

## PARTISIPASI MASYARAKAT SEBAGAI AMANAT KONSTITUSI DALAM RANGKA MENINGKATKAN MASYARAKAT PATUH HUKUM DALAM PERSPEKTIF UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009

GOKMA TONI PARLINDUNGAN S

Dosen STIH Padang

gokmatoniparlindungan@yahoo.com

**Abstract:** *The purpose of this study was to determine how the condition of traffic safety and the level of compliance with the law society today, to determine the factors that influence the condition of traffic safety and the level of compliance with the laws of society and to find out how the conception of strategic law enforcement that can improve traffic safety cross and legal compliance community. This research is descriptive and views of its objectives including empirical legal research. Data used include primary data and secondary data. Data collection through interviews and research of literature both books, legislation, papers, results of previous studies, documents and so on. Analyzed using kualitatif. This study, the result that traffic accidents in the city of Indonesia can be drawn from the data within the last 10 years show that traffic accidents that occurred in the city of Indonesia has claimed lives an average of 10,000 per year. The cause of the accident that occurred is dominated by the human factor, vehicle, road factors, and environmental factors. So for the purpose of creating a community of law-abiding in order to realize Kamseltibcar So we need a strategy that one of them is carrying out management and traffic engineering tailored to available funding and create law enforcement oriented towards changing traffic situations in realizing the security situation order and smoothness traffic both from the driver, vehicle, road and environment.*

**Keywords:** *Participation; Public; Konstitusi;*

**Abstrak:** Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui bagaimana kondisi keselamatan lalu lintas dan tingkat kepatuhan hukum masyarakat saat ini, untuk mengetahui faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi kondisi keselamatan lalu lintas dan tingkat kepatuhan hukum masyarakat dan untuk mengetahui bagaimana konsepsi strategis penegakan hukum yang mampu meningkatkan keselamatan lalu lintas dan kepatuhan hukum masyarakat. Penelitian ini bersifat deskriptif dan dilihat dari tujuannya termasuk penelitian hukum empiris. Jenis data yang digunakan meliputi data primer dan data sekunder. Teknik pengumpulan data melalui wawancara dan penelitian kepustakaan baik buku-buku, peraturan perundang-undangan, makalah-makalah, hasil penelitian terdahulu, dokumen-dokumen dan sebagainya. Analisis data menggunakan analisis kualitatif. Berdasarkan penelitian ini, diperoleh hasil bahwa kecelakaan lalu lintas, dapat digambarkan dari data dalam kurun waktu 10 tahun terakhir menunjukkan bahwa kecelakaan lalu lintas yang terjadi, telah merenggut korban jiwa rata-rata 10.000 per tahun. Penyebab kecelakaan yang terjadi didominasi oleh faktor manusia, kendaraan, faktor jalan, dan faktor lingkungan. Maka untuk tujuan menciptakan masyarakat patuh hukum guna mewujudkan Kamseltibcar Lantas dibutuhkan suatu strategi yaitu salah satunya adalah melaksanakan manajemen dan rekayasa lalu lintas yang disesuaikan dengan pendanaan yang ada dan menciptakan 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.

**Kata Kunci:** Partisipasi; Masyarakat; Konstitusi; Patuh Hukum.

### A. Pendahuluan

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 (Arif Budiarto dan Mahmudah, 2007). Lebih lanjut ditambahkan bahwa timbulnya transportasi berdasarkan pada persoalan: 1) Kebutuhan manusia akan barang, jasa dan informasi dalam proses kehidupannya; 2) 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. 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.

Ofyar Z Tamin (1997) 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 di atas 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. Manusia mempunyai sifat yang tidak mudah puas sehingga menyebabkan kebutuhan hidup semakin bertambah, baik dalam hal jenis maupun kualitasnya, sehingga untuk memenuhi kebutuhan tidak cukup hanya dengan menempuh jarak yang pendek dalam satu lokasi saja (Debora Angelia Pardosi, 2018).

Masalah transportasi atau perhubungan merupakan masalah yang selalu dihadapi oleh negara-negara yang telah maju dan juga oleh Propinsi yang sedang berkembang seperti Indonesia (Rahmat Fauzie, 2018). Permasalahan transportasi yang dijumpai pada masa sekarang mempunyai tingkat kualitas yang lebih parah dan kualitas yang lebih besar dari tahun-tahun sebelumnya baik kecelakaan, kemacetan, polusi udara serta pelanggaran lalu lintas (Danel Aditia Situngkir, 2018). Kecelakaan lalu lintas di Indonesia dari data dalam kurun waktu 10 tahun terakhir, menunjukkan bahwa kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Indonesia telah merenggut korban jiwa rata-rata 10.000 per tahun. Tingkat fasilitas menunjukkan bahwa sekitar 332 orang meninggal dunia dari 1000 kecelakaan yang terjadi (Baharuddin Lopa, 2001). Akibat kecelakaan lalu lintas selain menimbulkan korban jiwa dan harta juga menimbulkan kerugian secara financial / materil, di Indonesia diperkirakan mencapai 41,3 Triliun rupiah. Hal ini sangat memprihatinkan apabila tidak dilakukan langkah-langkah strategis guna meningkatkan keselamatan dan kepatuhan hukum lalu lintas masyarakat, maka akan menambah daftar panjang korban jiwa dan kerugian secara materil.

Peningkatan jumlah kendaraan bermotor di Indonesia juga sangat berpengaruh terhadap masalah lalu lintas secara umum. Sebagai contoh peningkatan jumlah kendaraan bermotor pada tahun 2016 yaitu 44.671.330 dan pada tahun 2017 berjumlah 82.774.989 atau mengalami kenaikan sebanyak 38.103.659 kendaraan, dimana peningkatan ini tidak diimbangi dengan penambahan panjang jalan yang memadai. Dengan demikian sudah saatnya masalah keselamatan dan kepatuhan hukum lalu lintas masyarakat perlu penanganan secara lebih serius dan komprehensif, integral serta strategis oleh pihak-pihak terkait.

## B. Metode Penelitian

Penelitian ini merupakan penelitian deskriptif yang menggambarkan partisipasi masyarakat sebagai amanat konstitusi dalam rangka meningkatkan masyarakat patuh hukum dalam perspektif undang-undang nomor 22 tahun 2009. Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini, adalah pendekatan *yuridis normatif* yang didukung pendekatan *yuridis empiris*. Terhadap semua data dan bahan yang diperoleh dari hasil penelitian akan disusun dan dianalisis secara kualitatif, yaitu mengetahui dan mengungkapkan gejala-gejala yang diteliti serta berusaha mengetahui actor-faktor yang menjadi latar belakang dan penyebabnya (Laurensius Arliman S, 2018), dan sedangkan dalam bentuk deskriptif analisis yaitu mengumpulkan data seteliti mungkin

untuk mempertegas gejala-gejala yang diteliti supaya dapat memperkuat hasil penelitian.

### **C. Pembahasan dan Analisis**

#### **1. Partisipasi Masyarakat Sebagai Amanat Konstitusi Dalam Rangka Meningkatkan Masyarakat Patuh Hukum**

Untuk mendapatkan gambaran tentang partisipasi masyarakat terhadap kondisi keselamatan dan tingkat kepatuhan hukum lalu lintas masyarakat maka perlu diketahui beberapa hal yang berkaitan dengan sistem lalu lintas jalan, permasalahan lalu lintas, tingkat keselamatan, kepatuhan hukum lalu lintas masyarakat dan penyelenggaraan penegakan hukum yang dilaksanakan selama ini. "Sistem lalu lintas jalan" mempunyai hubungan erat dengan sistem nasional Indonesia. Hal ini dapat terlihat dari perkembangan lalu lintas jalan tercipta karena berkembangnya sistem nasional, dimana lalu lintas jalan masyarakat Kota Padang. Sebaliknya masalah yang ditimbulkan juga merupakan salah satu masalah yang sangat kompleks dan dapat juga dikategorikan sebagai masalah nasional.

Adanya hambatan/permasalahan ataupun kemajuan yang dialami oleh sistem lalu lintas akan memberikan dampak pula pada sistem ekonomi dan sebagainya, bahkan pada hirarki sistem yang lebih tinggi yakni sistem nasional (Yohanis, 2018). Meskipun kita sadari bahwa pentingnya peranan sistem lalu lintas dalam memelihara kelangsungan hidup bangsa dan negara, namun perlu dipahami pula bahwa penyelenggaraan sistem lalu lintas itu sendiri bukan merupakan tujuan akhir melainkan alat untuk mencapai suatu tujuan, seperti tujuan ekonomi dan non ekonomi dalam rangka mencapai tujuan nasional (Kirdi Dipoyono, 1985). Polri melalui Polantas dalam hal ini harus memahami secara umum aspek konsep perencanaan yang dilakukan oleh instansi terkait ditingkat suprastruktur secara komprehensif, integral dan strategis terhadap penyelenggaraan sistem lalu lintas jalan melalui kerjasama yang erat saling mendukung satu sama lain. Selanjutnya dalam upaya penanggulangan masalah lalu lintas yang digelar oleh Polri yang merupakan bagian integral dari penanggulangan masalah lalu lintas jalan secara lintas sektoral, diperlukan strategi penanggulangan dengan keterpaduan lintas sektoral, ofensif operasional dan peningkatan partisipasi masyarakat melalui kepatuhan hukum terhadap peraturan lalu lintas (Awaloedin Djamin, 1995).

Permasalahan lalu lintas secara umum meliputi kecelakaan lalu lintas, kemacetan lalu lintas dan pelanggaran lalu lintas serta ketidak tertiban lalu lintas. Banyak faktor manusia sebagai pemakai jalan, kendaraan, sarana prasarana, lemahnya penegakan hukum, mewarnai ketidak tertiban, kesemrautan, kemacetan serta kecelakaan lalu lintas yang menimbulkan korban jiwa dan harta menjadi pemandangan sehari-hari yang amat memprihatinkan (H.S. Djayoesman, 1976). Kecelakaan lalu lintas sebagai salah satu permasalahan lalu lintas yang menjadi indikator utama keselamatan lalu lintas merupakan masalah klasik yang selalu mendominasi lalu lintas jalan sehari-hari, akan tetapi masalah ini masih kurang mendapatkan perhatian secara proposional.

Kecelakaan lalu lintas di Indonesia dalam kurun waktu 10 tahun terakhir menunjukkan bahwa kecelakaan lalu lintas telah merenggut korban jiwa rata-rata 10.000 per tahun. Sedangkan tingkat fasilitas menunjukkan 3.321 korban meninggal dunia dari 1000 kecelakaan lalu lintas yang terjadi. Hasil penelitian internasional menunjukkan bahwa setiap tahun sekitar 1,2 juta orang meninggal karena kecelakaan

lalu lintas dan 20 sampai dengan 50 juta menderita cacat, dan kebanyakan korban kecelakaan tersebut di negara-negara sedang berkembang terutama di Asia (Panduan Keselamatan Jalan untuk Kawasan Asia Pasifik). Akibat kerugian kecelakaan tersebut selain menimbulkan korban jiwa dan harta juga menimbulkan kerugian secara financial/materil diperkirakan mencapai 41,3 triliun rupiah atau setara dengan 2,8% dari produk domestik bruto (*Gross Domestic Product*).

Suatu pameo klasik memberikan alternatif yang dilematis, antara materi hukum yang bagus dijalankan oleh aparat penegak hukum yang jelek, atau materi hukum yang cacat dijalankan oleh aparat penegak hukum yang bagus, maka akan terpilih alternative kedua, karena *output* nya akan lebih baik dari pada memilih alternative pertama. Kondisi idealnya adalah baik materi hukum maupun aparat penegak hukum bagus. Hal ini menunjukkan pentingnya "*Kualitas moral dan etika aparat penegak hukum*" khususnya Polri dan PPNS yang diberi wewenang untuk melakukan dan mengambil tindakan dalam rangka penegakan hukum akan berdampak pada kinerja yang professional (DPM. Sitompul, 2002). Kualitas moral dan etika penegak hukum yang tinggi guna terwujudnya kinerja penegak hukum yang baik.

Kenyataan dalam proses ini penyelenggaraan hukum dibidang lalu lintas (Chairudin Ismail, 2008), bahwa masing-masing aparat belum bekerja secara professional, hal ini bisa dilihat dari beberapa hal sebagai berikut:

- a. Penegakan Hukum: 1) Penerapan hukum sebagaimana yang diamanatkan dalam UU No 22 tahun 2009 maupun peraturan pemerintah yang ada tidak dilaksanakan sebagaimana mestinya, 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 pasal 79 juncto pasal 87 sampai dengan pasal 89; b) 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 dengan nominal denda yang relatif sangat ringan sehingga vonis yang dijatuhkan tidak memberikan efek jera bagi pelanggar yang dihukum; c) Sistem tilang dan mekanisme proses peradilan terhadap pelanggaran lalu lintas tidak dilaksanakan sebagaimana mekanisme sidang pengadilan yang benar, bahkan terkesan asal-asalan; d) Konsistensi dalam pelaksanaan penegakan hukum belum diproyeksikan pada upaya peningkatan keselamatan lalu lintas dan kepatuhan hukum masyarakat walaupun telah ada konsep tentang penindakan dengan pola System Potensial Point Target (SPPT) dan pelaksanaan kawasan tertib lalu lintas (KTL); e) Penerapan Perda yang bertentangan dengan ketentuan hirarki perundang-undangan; f) Pemanfaatan teknologi dan laboratorium forensik dalam bidang pengungkapan kasus kecelakaan lalu lintas utamanya kasus-kasus kecelakaan yang menonjol belum dilaksanakan.
- b. Sikap Penegak Hukum, 1) Lemahnya etika moral dan profesionalisme sebagai aparat penegak hukum serta sikap arogansi yang masih melekat dalam melaksanakan tugas penegakan hukum; 2) Banyaknya penyimpangan yang dilakukan dengan cara melampaui batas wewenang, pungli, bertindak kasar dan tidak mencerminkan sebagai sosok pelindung, pengayom dan pelayanan masyarakat; 3) Lemahnya koordinasi antar aparat penegak hukum baik sesama aparat penegak hukum di jalan maupun dengan unsur *Criminal Justice System* (CJS); 4) Pelaksanaan penegakan hukum oleh penyidik pegawai negeri sipil

(PPNS) Departemen Perhubungan / LLAJR terhadap pelanggaran yang sesuai dengan kewenangannya tidak dilaksanakan sesuai dengan ketentuan yang ada; 5) Penanganan dan pengelolaan trayek angkutan umum baik angkutan umum antar propinsi maupun trayek didalam satu propinsi sering menimbulkan terjadinya protes akibat adanya tumpang tindih perijinan trayek serta tidak rasionalnya pemberian trayek pada daerah tertentu dengan dalih otonomi daerah; 6) *Traffic Education* belum dilaksanakan dengan baik dan berkelanjutan; 7) proses pemberian surat ijin mengemudi (SIM) tidak dilaksanakan sesuai dengan mekanisme dan prosedur yang ada.

- c. Sarana dan Prasarana, 1) Terbatasnya sarana dan prasarana yang mendukung terlaksananya penegakan hukum dibidang lalu lintas; dan 2) Tidak berfungsinya jalan sebagaimana mestinya, akibatnya penggunaan untuk kaki lima, parkir pada badan jalan, bangunan pada daerah manfaat jalan dan sebagainya.

Dari beberapa penelitian dan pengkajian dilapangan faktor korelatif yang dapat mempengaruhi stabilitas keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas di jalan taya merupakan interaksi serta kombinasi dua atau lebih faktor yang saling mempengaruhi situasi lalu lintas meliputi faktor manusia, faktor kendaraan, faktor jalan, dan faktor lingkungan (CST Kansil, 1995).

- a. Faktor manusia, 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: 1) Mental; 2) Pengetahuan; dan 3) Keterampilan (Rustan Sinaga, 2018).
- b. Faktor kendaraan, 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 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 dibagi dalam 2 faktor utama, yaitu: 1) Kuantitas Kendaraan, dan 2) Kualitas Kendaraan
- c. Faktor jalan, 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 perannya sebagai penghubung wilayah baik nasional maupun internasional, sebagai penunjang, pendorong, dan penggerak pembangunan nasional.

Beberapa faktor yang berpotensi menimbulkan permasalahan terhadap Keamanan, Keselamatan, Ketertiban dan Kelancaran lalu lintas antara lain (Laurensius Arliman S, 2016):

- 1) Prasarana, Jalan yang dioperasional harus dilengkapi dengan prasarana jalan sebagaimana dalam Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 menyatakan bahwa: “Setiap Jalan yang digunakan untuk Lalu Lintas umum wajib dilengkapi dengan perlengkapan jalan berupa: a) rambu-rambu; b) marka jalan; c) alat pemberi isyarat lalu lintas; d) alat penerangan jalan; e) alat pengendali dan pengamanan pengguna jalan; f) alat pengawasan dan pengamanan jalan; g) fasilitas untuk sepeda, pejalan kaki, dan penyandang cacat; dan h) fasilitas pendukung kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan yang berada di jalan dan diluar badan jalan.
- 2) Lokasi Jalan, Dalam kota (di daerah pasar, pertokoan, perkantoran, sekolah, perumahan); dan b) Luar kota (pedesaan, penghubung antar daerah).
- 3) Volume Lalu Lintas, berdasarkan pengamatan diketahui bahwa makin padat lalu lintas jalan, makin banyak pula kecelakaan yang terjadi, akan tetapi kerusakan tidak fatal, makin sepi lalu lintas makin sedikit kemungkinan kecelakaan akan tetapi fatalitas akan sangat tinggi. Adanya komposisi lalu lintas seperti tersebut diatas, diharapkan pada pengemudi yang sedang mengendarai kendaraannya agar selalu berhati-hati dengan keadaan tersebut.
- 4) Kelas jalan, untuk keperluan pengaturan penggunaan dan pemenuhan kebutuhan angkutan, jalan dibagi dalam beberapa kelas, Pembagian jalan dalam beberapa kelas didasarkan pada kebutuhan transportasi, pemilihan moda secara tepat dengan mempertimbangkan keunggulan karakteristik masing-masing moda, perkembangan teknologi kendaraan bermotor, muatan sumbu terberat kendaraan bermotor serta konstruksi jalan, penetapan kelas jalan pada ruas-ruas jalan wajib dinyatakan dengan rambu-rambu.
- 5) Fasilitas pendukung meliputi fasilitas pejalan kaki, parkir pada badan jalan, halte, tempat istirahat, dan penerangan jalan. Fasilitas pejalan kaki terdiri dari trotoar, tempat penyeberangan yang dinyatakan dengan marka jalan dan/atau rambu-rambu, jembatan penyeberangan dan terowongan penyeberangan.

## **2. Konsep Strategis Penegakan Hukum Yang Mampu Meningkatkan Keselamatan Dan Kepatuhan Hukum Lalu Lintas Masyarakat**

Proses penegakan hukum yang dilakukan oleh aparat penegak hukum dihadapkan pada beberapa permasalahan seperti kurangnya sumber daya, terbatasnya dukungan anggaran, kurangnya keterpaduan dan adanya visi unsur penegak hukum yang berbeda-beda. Namun demikian dalam rangka penegakan hukum dibidang lalu lintas pada umumnya, Polri yang dalam hal ini Polantas mempunyai peran yang cukup besar sehingga keberadaannya diharapkan dapat mengemban misi yang jelas guna lebih efektifnya pelaksanaan penegakan hukum (Abdul Gaffar Karim, 2003). Dengan memperhatikan uraian pada uraian diatas maka visi penegakan hukum dalam rangka meningkatkan keselamatan dan mewujudkan masyarakat patuh hukum lalu lintas.

Misinya adalah sebagai berikut (Kunarto, 1999): 1) Memberikan perlindungan, pengayoman dan pelayanan para pemakai jalan sehingga para pemakai jalan aman selama dalam perjalanan dan selamat sampai tujuan; 2) Memberikan bimbingan kepada masyarakat lalu lintas melalui upaya premetif dan preventif yang dapat meningkatkan kesadaran dan ketaatan serta kepatuhan kepada ketentuan peraturan lalu

lintas; 3) Menegakan peraturan lalu lintas secara professional dan proporsional dengan menjunjung tinggi supremasi hukum HAM; 4) Memelihara keamanan ketertiban dan kelancaran lalu lintas dengan memperhatikan norma-norma dan nilai hukum yang berlaku; dan 5) Meningkatkan upaya konsolidasi kedalam sebagai upaya menyamakan visi dan misi kedepan.

Adapun tujuan penegakan hukum yang dilakukan adalah sebagai berikut (Dian Bakti Setiawan, 2018): a) Meningkatkan kondisi keselamatan lalu lintas dengan indicator berkurangnya angka kecelakaan lalu lintas dan korban jiwa, harta, dan materil; b) Meningkatkan tingkat kepatuhan masyarakat terhadap Undang-Undang Lalu Lintas yang diwujudkan dengan makin tingginya disiplin berlalu lintas; dan c) Terwujudnya mekanisme proses peradilan baik terhadap pelanggaran lalu lintas dan kasus-kasus kecelakaan lalu lintas yang professional dan proporsional.

Secara sederhana strategi adalah rencana tentang apa yang ingin dicapai atau kehendak apa dari suatu organisasi di masa depan dan bagaimana cara mencapai keadaan yang diinginkan tersebut (Muhammad Afif, 2018). Sementara itu strategi juga adalah perencanaan suatu cara untuk mengembangkan consensus atau kesepakatan tertulis atas apa yang akan dikerjakan para pejabat organisasi sampai dengan kontrak tugas dapat diselesaikan oleh setiap individu di dalam suatu unit kerja (Djunaidi Maskat, 1994). Dengan upaya pemberdayaan kekuatan yang telah terbangun dan terus dibangun serta memanfaatkan peluang yang ada Penulis berpendapat bahwa “strategi terpilih” adalah “strategi aparat penegak hukum dengan kreativitas dan inovasi untuk memantapkan penegakan hukum dalam rangka meningkatkan keselamatan lalu lintas dan kepatuhan masyarakat”.

Berdasarkan uraian strategi tersebut diatas, maka dirumuskan kebijakan adalah sebagai berikut (Warpani S.P, 2002):

- a. Bidang pembangunan kekuatan: 1) Pengorganisasian aparat penegak hukum dibidang lalu lintas, instansi terkait dan komponen masyarakat yang mempunyai kompetensi di bidang lalu lintas dilaksanakan melalui pembentukan Badan Keselamatan Lalu Lintas (BKLL) dengan pemberian wewenang dan tanggung jawab yang jelas. Keanggotaan badan keselamatan lalu lintas melibatkan unsur Departemen terkait, Polri LSM, Pakar dibidang transportasi / lalu lintas dan unsur Perguruan Tinggi; 2) Pembangunan personil secara kuantatif dan kualitatif dilaksanakan dengan memperhatikan porsi kewenangan masing-masing aparat penegak hukum sehingga dapat mendukung pelaksanaan tugas; 3) Pemberian kewenangan yang jelas kepada satuan kewilayahan sehingga mampu mencerminkan keberpihakkan kepada pelayanan publik dalam rangka penegakan hukum dan terwujudnya masyarakat patuh hukum (Rianda Prima Putri, 2018).
- b. Bidang pembinaan kekuatan: 1) Pola rekrutmen aparat penegak hukum diarahkan untuk memenuhi strategi tersedianya aparat penegak hukum yang professional dan proporsional dengan tetap memperhatikan persyaratan dan proses yang harus dipenuhi dan dilaksanakan guna memperoleh aparat penegak hukum yang terbaik; 3) Peningkatan kualitas pendidikan baik pendidikan pembentukan maupun pengembangan guna memperoleh hasil didik yang professional, intelektualis dan memiliki integritas kepribadian yang baik / bermoral; 4) Peningkatan latihan-latihan secara terukur dan terarah untuk terciptanya kultur kepemimpinan dan profesionalisme sesuai dengan tantangan tugas kedepan serta harapan masyarakat; 5) Penyempurnaan piranti lunak

tentang peningkatan kemampuan profesionalisme penegak hukum secara berjenjang guna mengantisipasi munculnya permasalahan dibidang lalu lintas yang lebih besar; 6) Penyempurnaan Hubungan Tata Cara Kerja (HTCK) yang jelas dan baku bagi aparat penegak hukum baik pada tingkat pusat sampai pada tingkat kewilayahan; dan 7) Pembangunan sarana dan prasarana perangkat penegak hukum yang terkait langsung dengan upaya penegakan hukum serta peningkatan kepatuhan masyarakat terhadap hukum.

- c. Bidang operasional, 1) Melakukan sosialisasi dan internasional hukum dan HAM serta demokratisasi baik terhadap aparat penegak hukum dan masyarakat melalui pendidikan formal maupun non-formal serta melalui media dimulai dari tingkat dasar sampai dengan strata tertentu; 2) Pengoperasian sistem informasi lalu lintas yang dapat di daya gunakan untuk pengambilan keputusan dalam rangka mengantisipasi masalah keamanan ketertiban dan kelancaran lalu lintas sekaligus dalam rangka ketersediaan informasi masyarakat tentang lalu lintas jalan; 3) Meningkatkan koordinasi aparat penegak hukum dan bersama-sama dengan instansi terkait melakukan upaya meminimalisir permasalahan di bidang lalu lintas sesuai dengan porsi kewenangan dan tanggung jawab; 4) Menentukan target yang realistis terhadap tercapainya tingkat keselamatan lalu lintas keselamatan lalu lintas dalam batas toleransi yang ditentukan serta target terhadap tingkat pemahaman masyarakat terhadap hukum; 5) Menggelar operasi penegakan hukum baik secara terpusat maupun kewilayahan yang diproyeksikan pada berkurangnya angka kecelakaan lalu lintas dan peningkatan disiplin masyarakat serta terciptanya situasi keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas; 6) Mengupayakan dukungan dan melalui kebijakan pemerintah untuk aktifitas yang berkaitan dengan peningkatan keselamatan lalu lintas melalui wadah BKLL.

Penjabaran dari strategi dan kebijakan yang ditetapkan sebagaimana uraian diatas, di implementasikan melalui program-program sebagai berikut: a) Jangka Pendek; b) Jangka Sedang; dan c) Jangka Panjang

### Daftar Pustaka

- Abdul Gaffar Karim, *Kompleksitas Persoalan Otonomi Daerah di Indonesia*, Yogyakarta, Pustaka Pelajar, 2003.
- Arif Budiarto, dan Mahmudah, *Rekayasa Lalu Lintas*, Surakarta, UNS Press, 2007.
- Awaloedin Djamin, *Administrasi Kepolisian*, CV. Mandira Buana, Jakarta, 1995.
- Baharuddin Lopa, *Permasalahan Pembinaan dan Penegakan Hukum*, Jakarta, Bulan Bintang, 2001.
- Chairudin Ismail, *Kepolisian Sipil Sebagai Paradigma Baru Kepolisian Republik Indonesia, Pembekalan Kapala Peserta Sespasi Kepolisian Republik Indonesia dikreg ke 14 T.P*, Jakarta, Kepolisian Republik Indonesia, 2008.
- CST Kansil, *Disiplin Berlalu Lintas di Jalan Raya*, Jakarta, PT. Airlangga, 1995.
- Danel Aditia Situngkir, *Asas Legalitas Dalam Hukum Pidana Nasional Dan Hukum Pidana Internasional*, Soumater Law Review, Volume 1, Nomor 1, 2018.
- Debora Angelia Pardosi, *Peran Jabatan Fungsional Auditor Terhadap Peningkatan Kinerja Birokrat Di Lingkungan Inspektorat Provinsi Jawa Tengah*, Soumater Law Review, Volume 1, Nomor 2, 2018.

- Dian Bakti Setiawan, *Keberadaan Dan Penerapan Perda Syari'ah Sebagai Perundang-Undangan Pada Tingkat Daerah*, Soumatera Law Review, Volume 1, Nomor 1, 2018.
- Djunaidi Maskat, *Manajemen Kepolisian-Teori dan Praktek Jilid I (Perencanaan)*, Sukabumi, Secapa Kepolisian Republik Indonesia, 1994.
- DPM. Sitompul, *Beberapa Tugas dan Peranan Polisi*, Jakarta, Wanthu Jaya, 2002.
- H.S. Djayoesman, *Polisi dan Lalu Lintas*. Mabes Kepolisian Republik Indonesia Press, Bandung, 1976.
- Kirdi Dipoyono, *Keadilan Sosial*, CV. Rajawali, Jakarta, 1985.
- Kunarto, *Menuju Kepolisian Republik Indonesia Mandiri yang Profesional*, Jakarta, Yayasan Tenaga Kerja, 1999.
- Laurensius Arliman S, *Penegakan Hukum dan Kesadaran Masyarakat*, Yogyakarta, Deepublish, 2016.
- Laurensius Arliman S, *Peranan Metodologi Penelitian Hukum di Dalam Perkembangan Ilmu Hukum di Indonesia*, Soumatera Law Review, Volume 1, Nomor 1, 2018.
- Laurensius Arliman S, *Kodifikasi RUU KUHP Melemahkan Komisi Pemberantasan Korupsi*, UIR Law Review, Volume 2, Nomor 1, 2018.
- Muhammad Afif, 2018, *Penemuan Hukum Oleh Hakim Terhadap Kasus Carok Akibat Sengketa Tanah Dalam Masyarakat Madura*, Soumatera Law Review, Volume 1, Nomor 1, 2018.
- Ofyar Z Tamin, *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*, Penerbit ITB, Bandung, 1997.
- Rahmat Fauzie, *Perkawinan Campuran Dan Dampak Terhadap Kewarganegaraan Dan Status Anak Menurut Undang-Undang Di Indonesia*, Soumatera Law Review, Volume 1, Nomor 1, 2018.
- Rianda Prima Putri, *Pemeriksaan Penggabungan Gugatan Ganti Kerugian Dalam Perkara Pidana Di Pengadilan Negeri Kelas 1B Bukittinggi*, Soumatera Law Review, Volume 1, Nomor 1, 2018.
- Rustan Sinaga. *Peran Pengadilan Hubungan Industrial Pada Pengadilan Negeri Padang Kelas Ia Dalam Memberikan Kepastian Hukum Terhadap Perkara Pemutusan Hubungan Kerja*, Soumatera Law Review, Volume 1, Nomor 2, 2018.
- Warpani S.P, *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, ITB, Bandung, 2002.
- Yohanis, *Perkawinan Poligami Di Wilayah Hukum Pengadilan Agama Kota Padang (Mekanisme Pemberian Izin, Dasar Hukum, Syarat-Syarat Poligami Dan Pelaksanaanya)*, Soumatera Law Review, Volume 1, Nomor 1, 2018.