

IMPLEMENTASI UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN DI KOTA PONTIANAK

*Implementation of Law Number 22 of 2009 Concerning
Road Traffic and Transport in Pontianak City*

Didik Darman Putra¹, Bakran Suni², Hardilina³

Program Studi Ilmu Administrasi Negara
Magister Ilmu Sosial Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Universitas Tanjungpura Pontianak

ABSTRAK

Implementasi Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kota Pontianak belum terlaksana dengan baik, hal ini terjadi di beberapa aspek seperti komunikasi, sumber daya, disposisi pelaksana dan struktur birokrasi. Deskripsi dari aspek-aspek tersebut adalah : a) aspek komunikasi, masih banyak para pengguna jalan yang belum mengetahui ketentuan berlalu lintas serta perilaku berlalu lintas yang tepat dan aman, b) aspek sumber daya, jumlah personil serta sarana dan prasarana lalu lintas yang masih kurang, c) aspek disposisi pelaksana, masih kurangnya perhatian pemerintah terhadap masalah keselamatan dan kepatuhan hukum lalu lintas, hal ini tercermin dari disiplin dalam melaksanakan tugas dan penegakan hukum, dan d) aspek struktur birokrasi, masih banyak aturan lainnya untuk mendukung implementasi UU Nomor 22 tahun 2009 belum disiapkan atau kurang disesuaikan dengan kebutuhan pelaksanaan kebijakan tersebut dan koordinasi antar pihak belum terjalin dengan baik. Penelitian ini merekomendasikan perlu adanya pembenahan terhadap komunikasi, sumber daya, struktur birokrasi dalam mengefektikan UU Nomor 22 tahun 2009.

Kata Kunci : Implementasi, Undang-Undang, Lalu-Lintas.

¹ PNS Kabupaten Sintang

² Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Tanjungpura, Pontianak

³ Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Tanjungpura, Pontianak

PENDAHULUAN

1. Latar Belakang

Sejak tanggal 22 Juni 2009 pengguna jalan telah mempunyai peraturan induk terkait lalu lintas dan angkutan jalan yang terbaru yaitu Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Setelah melalui masa sosialisasi dengan gencar selama 6 bulan, maka mulai tanggal 1 Januari 2010, UU Nomor 22 Tahun 2009 dinyatakan efektif mulai berlaku. Ada lima pihak dan institusi yang bertanggung jawab dengan lalu lintas dan angkutan jalan yang harus berbenah dan menatati isi peraturan ini. Lima institusi itu terdiri dari :

1. Departemen Pekerjaan Umum (PU) bertanggung jawab pada bidang jalan.
2. Departemen Perhubungan bertanggung jawab pada bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan.
3. Departemen Industri bertanggung jawab pada bidang pengembangan industri lalu lintas dan angkutan jalan.
4. Menristek bertanggung jawab di bidang pengembangan teknologi lalu lintas dan angkutan jalan.
5. Kepolisian (Polri) bertanggung jawab di bidang registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi, penegakan hukum, operasional manajemen dan rekayasa lalu lintas, serta memberikan pendidikan berlalu lintas kepada seluruh pengguna jalan.

Dalam hal ini Kepolisian Republik Indonesia (Polri) telah beberapa kali melakukan sosialisasi peraturan terbaru ini kepada pengguna jalan, pengemudi dan masyarakat luas, sehingga ketentuan yang pernah dianggap memberatkan dalam UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ini sudah dianggap bisa diterapkan dan ditegakkan. Sejak berlakunya Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 ini, Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dicabut dan dinyatakan tidak berlaku. Untuk menghindari kekosongan hukum, semua peraturan pelaksanaan dinyatakan tetap berlaku sepanjang tidak bertentangan atau belum diganti dengan yang baru berdasarkan Undang-Undang ini. Peraturan pelaksana itu yang utama adalah PP Nomor 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan, PP Nomor 42 Tahun 1993 tentang Prasarana dan lalu Lintas Jalan, PP Nomor 44 Tahun 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi. Adapun keinginan yang ingin dicapai oleh Undang-undang ini berdasar pada semangat bahwa penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang bersifat lintas sektor harus dilaksanakan secara terkoordinasi oleh para pembina beserta para pemangku kepentingan (*stakeholders*) lainnya. Kondisi saat ini banyak fenomena sosial yang menjadi persoalan dalam kehidupan masyarakat terutama yang menyangkut masalah lalu lintas dimana sering terjadinya kecelakaan lalu lintas, pelanggaran lalu lintas dan terjadinya kemacetan lalu lintas akibat dari semakin bertambahnya jumlah pengguna jalan. Kondisi seperti ini sudah menjadi persoalan umum disemua kota diseluruh tanah air Indonesia, tidak terkecuali Kota/Kabupaten di Propinsi Kalimantan Barat.

Daerah Kota Pontianak pelanggaran lalu lintas yang terjadi setiap tahunnya cenderung semakin meningkat. Pada tahun 2007 dan 2008 jumlah pelanggaran (tilang) lalu lintas sebanyak 1117 atau 58,72% merupakan jenis pelanggaran surat-surat kendaraan bermotor dan 7713 atau 57,89% jenis pelanggaran yaitu kelengkapan surat-surat, kemudian pada tahun 2009 berjumlah 7169 atau 62,05% jenis pelanggaran kelengkapan surat-surat, 2010 dan 2011 jumlah pelanggaran (tilang) lalu lintas semakin meningkat yaitu secara berturut-turut masing-masing 8132 atau 65,10% jenis pelanggaran kelengkapan surat-surat kendaraan bermotor dan 8235 atau 66,28% pelanggaran kelengkapan surat-surat kendaraan bermotor (Sat Lantas Polresta Pontianak Kota, 2012).

Jumlah kecelakaan yang terjadi di Kota Pontianak selama 5 (lima) tahun terakhir masih relatif besar jumlahnya dan bervariasi. Pada tahun 2007 jumlah kecelakaan sebanyak 323 (85,31 % pengguna sepeda motor) dan pada tahun 2008 menjadi 126 atau (68,60 % pengguna sepeda motor) . Khusus pada tahun 2009 meningkat menjadi 138 (71,61 % pengguna sepeda motor), dan pada tahun 2010 dan 2011 jumlah masing-masing 137 dan

239 (67,68 % dan 71,3% pengguna sepeda motor). Demikian pula kesemerawutan lalu lintas semakin terjadi dimana-mana dan kondisi inilah yang menjadi salah satu faktor penyebab terjadinya masalah kemacetan dan kecelakaan lalu lintas.

Sejak diimplementasikan tahun 2010, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dapat dikatakan belum efektif, hal ini terlihat dari pemahaman tertib berlalu lintas masyarakat, komunikasi mengenai tertib berlalu lintas di masyarakat Kota Pontianak dapat dikatakan belum efektif, masyarakat belum memiliki kesadaran yang tinggi. Masyarakat akan patuh terhadap aturan berlalu-lintas, manakala terdapat petugas yang berjaga di jalan, sementara apabila tidak terdapat petugas masyarakat berani melanggar aturan berlalu lintas. Tidak hanya pada aspek komunikasi, minimnya sumber daya untuk mendukung implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 juga merupakan salah satu penyebab kurang berhasilnya kebijakan tersebut. Untuk mendukung kelancaran lalu lintas dibutuhkan sarana dan prasarana berupa rambu-rambu lalu lintas, selain itu prasarana berupa pertumbuhan jalan yang memadai juga merupakan salah satu sumber daya yang berpengaruh, pemerintah Kota Pontianak saat ini memang sudah melakukan pelebaran jalan, akan tetapi hal tersebut kurang diimbangi dengan peningkatan volume kendaraan. Dari sumber daya manusia, jumlah petugas belum sesuai dengan kebutuhan terhadap pelayanan lalu-lintas, ditengarai masyarakat yang tingkat kesadaran hukumnya masih rendah sangat dibutuhkan jumlah petugas memadai untuk melakukan penegakan hukum.

Mengimplementasikan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dengan kondisi sosial masyarakat yang masih rendah, dibutuhkan komitmen yang tinggi dari implementor kebijakan dalam hal ini adalah petugas kepolisian. Kondisi dilapangan menunjukkan bahwa komitmen petugas dalam mengimplementasikan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 terutama pada aspek penegakan hukum dirasakan masih rendah. Petugas hanya berjaga pada jam-jam tertentu, dan dalam penegakan hukum masih ditemukan petugas yang mencari keuntungan sehingga menimbulkan antipati dari masyarakat.

Menyimak dan mencermati berbagai fenomena dan permasalahan yang berhubungan dengan lalu lintas jalan, sebagaimana dijelaskan diatas, mengindikasikan bahwa implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 yang mengatur tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan cenderung belum efektif sesuai dengan harapan, dimana terdapat beberapa indikator di antara :

1. Kemacetan yang terjadi di Kota Pontianak khususnya Jl. Ahmad Yani Pontianak.
2. Angka Kecelakaan yg masih tinggi yang terjadi di Kota Pontianak.
3. Angka Pelanggaran Lalu Lintas yang juga masih tinggi terjadi di Kota Pontianak.

Berdasarkan realitas ini penulis sangat tertarik untuk melakukan penelitian tentang Implementasi Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kota Pontianak Jalan Ahmad Yani Kota Pontianak.

2. Ruang Lingkup Masalah

Ruang lingkup masalah penelitian ini adalah : Bagaimana faktor-faktor komunikasi, sumber daya, disposisi dan brokasi memengaruhi implementasi Undang-Undang RI Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan di Kota Pontianak.

3. Perumusan Masalah Penelitian

Rumusan masalah penelitian ini adalah: Bagaimana implementasi Undang-Undang RI Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan di Kota Pontianak.

TINJAUAN PUSTAKA

Kebijakan menurut pendapat Friedrich yang dikutip oleh Wahab, (2001:3) adalah suatu tindakan yang mengarah pada tujuan yang diusulkan oleh seseorang, kelompok atau pemerintah dalam lingkungan tertentu sehubungan dengan adanya hambatan-hambatan tertentu seraya mencari peluang-peluang untuk mencapai tujuan atau mewujudkan sasaran

yang diinginkan. Berdasarkan pandangan tersebut menunjukkan bahwa dikeluarkannya kebijakan guna mencapai tujuan yang diinginkan oleh pembuat kebijakan untuk mengatasi masalah yang terjadi. Luasnya makna kebijakan publik sebagaimana disampaikan oleh Jones (1994:3) di dalam mendefinisikan kebijakan publik sebagai hubungan di antara unit pemerintah tertentu dengan lingkungannya. Agaknya definisi ini sangat luas sekali nuansa pengertiannya, bahkan terdapat satu kesan sulit menemukan hakekat dari pada kebijakan publik itu sendiri.

Santoso (1998:4-8) memisahkan berbagai pandangan tentang kebijakan publik ke dalam dua kelompok. Pemikiran pertama menyatakan bahwa kebijakan publik sama dengan tindakan yang dilakukan oleh pemerintah, sebagaimana yang diungkapkan oleh Dye (1995:3) bahwa "*Public policies whatever government chose to do or not to do*" (apapun yang dipilih oleh pemerintah untuk dilakukan atau tidak dilakukan). Di pihak lain Edward III (dalam Islamy, 2001:2) menyatakan bahwa tidak ada definisi yang tunggal dari kebijakan publik sebagaimana yang dimaksudkan adalah "*what government say and do, or not to do*". Bahkan Easton (dalam Wahab, 2001:129) mengemukakan bahwa "*Policy is the authoritative allocation of value for the whole society*" (pengalokasian nilai-nilai secara paksa/syah pada seluruh anggota masyarakat).

Berdasarkan definisi ini, maka kebijakan publik meliputi segala sesuatu yang dinyatakan dan dilakukan atau tidak dilakukan oleh pemerintah. Di samping itu kebijakan publik adalah juga kebijakan-kebijakan yang dikembangkan dibuat oleh badan-badan dan pejabat-pejabat pemerintah (Anderson, 1997:3). Implikasi pengertian dari pandangan ini adalah bahwa kebijakan publik

- a. Lebih merupakan tindakan yang mengarah pada tujuan dari pada sebagai perilaku atau tindakan yang kebetulan;
- b. Pada hakekatnya terdiri atas tindakan-tindakan yang saling terkait;
- c. Bersangkutan dengan apa yang benar-benar dilakukan oleh pemerintah dalam bidang tertentu atau bahkan merupakan apa yang pemerintah maksud atau melakukan sesuatu atau menyatakan melakukan sesuatu;
- d. Bisa bersifat positif yang berarti merupakan beberapa bentuk tindakan (langkah) pemerintah mengenai masalah tertentu, dan bersifat negatif yang berarti merupakan keputusan pemerintah untuk tidak melakukan sesuatu;
- e. Kebijakan publik setidaknya-tidaknya dalam arti positif didasarkan atau selalu dilandaskan pada peraturan/undang-undang yang bersifat memaksa (otomatif).

Pandangan lainnya dari kebijakan publik, melihat kebijakan publik sebagai keputusan yang mempunyai tujuan dan maksud tertentu, berupa serangkaian instruksi dan pembuatan keputusan kepada pelaksana kebijakan yang menjelaskan tujuan dan cara mencapai tujuan. Hal ini sejalan dengan apa yang dikemukakan oleh Soebardi (dalam Wibawa 1994:190) bahwa kebijakan negara merupakan bagian keputusan politik yang berupa program perilaku untuk mencapai tujuan masyarakat negara. Kesimpulan dari pandangan ini adalah pertama, kebijakan publik sebagai tindakan yang dilakukan oleh pemerintah dan kedua kebijakan publik sebagai keputusan pemerintah yang mempunyai tujuan tertentu. Dari beberapa pandangan tentang kebijakan negara tersebut, dengan mengikuti paham bahwa kebijakan negara itu adalah serangkaian tindakan yang ditetapkan dan dilaksanakan oleh pemerintah yang mempunyai tujuan atau berorientasi pada tujuan tertentu demi kepentingan seluruh rakyat, maka Islamy (2001:20) menguraikan beberapa elemen penting dalam kebijakan publik, yaitu :

- a. Bahwa kebijakan publik itu dalam bentuk perdanya berupa penetapan tindakan-tindakan pemerintah;
- b. Bahwa kebijakan publik itu tidak cukup hanya dinyatakan tetapi dilaksanakan dalam bentuk yang nyata;
- c. Bahwa kebijakan publik, baik untuk melakukan sesuatu ataupun tidak melakukan sesuatu itu mempunyai dan dilandasi maksud dan tujuan tertentu;

- d. Bahwa kebijakan publik itu harus senantiasa ditujukan bagi kepentingan seluruh anggota masyarakat.

Dilihat dari segi proses, implementasi kebijaksanaan Negara merupakan salah satu dari proses kebijaksanaan Negara, dan ini berarti bahwa implementasi kebijaksanaan Negara merupakan satu kesatuan yang tak terpisahkan dengan tahapan-tahapan lainnya dari proses kebijaksanaan Negara itu sendiri. Oleh karena itu dalam konteks ini keberhasilan atau kegagalan sesuatu kebijaksanaan Negara dalam implementasinya, tidak semata-mata dipengaruhi oleh faktor implementasi belaka, akan tetapi faktor diluar implementing (faktor perumusan masalah kebijaksanaan, faktor penyusunan agenda, faktor pengesahan dan faktor penyusunan alternatif kebijaksanaan) sangat berpotensi untuk mempengaruhi keberhasilan ataupun kegagalan sesuatu kebijaksanaan negara dalam implementasinya. Sehubungan dengan hal ini, M. Derthick, Heidenheimer, M. Parkinson, Bardach, Pressman dan Wildavsky (dalam Wahab 1990 : 152) mengutarakan bahwa timbulnya hasrat yang semakin kuat untuk melakukan studi yang sistematis dan serius dalam bidang implementasi kebijaksanaan ini di Amerika Serikat terutama dirangsang oleh keinginan untuk mencari jawaban mengapa program-program masyarakat besar (*The Great Society*) yang dicanangkan oleh Pemerintah Presiden Johnson dipada itu ternyata tidak berhasil mencapai tujuan-tujuan serta sasaran-sasaran yang diharapkan. Dari hal tersebut diatas diperoleh suatu gambaran bahwa implementasi kebijaksanaan atau program pemerintah tidak selamanya dapat berhasil mencapai tujuan dan sasaran sebagaimana yang diharapkan.

Jones (1994:296) mengatakan ada tiga kegiatan dalam implementasi kebijakan, yaitu :

- a. Organisasi, setiap organisasi harus memiliki stuktur organisasi, adanya sumber daya manusia yang berkualitas sebagai tenaga pelaksana dan perlengkapan atau alat-alat kerja serta didukung dengan perangkat hukum yang jelas.
- b. Interpretasi, mereka yang bertanggungjawab dapat melaksanakan tugasnya sesuai dengan peraturan atau ketentuan yang berlaku, harus dilihat apakah pelaksanaannya telah sesuai dengan petunjuk pelaksana dan petunjuk teknis yang dikeluarkan oleh pejabat yang berwenang.
- c. Penerapan, peraturan/kebijakan berupa petunjuk pelaksana dan petunjuk teknis telah berjalan sesuai dengan ketentuan, untuk dapat melihat itu harus pula dilengkapi dengan adanya prosedur kerja yang jelas, program kerja serta jadwal kegiatan.

Proses implementasi yang lebih sederhana di dalam melihat keterkaitan berbagai variabel dan faktor yang mempengaruhi proses implementasi adalah apa yang diungkapkan oleh Edward III (dalam Winarno, 2002:35) yang menjelaskan adanya empat variabel penting yang harus diperhatikan untuk melihat saling keterkaitan berbagai faktor terhadap kegagalan dan keberhasilan implementasi kebijakan publik. Lebih jauh Edward III mengungkapkan bahwa ada empat variabel penting yang perlu dijelaskan dalam memahami proses implementasi kebijakan publik, yaitu faktor komunikasi (*communication*), sumber daya pelaksana (*resources*), disposisi birokrasi (*disposition*) dan struktur birokrasi (*bureaucratic structure*). Pendekatan ini dianggap lebih kondusif di dalam memahami kompleksitas persoalan implementasi yang seringkali terjadi di dalam kegiatan dan aktivitas implementasi kebijakan publik. Pendekatan ini lebih mampu untuk secara langsung memberikan resep yang memungkinkan proses perbaikan yang diinginkan oleh pelaksana tatkala menghadapi situasi problematika berhadapan dengan kendala proses implementasi kebijakan. Edward III (dalam Winarno, 2002:36) menyimpulkan bahwa pendekatan keempat faktor tersebut merupakan inti dasar dari bekerjanya proses implementasi kebijakan publik, yang masing-masing variabel dan faktor tersebut terdiri dari beberapa sub komponen yang sangat penting dalam melihat proses implementasi yang terjadi. Pada kategori komunikasi misalnya dijelaskan bahwa variabel ini terdiri dari sub komponen seperti transmisi (*transmission*) antara pelaksana dan penerima program, komponen kejelasan persoalan (*clarity*), dan komponen konsistensi (*consistency*). Sedangkan pada kategori sumber daya (*resources*) adalah terdiri dari beberapa sub komponen seperti sumber daya staf, informasi yang dimiliki, otoritas dan

fasilitas pendukung implementasi. Sedangkan kategori disposisi (*dispositions*) yaitu keluasaan kewenangan oleh pejabat pelaksana yang terdiri dari beberapa komponen seperti dampak disposisi yang ada, penempatan birokrasi terkait dengan implementasi, dan faktor intensif, dan faktor struktur birokrasi (*bureaucratic structure*) yaitu komponen yang terdiri dari beberapa sub komponen, seperti standar pelaksanaan (SOP), dan mekanisme fragmentasi yang dilakukan oleh pejabat pelaksana. \

Keempat faktor tersebut dalam pandangan Edward III mempunyai keterkaitan antara satu dengan yang lain. Faktor komunikasi misalnya mempengaruhi sumber daya, disposisi, dan struktur birokrasi pelaksanaanya dalam konteks implementasi kebijakan publik. Pendekatan ini memandang bahwa komunikasi dan struktur birokrasi dalam konteks pelaksanaan kebijakan adalah menjadi variabel penting dalam menggerakkan sumber daya dan disposisi yang dapat diaptakan dan digunakan oleh implementator untuk mempertajam dan mencapai sasaran kebijakan yang diinginkan oleh kebijakan itu sendiri. meskipun masing-masing faktor tersebut memiliki derajat pengaruh yang sama terhadap perspektif implementasi kebijakan, namun pengaruh aspek komunikasi dan struktur birokrasi seringkali dimediasi oleh faktor sumber daya dan disposisi dari pelaksana kebijakan itu sendiri. Dengan kata lain faktor komunikasi dan struktur birokrasi dianggap memiliki hubungan langsung dengan aspek keberhasilan dan kegagalan implementasi.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini merupakan penelitian deskriptif kualitatif yang mendeskripsikan fenomena berkenaan dengan proses implementasi UU Nomor 22 Tahun 2009. Lokasi penelitian dilakukan di Kota Pontianak tepatnya di Jalan Ahmad Yani Pontianak Selatan dengan asumsi bahwa Jl. Ahmad Yani Pontianak. Penetapan informan penelitian menggunakan tehnik *purposive*, yang terdiri dari : Kepala Satlantas Polresta Pontianak beserta jajaran Polisi Lalu Lintas, Anggota Satlantas, aparat Dishubkominfo Kota Pontianak, Pejabat LLAJ dan Staf Dinas Perhubungan Kota Pontianak. Selain menggunakan informan dari implementor kebijakan, penulis juga menggunakan masyarakat pengguna jalan baik pengendara kendaraan roda dua maupun roda empat dan pihak pengelola sekolah mengemudi di Kota Pontianak sebagai informan. Tehnik yang digunakan untuk memilih masyarakat sebagai informan adalah *insidental*, yaitu tehnik penentuan informan berdasarkan kebetulan, yaitu siapa saja yang secara kebetulan/insidental bertemu dengan peneliti dapat digunakan sebagai informan, bila kebetulan ditemui itu cocok sebagai sumber data. Adapun tehnik penelitian yang digunakan adalah tehnik wawancara, observasi dan dokumentasi dengan menggunakan alat berupa panduan wawancara (*interview guidance*), , pedoman observasi (*check list*) dan alat perekam dokumentasi yang terdiri dari kamera, photo copy dan catatan lapangan. Analisis data menggunakan analisis kualitatif dengan tahapan pengumpulan, reduksi, penyajian dan penarikan kesimpulan terhadap data. Jaminan terhadap keabsahan data digunakan tehnik *triangulasi* dengan membandingkan dan mengecek baik derajat kepercayaan dari informasi yang diperoleh melalui waktu dan alat yang berbeda sehingga diharapkan tidak akan terjadi kesalahfahaman terhadap hasil penelitian.

HASIL PENELITIAN

A. Implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (Di Kota Pontianak)

1. Komunikasi

Sebagaimana dikemukakan oleh Edward III, terdapat 3 (tiga) aspek yang mempengaruhi komunikasi kebijakan. Ketiga aspek tersebut antara lain adalah transmisi, kejelasan (*clarity*), dan konsistensi.

a. Transmisi

Penyaluran komunikasi yang baik akan dapat menghasilkan suatu implementasi yang baik pula. Seringkali yang terjadi dalam penyaluran komunikasi adalah adanya salah pengertian (mis komunikasi), hal tersebut disebabkan karena komunikasi telah melalui beberapa tingkatan birokrasi, sehingga apa yang diharapkan terdistorsi ditengah jalan. Implementasi Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 akan efektif apabila kebijakan tersebut juga ditunjang dengan komunikasi yang baik, tidak hanya kepada implementor kebijakan tetapi juga kepada *target group* kebijakan yang dalam hal ini adalah masyarakat pengguna jalan yang ada di Kota Pontianak. Terkait dengan pelaksanaan komunikasi Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 kepada implementor kebijakan, dari hasil wawancara penulis diperoleh keterangan bahwa, Kepolisian Republik Indonesia (POLRI) dalam hal ini Satlantas Polrestas Pontianak sesuai dengan tugas dan tanggungjawab yang dituangkan dalam UU Nomor 22 tahun 2009 telah melaksanakan sosialisasi kepada para jajaran petugas sadantas, tentu saja dalam hal ini bagaimana petugas melaksanakan tugas yang diamankan dalam undang-undang tersebut. Dalam rangka mengimplementasikan UU Nomor 22 tahun 2009, Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informasi Kota Pontianak telah mendapatkan sosialisasi dari Dinas Perhubungan Provinsi, dan telah mensosialisasikan kepada petugas DLLAJ untuk melaksanakan tugas dan fungsi yang dalam hal ini melakukan penegakan hukum dan penyediaan sarana dan prasarana guna mendukung kelancaran lalu lintas di Kota Pontianak.

Keterangan informan ini menunjukkan bahwa, UU Nomor 22 tahun 2009 telah disosialisasikan kepada para implementor kebijakan yang ada di lingkup Kota Pontianak. Namun demikian efektivitas komunikasi kebijakan kepada para implementor tersebut akan tercermin dari pelaksanaan di lapangan. Petugas di lapangan sudah cukup baik dalam menerapkan berbagai ketentuan dalam UU Nomor 22 tahun 2009. Seperti dalam hal pembuatan SIM telah dilakukan mekanisme yang lebih ketat melalui ujian teori dan praktek, sementara penegakan hukum bagi para pengemudi yang melanggar akan dikenakan sanksi sesuai dengan aturan yang berlaku. Dalam hal meningkatkan kesadaran berlalu lintas juga telah dilakukan sosialisasi dan pendidikan kepada masyarakat di Kota Pontianak. Sesuai dengan tupoksi bahwa, Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informasi berperan dalam menyediakan sarana dan prasarana lalu-lintas, sejalan dengan hal itu maka telah dilakukan penambahan berbagai atribut lalu lintas di Kota Pontianak untuk memperlancar arus lalu lintas dan memberikan kenyamanan bagi para pengemudi.

Berdasarkan keterangan ini menunjukkan bahwa, komunikasi kepada para implementor sudah berjalan dengan efektif, hal ini ditunjukkan dengan kemampuan aparat di lapangan dalam menerapkan berbagai ketentuan yang tertuang dalam UU tersebut. Sebagai implementor kebijakan adalah suatu kewajiban untuk dapat melaksanakan kebijakan sesuai dengan isi yang ditetapkan, sehingga tujuan kebijakan tersebut dapat tercapai dengan baik. UU Nomor 22 tahun 2009 telah ditransmisikan dengan baik kepada petugas baik di kepolisian maupun Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informasi Kota Pontianak. Mengenai pelaksanaan sosialisasi UU nomor 22 tahun 2009, ada beberapa point yang harus di sosialisasikan langsung kepada masyarakat. Antara lain yaitu registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi, pendidikan berlalu lintas, manajemen dan rekayasa lalu lintas serta penegakan hukum lalu lintas dan angkutan jalan. Aturan tersebut perlu disosialisasikan karena bersentuhan langsung dengan masyarakat pengguna jalan/pengemudi.

Berkenaan dengan sosialisasi kepada masyarakat diperoleh keterangan bahwa, sejak di terapkan pada tahun 2010, satpol lantas Polresata beserta jajarannya bekerjasama dengan instansi terkait melakukan sosialisasi UU Nomor 22 tahun 2009 kepada masyarakat Kota Pontianak. Adapun sosialisasi tersebut lebih banyak menekankan mengenai ketentuan tata tertib berlalu lintas kepada masyarakat, seperti misalnya penggunaan helm standar untuk pengendara roda dua, penggunaan lajur kiri,

menghidupkan lampu utama pada siang hari, dan atribut lainnya. Sosialisasi mengenai tertib berlalu lintas kepada masyarakat Kota Pontianak dilakukan baik melalui penyuluhan maupun media massa. Penyuluhan misalnya dilakukan pada saat pembuatan SIM yang dilakukan melalui ujian praktek maupun teori; tiap pagi aparat melakukan pemantauan sambil memberikan penyuluhan kepada pengendara; selain itu juga bekerjasama dengan club-club motor mengkampanyekan *safety reading*. Sementara untuk sosialisasi melalui media massa dilakukan dengan memasang spanduk, maupun iklan layanan di tiap sudut jalan.

Keterangan ini menunjukkan bahwa implementor kebijakan dalam hal ini kepolisian telah melaksanakan sosialisasi dengan mentransmisikan kepada petugas pelaksana dan kepada masyarakat Kota Pontianak perihal tertib berlalu lintas sebagaimana diamankan dalam UU Nomor 22 tahun 2009. Kegiatan sosialisasi ini sangat penting dilakukan, mengingat saat ini masih banyak masyarakat yang belum paham dengan berkendara secara tertib baik pemaku maupun kelengkapan atribut berkendara. Sehingga tidak mengherankan apabila sosialisasi tersebut gencar dilaksanakan oleh aparat kepolisian. Sosialisasi yang efektif tentu akan meningkatkan kesadaran masyarakat dalam berlalu lintas, yang akan tertib dan keteraturan berkendara di jalan.

b. Kejelasan

Mengenai kejelasan tentang UU nomor 22 tahun 2009 diperoleh keterangan bahwa, UU Nomor 22 tahun 2009 sudah cukup jelas dan dapat dipahami oleh petugas, hanya saja untuk melaksanakan ketentuan dalam UU tersebut juga dibutuhkan dukungan dari berbagai pihak baik, instansi terkait maupun masyarakat. Hal ini menunjukkan bahwa petugas di lapangan sudah memahami pelaksanaan UU Nomor 22 tahun 2009 karena sudah cukup jelas dan dapat dilaksanakan. Terkait dengan pemahaman berkendara masyarakat Kota Pontianak diperoleh keterangan bahwa, masih banyak masyarakat yang belum paham tentang tertib berlalu lintas, walaupun paham ada juga yang sengaja tidak mau tau aturan, seperti misalnya menyalakan lampu utama pada siang hari untuk kendaraan bermotor roda dua masih banyak yang belum melaksanakannya di jalan A Yani kendaraan roda dua diwajibkan menggunakan lajur kiri tetapi tetap saja banyak yang melanggar. Berdasarkan hasil pengamatan penulis di lapangan diketahui masih banyak terjadi pelanggaran lalu lintas di sepanjang jalan A. Yani. Padahal jalan tersebut sudah ditetapkan sebagai kawasan tertib lalu lintas. Banyak pengendara yang berhenti sesuka hati, sementara sudah jelas-jelas dipasang rambu-rambu dilarang berhenti atau parkir.

Untuk mengetahui efektif atau tidaknya pelaksanaan sosialisasi tertib berlalu lintas kepada masyarakat di Kota Pontianak, perlu adanya informasi langsung dari masyarakat pengguna jalan/pengemudi. Keterangan informan menunjukkan bahwa, mereka tidak terlalu tahu mengenai adanya anjuran untuk menggunakan lajur kiri bagi sepeda motor, karena mereka melihat orang banyak yang lewat jalur kanan jika ingin cepat maka mereka juga ikut, dan menurut mereka tidak ada sanksi jika menggunakan lajur kanan. Berdasarkan keterangan ini menunjukkan bahwa, ada masyarakat yang memang mengetahui tentang ketentuan berlalu lintas, tetapi ada juga yang sama sekali tidak mengetahui. Bahkan dapat dikatakan bahwa ada unsur kesengajaan dari masyarakat yang enggan menaungi tata tertib berlalu lintas. Ada pula masyarakat yang mengetahui bahwa mereka melanggar lalu lintas tetapi tetap melanggar karena terpaksa. Hal ini memberikan gambaran bahwa sosialisasi yang dilaksanakan oleh aparat kepolisian terhadap tata tertib berlalu lintas sebagaimana yang diamankan dalam UU Nomor 22 tahun 2009 belum berjalan efektif. Sosialisasi baru sebatas pemberian informasi kepada masyarakat, tetapi belum mampu merubah kesadaran masyarakat atau menanamkan ketentuan tersebut kepada masyarakat agar dapat dipatuhi dan dilaksanakan.

Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, bahwa pengaturan tata cara tertib berlalu lintas diantaranya meliputi ketertiban dan keselamatan, penggunaan lampu utama, jalur atau lajur lalu lintas, belokan atau simpangan, kecepatan, berhenti, parkir dan kendaraan tidak bermotor. Kecelakaan lalu lintas bisa juga disebabkan terjadinya pelanggaran lalu lintas oleh pengguna jalan seperti tidak mentaati rambu-rambu lalu lintas, tidak *safety riding* (helm atau sabuk pengaman) ketika berlalu lintas, menggunakan kecepatan yang terlalu berlebihan dalam berkendara, dan lain sebagainya. Sementara itu upaya yang dilakukan oleh pihak-pihak yang terkait dalam rangka mewujudkan kepatuhan hukum masyarakat terhadap undang-undang lalu lintas belum menunjukkan kesungguhan yang berarti hal ini terlihat dari lemahnya langkah-langkah sosialisasi undang-undang lalu lintas tidak dilaksanakan dengan sebaik-baiknya. Di samping itu dalam proses ini penyelenggaraan penegakan hukum di bidang lalu lintas, ditemukan bahwa masing-masing aparat penegak hukum lalu lintas belum bekerja secara profesional.

Keberhasilan implementasi UU Nomor 22 tahun 2009 akan berhasil dan hanya akan berhasil manakala diikuti responsivitas dari masyarakat Kota Pontianak selaku target kebijakan. Mengacu pada konsep *Encouragement* yang bisa diartikan : *desakan/pengobar semangat*. Bahwa untuk mewujudkan kamselfitar Lintas juga dipengaruhi oleh faktor individu setiap pemakai jalan, dimana Kesadaran intelektual individu / kemampuan memotivasi dalam diri guna menumbuhkan kesadaran dalam dirinya untuk beretika dalam berlalu lintas dengan benar sangat dibutuhkan untuk mewujudkan hal tersebut.

Menumbuhkan motivasi dalam diri bisa dipengaruhi oleh faktor Internal (kesadaran diri seseorang) maupun eksternal (lingkungan sekitarnya). Selain dari pada itu desakan semangat untuk menciptakan situasi lalu lintas harus dimiliki oleh semua *stakeholder* yang berada pada struktur pemerintahan maupun non pemerintah yang berkompeten dalam bidang lalu lintas sehingga semua komponen yang berkepentingan serta pengguna jalan secara bersama memiliki motivasi dan harapan yang sama dengan mengaplikasikannya didalam aksi nyata pada kehidupan berlalu lintas di jalan raya. Hasil pengamatan menunjukkan bahwa perilaku masyarakat Kota Pontianak untuk berkendara masih sangat rendah. Interaksi antara faktor manusia, kendaraan, jalan dan lingkungan sangat bergantung dari perilaku manusia sebagai pengguna jalan menjadi hal yang paling dominan terhadap Kamselfitar Lintas, hal ini sangat ditentukan oleh beberapa indikator yang membentuk sikap dan perilakunya di jalan raya berupa mental dan perilaku yang membudaya dari pengguna jalan merupakan salah satu faktor utama yang sangat berpengaruh terhadap situasi lalu lintas. Perilaku ugal-ugalan dalam berkendara, tidak mematuhi rambu lalu lintas, dan penggunaan atribut kendaraan masih terjadi di setiap jalan di Kota Pontianak. Bahkan di Jalan A yani sekalipun yang sudah ditetapkan sebagai kawasan tertib lalu lintas.

Dilihat dari aspek etika berkendara menunjukkan bahwa masyarakat pengguna jalan di Kota Pontianak belum sepenuhnya menunjung tingzi etika berkendara yang baik dan benar, sekalipun mereka sudah mengetiluhnya. Etika sopan - santun, toleransi antar pengguna jalan, kematangan dalam pengendalian emosi serta kepedulian pengguna jalan di jalan raya akan menimbulkan sebuah interaksi yang dapat mewanai situasi lalu lintas berupa hasil yang positif seperti terciptanya keamanan, keselamatan dan kelancaran lalu lintas maupun dampak negatif yang dapat menimbulkan kesemrawutan, kemacetan, pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas, sehingga mentalitas pengguna Jalan merupakan suatu hal yang pondamental dalam mewujudkan situasi lalu lintas yang baik. Mental dan perilaku pengguna jalan merupakan suatu cerminan budaya berlalulintas, hal ini tidak dapat dibentuk secara instant oleh suatu lembaga tertentu, baik itu lembaga pendidikan maupun lembaga lainnya, tetapi terbentuk secara berkesinambungan mulai kehidupan sehari-hari dalam keluarga, lingkungan dan situasi lalu lintas yang kasat mata secara

keseharian selalu terlihat oleh pengguna jalan sehingga membentuk kultur mentalitas berlalu lintas seseorang. Demikian pula dalam hal penegakan hukum oleh pihak kepolisian. Penegakan hukum sendiri tidak mungkin terlepas dari peran serta masyarakat sebagai pelaksana kegiatan berlalu lintas dan angkutan jalan. Apabila hal itu dilaksanakan hanya oleh satu pihak saja, tujuan yang ingin dicapai oleh undang – undang tersebut, tidak pernah akan bisa tercapai sampai kapanpun juga. Disamping kewajiban masyarakat untuk mematuhi peraturan lalu lintas, mereka pun memiliki hak untuk mengawasi jalannya upaya – upaya penegakan hukum yang dilakukan oleh aparat kepolisian.

Sejalan dengan hasil penelitian ini dapat dikatakan bahwa, sosialisasi UU Nomor 22 tahun 2009 khususnya mengenai tertib berlalu lintas kepada masyarakat di Kota Pontianak belum terlaksana secara efektif dalam rangka menumbuhkan budaya disiplin berlalu lintas. Sifat bagi masyarakat untuk dapat mematuhi berbagai ketentuan berlalu lintas, manakala mereka tidak mengetahui secara detail tentang tata cara berlalu lintas yang baik dan benar. Kurang efektifnya sosialisasi merupakan penyebab belum efektifnya implementasi UU Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kota Pontianak.

c. Konsistensi

Mengeni konsisten dalam pelaksanaan UU Nomor 22 tahun 2009 tersebut dapat terbaca dari adanya keputusan-keputusan yang dikeluarkan sebagai pendukung atau petunjuk teknis. Seperti misalnya keputusan dan peraturan Kapolri. Diperoleh keterangan bahwa, sejauh ini tidak ada aturan-aturan yang terdapat dalam UU Nomor 22 tahun 2009 yang membingungkan petugas dalam melaksanakan ketentuan Undang-Undang tersebut. Keterangan informan ini menunjukkan bahwa, UU Nomor 22 tahun 2009 sudah dikomunikasikan secara konsisten kepada para implementor, sehingga petugas baik kepolisian maupun aparat DLLAJ tidak mengalami kesulitan dalam melaksanakan penertiban berlalu lintas kepada masyarakat pengguna jalan di Kota Pontianak. Hanya saja dimata masyarakat ada beberapa ketentuan yang selama ini kurang konsisten dilaksanakan oleh implementor kebijakan, seperti misalnya sosialisasi jalur kiri bagi pengendara sepeda motor. Jika dilinat dilapangan, menunjukkan bahwa terkadang dilakukan penertiban dengan memasang rambu-rambu tetapi pada kesempatan lainnya terkadang tidak dilaksanakan, sehingga menimbulkan kebingungan di masyarakat.

2. Faktor Sumber Daya

a. Sumber Daya Manusia

Berkenaan dengan dukungan sumber daya manusia dalam mengimplementasikan UU Nomor 22 tahun 2009 melalui kegiatan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi, pendidikan berlalu lintas, manajemen dan rekayasa lalu lintas, serta penegakan hukum lalu lintas dan angkutan jalan di Kota Pontianak khususnya dari personil satlantas belum sesuai dengan kebutuhan. Diperoleh keterangan bahwa, dari segi kemampuan, petugas yang ada saat ini sudah cukup baik dalam melaksanakan tugas terutama dalam melaksanakan penegakan hukum lalu lintas, termasuk dalam melaksanakan rekayasa lalu lintas, dimana beberapa rekayasa yang dilakukan di jalan-jalan Kota Pontianak sudah mampu mengurangi kemacetan pada jam-jam tertentu. Hanya saja untuk segi jumlah harus diakui memang masih kurang sebanding dengan kebutuhan, polrestas masih mengalami kekurangan personil lantas untuk melaksanakan penegakan hukum dan tertib lalu lintas. Hasil pengamatan menunjukkan bahwa, pada saat jam-jam tertentu terkadang tidak tersedia personil lantas yang berada di titik-titik rawan kemacetan. Hal ini menjadi indikasi bahwa petugas yang ada masih belum mendukung untuk mengimplementasikan kebijakan tersebut. Sementara itu dari informasi masyarakat menunjukkan bahwa kualitas sumber daya Polantas yang belum sepenuhnya dapat memberikan keteladanan kepada pengguna jalan,

perlakuan petugas terhadap pelanggar lalu lintas masih terkesan pilih kasih, sikap arogansi / sok kuasa yang masih sering ditampilkan oleh petugas di lapangan, sistem pendataan di bidang lalu lintas yang kurang baik, perolehan Surat Ijin Mengemudi (SIM) yang diterbitkan oleh Polri belum memberi jaminan akan kualitas pemegang SIM. Jumlah aparat DLLAJ Kota Pontianak yang ada saat ini masih kurang sebanding dengan kebutuhan, untuk melakukan pengawasan terhadap pelanggaran yang dilakukan oleh pengguna jalan. Keterangan ini menunjukkan bahwa, dari aspek sumber daya manusia, implementasi UU Nomor 22 tahun 2009 belum didukung dengan sumber daya manusia yang memadai terutama dari segi jumlah personil. Sehingga belum semua kegiatan yang dalam UU tersebut dapat dilaksanakan dengan efektif. Semakin kompleks dan rumitnya masalah lalu lintas dan angkutan di Kota Pontianak harus diimbangi dengan jumlah aparat yang sesuai kebutuhan.

b. Sumber Daya Keuangan

Dukungan sumber daya keuangan turut mempengaruhi implementasi UU Nomor 22 tahun 2009 di Kota Pontianak. Dukungan keuangan tersebut dapat dikatakan sangat krusial, karena seluruh aktivitas membutuhkan pendanaan baik untuk pengadaan sarana dan prasarana lalu lintas, serta operasional bagi para petugas di lapangan. Tersediannya sumber keuangan yang memadai akan berdampak positif bagi kelancaran pelaksanaan UU Nomor 22 tahun 2009, namun sebaliknya apabila tidak didukung dengan pendanaan yang memadai maka pelaksanaan seluruh kegiatan tersebut tidak akan efektif. Mengenai dukungan sumber daya pendanaan ini diperoleh keterangan bahwa, biaya operasional untuk melakukan kegiatan penertiban lalu lintas dapat dikatakan belum mencukupi, hal ini juga tidak terlepas dari pelanggaran yang belum sesuai dengan kebutuhan, kegiatan operasional seperti uang bagi personil kendaraan dan lain sebagainya masih kurang maksimal, demikian juga untuk melakukan sosialisasi tertib berlalu lintas kepada masyarakat dengan anggaran yang terbatas tidak berjalan maksimal. Keterangan ini memberikan gambaran bahwa, sumber pendanaan bagi pihak kepolisian yang melaksanakan penegakan hukum di lapangan masih belum mencukupi. Bagi para petugas tentu saja kondisi ini sedikit banyak akan berpengaruh terhadap motivasi kerja, sementara bagi alat pendukung lainnya menyebabkan pelayanan oleh kepolisian kepada masyarakat menjadi kurang efektif.

Keterangan lainnya menjelaskan bahwa, biaya operasional untuk pelaksanaan tugas dalam satu hari adalah kurang lebih 50 ribu, dengan beban tugas, biaya tersebut dirasakan masih kurang maksimal. Namun demikian kami tetap profesional dalam melaksanakan tugas sesuai dengan motto polisi pelindung, pengayom dan belayan masyarakat. Hal ini menunjukkan bahwa, dukungan terhadap operasional bagi petugas masih kurang sesuai dengan beban kerja. Tentu saja akan berpengaruh terhadap semangat petugas dalam melaksanakan tanggungjawabnya. Aspek penting lainnya berkenaan dengan dukungan anggaran adalah perencanaan manajemen lalu lintas di Kota Pontianak. Untuk menciptakan kelancara lalu-lintas tentu diperlukan penambahan fasilitas lalu lintas yang memadai. Penambahan fasilitas tentu membutuhkan pendanaan yang memadai pula. Berkenaan hal ini diperoleh keterangan bahwa, untuk menciptakan kelancara lalu lintas di Kota Pontianak terus dilakukan pembenahan terhadap berbagai sarana dan prasarana lalu lintas, namun demikian pemenuhan hal tersebut masih terbentur dalam kurangnya dukungan pendanaan, keterbatasan anggaran yang dimiliki menyebabkan belum semua prasarana lalu lintas dan fasilitas pendukung lainnya dapat di penuhi, seperti untuk memasang CCTV yang sangat vital dalam melaksanakan pengawasan lalu lintas, harus membutuhkan dana yang cukup besar. Sementara anggaran yang tersedia masih kurang belum lagi untuk operasional bagi para petugas untuk melaksanakan pengawasan dan penegakan hukum. Berdasarkan keterangan ini menunjukkan bahwa, implementor kebijakan belum didukung dengan sumber pendanaan yang memadai, sehingga berdampak terhadap efektivitas upaya menciptakan tertib lalu

lintas di Kota Pontianak, terutama dalam memenuhi kelengkapan prasarana dan fasilitas lalu lintas serta biaya operasional bagi para petugas dilapangan. Penunahan sarana dan prasarana tersebut membutuhkan anggaran yang besar, sementara anggaran yang ada masih dibatasi sesuai dengan kemampuan keuangan daerah Kota Pontianak.

Berasarkan seluruh keterangan yang diperoleh tersebut dapat dikatakan bahwa, dukungan pendanaan dalam rangka implementasi UU Nomor 22 tahun 2009 masih belum memadai, kondisi ini berdampak terhadap kelancaran dalam upaya menciptakan tertib berlalu lintas. Untuk menciptakan kelancaran berlalu lintas dibutuhkan anggaran bagi operasional petugas. Demikian juga pengadaan sarana dan prasarana lalu lintas yang representative.

c. Sumber Daya Sarana/Prasarana

Terkait dengan prasarana lalu lintas yang tersedia di Kota Pontianak, dari hasil wawancara diperoleh bahwa, jumlah prasarana lalu lintas yang terdapat di Kota Pontianak memang masing-masing kurang memadai. Seperti rambu-rambu lalu lintas di beberapa sudut jalan ada yang kondisinya sudah tidak memadai karena bergaruk cacca dan diganggu oleh orang-orang tidak bertanggungjawab. Kendati demikian Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informasi berkerja sama dengan instansi terkait terus berupaya untuk melakukan pembebasan dengan menambah jumlah rambu lalu lintas. Sementara menyangkut fasilitas pendukung diketahui bahwa, fasilitas pendukung yang merupakan penyebab terjadinya kesemrawutan di Kota Pontianak adalah tidak terdapatnya parkir di badan jalan. Hampir di tiap-tiap pusat perekonomian seperti di jalan Gajah Mada dan Tanjungpura sering terjadi kemacetan karena ruas jalan yang sudah sempit masih digunakan untuk lahan parkir, sehingga sering terjadi kemacetan di jalan-jalan tersebut. Kondisi ini diperparah dengan perilaku masyarakat yang sering parkir sembarangan walaupun sudah dipasang rambu dilarang parkir. Berdasarkan keterangan ini menunjukkan bahwa, prasarana pendukung bagi terciptanya tertib lalu-lintas di Kota Pontianak masih belum memadai. Kondisi yang sama juga tercermin dari hasil pengamatan penulis di beberapa ruas jalan di Kota Pontianak. Dimana ada beberapa perempatan jalan yang kondisi lampu merahnya (*traffic light*nya) tidak berfungsi dengan baik. Seperti di pertigaan Jalan Pak Kasih, Hasanuddin dan Kom. Yos Sudarso. Tidak hanya menyangkut *traffic light*, fasilitas pejalan kaki di beberapa jalan tidak tersedia, seperti di jalan Putri Candramidi (Podomoro) karena kebijakan pelebaran jalan terpaksa harus mengorbankan fasilitas bagi pejalan kaki. Kondisi ini tentu akan mengganggu kelancaran lalu lintas, serta keamanan dan keselamatan pengguna jalan dan pejalan kaki. Prasarana lain yang juga sangat vital adalah tersedianya tempat penyeberang bagi pejalan kaki, namun demikian seperti di depan mega mall yang sering dilalui oleh pejalan kaki hingga saat ini tidak dibangun jembatan penyeberangan.

Berdasarkan keterangan yang diperoleh mengenai aspek sumber daya dalam implementasi UU Nomor 22 tahun 2009 menunjukkan bahwa, kebijakan tersebut belum didukung oleh sumber daya manusia, sarana dan prasarana serta pendanaan yang memadai, sehingga belum mampu mewujudkan tujuan tertib lalu lintas di Kota Pontianak.

d. Metode Kerja

Diperoleh keterangan bahwa manajemen dan rekayasa lalu lintas yang dilaksanakan oleh Polresta guna mengurai kemacetan di Kota Pontianak antara lain adalah dengan menerapkan system satu arah atau SSA, pada ruas jalan yang sering mengalami kemacetan seperti jalan Gajah Mada dan Tanjungpura pada malam minggu, selain itu juga dilakukan penutupan tikungan balik arah atau larangan berputar yang ditengarai dapat menyebabkan terjadinya kemacetan lalu lintas. Hal ini memberikan gambaran bahwa, sudah ada langkah yang dilaksanakan oleh implementor kebijakan yang dalam hal ini pihak kepolisian terhadap masalah lalu lintas di Kota Pontianak diantaranya melalui SSA dan larangan berputar. SSA pada umumnya akan

meningkatkan kapasitas pada jaringan jalan dengan mengurangi tundaan pada ruas-ruas jalan dan juga pada persimpangan yang disebabkan berkurangnya konflik lalu lintas. SSA akan efektif apabila dilakukan pada system jaringan jalan berbentuk grid mengingat penerapan SSA harus terdapat pasangan jalan yang memungkinkan arus berlawanan melalui jalan yang lain. SSA dapat dilakukan secara waktu terbatas maupun sepanjang hari.

Berkenaan dengan efektivitas rekayasa lalu-lintas di Kota Pontianak melalui SSA diperoleh keterangan bahwa, penerapan SSA dan larangan berputar sebagai langkah rekayasa lalu lintas mengurai kemacetan di Kota Pontianak sudah cukup mampu dalam mengurai kemacetan pada jalan yang padat tersebut. Hanya saja penerapannya masih belum maksimal. Dari beberapa kali penerapan di Jalan Gajah Mada dan Tanjungpura, memang kemacetan berkurang tetapi karena banyak terdapat persimpangan di jalan tersebut sehingga mengganggu kelancaran lalu-lintas. Kondisi yang sama juga terlihat dari hasil pengamatan penitis di jalan tersebut, memang tidak terjadi kemacetan dan arus kendaraan cenderung lancar, akan tetapi efektivitas rekayasa lalu lintas tersebut juga tergantung dari penanaman masyarakat pengguna jalan dan perilaku berlalu lintas masyarakat. Karena merasa lancar terkadang pengemudi menyuntik kendaraannya dengan kecepatan maksimal. Selain itu banyaknya persimpangan yang terdapat di sepanjang jalan Gajah Mada menyebabkan banyak pengemudi yang mengabaikan jalur pintas. Diketahui juga bahwa, Polresta Pontianak bekerjasama dengan Dinas Perhubungan Kota Pontianak melakukan kegiatan larangan parkir di badan jalan dan pembatasan akses. Dishubkominfo Kota Pontianak juga bekerja sama dengan pihak kepolisian dalam rangka melaksanakan tertib lalu lintas, melakukan rekayasa lalu lintas melalui kebijakan larangan parkir di badan jalan dan larangan bagi kendaraan roda 6 jenis truk muatan untuk melewati jalan tol kapuas. Kegiatan ini dilakukan untuk menekan volume kemacetan di jalan Kota Pontianak. Sementara menyangkut kegiatan penertiban parkir di badan jalan dilakukan dengan memberikan rambu-rambu lalu lintas mengenai adanya larangan untuk parkir, dan merazia kendaraan yang parkir sembarangan.

Berdasarkan keterangan ini menunjukkan bahwa, rekayasa lalu lintas sebagai bagian dari implementasi UU Nomor 22 tahun 2009 belum sepenuhnya dipahami oleh masyarakat. Masyarakat harus paham bahwa upaya yang dilakukan oleh pihak kepolisian tersebut pada dasarnya untuk kepentingan bersama, karena akan lebih parah dampaknya apabila tidak ada tindakan dari pihak kepolisian. Agar kegiatan manajemen dan rekayasa lalu lintas tersebut dapat berjalan dengan baik, maka pihak kepolisian dan Dishubkominfo Pontianak perlu mempersiapkan kegiatan rekayasa jalan tersebut secara baik dan melalui perencanaan yang matang. Namun demikian, jika melihat kondisi dilapangan dengan ruasa jalan yang sempit dan perilaku berkendara masyarakat yang masih banyak merupakan permasalahan yang sulit diwujudkan.

e. Informasi

Berkenaan dengan informasi dalam melaksanakan tertib berlalu lintas diperoleh keterangan bahwa, dalam melaksanakan ketertiban berlalu lintas, pihak kepolisian belum didukung dengan system informasi yang sistemnya manual. Seperti pelanggaran yang dilakukan oleh pengguna jalan hanya akan di tindak apabila diketahui oleh petugas, demikian juga apabila terjadi kecelakaan, akan cepat di tindak apabila ada laporan dan pada saat kejadian ada polisi yang sedang bertugas. Sumber informasi yang dimiliki oleh DLLAJ Kota Pontianak dalam melakukan penegakan tertib berlalu lintas selama ini bersumber dari aduan masyarakat serta petugas dilapangan pada saat patroli, belum ada system informasi seperti CCTV misalnya yang dapat membantu petugas dengan cepat memberikan tindakan apabila terjadi pelanggaran tertib berlalu lintas. Berdasarkan keterangan ini menunjukkan bahwa, system informasi yang dimiliki oleh implementor kebijakan dalam rangka melaksanakan tertib lalu lintas di Kota Pontianak masih kurang memadai. Dikatakan demikian karena system input informasinya masih manual,

sehingga banyak pelanggaran yang tidak bisa ditegakkan. Jika bercermin pada kota-kota besar, system informasi lalu-lintas sudah menggunakan kemajuan teknologi informasi sehingga petugas tidak perlu bersusah payah untuk mengidentifikasi berbagai bentuk pelanggaran, dan pelayanan kepada masyarakat akan menjadi lebih efektif.

B. Implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (Di Kota Pontianak)

1. Disposisi Pelaksana

Terkait dengan disposisi implementasi kebijakan dalam Implementasi UU Nomor 22 tahun 2009 di Kota Pontianak, menunjukkan bahwa implementor kebijakan masih kurang menunjukkan komitmen yang tinggi dalam melaksanakan tugas dan tanggungjawabnya. Sebagaimana hasil wawancara diperoleh penjelasan bahwa, komitmen petugas dalam menegakkan disiplin berlalu lintas masih kurang, untuk menegakkan disiplin berlalu lintas di Kota Pontianak dengan corak masyarakat yang masih kurang tertib memang dibutuhkan adanya komitmen yang tinggi dari petugas, akan tetapi apabila diperhatikan jumlah personil yang turun melakukan pengamanan dan kelancaran lalu lintas jumlahnya sedikit, apalagi kalau hari hujan maka jarang petugas yang mau mengatur lalu lintas. Kondisi ini juga tercermin dari hasil pengamatan penulis di lapangan dimana terkadang di pos-pos polisi tidak terdapat satu personil pun yang melakukan pengamanan, sehingga tidak mengherankan apabila terjadi pelanggaran lalu lintas, penanganannya cenderung lambat. Kondisi ini tentu menunjukkan bahwa responsivitas dan komitmen aparat dalam melaksanakan tugasnya masih kurang. Kurangnya komitmen implementor kebijakan (POLRI) dalam mendukung implementasi UU Nomor 22 tahun 1999 tercermin dari masih adanya praktek penyalahgunaan kewenangan oleh oknum untuk memperoleh keuntungan pribadi. Seperti melakukan pemerasan terhadap pengendara yang melanggar lalu lintas, dan menjadi calo untuk mengurus kelancaran pembuatan SIM. Kondisi ini tentu bertentangan dengan tugas dan fungsi polri. Alih alih menjadi penegak hukum, justru oknum polisi malah menjadi penggar hukum. Hal inilah yang merupakan salah satu penyebab masyarakat kurang simpatik terhadap penegakan hukum berlalu lintas di Kota Pontianak.

Masalah kecelakaan lalu lintas juga merupakan salah satu permasalahan yang selalu dihadapi oleh Kota Pontianak. Hal ini terbukti dari adanya indikasi angka kecelakaan yang selalu meningkat. Sebagian besar masyarakat Kota Pontianak tidak mengetahui tentang tata tertib lalu lintas. Kurangnya kesadaran dalam menaati peraturan lalu-lintas seperti tidak menggunakan helm saat mengendarai mobil, tidak menggunakan sabuk pengaman saat mengendarai mobil, tidak menyalakan lampu saat mengendara di siang hari, tidak mematuhi rambu-rambu lalu lintas dan pelanggaran-pelanggaran lainnya. Berdasarkan data yang diperoleh dari Satuan Lalu Lintas Polersta Pontianak. Pengemudi remaja terkenal dengan perilaku mengemudinya tidak aman dan tidak tertib. Seperti mengemudi lebih dari 2 orang, tanpa menggunakan helm pengaman, kecepatan yang tidak terkontrol, mengemudi tanpa surat izin yang mendukung, mengemudi dengan jarak yang terlalu dekat dengan kendaraan lain, menggunakan knalpot racing dan menerobos lampu merah. Perilaku tersebut merupakan *aggressive driving*, yaitu perilaku pengemudi yang dilakukan secara sengaja, cenderung meningkatkan resiko tabrakan dan dimotivasi oleh ketidaksabaran, kekesalan, permusuhan dan upaya untuk menghemat waktu (Tasca, 2000).

Kondisi ini menunjukkan pentingnya pendidikan berlalu lintas kepada masyarakat khususnya mereka yang masih masuk dalam usia remaja. Sejalan dengan pelaksanaan pendidikan berlalu lintas kepada masyarakat. Diketahui bahwa, Satlantas Polresta Pontianak dalam hal memberikan pendidikan kepada masyarakat telah melakukan beberapa kegiatan diantaranya pengenalan tertib berlalu lintas kepada anak-anak TK,

kunjungan atau *road show* ke sekolah-sekolah dan bentuk kampanye-kampanye pelopor tertib berlalu lintas kepada masyarakat.

Berdasarkan keterangan yang telah diperoleh menunjukkan bahwa, sudah ada langkah nyata yang diambil oleh pihak kepolisian khususnya Satlantas untuk mensosialisasikan tertib berlalu lintas kepada kaum remaja Kota Pontianak. Aspek penting dalam melakukan sosialisasi adalah intensitas sosialisasi tersebut kepada para remaja, karena untuk menanamkan atau memasyarakat kebiasaan tertib berlalu lintas tersebut tidaklah mudah. Mengenai intensitas, memang masih kurang. Seharusnya masalah pendidikan berlalu lintas ini harus ada dalam kurikulum sekolah sehingga setiap pelajar yang usianya remaja mendapatkan informasi yang akurat dan paham mengenai tertib berlalu lintas. Kalau dari polri memang memiliki keterbatasan waktu. Perilaku berkendara masyarakat dapat dikatakan masih rendah, masih banyak yang tidak pahan akan ketentuan berlalu lintas yang baik. Tidak hanya usia remaja, dewasa dan orang tua saja banyak yang sering melakukan pelanggaran dan tidak tertib terhadap peraturan lalu lintas. Kami tidak tahu apakah mereka sengaja melanggar atau memang tidak tahu aturan. Kebanyakan masyarakat kurang taat hukum, pada saat ada petugas mereka berkendara dengan tertib tetapi jika tidak ada petugas mereka dengan senang hati melakukan pelanggaran. Berdasarkan hal ini memberikan gambaran bahwa, upaya untuk memberikan pendidikan berlalu lintas kepada masyarakat oleh pihak kepolisian di Kota Pontianak belum mampu mengubah sikap dan perilaku masyarakat untuk berkendara dengan baik. Aspek penting dari keberhasilan pendidikan berlalu lintas tersebut adalah mampu menghasilkan masyarakat yang memiliki disiplin berlalu lintas. Disiplin dimaksud adalah disiplin pribadi, dengan disiplin pribadi masyarakat akan mentaati seluruh peraturan lalu lintas bukan karena terpaksa namun dari dalam hati akan mentaati peraturan tersebut.

Hasil observasi menunjukkan bahwa, pendidikan berlalu lintas kepada masyarakat di Kota Pontianak masih kurang maksimal, dalam hal ini terkesan bahwa hanya pihak kepolisian yang harus melaksanakan seluruh kegiatan yang berkaitan dengan pendidikan berlalu lintas. Sementara sebagaimana kita ketahui bahwa pendidikan berlalu lintas tersebut juga harus mendapatkan dukungan dari masyarakat, khususnya dunia pendidikan. Ditinjau dari aspek sosial, bahwa kondisi sosial masyarakat di Kota Pontianak jika ditinjau dari aspek kekotaan, maka dapat dikatakan bahwa penduduknya dari segi pendidikan sebagian besar sudah cukup baik. Akan tetapi dalam konteks tertib berlalu lintas kondisi tersebut belum menjadi jaminan bahwa budaya tertib berlalu lintas dapat terwujud. Idelanya semakin baik tingkat pendidikan suatu masyarakat, maka semakin baik pula perilaku masyarakat dalam berlalu lintas, namun faktanya apabila dilihat di lapangan tidak ada hubungan positif antara tingkat pendidikan dengan perilaku berkendara masyarakat Kota Pontianak. Kondisi sosial di Kota Pontianak untuk menciptakan tertib berlalu lintas masih kurang kondusif. Masyarakat masih susah untuk diajak disiplin, misalnya saja tidak menggunakan *handphone* pada saat berkendara dan masih banyak hal lainnya. Dari aspek penegakan hukum, masyarakat juga masih sering menggunakan cara-cara yang menyebabkan terjadinya praktik penyalahgunaan wewenang aparat kepolisian. Masyarakat yang terkena masalah hukum, akan menggunakan jalan pintas dengan membayar petugas agar urusannya menjadi lebih cepat. Demikian pula dalam pembuatan SIM masih ada masyarakat yang ingin menggunakan cara instant. Hal ini secara jelas menunjukkan bahwa betapapun maksimalnya usaha polri dalam mengimplementasikan UU Nomor 22 tahun 2009 apabila tidak ditunjang dengan pembenahan masalah sosial, maka upaya mewujudkan tujuan UU Nomor 22 tahun 2009 di Kota Pontianak tidak akan berhasil.

Berdasarkan seluruh keterangan tersebut menunjukkan bahwa, kondisi sosial ekonomi dan politik merupakan sebuah system yang secara tidak langsung juga mempengaruhi implementasi UU Nomor 22 tahun 2009 di Kota Pontianak. Atau dapat

dikatakan bahwa seiring dengan perkembangan peradaban manusia, transportasi dalam kehidupan masyarakat modern merupakan kesatuan mata rantai kehidupan, yang berpengaruh sangat besar dalam pembangunan masyarakat, baik segi ekonomi, sosial budaya maupun sosial politik (Khisty dan Lall, 2003). Sistem transportasi suatu wilayah merupakan suatu sistem yang terdiri dari prasarana/sarana dan sistem pelayanan yang memungkinkan adanya pergerakan ke seluruh tempat.

2. Faktor Struktur Birokrasi

Struktur birokrasi merupakan instrument yang penting dalam pelaksanaan suatu kebijakan. Struktur birokrasi menggambarkan arah hubungan, garis komando dan pola koordinasi antar unit kerja dalam organisasi. Aspek-aspek yang terkait dengan struktur birokrasi antara lain adanya standar operasional prosedur (SOP). Selanjutnya adalah fragmentasi yaitu peyebaran pola hubungan kerja antar bagian dalam organisasi dan ketersediaan aturan yang jelas mengenai wewenang dan tanggungjawab kegiatan-kegiatan atau aktivitas petugas di antara beberapa unit kerja. Dalam implementasi UU Nomor 22 tahun 2009 permasalahan yang berkaitan dengan SOP adalah masih banyak aturan lainnya untuk mendukung implementasi UU Nomor 22 tahun 2009 belum disiapkan atau kurang disesuaikan dengan kebutuhan pelaksanaan kebijakan tersebut. Sehingga proses pelaksanaan kegiatan lalu lintas belum berjalan maksimal. Seperti misalnya dalam hal proses pembuatan SIM, belum ada peraturan baru sebagai operasionalisasi pembuatan SIM yang mengadopsi penggunaan teknologi informasi. Sehingga proses pembuatan SIM masih menggunakan cara lama yang kurang efektif dan efisien. Penyelenggaraan Registrasi dan Identifikasi Lalu Lintas (regident lintas) adalah salah satu wewenang Kepolisian Negara Republik Indonesia (Polri) sesuai yang diamanatkan dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 tahun 2002. Penyelenggaraan regident lintas juga merupakan salah satu tugas pokok dan fungsi Polri dalam urusan pemerintah di bidang registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi (Pasal 7 ayat (2) huruf e UU No. 22 tahun 2009). Secara lebih khusus dijelaskan, bahwa Regident Lintas merupakan salah satu fungsi Polisi dalam menangani lalu lintas, baik untuk manusia (pengemudi) maupun kendaraan bermotor (ranmor).

Regident pengemudi diwujudkan dalam pengujian dan penerbitan Surat Izin Mengemudi (SIM). SIM ini merupakan persyaratan bagi setiap orang yang akan mengemudikan kendaraan bermotor di jalan, artinya SIM wajib dimiliki oleh setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan. SIM tersebut digolongkan menjadi SIM kendaraan bermotor perseorangan dan SIM kendaraan bermotor umum. Untuk mendapatkan SIM, setiap orang harus memiliki kompetensi mengemudi yang didapat dari mengikuti pendidikan dan pelatihan di sekolah mengemudi atau dapat belajar sendiri. Selanjutnya untuk mendapatkan SIM, setiap orang yang akan mengemudikan kendaraan bermotor harus lulus dalam pengujian SIM yang diselenggarakan oleh Polri.

Berdasarkan penjelasan tersebut, SIM merupakan suatu kewajiban yang harus dimiliki oleh setiap warga negara yang sudah dinyatakan memenuhi persyaratan memiliki SIM. Sejalan dengan kepemilikan SIM di wilayah Kota Pontianak diketahui bahwa, kesadaran masyarakat Kota Pontianak untuk memenuhi kewajibannya memiliki SIM memang sudah cukup baik, hal ini dapat dilihat dari tingginya minat masyarakat yang mengajukan pembuatan SIM maupun diperpanjang masa SIM. Hanya saja harus diakui bahwa belum semua masyarakat pengguna jalan di Kota Pontianak memiliki SIM, hal ini paling tidak kita temukan pada saat pelaksanaan pemeriksaan atau rajia kendaraan bermotor banyak pengendara baik roda dua dan empat yang tidak memiliki SIM, ada juga yang sudah mati dan tidak diperpanjang. Belum seluruhnya masyarakat Kota Pontianak memiliki kesadaran untuk memiliki SIM, kurangnya kesadaran ini mengindikasikan bahwa kepatuhan masyarakat terhadap aturan berlalu lintas masih minim.

Dalam proses pembuatan SIM sebagian orang masih menganggap sulit dan terlampaui ribet karena tetapi maksimal 2 jam untuk melakukan proses pembuatan SIM dari proses Pendaftaran, Ujian Teori, ujian Praktek serta proses administrasi baik (foto, sidik jari dan tanda tangan) sering dibenak msayarakat merasa bingung untuk mendapatkan SIM, alasan meraka karena takut gagal ujian teori atau pun praktek sehingga memilih proses cepat.

- 1). Mempersiapkan Foto copy KTP 3 lembar dan map di loket pendataran.
- 2). Mengambil dan mengisi formulir pendaftaran (permintaan) pembuatan SIM, bisa juga digunakan untuk memperpanjang SIM.
- 3). Setelah berkas lengkap pemohon memasukkan berkas ke loket pendaftaran memanggil nama Anda.
- 4). Setelah mendengar nama dipanggil segera ikuti test Teori. Kemudian Tunggu hasilnya jika anda lulus dari tes teori tersebut maka pemohon bisa melanjutkan ke test Praktek dengan membawa hasil/berkas lulus dari test teori.
- 5). Untuk Test praktek anda bisa menggunakan Sepeda Motor Sendiri atau Pinjam ke pihak satlantas biasanya sudah disediakan dan untuk mobil bagi yang belum memiliki bisa meminjam ke tempat kursus mobil setelah lulus dari test Praktek proses selanjutnya adalah penyelesaian Administrasi (Test Kesehatan, Foto, Tanda tangan, Sidik Jari)
- 6). Proses terakhir adalah menunggu seperti yang awal di loket penyerahan SIM.

Terkait dengan pelayanan pembuatan SIM diperoleh keterangan bahwa proses pembuatan SIM sudah cukup baik, hanya saja terkadang masyarakat bingung dengan prosedur yang terlalu rumit karena harus melalui proses yang panjang, selain itu biasa lebih dari satu hari. Berdasarkan keterangan ini memberikan gambaran bahwa masyarakat yang enggan memiliki SIM dikarenakan mereka tidak mengetahui tentang tehnik dan prosedur pembuatan SIM. Proses tersebut pada dasarnya tidak terlalu sulit manakala masyarakat dapat mengikuti setiap tahapan dengan baik. Pengemudi dan Surat Izin Mengemudi merupakan sebagian unsur pokok dalam penyelenggaraan transportasi jalan yang bertujuan untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur serta menjangkau seluruh pelosok wilayah daratan yang pemerataan, pertumbuhan dan stabilitas sebagai pendorong, penggerak dan penunjang pembangunan nasional dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat. Disamping kedudukan dan peranan pengemudi maupun SIM juga menyangkut hajat hidup seluruh lapisan masyarakat terutama yang menyangkut perluasan keseimbangan perkembangan antar daerah dan pemerataan hasil-hasil pembangunan secara nasional serta untuk mendukung kegiatan ekonomi, meningkatkan persatuan dan kesatuan bangsa dalam rangka mewujudkan sasaran-sasaran pembangunan nasional menuju masyarakat Indonesia yang adil dan makmur berdasarkan Pancasila. Sementara itu, menyangkut koordinasi antar pihak yang terlibat dalam implementasi UU Nomor 22 tahun 2009 dari pengamatan penulis memang sudah ada ketentuan tentang peran masing-masing pihak yang terlibat dalam implementasi kebijakan tersebut, akan tetapi mekanisme koordinasi antar pihak tersebut belum terjalin dengan baik. Sehingga antar pihak masih bekerja tanpa memperhatikan pihak lainnya seperti dalam hal penagturan rambu lalu lintas dan pembangunan jalan terkadang justru menjadikan pelaksanaan UU Nomor 22 tahun 2009 menjadi tidak efektif.

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Komunikasi, hal ini terlihat dari aspek transmisi, kejelasan dan konsisten komunikasi Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kota Pontianak, kebijakan tersebut belum ditransmisikan dengan baik kepada masyarakat dimana masih banyak para pengguna jalan yang belum

mengetahui ketentuan berlalu lintas serta perilaku berlalu lintas yang tertib dan aman. Sosialisasi baru sebatas pemberian informasi kepada masyarakat, tetapi belum mampu merubah kesadaran masyarakat atau menanamkan kesadaran kepada masyarakat agar dapat mematuhi dan melaksanakan budaya terib berlalu lintas.

2. Sumber daya, Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kota Pontianak belum didukung dengan 1) Sumber sumber daya manusia menyangkut jumlah personil polisi lalu lintas yang belum sebanding dengan luas wilayah dan kebutuhan; 2) Sumber keuangan, dimana implementor belum didukung dengan sumber pendanaan yang memadai untuk kegiatan operasional dan pengadaan sarana dan prasarana lalu lintas; 3) Sarana dan prasarana lalu lintas untuk mendukung kelancaran lalu lintas juga masih kurang, banyak perlengkapan jalan yang meliputi marka, rambu, alat pemberi isyarat lalu lintas, alat pengendali dan pengamanan pengguna jalan, alat pengawasan dan pengamanan jalan, serta fasilitas pendukung yang belum tersedia dan kondisinya sudah kurang berfungsi dengan baik; 4) Metode kerja berupa manajemen dan rekayasa lalu lintas belum dilaksanakan dengan baik, dalam rangka mendukung kelancaran dan tertib berlalu lintas; 5) Informasi, implementor dalam hal ini kepolisian dan DILAJ kurang didukung dengan system informasi yang baik sehingga mempengaruhi upaya penegakan hukum di jalan raya.
3. Disposisi pelaksana, perhatian pemerintah terhadap masalah keselamatan dan kepatuhan hukum lalu lintas masyarakat dinilai masih sangat kurang, karena masalah keselamatan dan masalah kepatuhan hukum lalu lintas masyarakat belum ditangani secara serius, dibanding dengan kasus lain seperti korban akibat daerah konflik, akibat penyalahgunaan narkoba maupun korban akibat bencana. Untuk menegakkan disiplin berlalu lintas di Kota Pontianak dengan corak masyarakat yang masih kurang tertib memang dibutuhkan adanya komitmen yang tinggi dari petugas. Disposisi tersebut tercermin dari disiplin dalam melaksanakan tugas dan penegakan hukum.
4. Struktur birokrasi, dalam implementasi UU Nomor 22 tahun 2009 permasalahan yang berkaitan dengan SOP adalah masih banyak aturan lainnya untuk mendukung implementasi UU Nomor 22 tahun 2009 belum disiapkan atau kurang disesuaikan dengan kebutuhan pelaksanaan kebijakan tersebut. Sehingga proses pelaksanaan kegiatan lalu lintas belum berjalan maksimal. Seperti misalnya dalam hal proses pembuatan SIM, belum ada peraturan baru sebagai operasionalisasi pembuatan SIM yang mengadopsi penggunaan teknologi informasi. Sehingga proses pembuatan SIM masih menggunakan cara lama yang kurang efektif dan efisien. Sementara menyangkut koordinasi antar pihak yang terlibat dalam implementasi UU Nomor 22 tahun 2009 belum terjalin dengan baik. Sehingga antar pihak masih bekerja tanpa memperhatikan pihak lainnya, seperti dalam hal pengaturan rambu lalu lintas dan pembangunan jalan terkadang justru menjadikan pelaksanaan UU Nomor 22 tahun 2009 menjadi tidak efektif.

B. Saran

1. Dalam rangka mengefektifkan sosialisasi tertib berlalu lintas sebagai tujuan dari implementasi UU Nomor 22 tahun 2009. Satlantas Polresta Kota Pontianak perlu mengoptimalkan penggunaan sarana komunikasi melalui tatap muka, papan reklame dan sosialisasi di sekolah-sekolah, melalui media massa baik elektronik maupun cetak dan melalui buletin- buletin.. Memperbanyak frekuensi sosialisasi ketertiban berlalu lintas kepada pelajar dan masyarakat pada umumnya, agar kesadaran tertib berlalu lintas semakin tinggi. Dalam memberikan pendidikan berlalu lintas, maka pihak kepolisian bekerjasama dengan Dinas Pendidikan perlu dibuat kurikulum yang jelas mengenai lalu lintas untuk masyarakat melalui pendidikan formal dan non

formal dengan melibatkan berbagai pihak guna menjadikan kepatuhan hukum sebagai kebutuhan dan budaya masyarakat.

2. Perlu adanya penambahan jumlah personil kepolisian khususnya polisi lalu lintas sesuai dengan kebutuhan. Adanya Peningkatan anggaran kepolisian dan petugas DLLAJ sesuai dengan kebutuhan operasional dan pengadaan sarana dan prasarana lalu lintas. Selain itu harus dilakukan penambahan sarana dan prasarana, jalan yang memenuhi persyaratan geometrik jalan, (aman dapat difungsikan sebagai fungsi jalan seperti : rambu-rambu lalu lintas, marka jalan, *traffic light*, penerangan jalan dan perlengkapan lain yang memenuhi standar baku). Serta penambahan CCTV di sudut-sudut jalan yang memudahkan bagi aparat kepolisian dalam melakukan penindakan tertib berlalu lintas.
3. Untuk Pelaksana kebijakan dalam rangka penegakan hukum berlalu lintas aparat kepolisian, harus menerapkan dengan sungguh-sungguh denda tilang seperti yang tercantum dalam Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009. contohnya untuk menebus tilang pasal 287 ayat 1 yaitu pelanggaran aturan perintah, larangan yang diatur dengan rambu rambu marka jalan, seharusnya denda 500.000/ 2 bulan kurungan. Jika bukti tilang yang di sita adalah SIM, maka perlu berkoordinasi dengan seksi SIM untuk memblokir data pelanggar tersebut agar tidak dapat membuat SIM baru atau memperpanjang SIM tersebut sebelum menyelesaikan denda tilangnya (denda sesuai UU NO 22 thn 2009).
4. Tingginya pelanggaran lalu lintas baik yang berhasil ditindak oleh aparat penegak hukum maupun pelanggaran yang secara kasat mata masih mewarna kehidupan lalu lintas sehari-hari diharapkan dapat ditekan (diminimalisir) melalui langkah-langkah penegakan hukum baik dalam bentuk preventif maupun represif, tugas serta dimbangi upaya lainnya dalam bentuk giat pendidikan masyarakat lalu lintas dan langkah-langkah rekayasa lalu lintas. Perlu dibuat program rekayasa lalu lintas yang diproyeksikan terhadap penanganan faktor penyebab terjadinya kecelakaan dan didukung dengan sistem pendataan yang benar. Selain itu diperlukan pula aturan-aturan pendukung yang disesuaikan dengan Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan untuk meningkatkan koordinasi antar semua pihak yang terlibat dalam pelaksanaan kebijakan sehingga menjadi efektif.

DAFTAR REFERENSI

Buku

- Anderson, James E. 1997. *Public Policy-Making*. Third Edition. New York: Holt, Rinehart and Winston.
- Amirin. 2000. *Metode Penelitian Sosial*. Jakarta: Grasindo.
- Arikunto, Suharsimi. 1998. *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Dunn, William N. 2000. *Pengantar Analisis Kebijakan Publik*. Edisi Kedua. Yogyakarta: Gajah Mada University Press.
- Dye, Thomas R. 1985. *Understanding Public Policy*. New Jersey: Prentice Hall.
- Faisal, Sanafiah. 2000. *Format Format penelitian Sosial. Dasar dan Aplikasi*, Jakarta: Rajawali Perss
- Gaffar, Affan.1998. *Public Policy State of the Dicipline, Models and Process*, Modul Program Pasca Sarjana. Yogyakarta: Universitas Gajah Mada
- Hill, Michael. 1997. *The Policy Process: A Reader*. New York: Harvester-Wheatsheaf.
- Islamy, M. Irfan. 2001. *Prinsip-Prinsip Perumusan Kebijakan Negara*. Jakarta: Buni Aksara.
- Kunarto, 1999. *Merenungi Kritik terhadap Polri, Masalah lalu Lintas*. Jakarta: Cipta Manunggal.

- Mazmanian, Daniel H and Paul A. Sabatier. 1998. *Implementation and Public Policy*. Harper Collins. New York.
- Miles, Matthew B dan Huberman A, Michael. 1992. *Analisis Data Kualitatif*. Jakarta: Universitas Indonesia
- Moleong, J Lexy. 2000. *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya.
- Nazir, Moh. 1998. *Metode Penelitian*. Jakarta: Balai Aksara.
- Nugroho D, Riant. 2005. *Enam Dimensi Strategis Administrasi Publik, Konsep, Teori dan Isu*. Yogyakarta: Gava Media.
- Jones, O. Charles. 1994. *Pengantar Kebijakan Publik*. Jakarta: Remaja Grafindo Persada.
- Putra. Fadillah. 2001. *Pradigma Kritis Dalam Kebijakan Publik*. Yogyakarta: Pustaka Belajar Offset.
- Purwanto. Ngalin. 2002. *Prinsip-Prinsip dan Tehnik Evaluasi Pengajaran*. Bandung: Rosdakarya
- Ripley, Randal B dan Franklin Grace A. 1981. *Policy Implementation and bureaucracy*. Chicago: The Dorsey Press
- Santoso, Amir. 1998. *Analisis Kebijaksanaan Publik*. Jakarta: Jurnal Ilmu Politik, No. 3, Gramedia
- Sugiyono. 2005. *Metode Penelitian Administrasi*. Bandung: Alfabeta.
- Soenarko. 2000. *Pengertian Pokok Untuk Memahami dan Analisa Kebijakan Pemerintah*. Surabaya: Patyrus.
- Subasmono, A. G. 2005. *Analisis Kebijakan Publik: Konsep Teori dan Aplikasi*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Tachian. 2006. *Implementasi Kebijakan Publik*. Bandung: AIPI & Puslit KP2W Lemlit Unpad.
- Wahab, Abdul Solichin. 2001. *Pengantar Analisis Kebijakan Negara*. Jakarta: Fineka Cipta
- Wibawa, Samodra. 1994 *Kebijaksanaan Publik Proses dan Analisis*. Jakarta: Intermedia.
- Winarno, 2002. *Teori dan Proses Kebijakan Publik*. Yogyakarta: Pressindo.
-, Budi. 1996. *Reformasi Administrasi Konsep, Dimensi dan Strategi*, Yogyakarta: Bumi Aksara.

Dokumen :

- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- Laporan Tahunan Laka Lantas Tahun 2009, Sat. Lantas Polresta Ptk Kota.
- Laporan Tahunan Laka Lantas Tahun 2011, Sat. Lantas Polresta Ptk Kota.