



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

SEMINAR HASIL PENELITIAN

**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**

SEMINAR HASIL PENELITIAN

**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

HALAMAN PENGESAHAN

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

JURNAL ILMIAH

Disusun Dalam Rangka Memenuhi Persyaratan Guna Menyelesaikan
Program Magister Ilmu Hukum
Fakultas Hukum Universitas Diponegoro

Oleh

Happy Perdana Yudianto

11010111400048

Jurnal ilmiah dengan judul di atas
Telah disahkan dan disetujui untuk diperbanyak

Dosen Pembimbing

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

NIP. 194812121976031003

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.

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.

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 “mengkawatikan” maka dibutuhkan suatu 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 masyarakat 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.

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 fenomena¹. 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 diamati².

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 tertentu³. Di samping itu, penelitian ini juga

¹ Ikbal Hasan, Pokok-Pokok Materi Metode Penelitian dan Aplikasinya, Ghalia Indonesia, Jakarta, 2003, hal. 58

² Lexy J. Moleong, Metodologi Penelitian Kualitatif, Remaja Rosdakarya, Bandung, 2003, hal. 3

³ Burhan Bungin, Metodologi Penelitian Sosial : Format-Format Kuantitatif dan Kualitatif, Airlangga University

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 mengumpul, 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 kualitatif⁴.

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 penelitian⁵ dalam hal ini mengenai sosialisasi Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 dengan penekanan upaya pengurangan angka kecelakaan dan peningkatan kesadaran keselamatan di jalan.

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.

Press, 2001, hal. 48.

⁴ Lexy J. Moleong, Metodologi Penelitian Kualitatif, Remaja Rosdakarya, Bandung, 2003, hal. 2

⁵ Sanafiah Faisal, Penelitian Kualitatif Dasar-Dasar dan Aplikasi, Y.A.3, Malang, 1990, hal.81

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.

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 tersebut⁸.

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

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.

⁸ David Easton dalam Miftah Thoha, Dimensi-Dimensi Prima Ilmu administrasi Negara, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 1992

bawah (*street level bureaucracy*) harus diberikan informasi yang menyeluruh dan utuh mengenai kebijakan publik yang akan diambil⁹.

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, tujuan dan sasaran dari program yang telah ditetapkan¹⁰.

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 informasi¹¹.

Menurut Joseph L. Massie dan John Douglas (1977)¹²:

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)¹³:

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

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 didefenisikan Peter L. Berger dan Luckman sebagai sosialisasi pertama yang dijalani individu semasa kecil dengan belajar menjadi anggota masyarakat

⁹ Abdulkahar Badjuri dan Teguh Yuwono, *Administrasi Kebijakan Publik*, Universitas Diponegoro, Semarang, 2002, hal 116

¹⁰ Ibid

¹¹ Ibid

¹² Sutarto, *Dasar-Dasar Komunikasi Administrasi*, Duta Wacana University Press, Yogyakarta, 1991, Hal. 47.

¹³ Sutarto, Ibid.

(keluarga). Dalam hal ini perlu diberikan sosialisasi yang baik dan benar oleh pihak yang berkewajiban¹⁴.

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 lainnya¹⁵.

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 respons¹⁶.

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

¹⁴ Kamanto Soenarto. Pengantar Sosiologi. Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia, Jakarta, 2000, Hal. 23

¹⁵ Kamanto Soenarto, ibid, Hal. 31

¹⁶ Skinner P. Psychology on The Road : The Human Factor in Traffic Safety. New York : John Willey & Sons, Inc., 1978

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 bersangkutan¹⁷.

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 proses¹⁸. 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)¹⁹.

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 kendaraan²⁰.

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

¹⁷ Skinar P., *ibid*

¹⁸ H.W. Heinrich, *A Safety Management Approach in Industrial Accident Prevention*. New York: Mc. Grow Hill Book Company, 1996

¹⁹ World Health Organization. 1984. *Road Traffic Accident in Developing Countries*, Report of WHO Meeting. Geneva: Author.

²⁰ F.D. Hobbs. *Traffic Planning and Engineering*, 2nd Edition, Edisi Bahasa Indonesia. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 1995

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.

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 motor²¹:

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.
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

²¹ Ditjen Perhubungan Darat. 2006. Buku Petunjuk Tata Cara Bersepeda Motor di Indonesia. Jakarta : Departemen Perhubungan RI.

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

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: Congresional 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.
- Ikbal 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 Kebijaksanaan 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](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%2021%20Maret%202013).
- Zulkarimein Nasution. Prinsip-Prinsip Komunikasi Untuk Penyuluhan, Edisi Revisi, Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia, Jakarta, 1990