Satlantas juga mengundang masyarakat untuk datang ke kantor polda untuk menghadiri penyuluhan.

Dalam penyuluhan tersebut masyarakat dapat mengetahui apa yang di maksud dengan tilang, serta apa maksud dan tujuannya secara lebih jelas. Penyuluhan tersebut dilakukan oleh perwakilan dari Unit Dikyasa Satlantas Polda Sulawesi Selatan, 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, patroli *public adress* menghimbau para pengguna jalan untuk melengkapi surat-surat administrasi dalam berkendara serta melengkapi kelengkapan kendaraan yang ada di mobil patroli polisi.

Sosialisasi yang dilakukan melalui media dapat berupa iklan layanan masyarakat di TV, himbauan melalui media cetak, dan lain sebagainya. Satlantas Polda Sulawesi Selatan membuat baliho dan spanduk yang berisi himbauan tentang tilang kendaraan bermotor dan di pasang di jalan-jalan protokol agar bisa di lihat oleh para pengguna jalan. Operasi Simpatik dengan turun ke jalan raya dan membagikan pedoman berkendara yang baik dan bunga kepada para pengguna jalan. Operasi ini digelar agar masyarakat lebih simpatik kepada polisi dan mau mematuhi aturan berlalu lintas.

b. Sumberdaya

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.

Kebijakan tilang 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 tilang ini pihaknya tidak bekerja sendiri, kepolisian bekerjasama dengan berbagai pihak. Berbagai pihak tersebut diantaranya Dinas Perhubungan, Forum LLAJ, Pengadilan Negeri, radio lokal, dealler sepeda motor, media massa dan pihak-pihak lainnya.

Satlantas Polda Sulawesi Selatan merupakan bagian dari organisasi tingkat Kepolisian Daerah Sulawesi Selatan. Satuan lalu lintas adalah unsur pelaksana Polda yang dalam tugasnya bertanggung jawab langsung kepada Kapolda Sulawesi Selatan. 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 Polda Sulawesi Selatan terdiri dari sekitar 230 personil. Jumlah tersebut sudah termasuk personil yang berada di 25 Polres di seluruh Provinsi Sulawesi Selatan. Jika dilihat dari jumlahnya memang dapat dibayangkan sangat terbatas jika dibandingkan dengan jumlah pengendara sepeda motor yang ada di 25 Kabupaten/Kota di Wilayah Provinsi Sulawesi Selatan. Terkait dengan jumlah personil, pihak Satlantas Polda Sulawesi Selatan menyatakan bahwa memang jumlah personil mereka sangat terbatas, sehingga kebijakan tilang 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 Polda Sulawesi Selatan langsung kepada Ditlantas Polda yang menerangkan bahwa:

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.

Selanjutnya beliau menambahkan:

Jumlah anggota Satlantas Polda Sulawesi Selatan terdiri dari sekitar 230 personil. Jumlah tersebut sudah termasuk personil yang berada di 25 Polres di seluruh Provinsi Sulawesi Selatan. Jika dilihat dari jumlahnya memang dapat dibilang sangat terbatas jika dibandingkan dengan jumlah pengendara sepeda motor yang ada di 25 Kabupaten/Kota di Wilayah Provinsi Sulawesi Selatan. Terkait dengan jumlah personil, pihak Satlantas Polda Sulawesi Selatan menyatakan bahwa memang jumlah personil mereka sangat terbatas, sehingga kebijakan tilang 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.

Menurut Dirlantas Polda Sulawesi Selatan menjelaskan tentang:

“Sumber daya finansial diperoleh setelah diajukan permohonan anggaran yang sesuai dengan DIPA. 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 tilang ini.

Hal senada dijelaskan oleh Wadirlantas yang menyatakan:

“anggaran yang harus sesuai dengan prosedur, secara keseluruhan anggaran yang hanya diberlakukan untuk operasional sosialisai kebijakan yang sifatnya penyuluhan saja, jadi jumlahnya terbatas untuk itu saja”

Dari hasil wawancara yang dilakukan dengan pihak Satlantas Polda Sulawesi Selatan, 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 tilang ini.

Seperti halnya yang dijelaskan oleh Briptu Andi Wawan yang menjelaskan:

“secara umum sarana dan prasarana sudah memadai, termasuk fasilitas pendukung kegiatan tilang, baik pedoman dalam berkendara yang baik ataupun tentang prosedur tilang, cuman yang sedikit kurang adalah kurangnya speed gun dan decible meter saat operasi tilang dilakukan, spanduk dan tanda adanya tilang sudah ada”.

Saat dimintai keterangan mengenai sumber daya finansial ini pihak Satlantas Polda Sulawesi Selatan menyatakan bahwa anggaran memang ada namun hanya terbatas untuk operasional sosialisai 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 Polda Sulawesi Selatan 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 tilang secara mereka juga dapat mengiklankan produknya kepada para konsumen secara gratis.

c. Disposisi

Karakteristik implementor akan sangat berpengaruh terhadap implementasi kebijakan. Hal ini berkaitan dengan sikap implementor dalam melaksanakan prosedur tilang terhadap masyarakat. Menurut Dirlantas Polda Sulawesi Selatan menjelaskan:

“Petugas yang kami terjunkan ke lapangan dalam proses tilang adalah orang-orang yang telah dipilih memiliki sikap jujur dan berkomitmen dalam menegakkan kebijakan yang sesuai dengan prosedur.”

Senada dengan pendapat di atas, Wadirlantas Polda Sulawesi Selatan menerangkan:

“...pihak kami (Polda Sulawesi Selatan), mengupayakan petugas yang bersih dan mampu menjaga amanah institusi sehingga citra Polri tidak tercoreng di mata masyarakat”.

Dari kedua hasil wawancara di atas, maka dapat disimpulkan bahwa disposisi menunjuk kepada karakteristik yang menempel erat kepada implementor kebijakan/ program. Karakter yang penting dimiliki oleh implementor adalah kejujuran, komitmen, dan demokratis.

Menurut salah satu polisi yang bertugas dalam proses tilang di wilayah Satlantas Polda Sulawesi Selatan atas nama Briptu Andi Nawir menjelaskan bahwa:

“kami para petugas lapangan yang menjalankan tanggung jawab untuk melakukan operasi tilang diwajibkan mematuhi prosedur yang berlaku,

kalo tidak dikasihki sanksi dari atasan biasanya kak, ka atasan sangat tidak suka kalo ada yang menyalahi aturan”.

Pendapat di atas dibenarkan oleh Wadirlantas Polda Sulawesi Selatan yang menjelaskan:

“kalo ada kedatangan salah satu polisi yang berlaku curang dalam proses tilang, misalnya menerima suap ataupun uang damai, maka kami tindak tegas berupa pemindahan jabatan atau bidang kerja”.

Beliau juga menambahkan:

“tidak bisa dipungkiri bahwa, terdapat beberapa oknum yang kadang sedikit nakal dan berbuat curang, namun sekali lagi jika hal itu kedatangan maka sanksi tegas akan menanti oknum tersebut.

Hal lain disampaikan oleh masyarakat yang berkunjung ke Polda Sulawesi Selatan atas nama Baharuddin, beliau berpendapat bahwa:

“kadang saya dapatkan operasi tilang di jalan, namun karena banyaknya sosialisasi yang disebarikan oleh pihak terkait memudahkan saya untuk memahami maksud dan syarat-syarat biar tidak kenaki tilang”.

Beliau juga menambahkan:

“kadang tho kak, saat operasi ki orang ada itu petugas yang sering na mintaki ki uang biar na lepaski, nah cari-cari mentong kesalahan biara dikasih ki uang, padahal kan dilarang dalam undang-undang, jadinya kadang berpikir negatif ki masyarakat terhadap polisi saat ada tilang di jalan raya”.

Maka berdasarkan hasil wawancara dan telah dokumen, maka dapat disimpulkan bahwa secara keseluruhan sikap yang ditunjukkan oleh petugas sesuai dengan komitmen yang diinginkan oleh lembaga Polri, walaupun pihak Satlantas Polda Sulawesi Selatan juga tidak menyangkal dalam prakteknya, ada oknum-oknum yang tidak jujur dan tidak disiplin dalam melaksanakan tugasnya.

Hal tersebutlah yang merusak citra dan kepercayaan masyarakat terhadap Satlantas Polda Sulawesi Selatan

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 tilang ini bukanlah hal yang rumit untuk sosialisasikan kepada kelompok sasaran. Kebijakan ini hanya mengharuskan para pengendara sepeda motor untuk mematuhi tata tertib berlalu lintas saat berkendara dan melengkapi persyaratan administrasi dari kendaraan bermotor. Senada dengan pernyataan yang diutarakan oleh Bripka Dwijo sebagai berikut:

“...sebenarnya tidak ada SOP khusus kak, disini kami hanya ditugaskan untuk memeriksa kelengkapan adminstrasi kendaraan bermotor kepada para pengendara. Dalam PP No. 80 tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sudah tertulis sangat jelas. Point yang dijelaskan dalam SOP Unit Tilang tadi ada tiga, yaitu: a) Pendistribusian blangko tilang b) Menerima tilang yang telah digunakan c) Mengirimkan tilang ke Pengadilan Negeri.”

Sedangkan jika dilihat dari struktur organisasinya, Satlantas Polda Sulawesi Selatan 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 Polda Sulawesi Selatan yang sedang bertugas di lapangan, beliau mengatakan:

“...kalau tidak ada perintah dari atasan untuk melakukan penilangan terhadap kelompok sasaran yang melanggar kebijakan, kami juga tidak berani untuk menilang *kak*, karena kami hanya bekerja sesuai dengan apa yang diperintahkan oleh pimpinan.”

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.

Setiap minggu masing-masing unit tersebut akan melaporkan laporan hasil kerjanya yang kemudian dikumpulkan kepada bagian operasional Polda Sulawesi Selatan. 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 Polda Sulawesi Selatan, kepala Bagian Perencanaan dan dipimpin langsung oleh Kapolda Sulawesi Selatan. Rapat tersebut membahas tentang segala hal yang berhubungan dengan SISKAMTIBMAS (Sistem Keamanan dan Ketertiban Masyarakat) kemudian menghasilkan solusi-solusi dari berbagai masalah yang dihadapi, sebagai contohnya adalah masalah kebijakan tilang. Laporan tersebut kemudian dilaporkan kepada Kapolri sebagai bentuk pertanggungjawaban dan juga sekaligus sebagai bahan evaluasi untuk Kapolri terhadap kebijakan yang telah dikeluarkan.

2. Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pelaksanaan Tilang Kendaraan Bermotor

Dalam pelaksanaan kebijakan, terdapat faktor yang mempengaruhi sehingga kebijakan tersebut dapat berhasil. Dalam penelitian ini, terdapat tiga faktor yang mempengaruhi kebijakan tilang di Polda Provinsi Sulawesi Selatan. Faktor-faktor tersebut adalah:

a. Integritas

Pelaksana Kebijakan Integritas adalah suatu konsep berkaitan dengan konsistensi dalam tindakan-tindakan, nilai-nilai, metode-metode, ukuran-ukuran, prinsip-prinsip, ekspektasi-ekspektasi dan berbagai hal yang dihasilkan. Orang berintegritas berarti memiliki pribadi yang jujur dan memiliki karakter yang kuat.

Menurut Ilyas selaku masyarakat, beliau berpendapat:

“sikap jujur pegawai dibutuhkan saat pelaksanaan suatu kebijakan, misalnya tilang. Kalo tidak jujurki petugasnya bisa-bisa masyarakat yang menjadi korban”.

Hal senada dijelaskan oleh burhanuddin, beliau menambahkan:

“sikap polisi harus konsisten dalam mengambil tindakan, yah maksudnya tidak pilih-pilih ki yang mau na tilang, misalnya na kenalki petugas itu, walaupun tidak lengkap surat-suratnya di kasih bebas kalo ada tilang.

Pendapat kedua masyarakat di atas, diperjelas oleh pendapat Dirlantas

Polda Sulawesi Selatan yang menjelaskan:

“polisi harus memiliki sikap integritas yang tinggi dalam melakukan pekerjaan mereka, karena sebagai aparat tugas kitalah yang memberikan perlindungan dan kenyamanan kepada seluruh masyarakat”.

Berdasarkan hasil wawancara di atas, maka dapat disimpulkan sebagai bagian dari instansi penegak hukum, Satlantas Polda Sulawesi Selatan haruslah

terdiri dari personil-personil yang memiliki integritas. Jika setiap personil Satlantas Polda Sulawesi Selatan sudah memiliki Integritas, maka dipastikan tidak ada dalam melaksanakan tugasnya tidak akan ditemui lagi kecurangan dan penyimpangan lainnya. Merekapun lebih disiplin dan tanggung jawab pada saat bertugas.

b. Sarana dan Prasarana

Sarana dan prasarana adalah seperangkat alat yang digunakan dalam melakukan proses kegiatan untuk mewujudkan tujuan yang akan dicapai.

Berdasarkan hasil wawancara terhadap informan diperoleh:

Menurut akbar selaku masyarakat, beliau berpendapat:

“fasilitas pendukung diperlukan dalam melaksanakan suatu kegiatan, misalnya kalo ada tilang, sebaiknya ada informasi sebelumnya berupa spanduk”.

Hal senada dijelaskan oleh burhanuddin, beliau menambahkan:

“kalo soal fasilitas saya rasa cukup memadai, karena banyakji kita dapat spanduk dipinggir jalan mengenai prosedur tilang, dan kapan pelaksanaan operasinya. Jadi kalo ada yang tidak bawa kelengkapan yah salahnya sendiri”.

Pendapat kedua masyarakat di atas, diperjelas oleh pendapat Dirlantas

Polda Sulawesi Selatan yang menjelaskan:

“faktor pendukung yang menentukan keberhasilan kebijakan khususnya tentang tilang adalah sarana dan prasarana. Sarana misalnya spanduk dan baliho yang dijadikan media untuk mensosialisasikan tentang kebijakan, kalo prasaran yang berupa alat-alat yang digunakan dalam proses tilang”.

Berdasarkan hasil wawancara dan telaah dokumen, maka dapat disimpulkan, dengan adanya sarana dan prasarana yang lengkap maka diharapkan

para polantas yang bertugas di lapangan dapat bekerja dengan maksimal, agar tujuan yang telah direncanakan bisa tercapai.

c. Kesadaran Hukum Masyarakat dalam Berlalu Lintas

Kecelakaan lalu lintas telah banyak merenggut nyawa manusia dan mengakibatkan kerugian yang yang besar bagi korban. Kecelakaan lalu lintas (laka lantasi) bisa terjadi pada siapa saja saat menggunakan jalan raya, baik pengendara, penumpang maupun pejalan kaki. Nyawa manusia akan dipertaruhkan hanya dalam hitungan detik ketika laka lantasi terjadi. Laka lantasi sangat dipengaruhi oleh rendahnya kesadaran lalu lintas dari pengguna jalan.

Direktorat Lalu Lintas Kepolisian Daerah Provinsi Sulawesi Selatan mencatat peningkatan angka pelanggaran lalu lintas sebesar 36,58 persen pada Januari-Agustus 2018 dibanding periode yang sama pada 2017. Jumlah pelanggaran pada Januari-Agustus 2018 sebesar 978.151, sedangkan tahun sebelumnya 716.166 pelanggar (Tribuntimur.com, online: diakses tanggal 20 Agustus 2018) . Di Indonesia, jumlah korban tewas akibat kecelakaan lalu lintas mencapai 120 jiwa per harinya. Tak berbeda jauh dengan di Nigeria, yang mengklaim 140 jiwa warganya tewas akibat kecelakaan setiap harinya.

Pembunuh global yang paling mengancam dalam berlalu lintas adalah kendaraan bermotor. Menurut Spesialis Keselamatan Lalu Lintas di Bank Dunia Jose Luis Irigoyen, negara-negara miskin menyumbang 50 persen dari kemacetan lalu lintas di dunia. Mereka juga menyumbang 90 persen jumlah kematian akibat kecelakaan lalu lintas (republika. com).

Dari data di atas, menunjukkan bahwa kesadaran lalu lintas di Indonesia masih rendah. Padahal hal ini sangat dibutuhkan dalam berkendara karena menyangkut keselamatan pengguna jalan raya. Dan hal ini pula yang menyebabkan pelanggaran bahkan kecelakaan dalam lalu lintas yang berakibat fatal bagi pengendara tersebut. Dengan kata lain, kesadaran lalu lintas akan mengurangi adanya pelanggaran lalu lintas serta laka lantas.

Rendahnya kesadaran lalu lintas yang menyebabkan dipengaruhi oleh banyak faktor, seperti sarana dan prasarana jalan yang meliputi kondisi jalan yang belum memadai, rambu-rambu lalu lintas yang belum lengkap, lampu pengatur lalu lintas yang tidak berfungsi, faktor banyaknya kendaraan yang tidak layak pakai, serta faktor manusia sebagai pengguna jalan yang masih jauh dari disiplin dan patuh terhadap peraturan lalu lintas.

Pengamatan peneliti dalam lalu lintas sehari-hari, pengendara mulai dari roda dua, becak motor (betor), roda empat (kendaraan pribadi dan angkot bahkan truk) sering tidak mengindahkan rambu-rambu lalu lintas, termasuk menerobos lampu merah. Saat menerobos lampu merah tadi, pengendara tersebut merasa “tidak bersalah” bahkan merasa dirinya pemberani. Seperti ungkapan salah seorang informan, atas nama Januardi yang menyatakan:

“saya kadang menerobos lampu merah kalo lagi buru-buru, lampu merah tanda berani, tidak mampu menerobos lampu merah berarti tidak pemberani, itu kalo tidak ada petugas yang sedang jaga”.

Ungkapan ini membuat hati miris, namun kenyataannya inilah yang terjadi, tampaknya sudah lama terjadi dan sudah menjadi kebiasaan. Sehingga sebahagian pengendara membenarkan kebiasaan ini, bukan membiasakan yang

benar. Selain daripada menerobos lampu merah, pengendara juga sering menggunakan lajur kanan. Padahal lajur kanan digunakan untuk mendahului, sebaliknya pengendara juga sering mendahului dengan menggunakan lajur kiri, pengendara angkutan (supir Angkot) yang ugal-ugalan, memacu angkotnya dengan kencang walaupun masih lampu merah sampai membuat penumpangnya ketakutan, dan ada juga supir angkot yang berhenti menunggu penumpang di persimpangan jalan yang mengakibatkan kemacetan lalu lintas juga. Kebisingan dari knalpot dan klakson dan asap para Pengendara sering membuat pening kepala para penumpang dan membuat tidak nyaman.

Pelanggaran yang sama juga terjadi pada pengendara roda dua, betor dan kendaraan pribadi. seperti pada pengendara roda dua yang tidak memakai helm berstandar SNI, tidak memakai helm sama sekali, bonceng tiga (Tartig). Hal inilah yang sering terjadi sehari-hari. Kurangnya kesadaran lalu lintas tidak bisa dipungkiri, hal ini terjadi karena banyak sekali pengendara yang tidak memiliki kesadaran dari dalam diri untuk menjaga ketertiban lalu lintas. Sikap tidak profesional kerap terjadi pada supir tembak, supir yang mengemudikan angkot untuk beberapa jam karena supir utama angkot tersebut sedang istirahat. Karena singkatnya waktu yang mereka miliki maka supir tembak menggunakan segala cara untuk mendapatkan penumpang. Mengejar setoran namun melakukan tindakan membahayakan penumpang dan dirinya sendiri.

Melihat banyaknya pelanggaran peraturan lalu lintas dan banyaknya kecelakaan serta banyaknya korban jiwa dalam berlalulintas, hendaknya kesadaran lalu lintas sangat perlu ditumbuh kembangkan bagi pengguna jalan. Karena dalam

hal ini tidak hanya melihat dari segi pengendara (supir angkot), dimana penumpang juga masih banyak yang menunggu/memberhentikan angkot pada persimpangan jalan atau dekat rambu lalu lintas. Tidak hanya itu, polisi lalu lintas juga hendaknya menjalankan tugasnya dengan profesional dan berintegritas. Apalagi dalam menindak kendaraan yang melanggar peraturan lalu lintas, pelanggaran dimaklumi dan tidak diberi sanksi bila sudah melakukan “salam tempel”, memberikan uang. Selain itu, dalam pengurusan SIM juga, perlu menghindari adanya pengurusan SIM instan

Saya setuju dengan sosialisai revitalisasi budaya tertib lalu lintas yang dilakukan polisi lalu lintas dengan membagi dan menempelkan stiker pada angkot yang berisikan himbauan agar memakai helm standar, larangan menggunakan lajur kiri untuk mendahului dan larangan untuk berhenti di lokasi yang terdapat rambu larangan berhenti. Namun lebih dari itu, polisi juga hendaknya lebih mengawasinya. Karena masih membudaya ungkapan, taat jika ada yang melihat.

Kesadaran dalam berlalu lintas sesuai hukum atau aturan yang berlaku sangat penting dimiliki oleh masyarakat. Karena hukum dan aturan tersebutlah yang menjamin masyarakat agar aman, tertib dan lancar dalam berkendara. Bagi polantas, menghadapi masyarakat yang kesadaran hukum dalam berlalu lintasnya rendah adalah sebuah hambatan bagi mereka dalam melaksanakan tugas.

C. Pembahasan Hasil Penelitian

1. Pelaksanaan tilang kendaraan bermotor

Untuk mengetahui mengenai implementasi Tilang Kendaraan Bermotor di, maka penulis akan menguraikan indikator sesuai dengan teori George C. Edward (Winarno, 2013: 177) yakni:

- a. Komunikasi. Berdasarkan hasil penelitian dapat diketahui bahwa pihak Satlantas Polda Sulawesi Selatan sudah banyak melaksanakan bentuk sosialisasi sebagai bentuk komunikasi langsung mereka kepada masyarakat. Khususnya untuk sosialisasi tentang tilang, hal tersebut sudah dilaksanakan sejak lama. Bahkan sosialisasi tersebut sudah masuk ke dalam media sosial. Hal tersebut adalah langkah yang tepat sekaligus inovatif, mengingat peran media sosial dalam menyebarkan informasi di zaman sekarang ini sangat diandalkan. Bentuk-bentuk sosialisasi pencegahan terjadinya pelanggaran yang telah dilaksanakan kepada masyarakat menurut peneliti sudah tepat karena target sasaran sosialisasi tersebut tidak hanya untuk kalangan orang-orang dewasa saja, tetapi sosialisasi tersebut sudah dilaksanakan terhadap anak-anak sekolah.
- b. Sumber Daya. Setiap kebijakan harus didukung oleh sumber daya yang memadai, baik sumber daya manusia maupun sumber daya finansial. Untuk sumber daya manusia jumlah personil sebanyak 230 orang. Jumlah tersebut kurang mengingat kuota minimal yang dibutuhkan adalah 310 orang. Namun kekurangan tersebut tidak menjadi hambatan yang berarti bagi pihak Satlantas Polda Sulawesi Selatan. Sedangkan untuk sumber

daya finansial yaitu sarana dan prasarana, sebagian besar sudah terlengkapi. Hanya ada beberapa prasarana yang kurang, yaitu speed gun dan decible meter.

- c. Disposisi. Disposisi yaitu menunjuk karakteristik yang menempel erat kepada implementor kebijakan/ program. Karakter yang penting dimiliki oleh implementor adalah kejujuran, komitmen, dan demokratis. Berdasarkan hasil penelitian disimpulkan bahwa setiap personil polantas yang bertugas sudah memiliki karakter yang baik. Walaupun pihak Satlantas Polda Sulawesi Selatan juga tidak menyangkal adanya oknum-oknum yang tidak jujur dan tidak disiplin dalam melaksanakan tugasnya. Hal tersebutlah yang merusak citra dan kepercayaan masyarakat terhadap Satlantas Polda Sulawesi Selatan.
- d. Struktur Birokrasi. Aspek struktur birokrasi ini mencakup dua hal penting, pertama adalah mekanisme dan struktur organisasi pelaksana sendiri. Mekanisme implementasi program biasanya sudah ditetapkan melalui standar operating prosedur (SOP) yang dicantumkan dalam guideline program/ kebijakan. SOP merupakan sebuah pedoman yang digunakan oleh implementor dalam melaksanakan tugas-tugas mereka. Walaupun aturan atau prosedur penertiban dan penindakan pelanggaran sudah ada dalam PP No. 80 tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, SOP yang lebih ringkas dan mudah dimengerti tetap perlu dibuat dan dituliskan. Berdasarkan hasil penelitian, prosedur tersebut sudah

tertera dalam SOP penilangan. Point yang dijelaskan dalam SOP Unit Tilang tadi ada tiga, yaitu: a) Pendistribusian blangko tilang b) Menerima tilang yang telah digunakan c) Mengirimkan tilang ke Pengadilan Negeri.

2. Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pelaksanaan Tilang Kendaraan Bermotor

Dari wawancara yang dilakukan dengan informan yang dipilih, maka peneliti mendapatkan informasi mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi pelaksanaan tilang kendaraan bermotor di Provinsi Sulawesi Selatan. Faktor-faktor tersebut adalah:

- a. Integritas. Pelaksana Kebijakan Integritas adalah suatu konsep berkaitan dengan konsistensi dalam tindakan-tindakan, nilai-nilai, metode-metode, ukuran-ukuran, prinsip-prinsip, ekspektasi-ekspektasi dan berbagai hal yang dihasilkan. Orang berintegritas berarti memiliki pribadi yang jujur dan memiliki karakter yang kuat. Sebagai bagian dari instansi penegak hukum, Satlantas Polda Sulawesi Selatan haruslah terdiri dari personil-personil yang memiliki integritas. Jika setiap personil Satlantas Polda Sulawesi Selatan sudah memiliki Integritas, maka dipastikan tidak ada dalam melaksanakan tugasnya tidak akan ditemui lagi kecurangan dan penyimpangan lainnya. Merekapun lebih disiplin dan tanggung jawab pada saat bertugas.
- b. Sarana dan Prasarana. Sarana dan prasarana adalah seperangkat alat yang digunakan dalam melakukan proses kegiatan untuk mewujudkan tujuan yang akan dicapai. Dengan adanya sarana dan prasarana yang

lengkap maka diharapkan para polantas yang bertugas di lapangan dapat bekerja dengan maksimal, agar tujuan yang telah direncanakan bisa tercapai.

- c. Kesadaran Hukum Masyarakat dalam Berlalu Lintas Kesadaran dalam berlalu lintas sesuai hukum atau aturan yang berlaku sangat penting dimiliki oleh masyarakat. Karena hukum dan aturan tersebutlah yang menjamin masyarakat agar aman, tertib dan lancar dalam berkendara. Bagi polantas, menghadapi masyarakat yang kesadaran hukum dalam berlalu lintasnya rendah adalah sebuah hambatan bagi mereka dalam melaksanakan tugas.

BOSOWA



BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan analisa yang dilakukan dari uraian bab sebelumnya mengenai pelaksanaan tilang kendaraan bermotor di Provinsi Sulawesi Selatan, maka diperoleh kesimpulan:

1. Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang telah diuraikan sebelumnya bahwa pelaksanaan tilang kendaraan bermotor di Provinsi Sulawesi Selatan belum sepenuhnya berjalan dengan benar. Karena berdasarkan hasil wawancara, masih ditemui oknum polantas yang tidak bertanggung jawab dengan menggunakan kewenangannya untuk mencari keuntungan pribadi seperti melakukan pungli terhadap pelanggar. Upaya dari pihak Satlantas Polda Sulawesi Selatan dalam menangani hal tersebut adalah melakukan sapu bersih (saber) terhadap polantas jika memang terbukti melakukan penyimpangan. Lalu masyarakat juga bisa mengadakan pungli dan bentuk penyimpangan lainnya oleh polisi ke Propam.
2. Dari hasil penelitian dan pembahasan yang diperoleh dari pelaksanaan tilang kendaraan bermotor di Provinsi Sulawesi Selatan ditemukan beberapa faktor yang mempengaruhi tilang kendaraan bermotor, yaitu:
 - a. Integritas Pelaksana Kebijakan adalah hal yang wajib dimiliki oleh setiap personil Satlantas Polda Sulawesi Selatan. Untuk mewujudkan

personil yang berintegritas, Satlantas Polda Sulawesi Selatan sudah melaksanakan serangkaian jenis pembinaan seperti pendidikan karakter dan motivasi, kewajiban dalam memahami setiap tupoksi dan prosedur kerjanya serta kewajiban melaksanakan seluruh tugas dengan disiplin. Lalu, untuk memastikan bahwa semua personil sudah berintegritas dalam menjalankan tugasnya, pihak Satlantas gencar melakukan sapu bersih (saber) kepada anggotanya yang terbukti tidak jujur dan disiplin dalam melaksanakan tugasnya.

- b. Sarana dan prasarana adalah seperangkat alat yang digunakan dalam melakukan proses kegiatan untuk mewujudkan tujuan yang akan dicapai. Untuk penilangan pelanggaran lalu lintas sendiri, sarana yang dibutuhkan polantas adalah: Atribut yang lengkap seperti pakaian seragam, atribut yang jelas dan tanda-tanda khusus sebagai petugas pemeriksa. Blangko atau surat tilang. Lalu, apabila penindakan akan dilakukan dengan razia maka sarana yang dibutuhkan selain perlengkapan di atas adalah surat tugas yang sah dan papan pemberitahuan razia. Sedangkan untuk prasarana belum terlengkapi secara keseluruhan. Prasarana yang kurang tersebut adalah decibel meter dan speed gun.
- c. Kesadaran hukum masyarakat dalam berlalu lintas di Provinsi Sulawesi Selatan masih rendah. Hal tersebut dapat terlihat dari tingginya akan pelanggaran di Provinsi Sulawesi Selatan. Jenis pelanggaran yang kerap ditemukan biasanya tidak menggunakan helm,

tidak menggunakan sabuk pengaman, tidak menyalakan lampu utama kendaraan, lawan arus, melanggar marka dan rambu-rambu lalu lintas serta masih banyak lagi. Rendahnya kesadaran hukum dalam berlalu lintas masyarakat Provinsi Sulawesi Selatan menjadi beban tersendiri oleh polantas dalam bertugas. Karena selain rendahnya kesadaran hukum dalam berlalu lintas menyebabkan mereka tidak berhenti melakukan pelanggaran, ketika hendak ditilang mereka tidak terima dan memberi perlawanan.

B. Saran

Dari kesimpulan yang telah dijabarkan, peneliti dapat memberikan saran-saran sebagai berikut:

1. Memberikan sosialisasi yang menyeluruh dan baik kepada seluruh lapisan masyarakat tentang Propam sebagai wadah pegaduan terhadap polantas yang tidak disiplin dan melakukan penyimpangan pada saat bertugas. Agar ketika masyarakat menemukan oknum polantas yang melakukan pungli, mereka dapat segera melaporkannya ke Propam. Dan dihibau kepada masyarakat agar tidak lagi berusaha menyuap polantas yang bertugas karena hal tersebut merupakan tindak pidana.
2. Dari faktor-faktor yang sudah dijelaskan mengenai pelaksanaan tilang kendaraan bermotor di Provinsi Sulawesi Selatan, peneliti memberi saran:
 - a. Untuk menjamin setiap personil polantas memiliki integritas, sistem pengawasan internal dari pimpinan terhadap bawahan harus diperbaiki.

Agar personil polantas benar-benar jujur dalam bekerja, sesuai aturan dan prosedur yang berlaku.

- b. Melengkapi semua sarana dan prasarana yang dibutuhkan agar penertiban dan penindakan dapat diterapkan secara benar tanpa hambatan.
- c. Pada dasarnya masyarakat yang masih rendah kesadarannya dalam berlalu lintas sesuai aturan adalah masyarakat yang belum memiliki SIM. Alasannya karena mereka belum lulus uji pengetahuan, kemampuan dan keterampilan dalam berkendara di jalan. Jadi setiap masyarakat yang melanggar aturan lalu lintas segera ditertibkan dan langsung di cek kelengkapannya. Jika terbukti tidak memiliki SIM kenai sanksi tilang agar pelanggar mendapat efek jera dan segera membuat SIM. Dengan memiliki SIM berarti masyarakat sudah dipastikan paham soal aturan dan prosedur dalam berkendara di jalan

DAFTAR PUSTAKA

Anwar Nasution. 1984 Aspek Ekonomi Anggaran Belanja Negara, Tabloid Jakarta: Tabloid Prisma.

Atmosudirdjo, Prajudi. 1999. Teori Organisasi. Jakarta: STIA-Lembaga Administrasi Negara. Press.

Bohari, 1987, Pengantar Perpajakan. Jakarta ; Ghalian.

Denhardt & Denhardt. 2003. *The New Public Service: An Approach To Reform. International Review of Public Administration Vol 8 No 1.*

Eko Lasmana, 1992, Sistem Perpajakan di Indonesia. Jakarta ; PT Prima Kamps Grafika.

Gie, The Liang 1970. “*Dasar-Dasar Administrasi, Suatu Kumpulan Karangan Di Daerah* ” Jakarta : Pradnya Paramita

Handayaniingrta, Soewarno. 1982. Pengantar Studi Ilmu Administrasi dan Management. Jakarta: PT Inti Idayu Press

Ibnu Syamsi. 1994. Dasar-dasar Kebijaksanaan Keuangan Daerah. Jakarta: Rineika Cipta.

Imam Wahyutomo. 1994. Pajak. Yogyakarta: AMP YKPN Yogyakarta.

Indiahono, Dwiyanto. 2009. Kebijakan Publik Berbasis Dynamic Public Analisis. Gava Media: Yogyakarta.

Keban, T. Yeremias. 2004. Enam Dimensi Strategis Administrasi Publik, Konsep,. Teori dan Isu. Gava Media. Yogyakarta.

Kepmendagri No. 25 Tahun 2010 Tentang Penghitungan Dasar PKB dan BBN-KB Tahun 2010.

Keputusan Kepala Korps Lalu Lintas Polri tanggal 14 MARET 2012 Tentang Standar Operasional Prosedur Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan jalan dengan Sistem Tilang.

Mardiasmo. 2002. Otonomi dan Manajamen Keuangan Daerah. Yogyakarta: ANDI Yogyakarta.

Nawawi, Ismail. 1999. *Public Policy: Analisis, Strategi Advokasi Teori dan Praktek*. Penerbit PNM: Surabaya.

Neli Kurniawati. 2006. *Kontribusi Pungutan Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) Terhadap PAD Sulawesi Tengah PERIODE 2000-2005*. Skripsi Fakultas Ekonomi, Universitas Tadulako.

Peraturan Mahkamah Agung Republik Indonesia Nomor 12 Tahun 2016 *Tentang Tata Cara Penyelesaian Perkara Pelanggaran Lalu Lintas*.

Rochmat Sumitro, 1980. *Pokok-pokok Perpajakan*. Jakarta: Liberty, Jakarta.

Siagian, H.,1997, *Manajemen Suatu Pengantar*, Bandung: Alumni.

Siagian, P Sondang, 2002. *Teori Perkembangan Organisasi*, Edisi 4, Jakarta: PT. Bumi Aksara.

Sugiyono. 1999. *Metode Penelitian Bisnis*. Bandung: CV. Alfabeta Bandung.

Syafiie, Inu Kencana. 2003. *Sistem Administrasi Negara Republik Indonesia*. Jakarta : Rineka Cipta.

_____. 2010. *Ilmu Administrasi Publik*. Jakarta: Rineka Cipta

Perundang-undang

Undang-undang Dasar Republik Indonesia Tahun 1945 Undang-undang N0. 17 Tahun 2003 Tentang Keuangan Negara.

Undang-undang No. 32 Tahun 2004 Tentang Pemerintahan Daerah.

Undang-undang No. 33 Tahun 2004 tentang perimbangan keuangan antara Pemerintah pusat dan pemerintahan daerah.

Undang-undang No. 28 Tahun 2009 Tentang Pajak Daerah Dan Retribusi Daerah, Pajak Kendaraan Bermotor Di Air dan BBN Kendaraan Bermotor Di Atas Air.

LAMPIRAN 1

PEDOMAN WAWANCARA

Yth. Responden

- Daftar pertanyaan ini hanyalah untuk kepentingan penelitian dalam rangka penyelesaian tesis pada Universitas Bosowa Makassar. Oleh sebab itu, dimohon kesediaan Bapak/Ibu/Sdr(i) untuk memberikan jawaban secara obyektif dan sejujurnya sehingga dapat bermanfaat dalam penelitian ini.
- Kerahasiaan jawaban dan identitas Bapak/Ibu/Sdr(i) selalu dijaga sesuai dengan etika penelitian.

A. Identitas Responden

Nama lengkap :
Umur :
Jenis Kelamin : Pria/Wanita
Pekerjaan :
Pendidikan terakhir :

PERTANYAAN

A. Pelaksanaan Tilang Kendaraan Bermotor

1. Komunikasi

- Menurut bapak/ibu, bagaimanakah sebuah kebijakan dapat diimplementasikan kepada masyarakat?
- Menurut bapak/ibu, bagaimanakah sosialisasi terhadap kebijakan tilang kepada masyarakat?

2. Sumber Daya

- Menurut bapak/ibu, bagaimanakah ketersediaan personil polisi dalam melakukan kebijakan tilang kendaraan bermotor?
- Menurut bapak/ibu, bagaimanakah sumber daya finansial dalam pelaksanaan kebijakan tilang kendaraan bermotor?

3. Disposisi

- Menurut bapak/ibu, bagaimanakah sikap dari personil polisi yang melakukan kebijakan tilang?
- Menurut bapak/ibu, apakah petugas tilang melakukan kegiatan sesuai dengan prosedur dan peraturan yang berlaku?

4. Struktur Birokrasi

- Menurut bapak/ibu, apakah petugas tilang melakukan kegiatan sesuai dengan SOP?
- Menurut bapak/ibu, apakah petugas tilang melakukan kegiatan sesuai dengan perintah dari atasan?

B. Faktor-faktor yang mempengaruhi pelaksanaan tilang kendaraan bermotor

1. Bagaimana sikap integritas yang ditunjukkan oleh polisi pada saat pelaksanaan tilang kendaraan bermotor?
2. Bagaimana kelengkapan sarana dan prasarana dalam pelaksanaan tilang kendaraan bermotor?
3. Bagaimanakah menurut anda, tingkat kesadaran masyarakat saat berkendara di jalan raya?

UNIVERSITAS

BOSOWA

