

PERWUJUDAN GOOD GOVERNANCE SEBAGAI STRATEGI
PENEGAKAN HUKUM DALAM UPAYA MENGURANGI TINGKAT
KECELAKAAN LALU LINTAS DAN MENINGKATKAN KETERTIBAN
HUKUM MASYARAKAT

Oleh :

M. Shohibul Jamil, S.H.I.,M.H.
(Dosen STIE Cendekia Karya Utama Semarang)

ABSTRAK

Data kecelakaan dan pelanggaran lalu lintas yang dihimpun oleh Ditlantas Babinkum Polda Jateng memberikan gambaran bahwa tingkat kecelakaan lalu lintas dan tingkat ketertiban masyarakat terhadap hukum lalu lintas sangat memprihatinkan, hal ini apabila tidak dilakukan langkah strategis guna mengurangi tingkat kecelakaan lalu lintas dan meningkatkan ketertiban hukum masyarakat maka akan menimbulkan kerugian yang sangat besar, bukan saja korban jiwa dan harta namun juga akan menimbulkan kerugian dibidang ekonomi. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui kebijakan-kebijakan yang sudah dilakukan Polri guna mewujudkan *good governance*, untuk mengetahui kinerja Polri dalam upaya mengurangi tingkat kecelakaan lalu lintas dan meningkatkan ketertiban hukum masyarakat serta untuk mengetahui konsep strategisnya.

Penelitian ini bersifat analitis deskriptif jika dilihat dari tujuannya termasuk penelitian hukum yuridis empiris. Lokasi penelitian ini dilakukan di Satlantas Polda Jateng, dan masyarakat pengguna jalan . Jenis data yang digunakan meliputi data primer dan data sekunder. Teknik pengumpulan data melalui wawancara dan penelitian kepustakaan baik buku-buku, peraturan perundang-undangan, hasil penelitian terdahulu. Analisis data menggunakan analisis kualitatif.

Berdasarkan penelitian ini, diperoleh hasil bahwa kecelakaan lalu lintas di Indonesia dapat digambarkan dalam data kurun waktu 2 tahun terakhir menunjukkan bahwa kecelakaan lalulintas yang terjadi di Indonesia telah merenggut korban jiwa rata-rata 10.000 per tahun. Penyebab kecelakaan yang terjadi didominasi oleh faktor manusia, kendaraan, faktor jalan, dan factor lingkungan. Maka untuk tujuan menciptakan masyarakat tertib hukum guna mewujudkan Kamseltibcar Lantas dibutuhkan suatu strategi yaitu dengan melaksanakan prinsip-prinsip *good governance* yakni: partisipasi, transparansi, akuntabilitas, efektif dan efisien, penegakan hukum, responsif, konsensus, setara dan inklusif, yang kemudian strategi-strategi ini telah diejawentahkan ke dalam program-program jangka pendek, jangka menengah, dan jangka panjang. Program-program tersebut mengandung strategi tentang pendidikan masyarakat, tentang lalu lintas jalan dan peraturan lalu lintas, pemahaman terhadap visi dan misi penegak hukum di bidang lalu lintas, peningkatan kualitas aparat hukum di bidang lalu lintas, peningkatan sarana dan prasarana, mendayagunakan teknologi, manajemen dan rekayasa lalu lintas.

Kata Kunci : Strategi Penegakan Hukum, Good Governance.

ABSTRACT

From the accidents and traffic violations data collected by the Traffic Directorate of the Legal Construction Unit of Indonesian Police and from our daily observations, they give a description that traffic accident rate and the rate of public obedience to the traffic law / order is very poor. If there is no strategic to decrease the level of traffic accident and increase the public obedience, therefore, it will cause great losses, not only lives and properties, it also cause economic loss. The objectives of this research are to find out the policies that have been done by the Indonesian Polices to create good governance, their occupation in decreasing the level of traffic accident, increasing of public obedience, then to find out strategic concept of law obedience to decrease the level of traffic accident and increase the public obedience.

This research is a descriptive analytic research and viewed from its objectives, it is included in the legal-empirical juridical research. The locations of this research are in central java Traffic Units, and public using the roads or drivers / riders. The used types of data include primary data and secondary data. Data collection techniques include interviews and literature research covering books, law and order, papers, previous research results, documents, and so on. Data analysis uses the qualitative analysis.

Based on this research results, it is found that traffic accidents in Indonesian may be described from the data in the last 2 years period, showing that traffic accidents occurring in Indonesia have claimed casualties of 10.000 in vehicles, road factor, and environmental factor. Therefore, the purpose of realizing the public obedience is in order to realize the Traffic Safety, Orderliness, and Fluency, strategies are required that is by realizing the principles of good governance such as; participation, transparency, accountability, effectiveness, efficiency, law obedience, responsiveness, consensus, equivalency, inclusiveness. And then, these strategies have been manifested in long-term, med-term, and short-term. Those programs contain the strategies of public education, traffic education, the traffic-rule, the comprehension in vision and mission of law-upholder in traffic term, the increasing of traffic apparatus quality and infrastructures, and using the technologies, management, and traffic-engineering.

Keywords : law enforcement strategy, Good Governance.

Pendahuluan

Tata kelola pemerintahan yang baik merupakan syarat berjalannya pemerintah yang bersih dan berwibawa, semakin meningkatnya pengetahuan masyarakat dan pengaruh globalisasi, maka semakin meningkat pula tuntutan atas pengelolaan pemerintahan yang baik (*good governance*).¹

Munculnya konsep *good governance* berawal dari adanya kepentingan lembaga-lembaga donor seperti PBB, Bank Dunia, ADB maupun IMF dalam memberikan bantuan pinjaman modal kepada negara-negara yang sedang berkembang sebagai standar penentu untuk mencapai pembangunan berkelanjutan dan berkeadilan.²

Negara Indonesia termasuk salah satu negara berkembang yang berupaya mewujudkan *good governance*. Dewasa ini penyelenggaraan pemerintahan yang baik menjadi agenda utama di Indonesia, yakni di dahului oleh krisis finansial (1997) yang meluas menjadi krisis ekonomi, krisis tersebut telah mendorong arus balik yang luas yang menuntut perbaikan ekonomi negara dan pemerintahan negara³. Dengan ciri-ciri sebagaimana diungkapkan oleh United Nation Development Program (UNDP) yakni⁴ : mengikutsertakan semua, transparansi, efektif, efisien, akuntabilitas, responsif, peduli pada stakeholder, partisipasi masyarakat, menjamin adanya supremasi hukum, menjamin prioritas-prioritas politik sosial dan ekonomi yang didasarkan pada konsensus masyarakat, termasuk urusan transportasi yang menjadi kebutuhan semua masyarakat.

Transportasi adalah pergerakan manusia, barang dan informasi dari suatu tempat ke tempat lain dengan aman, nyaman, cepat, murah dan sesuai dengan lingkungan untuk memenuhi kebutuhan hidup manusia.⁵

¹Dwi Martani, 2007, *Konsep Strategi dan Implementasi good Governance Dalam Pemerintahan*, Inspektorat Jendral Departemen Agama RI, Jakarta, h.3.

² Sadjijono, 2008, *Seri Hukum Kepolisian Polri dan Good Governance*, Penerbit Laksbang Mediatama, Jakarta, h. 231.

³ Fajrul Falaakh, 2007, *Strategi Menuju Clean Government dan good Governance*, Inspektorat Jendral Departemen Agama RI, Jakarta, h.237.

⁴ Sadjijono, *op. cit.*, h. 234.

⁵ Arif Budiarto dan Mahmudah, 2007, *Rekayasa Lalu Lintas*, UNS Pres, Surakarta, h.1.

Lebih lanjut ditambahkan bahwa timbulnya transportasi berdasarkan pada persoalan yakni. Pertama: Kebutuhan manusia akan barang, jasa dan informasi dalam proses kehidupannya. Kedua: Barang, jasa dan informasi tidak berada dalam satu kesatuan dengan tempat tinggalnya.

Dua hal pokok tersebut menyebabkan terjadinya arus manusia, barang dan informasi dari suatu zona asal menuju ke zona tujuan melalui berbagai prasarana untuk memenuhi kebutuhan hidup manusia.⁶

Dalam kehidupan saat ini, manusia tidak dapat memenuhi segala kebutuhan hidupnya hanya dari tempat tinggalnya saja. Pemenuhan kebutuhan tersebut mengakibatkan terjadinya arus pergerakan sehingga muncul permasalahan transportasi.

Tamin⁷ menyatakan terbatasnya bahan bakar minyak (BBM) secara temporer bukanlah permasalahan yang parah, tetapi peningkatan arus lalu lintas serta kebutuhan akan transportasi telah menghasilkan kemacetan, tundaan, kecelakaan dan permasalahan lingkungan yang sudah berada diatas ambang batas.

Transportasi yang pada intinya berupa pergerakan manusia dan barang sebenarnya hanyalah merupakan kebutuhan turunan, sedangkan kebutuhan dasar manusia adalah pemenuhan terhadap kebutuhan hidup manusia berupa barang dan jasa.⁸ Manusia mempunyai sifat yang tidak mudah puas sehingga menyebabkan kebutuhan hidup semakin bertambah, baik dalam hal jenis maupun kuantitasnya, sehingga untuk memenuhi kebutuhan tidak cukup hanya dengan menempuh jarak yang pendek dalam satu lokasi saja.

Kegiatan hidup manusia yang sangat bervariasi dan kompleks membutuhkan suatu ruang (*space*). Kebutuhan akan ruang tersebut, semakin lama semakin terpisah-pisah selaras dengan ragam kegiatan manusia yang semakin terspesialisasi. Setiap kegiatan yang sejenis cenderung mengelompok terpisah dengan jenis kegiatan lain yang berlainan, sehingga

⁶ *Ibid.*, h. 5.

⁷ Ofyar Z Tamin, 1997, *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*, Penerbit ITB, Bandung, h.4.

⁸ Arif Budiarto dan Mahmudah, *op. cit.*, h. 1.

muncul zona-zona kegiatan atau sistem kegiatan yang antara satu dengan lainnya berbeda.⁹

Masalah transportasi atau perhubungan merupakan masalah yang selalu dihadapi oleh negara-negara yang telah maju dan juga oleh negara-negara yang sedang berkembang seperti Indonesia.

Permasalahan transportasi yang dijumpai pada masa sekarang mempunyai tingkat kualitas yang lebih parah dan kuantitas yang lebih besar di bandingkan dengan tahun-tahun sebelumnya baik tingkat kecelakaan, kemacetan, polusi udara serta pelanggaran lalu lintas.¹⁰

terhadap masalah lalu lintas secara umum. Sebagai contoh data yang di ambil Peningkatan jumlah kendaraan bermotor di Indonesia juga sangat berpengaruh dari Badan Pusat Statistik menunjukkan peningkatan jumlah kendaraan bermotor di daerah Jawa Tengah dari tahun 2014-2015 yang berjumlah 24.671.330 mengalami kenaikan menjadi 32.774.929 atau kenaikan sebanyak 8.103.599 (33%) dimana peningkatan ini tidak diimbangi dengan penambahan pembangunan insfrastruktur jalan yang memadai, akibatnya setiap tahun angka kemacetan maupun kasus kecelakaan lalu lintas semakin meningkat.¹¹

Data dari Ditlantas Babinkam Polda Jateng, di daerah Jawa Tengah pada waktu 2 tahun berturut-turut sebagai berikut: ¹² Jumlah kecelakaan lalu lintas tahun 2014 berjumlah 16.721 kasus dan tahun 2015 berjumlah 18.424 kasus (terjadi kenaikan 12%). Tingkat fatalitas menunjukkan bahwa sekitar 332 orang meninggal dunia dari 1000 kecelakaan yang terjadi.¹³

Akibat kecelakaan lalu lintas selain menimbulkan korban jiwa dan harta juga menimbulkan kerugian secara finansial maupun materiil, di Indonesia diperkirakan mencapai 234-250 triliun rupiah per tahun.¹⁴ Hal ini sangat memprihatinkan apabila tidak dilakukan langkah-langkah strategis

⁹ *Ibid.*, h. 2.

¹⁰ *Ibid.*, h. 3.

¹¹ www.bps.go.id/linkTabelStatis/view/jateng. 2015.

¹² Sumber: Direktorat Lalu Lintas Polda Jateng. 2015.

¹³ www.kompasiana.com/ Sumber Kantor Kepolisian Republik Indonesia. 2015.

¹⁴ *Ibid.*

guna mengurangi tingkat kecelakaan dan meningkatkan ketertiban hukum masyarakat, maka akan menambah daftar panjang korban jiwa dan kerugian secara finansial maupun materiil.

Hal ini menunjukkan bahwa penerapan hukum sebagaimana yang diamanatkan dalam UU No. 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan belum dilaksanakan sebagaimana mestinya,¹⁵ seperti penerapan terhadap pasal-pasal ancaman pidana Pasal 273 sampai dengan Pasal 317 maupun pasal-pasal yang mengatur tentang pendidikan pengemudi seperti yang tertera pada Pasal 78 sampai dengan Pasal 79 juncto Pasal 87 sampai dengan Pasal 89.¹⁶

Disamping itu penjatuhan vonis oleh hakim terhadap pelaku pelanggaran lalu lintas masih mengacu pada tabel tilang tidak mengindahkan ancaman pidana yang tercantum pada ketentuan yang diatur pada pasal-pasal yang tertera pada Undang-Undang No. 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan dengan nominal denda yang relatif sangat ringan. Sistem tilang dan mekanisme proses peradilan terhadap pelanggaran lalu lintas tidak dilaksanakan sebagaimana mestinya, sehingga vonis yang dijatuhkan tidak memberikan efek jera bagi pelanggar yang dihukum.¹⁷

Dari sini dapat kita amati bersama bahwa perhatian pemerintah terhadap masalah keselamatan lalu lintas dalam rangka mengurangi tingkat kecelakaan dan meningkatkan ketertiban hukum masyarakat dinilai masih sangat minim, karena terbukti pemerintah belum bisa menangani secara serius, sementara kasus-kasus lain yang menimbulkan korban manusia seperti korban akibat daerah konflik, akibat penyalahgunaan narkoba maupun korban akibat bencana (teroris, banjir, gempa, penyakit demam berdarah dan sebagainya) pemerintah memberikan perhatian yang begitu besar.

Dengan demikian sudah saatnya kita semua khususnya pemerintah mulai menyadari dan mengupayakan program-program dalam rangka

¹⁵ Undang-Undang No. 22 Tahun 2009, *Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan*.

¹⁶ Kunarto, 2007, *Merenungi Kritik Terhadap Polri (Masalah Lalu Lintas)*, Cipta Manunggal, Jakarta, h. 45.

¹⁷ *Ibid.*, h. 47.

mengurangi tingkat kecelakaan dan meningkatkan ketertiban hukum masyarakat perlu perhatian khusus dan penanganan yang lebih serius, komprehensif, integral serta strategis.

Kerangka Teori Dan Metode Penelitian

Penelitian ini merupakan penelitian deskriptif analitis.¹⁸ Deskriptif artinya penelitian ini bermaksud menggambarkan secara sistematis mengenai permasalahan lalu lintas, kecelakaan lalu lintas, dan ketertiban hukum di masyarakat. Analitis artinya penelitian ini akan menganalisa unsur-unsur yang terkait penemuan strategi penegakan hukum dalam tingkat kecelakaan lalu lintas dan ketertiban hukum masyarakat.

Penelitian ini merupakan penelitian yuridis empiris, Penelitian yang berbasis pada inventarisasi hukum positif, penemuan azas-azas hukum dan penemuan hukum, yang dilengkapi pengamatan operasionalisasi hukum secara empiris di masyarakat. dalam pengertian sebagaimana dimaksudkan oleh Soerjono Soekanto dan Sri Mamuji, cakupannya meliputi azas-azas hukum, sistematika hukum, taraf sinkronisasi hukum dan sejarah hukum.¹⁹

Pendekatan yuridis artinya meneliti produk hukum yang berupa peraturan perundang-undangan,²⁰ dengan melalui kegiatan-kegiatan Inventarisasi hukum dengan cara memilih pasal-pasal dan atau ketentuan-ketentuan yang terdapat dalam peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan lalu lintas dan ketertiban hukum, Mengklarifikasi pasal-pasal dan ketentuan-ketentuan tersebut secara sistematis, Menganalisa pasal-pasal dan ketentuan-ketentuan tersebut dengan menggunakan azas-azas hukum.

Pendekatan yuridis empiris dipergunakan untuk menemukan teori-teori, konsep-konsep, pandangan-pandangan dari para pakar hukum, khususnya dalam hal ini adalah para pakar hukum tata negara. Pengumpulan Data Primer diperoleh dengan metode interview yaitu mencakup cara yang digunakan seseorang untuk tujuan suatu tugas tertentu, mencoba

¹⁸ Lexy J. Moleong, 2010, *Metode Penelitian Kualitatif*, Remaja Rosdakarya, Bandung, h. 298.

¹⁹ Soerjono Soekanto dan Sri Mamuji, 1985, *Penelitian Hukum Normatif suatu Tinjauan Singkat*, Rajawali, Jakarta, h. 15.

²⁰ Taliziduhu Ndaraha, 2005, *Kybernologi*, Rineka Cipta, Jakarta.

mendapatkan keterangan secara lisan dari seorang responden, dengan bercakap-cakap, berhadapan muka dengan orang itu.²¹ Wawancara ini dilakukan dengan para anggota Polri khususnya Polda Jateng dan masyarakat pengguna jalan. Data Sekunder diperoleh dengan metode dokumentasi atau pencarian perpustakaan yaitu mencari data mengenai hal-hal atau variabel yang berupa catatan, buku, surat kabar, literatur, jurnal dan sebagainya.²²

Analisis data merupakan upaya pencarian dan menata secara sistematis catatan hasil observasi, wawancara, dan lainnya untuk meningkatkan pemahaman peneliti tentang kasus yang diteliti dan menyajikannya sebagai temuan baru.²³ Proses analisis data dalam penelitian ini menggunakan metode analisis data deskriptif kualitatif. Maksudnya adalah proses analisis yang didasarkan pada kaidah deskriptif dan kaidah kualitatif.²⁴ Metode ini digunakan sebagai upaya untuk mendeskripsikan dan menganalisis secara sistematis terhadap strategi penegakan hukum dalam upaya mengurangi tingkat kecelakaan lalu lintas dan meningkatkan ketertiban hukum masyarakat.

Pembahasan

a. Kebijakan-Kebijakan Yang Sudah Dilakukan Polri Guna Mengurangi Tingkat Kecelakaan Lalu Lintas.

Sebagaimana telah di atur dalam Pasal 13 Undang-undang No. 2 tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia, di sebutkan bahwa tugas pokok Kepolisian Negara Republik Indonesia adalah: ²⁵

- 1) Memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat
- 2) Menegakkan hukum
- 3) Memberikan perlindungan, pengayoman dan pelayanan kepada masyarakat

²¹Koentjaraningrat, *Metode Metode Penelitian Masyarakat*, Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama, Cet. ke-8, 1994. h.129.

²² Suharsimi Arikunto, 2000, *Prosedur Penelitian*, Jakarta: Bina Aksara, Cet. ke-10, h. 188.

²³ Noeng Muhadjir, 1996, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Yogyakarta, Rake Sarasin, h.104.

²⁴ Sudarwan Danim, 2002, *Menjadi Peneliti Kualitatif*, Bandung, Pustaka Setia, h. 41.

²⁵ Undang-undang No. 2 tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia Pasal 13.

Dari uraian tugas-tugas diatas, pada hakekatnya tugas pokok Polri adalah berupaya untuk mewujudkan keamanan dan ketertiban dalam masyarakat yang dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Secara sektoral tugas kewajiban pelayanan Polri kepada masyarakat dapat dikelompokkan kedalam beberapa struktur fungsi kepolisian yang diantaranya yaitu:²⁶

- 1) Intelkam Reserse Kriminal (Reskrim)
- 2) Samapta Bhayangkara (Sabhara)
- 3) Lalu Lintas (Lantas)
- 4) Pembinaan Masyarakat (Binmas)

Sesuai dengan Pasal 7 ayat 2 Undang-undang No 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, di katakan bahwa penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan oleh pemerintah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan sesuai dengan tugas pokok dan fungsi instansi masing-masing meliputi: urusan pemerintahan di bidang registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi, penegakan hukum, operasional manajemen dan rekayasa lalu lintas, serta pendidikan berlalu lintas, oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Satuan Lalu Lintas Polda Jawa Tengah turut berperan aktif dalam menciptakan inovasi-inovasi untuk menumbuhkan kesadaran masyarakat dalam berlalu lintas sehingga di harapkan tingkat kecelakaan lalu lintas yang di akibatnya karena kecerobohan atau keteledoran pengemudi atau pengguna jalan dapat semakin di tekan.

Untuk itu perlu kiranya dilakukan langkah konkret dalam mewujudkan pembinaan fungsi satuan lalu lintas dalam upayanya menciptakan keamanan, keselamatan, dan ketertiban serta kelancaran dalam berlalu lintas diwilayah hukum Polda Jawa Tengah. Langkah konkret tersebut diambil tentu saja dengan tidak meninggalkan tugas dan fungsi utama dari satuan lalu lintas tersebut, melainkan mengsinergikan langkah tersebut

²⁶ *Ibid.*

dengan gagasan-gagasan baru yang lebih kompetitif dan inovatif sesuai karakteristik Provinsi Jawa Tengah.

Langkah tersebut dilakukan dengan mengedepankan 3 (tiga) pendekatan fungsi Kepolisian yakni pre-emptif, preventif, dan represif. Tujuan yang hendak dicapai tentu saja terwujudnya *good governance*, serta terciptanya kamseltibcar lantas di Jawa Tengah sesuai dengan visi dan misi direktorat lalu lintas Polda Jawa Tengah.

Selanjutnya pembinaan fungsi lalu lintas ini juga dilaksanakan dengan melibatkan semua komponen pemangku kepentingan yang ada, pemberdayaan masyarakat serta kemitraan global. Hal ini selaras dengan pelaksanaan pencegahan kecelakaan lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 226 Undang-Undang No. 22 tahun 2009 .

a) Pendidikan Masyarakat.

Pendidikan masyarakat (dikmas) dalam berlalu lintas penting dilaksanakan karena dapat memberikan pencerahan kepada masyarakat sejak usia dini.

b) Pemberdayaan Masyarakat

Upaya mencegah kecelakaan lalu lintas tidak dapat dilaksanakan sendiri oleh Polisi namun dibutuhkan peranan masyarakat pula. Pembinaan kelompok masyarakat, dalam wujud:

c) Komunikasi Publik, yakni dengan adanya Pelayanan masyarakat dibidang lalu lintas melalui komunikasi dunia maya seperti pengadaan website atau blog lalu lintas yang *up to date*.

d) Turjawali, Pelaksanaan fungsi (pengaturan, penjagaan, pengawalan, dan patroli) dilaksanakan dengan optimalisasi peran anggota satuan lalu lintas,

e) Penerbitan SIM/STNK hal ini merupakan bagian dari pelayanan masyarakat, sehingga prosesnya harus benar-benar transparan, akuntabel, dan profesional dengan tidak meninggalkan sisi humanis.

f) Operasi Rutin, Operasi rutin lalu lintas dilaksanakan utamanya guna memeriksa kelengkapan kendaraan dan kelengkapan perorangan dari

para pengguna jalan raya. Pendekatan ini akan efektif dijalankan dengan melibatkan semua unsur pelaksana tugas dibidang lalu lintas. Penegakan hukum tidak harus berakhir pada tindakan tegas seperti tilang dan sebagainya namun bisa juga dikedepankan peringatan-peringatan dan himbauan sebagai penggugah kesadaran masyarakat untuk tertib berlalu lintas.

- g) Operasi Gabungan, Operasi gabungan dapat dilaksanakan dengan melibatkan unsur Dinas LLAJ serta unsur Militer, harapannya tidak hanya masyarakat menjadi lebih taat pada aturan jalan namun juga mencegah adanya kemungkinan anggota-anggota TNI/Polri yang melanggar aturan.
- h) Program Unggulan Mendekati Situasi Lebaran seperti ‘Patroli Ngabuburit’, yakni dengan pelaksanaan gatur jalan raya serta patroli jalan raya disore hari, ‘*Police on the spot*’, yakni acara bersama yang bisa menjadi ajang ngabuburit bagi masyarakat, dilaksanakan dengan mengedepankan fungsi kepolisian melalui acara-acara hiburan bagi masyarakat, dan ‘*Road free car*’, yakni kegiatan penutupan ruas-ruas jalan utama yang dilaksanakan sore hari sehingga bisa digunakan masyarakat sebagai tempat bersantai menunggu beduk buka puasa.

b. Analisis Tingkat Kecelakaan Lalu Lintas dan Faktor Yang Mempengaruhi

Pada kurun waktu 2 tahun terakhir jumlah pelanggaran lalu lintas yang berhasil dilakukan penindakan oleh Polda Jawa Tengah,²⁷ yakni tahun 2014 sebanyak 1.860.524 pelanggaran dan tahun 2015 sebanyak 1.915.578 (terjadi kenaikan 6 %). Sedangkan untuk jenis pelanggaran meliputi: pelanggaran muatan tahun 2014 berjumlah 15.564 dan tahun 2015 berjumlah 29.900 (terjadi kenaikan 48%); pelanggaran kecepatan tahun 2014 berjumlah 35.590 dan tahun 2015 berjumlah 42.511 (terjadi kenaikan 19%); pelanggaran marka / rambu tahun 2014 berjumlah 44.578 dan tahun

²⁷ Sumber: Direktorat Lalu Lintas Polda Jateng, 2015.

2015 berjumlah 34.979 (terjadi penurunan 35%); pelanggaran surat-surat tahun 2014 berjumlah 127.864 dan tahun 2015 berjumlah 173.672 (terjadi kenaikan 16%); pelanggaran perlengkapan tahun 2014 berjumlah 79.000 dan tahun 2015 berjumlah 91.603 (terjadi kenaikan 13%); pelanggaran lain-lain tahun 2014 berjumlah 32.874 dan tahun 2015 berjumlah 42.879 (terjadi penurunan 23%).

Sebagai gambaran data kecelakaan yang terjadi di Indonesia khususnya di daerah Jawa Tengah pada waktu 2 tahun berturut-turut sebagai berikut : ²⁸Jumlah Kecelakaan lalu lintas tahun 2014 berjumlah 16.721 kasus dan tahun 2015 berjumlah 18.424 kasus (terjadi kenaikan 12%); Jumlah Meninggal Dunia tahun 2014 berjumlah 4.274 dan tahun 2015 berjumlah 4.245 (terjadi penurunan 12 %); Jumlah Luka Berat tahun 2014 berjumlah 270 dan tahun 2015 berjumlah 203 (terjadi penurunan 25 %); Jumlah Luka Ringan tahun 2014 berjumlah 20.545 dan tahun 2015 berjumlah 22.280 (8 %); Jumlah Kerugian Materiil tahun 2014 berjumlah Rp. 17.003.910.000,- dan tahun 2015 berjumlah Rp. 15.567.635.000,- (terjadi kenaikan -8%); Penyebab kecelakaan yang terjadi khususnya di Jawa Tengah 86% didominasi oleh faktor manusia, sedangkan kendaraan 6%, faktor jalan 5,5% dan faktor lingkungan 2,5%.

Gambaran tentang kondisi sebagaimana data diatas menunjukkan bahwa tingkat kecelakaan lalu lintas di Indonesia dan sebagai pembandingan Polda Jateng sangat memprihatinkan. Hal tersebut memerlukan perhatian yang serius terhadap upaya penanganannya.

Dari data kecelakaan lalu lintas maupun pelanggaran lalu lintas data diatas, maka dapat disimpulkan bahwa setiap tahun angka kecelakaan lalu lintas dan pelanggaran lalu lintas semakin meningkat.

Sementara upaya yang dilakukan oleh pihak-pihak terkait dalam rangka mewujudkan ketertiban hukum masyarakat terhadap undang-undang lalu lintas belum menunjukkan kesungguhan yang berarti hal ini

²⁸ Sumber: Direktorat Lalu Lintas Polda Jateng, 2015.

terlihat dari lemahnya langkah-langkah sosialisasi undang-undang lalu lintas dan tidak dilaksanakan dengan sebaik-baiknya.

Sebagai wujud kepedulian Polri terhadap kemanusiaan dan keselamatan di jalan raya, Polrantas mempunyai program *Safety Riding* dengan 9 skala prioritas sebagai upaya untuk mengurangi tingkat kecelakaan lalu lintas, yakni sebagai berikut:²⁹

- 1) Menggunakan sabuk pengaman dan helm standar bagi pengendara sepeda motor dan yang membonceng.
- 2) Menggunakan kaca spion lengkap.
- 3) Lampu kendaraan bermotor lengkap dan berfungsi baik.
- 4) Sepeda motor menyalakan lampu di siang hari.
- 5) Patuhi batas kecepatan (dalam kota 50 km/jam, luar kota 80 km/jam, daerah pemukiman / keramaian 25 km/jam dan jalan bebas hambatan 100 km/jam).
- 6) Kurangi kecepatan pada saat mendekati persimpangan.
- 7) Sepeda motor, kendaraan berat dan kendaraan lambat menggunakan lajur kiri.
- 8) Patuhi dan disiplin terhadap ketentuan, tata cara berlalu lintas disaat memasuki jalan utama, mendahului, membelok atau memutar arah, penggunaan lampu sign
- 9) Patuhi rambu-rambu, marka jalan dan peraturan lalu lintas.

Program-program tersebut tentunya disusun tidak asal-asalan tetapi berdasarkan pengalaman dan pengetahuan yang di miliki Polri mengenai hal-hal yang berpotensi menyebabkan kecelakaan. Prioritas tersebut disusun sebagai upaya untuk menciptakan keselamatan kita semua dalam berkendara di jalan raya. Satuan Lalu Lintas Polda Jawa Tengah turut berperan aktif dalam menciptakan inovasi-inovasi untuk menumbuhkan kesadaran masyarakat dalam berlalu lintas sehingga di harapkan tingkat kecelakaan lalu

²⁹ Wawancara Dengan Bpk.Widada, Kepala Bagian Laka Lantas Direktorat Lalu Lintas Polda Jateng Selasa, 15 maret 2016.

lintas yang di akibatnya karena kecerobohan atau keteledoran pengemudi atau pengguna jalan dapat semakin di tekan.

Bila diperhatikan kendala-kendala yang ditemui oleh Polisi Lalu Lintas dalam menjalankan wewenangnya penertiban pelanggar lalu lintas yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas, dapat ditegaskan bahwa letak terdapatnya kendala dalam penertiban pelanggar lalu lintas yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas, lebih pada kurangnya pemahaman masyarakat pemakai jalan dan angkutan jalan dalam berlalu lintas. Selain itu kurangnya kesadaran akan akibat yang muncul dari kecelakaan lalu lintas tersebut. Jika ini dibiarkan kendala-kendala terus ada, suatu saat nanti akan menjadi masalah. Seharusnya dicarikan solusi dalam menghadapi masalah dimaksud.

Jika kita perhatikan, kecelakaan lalu lintas sering di akibatkan oleh beberapa faktor, yaitu:

1) Faktor manusia

Interaksi yang terjadi saat berlalu lintas sangat bergantung dari perilaku manusia sebagai pengguna jalan, hal tersebut menjadi paling dominan dalam berlalu lintas. Beberapa indikator yang dapat membentuk sikap dan perilakunya di jalan raya antara lain :

- a) Mental dan perilaku, Mental dan perilaku pengguna jalan merupakan suatu cerminan budaya masyarakat dalam berlalu lintas. Dengan memiliki etika, sopan-santun, toleransi antar pengguna jalan, dan kematangan dalam pengendalian emosi.
- b) Pengetahuan, Perbedaan tingkat pengetahuan atau pemahaman terhadap aturan yang berlaku berpotensi memunculkan permasalahan dalam berlalu lintas, baik antar pengguna jalan itu sendiri maupun antara pengguna jalan dengan aparat yang bertugas di jalan raya. Kurangnya pemahaman tentang peraturan perundang-undangan yang berlaku dapat menimbulkan pelanggaran lalu lintas yang berakibat terjadinya kecelakaan lalu lintas.

c) Kemampuan dan Keterampilan, Kemampuan dan keterampilan dalam mengendalikan kendaraan merupakan suatu keharusan yang mutlak dimiliki oleh pengendara kendaraan demi terciptanya keamanan, ketertiban, kelancaraan, dan keselamatan lalu lintas, baik bagi pengendara kendaraan tersebut maupun pengguna jalan lainnya, sehingga akan berpengaruh juga terhadap situasi lalu lintas.

2) Faktor Kendaraan

a) Kuantitas Kendaraan, Tingginya tingkat angka penambahan kendaraan bermotor apabila ditinjau dari sektor keamanan dan keselamatan transportasi lalu lintas jalan raya menimbulkan dampak permasalahan yang cukup serius, semakin sempit ruang gerak di jalan, semakin tinggi ancaman terjadinya kecelakaan lalu lintas.

b) Kualitas Kendaraan, Banyak masyarakat melakukan modifikasi yang mempengaruhi standard kelengkapan keamanan yang ada pada setiap kendaraan bermotor. Selain perubahan secara fisik/modifikasi kendaraan, perawatan dan usia pakai kendaraan sering kali menjadi permasalahan yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas.

3) Faktor Jalan, Jalan yang rusak dan berlubang sering menjadi faktor penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Dari keterangan-keterangan hasil wawancara dan hasil pengamatan lapangan penulis melakukan evaluasi dan menyimpulkan bahwa masing-masing aparat penegak hukum dalam hal ini belum bekerja secara profesional, hal ini bisa dilihat dari beberapa indikasi sebagai berikut:

a) Penegakan Hukum, Penerapan hukum sebagaimana yang diamanatkan dalam UU No. 22 tahun 2009 maupun peraturan pemerintah yang ada tidak dilaksanakan sebagaimana mestinya. Penjatuhan vonis oleh hakim terhadap pelaku pelanggaran lalu lintas masih mengacu pada tabel tilang, tidak mengindahkan ancaman pidana yang tercantum pada ketentuan yang diatur pada pasal-pasal yang tertera pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dengan nominal denda yang relatif sangat ringan sehingga vonis yang dijatuhkan tidak memberikan efek jera bagi

pelanggar, Sistem tilang dan mekanisme proses peradilan terhadap pelanggaran lalu lintas tidak dilaksanakan sebagaimana mekanisme sidang pengadilan yang benar, bahkan terkesan asal-asalan, Konsistensi dalam pelaksanaan penegakan hukum belum diproyeksikan pada upaya peningkatan keselamatan lalu lintas dan ketertiban hukum masyarakat.

- b) Sikap Penegak Hukum, Lemahnya etika moral dan profesionalisme sebagai aparat penegak hukum serta sikap arogansi yang masih melekat dalam melaksanakan tugas penegakan hokum, Banyaknya penyimpangan yang dilakukan dengan cara melampaui batas wewenang, pungli, bertindak kasar dan tidak mencerminkan sebagai sosok pelindung, pengayom dan pelayan masyarakat, Proses pemberian surat ijin mengemudi (SIM) tidak dilaksanakan sesuai dengan mekanisme dan prosedur yang ada.
- c) Sarana dan Prasarana, Terbatasnya sarana dan prasarana yang mendukung terlaksananya penegakan hukum di bidang lalu lintas antara lain Perlengkapan jalan seperti rambu-rambu, marka jalan, penerangan jalan dan tanda-tanda lalu lintas lain dirasakan masih minim, Alat teknologi yang dapat dimanfaatkan untuk tugas penegak hukum, seperti CCTV belum bisa dioperasionalkan secara yuridis, Tidak berfungsinya jalan sebagaimana mana mestinya, akibatnya digunakan untuk pedagang kaki lima, parkir pada badan jalan, bangunan pada daerah manfaat jalan dan sebagainya.

Maka dari berbagai pernyataan-pernyataan diatas dapat diambil intisarinnya bahwa kinerja polri dalam penanganan permasalahan-permasalahan lalu lintas dinilai masih belum maksimal dikarenakan berbagai faktor-faktor dan kendala-kendala yang mempengaruhinya, maka dari itu diperlukan strategi-strategi baru yang dapat meningkatkan kinerja Polri dalam menangani permasalahan lalu lintas.

Simpulan

Good Governance Sebagai Strategi Penegakan Hukum Yang Mampu Mengurangi Tingkat Kecelakaan Lalu Lintas Dan Meningkatkan

Ketertiban Hukum Masyarakat

Secara garis besar strategi *good governance* ini telah tertuang dalam prinsip-prinsip *good governance*, yakni antara lain:

a. Partisipasi

Adalah prinsip yang mengikut sertakan masyarakat dalam kegiatan perumusan kebijakan. Mendorong setiap warga menggunakan hak untuk menyampaikan pendapat dalam proses pengambilan keputusan yang menyangkut kepentingan masyarakat baik secara langsung maupun tidak langsung.

b. Transparansi

Terbukannya proses perumusan kebijakan publik bagi masyarakat baik kebijakan yang berkaitan dengan pelayanan masyarakat maupun pembangunan di daerah. Tersedianya data atau informasi bagi masyarakat yang dapat diakses sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku baik dari mulai penyusunan pelaksanaan serta hasil yang telah dicapai melalui kebijakan publik, adanya kepercayaan timbal balik antara pemerintah dan masyarakat.

c. Akuntabilitas

Suatu ukuran atau standar yang menunjukkan seberapa besar tingkat kesesuaian penyelenggaraan penyusunan kebijakan publik dengan pelaksanaan peraturan hukum dan perundang-undangan dan pertanggungjawaban aparat penyelenggara negara.

d. Efektif dan Efisien

Terselenggaranya pelayanan masyarakat dengan menggunakan sumber daya yang tersedia secara optimal dan bertanggung jawab, pemerintah dalam menjalankan roda pemerintahan diupayakan agar dapat bekerja tepat, cermat, hemat waktu dalam memberikan pelayanan terhadap masyarakat.

e. Penegakan Hukum

Sistem peradilan yang independen dari intervensi, anti suap, sama dihadapan hukum tidak tajam kebawah tumpul keatas, keputusannya

mengikat serta memiliki kepastian hukum, menjunjung tinggi HAM serta memperhatikan nilai-nilai yang berkembang didalam masyarakat.

f. Responsif

Pemerintah yang tanggap terhadap kondisi dan kebutuhan masyarakat serta mau mendengarkan dan menanggapi inspirasi rakyat, kemudian bersegera mencari solusi tepat yang dibutuhkan untuk mengatasi permasalahan yang terjadi.

g. Konsensus (mufakat)

Negara Indonesia bukan negara kerajaan yang keputusannya harus dipaksakan oleh kehendak satu dua orang saja, akan tetapi negara demokrasi yang keputusannya berlandaskan atas hasil musyawarah bersama untuk mencapai mufakat demi kepentingan umat atau masyarakat.

h. Setara dan Inklusif

Semua warga negara memiliki kesempatan dan perlakuan dengan hak yang sama untuk ikut serta dalam pembangunan masyarakat dan mendapatkan pelayanan publik yang sama tanpa membedakan ras, golongan, suku, dan strata sosial.

Dari hasil penelitian yang kami lakukan berdasarkan data dan laporan yang ada, kami dapat menemukan strategi baru yang dikembangkan dari asas-asas good governance yang telah diimplementasikan melalui 30 program sebagai berikut:

1) Jangka Pendek :

- a) Menindaklanjuti “kesepakatan bersama” antara menteri terkait dibidang lalu lintas dan Kapolri dalam bentuk rencana aksi melalui kegiatan: Pendidikan masyarakat tentang lalu lintas jalan, peraturan perundang-undangan dan penegakan hukum, persyaratan prasarana dan sarana lalu lintas, fasilitas kegawat daruratan jalan dan pendanaan keselamatan di jalan.
- b) Pemahaman terhadap visi dan misi penegak hukum Polantas oleh aparat penegak hukum utamanya penegak hukum dibidang lalu lintas.

- c) Peningkatan kualitas aparat hukum dimulai dari proses rekrutmen, pelatihan-pelatihan sampai pada penggunaan dengan pengeterapan reward dan punishmen secara ketat dan jelas.
 - d) Mengembangkan mekanisme dan metode pendidikan masyarakat lalu lintas yang disesuaikan dengan kebutuhan secara skala prioritas.
 - e) Melaksanakan manajemen dan rekayasa lalu lintas sesuai dengan kebutuhan pada tahapan jangka pendek yang disesuaikan dengan pendanaan yang ada.
 - f) Penggelaran kekuatan di lapangan dengan melalui penajaman sasaran sesuai dengan tingkat kerawanan kecelakaan lalu lintas, dan bila perlu memanfaatkan mobilitas udara (helicopter).
 - g) Melaksanakan penegakan hukum yang lebih berorientasi pada upaya merubah situasi lalu lintas dalam mewujudkan situasi keamanan ketertiban dan kelancaran lalu lintas baik dari aspek pengemudi, kendaraan, jalan dan lingkungan.
 - h) Menghidupkan kembali Program Kawasan Lalu Lintas (KTL) yang dilaksanakan dengan konsisten, terpadu dan berkembang
 - i) Peningkatan kualitas pengemudi melalui pengketatan proses penerbitan Surat Ijin Mengemudi (SIM) melalui mekanisme dan prosedur yang benar.
 - j) Pemanfaatan media massa dan potensi masyarakat dalam rangka peningkatan disiplin dan kesadaran hukum masyarakat.
- 2) Jangka Sedang
- a) Pembentukan organisasi badan keselamatan lalu lintas (BKLL) tingkat pusat yang berkedudukan di bawah Presiden atau Menkokesra yang dikelola secara professional dan sinergis serta didukung dana yang memadai.
 - b) Peningkatan dan pemberdayaan database kecelakaan lalu lintas yang dapat dijadikan sebagai bahan pengambilan keputusan yang akurat.

- c) Pembentukan sekolah mengemudi yang mengacu pada standarisasi komponen pendidikan sesuai dengan ketentuan yang diatur dalam sistem pendidikan nasional.
 - d) Perbaikan manajemen transportasi utamanya transportasi angkutan umum baik antar provinsi, antar kota dalam provinsi maupun transportasi dalam kota.
 - e) Peningkatan sarana prasarana lalu lintas yang mendukung keselamatan lalu lintas dan disiplin pemakai jalan.
 - f) Mewajibkan para pemohon Surat Ijin Mengemudi (SIM) untuk mengikuti pendidikan pada sekolah mengemudi yang baku sebelum mengikuti ujian SIM.
 - g) Peningkatan pelaksanaan penegakan hukum yang diproyeksikan pada peningkatan keselamatan lalu lintas dan evaluasi terhadap tingkat kepatuhan masyarakat terhadap hukum.
 - h) Penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas yang dilaksanakan dengan tegas dengan memberlakukan sistem penalti untuk memberikan efek jera bagi para pelanggar lalu lintas.
 - i) Mendayagunakan kemajuan teknologi melalui penggunaan alat bantu dalam penegakan hukum seperti alat pemantau kecepatan, alat pengukur beban dan penggunaan laboratorium forensik dibidang lalu lintas dalam penegakan hukum, ditambah dengan pemasangan CCTV disetiap ruas jalan khususnya di sekitar trafik light dan sekitar jalan persimpangan dan khusus didaerah tikungan tajam dipasangkan cermin pemantau jalan.
 - j) Memasukkan materi pendidikan lalu lintas ke dalam kurikulum pendidikan sesuai dengan strata pendidikan.
- 3) Jangka Panjang
- a) Merevisi perangkat hukum dibidang lalu lintas yang dinilai tidak relevan dengan hakekat permasalahan lalu lintas serta penerbitan peraturan-peraturan pemerintah yang belum direalisir sebagaimana amanat UU No. 22 Tahun 2009.

- b) Peningkatan sarana dan prasarana lalu lintas yang lebih memadai dengan prioritas pada daerah rawan lalu lintas.
- c) Pemberian insentif kepada aparat penegak hukum melalui kompensasi dari hasil penindakan pelanggaran lalu lintas dalam jumlah yang memadai.
- d) Penyempurnaan perangkat hukum dengan mencabut atau merevisi kesepakatan Diljapol tentang tata cara penindakan pelanggaran lalu lintas.
- e) Evaluasi terhadap pelaksanaan penindakan dengan SPPT dan pengelolaan kawasan tertib lalu lintas (KTL) guna penyempurnaan pola tindak yang lebih efektif.
- f) Penyediaan “*System Traffic Control*” terpadu yang dapat digunakan untuk pengendalian lalu lintas utamanya pada kota-kota besar dan jalur rawan kecelakaan lalu lintas.
- g) Penataan manajemen transportasi yang diarahkan pada public transportation yang aman, nyaman, terjangkau dan tepat waktu khususnya di kota-kota besar (pengembangan sistem bus way, monorel dan subway).
- h) Mengkaji tentang kebijakan industri otomotif dan import kendaraan yang masuk kewilayah negara Indonesia seperti kebijakan import kendaraan untuk wilayah Papua, Aceh dan Batam. Termasuk pembatasan pengoperasian kendaraan bermotor pada wilayah tertentu seperti pembatasan usia kendaraan.
- i) Penyempurnaan rencana umum tata ruang wilayah RUTRW yang disesuaikan dengan kebutuhan manajemen lalu lintas jangka panjang.
- j) Menjadikan badan keselamatan lalu lintas (BKLL) sebagai badan yang efektif yang mempunyai visi dan misi yang jelas dan keberadaannya memberikan kontribusi yang besar dalam peningkatan keselamatan lalu lintas dan kepatuhan hukum masyarakat.

Daftar Pustaka

- Arif Budiarto dan Mahmudah, 2007, *Rekayasa Lalu Lintas*, UNS Pres, Surakarta.
- Dwi Martani, 2007, *Konsep Strategi dan Implementasi good Governance Dalam Pemerintahan*, Inspektorat Jendral Depag RI, Jakarta.
- Fajrul Falaakh, 2007, *Strategi Menuju Clean Government dan good Governance*, Inspektorat Jendral Departemen Agama RI, Jakarta.
- Kunarto, 2007, *Merenungi Kritik Terhadap Polri (Masalah Lalu Lintas)*, Cipta Manunggal, Jakarta.
- Ofyar Z Tamin, 1997, *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*, Penerbit ITB, Bandung.
- Sadjijono, 2008, *Seri Hukum Kepolisian Polri dan Good Governance*, Penerbit Laksbang Mediatama, Jakarta.
- Direktorat Lalu Lintas Polda Jateng. 2015.
- Undang-Undang No. 22 Tahun 2009, *Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan*.
- Undang-undang No. 2 tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia.
- Wawancara Dengan Bpk.Widada, Kepala Bagian Laka Lantas Direktorat Lalu Lintas Polda Jateng Selasa, 15 maret 2016.
- www.bps.go.id/linkTabelStatis/view/jateng. 2015.
- www.kompasiana.com/ Sumber Kantor Kepolisian Republik Indonesia. 2015.