



**PENGARUH SOSIALISASI UNDANG –UNDANG NO. 22 TAHUN 2009
TERHADAP PENEKANAN ANGKA KECELAKAAN LALU LINTAS
DAN KESELAMATAN JALAN**

TESIS

**Disusun Dalam Rangka Memenuhi Persyaratan
Program Magister Ilmu Hukum**

Oleh :

HAPPY PERDANA YUDIANTO, SIK
NIM. 11010111400048

PEMBIMBING :

Prof. Dr.Nyoman Serikat Putra Jaya, SH, MH
NIP.194812121976031003

**PROGRAM MAGISTER ILMU HUKUM
PROGRAM PASCASARJANA
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
2013**

**PENGARUH SOSIALISASI UNDANG –UNDANG NO. 22 TAHUN 2009
TERHADAP PENEKANAN ANGKA KECELAKAAN LALU LINTAS
DAN KESELAMATAN JALAN**

TESIS

**Disusun Dalam Rangka Memenuhi Persyaratan
Program Magister Ilmu Hukum**

Oleh :

HAPPY PERDANA YUDIANTO, SIK

NIM. 11010111400048

PEMBIMBING :

Prof. Dr.Nyoman Serikat Putra Jaya, SH, MH

NIP.194812121976031003

**PROGRAM MAGISTER ILMU HUKUM
PROGRAM PASCASARJANA
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
2013**

**PENGARUH SOSIALISASI UNDANG –UNDANG NO. 22 TAHUN 2009
TERHADAP PENEKANAN ANGKA KECELAKAAN LALU LINTAS
DAN KESELAMATAN JALAN**

**Disusun Dalam Rangka Memenuhi Persyaratan
Program Magister Ilmu Hukum**

Disusun Oleh

Oleh :

HAPPY PERDANA YUDIANTO, SIK

NIM. 11010111400048

Dipertahankan di depan Dewan Penguji

Pada tanggal

.....

Tesis ini telah diterima

Sebagai persyaratan untuk memperoleh gelar

Magister Ilmu Hukum

Pembimbing :

Prof. Dr.Nyoman Serikat Putra Jaya, SH, MH

NIP.19481212197603100

Mengetahui

Ketua Program,

Prof. Dr. Arief Hidayat, SH., MS.

NIP.195602031981031002

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

“Berbicaralah engkau dengan pembicaraan yang berbekas pada jiwa mereka”

“Tempatkan diri anda di tempat yang tepat, sehingga anda tak pernah merasa gagal.”

Tesis ini penulis persembahkan untuk:

1. Allah SWT yang Maha Pengasih lagi Maha Penyayang
2. Baginda Nabi Muhammad SAW atas wasilahnya
3. Kedua orang tua dan mertua tercinta
4. Istriku tercinta Ristanti Dwi Retna Dewati,SH.
5. Anak-anakku tercinta : Fauzia Shaffa Risqia yudianto, Iffa Kharima Aulya Yudianto, dan Damaira Iovarista Mahaputri yudianto.
6. Teman-teman MIH UNDIP

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur penulis panjatkan kehadiran Allah SWT, yang telah melimpahkan rahmat dan hidayahnya kepada penulis. Salam dan shalawat kepada junjungan Nabi Muhammad SAW, Nabi yang telah diutus untuk membawa rahmat dan kasih sayang bagi seluruh alam. Semoga amal dan karunia selalu tercurah kepada beliau, keluarga dan para sahabat sehingga dengan segala kekurangan dan keterbatasan yang ada penulis dapat menyelesaikan penyusunan Tesis yang berjudul

**“PENGARUH SOSIALISASI UNDANG –UNDANG NO. 22 TAHUN 2009
TERHADAP PENEKANAN ANGKA KECELAKAAN LALU LINTAS
DAN KESELAMATAN JALAN”**

Penyusunan Tesis ini guna memenuhi persyaratan akademis untuk memperoleh gelar Magister Hukum pada Program Pascasarjana Universitas Diponegoro Semarang.

Penulis mengakui bahwa dalam penyelesaian penyusunan Tesis ini banyak mendapat bantuan dari berbagai pihak baik bantuan moril maupun materiil. Pada kesempatan ini dengan segala hormat dan kerendahan hati penulis mengucapkan terima kasih dan penghargaan yang setinggi-tingginya kepada yang terhormat :

1. Bapak Prof. Dr. Sudharto P. Hadi., MES, Phd, selaku Rektor Universitas Diponegoro Semarang yang telah memberikan kesempatan yang sangat berharga kepada penulis untuk menimba ilmu di Program Magister Ilmu Hukum Universitas Diponegoro.

2. Prof. Dr. Yos Johan Utama, S.H.,M.Hum selaku Dekan Fakultas Hukum Diponegoro Semarang yang telah memberikan kesempatan yang sangat berharga kepada penulis untuk menimba ilmu di Program Magister Ilmu Hukum Universitas Diponegoro.
3. Prof. Dr. Arief Hidayat, SH., MS, selaku Ketua Program Magister Ilmu Hukum Universitas Diponegoro yang telah memberikan kesempatan yang sangat berharga kepada penulis untuk menimba ilmu di Program Magister Ilmu Hukum Universitas Diponegoro.
4. Prof. Dr. Nyoman Serikat Putra Jaya,SH.,MH yang telah meluangkan waktu untuk membimbing serta mengarahkan penulis dalam merampungkan penulisan tesis ini.
5. Dr. Retno Saraswati, S.H., M.Hum, selaku Sekretaris Bidang Akademik dan Bapak Solechan, S.H., M.H, selaku Sekretaris Bidang Keuangan Program Magister Ilmu Hukum Universitas Diponegoro Semarang yang telah banyak memberikan kemudahan.
6. Bapak dan Ibu staf pengajar/Dosen Program Magister Ilmu Hukum Universitas Diponegoro Semarang yang telah banyak memberikan ilmu pengetahuan dibidang hukum kepada penulis semasa kuliah.
7. Dewan penguji Prof Dr. Arief Hidayat, S.H.,M.S., Prof. Dr. Nyoman Serikat Putra Jaya, S.H.,M.H, Dr. Pujiyono, S.H.,M.Hum., Dr. Eko Soponyono, S.H.,M.H. yang telah menguji penulis penuh dengan dedikasi dan profesional.

8. Bapak dan Ibu Pegawai pada Program Magister Ilmu Hukum Universitas Diponegoro Semarang yang telah memberikan pelayanan dan bantuannya kepada penulis semasa kuliah.

9. Bapak Direktur Lalu Lintas Polda Jawa Tengah yang telah memberikan kesempatan kepada penulis untuk menempuh study di Magister Ilmu Hukum Undip.

10. Orang tua dan mertuaku tercinta, Istriku tercinta serta kedua anakku tersayang, yang tak henti-hentinya memberi bantuan moriil maupun materiil kepada penulis baik sejak mengikuti kuliah hingga penulisan Tesis ini.

11. Teman-teman MIH UNDIP angkatan 2010, atas persahabatan dan kebersamaan selama menempuh studi pada program Magister Ilmu Hukum.

12. Rekan-rekan dari Fakultas Hukum Undip, rekan-rekan dari tempat penulis bekerja Direktorat lalu Lintas Polda Jateng, maupun para alumni Magister Ilmu Hukum Undip.

Penulis menyadari bahwa dalam penulisan Tesis ini masih terdapat kekurangan-kekurangan, untuk itu dengan lapang dada penulis menerima segala bentuk kritik dan saran yang sifatnya membangun guna penyempurnaan Tesis ini.

Akhirnya tiada lain yang dapat diberikan sebagai balas jasa atas segala bantuannya dan dukungannya yang tidak dapat disebutkan satu

persatu di sini. Penulis ucapkan terimakasih, semoga budi baik dan bantuannya dibalas oleh Allah SWT dan mendapatkan pahala di sisi Allah SWT.

Semarang, Juni 2013.

HAPPY PERDANA YUDIANTO, SIK
NIM. 11010111400048

PERNYATAAN KEASLIAN KARYA ILMIAH

Dengan ini saya, Happy Perdana Yudianto, SIK menyatakan bahwa Karya Ilmiah/Tesis ini adalah hasil karya saya sendiri dan Karya Ilmiah ini belum pernah diajukan sebagai pemenuhan persyaratan untuk memperoleh gelar kesarjanaan Strata satu (S1) maupun Magister (S2) dari Universitas Diponegoro maupun Perguruan Tinggi lain.

Semua informasi yang dimuat dalam Karya Ilmiah ini yang berasal dari penulis lain baik yang dipublikasikan atau tidak, telah diberikan penghargaan dengan mengutip nama sumber penulis secara benar dan semua isi dari Karya Ilmiah/Tesis ini sepenuhnya menjadi tanggung jawab saya sebagai penulis.

Semarang, Juni 2013

Penulis

Happy Perdana Yudianto, SIK
NIM. 11010111400048

ABSTRAK

Kecelakaan lalu lintas sampai dengan saat ini masih terus terjadi. Masyarakat tentu saja semakin was-was dengan terus bertambahnya korban kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Jawa Tengah pada khususnya, dan di Indonesia pada umumnya. Banyak faktor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas, antara lain adalah kendaraan bermotor, faktor manusia, dan juga faktor kerusakan jalan.

Studi ini merupakan salah satu upaya dalam mencari pendekatan kebijakan kelalu-lintasan yang dapat dilakukan guna menekan terjadinya kecelakaan lalu lintas yang terus terjadi dan terus menerus mengalami peningkatan. Upaya melalui sosialisasi Undang-undang No. 22 Tahun 2009 diharapkan dapat menekan terjadinya kecelakaan lalu lintas dan kerusakan jalan. Sehingga nantinya masyarakat dalam mengendarai kendaraan bermotor menjadi aman dan terhindar dari kecelakaan lalu lintas dan kerusakan jalan karena di masyarakat telah tercipta kondisi keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran dalam berlalu lintas.

Sehubungan dengan hal tersebut, dalam tesis ini diangkat dua permasalahan yaitu, pertama, Bagaimana penegakan kebijakan kelalu lintas dalam upaya penanggulangan dan menekan terjadinya kecelakaan lalu lintas saat ini, kedua, Bagaimana penegakan kebijakan kelalu lintas dalam upaya penanggulangan dan menekan terjadinya kecelakaan lalu lintas dan kerusakan jalan yang akan datang. Penelitian ini menggunakan pendekatan yuridis empiris, yaitu untuk mempelajari dan meneliti hubungan timbal balik antara hukum dengan masyarakat pengendara kendaraan bermotor.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa penegakan hukum di bidang lalu lintas dan kerusakan jalan dalam rangka menekan terjadinya kecelakaan lalu lintas di di Jawa Tengah khususnya dan di Indonesia pada umumnya, dengan menggunakan pendekatan kebijakan penal dan kebijakan non penal. Kebijakan penal yaitu dengan menggunakan Undang Undang no. 22 tahun 2009 untuk mengetahui ancaman pidana dan denda yang dapat dikenakan kepada pengendara kendaraan bermotor yang mengalami kecelakaan lalu lintas dan menyebabkan kerugian baik secara material maupun inmaterial, termasuk mengakibatkan korban meninggal dunia. Sedangkan tindakan non penal adalah memberikan pengayoman, perlindungan dan pelayanan lalu lintas, termasuk melakukan sosialisasi penerapan Undang-undang No. 22 tahun 2009.

Penegakan kebijakan lalu lintas dalam upaya menekan terjadinya kecelakaan lalu lintas dan kerusakan jalan yang akan datang adalah

dengan meningkatkan profesionalisme Polantas selaku penegak hukum dan sebagai pengom, pelindung dan pelayanan masyarakat, dengan mengutamakan sosialisasi penerapan undang-undang No. 22 tahun 2009.

Kata kunci: sosialisasi Undang-undang, kecelakaan lalu lintas.

ABSTRACT

A traffic accident up to now are still happening. Course communities increasingly alarmed by the continued increase in victims of traffic accidents that occurred in Central Java in particular, and in Indonesia in general. Many factors that cause traffic accidents, among other vehicles, human factors, and also the damage factor.

This study is an effort to seek policy kelalu-track approach that can be done to reduce the occurrence of traffic accidents continue to happen and continue to increase. Efforts through socialization Law. 22 of 2009 is expected to reduce the occurrence of traffic accidents and road damage. So that the people in driving a motor vehicle to be safe and protected from traffic accidents and road damage because the community has created conditions of security, safety, order and smoothness in traffic.

In connection with this, in this thesis raised two issues, namely, first, How trajectory kelalu policy enforcement in the response and suppress the occurrence of traffic accidents at this time, the second, How trajectory kelalu policy enforcement in the response and suppress the occurrence of traffic and damage kecelakaan road to come. This study uses empirical juridical approach, namely to study and examine the interrelationship between the legal communities of motorists.

The results showed that the law enforcement traffic and road damage in order to reduce traffic accidents in Central Java in particular and Indonesia in general, by using the approach of penal policy and non penal policy. Penal policy by using the Law no. 22 in 2009 to determine threats and criminal penalties that can be imposed on motorists who have been experiencing a traffic accident and cause a loss both materially and inmaterial, including the sacrificial death resulted. Whereas non penal action is to provide care, protection and traffic services, including application to socialize Law. 22 in 2009. Traffic enforcement in an effort to suppress the occurrence of traffic accidents and road damage that will come up is to increase the professionalism of law enforcement as a traffic cop and as pengyom, protection and community services, with emphasis on socialization application of Law No.. 22 in 2009.

Keywords: socialization of the Act, a traffic accident.

DAFTAR ISI

BAB I	PENDAHULUAN.....	1
1.1	Latar Belakang Permasalahan	1
1.2	Rumusan Permasalah.....	8
1.3	Tujuan Penelitian.....	8
1.4	Manfaat Penelitian.....	9
1.5	Kerangka Teoritik dan Kerangka Konseptual	10
1.5.1	Kerangka Konseptual	10
1.5.2	Kerangka Teoritik.....	21
1.6	Metode Penelitian.....	26
1.6.1	Tipe Penelitian.....	26
1.6.2	Spesifikasi Pendekatan	27
1.6.3	Metode Pengumpulan Data	28
1.6.4	Analisis data	29
1.7	Sistematika Penulisan.....	29
BAB II	TINJAUAN PUSTAKA.....	31
2.1	Sosialisasi Kebijakan	31
2.2.1	Pengertian Kebijakan Publik.....	31
2.2.2	Sosialisasi Kebijakan Publik Dalam Membentuk Perilaku.....	35
2.3	Lalu Lintas.....	45
BAB III	HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	56
3.1	Hasil Penelitian.....	56
3.2	Pembahasan	68
3.2.1	Sosialisasi Penerapan Undang-Undang No.22 Tahun 2009 Dengan Penekanan Angka Kecelakaan dan Keselamatan Jalan	68
3.2.2	Desain Model Teoritik Sosialisasi Penerapan Undang- Undang No.22 Tahun 2009 Dengan Penekanan Angka Kecelakaan dan Keselamatan Jalan	84

BAB IV PENUTUP	96
4.1 Kesimpulan	96
4.2 Saran	97
DAFTAR PUSTAKA	99

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Kerangka Teoritik.....	22
Gambar 3.1 Desain Sosialisasi Undang-Undang No.22 Tahun 2009.....	94

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Permasalahan

Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) Jalan telah diluncurkan Pemerintah sejak bulan Juni 2011 dan dilaksanakan dalam kerangka waktu 25 tahun dengan target mengurangi angka kematian akibat kecelakaan lalu lintas hingga 80%. Angka kematian yang diakibatkan oleh kecelakaan lalu lintas di Indonesia sudah sangat memprihatinkan, menurut data Korps Lalu Lintas (Korlantas) Kepolisian Republik Indonesia (POLRI) pada tahun 2010 mencapai 31.234 jiwa. sementara itu Organisasi Kesehatan Dunia (WHO) meramalkan pada tahun 2030 kecelakaan lalu lintas menjadi faktor pembunuh manusia paling besar kelima di dunia. RUNK Jalan itu sendiri terdiri dari 5 pilar utama, yaitu :

1. *Management road safety* (manajemen keselamatan).
2. *Safer road* (jalan berkeselamatan).
3. *Safer vehicle* (kendaraan berkeselamatan).
4. *Safer people* (perilaku berkendara).
5. *Post crash* (penanganan korban pasca kecelakaan lalu lintas).

Pada tahun 2035 indeks fatalitas akibat kecelakaan lalu lintas ditargetkan turun menjadi 0,79% dari 3,93% pada tahun 2010. Sebagai landasan hukumnya RUNK Jalan dijiwai oleh Pasal 203 Undang-Undang No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan (UULAJ) yang berbunyi : Pemerintah bertanggung jawab atas terjaminnya keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan.

Sosialisasi dan penerapan Undang-Undang No.22 tahun 2009 menjadi sangat penting untuk mengurangi angka kasus pelanggaran lalu lintas di jalan raya oleh pemakai jalan yang cenderung mengakibatkan timbulnya kecelakaan, ketidaktertiban pengguna jalan dan kemacetan lalu lintas yang dirasakan semakin meningkat. Indonesia selama ini bergelut dengan problem kecelakaan lalu lintas jalan. Dari data tahun 2010 sebanyak 31.234 jiwa tewas sia-sia akibat kecelakaan atau setara dengan 86 orang tewas setiap hari akibat kecelakaan. Ironisnya, sebanyak 67% korban kecelakaan lalu lintas berada pada usia produktif (22–50 tahun). Sebuah angka yang tidak main-main.

Kecelakaan lalu lintas jalan menjadi pemicu kematian non penyakit yang mematikan. WHO memperkirakan pada tahun 2030, jika tidak ada aksi yang signifikan maka kecelakaan lalu lintas di jalan menjadi penyebab kematian nomor lima di dunia setelah penyakit jantung, stroke, paru-paru dan infeksi saluran pernapasan. Secara global Perserikatan Bangsa Bangsa (PBB) menyebutkan bahwa setiap tahun terdapat sekitar 1,3 juta jiwa meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas (atau lebih dari 3.000 jiwa per hari). Bila setiap negara anggota PBB tidak melakukan langkah-langkah penanganan segera dan efektif diperkirakan korban kecelakaan meningkat dua kali lipat untuk setiap tahunnya.

Merujuk data pada 2010, *loss productivity* dari korban dan kerugian material akibat kecelakaan diperkirakan mencapai 2,9% sampai 3,1% dari total produk domestik bruto (PDB) atau setara dengan Rp. 205-220 triliun

dengan total PDB mencapai Rp.7.000 triliun. Jika angka tersebut untuk program pembangunan di bidang transportasi massal umum, barangkali sudah bisa mendukung mobilitas yang lebih produktif dibandingkan kondisi tahun sekarang ini.

Oleh karena pelanggaran lalu lintas mempunyai dampak yang besar sesuai dengan kondisinya, sehingga diperlukan suatu strategi dan langkah-langkah perbaikan sistem administrasi, prosedur dan mekanisme penindakan pelanggaran lalu lintas jalan tertentu yang efektif dan lebih baik. Langkah-langkah perbaikan sistem dan metode tersebut berfungsi untuk menciptakan suatu kondisi ketertiban dan kelancaran lalu lintas.

Untuk menciptakan keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas dimasyarakat tersebut diperlukan penerahan tenaga, pemikiran, dan biaya yang besar, bahkan pemerintah harus lebih proaktif dalam menyikapi permasalahan lalu lintas. Dengan penekanan pada aspek yuridis (hukum) berupa sanksi hukum bagi para pelanggar lalu lintas, diharapkan pemakai atau pengguna jalan dapat mematuhi aturan-aturan dalam berlalu lintas, sehingga tidak melakukan pelanggaran.

RUNK Jalan merupakan program jawaban atas ajakan ulang Majelis Umum PBB melalui Resolusi No.A/RES/64/255 tanggal 2 Maret 2010 untuk memerangi jumlah korban kecelakaan lalu lintas yang sudah dianggap sebagai *epidemic global*, bersama-sama dengan para pemangku kepentingan serta *Road Safety Partnership Action (RSPA)* menyelesaikan RUNK Jalan dengan target sesuai *Decade of Action (DOA) For Safety 2011-2020*.

Dekade Aksi Keselamatan Jalan 2010-2020 guna penurunan angka fatalitas kecelakaan lalu lintas sebanyak 50%. Enam pokok keselamatan berlalu lintas, yaitu :

1. Pembentukan lembaga koordinasi.
2. Perumusan cetak biru program keselamatan jalan.
3. Membangun sistem keselamatan transportasi jalan.
4. Merumuskan sumber pendanaan.
5. Pendidikan lalu lintas sejak dini.
6. Melaksanakan sosialisasi perilaku dan etika berlalu lintas.

Tahap I Rencana Umum Keselamatan Jalan termasuk dalam Reformasi Birokrasi POLRI (RBP) dari tahun 2011-2014. Tahap II dari tahun 2015-2020 yakni peningkatan pelayanan SIM, STNK dan BPKB berupa jalinan kemitraan dengan instansi terkait guna mewujudkan keselamatan di jalan. Dukungan untuk implementasi RUNK agar dapat terwujud dan tercapainya sasaran ditentukan dengan mempedomani peran serta fungsi polisi dalam menangani lalu lintas melalui edukasi, *engineering*, *enforcement*, *Reg Ident*, Pusat K3I, koordinator pemangku kepentingan dan memberikan rekomendasi dampak lalu lintas.

Kedelapan fungsi ini harus dijabarkan secara manajemen maupun operasional, baik bersifat rutin, khusus dan kontigensi dalam aksi-aksi selama kurun waktu 10 tahun (2011-2020). Lebih lanjut berkaitan dengan permasalahan kecelakaan lalu lintas, pada pengamanan Operasi Ketupat Candi Tahun 2012 yang lalu tercatat korban meninggal dunia akibat

kecelakaan lalu lintas berjumlah 907 orang meninggal dunia. Peristiwa ini menambah keyakinan penulis untuk meneliti lebih jauh mengenai faktor-faktor yang berpengaruh terhadap tingginya angka kecelakaan lalu lintas dan kerusakan jalan.

Indikasi utama penyebab kecelakaan adalah dari faktor manusia (*human faktor*), hal ini terlihat dengan peningkatan yang signifikan pada jumlah kepemilikan kendaraan tapi tidak disertai kenaikan jumlah lisensi pengendara yang seimbang. Selain itu, kecelakaan lalu lintas juga merupakan interaksi antara faktor manusia, kendaraan dan faktor lingkungan fisik. Unjuk kerja lalu lintas dan transportasi juga dilihat sebagai faktor kondisi lingkungan sosial dan kemasyarakatan yang ikut mempengaruhi¹.

Keberhasilan program pemerintah ditentukan sejauhmana implementasi program tersebut diterapkan dan sejauhmana disosialisasikan dengan sebaik-baiknya. Pada hakekatnya segenap elemen harus mampu mengkomunikasikan pentingnya penegakan ketertiban berlalulintas sehingga semakin dipahami oleh masyarakat. Pada hakikatnya penyuluhan mengenai keselamatan di jalan raya adalah suatu kegiatan komunikasi untuk mengetahui, memahami, meniatikan dan kemudian menerapkannya dalam kehidupan yang nyata².

¹ O'neil, B. Accident : Highway Safety & William Haddon, Jr. Diakses melalui <http://www.contingencies.org/janfeb02/crashes.pdf> tanggal 20 Maret 2013.

² Zulkarimein Nasution. Prinsip-Prinsip Komunikasi Untuk Penyuluhan, Edisi Revisi, Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia, Jakarta, 1990, hal 42.

Untuk mencapai hal tersebut dibutuhkan agen perubahan (*change agents*) yaitu sejumlah orang-orang yang memelopori, menggerakkan dan menyebarkan proses perubahan dalam usaha-usaha pembangunan suatu masyarakat. Agen perubahan sebagai profesional yang mempengaruhi putusan inovasi klien menurut arah yang diinginkan oleh lembaga perubahan. Agen perubahan membantu terlaksanya perubahan sosial atau suatu difusi inovasi yang berencana. Dengan kata lain, agen perubahan adalah mereka yang sehari-hari bekerja sebagai perencana pembangunan hingga para petugas lapangan, pamong, guru dan penyuluhan lainnya³.

Agar kebijakan publik bisa dilaksanakan dengan efektif maka standar tujuan harus dipahami oleh para individu (*implementor*) yang bertanggung jawab atas pencapaian standar dan tujuan kebijakan, karena itu standar dan tujuan harus dikomunikasikan kepada para pelaksana. Komunikasi dalam kerangka penyampaian informasi kepada para pelaksana kebijakan tentang apa menjadi standar dan tujuan harus konsisten dan seragam (*consistency and uniformity*) dari berbagai sumber informasi⁴.

Jika tidak ada kejelasan dan konsistensi serta keseragaman terhadap suatu standar dan tujuan kebijakan, maka yang menjadi standar dan tujuan kebijakan sulit untuk bisa dicapai. Dengan kejelasan itu, para pelaksana kebijakan dapat mengetahui apa yang diharapkan darinya dan tahu apa yang harus dilakukan. Dalam suatu organisasi publik, pemerintah daerah

³ Zulkarimein Nasution. Prinsip-Prinsip Komunikasi Untuk Penyuluhan, Edisi Revisi, Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia, Jakarta, 1990, hal 43.

⁴ Joko Widodo, Analisis Kebijakan Publik, Konsep dan Aplikasi Analisis Proses Kebijakan Publik. Banyumedia Publishing, Malang Jawa Timur, 2006, hal 35

misalnya, komunikasi sering merupakan proses yang sulit dan kompleks.

Proses pentransferan berita ke bawah di dalam organisasi atau dari suatu organisasi ke organisasi lain, dan ke komunikator lain, sering mengalami gangguan (*distortion*) baik yang disengaja maupun tidak. Jika sumber komunikasi berbeda memberikan interpretasi yang tidak sama (*inconsistent*) terhadap suatu standar dan tujuan, atau sumber informasi sama memberikan interpretasi yang penuh dengan pertentangan (*conflicting*), maka pada suatu saat pelaksana kebijakan akan menemukan suatu kejadian yang lebih sulit untuk melaksanakan suatu kebijakan secara intensif⁵.

Dengan demikian, prospek implementasi kebijakan yang efektif, sangat ditentukan oleh komunikasi kepada para pelaksana kebijakan secara akurat dan konsisten (*accuracy and consistency*). Disamping itu, koordinasi merupakan mekanisme yang ampuh dalam implementasi kebijakan. Semakin baik koordinasi komunikasi di antara pihak-pihak yang terlibat dalam implementasi kebijakan, maka kesalahan akan semakin kecil, demikian sebaliknya⁶.

Berdasarkan uraian permasalahan di atas, maka fokus utama permasalahan dalam penelitian ini adalah menguji model teoritik sosialisasi terhadap penerapan Undang-Undang No.22 Tahun 2009 dengan penekanan kecelakaan lalu lintas dan keselamatan jalan.

⁵ Joko Widodo, Analisis Kebijakan Publik, Konsep dan Aplikasi Analisis Proses Kebijakan Publik. Banyumedia Publishing, Malang Jawa Timur, 2006, hal 37.

⁶ Ibid.

1.2 Rumusan Permasalahan

Sejak diberlakukannya Undang-Undang No.22 Tahun 2009 oleh pemerintah sebagai suatu bentuk paket kebijakan publik dalam upaya untuk menekan tingginya angka kecelakaan di jalan raya yang semakin lama semakin “mengkhawatikan” maka dibutuhkan seatu roadmap dalam mengimplementasikannya. Salah satu upaya terdepan yaitu melakukan sosialisasi sebaik mungkin kepada masyarakat sebagai target kebijakan.

Sosialisasi dilakukan oleh pelaksana dengan melibatkan berbagai aktor dan birokrasi administratif pemerintahan dengan pihak-pihak stakeholder dan masyarkat secara partisipatif. Dengan berlatar belakang permasalahan maka penelitian ini merumuskan permasalahan sebagai berikut:

1. Bagaimana sosialisasi penerapan Undang-Undang No.22 Tahun 2009 dengan penekanan angka kecelakaan dan keselamatan jalan?
2. Bagaimana model teoritik sosialisasi penerapan Undang-Undang No.22 Tahun 2009 dengan penekanan angka kecelakaan dan keselamatan jalan?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan permasalahan di atas, maka tujuan penelitian dalam penelitian ini adalah:

1. Menelaah sosialisasi penerapan Undang-Undang No.22 Tahun 2009 dengan penekanan angka kecelakaan dan keselamatan jalan.
2. Mendesain model teoritik sosialisasi penerapan Undang-Undang

No.22 Tahun 2009 dengan penekanan angka kecelakaan dan keselamatan jalan.

1.4 Manfaat Penelitian

Manfaat yang diharapkan dari penelitian ini sebagai berikut:

1. Manfaat Teoritis
 - a. Untuk memberikan kontribusi wacana hukum khususnya kebijakan non penal tentang perlunya sosialisasi UU No. 22 Tahun 2009.
 - b. Sebagai acuan pengembangan konsep ilmu hukum khususnya hukum berlalu-lintas.
2. Manfaat Praktis
 - a. Dapat digunakan sebagai acuan dalam rangka menekan terjadinya kecelakaan lalu lintas sebagai upaya mengurangi korban meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas.
 - b. Sebagai masukan bagi pimpinan Direktorat Lalu Lintas bahwa masih dibutuhkan sosialisasi penerapan Undang-Undang No.22 Tahun 2009.
3. Manfaat Praktis

Sebagai masukan bagi masyarakat pentingnya memahami Undang-Undang No.22 Tahun 2009 agar tidak melakukan pelanggaran lalu lintas yang dimungkinkan menyebabkan kecelakaan lalu lintas dan berakibat meninggal dunia.

1.5 Kerangka Pemikiran

1.5.1 Kerangka Konseptual

Manusia merupakan makhluk sosial dan terlihat bahwa di antara sekian banyak persoalan atau masalah yang timbul tidak akan terlepas dari apa yang kita sebut dengan kejahatan. Selama manusia masih ada, kejahatan tidak akan ada habis-habisnya. Berkaitan dengan laju perkembangan kejahatan tersebut, maka manusia berikhtiar untuk berusaha melakukan perlindungan atas dirinya dari ancaman kejahatan tersebut.

Di mana dalam lapangan hukum kita mengenal apa yang kita sebut dengan kebijakan penanggulangan kejahatan atau kebijakan kriminal, dalam pelaksanaannya kebijakan kriminal tersebut dapat dilakukan secara represif melalui sistem peradilan pidana (pendekatan penal), dapat pula dilakukan melalui sarana non penal melalui berbagai usaha pencegahan tanpa harus menggunakan sistem peradilan pidana.

Perlu diketahui pula bahwa kebijakan kriminal tersebut bagian dari kebijakan sosial (*social policy*), yaitu usaha dari masyarakat atau negara untuk menanggulangi kejahatan. Dengan demikian tujuan akhir dari kebijakan kriminal adalah perlindungan masyarakat untuk mencapai tujuan utama yaitu terciptanya kesejahteraan masyarakat.

Di dalam penegakan hukum lalu lintas dibagi menjadi 3 (tiga) sistem yaitu⁷:

⁷ Farouk Muhammad, Praktik Penegakkan Hukum Bidang Lalu Lintas, Cetakan Kedua, UI Press, Jakarta, 1998, hal.185.

1. Penegakan hukum lalu lintas secara preventif meliputi kegiatan-kegiatan pengaturan, penjagaan, pengawalan dan patroli lalu lintas.
2. Penegakan hukum lalu lintas secara represif meliputi tindakan hukum yang dilakukan kepada pelanggar hukum lalu lintas yang dilakukan oleh petugas Polri serta penyidikan kecelakaan.
3. Penegakan hukum lalu lintas di bidang edukatif yaitu melakukan penindakan pelanggaran lalu lintas secara simpatik dengan memberikan teguran atau peringatan terhadap pelanggar lalu lintas, sedangkan secara yuridis dapat diartikan sebagai penindakan pelanggaran lalu lintas secara hukum yang meliputi penindakan dengan menggunakan tilang yaitu khusus terhadap 27 pasal jenis pelanggaran tertentu sebagaimana tertera dalam blangko tilang dan penindakan dengan menggunakan Berita Acara Singkat/Sumir/Tipiring.

Secara kasar dapatlah dibedakan bahwa upaya penanggulangan kejahatan dengan sarana penal lebih menitik beratkan pada sifat represive (penindasan/pemberantasan/penumpasan) sesudah kejahatan terjadi, sedangkan sarana non penal lebih menitik beratkan pada sifat preventie (pencegahan/penangkalan/pengendalian) sebelum kejahatan terjadi. Melihat perbedaan tersebut tindakan represif pada hakekatnya juga dapat dilihat sebagai tindakan preventie dalam arti luas⁸. Lebih lanjut pula dikemukakan oleh Sudarto bahwa penggunaan hukum pidana merupakan penanggulangan

⁸ Sudarto, Kapita Selektu Hukum Pidana, Bandung, Alumni, 1981, halaman 118.

suatu gejala (*kurien am symptom*) dan bukan suatu penyelesaian dengan menghilangkan sebab-sebabnya⁹.

Salah satu upaya penanggulangan pelanggaran hukum sarana penal dapat dinilai bukan merupakan satu-satunya tumpuan harapan untuk menyelesaikan atau menanggulangi kejahatan mengingat kejahatan tidak didasari oleh motivasi yang tidak jelas kenapa mereka melakukan kejahatan dan dari kasus-kasus yang terjadi nampaknya sarana penal sulit untuk menjangkaunya. Serta adanya keterbatasan sarana hukum pidana (penal) sebagai upaya penanggulangan kejahatan.

Barda Nawawi Arief menyatakan bahwa hukum pidana memiliki keterbatasan kemampuan, hal ini dapat dilihat dari¹⁰:

1. Sifat/hakekat dan fungsi hukum pidana

Dilihat dari hakekat kejahatan sebagai suatu masalah kemanusiaan dan masalah sosial, banyak faktor yang menyebabkan terjadinya kejahatan. Faktor terjadinya kejahatan itu sangat kompleks dan berada di luar jangkauan hukum pidana. Wajarlah hukum pidana mempunyai keterbatasan dalam menanggulangnya. Sanksi (hukum) pidana selama ini bukanlah obat (*retrzedium*) untuk mengatasi sebab-sebab (sumber) penyakit. Dengan kata lain sanksi (hukum) pidana bukanlah merupakan pengobatan *kausatif*, tetapi hanya sekedar pengobatan simptomatik.

⁹ Sudarto, Hukunt Pidana Dan Perkembangan Masyarakat, Bandung, Alumni, 1983, Hal 35.

¹⁰ Barda Nawawi Arief, Batas Kenzampuan Hukum Pidana Dalam Penanggulangan Kejahatan, Kertas Kerja Pada Seminar Nasional Pendekatan Non Penal Dalam Penanggulangan Kejahatan, Semarang 2 September 1996, Hal 6.

2. Sifat/fungsi pemidanaan.

Pendekatan hukum pidana selama ini sangat terbatas dan *fragmentair*, yaitu terfokus dipidananya si pembuat. Dengan demikian efek preventif dan upaya perawatan/penyembuhan (*treatment atau kurieren*) lewat sanksi pidana lebih diarahkan pada tujuan agar orang tidak melakukan tindak pidana (prevensi spesial maupun prevensi general) dan bukan untuk mencegah agar kejahatan itu (secara struktural) tidak terjadi.

3. Dilihat dari jenis sanksi

Hukum pidana sangat kaku dan sangat terbatas jenis pidana (sebagai *obattremedium*) yang dapat dipilih. Tidak sedikit dalam perundang-undangan selama ini digunakan sistem perumusan sanksi pidana yang sangat kaku dan bersifat imperatif, seperti halnya perumusan sanksi pidana secara tunggal dan kumulatif. Sistem demikian tentunya kurang memberi peluang atau kelonggaran bagi hakim untuk memilih pidana (obat) mana yang dianggap paling tepat bagi si terpidana. Terlebih pidana (obat) itu sendiri mengandung juga sifat-sifat kontradiktif / paradoksal dan unsur-unsur negatif yang membahayakan atau setidak-tidaknya dapat menimbulkan efek sampingnya yang negatif

Untuk itulah dalam penertiban di dalam masyarakat di samping perlu digunakan kebijakan integral baik melalui upaya penal maupun upaya non penal. Dimana upaya non penal mempunyai posisi kunci dan sangat

strategis didalam keseluruhan kebijakan publik. Dengan demikian penggunaan sarana non penal dilihat dari sudut kebijakan publik secara global memiliki posisi kunci dari keseluruhan upaya politik.

Usaha-usaha yang rasional untuk mengendalikan atau menanggulangi ketidaktertiban sudah barang tentu tidak hanya dengan menggunakan sarana penal (hukum pidana), tetapi dapat juga dengan menggunakan sarana non penal. Usaha-usaha non penal ini misalnya pendidikan dalam rangka mengembangkan tanggung jawab sosial warga masyarakat, kegiatan patroli dan pengawasan lainnya secara kontinu oleh polisi dan aparat keamanan lainnya dan sebagainya. Usaha-usaha non penal ini dapat meliputi bidang yang sangat luas sekali di seluruh sektor kebijakan sosial. Tujuan utama adalah memperbaiki kondisi-kondisi sosial tertentu¹¹.

Usaha non penal didalam penanggulangan lebih bersifat tindakan pencegahan untuk terjadinya pelanggaran, maka sasaran utamanya adalah menangani faktor-faktor kondusif penyebabnya. Faktor-faktor kondusif itu antara lain berpusat pada masalah-masalah atau kondisi-kondisi sosial yang secara langsung atau tidak langsung dapat menimbulkan atau menumbuhsurburkan kejahatan. Dengan demikian dilihat dari sudut kebijakan publik maka upaya-upaya non penal menduduki posisi kunci dan strategis dari keseluruhan upaya hukum¹².

¹¹ Barda Nawawi Arief dan Muladi, Teori-Teori Kebijakan Pidana, Alumni, Bandung, 1992, hal 158-159.

¹² Barda Nawawi Arief, Upaya Non Penal Dalam Kebijakan Penanggulangan Kejahatan, Fak Hukum, Tanpa Tahun, Hal. 3

Suatu kebijaksanaan negara adalah apa yang dikatakan dan apa yang dilakukan oleh pemerintah atau apa yang tidak dilakukannya untuk untuk mencapai tujuan-tujuan sasaran-sasaran dari program-program berikut pelaksanaan niat dan peraturan-peraturan yang digunakan¹³. Dalam tataran praktis implementasi kebijakan berfungsi membentuk suatu hubungan yang memungkinkan tujuan-tujuan atau sasaran kebijakan publik dapat direalisasikan sebagai *outcome* atau hasil dari kegiatan pemerintahan. Karenanya implementasi kebijakan non penal menyangkut kreativitas dari pelaksanaan kebijakan di mana alat-alat khusus dirancang dan dicari dalam keinginan mencapai tujuan tersebut.

Implementasi kebijakan merupakan kegiatan yang kompleks dengan begitu banyak faktor yang mempengaruhi keberhasilan suatu implementasi kebijakan. Dalam mengkaji implementasi kebijakan publik setidaknya dimulai dengan mengajukan dua pertanyaan apa prasyarat untuk implementasi kebijakan yang berhasil dan apa hambatan utama untuk pelaksanaan kebijakan yang berhasil? Untuk menjawab dua pertanyaan tersebut dengan mengkaji empat faktor atau variabel dari kebijakan yaitu struktur birokrasi, sumber daya, komunikasi, disposisi¹⁴.

Birokrasi merupakan salah-satu institusi yang paling sering bahkan secara keseluruhan menjadi pelaksana kegiatan. Keberadaan birokrasi tidak hanya dalam struktur pemerintah, tetapi juga ada dalam organisasi-organisasi swasta, institusi pendidikan dan sebagainya. Bahkan dalam

¹³ Edwards dan Sharkansky dalam Solichin Abdul Wahab, Pengantar Analisis Kebijaksanaan Negara, Rineka Cipta, Jakarta, 1990

¹⁴ Budi Winarno. Kebijakan dan Proses Kebijakan Publik. Yogyakarta: Media Pressindo. 2005

kasus-kasus tertentu birokrasi diciptakan hanya untuk menjalankan suatu kebijakan tertentu. Enam karakteristik birokrasi sebagai hasil pengamatan terhadap birokrasi di Amerika Serikat, yaitu¹⁵:

1. Birokrasi diciptakan sebagai instrumen dalam menangani keperluan-keperluan publik (public affair).
2. Birokrasi merupakan institusi yang dominan dalam implementasi kebijakan publik yang mempunyai kepentingan yang berbeda-beda dalam setiap hierarkinya.
3. Birokrasi mempunyai sejumlah tujuan yang berbeda.
4. Fungsi birokrasi berada dalam lingkungan yang kompleks dan luas.
5. Birokrasi mempunyai naluri bertahan hidup yang tinggi dengan begitu jarang ditemukan birokrasi yang mati.
6. Birokrasi bukan kekuatan yang netral dan tidak dalam kendali penuh dari pihak luar.

Implementasi kebijakan yang bersifat kompleks menuntut adanya kerjasama banyak pihak. Ketika struktur birokrasi tidak kondusif terhadap implementasi suatu kebijakan, maka hal ini akan menyebabkan ketidakefektifan dan menghambat jalanya pelaksanaan kebijakan. Berdasarkan penjelasan di atas, maka memahami struktur birokrasi merupakan faktor yang fundamental untuk mengkaji implementasi kebijakan publik¹⁶.

¹⁵ George C. Edwards III, *Implementating Public Policy*. Washington D.C: Congressional Quarterly Inc, 1980.

¹⁶ Ibid.

Syarat berjalannya suatu organisasi adalah kepemilikan terhadap sumberdaya (*resources*) yang penting dalam implementasi kebijakan secara baik. Indikator-indikator yang digunakan untuk melihat sejauhmana sumberdaya mempengaruhi implementasi kebijakan terdiri dari¹⁷:

- a. Staf. Sumber daya utama dalam implementasi kebijakan adalah staf atau pegawai (*street-level bureaucrats*). Kegagalan yang sering terjadi dalam implementasi kebijakan, salah-satunya disebabkan oleh staf/pegawai yang tidak cukup memadai, mencukupi, ataupun tidak kompeten dalam bidangnya. Penambahan jumlah staf dan implementor saja tidak cukup menyelesaikan persoalan implementasi kebijakan, tetapi diperlukan sebuah kecukupan staf dengan keahlian dan kemampuan yang diperlukan (kompeten dan kapabel) dalam mengimplementasikan kebijakan.
- b. Informasi. Dalam implementasi kebijakan, informasi mempunyai dua bentuk yaitu: pertama, informasi yang berhubungan dengan cara melaksanakan kebijakan. Kedua, informasi mengenai data kepatuhan dari para pelaksana terhadap peraturan dan regulasi pemerintah yang telah ditetapkan.
- c. Wewenang. Pada umumnya kewenangan harus bersifat formal agar perintah dapat dilaksanakan secara efektif. Kewenangan merupakan otoritas atau legitimasi bagi para pelaksana dalam melaksanakan kebijakan yang ditetapkan secara politik. Ketika wewenang tidak ada,

¹⁷ Tachjan, Implementasi Kebijakan Publik, cetakan pertama, Puslit KP2W Umpad, Bandung, 2006

maka kekuatan para implementor di mata publik tidak dilegitimasi, sehingga dapat menggagalkan implementasi kebijakan publik. Tetapi dalam konteks yang lain, ketika wewenang formal tersedia, maka sering terjadi kesalahan dalam melihat efektivitas kewenangan. Di satu pihak, efektivitas kewenangan diperlukan dalam implementasi kebijakan; tetapi di sisi lain, efektivitas akan menyusut manakala wewenang diselewengkan oleh para pelaksana demi kepentingannya sendiri atau kelompoknya.

- d. Fasilitas. Fasilitas fisik merupakan faktor penting dalam implementasi kebijakan. Implementor mungkin mempunyai staf yang mencukupi, kapabel dan kompeten, tetapi tanpa adanya fasilitas pendukung (sarana dan prasarana) maka implementasi kebijakan tersebut tidak akan berhasil.

Kecenderungan-kecenderungan atau disposisi merupakan salah-satu faktor yang mempunyai konsekuensi penting bagi implementasi kebijakan yang efektif. Jika para pelaksana mempunyai kecenderungan atau sikap positif atau adanya dukungan terhadap implementasi kebijakan maka terdapat kemungkinan yang besar implementasi kebijakan tersebut akan terlaksana sesuai dengan keputusan yang dicanangkan semenjak awal. Demikian sebaliknya, jika para pelaksana bersikap negatif, enggan atau bahkan menolak terhadap implementasi kebijakan karena konflik kepentingan maka implementasi kebijakan akan menghadapi kendala yang

serius¹⁸.

Sikap penerimaan atau penolakan dari agen pelaksana kebijakan sangat mempengaruhi keberhasilan atau kegagalan implementasi kebijakan publik. Hal ini sangat mungkin terjadi karena kebijakan yang dilaksanakan bukanlah hasil formulasi warga setempat yang mengenal betul permasalahan dan persoalan yang mereka rasakan. Tetapi kebijakan publik biasanya bersifat *top down* yang sangat mungkin para pengambil keputusan tidak mengetahui bahkan tak mampu menyentuh kebutuhan, keinginan atau permasalahan yang harus diselesaikan¹⁹.

Faktor-faktor yang menjadi perhatian mengenai disposisi dalam implementasi kebijakan terdiri dari²⁰:

1. Pengangkatan birokrasi. Disposisi atau sikap pelaksana akan menimbulkan hambatan-hambatan yang nyata terhadap implementasi kebijakan bila personel yang ada tidak melaksanakan kebijakan yang diinginkan oleh pejabat-pejabat yang lebih atas. Karena itu, pengangkatan dan pemilihan personel pelaksana kebijakan haruslah orang-orang yang memiliki dedikasi pada kebijakan yang telah ditetapkan, lebih khusus lagi pada kepentingan warga masyarakat.
2. Insentif merupakan salah-satu teknik yang disarankan untuk mengatasi masalah sikap para pelaksana kebijakan dengan memanipulasi insentif. Pada dasarnya orang bergerak berdasarkan

¹⁸ Solichi Abdul Wahab, Analisis Kebijaksanaan dari Formulasi ke Implementasi Kebijaksanaan Negara. Cetakan Keempat. Bumi Aksara, Jakarta, 2004, hal 76

¹⁹ Ibid

²⁰ Ibid

kepentingan dirinya sendiri, maka memanipulasi insentif oleh para pembuat kebijakan mempengaruhi tindakan para pelaksana kebijakan. Dengan cara menambah keuntungan atau biaya tertentu mungkin akan menjadi faktor pendorong yang membuat para pelaksana menjalankan perintah dengan baik. Hal ini dilakukan sebagai upaya memenuhi kepentingan pribadi atau organisasi.

Komunikasi merupakan salah-satu variabel penting yang mempengaruhi implementasi kebijakan publik, komunikasi sangat menentukan keberhasilan pencapaian tujuan dari implementasi kebijakan publik. Implementasi yang efektif akan terlaksana, jika para pembuat keputusan mengetahui mengenai apa yang akan mereka kerjakan. Informasi yang diketahui para pengambil keputusan hanya bisa didapat melalui komunikasi yang baik. Terdapat tiga indikator yang dapat digunakan dalam mengukur keberhasilan variabel komunikasi yaitu²¹:

1. Transmisi. Penyaluran komunikasi yang baik akan dapat menghasilkan suatu implementasi yang baik pula. Seringkali terjadi masalah dalam penyaluran komunikasi yaitu adanya salah pengertian (miskomunikasi) yang disebabkan banyaknya tingkatan birokrasi yang harus dilalui dalam proses komunikasi, sehingga apa yang diharapkan tertidur di tengah jalan.
2. Kejelasan. Komunikasi yang diterima oleh pelaksana kebijakan (*street-level-bureaucrats*) harus jelas dan tidak membingungkan atau

²¹ Leo Agustino, Politik dan Kebijakan Publik, cetakan pertama, Puslit KP2W Limlit Unpad, Bandung, 2006, hal 44.

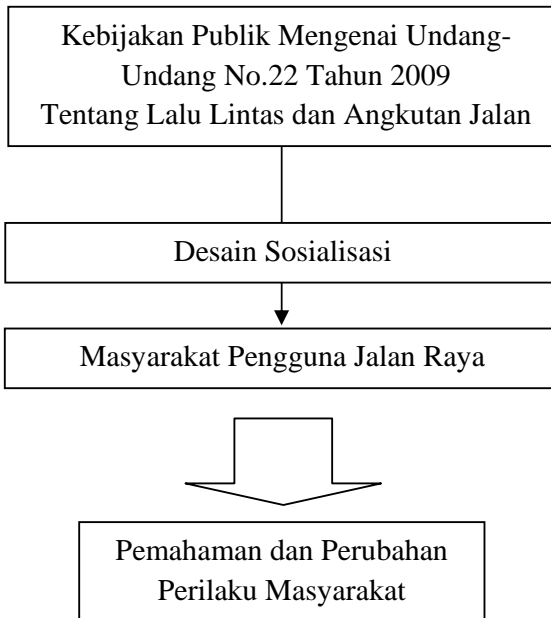
tidak ambigu/mendua.

3. Konsistensi. Perintah yang diberikan dalam pelaksanaan suatu komunikasi harus konsisten dan jelas untuk ditetapkan atau dijalankan. Jika perintah yang diberikan sering berubah-ubah, maka dapat menimbulkan kebingungan bagi pelaksana di lapangan.

1.5.2 Kerangka Teoritik

Kerangka teoritik yang digunakan dalam penelitian ini berkaitan dengan sosialisasi kebijakan publik yaitu mengenalkan memasyarakatkan suatu undang-undang sehingga muncul kesadaran pada masyarakat untuk mentaatinya. Kerangka teoritik dalam penelitian ini digambarkan sebagai berikut:

Gambar 1.1
Kerangka Teoritik



Mobilitas manusia dan barang dengan kendaraan bermotor berkembang begitu pesatnya, hal ini antara lain akibat peningkatan kesejahteraan dan kemajuan teknologi di bidang transportasi. Hal ini berdampak pada munculnya berbagai permasalahan lalu lintas seperti pelanggaran, kemacetan dan kecelakaan lalu lintas yang semakin meningkat dan kompleks dari waktu ke waktu apabila tidak segera ditangani dan diantisipasi.

Undang-Undang No.22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menggantikan Undang-Undang No.14 tahun 1992 ditujukan untuk mengatasi berbagai masalah lalu lintas secara lebih baik.

Pemahaman dan ketaatan masyarakat menjadi hal yang sangat penting untuk mewujudkan tujuan keamanan dan ketertiban berlalu lintas tersebut.

Berbagai hal yang dilakukan diantaranya melakukan sosialisasi kepada masyarakat tentang pentingnya mentaati Undang-Undang No.22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Strategi sosialisasi menjadi ujung tombak tercapainya kepijakan pemerintah dalam penegakan hukum lalu lintas tersebut. Penelitian ini menyusun kerangka konseptual tentang sosialisasi penerapan Undang-Undang No.22 tahun 2009 dengan penekanan kecelakaan dan keselamatan jalan sebagai berikut:

Kebijakan publik adalah suatu arah tindakan dalam suatu lingkungan tertentu yang memberikan hambatan-hambatan dan kesempatan-kesempatan terhadap kebijakan yang diusulkan untuk menggunakan dan mengatasi dalam rangka mencapai suatu tujuan atau merealisasikan suatu sasaran atau maksud tertentu²². Kebijakan tersebut hendaknya berisi tujuan, nilai-nilai dan praktika-praktika sosial yang ada dalam masyarakat. Kebijakan publik merupakan suatu proses dengan memahami konstelasi antar aktor dan interaksi yang terjadi di dalamnya²³.

Dengan demikian kebijaksanaan negara adalah serentetan instruksi/pemerintah dari para pembuat kebijaksanaan yang ditujukan kepada para pelaksana kebijaksanaan yang menjelaskan tujuan-tujuan serta cara-cara untuk mencapai tujuan tersebut. Untuk melaksanakannya

²² Budi Winarno, Teori dan Proses Kebijakan Publik, Media Pressindo, Yogyakarta 2002.

²³ James Anderson, Public Policy-making, Second edition, Holt, Rinehart and Winston: 1979 dalam Irfan Islamy, Prinsip-Prinsip Perumusan Kebijakan Negara, Cetakan 12, Bumi Aksara, Jakarta, 2003.

membutuhkan pedoman yang berisi nilai-nilai dan norma-norma yang mempunyai kewenangan untuk mendukung tindakan-tindakan dan sosialisasi dalam wilayah yurisdiksinya.

Proses sosialisasi sebagai sebuah proses yang terjadi ketika seorang bayi yang lemah berkembang secara aktif melalui tahap demi tahap sampai akhirnya menjadi pribadi yang sadar akan dirinya sendiri pribadi yang berpengetahuan dan terampil akan cara hidupnya dalam kebudayaan di mana tinggal. Sosialisasi merupakan proses dimana seorang belajar dan berpartisipasi dalam masyarakat²⁴.

Sosialisasi sebagai suatu proses yang berlangsung sepanjang hidup manusia yang saling mempengaruhi antara individu beserta segala potensi kemanusiaan-kemanusiaan dalam masyarakat beserta kebudayaannya. Melalui proses sosialisasi, individu menyerap pengetahuan, kepercayaan nilai-nilai norma, sikap dan keterampilan-keterampilan dari kebudayaan masyarakatnya. Hasil Sosialisasi adalah berkembangnya kepribadian, sedangkan kebudayaan masyarakat juga terpelihara dan berkembang melalui proses sosialisasi. Kesuksesan pemerintah untuk menekan angka kecelakaan lalu lintas dengan UU No.22 Tahun 2009 dapat diukur dari sejauhmana sosialisasi yang dilakukan.

Sedangkan kesadaran hukum menurut sebenarnya merupakan kesadaran akan nilai-nilai yang terdapat di dalam diri manusia tentang hukum yang ada dan tentang hukum yang diharapkan ada. Kesadaran

²⁴ Ridwan Efendi dan Elly Malihah. Panduan Kuliah Pendidikan Lingkungan Sosial, Budaya, dan Teknologi. Yasindo Multi Aspek, Bandung, 2007, hal 37.

hukum merupakan konsepsi-konsepsi abstrak didalam diri manusia, tentang keserasian antara ketertiban dengan ketentraman yang dikehendaki atau yang sepatasnya. Indikator kesadaran hukum mencakup hal-hal sebagai berikut²⁵:

1. Pengetahuan tentang peraturan-peraturan hukum (*law awareness*)
2. Pengetahuan tentang isi peraturan-peraturan hokum (*law acquaintance*)
3. Sikap terhadap peraturan-peraturan hukum (*legal attitude*)
4. Pola-pola perilaku hukum (*legal behavior*)

Adapun empat hal tersebut di atas mengenai UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan No 22 Tahun 2009 bahwa pengetahuan masyarakat tentang peraturan-peraturan hukum, adapun yang dimaksud dengan pengetahuan masyarakat tentang peraturan-peraturan hukum yaitu pengetahuan masyarakat mengenai beberapa perilaku tertentu yang diatur oleh hukum tertulis, dalam hal ini masyarakat hanya sebatas mengetahui aturan perundang-undangan yang mengatur lalu lintas dan angkutan jalan yang terdapat dalam UU No. 22 tahun 2009. Pengetahuan hukum ini meliputi:

1. Mengetahui perilaku yang dilarang dalam berlalu lintas
2. Mengetahui perilaku yang diperbolehkan dalam berlalu lintas

Pemahaman masyarakat tentang peraturan-peraturan hukum, bahwa masyarakat dapat mengerti terhadap isi dan tujuan hukum dari peraturan perundang-undangan No. 22 tahun 2009 serta manfaatnya bagi pihak-pihak

²⁵ Soerjono Soekanto. *Kesadaran Hukum dan Kepatuhan Hukum*. CV. Rajawali, Jakarta, 1992, hal 159

yang kehidupannya diatur oleh peraturan tersebut. Sikap dan pola-pola perilaku masyarakat dalam berlalu yaitu kecenderungan masyarakat untuk berbuat sesuatu atau merespon sesuatu yang berkenaan dengan aturan-aturan yang terdapat dalam UU No. 22 Tahun 2009.

1.6 Metode Penelitian

1.6.1 Tipe Penelitian

Untuk memenuhi tujuan studi yang telah ditetapkan, jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian kebijakan (*policy research*) menggunakan metode deskriptif kualitatif. Penelitian deskriptif mempelajari masalah-masalah dalam masyarakat, tata cara yang berlaku dalam masyarakat, serta situasi-situasi, termasuk tentang hubungan, kegiatan-kegiatan, sikap-sikap, pandangan-pandangan, serta proses-proses yang sedang berlangsung dan pengaruh-pengaruh dari suatu fenomena²⁶. Dalam hal ini penulis akan melakukan langkah-langkah di lapangan antara lain mengamati, mencermati dan menganalisis masalah-masalah, tatacara yang berlaku, situasi dan kondisi kelembagaan penanggulangan kemiskinan.

Sedangkan pendekatan yang digunakan adalah kualitatif sebagai pendekatan utama. Sebagaimana dikemukakan oleh Bogdan dan Taylor bahwa metodologi kualitatif merupakan prosedur penelitian yang menghasilkan data kualitatif berupa kata-kata tertulis atau lisan dari orang-orang dan perilaku yang dapat diamati²⁷.

²⁶ Ikbal Hasan, Pokok-Pokok Materi Metode Penelitian dan Aplikasinya, Ghalia Indonesia, Jakarta, 2003, hal. 58

²⁷ Lexy J. Moleong, Metodologi Penelitian Kualitatif, Remaja Rosdakarya, Bandung, 2003, hal. 3

Alasan pemilihan metode penelitian dan pendekatan ini adalah bahwa studi sosialisasi kebijakan merupakan kajian untuk melihat proses diwujudkannya suatu kebijakan dalam tindakan nyata untuk memperoleh hasil yang diinginkan sehingga implikasi kebijakan yang diterapkan di masyarakat dapat diketahui. Untuk memahami apa yang terjadi dalam proses ini, pendekatan kualitatif mempermudah peneliti dalam melihat hakekat kecenderungan-kecenderungan dan penyimpangan-penyimpangan yang terjadi selama proses implementasi.

Pendekatan kualitatif memungkinkan penulis untuk menginterpretasikan fakta-fakta dan data yang ditemui langsung di lapangan. Hasil temuan penelitian kebijakan ini sebagai rekomendasi kepada para pengambil keputusan untuk bertindak secara praktis dalam menyelesaikan masalah khususnya berkaitan dengan kebijakan sosialisasi perundang-undangan.

1.6.2 Spesifikasi Pendekatan

Bertitik tolak dari judul dan permasalahan yang mendasari penelitian ini, maka penelitian ini termasuk jenis penelitian analitis. Menurut Burhan Bungin, penelitian sosial yang menggunakan format deskriptif bertujuan untuk menggambarkan, meringkaskan berbagai kondisi, berbagai situasi atau berbagai variabel yang timbul di masyarakat yang menjadi obyek penelitian itu. Kemudian menarik ke permukaan sebagai suatu ciri atau gambaran tentang kondisi, situasi ataupun variabel tertentu²⁸. Di samping

²⁸ Burhan Bungin, Metodologi Penelitian Sosial : Format-Format Kuantitatif dan Kualitatif,

itu, penelitian ini juga merupakan penelitian preskriptif yaitu suatu penelitian yang ditujukan untuk mendapatkan saran-saran mengenai apa yang harus dilakukan untuk mengatasi masalah-masalah tertentu.

1.6.3 Metode Pengumpulan Data

Sesuai dengan penggunaan data sekunder dalam penelitian ini, maka pengumpulan data pun akan dilakukan dengan cara mengumpulkan, mengkaji, dan mengolah secara sistematis bahan-bahan kepustakaan serta dokumen-dokumen yang berkaitan. Data sekunder baik yang menyangkut bahan hukum primer, sekunder dan tersier diperoleh dari bahan pustaka, dengan memperhatikan prinsip pemutakhiran dan rekavensi. Data tersebut disusun secara sistematis, sehingga diperoleh gambaran relatif lengkap dari klasifikasi secara kualitatif²⁹.

Dalam penelitian ini menggunakan studi kepustakaan, maka seperti dikemukakan Sanafiah Faisal disebut sebagai sumber data non manusia, dilakukan untuk memperoleh data sekunder, dengan cara mempelajari peraturan-peraturan perundang-undangan, literature, dokumen-dokumen resmi yang mendukung objek penelitian³⁰ dalam hal ini mengenai sosialisasi Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 dengan penekanan upaya pengurangan angka kecelakaan dan peningkatan kesadaran keselamatan di jalan.

Airlangga University Press, 2001, hal. 48.

²⁹ Lexy J. Moleong, Metodologi Penelitian Kualitatif, Remaja Rosdakarya, Bandung, 2003, hal. 2

³⁰ Sanafiah Faisal, Penelitian Kualitatif Dasar-Dasar dan Aplikasi, Y.A.3, Malang, 1990, hal.81

1.6.4 Analisis data

Setiap data yang bersifat teoritis baik berbentuk asas-asas, konsepsi dan pendapat para pakar hukum, termasuk kaidah atau norma hukum, akan dianalisa secara deskriptif kualitatif dengan menggunakan uraian secara deskriptif dan perspektif, yang bertitik tolak dari analisis kualitatif normatif dan yuridis empiris terkait sosialisasi Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 dengan penekanan upaya pengurangan angka kecelakaan dan peningkatan kesadaran keselamatan di jalan.

1.7 Sistematika Penulisan

Tesis ini akan disajikan ddalam bentuk uraian empat bab dengan sistematika penulisan sebagai berikut :

BAB I Pendahuluan, dipaparkan uraian mengenai Latar Belakang penelitian, Rumusan Permasalahan, Tujuan Penelitian, Manfaat Penelitian, Kerangka Pemikiran, Metode Penelitian yang terdiri dari pendekatan masalah, spesifikasi penelitian, jenis data, metode serta dilanjutkan dengan sistematika penulisan.

BAB II Tinjauan Pustaka yang berisikan tinjauan hukum tentang pengertian kebijakan publik yang terkait dengan sosialisasi kebijakan publik dalam membentuk perilaku dan peraturan lalu lintas.

BAB III Hasil Penelitian dan Pembahasan, mengacu pada Bab II yang merupakan teori sebagai dasar pembahasan, berisikan tentang

bentuk sosialisasi sosialisasi penerapan Undang-Undang No.22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dengan penekanan kecelakaan dan keselamatan jalan.

BAB IV Penutup yang didalamnya berisi simpulan sebagai hasil penelitian dan saran dari pembahasan yang telah diuraikan sebagai rekomendasi berdasarkan temuan-temuan yang diperoleh dalam penelitian.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Sosialisasi Kebijakan

2.1.1 Pengertian Kebijakan Publik

Menurut Carl Friedrich, kebijakan publik adalah suatu arah tindakan yang diusulkan oleh seseorang, kelompok atau pemerintah dalam suatu lingkungan tertentu yang memberikan hambatan-hambatan dan kesempatan-kesempatan terhadap kebijakan yang diusulkan untuk menggunakan dan mengatasi dalam rangka mencapai suatu tujuan atau merealisasikan suatu sasaran atau maksud tertentu⁶.

Menurut James, A. Anderson, “.....a purposive course of action followed by an actor or set of actors in dealing with a problem or matter concern.” (serangkaian tindakan yang mempunyai tujuan tertentu yang diikuti dan dilaksanakan oleh seorang pelaku atau sekelompok pelaku guna memecahkan suatu masalah)⁷.

Menurut Harold Laswell dan Abraham Kaplan, kebijakan publik hendaknya berisi tujuan, nilai-nilai dan praktika-praktika sosial yang ada dalam masyarakat. Randall B. Ripley menganjurkan agar kebijakan publik dilihat sebagai suatu proses dan melihat proses tersebut dalam suatu model sederhana untuk dapat memahami konstelasi antar aktor dan interaksi yang

⁶ Budi Winarno, Teori dan Proses Kebijakan Publik, Media Pressindo, Yogyakarta 2002.

⁷ James Anderson, Public Policy-making, Second edition, Holt, Rinehart and Winston: 1979 dalam Islamy, Irfan, Prinsip-Prinsip Perumusan Kebijakan Negara, Cetakan 12, Bumi Aksara, Jakarta, 2003.

terjadi di dalamnya⁸.

John Erik Lane membagi wacana kebijakan publik ke dalam beberapa model pendekatan, yaitu (1) pendekatan demografik yang melihat adanya pengaruh lingkungan terhadap proses kebijakan. (2) model inkremental yang melihat formulasi kebijakan sebagai kombinasi variabel internal dan eksternal dengan tekanan pada perubahan gradual dari kondisi status quo. (3) model rasional. (4) *model garbage can* dan (5) *model collective choice* aksentuasinya lebih diberikan pada proses atau mekanisme perumusan kebijakan⁹.

Putra Fadhilah dalam salah satu bukunya mengatakan bahwa sudah saatnya wacana kebijakan publik terlepas dari anggapan yang selama ini masih menancap sebagai “ilmunya penguasa”. Kebijakan publik sekarang harus menjadi “ilmunya seluruh elemen bangsa”¹⁰.

Fauzi Ismail, dkk dalam bukunya menyatakan bahwa kebijakan publik adalah bentuk menyatu dari ruh negara, dan kebijakan publik adalah bentuk konkret dari proses persentuhan negara dengan rakyatnya. Kebijakan publik yang transparan dan partisipatif akan menghasilkan pemerintahan yang baik. Paradigma kebijakan publik yang kaku dan tidak responsif akan menghasilkan wajah negara yang kaku dan tidak responsif. Demikian pula sebaliknya, paradigma kebijakan publik yang luwes dan responsif akan

⁸ Ibid.

⁹ Gabriel Lele, Post Modernisme dalam Pengembangan Wacana Formulasi Kebijakan. Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik UGM, Yogyakarta, 1999.

¹⁰ Putra Fadhilah. Paradigma Kritis dalam Studi Kebijakan Publik dan Ruang Partisipasi dalam Proses Kebijakan Publik, Pustaka Pelajar Offset, Yogyakarta, 2003.

menghasilkan wajah negara yang luwes dan responsif pula¹¹.

Menurut Parker, kebijakan publik adalah suatu atau tindakan yang dilakukan oleh suatu tujuan tertentu atau serangkaian prinsip, atau tindakan yang dilakukan oleh suatu pemerintahan pada periode tertentu ketika terjadi suatu subyek atau krisis¹².

Kebijakan publik didefinisikan oleh Dye sebagai apapun yang dipilih oleh pemerintah untuk dilakukan atau sesuatu, maka harus ada tujuannya dan kebijakan publik atau kebijakan negara itu harus meliputi semua tindakan pemerintah. Dengan demikian, kebijakan publik bukan semata-mata merupakan pernyataan atau keinginan pemerintah ataupun pejabat pemerintah saja¹³.

Sependapat Dye di atas, Edward III dan Sharkansky menyatakan bahwa kebijakan publik adalah apa yang dikatakan dan dilakukan atau tidak dilakukan oleh pemerintah. Kebijakan negara itu berupa sasaran atau tujuan dari berbagai program pemerintahan. Edward III dan Sharkansky selanjutnya mengemukakan bahwa kebijakan itu dapat ditetapkan secara jelas dalam berbagai peraturan perundang-undangan, atau dalam bentuk pidato pejabat pemerintah¹⁴.

Kebijakan publik adalah membangun masyarakat secara terarah melalui pemakaian kekuasaan (*doelbewuste vormgeving aan de samenleving*

¹¹ Randall B. Ripley, *Policy Analysis in Political Science*, Nelson-Hall Publisher, Chicago, 1985.

¹² Budi Winarno, *Teori dan Proses Kebijakan Publik*, Media Pressindo, Yogyakarta: 2002.

¹³ Ibid.

¹⁴ Ibid.

door middle van machtsuitoefening)¹⁵. Amir Santoso mengemukakan pandangannya mengenai Kebijakan Publik yakni: Pertama adalah pendapat para ahli yang menyamakan kebijaksanaan publik dengan tindakan-tindakan pemerintah. Mereka cenderung untuk menganggap bahwa semua tindakan pemerintah dapat disebut sebagai kebijaksanaan publik. Kedua adalah pendapat dari para ahli yang memberikan perhatian khusus pada pelaksanaan kebijaksanaan¹⁶.

Dalam kaitan ini termasuk definisi yang dikemukakan oleh Thomas R. Dye sebagai berikut : *Public Policy is whatever governments choose to do* (semua pilihan atau tindakan apa pun yang dilakukan oleh pemerintah baik untuk melakukan sesuatu ataupun pilihan untuk tidak melakukan sesuatu)¹⁷.

Selanjutnya Nakamura dan Smallwood mengemukakan pendapat bahwa : Kebijaksanaan negara adalah serentetan instruksi/pemerintah dari para pembuat kebijaksanaan yang ditujukan kepada para pelaksana kebijaksanaan yang menjelaskan tujuan-tujuan serta cara-cara untuk mencapai tujuan tersebut¹⁸.

Berkaitan dengan pendapat di atas, Edwards dan Sharkansky mengatakan bahwa : Kebijaksanaan negara adalah apa yang dikatakan dan apa yang dilakukan oleh pemerintah atau apa yang tidak dilakukannya.....ia adalah tujuan-tujuan sasaran-sasaran dari program-

¹⁵ A. Hoogerwerf, *Politicologie : Begrippen en Problemen* (Alpen aan den Rijn, Samson Uitgeverij, 1972).

¹⁶ Amir Santoso, *Analisa Kebijakan Publik : Suatu Pengantar*, Jurnal Ilmu Politik No. 3, Gramedia, Jakarta, 1992.

¹⁷ Thomas R. Dye dalam Solichin Abdul Wahab, *Pengantar Analisis Kebijaksanaan Negara*, Rineka Cipta, Jakarta, 1990.

¹⁸ Ibid.

program.....pelaksanaan niat dan peraturan-peraturan¹⁹.

William N. Dunn merumuskan kebijaksanaan publik sebagai berikut :
Kebijaksanaan Publik (*Public Policy*) adalah pedoman yang berisi nilai-nilai dan norma-norma yang mempunyai kewenangan untuk mendukung tindakan-tindakan pemerintah dalam wilayah yurisdiksinya²⁰.

Konsep kebijaksanaan publik menurut David Easton sebagai berikut :
Alokasi nilai yang otoritatif untuk seluruh masyarakat akan tetapi hanya pemerintahlah yang dapat berbuat secara otoritatif untuk seluruh masyarakat, dan semuanya yang dipilih oleh pemerintah untuk dikerjakan atau untuk tidak dikerjakan adalah hasil-hasil dari alokasi nilai-nilai tersebut²¹.

2.1.3 Sosialisasi Kebijakan Publik Dalam Membentuk Perilaku

Dalam kaitannya dengan suatu pelaksanaan program, peranan sosialisasi sangat dibutuhkan karena sangat mempengaruhi keberhasilan implementasi kebijakan. Pelaksanaan kebijakan pada tingkat yang paling bawah (*street level bureaucracy*) harus diberikan informasi yang menyeluruh dan utuh mengenai kebijakan publik yang akan diambil²².

Begitupun juga dalam sebuah organisasi pelaksana yang di dalamnya melibatkan lebih dari seorang, sosialisasi merupakan salah satu unsur vital. Hal ini mengandung pengertian bahwa dengan sosialisasi yang baik akan tercipta kesamaan persepsi dan pandangan dari para pelaksana tentang arti,

¹⁹ Thomas R. Dye dalam Solichin Abdul Wahab, Pengantar Analisis Kebijaksanaan Negara, Rineka Cipta, Jakarta, 1990.

²⁰ Ibid.

²¹ David Easton dalam Miftah Thoha, Dimensi-Dimensi Prima Ilmu administrasi Negara, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 1992

²² Abdulkahar Badjuri dan Teguh Yuwono, Administrasi Kebijakan Publik, Universitas Diponegoro, Semarang, 2002, hal 116

tujuan dan sasaran dari program yang telah ditetapkan²³.

Disamping itu dengan sosialisai yang baik, para pelaksana kebijakan dapat memahami tugas dan fungsi dengan baik. Untuk itu peranan sosialisasi adalah menghindari tidak konsisten dalam pelaksanaan, salah pengertian yang dapat menjadi penghambat bagi pelaksana program untuk mencapai tujuan dan sasaran yang ditetapkan. Kebutuhan sosialisasi yang baik diperlukan oleh para aparat terhadap masyarakat atau kelompok sasaran sehingga diperoleh kesamaan persepsi dan interpretasi dalam menyerap informasi²⁴.

Menurut Joseph L. Massie dan John Douglas (1977)²⁵:

Komunikasi dapat didefinisikan sebagai proses mengirimkan gagasan dan kesan dari seseorang kepada orang lain.

Sedangkan menurut Robert J. Thierauf, Robert C. Klekamp dan Daniell W. Geeding (1977)²⁶:

Komunikasi adalah pengiriman dan penerimaan informasi dari seseorang kepada orang lain, itu merupakan alat untuk menyatukan kegiatan-kegiatan organisasi.

Dalam kaitannya dengan organisasi publik maka sosialisasi yang terjadi di dalamnya akan mempengaruhi kesuksesan program yang dibuat. Sosialisasi adalah sebuah proses dimana manusia memasuki sosial yang telah ada dan tertata sebelumnya. Karena dunia sosial ini merupakan produk

²³ Ibid

²⁴ Ibid

²⁵ Sutarto, Dasar-Dasar Komunikasi Administrasi, Duta Wacana University Press, Yogyakarta, 1991, Hal. 47.

²⁶ Sutarto, Ibid.

dari upaya manusia-manusia lain yang telah ada sebelum seorang individu dilahirkan, maka sosialisasi juga berarti proses integrasi individu tersebut ke dalam seperangkat gagasan dan hasil kesepakatan kolektif yang ada dan berlaku di lokasi yang bersangkutan²⁷.

Menurut Irwin Altman dan Dalmis Tylor sosialisasi dalam masyarakat dipertegas pada *Social Penetration Theory* yang menjelaskan bahwa bila suatu hubungan berkembang, maka komunikasi dalam sosialisasi akan bergerak dari tatanan yang tidak akrab (non intimate) menuju komunikasi yang lebih pribadi²⁸.

Dengan demikian sosialisasi adalah sebuah proses penanaman atau transfer kebiasaan atau nilai dan atauran dari suatu generasi ke generasi lainnya dalam sebuah kelompok atau masyarakat. Sejumlah sosiolog menyebut sosialisasi sebagai teori mengenai peranan (*role theory*) karena dalam proses sosialisasi diajarkan peran-peran yang harus dijalankan oleh individu. Dalam hal ini dengan adanya sosialisasi, masyarakat ditanamkan yang namanya nilai dan norma serta diajarkan.

Berdasarkan jenisnya, sosialisasi dibagi menjadi dua yaitu sosialisasi primer (dalam keluarga) dan sosialisasi sekunder (dalam masyarakat). Sosialisasi primer didefinisikan Peter L. Berger dan Luckman sebagai sosialisasi pertama yang dijalani individu semasa kecil dengan belajar menjadi anggota masyarakat (keluarga). Dalam hal ini perlu diberikan

²⁷ Soerjono Soekanto, Sosiologi Suatu Pengantar, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2000, Halaman 27.

²⁸ Stephen W Littlejohn, Theoris Of Human Communication, Seventh Edition, Wadsworth Publishing Company, California, 2001, Hal. 250.

sosialisasi yang baik dan benar oleh pihak yang berkewajiban²⁹.

Sedangkan sosialisasi sekunder adalah suatu proses sosialisasi lanjutan setelah sosialisasi primer yang memperkenalkan individu kedalam kelompok tertentu dalam masyarakat. Dalam hal ini masyarakat diperkenalkan dengan sesuatu hal yang baru yang selama ini mungkin tidak akan pernah dirasakan oleh masyarakat perdesaan dalam meningkatkan pembangunan serta kesejahteraan masyarakat baik dari segi pembangunan infrastruktur, ekonomi dan yang lainnya³⁰.

Fuuler dan Jacobs³¹ mengidentifikasi 4 agen sosialisasi utama yaitu keluarga, kelompok bermain, media massa dan system pendidikan. Dalam hal ini agen sosialisasi adalah pihak-pihak yang melaksanakan atau melakukan sosialisasi. Bronfrenbrenner, Kohn dan Jaeger³² menyebutkan ada dua pola sosialisasi yaitu pola sosialisasi represif dan pola sosialisasi partisipatoris. Sosialisasi represif menekankan pada penggunaan hukuman terhadap kesalahan, menekankan pada penggunaan materi dalam hukuman dan imbalan. Sosialisasi partisipatoris merupakan pola yang didalamnya masyarakat diberi imbalan manakala berperilaku baik, hukuman dan imbalan bersifat simbolik, masyarakat diberi kebebasan, penekanan diletakkan pada interaksi, komunikasi bersifat lisan, masyarakat menjadi pusat sosialisasi, keperluan dianggap penting.

²⁹ Kamanto Soenarto. Pengantar Sosiologi. Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia, Jakarta, 2000, Hal. 23

³⁰ Kamanto Soenarto, *ibid*, Hal. 31

³¹ Kamanto Soenarto, *ibid*, Hal. 35

³² Kamanto Soenarto, *ibid*, Hal. 33

Dalam pengertian umum perilaku adalah segala perbuatan atau tindakan yang dilakukan makhluk hidup dan pada dasarnya perilaku dapat diamati melalui sikap dan tindakan. Namun demikian tidak berarti bahwa perilaku hanya dapat dilihat dari sikap dan tindakannya. Perilaku juga dapat bersifat potensial, yakni dalam bentuk pengetahuan, motivasi dan persepsi³³.

Perilaku sebagai perefleksian faktor-faktor kejiwaan seperti: keinginan, minat, kehendak, pengetahuan, emosi, sikap, motivasi, reaksi dan sebagainya dan faktor lain seperti: pengalaman, keyakinan, sarana-sarana fisik, sosio budaya masyarakat dan sebagainya³⁴. Perilaku manusia cenderung bersifat holistik (menyeluruh). Hal ini dapat diartikan bahwa sulit untuk dibedakan yang mana faktor yang mempengaruhi dan berkontribusi dalam pembentukan perilaku manusia.

Skinner merumuskan bahwa perilaku merupakan respons atau reaksi seseorang terhadap stimulus (rangsangan dari luar). Oleh karena perilaku ini terjadi melalui proses adanya stimulus terhadap *organism*, dan kemudian *organism* tersebut merespons, maka teori Skinner ini disebut teori “S-O-R” atau stimulus *organism* respons. Skinner membedakan adanya dua respons³⁵.

1. *Respondent response* atau *reflexive*, yakni respon yang ditimbulkan oleh rangsangan-rangsangan (stimulus) tertentu. Stimulus semacam ini disebut *electing stimulation* karena menimbulkan respon-respon

³³ Notoatmodjo, S. dan Sawono S. 1985. Pengantar Ilmu Perilaku Kesehatan. Badan Penerbit Kesehatan Masyarakat, Fakultas Kesehatan Masyarakat, Universitas Indonesia, 1985.

³⁴ Notoatmodjo, S. dan Sawono S., *ibid*.

³⁵ Skinner P. *Psychology on The Road : The Human Factor in Traffic Safety*. New York : John Willey & Sons, Inc., 1978

yang relatif tetap. *Respondent response* ini juga mencakup perilaku emosional.

2. *Operant response* atau *instrumental response*, yakni respon yang timbul dan berkembang kemudian diikuti oleh stimulus atau perangsang tertentu. Perangsang ini disebut *reinforcing stimulation* atau *reinforce*, karena memperkuat respon.

Dilihat dari bentuk respons terhadap stimulus ini, maka perilaku dapat dibedakan menjadi dua:

1. Perilaku tertutup (*covert behavior*) yaitu respons seseorang terhadap stimulus dalam bentuk terselubung atau tertutup (*covert*). Respons atau reaksi terhadap stimulus ini masih terbatas pada perhatian, persepsi, pengetahuan/kesadaran, dan sikap yang terjadi pada orang yang menerima stimulus tersebut, dan belum dapat diamati secara jelas oleh orang lain.
2. Perilaku terbuka (*overt behavior*) yaitu respons seseorang terhadap stimulus dalam bentuk tindakan nyata atau terbuka. Respons terhadap stimulus tersebut sudah jelas dalam bentuk tindakan atau praktik (*practice*), yang dengan mudah dapat diamati atau dilihat oleh orang lain.

Notoatmodjo dan Sarwono menyebutkan dua faktor yang memegang peranan didalam pembentukan perilaku, yaitu: faktor intern dan ekstern. Faktor intern berupa kecerdasan, persepsi, motivasi, minat, emosi, dan sebagainya untuk mengolah pengaruh-pengaruh dari luar. Faktor ekstern

meliputi objek, orang, kelompok dan hasil-hasil kebudayaan yang dijadikan sasaran dalam mewujudkan bentuk perilakunya. Kedua faktor tersebut akan dapat terpadu menjadi perilaku yang selaras dengan lingkungan apabila perilaku tersebut dapat diterima oleh lingkungannya dan dapat diterima oleh individu yang bersangkutan³⁶.

Meskipun perilaku adalah bentuk respons atau reaksi terhadap stimulus atau rangsangan dari luar organism (orang), namun dalam memberikan respons sangat tergantung pada karakteristik atau faktor-faktor lain dari orang yang bersangkutan. Hal ini berarti meskipun stimulusnya sama bagi beberapa orang, namun respons tiap-tiap orang berbeda. Faktor-faktor yang membedakan respons terhadap stimulus yang berbeda disebut determinan perilaku. Determinan perilaku ini dapat dibedakan menjadi dua. Yakni:

1. Determinan atau *factor internal*, yakni karakteristik orang yang bersangkutan, yang bersifat given atau bawaan, misalnya tingkat kecerdasan, tingkat emosional, dll.
2. Determinan atau *factor eksternal*, yakni lingkungan, baik lingkungan fisik, sosial, budaya, ekonomi, politik dan sebagainya. Faktor lingkungan ini sering merupakan faktor yang dominan yang mewarnai perilaku seseorang.

Geller menggambarkan pribadi, perilaku dan lingkungan saling berinteraksi untuk membentuk apa yang dinamakannya *The safety triad*

³⁶ Skinar P., ibid

yang didalamnya terdapat budaya keselamatan³⁷. Menurut Reason mengungkapkan bahwa adanya saling mempengaruhi antara faktor psikologis dan faktor situasi dalam perilaku manusia dimana perilaku manusia dipengaruhi faktor internal yaitu faktor yang berkaitan dengan diri pelaku, seperti : kebutuhan, motivasi, kepribadian, harapan, pengetahuan, persepsi, dan faktor eksternal yaitu faktor yang berasal dari luar diri pelaku atau dari lingkungan sekitarnya, seperti: kelompok, organisasi, atasan, teman, orang tua, dan lain-lain³⁸.

Terbentuknya dan perubahan perilaku manusia terjadi dikarenakan adanya proses interaksi antara individu dengan lingkungan melalui suatu proses yakni proses belajar. Oleh sebab itu, perubahan perilaku dan proses belajar itu sangat erat kaitannya. Perubahan perilaku merupakan hasil dari proses belajar³⁹.

Dalam proses pembelajaran dalam upaya perubahan perilaku terdapat beberapa teori belajar yaitu:

1. *Classic conditioning* adalah merubah perilaku yang terjadi dengan pemberian *conditioned stimulus*, dimana perubahan tersebut menghasilkan *continued response*. Penerapannya dalam perubahan perilaku adalah seseorang dapat berubah bila diberikan stimulus secara terus menerus. Bila stimulus tersebut diberikan tidak secara

³⁷ E.S Geller. Working safe: how to help people actively care for health and safety. Lewis Publisher, 2001.

³⁸ James T. Reason. 2000. Human Error: Models and Management. British Medical Journal, 320: 768-770

³⁹ Soekidjo Notoatmodjo. Prinsip-Prinsip Dasar Ilmu Kesehatan Masyarakat, Rineka Cipta, Jakarta, 2003

terus menerus maka perubahan perilaku (*conditioned response*) tidak akan terjadi. Diharapkan dengan adanya pemberian stimulus secara terus menerus dengan upaya observasi keselamatan dan mengkomunikasikan tindakan aman pada akhirnya akan menghasilkan perilaku kerja aman (*conditioned response*)⁴⁰.

2. *Operant Conditioning* adalah merubah perilaku dengan menghubungkan akibat yang didapatkannya. Orang berperilaku sedemikian rupa untuk mendapatkan sesuatu yang ia inginkan atau untuk menghindari sesuatu yang tidak ia inginkan. Kecendrungan untuk mengulangi perilaku tertentu dipengaruhi oleh lemah kuatnya reinforcement terhadap akibat yang didapatkan dari perilaku tertentu tersebut. Oleh sebab itu dikatakan *reinforcement* memperkuat perilaku dan akan menambah kecenderungan perilaku tertentu itu diulangi lagi. Skinner menjelaskan bahwa menciptakan akibat yang menyenangkan karena melakukan perilaku tertentu akan menambah keseringan melakukan perilaku tertentu tersebut. Orang umumnya berperilaku seperti yang diinginkan manakala mereka secara positif mendapatkan penghargaan, hal ini akan lebih efektif apabila sejalan dengan respon yang diinginkan. Dan sebaliknya yang terjadi, apabila perilaku tertentu itu tidak dihargai atau diberi hukuman maka pengulangan perilaku itu akan berkurang bahkan tidak akan terulang⁴¹.

⁴⁰ E.S Geller. Working safe: how to help people actively care for health and safety. Lewis Publisher, 2001.

⁴¹ E.S Geller. Working safe: how to help people actively care for health and safety. Lewis Publisher, 2001

3. *Social Learning* adalah merubah perilaku melalui pengaruh model. Teori belajar sosial yang dikemukakan Bandura dan walter ini disebut teori proses pengganti. Teori ini menyatakan bahwa tingkah laku tiruan adalah suatu bentuk asosiasi dari rangsangan dalam rangsangan lainnya. Penguat (*reinforcement*) memang memperkuat respon tetapi dalam proses belajar sosial, hal ini tidak terlalu penting. Hal yang terpenting disini adalah pengaruh tingkah laku model pada tingkah laku peniru. Menurut Bandura, pengaruh tingkah laku model terhadap tingkah laku peniru ini dibedakan menjadi 3 macam, yakni⁴²:
- a. Efek modeling (*modeling effect*), yaitu peniru melakukan tingkah-tingkah laku baru melalui asosiasi sehingga sesuai dengan tingkah laku model.
 - b. Efek menghambat (*inhibition*) dan menghampus hambatan (*disinhibition*) dimana tingkah-tingkah laku yang tidak sesuai dengan tingkah laku model dihambat timbulnya sedangkan tingkah laku yang sesuai dengan tingkah laku model dihapuskan hambatannya sehingga timbul tingkah laku yang dapat menjadi nyata.
 - c. Efek kemudahan (*facilitation effect*), yaitu tingkah-tingkah laku yang sudah pernah dipelajari oleh peniru lebih mudah muncul kembali dengan mengamati tingkah laku model. Akhirnya Bandura dan Walter menyatakan bahwa teori proses pengganti

⁴² Soekidjo Notoatmodjo. Prinsip-Prinsip Dasar Ilmu Kesehatan Masyarakat, Rineka Cipta, Jakarta, 2003

ini dapat pula menerangkan gejala timbulnya emosi pada peniru yang sama dengan emosi yang ada pada model.

2.2 Lalu Lintas

Menurut Frank Bird kecelakaan merupakan suatu kejadian yang tidak diinginkan yang menyebabkan kerugian pada manusia, kerusakan pada properti, dan hilang atau terganggunya proses⁴³. Sedangkan kecelakaan lalu lintas menurut WHO adalah kejadian pada lalu lintas jalan yang sedikitnya melibatkan satu kendaraan yang menyebabkan cedera atau kerusakan atau kerugian pada pemiliknya (korban)⁴⁴.

Menurut PP No. 43 Tahun 1993 bahwa kecelakaan lalu lintas dapat diartikan sebagai suatu peristiwa di jalan raya yang tidak disangka-sangka dan tidak disengaja, melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pemakai jalan lainnya, mengakibatkan korban manusia atau kerugian harta benda. Korban kecelakaan lalu lintas dapat berupa korban mati, luka berat dan luka ringan dan diperhitungkan paling lama 30 (tiga puluh) hari setelah kecelakaan terjadi.

Kecelakaan lalu lintas merupakan kejadian yang sulit untuk diprediksi kapan dan dimana terjadinya. Kecelakaan tidak hanya mengakibatkan trauma, cedera, ataupun kecacatan, tetapi juga dapat mengakibatkan kematian. Kasus kecelakaan sulit diminimalisasi dan cenderung meningkat seiring pertambahan panjang jalan dan banyaknya pergerakan dari

⁴³ H.W. Heinrich, A Safety Management Approach in Industrial Accident Prevention. New York: Mc. Grow Hill Book Company, 1996

⁴⁴ World Health Organization. 1984. Road Traffic Accident in Developing Countries, Report of WHO Meeting. Geneva: Author.

kendaraan⁴⁵.

Dari beberapa definisi tentang kecelakaan lalu lintas dapat disimpulkan bahwa kecelakaan lalu lintas merupakan suatu kejadian yang tidak disangka-sangka dan tidak diinginkan yang disebabkan oleh kendaraan bermotor, terjadi di jalan raya atau tempat terbuka yang dijadikan sebagai sarana lalu lintas serta menyebabkan kerusakan, luka-luka, kematian manusia dan kerugian harta benda.

Lalu lintas di dalam Undang-Undang No 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan didefinisikan sebagai gerak kendaraan dan orang di Ruang Lalu Lintas Jalan, sedang yang dimaksud dengan Ruang Lalu Lintas Jalan adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa Jalan dan fasilitas pendukung. Permasalahan lalu lintas secara umum meliputi meliputi keamanan dan keselamatan lalu lintas yang sangat kurang, kemacetan lalu lintas dan pelanggaran lalu lintas serta ketidaktertiban lalu lintas. Persoalan-persoalan lalu lintas tersebut menimbulkan berbagai kerugian baik kerugian materiil maupun non materiil.

Aksesibilitas dan mobilitas transportasi jalan merupakan kebutuhan dasar dari kehidupan masyarakat. Arus lalu lintas tersebut memunculkan suatu permasalahan akibat ketidakselarasan pengaturan pengoperasian dengan terjadinya permasalahan kemacetan, penurunan kualitas lingkungan

⁴⁵ F.D. Hobbs. Traffic Planning and Engineering, 2nd Edition, Edisi Bahasa Indonesia. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 1995

serta kecelakaan lalu lintas⁴⁶. Penelitian di Indonesia menunjukkan faktor penyebab kecelakaan lalu lintas yaitu faktor manusia sebesar 93% (dimana diantaranya 88% akibat pengemudi dan 5% akibat pejalan kaki, faktor kendaraan 4,03%, faktor jalan 2%, dan faktor lingkungan 1%⁴⁷.

Secara umum, ada tiga faktor utama penyebab kecelakaan lalu lintas, yaitu faktor pengguna jalan (*road user*), faktor kendaraan (*vehicle*), dan faktor lingkungan jalan (*road environment*). Warpani berpendapat bahwa penyebab kecelakaan dapat dikelompokkan dalam empat unsur yaitu : manusia, kendaraan, jalan, dan lingkungan⁴⁸.

Manusia sebagai pemakai jalan yaitu sebagai pejalan kaki dan pengendara kendaraan baik kendaraan bermotor maupun kendaraan tidak bermotor. Interaksi antara faktor Manusia, Kendaraan, Jalan dan Lingkungan sangat bergantung dari perilaku Manusia sebagai pengguna jalan menjadi hal yang paling dominan terhadap Kamseltibcar Lantas, hal ini sangat ditentukan oleh beberapa indikator yang membentuk sikap dan perilakunya di jalan raya berupa mental, pengetahuan dan keterampilan⁴⁹.

Kendaraan adalah satu alat yang dapat bergerak di jalan, terdiri dari kendaraan bermotor atau kendaraan tidak bermotor, Kendaraan bermotor adalah kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknik yang berada pada

⁴⁶ Edward K. Morlok, *Introduction to Transportation Engineering and Planning*, (diterjemahkan oleh Johan Kalanaputra Hainim, *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*), Erlangga, Jakarta, 1995, hal. 1

⁴⁷ Ditjen Perhubungan Darat. 2006. *Laporan Akhir Pedoman Teknis Kampanye Program Keselamatan*. Jakarta: Author. hubdat.web.id. (diakses tanggal 5 Oktober 2012).

⁴⁸ S.P. Warpani, S.P, *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, ITB, Bandung, 2002, hal. 108

⁴⁹ Muhamad Ikhsan, *Makalah Seminar Lalu Lintas Dan Permasalahannya*, Yogyakarta, 10 Juli 2009. Hal. 3-5.

kendaraan itu. Kendaraan merupakan salah satu faktor utama yang secara langsung terlibat dalam dinamika lalu lintas jalan raya dengan dikendalikan oleh manusia, interaksi antara manusia dan kendaraan dalam satu kesatuan gerak di jalan raya memerlukan penanganan khusus baik terhadap mental, pengetahuan dan keterampilan pengemudi maupun kesiapan (laik jalan) kendaraan tersebut untuk dioperasikan di jalan raya. Beberapa faktor yang dapat mempengaruhi situasi lalu lintas jalan raya yang melibatkan kendaraan dapat di bagi dalam 2 (dua) faktor utama yaitu kuantitas dan kualitas kendaraan⁵⁰.

Transportasi di jalan sebagai salah satu moda transportasi tidak dapat dipisahkan dari moda-moda transportasi lain yang ditata dalam sistem transportasi nasional yang dinamis dan mampu mengadaptasi kemajuan di masa depan, mempunyai karakteristik yang mampu menjangkau seluruh pelosok wilayah daratan dan memadukan moda transportasi lainnya, perlu lebih dikembangkan potensinya dan ditingkatkan peranannya sebagai penghubung wilayah baik nasional maupun internasional, sebagai penunjang, pendorong, dan penggerak pembangunan nasional. Jaringan transportasi jalan merupakan serangkaian simpul dan/atau ruang kegiatan yang dihubungkan oleh ruang lalu lintas sehingga membentuk satu kesatuan sistem jaringan untuk keperluan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan, Jalan adalah jalan yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum⁵¹.

⁵⁰ Muhamad Ikhsan, *ibid.*

⁵¹ Muhamad Ikhsan, *ibid.*

Lingkungan alam atau lingkungan binaan sangat mempengaruhi keselamatan lalu lintas. Bukit atau pohon yang menghalangi pandangan, tanjakan terjal, serta tikungan tajam merupakan faktor alam yang perlu mendapat perhatian dalam pengelolaan lalu lintas. Cuaca buruk juga mempengaruhi keselamatan arus lalu lintas. Hujan yang deras atau berkabut menjadikan pandangan pengemudi sangat terbatas sehingga mudah sekali terjadi kesalahanantisipasi.

Untuk meningkatkan keselamatan diperlukan penanggulangan yang mencakup beberapa segi, yaitu perekayasaan sarana dan prasarana lalu lintas, pembinaan unsur manusia pemakai jalan dan dalam bidang hukum dan pengaturan. Langkah-langkah tersebut dikelompokkan dalam lima tahap⁵²:

1. *Engineering* (rekayasa), yaitu dengan merubah lingkungan sehingga pemakai jalan secara fisik dituntun atau dibimbing untuk dapat bertindak secara tepat dan benar dalam berlalu lintas. Misalkan; melalui penempatan rambu-rambu lalu lintas bahkan peringatan tentang peraturan seperti yang telah dilakukan memasang poster rambu di kaca belakang angkutan umum, pemasangan lampu lalu lintas, perbaikan dan penyempurnaan marka jalan, *sidewalk* (koridor), *over head bridge* (jembatan penyeberangan), serta penyelenggaraan manajemen lalu lintas.

⁵² F.D. Hobbs. *Traffic Planning and Engineering*, 2nd Edition, Edisi Bahasa Indonesia. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 1995.

2. *Education* (pendidikan), yaitu dengan memberikan informasi dan latihan praktis kepada pemakai jalan untuk mengatasi kecelakaan lalu lintas. Misalkan; melalui pemberian penerangan tentang tata tertib lalu lintas, mengadakan kampanye tertib lalu lintas yang ditujukan kepada masyarakat melalui media cetak atau elektronik, serta mengawasi dan membina sekolah-sekolah mengemudi yang diselenggarakan oleh pihak swasta.
3. *Enforcement* (penegakan hukum), yaitu upaya yang dilakukan agar masyarakat mematuhi segala peraturan lalu lintas yang ada, untuk membimbing ke arah keselamatan pemakai jalan pada waktu berlalu lintas, sehingga tercipta keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas.
4. *Encouragement* (penggalakan dan penggalangan), yaitu dengan menggalakan program-program keselamatan lalu lintas, misalnya menggalakan penggunaan helm pada daerah kompleks perumahan, melihat biasanya pengemudi yang berkendara di kompleks perumahan merasa aman sehingga banyak yang tidak menggunakan helm. Dalam menggalakkan program keselamatan jalan pihak kepolisian bekerjasama dengan berbagai instansi yang terlibat dalam manajemen keselamatan lalu lintas.
5. *Emergency preparedness*, merupakan upaya pertolongan medis pada kecelakaan lalu lintas untuk mencegah cedera yang dialami korban menjadi lebih parah dan menghindari kematian pada korban. Sekitar

50% kematian kecelakaan jalan terjadi dalam waktu 15 menit sejak kejadian akibat luka pada otak, jantung, dan pembuluh darah besar. Tiga puluh lima persen (35%) meninggal dalam 1-2 jam akibat luka kepala dan dada, 15% meninggal dalam 30 hari akibat kegagalan dan pembusukan organ. Waktu terpenting dalam kesempatan bertahan hidup korban kecelakaan adalah 30-60 menit pertama sebagai waktu stabilisasi awal.

Beberapa peraturan dan perundang-undangan keselamatan berlalu lintas di Indonesia yaitu

1. Undang-undang No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan,
2. Peraturan Pemerintah No. 41 tahun 1993 tentang Transportasi Jalan Raya,
3. Peraturan Pemerintah No. 42 tahun 1993 tentang Pemeriksaan Kendaraan Bermotor,
4. Peraturan Pemerintah No. 43 tahun 1993 tentang Prasarana Jalan Raya dan Lalu Lintas,
5. Peraturan Pemerintah No. 44 tahun 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi,
6. Keputusan Menteri No. 60 tahun 1993 tentang Marka Jalan,
7. Keputusan Menteri No. 65 tahun 1993 tentang Fasilitas Pendukung Kegiatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan,

8. Keputusan Menteri 72 tahun 1993 tentang Perlengkapan Kendaraan Bermotor,
9. Keputusan Menteri No. 85 tahun 2002 tentang Pemberlakuan Kewajiban Melengkapi dan Menggunakan Sabuk Keselamatan,
10. Keputusan Menteri No. 63 tahun 2004 tentang Rambu-rambu Jalan,
11. Keputusan Dirjen No. SK 43/AJ.007/DRJD/97 tentang Perekayasaan Fasilitas Pejalan kaki di Wilayah Kota
12. Peraturan Dirjen No. SK 1210/AJ.403/DRJD/2007 tentang Sosialisasi Keselamatan Lalu Lintas (Ditjen Perhubungan Darat, 2010).

Menurut UU RI No. 22 tahun 2009 bagian keempat perlengkapan kendaraan bermotor pasal 57 ayat (1) setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan wajib dilengkapi dengan perlengkapan kendaraan bermotor. Perlengkapan kendaraan bermotor beroda empat atau lebih sekurang-kurangnya terdiri atas:

1. Sabuk keselamatan;
2. Ban cadangan;
3. Segitiga pengaman;
4. Dongkrak;
5. Pembuka roda;
6. Helm dan rompi pemantul cahaya bagi pengemudi kendaraan bermotor beroda empat atau lebih yang tidak memiliki rumah-rumah; dan
7. Peralatan pertolongan pertama pada kecelakaan lalu lintas.

Departemen Perhubungan Republik Indonesia Direktorat Jenderal Perhubungan Darat menyatakan beberapa alat pelindung diri bagi pengemudi sepeda motor⁵³:

1. Helm merupakan alat pelindung diri paling terpenting bagi pengemudi sepeda motor. Dalam UU RI No. 22 tahun 2009 pasal 106, pengemudi sepeda motor dan penumpang sepeda motor wajib mengenakan helm yang memenuhi standar nasional Indonesia (SNI 1811 tahun 2007). Menurut Moesbar (2007), penggunaan helm secara signifikan mengurangi angka kematian sekitar 40% pada pengguna sepeda motor ketika mengalami kecelakaan. Kaca helm sebaiknya tidak tergores agar tidak mengganggu pandangan mata.
2. Sarung tangan berfungsi sebagai pelindung tangan dan jari saat udara dingin, hujan dan cuaca panas, juga sebagai peredam risiko cedera saat terjadi kecelakaan karena telapak tangan merupakan organ tubuh yang menahan tubuh ketika terjatuh.
3. Jaket dikenakan untuk meredam benturan sehingga cedera dapat dicegah atau dikurangi saat terjadi kecelakaan. Sebaiknya jaket yang digunakan terbuat dari bahan yang kuat serta ringan, seperti *nylon*, *gore-tex*, dan *cordura* yang tahan gesekan dan air, serta tidak tembus angin. Warna jaket sebaiknya warna cerah agar mudah terlihat oleh pengemudi lain.

⁵³ Ditjen Perhubungan Darat. 2006. Buku Petunjuk Tata Cara Bersepeda Motor di Indonesia. Jakarta : Departemen Perhubungan RI.

4. Sepatu yang nyaman, tertutup rapat dan memiliki tinggi di atas mata kaki sangat dianjurkan untuk melindungi pergelangan kaki agar mengurangi dampak cedera jika terjatuh atau terlindas kendaraan motor. Selain itu yang paling terpenting, sepatu harus lunak di bagian sendi engkel bagian depan agar kaki akan langsung menyalurkan tenaga dengan baik dan tidak tertahan oleh sepatu yang keras jika pengereman mendadak.

Dalam UU RI No. 22 tahun 2009 bab VIII pengemudi bagian kesatu surat izin mengemudi paragraf 1, persyaratan pengemudi dalam pasal 77 setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib memiliki Surat Izin Mengemudi sesuai dengan jenis kendaraan bermotor yang dikemudikan. Untuk mendapatkan Surat Izin Mengemudi, calon pengemudi harus memiliki kompetensi mengemudi yang dapat diperoleh melalui pendidikan dan pelatihan yang diselenggarakan oleh lembaga yang mendapat izin dan terakreditasi dari pemerintah atau belajar sendiri, usia 17 (tujuh belas) tahun untuk Surat Izin Mengemudi A, Surat Izin Mengemudi C, dan Surat Izin Mengemudi D, usia 20 (dua puluh) tahun untuk Surat Izin Mengemudi B I; dan usia 21 (dua puluh satu) tahun untuk Surat Izin Mengemudi B II, sehat jasmani dengan surat keterangan dari dokter, sehat rohani dengan surat lulus tes psikologis, dan lulus ujian teori, ujian praktik dan/atau ujian keterampilan melalui simulator.

Pada bagian ketiga waktu kerja pengemudi pasal 90 dalam UU RI No. 22 tahun 2009 pengaturan waktu kerja bagi pengemudi kendaraan bermotor

umum paling lama 8 (delapan) jam sehari. Dimana setelah mengemudikan kendaraan selama 4 (empat) jam berturut-turut wajib beristirahat paling singkat setengah jam. Dalam hal tertentu pengemudi dapat dipekerjakan paling lama 12 (dua belas) jam sehari termasuk waktu istirahat selama 1 (satu) jam.

Tata cara berlalu lintas diatur dalam UU RI No. 22 tahun 2009 bagian keempat paragraf 1 ketertiban dan keselamatan pasal 106, setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi dan wajib mengutamakan keselamatan pejalan kaki dan pesepeda. Dan pada paragraf 3 jalur atau lajur lalu lintas pasal 108, dalam berlalu lintas pengguna jalan harus menggunakan jalur jalan sebelah kiri. Penggunaan lajur sebelah kanan hanya diperuntukkan bagi kendaraan dengan kecepatan lebih tinggi, akan membelok kanan, mengubah arah, atau mendahului. Kendaraan bermotor yang kecepatannya lebih rendah, mobil barang, dan kendaraan tidak bermotor berada pada lajur kiri jalan.

BAB III

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

3.1 Hasil Penelitian

Pencatatan data kecelakaan di Indonesia belum cukup lengkap untuk dianalisis secara menyeluruh guna menemukan penyebab kecelakaan lalu lintas, hingga upaya penanggulangan kecelakaan dapat dilakukan dengan tepat. Kecelakaan lalu lintas menurut UU RI No. 22 Tahun 2009 dapat disebabkan oleh kelalaian pengguna jalan serta ketidaklayakan kendaraan, ketidaklayakan jalan dan lingkungan.

Penerapan permodelan kecelakaan lalu lintas dibagi menjadi tiga fase waktu, yaitu sebelum kecelakaan (*pre-crash*), saat kecelakaan (*crash*), dan setelah kecelakaan (*post-crash*). Konsep ini digunakan untuk menilai cedera dan mengidentifikasi metode pencegahan. Setiap bagian dari manusia, kendaraan, lingkungan fisik dan sosial selalu berada pada dua keadaan, yaitu keadaan umum (*global state*) dan keadaan pada saat kejadian (*actual states*). Antara *actual states* dan *global state* terdapat hubungan yang saling ketergantungan, yakni keadaan pengemudi tergantung pada *global state* dari kendaraan dan lingkungan serta situasi dimana pengemudi harus bereaksi. Jika reaksi pengemudi tidak sesuai dengan *actual state* yang dihadapi saat itu, misalnya terlambat menginjak rem, maka akan timbul gangguan keseimbangan pada empat faktor tersebut. Hal ini mengakibatkan terjadinya kecelakaan lalu lintas dengan dampak yang tidak diinginkan⁵⁴.

⁵⁴ O'neil, B. Accident : Highway Safety & William Haddon, Jr. Diakses melalui

Dipandang dari sudut epidemiologi, kecelakaan adalah suatu kejadian sebagai akibat dari interaksi antara 3 komponen yaitu *agent* (penyebab), *host* (penerima) dan *environment* (lingkungan). *Host* adalah orang yang mengalami cedera atau kematian pada suatu kecelakaan. Pada kecelakaan lalu lintas, terdapat sejumlah faktor penyebab kecelakaan (multipel). Pada kecelakaan lalu lintas, penyebabnya (*agent*) dapat terletak pada kondisi tidak aman keadaan kendaraan dan tindakan tidak aman.

Dalam faktor *environment*, selain termasuk kondisi tidak aman faktor keadaan fisik (keadaan cuaca, penerangan, keadaan jalan dan marka/rambu lalu lintas), ada juga yang memasukkan faktor lingkungan sosial merujuk pada norma-norma sosial, budaya serta hukum yang berlaku di masyarakat yang mendukung terciptanya keselamatan berlalu lintas.

Bustan⁵⁵ memaparkan bahwa secara garis besar ada 5 faktor yang berkaitan dengan peristiwa kecelakaan lalu lintas yaitu faktor-faktor pengemudi, penumpang, pemakai jalan, kendaraan dan fasilitas jalanan. Ditemukan kontribusi masing-masing faktor yaitu 75% manusia, 5% faktor kendaraan, 5% kondisi jalan, 1% kondisi lingkungan, dan faktor lainnya.

Ketidakamanan dan ketidaktertiban dapat menyebabkan kecelakaan dan terjadi pada setiap saat dan dimana saja, namun kecelakaan itu lebih sering terjadi pada keadaan manusia berlalu lintas sebab lalu lintas itu terjadi hampir pada setiap detik kehidupan manusia dan terjadi dimana-mana. Kesibukan lalu lintas terjadi di darat, laut dan udara. Hingga dewasa

<http://www.contingencies.org/janfeb02/crashes.pdf> tanggal 20 Maret 2013.

⁵⁵ Bustan, M, N. Epidemiologi Penyakit Tidak Menular. PT. Rineka Cipta, Jakarta, 2007.

ini perhatian masih banyak ditujukan pada lalu lintas darat walaupun masalah lalu lintas di laut dan udara tidak kalah menariknya. Karena angka kejadian dan kematian pada kecelakaan lalu lintas darat sangat tinggi, terutama dikarenakan cedera kepala. Sehingga dianggap jalan raya adalah kuburan terpanjang di dunia.

Dalam *Global Status report on Road Safety-Time for Action*, Organisasi Kesehatan Dunia (WHO) telah mempublikasikan bahwa kematian akibat kecelakaan di jalan diperlakukan sebagai salah satu penyakit tidak menular dengan jumlah kematian tertinggi. WHO melaporkan pada tahun 2009 dari kajian di 178 negara, setiap tahun sekitar 1,3 juta orang meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas dan 20-50 juta jiwa menderita luka/cacat dimana 90% terjadi di negara-negara berkembang termasuk Indonesia. Sejak tahun 2004-2009 dilaporkan jumlah kematian akibat kecelakaan lalu lintas tidak terjadi penurunan yang signifikan. Pejalan kaki, pengemudi sepeda, dan pengemudi sepeda motor merupakan kelompok terbesar yang menjadi korban, jumlahnya hampir separuh dari total korban⁵⁶.

Jumlah tersebut di atas dipastikan akan terus bertambah menjadi 1,9 juta orang di tahun 2020 mendatang apabila tidak dilakukan apapun untuk menekan jumlah kecelakaan. Pada tahun 2030, kecelakaan lalu lintas di jalan diperkirakan menjadi penyebab kematian nomor 5 di dunia setelah penyakit jantung, stroke, paru dan infeksi saluran pernapasan. Atas

⁵⁶ DepKes RI., 2011. Kemkes Tetapkan 8 Program Keselamatan Jalan. Diakses melalui <http://www.depkes.go.id> tanggal 20 Maret 2013.

keprihatinan kondisi yang ada saat ini, Perserikatan Bangsa Bangsa (PBB) meluncurkan *Decade of Action for Road Safety* (Dekade Aksi Keselamatan Jalan) dan Indonesia sangat mendukung langkah PBB tersebut. Dekade Aksi Keselamatan Jalan (DAKJ) yang memiliki rentang waktu 10 tahun (2010-2020), memiliki lima pilar yakni manajemen keselamatan jalan, infrastruktur, kendaraan yang lebih menjamin kesehatan, perilaku pengguna jalan, dan penanganan pasca kecelakaan⁵⁷.

Berdasarkan data dari Kepolisian Republik Indonesia, selama tahun 2009 angka kecelakaan lalu lintas mencapai 57.726 kasus sedangkan pada tahun 2010 mencapai 61.606 kasus. Hal itu menunjukkan peningkatan sebesar 6,72 persen. Dimana tahun 2010 jumlah kematian akibat kecelakaan lalu lintas mencapai 31.234 jiwa. Rata-rata sebanyak 84 orang meninggal setiap harinya atau antara tiga hingga empat orang setiap jamnya. Dari jumlah tersebut 67% korban berada pada usia produktif, 22-50 tahun⁵⁸.

DKI Jakarta adalah provinsi dengan lalu lintas paling macet di Indonesia tetapi angka kematian akibat kecelakaan lalu lintas sangat tinggi di Jawa Timur. Menurut data Korps Lalu Lintas Kepolisian Republik Indonesia pada tahun 2010, dari 31.234 korban meninggal akibat kecelakaan lalu lintas di Indonesia, lebih dari 4.500 korban meninggal di Jawa Timur. Provinsi Jawa Tengah menjadi wilayah kedua dengan tingkat kematian tertinggi sekitar 4.300 jiwa, disusul oleh Provinsi Jawa Barat sekitar 4.200

⁵⁷ DepHub RI, 2011. Kecelakaan Lalu Lintas Tempati Urutan Tiga Penyebab Kematian. Jakarta : Pusat Komunikasi Publik. Diakses melalui <http://www.dephu.go.id> tanggal 20 Maret 2013.

⁵⁸ DepHub RI, 2011. Kecelakaan Lalu Lintas Tempati Urutan Tiga Penyebab Kematian. Jakarta : Pusat Komunikasi Publik. Diakses melalui <http://www.dephu.go.id> tanggal 20 Maret 2013.

jiwa. Di urutan keempat terdapat Sumatera Utara dengan korban sebanyak hampir 2.400 jiwa kemudian menyusul DKI Jakarta dengan korban 1.500 jiwa⁵⁹.

Kecelakaan lalu lintas mendominasi jumlah kecelakaan kerja yang terjadi di Indonesia. Hal ini karena sebanyak 40 persen kecelakaan kerja terjadi di jalan raya ketika para pekerja sedang berangkat kerja ataupun sepulang bekerja. Sesuai Peraturan Menteri Nomor 3 tahun 1994 Bab I pasal 1 butir 7 mengenai Jamsostek, pengertian kecelakaan kerja adalah kecelakaan berhubung dengan hubungan kerja, termasuk penyakit yang timbul karena hubungan kerja demikian pula kecelakaan yang terjadi dalam perjalanan berangkat dari rumah menuju tempat kerja dan pulang ke rumah melalui jalan biasa atau wajar dilalui⁶⁰.

Kebijakan keselamatan dan kesehatan kerja tahun 2010-2014 yaitu Indonesia berbudaya keselamatan dan kesehatan kerja tahun 2015. Diharapkan baik individu, masyarakat dan perusahaan sadar dan peduli akan keselamatan dan kesehatan kerja dimanapun berada karena menyadari keselamatan dan kesehatan kerja merupakan kebutuhan. Dengan demikian akan terwujudlah setiap orang berbudaya keselamatan dan kesehatan kerja, sehingga terciptalah pelaksanaan keselamatan dan kesehatan kerja baik di rumah tangga, lingkungan masyarakat dan perusahaan/tempat kerja⁶¹.

⁵⁹ Pramono, H. 2011. Korban Meninggal Akibat Kecelakaan, Jawa Timur Tertinggi. Diakses melalui www.antaraneews.com tanggal 20 Maret 2013.

⁶⁰ Gunawan, H. 2012. 40% Kecelakaan Kerja Terjadi di Jalan Raya. Diakses melalui www.tribunnews.com tanggal 20 Maret 2013.

⁶¹ Direktorat Jenderal Pembinaan Pengawasan Ketenagakerjaan Kementerian Tenaga Kerja Dan Transmigrasi RI. 2009. Kebijakan Keselamatan Dan Kesehatan Kerja (K3) Nasional. Diakses

Keselamatan dalam berlalu lintas merupakan sesuatu hal yang harus diperhatikan dalam keselamatan kerja. Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia Edisi Keempat, defenisi kerja adalah melakukan sesuatu dan juga dapat diartikan sesuatu yang dilakukan untuk mencari nafkah. Jadi seseorang yang sedang mengemudi atau menyeberang merupakan seseorang yang sedang melakukan kerja. Karena itu kecelakaan lalu lintas termasuk masalah yang juga harus diatasi dalam keselamatan dan kesehatan kerja.

Terjadinya kasus pelanggaran lalu lintas di jalan raya oleh pemakai jalan yang cenderung mengakibatkan timbulnya kecelakaan, ketidaktertiban pengguna jalan dan kemacetan lalu lintas yang dirasakan juga semakin meningkat. Pelanggaran lalu lintas mayoritas berupa pelanggaran rambu-rambu lalu lintas dan lampu pengatur lalu lintas, seperti larangan berhenti dan parkir ditempat-tempat tertentu, menerobos lampu merah, dan lain-lain.

Pelanggaran lalu lintas tidak dapat dibiarkan begitu saja karena berdasarkan data yang ada sebagian besar kecelakaan lalu lintas disebabkan karena pelanggaran lalu lintas, namun demikian masih ditemukan penyebab kecelakaan lalu lintas di luar pelanggaran lalu lintas, seperti ban pecah, rem blong, jalan berlubang, dan lain-lain. Demikian juga masalah kemacetan lalu lintas seringkali disebabkan oleh karena adanya pelanggaran yang dilakukan oleh pemakai atau pengguna jalan, walaupun ada faktor lain penyebab kemacetan selain pelanggaran lalu lintas itu sendiri, seperti volume jumlah kendaraan yang melalui ruas jalan tertentu, kondisi jalan, infrastruktur jalan

yang kurang memadai, dan lain-lain.

Hal tersebut ditambah dengan kondisi kawasan hunian padat penduduk, di mana banyak terdapat pusat-pusat perbelanjaan baik modern maupun pasar tradisional, terminal bus dalam kota dan luar kota, perkantoran, sekolah dan tempat lain yang menyebabkan tingginya aktivitas lalu lintas. Tingginya aktivitas atau meningkatnya volume arus lalu lintas yang belum diimbangi oleh kapasitas jalan yang ada, terutama pada jam-jam sibuk dimana aktivitas masyarakat mulai meningkat.

Oleh karena pelanggaran lalu lintas mempunyai dampak yang besar sesuai dengan kondisinya, sehingga diperlukan suatu strategi dan langkah-langkah perbaikan sistem administrasi, prosedur dan mekanisme penindakan pelanggaran lalu lintas jalan tertentu yang efektif dan lebih baik. Langkah-langkah perbaikan sistem dan metode tersebut berfungsi untuk menciptakan suatu kondisi ketertiban dan kelancaran lalu lintas. Untuk menciptakan keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas dimasyarakat tersebut diperlukan pengerahan tenaga, pemikiran, dan biaya yang besar, bahkan pemerintah harus lebih proaktif dalam menyikapi permasalahan lalu lintas. Dengan penekanan pada aspek yuridis (hukum) berupa sanksi hukum bagi para pelanggar lalu lintas, diharapkan pemakai atau pengguna jalan dapat mematuhi aturan-aturan dalam berlalu lintas, sehingga tidak melakukan pelanggaran.

Pelanggaran lalu lintas merupakan suatu keadaan dimana terjadi ketidak sesuaian antara aturan dan pelaksanaan. Aturan dalam hal ini adalah

piranti hukum yang telah ditetapkan dan disepakati oleh Negara sebagai Undang-Undang yang berlaku secara sah, sedangkan pelaksanaannya adalah manusia atau masyarakat suatu Negara yang terikat oleh piranti hukum tersebut. Dalam mengikuti aturan yang tertera pada pasal-pasal dari Undang-Undang tidak sesuai dengan substansi dari pasal-pasal tersebut, kondisi ini selanjutnya disebut sebagai pelanggaran hukum.

Esensi dari tujuan UU No. 14 tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan antara lain untuk untuk menciptakan kondisi lalu lintas dan angkutan jalan yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur. Kondisi yang demikian sangat diharapkan oleh masyarakat khususnya pemakai atau pengguna jalan. Seperti yang sudah ditulis diatas bahwa untuk dapat menciptakan situasi dan kondisi lalu lintas yang selamat, aman, lancar, tertib dan teratur perlu ditunjang dengan sistem penindakan pelanggaran lalu lintas yang efektif dan berdampak positif terhadap sistem lalu lintas. Undang-Undang tersebut sebagai sarana kontrol dalam perkembangan transportasi yang sangat cepat dan memiliki mobilitas tinggi disegala bidang yang sebagian besar dari kegiatannya menggunakan angkutan jalan sebagaimana dikatakan oleh H.S Djajoesman bahwa “Angkutan jalan sebagaimana halnya dengan angkutan lainnya sangat penting bagi perkembangan tata kehidupan dalam bidang idiologi, politik, ekonomi, sosial dan budaya masyarakat-masyarakat Indonesia⁶².”

⁶² H.S. Djajoesman, Polisi dan Lalu Lintas, Dinas Hukum Polri, Jakarta 1976, hal. 14

Lalu lintas dan angkutan jalan raya sebagai bagian dari sistem transportasi menempati posisi penting dan strategis dalam pembangunan nasional. Pengaruh kelancaran transportasi dan dampaknya secara langsung terasa dalam kehidupan masyarakat terlebih, dengan keberhasilan pembangunan, kecepatan, keselamatan dan keamanan gerak manusia dan barang terasa sangat diperlukan. Sebagaimana kita ketahui bahwa lalu lintas adalah gerak kendaraan, orang dan hewan di jalan memerlukan adanya keamanan dalam arti tidak terjadi gangguan (*security*), keselamatan (*safety*). Kenyamanan dan kepastian akan tidak terjadi sesuatu yang mengancam keselamatan jiwa badan dan harta milik, ketertiban dalam arti suatu situasi lalu lintas yang teratur, tertib, seluruh peraturan dan perlengkapan jalan dapat beroperasi efektif atau mencapai daya guna dan hasil guna yaitu lalu lintas yang lancar, cepat, dapat sesuai dengan tingkat rencana pelayanan kecepatan pada suatu ruas atau jaringan jalan tertentu.

Fungsi teknis lalu lintas sendiri merupakan salah satu fungsi teknis kepolisian yang menyelenggarakan segala usaha, kegiatan dan pekerjaan yang berkenaan dengan pelaksanaan fungsi lalu lintas, registrasi dan identifikasi pengemudi dan kendaraan bermotor serta pengkajian masalah lalu lintas. Pelanggaran adalah penyimpangan perbuatan terhadap ketentuan perundang-undangan yang berlaku. Perbuatan yang bertentangan dengan perundang-undangan lalu lintas dan atau aturan peraturan pelaksanaannya baik yang menimbulkan kerugian jiwa badan atau benda dan dapat mengganggu keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran dalam

berlalu lintas.

Dalam menekan angka pelanggaran lalu lintas serta akibat yang dapat ditimbulkan dari terjadinya pelanggaran lalu lintas, pemerintah telah melaksanakan berbagai upaya dan kegiatan baik bersifat preventif maupun bersifat represif guna mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas yang mantap. Hal tersebut sebagai cerminan dari tugas Polri yang tertuang dalam pasal 14 huruf a, b, dan c Undang-Undang No. 2 tahun 2002 tentang kepolisian Negara Republik Indonesia yang menyebutkan Kepolisian Negara Republik Indonesia bertugas :

- a. Melaksanakan pengaturan, penjagaan, pengawalan, dan patroli terhadap kegiatan masyarakat dan pemerintah sesuai kebutuhan.
- b. Menyelenggarakan segala kegiatan dalam menjamin keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas di jalan.
- c. Membina masyarakat untuk meningkatkan partisipasi masyarakat, kesadaran hukum masyarakat, serta kesadaran warga masyarakat terhadap hukum dan peraturan perundang - undang.²

Namun dalam pelaksanaannya pemberlakuan Undang-Undang No. 14 tahun 1992, khususnya pemberlakuan tilang yang hingga saat ini dianggap belum efektif pelaksanaannya sebagai alat dalam menegakkan peraturan perundang-undangan dan sarana dalam meningkatkan disiplin masyarakat pemakai jalan, sehingga angka pelanggaran lalu lintas dapat ditekan. Dengan adanya kampanye tertib lalu lintas dapat meningkatkan kesadaran masyarakat dalam disiplin berlalu lintas di jalan raya dan dapat menekan jumlah angka pelanggaran lalu lintas. Kampanye tertib lalu lintas

merupakan salah satu aktifitas dari pada kegiatan pendidikan masyarakat di bidang lalu lintas dalam rangka upaya menciptakan kondisi tertib lalu lintas tertentu dalam waktu tertentu dan relatif panjang secara terus menerus sesuai sasaran yang ingin dicapai.

Kampanye berasal dari bahasa latin "*Campagne*" yang berarti "Gerakan yang teratur dengan tujuan tertentu". Tertib berarti kondisi yang teratur sesuai peraturan dan ketentuan atau norma-norma yang berlaku. Lalu Lintas berarti gerak atau pergeseran manusia, hewan dan barang atau tanpa alat penggerak dari satu tempat ketempat lain. Kampanye Tertib Lalu Lintas adalah suatu bentuk kegiatan atau usaha tentang lalu lintas dengan tujuan untuk mewujudkan dan menciptakan kondisi tertib lalu lintas tertentu dalam waktu tertentu secara teratur sesuai dengan peraturan dan ketentuan atau norma-norma yang berlaku. Hal tersebut merupakan upaya lain dalam mengurangi pelanggaran dengan cara persuasif karena masalahnya sangat kompleks dan tidak dapat ditangani secara baik dan benar oleh satu instansi saja, disinilah perlunya koordinasi yang baik antar instansi tersebut, selain mengoptimalkan penegakan hukum lalu lintas yang bersifat represif.

Kesuksesan sebuah kebijakan untuk mengurangi kecelakaan di jalan raya, jika dilacak secara rasional ternyata berkaitan secara langsung dengan kedisiplinan berlalu-lintas. Paling tidak ada dua instansi yang secara institusional bertanggung jawab secara langsung untuk memelihara tegaknya disiplin berlalu-lintas ini yaitu pihak kepolisian dan Dinas Lalu-lintas dan Angkutan Jalan Raya (DLLAJR). Kedua instansi ini harus

berupaya secara maksimal untuk meningkatkan disiplin berlalulintas.

Di samping itu, masyarakat pendidikan seperti guru, dosen, pelajar, mahasiswa, dan pengguna jalan lainnya juga harus melakukan upaya yang sejalan agar disiplin berlalu-lintas dapat terus dipelihara, dijaga dan ditegakkan. Diharapkan bahwa dengan tegaknya disiplin, maka lalu-lintas dapat berjalan dengan lancar. Berikut ini dijelaskan berbagai upaya yang harus dilakukan oleh berbagai pihak untuk meningkatkan disiplin berlalu-lintas di kalangan pelajar dan mahasiswa.

Kurangnya pengetahuan para pengguna lalu lintas tentang fungsi alat-alat kelengkapan kendaraan besar ataupun kecil juga bisa menjadi penyebab tingginya angka kecelakaan lalu lintas. Peneliti pernah beberapa kali pernah menyaksikan kecelakaan yang diakibatkan oleh ketidaktahuan pengendara terhadap fungsi lampu sein. Lampu sein dinyalakan sebelah kiri, tetapi kendaraannya berbelok ke kanan. Tidak sedikit di antara mereka yang dapat dikategorikan sebagai pengendara pemula. Disadari atau tidak, mudahnya persyaratan untuk mengambil kredit kendaraan maupun mudahnya mendapatkan SIM sedikit banyak ikut menjadi penyebab tingginya angka kecelakaan lalu lintas. Mereka yang baru saja bisa mengendarai sepeda motor, tanpa memahami fungsi alat-alat kelengkapan kendaraannya secara baik, langsung memasuki keramaian lalu lintas jalan raya sehingga pada situasi yang menuntut pengoperasionalan alat-alat tersebut, mereka menjadi bingung; dan akhirnya terjadi kecelakaan.

Seseorang dikatakan berdisiplin berlalu lintas jika ia mematuhi peraturan tentang apa yang tidak boleh dan yang boleh pada saat berlalu lintas, baik dalam bentuk rambu-rambu maupun tidak. Pelanggaran berlalu lintas dapat dilakukan, baik secara sengaja maupun tidak. Kedisiplinan berlalu lintas harus diberlakukan kepada seluruh pengguna lalu lintas jalan. Kelancaran berlalu lintas tidak hanya ditentukan oleh kedisiplinan berlalu lintas juga ditentukan oleh kedisiplinan berlalu lintas dan seluruh pengguna lalu lintas jalan lainnya. Upaya meningkatkan disiplin berlalu lintas dapat ditangani dan dilakukan secara langsung oleh dinas/instansi yang terkait, seperti aparat kepolisian dan Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya (DLLAJR), serta secara tidak langsung dapat dilakukan oleh masyarakat pengguna lalu lintas jalan lainnya.

3.2 Pembahasan

3.2.1 Sosialisasi Penerapan Undang-Undang No.22 Tahun 2009 Dengan Penekanan Angka Kecelakaan dan Keselamatan Jalan

3.2.1.1 Peran Polri

Rencana Undang-Undang No.22 Tahun 2009 yang pada awalnya digagas oleh Departemen Perhubungan terkesan merubah total Undang-Undang No.14 Tahun 1992 dari 74 pasal menjadi 190 pasal serta cenderung mengabaikan aspek keharmonisan dengan perundangan terkait lainnya dan tidak dikoordinasikan dengan institusi yang bersangkutan sehingga menimbulkan permasalahan menyangkut substansi materi yang berkaitan dengan tugas pokok, fungsi dan wewenang Polri.

Seiring perubahan yang berjalan Undang-Undang No.22 Tahun 2009 dinilai lebih sempurna, efektif dan aplikatif dalam hal ikhwal penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan sesuai harapan masyarakat, sejalan dengan kondisi dan kebutuhan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan saat ini, serta harmoni dengan undang-undang lainnya.

Proses pembentukan dan nuansa psikologis yang melatari terbentuknya UU No.22 Tahun 2009 menjadi penting ketika harus menjawab bagaimana Polri dapat menjawab dan menjalankan amanah yang tertuang di dalamnya. Sesuai dengan Pasal 7 (2) e, dinyatakan bahwa tugas pokok dan fungsi Polri dalam hal penyelenggaraan lalu lintas sebagai suatu:

“Urusan pemerintah di bidang registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi, penegakan hukum, operasional manajemen dan rekayasa lalu lintas, serta pendidikan berlalu lintas”.

Selanjutnya, tugas dan fungsi Polri tersebut diperinci pada Pasal 12, meliputi 9 hal yakni:

- a. pengujian dan penerbitan SIM kendaraan bermotor.
- b. pelaksanaan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor.
- c. pengumpulan, pemantauan, pengolahan, dan penyajian data lalu lintas dan angkutan jalan.
- d. pengelolaan pusat pengendalian sistem informasi dan komunikasi lalu lintas dan angkutan jalan.
- e. pengaturan, penjagaan, pengawalan dan patroli lalu lintas.
- f. penegakan hukum meliputi penindakan pelanggaran dan penanganan kecelakaan lalu lintas.
- g. pendidikan berlalu lintas.
- h. pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas.
- i. pelaksanaan manajemen operasional lalu lintas.

Selain itu dalam undang-undang ini dinyatakan bahwa penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan dilaksanakan secara terkoordinasi melibatkan pemerintah, pemda, badan hukum dan masyarakat, yang terwadahi dalam forum lalu lintas dan angkutan jalan. Menyadari cakupan tugas dan fungsi Polri dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan sesuai dengan ketentuan dalam UU No 22 Tahun 2009 yang sangat luas dan mengandung kewenangan yang sangat besar maka segenap jajaran Polri, khususnya fungsi lintas perlu secepatnya membenahi diri, meningkatkan kinerja dan menata sistem dalam penyelenggaraan manajemen lalu lintas, sehingga Polri dapat menjalankan UU No.22 Tahun 2009 dengan baik serta mampu memberikan pengaruh signifikan terhadap tingkat kepercayaan masyarakat.

Kemampuan Polri dalam mengimplementasikan UU tersebut akan sangat menentukan eksistensi Polri sebagai institusi yang dipercayai masyarakat dan diamanahi oleh undang-undang untuk memberikan pelayanan kepada masyarakat di bidang kelalulintasan, memelihara kamtibcarlantas serta menegakkan hukum. Dalam hal ini jangan sampai polri tidak mampu melakukan pekerjaan yang diprakarsai oleh dirinya sendiri.

Berbicara masalah eksistensi Polri agar selalu membuka wawasan berpikir yang luas dalam menjalankan tugas dan tanggung jawab, serta kewenangan yang dimiliki, mencermati perkembangan lingkungan, dinamika serta tuntutan masyarakat yang terjadi, sehingga mampu

menampilkan kinerja yang terbaik, cepat dalam memberikan layanan, transparan, akuntabel, serta terwujud kamtibcarlantas dalam rangka mendukung pembangunan nasional.

Undang-Undang No 22 Tahun 2009 ini, bukan berarti bahwa Polri akan berorientasi pada kewenangan (*authority*), akan tetapi, harus disadari bahwa tugas dan fungsi polri di bidang lalu lintas, berikut kewenangan-kewenangan yang melekat dapat berkorelasi erat dengan fungsi kepolisian lainnya baik menyangkut aspek penegakan hukum maupun pemeliharaan kamtibmas dan pencegahan kejahatan secara terpadu. sebagai contoh registrasi kendaraan bermotor berkaitan erat dengan *scientific crime investigation*, maupun kesatuan *data base finger print* untuk kepentingan identifikasi pemilik SIM, juga memiliki kaitan dengan investigasi kriminal. Demikian juga dalam hal manajemen operasional lalu lintas, polri menjadi bagian yang penting dan menentukan guna terwujudnya sistem transportasi publik yang aman, nyaman dan lancar.

Hal tersebut menunjukkan koneksitas yang tinggi, antara implementasi tugas dan fungsi polri dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan dengan banyak aspek lainnya dalam penyelenggaraan berbagai urusan pemerintahan. Pentingnya hubungan kemitraan yang sinergis dengan berbagai komponen bangsa, mulai dari pemerintahan baik di tingkat pusat dan di daerah, ATPM (Agen Tunggal Pemegang Merk), kalangan akademisi sampai dengan organisasi masyarakat yang concern dengan permasalahan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan.

Guna menjamin terwujudnya performa Polri dalam penugasan bidang lalu lintas sebagaimana tugas yang digariskan dalam undang-undang agar dapat berjalan sesuai harapan masyarakat dan ketentuan etika profesi (*core values*) maka diperlukan dukungan dari segenap pengemban fungsi kepolisian lainnya yang terkait dan pengawasan yang efektif, tidak saja dengan mengandalkan pengawasan eksternal dari lembaga legislatif, lembaga eksekutif, lembaga Ombudsman, LSM, individu serta kelompok masyarakat, ataupun media sebagai wujud mekanisme *check and balances*, tetapi juga pengawasan internal dalam bentuk pengawasan manajerial dari para pimpinan fungsi lalu lintas maupun pengawasan dari pengemban fungsi pengawasan lingkup internal Polri.

Dalam UU No 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ini, terdapat beberapa prinsip penting yang paralel dengan praktek *good governance and clean government*. Diantaranya adalah mencantumkan asas transparansi, akuntabilitas, berkelanjutan, partisipatif, manfaat, efisiensi dan efektif, keseimbangan, terpadu dan kemandirian. Dengan demikian regulasi ini telah menjadi landasan pelaksanaan tugas, yang sejalan dengan tuntutan perubahan lingkungan.

Sejalan dengan hal tersebut, maka sosialisasi diharapkan dapat menumbuhkan komitmen untuk lebih meningkatkan sinergitas antara fungsi lalu lintas dan fungsi-fungsi lainnya yang terkait, baik sebagai pendukung maupun mengemban misi pengawasan. Dengan demikian diharapkan Polri, khususnya jajaran yang mengemban fungsi kelalulintasan dapat

melaksanakan tugasnya dengan baik. Di samping itu fungsi pengawasan internal juga diharapkan mampu menjaga dan mengawal dinamika operasional pengemban fungsi lalu lintas, agar senantiasa berjalan sesuai dengan arah kebijakan reformasi birokrasi polri, khususnya program unggulan *quick wins*⁶³.

Mengingat reformasi birokrasi Polri meliputi lima program utama yaitu evaluasi kinerja dan profil Polri 2025, *quick wins*, restrukturisasi organisasi, manajemen SDM dan remunerasi, serta manajemen perubahan, sebagai penjabaran amanah yang ada dalam Undang-Undang No.17 Tahun 2007 serta Grand Strategi Polri Tahun 2005-2025. Reformasi birokrasi ini untuk mengakselerasikan proses perubahan dan membangun kultur Polri secara konseptual, konsisten dan berkesinambungan demi mencapai *output* Polri yang mampu menampilkan profesionalitas, menunjukkan spirit dan etos kerja yang tinggi, berorientasi kepada kepentingan masyarakat, bangsa, dan negara, serta menunjukkan komitmen yang kuat dalam pelaksanaan tugas.

Reformasi birokrasi ini, dilaksanakan salah satunya melalui program unggulan *quick wins* yang bertujuan untuk meningkatkan kepercayaan dan kecintaan masyarakat kepada Polri dalam waktu yang cepat di mana dua diantara empat program di dalamnya, secara langsung mengait dengan tugas kelululintasan yakni *quick response* dan transparansi pelayanan SSB.

⁶³ www.indonesia.go.id, 2009. Empat Program Unggulan (Quick Win) Reformasi Birokrasi Polri. Diakses melalui <http://www.indonesia.go.id/in/kementerian/kementerian/kementerian-negara-pendayagunaan-aparatur-negara-dan-reformasi-birokrasi/522-ketenagakerjaan/1759-empat-program-unggulan-quick-win-reformasi-birokrasi-polri- tanggal 21 Maret 2013>.

Polri merupakan salah satu institusi yang paling cepat merespon kebijakan pemerintah dalam hal reformasi birokrasi di mana pada tanggal 30 Januari 2009 program *quick wins* telah di launching oleh Presiden RI dengan fungsi lalu lintas sebagai penjurur. Setelah itu, bertepatan dengan peringatan Hari Bhayangkara 1 Juli 2009, Polri meluncurkan program “integrated system pelayanan lalu lintas” yang merupakan sistem pelayanan administrasi SIM, STNK dan BPKB serta kecelakaan lalu lintas terintegrasi secara on line dengan perbankan (BRI), bea cukai, 17 ATPM dan Jasa Raharja. Melalui program tersebut pelayanan menjadi semakin cepat, murah, mudah, transparan dan akuntabel.

Hal tersebut sebenarnya menunjukkan keterkaitan erat antara fungsi lalu lintas dengan penjabaran reformasi birokrasi Polri. Fungsi lalu lintas merupakan salah satu *core bussiness* di lingkungan polri karena karakteristik tugasnya yang mencakup tiga rumusan tugas pokok Polri serta banyak bersentuhan secara langsung dengan masyarakat. Oleh karena itu, lalu lintas merupakan etalase Polri di mana sorotan publik banyak tertumpu kepada kinerja lalu lintas, sehingga hal ini menjadikan fungsi lalu lintas menjadi sangat strategis berkenaan dengan strategi membangun kepercayaan masyarakat sekaligus upaya internal Polri untuk mengakselerasikan transformasi kultural.

Performa fungsi lalu lintas dalam pelaksanaan tugas akan banyak mempengaruhi citra polisi, bisa saja bersifat positif maupun negatif. Dengan kata lain persepsi masyarakat terkait pelaksanaan tugas pelayanan,

penegakan hukum, maupun pemeliharaan keamanan dan ketertiban berlalu lintas, senantiasa bersifat korelatif linier terhadap image Polri.

Karakteristik tugas dan fungsi lalu lintas yang bersentuhan langsung dengan masyarakat, menimbulkan konsekuensi fungsi lalu lintas sebagai sasaran berbagai kontrol eksternal. Hal tersebut hendaknya dilihat sebagai bentuk kepedulian masyarakat pada kualitas pelayanan publik yang dilakukan oleh Polri, serta dijadikan sebagai cambuk untuk meningkatkan kinerja, guna terwujudnya transparansi, akuntabilitas, maupun pelayanan publik yang mudah dan cepat, dalam rangka *good government* (pemerintah yang bersih).

Memahami hal tersebut, diharapkan agar fungsi Propam melalui kegiatannya baik yang bersifat preemtif, preventif, maupun represif mampu mengeliminir berbagai potensi maupun ancaman faktual dalam pelaksanaan tugas dan fungsi polri di bidang kelalulintasan seperti berupa penyimpangan perilaku anggota, penyalahgunaan kewenangan, maupun komplain masyarakat.

Jajaran Propam dalam pelaksanaan pengawasan internal, lebih lanjut diutamakan kepada aspek pencegahan serta terwujudnya keterpaduan dengan fungsi terkait. namun demikian, manakala ditemukan terjadi penyimpangan maupun pelanggaran terhadap aturan, baik kode etik profesi polri maupun disiplin, bahkan pidana, maka segenap jajaran propam untuk tidak ragu-ragu dalam mengambil tindakan yang tentunya dilandasi prinsip obyektif, cepat, dan mengandung kepastian hukum. Dengan demikian,

kemampuan Propam dalam menjalankan fungsi pengawasan, serta membina hubungan yang sinergis dengan obyek pengawasan, akan sangat mendukung pencapaian kebijakan reformasi birokrasi Polri, khususnya program unggulan *quick wins* dalam bidang lalu lintas.

Demikian juga, kepada para pengemban fungsi pendukung seperti fungsi Samapta berikut jajarannya agar dapat memahami isi Undang-Undang No.22 Tahun 2009 dengan baik, mengingat tugas-tugas kesamaptaaan cukup identik dengan beberapa bentuk penugasan lalu lintas. Sedangkan untuk para pengemban fungsi Bina Mitra, diharapkan dapat membantu mensosialisasikan perundangan kepada mitra Polri maupun segenap masyarakat sehingga akan terwujud budaya sadar dan patuh hukum. Untuk para pengemban fungsi Pembinaan Hukum (Binkum) diharapkan senantiasa memantau dan mengkaji penerapan undang-undang No.22 Tahun 2009 serta memberikan bimbingan teknis dalam hal penerapan hukum pada penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan, khususnya menyangkut pelaksanaan tugas dan fungsi yang diemban oleh Polri.

Melihat kenyataan yang berkembang dan berbagai persoalan di lapangan, terutama dalam tugas-tugas polisi yang berkaitan dengan lalu lintas dan angkutan jalan, secara jujur harus diakui bahwa masih banyak hal yang masih belum siap secara maksimal, sehingga melaksanakan tugas dan kewenangan yang diberikan oleh undang-undang secara maksimal penting untuk diingat bahwa pada gilirannya masyarakatlah yang akan menilai bahwa Polri memang mampu untuk melaksanakan amanah undang-undang

dengan baik dan penuh rasa tanggung jawab, sehingga masyarakat juga yang akan menilai tentang kepatutan Polri untuk mengemban berbagai kewenangan tersebut dibandingkan dengan pihak lain.

3.2.1.2 Peran Dinas Lalu-lintas dan Angkutan Jalan Raya (DLLAJR)

Pemberlakuan Undang-Undang No.22 Tahun 2009 membawa implikasi langsung terhadap Dinas Lalu-lintas dan Angkutan Jalan Raya (DLLAJR). Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No.60 Tahun 2010 tentang Organisasi dan Tata Kerja Departemen Perhubungan, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat mempunyai tugas melaksanakan penyiapan perumusan kebijakan, standar, norma, pedoman, kriteria dan prosedur, serta bimbingan teknis, evaluasi dan pelaporan di bidang sistem transportasi. Sebagai salah satu kebijaksanaan untuk mencapai sasaran tersebut pemerintah memandang perlu untuk melakukan program yang secara nyata dapat diwujudkan. Sehubungan dengan penugasan tersebut, perlu disiapkan bahan pembinaan untuk menunjang bimbingan teknis, penyuluhan dan sosialisasi yaitu⁶⁴:

1. Memberikan bimbingan teknis/penyuluhan pada Pemerintah Kota/Kabupaten dalam melaksanakan perencanaan, pengawasan, dan pengendalian lalu lintas dan angkutan kota sesuai kebijakan transportasi perkotaan;
2. Meningkatkan daya guna penyelenggaraan pemerintahan di daerah kota/kabupaten, terutama dalam pelaksanaan pembangunan dan

⁶⁴ DepHub RI, Laporan Kegiatan: Bimbingan Teknis, Penyuluhan dan Sosialisasi Transportasi Perkotaan tahun Anggaran, Kementerian Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 2011.

- pelayanan kepada masyarakat di bidang transportasi;
3. Mendorong terciptanya sistem transportasi yang efektif dan efisien;
 4. Memberikan pedoman kepada institusi Pemerintah/regulator, operator maupun pengguna jasa dalam penyelenggaraan transportasi;
 5. Memberikan pedoman kepada Pemerintah (Pusat maupun Daerah) dalam menyusun kebijakan transportasi;
 6. Meningkatkan kualitas pelayanan transportasi kepada masyarakat.

Agar dapat menghasilkan produk yang berkualitas, maka ruang lingkup sosialisasi dilaksanakan melalui penyuluhan kepada Pemerintah Kota/Kabupaten tentang kebijakan transportasi, penyuluhan terhadap aparat penanggung jawab pengelolaan manajemen lalu lintas dan angkutan, serta penyuluhan melalui kegiatan sosialisasi kebijakan transportasi secara menerus dan berkelanjutan dengan melaksanakan workshop dan pemberian buku-buku pedoman terkait dengan kebijakan penyelenggaraan transportasi perkotaan.

Keluaran yang diharapkan melalui kegiatan Bimbingan Teknis, Penyuluhan dan Sosialisasi Transportasi Perkotaan Tahun Anggaran 2011, meliputi :

1. Adanya pemahaman bagi penentu kebijakan penyelenggaraan transportasi perkotaan untuk mewujudkan transportasi perkotaan yang dapat melayani semua lapisan masyarakat, semua kepentingan masyarakat serta melayani seluruh pelosok kawasan perkotaan;

2. Terwujudnya suatu pemikiran untuk mewujudkan sistem transportasi perkotaan yang lebih efektif dan efisien;
3. Mendorong pemahaman peserta sosialisasi tentang landasan hukum yang mengatur secara khusus tentang penyelenggaraan transportasi perkotaan.
4. Mendorong Pemerintah Kota/Kabupaten untuk mengatasi kemacetan lalu lintas, mengurangi polusi akibat kendaraan bermotor dan mengurangi jumlah kejadian kecelakaan;
5. Mendorong pemahaman pemerintah kota/kabupaten untuk mewujudkan pelayanan angkutan umum yang handal dan memadai bagi masyarakat;
6. Mendorong pemahaman pemerintah kota/kabupaten untuk menciptanya suatu kota yang maju dan baik dari sektor transportasi (terutama transportasi darat) sehingga dapat mempengaruhi sektor yang lainnya.

Pasal-pasal dalam UU No.22 Tahun 2009 yang menjadi pokok perhatian karena tingkat implementasi yang tinggi bagi Dinas Lalu-lintas dan Angkutan Jalan Raya (DLLAJR) yaitu:

1. Pasal 139 (Kewajiban Menyediakan Angkutan Umum)

Angkutan umum diselenggarakan dalam upaya memenuhi kebutuhan angkutan umum yang selamat, aman, nyaman dan efisien. Pemerintah wajib menjamin tersedianya angkutan umum sebagaimana pada ayat di atas.

2. Pasal 141/198 (Standar Pelayanan Angkutan Orang)

Untuk mewujudkan standar pelayanan jasa angkutan umum pemerintah menetapkan suatu Standar Pelayanan Minimal (SPM).

3. Pasal 185 (Subsidi Angkutan Umum)

Tarif penumpang kelas ekonomi ditetapkan Pemerintah/Daerah dan tarif kelas ekonomi dapat diberi subsidi oleh Pemerintah/Daerah.

4. Pasal 158 (Angkutan Massal)

Pemerintah wajib menjamin ketersediaan angkutan massal berbasis jalan untuk memenuhi kebutuhan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum di kawasan perkotaan (kawasan megapolitan, metropolitan dan perkotaan besar). Angkutan massal harus didukung dengan bus berkapasitas angkut massal, lajur khusus, trayek angkutan umum massal yang tidak berhimpitan dan angkutan pengumpan.

5. Pasal 174 (Izin Angkutan Umum)

Dilaksanakan melalui seleksi/pelelangan, penyediaan jasa angkutan umum dilaksanakan oleh BUMN/D atau Badan Hukum lain (Pasal 139) dan wajib asuransi kecelakaan penumpang dan awak (Pasal 237)/pelanggaran 6 bln/Rp1,5 jt (Pasal 313). Izin satu trayek atau berupa kawasan, perpanjangan izin harus melalui seleksi/lelang, wajib mengoperasikan sesuai SPM (Pasal 177), pemerintah wajib menjaga keseimbangan supply /demand (Pasal 197).

6. Pasal 145 (Rencana Umum Jaringan Trayek)

Penyusunan dilakukan berkordinasi dengan instansi terkait, jaringan trayek perkotaan disusun berdasarkan kawasan perkotaan (otonom; bgn kabupaten dengan ciri kota; kawasan bgn dari 2 daerah yang memiliki ciri kota), penetapan jaringan trayek oleh Pemerintah/daerah sesuai wilayah (dalam wilayah kota/kabupaten perlu mendapatkan persetujuan dari Menteri (Pasal 148) dan erhenti ditempat yang ditentukan (tidak perlu harus terminal (Pasal 143) kecuali AKAP/AKDP)

7. Pasal 133 (Manajemen Kebutuhan Lalin)

Penyelenggaraan manajemen kebutuhan lalu lintas untuk meningkatkan efisiensi dan efektivitas penggunaan ruang lalu lintas dan mengendalikan pergerakan lalu lintas, yang salah satunya dilakukan dengan cara pengenaan retribusi pengendalian lalu lintas atau dikenal dengan *road pricing*.

8. Pasal 109-101 (Analisis Dampak Lalu Lintas)

Analisis dampak lalu lintas diwajibkan untuk Setiap rencana pembangunan pusat kegiatan, permukiman dan infrastruktur yang akan menimbulkan gangguan Keamanan, Keselamatan, Ketertiban, dan Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Andalalin dilakukan oleh lembaga konsultan yang memiliki tenaga ahli bersertifikat.

Arah kebijakan dalam implementasi UU No.22 Tahun 2009 membutuhkan pengembangan sistem transportasi yang didasarkan kepada

master plan kebijakan, strategi dan program yang meliputi:

1. Regulasi, Institusi Dan Perencanaan

Kebijakan ini meliputi pembenahan regulasi, pemantapan *capacity building* dan penyelesaian *Set Up Master Plan* atau *Grand Design*. Strategi ini mencakup yaitu penyempurnakan peraturan perundang-undangan yang mengatur, memberdayakan peran pemerintah daerah maupun pusat dalam memprioritaskan angkutan umum, pengembangan *Public Private Partnership* (PPP) dalam pembangunan transportasi dan pemanfaatan Dana Alokasi Khusus (DAK). Program meliputi Peraturan Pemerintah dari UU No.22 Tahun 2009, penyusunan norma dan standar lainnya, penyusunan roadmap atau master plan transportasi dan kegiatan konsolidasi.

2. Prasarana

Kebijakan meliputi pembangunan prasarana transportasi dengan Pengembangan konsep integrasi tata guna lahan dan transportasi. Strategi meliputi Pengembangan konsep *Transport Oriented Development* (TOD) dengan memadukan perencanaan transportasi dengan tata guna lahan (UU Tata Ruang), pengembangan fasilitas pejalan kaki dan pesepeda.

3. Lalu Lintas

Kebijakan meliputi peningkatan kelancaran lalu lintas. Strategi meliputi Penataan penggunaan sepeda motor, pengembangan *Intelligent Transport System*, penerapan *Traffic Demand Management*

(TDM). Program meliputi kajian penataan sepeda motor, percontohan lajur khusus, usulan produksi sepeda motor ber cc kecil dan bertenaga listrik dan *hybrid*, pengembangan ATCS (*Area Traffic Control System*), *Variable Message Sign* (VMS), system navigasi, Pembatasan lalu lintas dan *Electronic Road Pricing* (ERP).

4. Angkutan Umum

Kebijakan meliputi keberpihakan pada penggunaan dan pengembangan angkutan umum. Strategi meliputi pengembangan angkutan umum yang mampu menjangkau seluruh kawasan dan mampu melayani seluruh lapisan masyarakat yang handal dan berkelanjutan, menjamin kepastian dan keberlangsungan pelayanan angkutan umum dengan penetapan Standar Pelayanan Minimal. Program meliputi pengembangan angkutan massal BRT (*Bus Rapid Transit/ busway*) pada Kota Besar dan Metropolitan, pengembangan angkutan bus sedang untuk Kota Sedang melalui DAMRI, Pengembangan angkutan pelajar/perintis, Integrasi angkutan perkotaan, Pengembangan sistem pembayaran yang lebih akuntabel dan terintegrasi (*Smart Card*), Penerapan sistem tender untuk perizinan.

5. Lingkungan

Kebijakan meliputi pengembangan transportasi yang berkelanjutan (*Sustainable Transport*) dan pengembangan sistem transportasi nasional yang rendah emisi (*Low Emission Transport*). Strategi

meliputi pendayagunaan penggunaan bahan bakar alternatif (Perpres 5/2006), meningkatkan kelaikan sarana kendaraan bermotor, pencegahan dampak negatif pembangunan terhadap lalu lintas. Program meliputi sosialisasi tata cara mengemudi (*Smart Driving*), *Land Use Control* (analisis dampak lalu lintas), diversifikasi bahan bakar dan peningkatan teknologi kendaraan.

3.2.2 Desain Model Teoritik Sosialisasi Penerapan Undang-Undang No.22 Tahun 2009 Dengan Penekanan Angka Kecelakaan dan Keselamatan Jalan

Kesuksesan Program sosialisasi Undang-Undang No.12 Tahun 2009 ditentukan oleh berbagai pihak, tak terkecuali pihak kepolisian dan Dinas Lalu-lintas dan Angkutan Jalan Raya (DLLAJR). Oleh karena itu, diperlukan koordinasi dan kerjasama dengan berbagai pihak termasuk institusi pendidikan dan masyarakat terutama generasi muda menyangkut sosialisasi peraturan, tata tertib, etika, dan disiplin berlalu-lintas. Begitupun juga dalam sebuah organisasi pelaksana sebuah kebijakan yang di dalamnya melibatkan lebih dari seorang, sosialisasi merupakan salah satu unsur vital. Hal ini mengandung pengertian bahwa dengan sosialisasi yang baik akan tercipta kesamaan persepsi dan pandangan dari para pelaksana tentang arti, tujuan dan sasaran dari program yang telah ditetapkan⁶⁵.

Harold Laswell dan Abraham Kaplan mengatakan bahwa kebijakan publik hendaknya berisi tujuan, nilai-nilai dan praktika-praktika sosial yang

⁶⁵ Abdulkahar Badjuri dan Teguh Yuwono, *Administrasi Kebijakan Publik*, Universitas Diponegoro, Semarang, 2002, hal 116

ada dalam masyarakat. Selanjutnya Randall B. Ripley menganjurkan agar kebijakan publik dilihat sebagai suatu proses dan melihat proses tersebut dalam suatu model sederhana untuk dapat memahami konstelasi antar aktor dan interaksi yang terjadi di dalamnya⁶⁶.

Angka kecelakaan lalu lintas semakin lama semakin meningkat sehingga sebuah kebijakan publik adalah suatu atau tindakan yang dilakukan oleh suatu tujuan tertentu atau serangkaian prinsip atau tindakan yang dilakukan oleh suatu pemerintahan pada periode tertentu ketika terjadi suatu subyek atau krisis⁶⁷. Kebijakan publik didefinisikan sebagai apapun yang dipilih oleh pemerintah untuk dilakukan, maka harus ada tujuannya dan kebijakan publik atau kebijakan negara itu harus meliputi semua tindakan pemerintah. Dengan demikian, kebijakan untuk mengurangi angka kecelakaan lalu lintas bukan semata-mata merupakan pernyataan atau keinginan pemerintah ataupun pejabat pemerintah saja.

Kebijakan adalah apa yang dilakukan atau tidak dilakukan oleh pemerintah yang berupa sasaran atau tujuan dari berbagai program pemerintahan. Kebijakan tersebut dapat ditetapkan secara jelas dalam berbagai peraturan perundang-undangan atau dalam bentuk sosialisasi oleh berbagai instansi. Semua pilihan atau tindakan apa pun yang dilakukan oleh pemerintah baik untuk melakukan sesuatu ataupun pilihan untuk tidak melakukan sesuatu. Kebijaksanaan merupakan serentetan instruksi dari para

⁶⁶ James Anderson, *Public Policy-making*, Second edition, Holt, Rinehart and Winston: 1979 dalam Islamy, Irfan, *Prinsip-Prinsip Perumusan Kebijakan Negara*, Cetakan 12, Bumi Aksara, Jakarta, 2003.

⁶⁷ Budi Winarno, *Teori dan Proses Kebijakan Publik*, Media Pressindo, Yogyakarta: 2002.

pembuat kebijaksanaan yang ditujukan kepada para pelaksana kebijaksanaan yang menjelaskan tujuan-tujuan serta cara-cara untuk mencapai tujuan tersebut⁶⁸.

Peranan sosialisasi sangat dibutuhkan karena sangat mempengaruhi keberhasilan implementasi kebijakan. Pelaksanaan kebijakan pada tingkat yang paling bawah (*street level bureaucracy*) harus diberikan informasi yang menyeluruh dan utuh mengenai kebijakan publik yang akan diambil. Sosialisasi merupakan unsur vital, hal ini mengandung pengertian bahwa sosialisasi yang baik akan tercipta kesamaan persepsi dan pandangan dari para pelaksana tentang arti, tujuan dan sasaran dari program yang telah ditetapkan⁶⁹.

Para pelaksana kebijakan di bidang lalu lintas dapat memahami tugas dan fungsi dengan baik serta konsisten dalam pelaksanaan. Salah pengertian yang dapat menjadi penghambat bagi pelaksana program untuk mencapai tujuan dan sasaran yang ditetapkan untuk mengurangi angka kecelakaan lalu lintas. Kebutuhan sosialisasi yang baik diperlukan oleh para aparat terhadap masyarakat atau kelompok sasaran sehingga diperoleh kesamaan persepsi dan interpretasi dalam menyerap informasi.

Sosialisasi yang baik membutuhkan komunikasi yang utuh. Joseph L. Massie dan John Douglas (1977) mengatakan komunikasi dapat didefinisikan sebagai proses mengirimkan gagasan dan kesan dari seseorang

⁶⁸ Thomas R. Dye dalam Solichin Abdul Wahab, Pengantar Analisis Kebijaksanaan Negara, Rineka Cipta, Jakarta, 1990.

⁶⁹ Abdulkahar Badjuri dan Teguh Yuwono, Administrasi Kebijakan Publik, Universitas Diponegoro, Semarang, 2002, hal 116

kepada orang lain. Sedangkan menurut Robert J. Thierauf, Robert C. Klekamp dan Daniell W. Geeding (1977) mengatakan komunikasi adalah pengiriman dan penerimaan informasi dari seseorang kepada orang lain sebagai alat untuk menyatukan kegiatan-kegiatan organisasi⁷⁰.

Dalam kaitannya dengan pelaksanaan Undang-Undang No.22 Tahun 2009 maka sosialisasi yang terjadi di dalamnya akan mempengaruhi kesuksesan program yang dibuat. Sosialisasi adalah sebuah proses dimana manusia memasuki sosial yang telah ada dan tertata sebelumnya. Sosialisasi juga berarti proses integrasi individu tersebut ke dalam seperangkat gagasan dan hasil kesepakatan kolektif yang ada dan berlaku di lokasi yang bersangkutan⁷¹.

Dengan demikian sosialisasi Undang-Undang No.22 Tahun 2009 adalah sebuah proses penanaman atau transfer kebiasaan atau nilai dan atauran dari suatu generasi ke generasi lainnya dalam sebuah kelompok atau masyarakat. Di dalam teori mengenai peranan (*role theory*) bahwa proses sosialisasi diajarkan peran-peran yang harus dijalankan oleh individu. Dalam hal ini dengan adanya sosialisasi, masyarakat ditanamkan yang namanya nilai dan norma serta diajarkan.

Sosialisasi dapat dibagi menjadi dua berdasarkan jenisnya yaitu primer (dalam keluarga) dan sekunder (dalam masyarakat). Sosialisasi primer didefinisikan sebagai sosialisasi pertama yang dijalani individu

⁷⁰ Sutarto, Dasar-Dasar Komunikasi Administrasi, Duta Wacana University Press, Yogyakarta, 1991, Hal. 47.

⁷¹ Soerjono Soekanto, Sosiologi Suatu Pengantar, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2000, Halaman 27.

semasa kecil dengan belajar menjadi anggota masyarakat (keluarga). Dalam hal ini perlu diberikan sosialisasi yang baik dan benar oleh pihak yang berkewajiban. Sosialisasi sekunder adalah suatu proses sosialisasi lanjutan setelah sosialisasi primer yang memperkenalkan individu ke dalam kelompok tertentu dalam masyarakat. Masyarakat diperkenalkan dengan sesuatu hal yang baru yang selama ini mungkin tidak akan pernah dirasakan oleh masyarakat⁷².

Sosialisasi dalam konteks menyeluruh terkait Undang-Undang No.22 Tahun 2009 dapat memanfaatkan empat agen sosialisasi utama yaitu keluarga, kelompok bermain, media massa dan system pendidikan. Dalam hal ini agen sosialisasi adalah pihak-pihak yang melaksanakan atau melakukan sosialisasi dengan dua pola sosialisasi yaitu pola sosialisasi represif dan pola sosialisasi partisipatoris. Sosialisasi represif menekankan pada penggunaan hukuman terhadap kesalahan, menekankan pada penggunaan materi dalam hukuman dan imbalan. Sosialisasi partisipatoris merupakan pola yang di dalamnya masyarakat diberi imbalan manakala berperilaku baik, hukuman dan imbalan bersifat simbolik, masyarakat diberi kebebasan, penekanan diletakkan pada interaksi, komunikasi bersifat lisan, masyarakat menjadi pusat sosialisasi, keperluan dianggap penting⁷³.

Perilaku sebagai perefleksian faktor-faktor kejiwaan seperti keinginan, minat, kehendak, pengetahuan, emosi, sikap, motivasi, reaksi dan sebagainya dan faktor lain seperti pengalaman, keyakinan, sarana-sarana

⁷² Kamanto Soenarto. Pengantar Sosiologi. Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia, Jakarta, 2000, Hal. 23

⁷³ Kamanto Soenarto, *ibid*, Hal. 33

fisik, sosio budaya masyarakat dan sebagainya. Perilaku manusia cenderung bersifat holistik⁷⁴. Dengan berdisiplin berlalu-lintas, diharapkan arus lalu-lintas kendaraan dapat berjalan lancar. Diharapkan bahwa dengan tegaknya disiplin, maka lalu-lintas dapat berjalan dengan lancar. Berikut ini dijelaskan berbagai upaya yang harus dilakukan oleh berbagai pihak untuk meningkatkan disiplin berlalu-lintas yaitu:

1. Upaya yang Dilakukan oleh Pihak Kepolisian untuk Meningkatkan Disiplin Berlalu-lintas
 - a. Memperketat persyaratan untuk mendapatkan Surat Izin Mengemudi (SIM). Upaya ini dilakukan untuk menepis anggapan adanya isu praktik jual beli SIM illegal (SIM tembak), yaitu cara mendapatkan SIM dengan tidak mengikuti ujian tertulis atau praktik. Pengguna SIM tembak ini tidak sedikit yang tidak memahami atau mengerti peraturan, tata tertib, etika, dan disiplin berlalu-lintas. Oleh sebab itu, penerbitan SIM perlu diperketat dan ditertibkan, serta praktik jual beli SIM illegal sedapat mungkin dieliminir.
 - b. Mensosialisasikan peraturan tata, tata tertib, etika, dan disiplin berlalu-lintas di sekolah-sekolah maupun kampus-kampus. Sosialisasi peraturan, tata tertib, etika, dan disiplin berlalulintas perlu dilakukan di sekolah-sekolah dan kampus-kampus mengingat secara keseluruhan pelajar dan mahasiswa

⁷⁴ Notoatmodjo, S. dan Sawono S. 1985. Pengantar Ilmu Perilaku Kesehatan. Badan Penerbit Kesehatan Masyarakat, Fakultas Kesehatan Masyarakat, Universitas Indonesia, 1985.

merupakan bagian terbesar dari jumlah total pengguna lalu-lintas jalan. Mereka tidak seluruhnya memahami/mengerti peraturan, tata-tertib, etika, dan disiplin berlalu-lintas.

- c. Merazia secara proporsional dan profesional para pengguna lalu lintas jalan untuk mengecek ada dan tidaknya surat-surat dan alatalat kelengkapan jalan. Upaya ini dilakukan untuk menekan tingginya jumlah angka kecelakaan lalu-lintas dan tindak kriminalitas.
- d. Menindak secara proporsional dan profesional para pelanggar peraturan, tata tertib, etika, dan disiplin berlalu lintas, baik yang berasal dari kalangan sekolah, kampus, maupun dari kalangan pengguna jalan lainnya. Upaya ini dilakukan untuk maksud-maksud yang sama dengan nomor 3 di atas.
- e. Menggalakkan kegiatan kepramukaan di sekolah-sekolah dan kampus-kampus yang dapat digabungkan dalam kegiatan kepramukaan saka Bhayangkara Para pelajar dan mahasiswa yang tergabung dalam kegiatan kepramukaan saka Bhayangkara biasanya diperkenalkan dengan tugas-tugas dan peranan kepolisian dalam menegakkan peraturan, tata tertib, etika, dan disiplin berlalu lintas. Dengan kegiatan ini diharapkan tumbuhnya kesadaran akan manfaat dan pentingnya mematuhi peraturan, tata tertib, etika, dan disiplin berlalu lintas.

- f. Mengikutsertakan pihak sekolah maupun kampus dalam kegiatan-kegiatan tertentu yang diselenggarakan oleh pihak kepolisian; demikian pula sebaliknya mengikutsertakan pihak kepolisian dalam kegiatan tertentu yang diselenggarakan pihak sekolah maupun kampus. Keikutsertaan dan keterlibatan secara timbak balik antara pihak sekolah dan kampus dengan pihak kepolisian diharapkan akan menumbuhkan, mempererat dan meningkatkan kerja sama, saling pengertian, dan saling menghormati kedua belah pihak.
2. Upaya yang Dilakukan oleh DLLAJR untuk Meningkatkan Disiplin Berlalu-lintas
 - a. Memasang rambu-rambu di tempat-tempat yang rawan kecelakaan dan kemacetan;
 - b. Merazia secara proporsional dan professional para pelanggar peraturan, tata tertib, etika, dan disiplin berlalu-lintas;
 - c. Menindak secara tegas, proporsional, dan professional para pelanggar peraturan, tata tertib, etika, dan disiplin berlalu lintas.
 3. Upaya yang dapat dilakukan oleh institusi pendidikan khususnya para guru dan para dosen

Upaya yang dapat dilakukan oleh para guru dan para dosen untuk menegakkan disiplin berlalu-lintas meliputi:

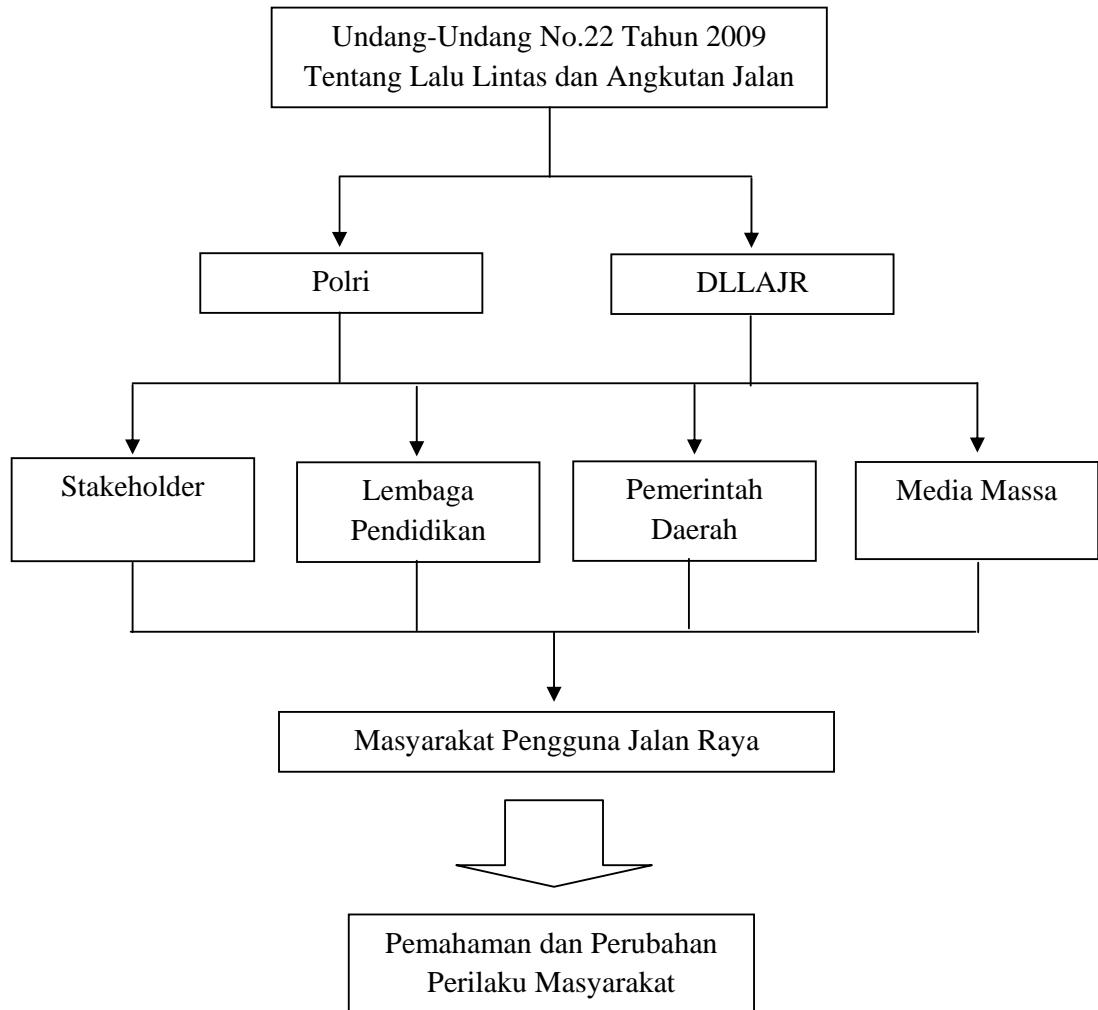
 - a. Mengkontekstualkan bidang studi, disiplin ilmu, ataupun pokok bahasan tertentu dengan kedisiplinan berlalu-lintas;

- b. Sekali waktu perlu meluangkan waktu kurang lebih 5 sampai dengan 10 menit sebelum pembelajaran dimulai untuk menjelaskan pentingnya disiplin berlalu-lintas kepada para pelajar maupun mahasiswa demi kelancaran kegiatan pembelajaran ataupun perkuliahan mereka;
 - c. Menjadi contoh bagi para pelajar dan mahasiswa dalam mematuhi segala bentuk peraturan, tata tertib, etika, dan disiplin berlalulintas.
4. Upaya yang dilakukan oleh generasi muda khususnya para pelajar dan mahasiswa untuk Meningkatkan Disiplin Berlalu-lintas Para pelajar dan mahasiswa harus berupaya mulai dan diri sendiri untuk:
 - a. Mematuhi segala peraturan, tata tertib, etika, dan disiplin berlalulintas, baik dalam bentuk rarnburambu maupun tidalc sehingga lalu lintas jalan dapat berjalan lancar,
 - b. Melengkapi diri sendiri dengan surat-surat kelengkapan jalan, seperti SIM dan Surat Tanda Nomor Kendaraan (SINK), serta
 - c. Melengkapi dan memeriksa secara rutin kondisi alat-alat kelengkapan kendaraan, seperti: lampu sein, lampu rem, rem, kaca spion, helm, knalpot standar, dan sebagainya.
5. Upaya yang dilakukan masyarakat pengguna jalan untuk meningkatkan disiplin berlalu-lintas
Tidak hanya kalangan pelajar dan mahasiswa saja yang harus berupaya untuk meningkatkan disiplin berlalulintas, tetapi seluruh

masyarakat pengguna jalan pun harus melakukan hal yang sama. Misalnya, masyarakat yang ingin bepergian naik angkutan kota (angkot) dengan penuh kesadaran tidak memberhentikan angkot di tempat-tempat yang rawan kemacetan dan kecelakaan, seperti: tikungan, persimpangan jalan, pasar, dan sebagainya. Bilamana ingin menjalankan kendaraan, mereka harus mengontrol terlebih dahulu apakah alat-alat kelengkapan jalan sudah dibawa atau belum, dan apakah alat-alat kelengkapan kendaraan dapat berfungsi atau dapat dioperasikan atau tidak, dan sebagainya.

Berdasarkan pada hasil penelitian, pembahasan dan kajian teori yang telah dikemukakan pada bab-bab sebelumnya maka penelitian ini mendesain kebijakan sosialisasi Undang-Undang No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai berikut:

Gambar 3.1
Desain Sosialisasi Undang-Undang No.22 Tahun 2009



Sosialisasi Undang-Undang No.22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menggantikan Undang-Undang No.14 tahun 1992 ditujukan untuk meningkatkan pemahaman dan perubahan perilaku berlalu lintas masyarakat menjadi lebih patuh sehingga secara langsung dapat

mengurangi angka kecelakaan lalu lintas. Pemahaman dan ketaatan masyarakat menjadi hal yang sangat penting agar kebijakan untuk mewujudkan tujuan keamanan dan ketertiban berlalu lintas tersebut berhasil.

Strategi sosialisasi menjadi ujung tombak tercapainya kebijakan pemerintah dalam penegakan hukum lalu lintas tersebut. Penelitian ini menyusun kerangka konseptual tentang sosialisasi penerapan Undang-Undang No.22 tahun 2009 dengan penekanan kecelakaan dan keselamatan jalan.

BAB IV

PENUTUP

4.1 Kesimpulan

Berdasarkan pada pembahasan hasil penelitian yang telah disampaikan pada bab-bab sebelumnya maka penelitian menarik beberapa kesimpulan sebagai berikut:

1. Sosialisasi penerapan Undang-Undang No.22 Tahun 2009 dengan penekanan angka kecelakaan dan keselamatan jalan dapat dilakukan dengan efektif melalui aktor-aktor yang terkait atau terlibat langsung yaitu peran Polri dan DLLAJR sebagai dua institusi dalam *grand desain* implementasi kebijakan dengan dasar sebagai berikut:

- a. Peran Polri

Cakupan tugas dan fungsi Polri dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan sesuai dengan ketentuan dalam UU No 22 Tahun 2009 yang sangat luas dan mengandung kewenangan (*authority*) yang sangat besar. Fungsi lalu lintas merupakan salah satu *core bussiness* di lingkungan Polri karena karakteristik tugasnya yang mencakup tiga rumusan tugas pokok Polri serta banyak bersentuhan secara langsung dengan masyarakat.

- b. Peran Dinas Lalu-lintas dan Angkutan Jalan Raya (DLLAJR)

Pemberlakuan Undang-Undang No.22 Tahun 2009 membawa implikasi langsung terhadap DLLAJR sebagai pemegang tugas

melaksanakan penyiapan perumusan kebijakan, standar, norma, pedoman, kriteria dan prosedur, serta bimbingan teknis, evaluasi dan pelaporan di bidang sistem transportasi. Sehubungan dengan penugasan tersebut DLLAJR merupakan aktor kunci dalam pembinaan untuk menunjang bimbingan teknis, penyuluhan dan sosialisasi.

2. Desain model teoritik sosialisasi penerapan Undang-Undang No.22 Tahun 2009 dengan penekanan angka kecelakaan dan keselamatan jalan maka Polri dan Dinas Lalu-lintas dan Angkutan Jalan Raya (DLLAJR) memerlukan koordinasi dan kerjasama dengan berbagai pihak termasuk pemerintah daerah, lembaga pendidikan, media massa dan stakeholder.

4.2 Saran

Sosialisasi penerapan Undang-Undang No.22 Tahun 2009 kepada masyarakat sebagai sebuah *grand desain* dengan aktor kunci yaitu Polri dan DLLAJR maka beberapa saran yang dapat diberikan dari penelitian ini sebagai berikut:

1. Polri dan DLLAJR agar terus mengupayakan pendekatan dengan berbagai pihak yaitu pemerintah daerah, lembaga pendidikan, media massa dan stakeholder melalui wadah resmi sehingga dapat saling berkoordinasi secara utuh dengan tujuan akhir yaitu pesan-pesan yang disampaikan efektif ke masyarakat luas. Mengingat data angka kecelakaan yang semakin tahun semakin meningkat maka prioritas

sosialisasi Undang-Undang No.22 Tahun 2009 terutama ditujukan kepada generasi muda menyangkut peraturan, tata tertib, etika dan disiplin berlalu-lintas.

2. Kebijakan non penal sama pentingnya dengan kebijakan penal sehingga sosialisasi perlu dimuat di dalam peraturan pemerintah tentang pelaksanaan undang-undang dalam hal ini Undang-Undang No.22 Tahun 2009.
3. Bagi masyarakat perlu terus menjaga ketertiban berkendara dengan mentaati peraturan lalu lintas.

DAFTAR PUSTAKA

- A. Hoogerwerf, *Politicologie : Begrippen en Problemen* (Alpen aan den Rijn, Samson Uitgeverij, 1972).
- Abdulkahar Badjuri dan Teguh Yuwono, *Administrasi Kebijakan Publik*, Universitas Diponegoro, Semarang, 2002.
- Amir Santoso, *Analisa Kebijakan Publik : Suatu Pengantar*, Jurnal Ilmu Politik No. 3, Gramedia, Jakarta, 1992.
- Barda Nawawi Arief, *Batas Kenzampuan Hukum Pidana Dalam Penanggulangan Kejahatan*, Kertas Kerja Pada Seminar Nasional Pendekatan Non Penal Dalam Penanggulangan Kejahatan, Semarang 2 September 1996.
- _____, *Upaya Non Penal Dalam Kebijakan Penanggulangan Kejahatan*, Fak Hukum, Tanpa Tahun
- Barda Nawawi Arief dan Muladi, *Teori-Teori Kebijakan Pidana*, Alumni, Bandung, 1992.
- Budi Winarno, *Teori dan Proses Kebijakan Publik*, Media Pressindo, Yogyakarta 2002.
- _____, *Kebijakan dan Proses Kebijakan Publik*. Yogyakarta: Media Pressindo. 2005
- Burhan Bungin, *Metodologi Penelitian Sosial : Format-Format Kantitatif dan Kualitatif*, Airlangga University Press, 2001.
- Bustan, M, N. *Epidemiologi Penyakit Tidak Menular*. PT. Rineka Cipta, Jakarta, 2007.
- David Easton dalam Miftah Thoha, *Dimensi-Dimensi Prima Ilmu administrasi Negara*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 1992.
- DepHub RI, 2011. *Kecelakaan Lalu Lintas Tempati Urutan Tiga Penyebab Kematian*. Jakarta : Pusat Komunikasi Publik. Diakses melalui <http://www.dephu.go.id> tanggal 20 Maret 2013.
- _____, *Laporan Kegiatan: Bimbingan Teknis, Penyuluhan dan Sosialisasi Transportasi Perkotaan tahun Anggaran*, Kementerian Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 2011.

- DepKes RI., 2011. Kemkes Tetapkan 8 Program Keselamatan Jalan. Diakses melalui <http://www.depkes.go.id> tanggal 20 Maret 2013.
- Ditjen Perhubungan Darat. 2006. Laporan Akhir Pedoman Teknis Kampanye Program Keselamatan. Jakarta: Author. hubdat.web.id. (diakses tanggal 5 Oktober 2012).
- Direktorat Jenderal Pembinaan Pengawasan Ketenagakerjaan Kementerian Tenaga Kerja Dan Transmigrasi RI. 2009. Kebijakan Keselamatan Dan Kesehatan Kerja (K3) Nasional. Diakses melalui www.depkeu.go.id tanggal 20 Maret 2013.
- E.S Geller. Working safe: how to help people actively care for health and safety. Lewis Publisher, 2001.
- Edward K. Morlok, Introduction to Transportation Engenering and Planning, (diterjemahkan oleh Johan Kalanaputra Hainim, Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi), Erlangga, Jakarta, 1995.
- F.D. Hobbs. Traffic Planning and Engineering, 2nd Edition, Edisi Bahasa Indonesia. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 1995.
- Farouk Muhammad, Praktik Penegakkan Hukum Bidang Lalu Lintas, Cetakan Kedua, UI Press, Jakarta, 1998
- Gabriel Lele, Post Modernisme dalam Pengembangan Wacana Formulasi Kebijakan. Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik UGM, Yogyakarta, 1999.
- George C. Edwards III, Implementating Public Policy. Washington D.C: Congressional Quarerly Inc, 1980
- Gunawan, H. 2012. 40% Kecelakaan Kerja Terjadi di Jalan Raya. Diakses melalui www.tribunnews.com tanggal 20 Maret 2013.
- H.S. Djajoesman, Polisi dan Lalu Lintas, Dinas Hukum Polri, Jakarta 1976.
- H.W. Heinrich, A Safety Management Approach in Industrial Accident Prevention. New York: Mc. Grow Hill Book Company, 1996.
- Ikkal Hasan, Pokok-Pokok Materi Metode Penelitian dan Aplikasinya, Ghalia Indonesia, Jakarta, 2003.
- Irfan Islamy, Prinsip-Prinsip Perumusan Kebijakan Negara, Cetakan 12, Bumi Aksara, Jakarta, 2003

- James Anderson, Public Policy-making, Second edition, Holt, Rinehart and Winston: 1979 dalam Islamy, Irfan, Prinsip-Prinsip Perumusan Kebijakan Negara, Cetakan 12, Bumi Aksara, Jakarta, 2003.
- James T. Reason. 2000. Human Error: Models and Management. British Medical Journal, 320: 768-770.
- Joko Widodo, Analisis Kebijakan Publik, Konsep dan Aplikasi Analisis Proses Kebijakan Publik. Banyumedia Publishing, Malang Jawa Timur, 2006
- Kamanto Soenarto. Pengantar Sosiologi. Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia, Jakarta, 2000.
- Leo Agustino, Politik dan Kebijakan Publik, cetakan pertama, Puslit KP2W Limlit Unpad, Bandung, 2006
- Lexy J. Moleong, Metodologi Penelitian Kualitatif, Remaja Rosdakarya, Bandung, 2003.
- Muhamad Ikhsan, Makalah Seminar Lalu Lintas Dan Permasalahannya, Yogyakarta, 10 Juli 2009.
- O'neil, B. Accident : Highway Safety & William Haddon, Jr. Diakses melalui <http://www.contingencies.org/janfeb02/crashes.pdf> tanggal 20 Maret 2013.
- Putra Fadhilah. Paradigma Kritis dalam Studi Kebijakan Publik dan Ruang Partisipasi dalam Proses Kebijakan Publik, Pustaka Pelajar Offset, Yogyakarta, 2003.
- Pramono, H. 2011. Korban Meninggal Akibat Kecelakaan, Jawa Timur Tertinggi. Diakses melalui www.antaraneews.com tanggal 20 Maret 2013.
- Randall B. Ripley, Policy Analysis in Political Science, Nelson-Hall Publisher, Chicago, 1985.
- Ridwan Efendi dan Elly Malihah. Panduan Kuliah Pendidikan Lingkungan Sosial, Budaya, dan Teknologi. Yasindo Multi Aspek, Bandung, 2007.
- S.P. Warpani, S.P, Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, ITB, Bandung, 2002.
- Sanafiah Faisal, Penelitian Kualitatif Dasar-Dasar dan Aplikasi, Y.A.3, Malang, 1990.
- Skinar P. Psychology on The Road : The Human Factor in Traffic Safety. New York : John Willey & Sons, Inc., 1978.

- Soekidjo Notoatmodjo. Prinsip-Prinsip Dasar Ilmu Kesehatan Masyarakat, Rineka Cipta, Jakarta, 2003.
- Soekidjo Notoatmodjo dan Sawono S. 1985. Pengantar Ilmu Perilaku Kesehatan. Badan Penerbit Kesehatan Masyarakat, Fakultas Kesehatan Masyarakat, Universitas Indonesia, 1985.
- Soerjono Soekanto, Kesadaran Hukum dan Kepatuhan Hukum. CV. Rajawali, Jakarta, 1992.
- _____, Sosiologi Suatu Pengantar, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2000.
- _____, Kesadaran Hukum dan Kepatuhan Hukum. CV. Rajawali, Jakarta, 1992.
- Solichin Abdul Wahab, Pengantar Analisis Kebijakan Negara, Rineka Cipta, Jakarta, 1990.
- _____, Analisis Kebijakan dari Formulasi ke Implementasi Kebijakan Negara. Cetakan Keempat. Bumi Aksara, Jakarta, 2004.
- Stephen W Littlejohn, Theoris Of Human Communication, Seventh Edition, Wadsworth Publishing Company, California, 2001.
- Sudarto, Kapita Selektta Hukum Pidana, Bandung, Alumni, 1981
- Sutarto, Dasar-Dasar Komunikasi Administrasi, Duta Wacana University Press, Yogyakarta, 1991.
- Tachjan, Implementasi Kebijakan Publik, cetakan pertama, Puslit KP2W Umpad, Bandung, 2006
- Thomas R. Dye dalam Solichin Abdul Wahab, Pengantar Analisis Kebijakan Negara, Rineka Cipta, Jakarta, 1990.
- World Health Organization. 1984. Road Traffic Accident in Developing Countries, Report of WHO Meeting. Geneva: Author.
- www.indonesia.go.id, 2009. Empat Program Unggulan (Quick Win) Reformasi Birokrasi Polri. Diakses melalui <http://www.indonesia.go.id/in/kementerian/kementerian/kementerian-negara-pendayagunaan- Aparatur-negara-dan-reformasi-birokrasi/522-ketenagakerjaan/1759-empat-program-unggulan-quick-win-reformasi-birokrasi-polri- tanggal 21 Maret 2013>.

Zulkarimein Nasution. Prinsip-Prinsip Komunikasi Untuk Penyuluhan, Edisi Revisi, Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia, Jakarta, 1990