

## PERAN ANGGOTA LALU LINTAS POLRESTABES DALAM UPAYA MENEKAN ANGKA KECELAKAAN DI WILAYAH SURABAYA

Febry Dian Rachma/074254204

Dian.putrajamur89@gmail.com

### Abstrak

Akhir-akhir ini banyak terjadi kasus kecelakaan di jalan raya di wilayah Surabaya. Tingginya angka kecelakaan yang terjadi di wilayah Surabaya menjadi perhatian khusus bagi Satlantas polrestabes Surabaya, sehingga perlu ada suatu program yang bertujuan untuk meningkatkan keselamatan berkendara sebagai upaya untuk menekan angka kecelakaan. Program tersebut adalah program *safety riding*. Maka diperlukan peranan dan strategi dari anggota polisi lalu lintas untuk menjalankan program tersebut. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui peranan dan strategi yang dilakukan oleh anggota polisi lalu lintas untuk menekan angka kecelakaan. Penelitian ini hanya akan meneliti sebatas peranan dan strategi. Jenis penelitian ini adalah penelitian deskriptif kualitatif dengan pendekatan *one shot approach*. Subjek penelitian ini adalah Kasubnit Dikyasa dan beberapa anggota polisi lalu lintas yang bersedia untuk diwawancarai yang diambil dengan teknik *judgement sampling*.

Berdasarkan hasil penelitian dapat dikemukakan bahwa Satlantas Polrestabes Surabaya mempunyai program keselamatan berkendara, memaksimalkan peranan anggota polisi lalu lintas dan beberapa strategi untuk mensosialisasikan program *Safety riding*. Peranan polisi lalu lintas antara lain mengatur arus lalu lintas, mensosialisasikan program *Safety riding* dengan menggunakan isyarat tangan, rompi dada, tanda jari roda 2 lajur kiri. Strategi yang dilakukan oleh satlantas polrestabes Surabaya antara lain, memasang papan himbauan, spanduk, banner. Selain itu untuk menjalankan program tersebut dari satlantas polrestabes Surabaya terlebih dahulu mensosialisasikan program tersebut kepada anggota polisi lalu lintas, hal ini bertujuan agar saat bertugas dilapangan anggota polisi lalu lintas bisa memaksimalkan perannya. Simpulan dari penelitian ini bahwa Satlantas polrestabes Surabaya hanya memaksimalkan peranan anggota polisi lalu lintas, menjalankan strategi. Berdasarkan data dari hasil wawancara dengan beberapa anggota polisi lalu lintas yang bersedia untuk diwawancarai disimpulkan bahwa sudah cukup baik dalam melaksanakan peranan dan strategi, meskipun belum maksimal karena masih ada pengendara yang melanggar aturan lalu lintas dan mengabaikan keselamatannya.

Kata Kunci : Peran dan Strategi, Polisi Lalu Lintas, Angka Kecelakaan

### Abstract

Lately many cases of road accidents in the area of Surabaya. The high number of accidents that occurred in the area of special concern for Surabaya Satlantas Polrestabes Surabaya. There needs to be a program that aims to improve road safety and in an effort to reduce the number of accidents.. The program is a *safety riding* program. Then the required role and strategy of the traffic police to carry out the program. The purpose of this study was to determine the role and strategies undertaken by members of the traffic police to reduce the number of accidents through *safety riding* program, This study will only examine the extent of the role and strategy. This research is descriptive qualitative research with one approach shot approach. The subjects were Kasubnit Dikyasa and some members of the traffic police are willing to be interviewed were taken with *judgment sampling* technique.

Based on the data, it shows that Surabaya has *Satlantas Polrestabes* driver safety program, maximizing the role of the traffic police and some strategies to promote *safety riding* program. The role of the traffic police, among others, regulate the flow of traffic, promote *safety riding* program using hand signals, vest chest, finger marks, 2 wheel left lane. Strategies undertaken by Satlantas Polrestabes Surabaya, among others, put up an appeal board, banner, banner. In addition to running the program from Surabaya Polrestabes Satlantas advance its promotion to the members of the traffic police, it is intended that the field while on duty traffic police can maximize its role. Conclusions from this research that Satlantas Polrestabes Surabaya only maximize the role of the traffic police, run strategy. Based on data from interviews with several members of the traffic police were willing to be interviewed concluded that it is good enough to carry the role and strategy, although not maximized because there are still motorists who violate traffic rules and ignore Safety.

Keywords: Roles and Strategies, Traffic Police, Accident Figures

## PENDAHULUAN

Indonesia adalah termasuk negara berkembang di kawasan Asia yang memiliki jumlah penduduk yang besar yang mengakibatkan keadaan di sejumlah daerah semakin padat. Kota besar merupakan salah satu daerah yang mempunyai perkembangan jumlah penduduk yang sangat pesat. Hal ini disebabkan karena kota-kota besar merupakan pusat segala kegiatan dilaksanakan. Banyak warga yang mencoba mengadu nasib ke kota-kota besar. Sebagai salah satu contoh dari kota besar di Indonesia, kota Surabaya berkembang dengan cukup pesat dari tahun ke tahun.

Sistem transportasi merupakan elemen dasar yang berpengaruh pada pola pengembangan perkotaan, sistem transportasi ini sebagai stimulus atau pemicu akan adanya perkembangan suatu kota. Pengembangan transportasi memainkan peranan penting dalam kebijakan dan program pemerintah. Dengan adanya pengembangan transportasi ini diharapkan dapat mendorong pertumbuhan suatu kota. Namun dalam prakteknya, sistem transportasi tersebut bukan menjadi stimulan bagi perkembangan suatu kota karena kota-kota tersebut berkembang lebih cepat dibandingkan dengan fasilitas transportasi yang tersedia.

Perkembangan teknologi yang sangat pesat pada saat ini dan tingkat pertumbuhan penduduk yang terus bertambah pula populasinya, maka diperlukan adanya sarana dan prasarana transportasi yang memadai baik dari segi kualitas maupun kuantitas. Berbagai merek kendaraan bermotor telah merambah di berbagai wilayah di Indonesia, tidak hanya di daerah perkotaan saja namun juga di wilayah pelosok negeri ini. Sementara itu perilaku orang dalam penggunaan jalan pada saat ini mengalami hal-hal yang sangat kompleks, mulai dari perilaku pengendara kendaraan bermotor, pelanggaran lalu lintas, kepadatan dan kemacetan lalu lintas.

Dengan semakin banyaknya kendaraan bermotor yang ada di jalan tidak disertai dengan bertambahnya panjang jalan, perilaku buruk pengendara motor. Oleh karena itu masalah yang timbul di jalanpun semakin banyak, kepadatan lalu lintas di berbagai tempat yang disebabkan oleh banyaknya pengguna jalan terutama kendaraan bermotor menyebabkan kemacetan jalan serta kerawanan kecelakaan lalu lintas. Setiap orang bebas untuk dapat memiliki kendaraan sesuai dengan kemampuan ekonomi, maka tidak tanggung-tanggung bagi orang yang memiliki ekonomi yang lebih dapat memiliki kendaraan lebih dari satu.

Jumlah kendaraan berdasarkan data yang ada di Satuan Lalu lintas Polwiltabes Surabaya pada tahun 2012 telah tercapai 2.647.555 dengan rincian sebagai berikut :

1. Kendaraan jenis mobil penumpang umum berjumlah 375.414 unit.
2. Jenis bus 4.891 unit.
3. Jenis mobil beban (truk) 153.911 unit.
4. Kendaraan jenis roda dua (sepeda motor) mencapai 2.133.339 unit.

Laju pertumbuhan kendaraan bermotor yang cukup tinggi mencapai 18.471 perbulan berdasarkan data tahun 2012 di kota Surabaya yang terdiri dari 16.209 roda dua dan 2.262 roda empat. Dengan meningkatnya jumlah kendaraan setiap bulan tentu akan meningkatkan resiko pengendara yang mungkin akan terlibat kecelakaan lalu lintas, hal ini disebabkan oleh perilaku berkendara pengendara sepeda motor yang ugal-ugalan dan tidak tertib berlalulintas.

Meskipun membawa sejumlah keuntungan kehadiran kendaraan bermotor juga membawa permasalahan yang sangat banyak, diantaranya penyediaan ruas dan marka jalan yang memadai, yang mampu menampung jumlah kendaraan bermotor yang ada, pengaturan pergerakan kendaraan dan masalah kecelakaan lalu lintas yang sering terjadi. Dengan aktivitas masyarakat sehari-hari yang tinggi, jumlah penduduk yang terus bertambah serta semakin banyaknya jumlah kendaraan yang beroperasi di jalan raya, maka akan meningkatkan kerentanan terhadap terjadinya kecelakaan lalu lintas di jalan raya.

Arus urbanisasi masyarakat desa ke kota yang terus mengalir setiap tahun, membuat lahan kosong di kota besar semakin langka dan membuka jalan baru semakin sulit. Para pendatang baru juga membawa kebiasaan berkendara dari daerah ke kota, membuat keadaan di jalan raya semakin padat apalagi dengan perilaku disiplin berlalu lintas yang rendah maka perlu ditindak tegas oleh polisi lalu lintas. Jumlah kendaraan yang tidak sebanding dengan ruas jalan yang ada, kebiasaan berkendara yang buruk, dan semakin banyaknya jumlah kendaraan bermotor yang ada di jalan raya secara otomatis menyebabkan kemacetan terjadi di berbagai tempat, jarak tempuh semakin lama dan menjemukan. Pengguna jalan semakin stres dan akhirnya menimbulkan kecelakaan (Kusmagi,2010:7).

Jumlah korban meninggal dunia dalam insiden kecelakaan lalu lintas di kawasan Surabaya, Jawa Timur, pada periode Januari hingga Desember 2012 meningkat dibanding setahun sebelumnya.

“Korban meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas di Surabaya untuk tahun ini meningkat tajam” ujar kepala Sub Bagian Hubungan Masyarakat Kepolisian Resor Kota Besar Surabaya, Komisaris Polisi Wiwik Setyaningsih. (Priyambodo RH dalam [www.ANTARANews.com](http://www.ANTARANews.com)).

Jika dibandingkan tercatat sekitar 41 persen kenaikannya. Rinciannya, jika pada tahun 2011 lalu terdapat 229 korban, maka pada tahun 2012 mencapai 324 nyawa melayang di jalan akibat kecelakaan. Faktor utama yang menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas ini akibat bersenggolan atau bertabrakan dengan kendaraan lain. Mayoritas korban dalam peristiwa ini adalah pengendara sepeda motor atau kendaraan roda dua.

"Makanya, kamiimbau kepada para pengendara roda dua maupun

roda empat agar berkendara hati-hati dan tidak melanggar rambu-rambu lalu lintas. Selain itu, juga jangan terlalu terburu-buru atau ngebut ketika melaju," tutur Wiwik. (Priyambodo RH dalam [www.ANTARANews.com](http://www.ANTARANews.com))

Tabel 1.1  
Kecelakaan Selama  
Tahun 2012 Satlantas  
Polrestabes Surabaya

No	Tahun	2011	2012	Presentase
1	Jumlah Kecelakaan	855	711	T= 17%
2	Luka Berat	176	249	N= 41%
3	Luka Ringan	689	377	T= 44%
4	Jumlah Pelanggaran Lalu Lintas	43.344	95.220	N= 35%
5	Kerugian Materiil (Rp)	938.505.000	577.919.000	T= 35%

Sumber : Satlantas Poltabes Surabaya.

Berkaca dari kondisi lalu lintas dan angkutan jalan yang beraneka ragam seperti itu, tentu saja membutuhkan aturan untuk menciptakan keteraturan, ketertiban dan menjamin keselamatan masing-masing pengguna jalan. Aturan tersebut dapat menjadikan sebagai rujukan untuk memecahkan masalah seputar lalu lintas dan angkutan jalan. Pada bulan Juni 2009 pemerintah mengeluarkan undang-undang tentang lalu lintas dan angkutan jalan yang baru. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 menggantikan Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) Nomor 14 Tahun 1992. Perundang-undangan baru ini lebih terperinci dan memiliki konsekuensi yang cukup berat bagi para pelanggar. Keberadaan aturan baru ini tentu saja untuk merespons perkembangan zaman serta angka kecelakaan yang semakin mengkhawatirkan.

Masyarakat sangat bergantung pada sarana transportasi darat berkaitan erat dengan lalu lintas dan angkutan jalan. Dibutuhkan sebuah regulasi untuk mengatur dan menjamin kelancaran sistem lalu lintas dan angkutan jalan, maka dari itu lahirlah undang-undang baru yang mengatur tentang lalu lintas.

Sebelum Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan No 22 Tahun 2009, sudah ada Undang-Undang No 14 Tahun 1992. Awal lahirnya UU No. 14 tahun 1992 tentu merupakan salah satu langkah maju pada waktu itu. Salah satu contohnya

adalah adanya unsur teknologi untuk mencegah pencemaran lingkungan seperti yang terdapat pada pasal 50 UU LLAJ No 14 tahun 1992. dalam pasal tersebut pemerintah mewajibkan pemilik kendaraan bermotor untuk melakukan perawatan agar gas buang dan suara kendaraan yang dihasilkan tidak merusak lingkungan. ([http:// sosialisasikan UU no.22 tahun 2009 tentang lalulintas dan angkutan jalan.htm.](http://sosialisasikanUU.no.22.tahun2009.tentang.lalulintas.dan.angkutan.jalan.htm))

Meskipun demikian, saat ini kita hidup di dunia yang selalu bergerak dan mengalami perubahan secara terus menerus. Pemerintah melihat bahwa perkembangan zaman membuat UU No 14 tahun 1992 dianggap sudah tidak sesuai lagi. Aturan-aturan yang terdapat didalamnya dianggap kurang spesifik, kurang terperinci dan terlalu umum. Misalnya berkaitan dengan pengendara sepeda motor. Tidak ada yang menyangka bila laju pertumbuhan kendaraan bermotor sangat pesat. Pertumbuhan ini ternyata berbanding lurus dengan angka kecelakaan oleh pengendara motor.

Dengan melihat data tersebut kecelakaan lalu lintas memang sulit untuk ditekan seminimal mungkin. Namun bukan berarti tidak ada cara dan upaya untuk meminimalisir terjadinya kecelakaan tersebut. Untuk itu digelarlah program *Safety riding*. Sebelum diterapkan program *Safety riding*, angka kecelakaan berdasarkan data yang masuk ke Satlantas Polrestabes Surabaya cukup tinggi. Namun angka tersebut berangsur menurun, apalagi setelah diterapkan program *Safety riding* di wilayah Surabaya.

Berdasarkan uraian di atas ingin dilihat faktor penyebab meningkatnya angka kecelakaan lalu lintas, dalam hal ini dibutuhkan keseriusan dari petugas polisi lalu lintas dalam mengatur lalu lintas dan menerapkan UU No 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan demi menekan pelanggaran dan angka kecelakaan lalu lintas yang semakin tinggi di wilayah kota Surabaya. Dalam menegakkan UU No 22 tahun 2009 tentang lalu lintas tentu polisi lalu lintas sebagai aparat penegak hukum memiliki permasalahan yang muncul seiring dengan penerapannya.

Dari uraian diatas dapat diambil kesimpulan bahwa ada masalah pada penerapan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Karena begitu luas cakupan dalam UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, maka pada penelitian ini hanya akan dibatasi pada hal peranan anggota polisi lalu lintas dalam menjalankan program *safety riding* dalam upaya menekan angka kecelakaan lalu lintas yang dilaksanakan di Surabaya.

Program *safety riding* ini dilaksanakan dengan maksud dan tujuan untuk memberikan pemahaman tentang tata cara berlalu lintas yang baik dan benar untuk meningkatkan keselamatan diri sendiri maupun keselamatan orang lain. Sasaran program *safety riding* adalah kendaraan roda dua (sepeda motor), karena jumlah kendaraan roda dua yang relatif banyak dan

kejadian kecelakaan lalu lintas yang terjadi 75 % melibatkan pengendara kendaraan roda dua (Nurhadi, 2006:10).

Adapun sasaran dari program *safety riding* (Nurhadi, 2006:7) adalah :

- a. Melengkapi kendaraan dengan dua spion, lampu sain, lampu rem (kelengkapan kendaraan).
- b. Menggunakan helm Standart Nasional Indonesia (SNI), pastikan bunyi klik. (kelengkapan keselamatan).
- c. Nyalakan lampu meski siang hari.
- d. Mobil penumpang umum dan roda dua menggunakan jalur kiri.

Pelaksanaan program *safety riding* untuk pertama kali dilaksanakan di Polda Jawa Timur. Sebagai percontohan pelaksanaan program ini polda jawa timur menunjuk satuan polisi lalu lintas polrestabes surabaya untuk melaksanakan program *Safety riding* di jawa timur. *Safety riding* tersebut juga didasarkan pada Surat Edaran Kapolda Jawa Timur No. Pol. SE/03/V/2007 tentang Pelaksanaan Program Kegiatan *Safety Riding*, yang diterbitkan pada tanggal 22 Mei 2007.

Adapun program kegiatan *Safety Riding* menurut Surat Edaran Kapolda Jawa Timur No. Pol. SE/03/V/2007 meliputi 9 (sembilan) sasaran prioritas kewajiban bagi pengendara roda 2 (dua) dan pengendara roda 4 (empat) adalah sebagai berikut :

- a. Menggunakan sabuk pengaman dan helm standar bagi pengendara sepeda motor dan yang dibonceng.
- b. Menggunakan kaca spion lengkap.
- c. Lampu kendaraan bermotor lengkap dan berfungsi baik.
- d. Sepeda motor menyalakan lampu di siang hari.
- e. Patuhi batas kecepatan (dalam kota 50 km/jam, luar kota 80 km/jam, daerah pemukiman/keramaian 25 km/jam dan jalan bebas hambatan 100km/jam).
- f. Kurangi kecepatan pada saat mendekati persimpangan.
- g. Sepeda motor, kendaraan berat dan kendaraan lambat menggunakan lajur kiri.
- h. Patuh dan disiplin terhadap ketentuan dan tata cara berlalu lintas saat:
  1. Memasuki jalan utama.
  2. Mendahului.
  3. Membelok/memutar arah.
  4. Penggunaan lampu sign.
  5. Patuhi rambu-rambu, marka jalan dan peraturan lalu lintas.

Selain itu masih ada program-program yang mendukung pelaksanaan *Safety Riding*, antara lain :

1. Pemasangan spanduk.
2. Pemasangan banner.
3. Pemasangan billboard.
4. Penyuluhan.
5. Penyebaran brosur/stiker.
6. Pemasangan rambu lalu lintas.
7. Kegiatan operasi kondisi jalan.

Peneliti memilih judul peranan anggota polisi lalulintas polrestabes dalam upaya menekan angka kecelakaan di wilayah surabaya karena polisi lalu lintas merupakan salah satu kesatuan polisi yang bertanggung jawab dan bertugas mengatur keamanan dan ketertiban dibidang lalulintas. Jadi kesuksesan dan kelancaran program *safety riding* sangat tergantung pada peran dan strategi para anggota polisi lalu lintas dalam upaya menekan angka kecelakaan di wilayah surabaya.

Penelitian ini mencoba menelusuri bagaimana peranan apa saja yang dilakukan oleh polisi lalu lintas dalam menerapkan UU No. 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan dalam upaya menekan angka kecelakaan. Alasan mengapa dipilihnya responden dari aparat polisi lalu lintas di jajaran Polrestabes Surabaya dikarenakan karena polisi lalu lintas merupakan unit satuan yang bertugas membawahi masalah yang berkaitan dengan lalu lintas. Selain itu polisi lalu lintas merupakan pelopor dan mempunyai peranan penting demi terciptanya ketertiban berlalulintas di jalan raya. Alasan yang kedua adalah polisi sebagai cerminan dari penegakkan hukum.

Dimana dalam hal ini terkait dengan penegakkan UU No. 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan. Di sini bisa diketahui bagaimana peranan anggota polisi lalu lintas dalam menegakkan UU lalu lintas demi terciptanya ketertiban berlalu lintas di jalan raya dalam rangka menekan angka kecelakaan di wilayah kota Surabaya. Polisi sebagai sumber informasi dan sebagai media sarana sosialisasi kepada masyarakat tentang UU No. 22 Tahun 2009 agar masyarakat terutama pengendara motor bisa mengetahui dan paham tentang peraturan Undang-Undang lalu lintas yang baru. Dengan demikian bila banyak permasalahan akan timbul yang dapat mempengaruhi petugas polisi lalu lintas dalam menegakkan UU No.22 Tahun 2009.

### Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang masalah di atas, maka dapat dirumuskan permasalahan, sebagai berikut :

1. Bagaimanakah peran anggota polisi lalu lintas dalam pelaksanaan program *safety riding* ?
2. Strategi apa saja yang dilakukan satuan lalu lintas polrestabes surabaya dalam pelaksanaan *safety riding* dalam rangka menekan angka kecelakaan di wilayah surabaya ?

### Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah diatas, maka tujuan penelitian yang ingin dicapai adalah untuk mengetahui :

1. Untuk mengetahui seberapa jauh peran polisi lalu lintas dalam melaksanakan program *safety riding* ?
2. Untuk mengetahui strategi yang dilakukan oleh polisi lalu lintas dalam menekan angka kecelakaan di wilayah Surabaya.

### Manfaat Penelitian

Manfaat yang diharapkan dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

#### Manfaat Teoritis

Dari hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi terhadap perkembangan ilmu pengetahuan. Menambah wawasan tentang pentingnya tertib berlalu lintas, berkendara dengan aman.

#### Manfaat Praktis

Secara praktis, penelitian ini dapat memberikan kontribusi bagi berbagai pihak, diantaranya:

##### Bagi kepolisian lalu lintas

Dapat digunakan sebagai media penyampaian program *safety riding* untuk menekan angka kecelakaan lalu lintas dan keselamatan berkendara.

##### Bagi Masyarakat

Diharapkan hasil dari penelitian ini dapat digunakan sebagai bacaan masyarakat tentang program *safety riding* dari kepolisian lalu lintas. Dimana masyarakat bisa mengetahui program-program dari Satlantas Polrestabes Surabaya yang bertujuan memberikan pengetahuan dan pemahaman tentang peraturan lalu lintas, tata cara berkendara dengan aman dan selamat, dan sanksi-sanksi bagi yang melanggar peraturan lalu lintas.

##### Bagi Peneliti

Dapat digunakan untuk menambah ilmu pengetahuan baru tentang lalu lintas dan mengetahui program-program, peran, serta upaya apa saja yang dilakukan oleh pihak kepolisian khususnya polisi lalu lintas dalam menekan angka kecelakaan di wilayah kota Surabaya.

## METODE

### A. Rancangan Penelitian.

#### 1. Jenis Penelitian.

Penelitian yang dilakukan dikategorikan sebagai penelitian deskriptif kualitatif. Penelitian deskriptif ditujukan untuk :

1. Mengumpulkan informasi secara aktual dan terperinci.
2. Mengidentifikasi masalah.
3. Membuat perbandingan atau evaluasi.
4. Menentukan apa yang dilakukan orang lain dalam menghadapi masalah yang sama dan belajar dari pengalaman mereka untuk menetapkan rencana dan keputusan pada waktu yang akan datang.

Pendekatan yang digunakan adalah pendekatan kualitatif. Pendekatan ini diarahkan pada latar belakang dan individu tersebut secara holistik (utuh). Jadi, dalam hal ini tidak boleh mengisolasi individu atau organisasi ke dalam variabel atau hipotesis, tetapi perlu memandangnya sebagai bagian dari suatu keutuhan (Moeloeng, 1998: 3). Adapun sifat dari penelitian ini adalah deskriptif. Metode deskriptif dapat diartikan sebagai prosedur pemecahan masalah yang diselidiki dengan menggambarkan atau melukiskan keadaan subyek atau obyek penelitian (seseorang, lembaga, masyarakat dan lain-lain) pada saat sekarang berdasarkan fakta-fakta yang tampak atau sebagaimana adanya. Data yang dikumpulkan berupa kata-kata, gambar, dan bukan angka-angka. Data tersebut mungkin berasal dari naskah wawancara, catatan-lapangan, foto, video tape, dokumen pribadi, catatan atau memo, dan dokumen resmi lainnya (Moeloeng, 1998: 6).

Sementara itu pendekatannya adalah pendekatan *one shot approach*. Yaitu suatu pendekatan dalam penelitian yang dilakukan dengan menggunakan satu kali pengumpulan data pada "suatu saat". Menurut Suharsimi Arikunto (2006 : 83), bahwa suatu penelitian dapat dilakukan dengan menggunakan pendekatan *one shot approach*. Maksudnya, bahwa pendekatan dalam penelitian yang dilakukan seseorang berdasarkan pada satu kali pengumpulan data pada "suatu saat". Penelitian jenis tersebut dapat masuk pada jenis penelitian deskriptif.

"Penelitian deskriptif kualitatif, berarti metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian kualitatif. Dengan teknik wawancara, pengamatan dan penelaahan dokumen. Dimana dalam pelaporan data maupun analisis masalahnya ditampilkan dalam bentuk kalimat, gambar, video dan atau angka tanpa melalui perhitungan yang pengelolaan datanya menggunakan rumus statistik. (Moleong, 2004 : 9)."

Alasan menggunakan penelitian kualitatif ini karena penelitian ini untuk memahami fenomena tentang apa yang dialami subjek penelitian misalnya perilaku, persepsi, motivasi, tindakan dengan cara deskripsi dalam bentuk kata-kata dan bahasa, pada suatu konteks khusus yang alamiah dan dengan memanfaatkan berbagai metode alamiah.

## 2. Fokus (scope) Penelitian

Agar menghindari kesalahpahaman pengertian, maka dalam penelitian ini diberikan batasan sebagai berikut :

- a. Peran anggota polisi lalu lintas dalam melaksanakan program *Safety riding*.
- b. Penelitian ini hanya dilakukan di kesatuan polisi lalu lintas polresta surabaya.
- c. Penelitian ini hanya meneliti tentang peran dan strategi yang dilakukan kepolisian lalu lintas Surabaya untuk menekan angka kecelakaan lalu lintas.

## 3. Lokasi Penelitian dan Waktu Penelitian.

### a. Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian adalah daerah/lokasi yang digunakan oleh peneliti untuk mendapatkan data yang diperlukan selama kegiatan penelitian. Kepolisian lalu lintas polresta Surabaya dipilih karena terletak di kota Surabaya, kota yang merupakan salah satu kota metropolitan yang arus lalu lintasnya sangat padat sehingga rawan terjadinya kecelakaan, selain itu juga merupakan ibu kota provinsi Jawa Timur sekaligus pusat industri untuk daerah Jawa Timur dan sekitarnya.

Selain itu berdasarkan kasus kecelakaan lalu lintas yang terjadi, peneliti memberikan asumsi bahwa perlu adanya penanganan khusus untuk menekan angka kecelakaan lalu lintas. Oleh karena itu, kesatuan polisi lalu lintas Polresta Surabaya layak untuk diteliti sebagai bahan koreksi dan pembelajaran.

### b. Waktu Penelitian

Waktu penelitian yang dimaksud adalah serentetan waktu yang digunakan selama kegiatan penelitian yang berlangsung dengan baik.

## 4. Subjek Penelitian

### a. Informan

Menurut Moleong, sumber data dalam penelitian kualitatif adalah kata-kata dan tindakan sedangkan selebihnya adalah dokumen atau sumber-sumber lainnya yang relevan. Moleong juga mendefinisikan informan sebagai orang yang dimanfaatkan untuk

memberikan informasi tentang situasi dan kondisi latar penelitian (Moleong, 2004:90).

Informan tersebut antara lain :

1. AKP Tirto, SH. selaku KASUBNIT Dikyasa Polrestabes Surabaya.
2. Anggota polisi lalu lintas polrestabes surabaya. Anggota polisi lalu lintas yang berhasil peneliti wawancarai adalah :
  - a. Brigadir Achmad Wara Andrianto.
  - b. Brigadir Budiarto.
  - c. Bripka Andi Kristiana.
  - d. Bripka Suryan.
  - e. Brigadir Sigit Purnomo.

Peneliti mengalami kendala dalam mewawancarai anggota polisi, karena anggota polisi lalu lintas dari bintanga di larang memberikan keterangan berupa apapun kepada siapaun. Hal ini karena sudah ada peraturan atau perintah langsung dari Kapolri.

### b. Teknik Pengambilan Informan

Teknik pengambilan informan dalam penelitian menggunakan teknik *judgement sampling* (sampling pertimbangan), yaitu pengambilan informan dengan mempertimbangkan orang-orang mana yang layak dijadikan informan (Moleong, 2004:92). Yang dimaksud pengambilan informan dengan menggunakan pertimbangan adalah bahwa informan merupakan orang-orang yang terlibat secara langsung dalam struktural maupun proses persidangan.

Secara terperinci yang dijadikan sebagai informan adalah kanit unit laka polresta surabaya, dengan alasan struktural yaitu ketua, karena ketua yang mempunyai hak untuk membuat kebijakan dan bertanggung jawab di bidang lalu lintas di surabaya.

## B. Jenis dan Sumber Data

### Jenis Data

Jenis data pada penelitian ini terdiri dari :

#### Data Primer

Data primer yang dimaksud disini adalah data yang diperoleh dari subjek penelitian secara langsung, dalam hal ini data mengenai persiapan, peranan dan upaya polisi lalu lintas menekan angka kecelakaan lalu lintas serta menjalankan program *Safety riding*.

#### Data Sekunder

Data Sekunder adalah data pelengkap penelitian yang diperoleh atau dikumpulkan secara tidak langsung melalui sumber-sumber yang tersedia di lokasi penelitian berupa data kasus kecelakaan dan peranan polisi lalu lintas dalam menjalankan program *Safety riding* untuk menekan angka kecelakaan.

#### Sumber Data

Sumber data pada penelitian ini terdiri dari :

- a. Sumber data primer (tidak tertulis) adalah subjek penelitian yang ditetapkan sebagai pihak yang berwenang dengan memberikan keterangan secara langsung.
- b. Sumber data sekunder (tertulis) berupa literatur dan rencana pelaksanaan penelitian.

### C. Teknik Pengumpulan Data.

Adapun teknik pengumpulan data pada penelitian ini yakni:

#### 1. Wawancara.

Dalam teknik pengumpulan data dengan wawancara ini adalah percakapan dengan maksud tertentu. Percakapan itu dilakukan oleh kedua pihak.

Pedoman yang sering digunakan dalam penelitian kualitatif adalah wawancara semi struktur (*semi structured*) yaitu mula-mula pewawancara menanyakan serentetan pertanyaan yang sudah terstruktur, kemudian satu persatu diperdalam dalam mengorek keterangan lebih lanjut. Dan dalam penelitian kualitatif sebaiknya dilakukan wawancara terbuka, jadi subyeknya tahu kalau sedang diwawancarai. Teknik pengumpulan data dengan metode wawancara terbuka semi terstruktur, dalam rangka penggalian data seputar kesiapan dan upaya polisi lalu lintas untuk menekan angka kecelakaan lalu lintas serta melaksanakan program Safety riding.

Dalam penelitian ini teknik wawancara digunakan untuk mencari data tentang kesiapan dan upaya polisi lalu lintas untuk menekan angka kecelakaan lalu lintas serta melaksanakan program Safety riding.

#### 2. Observasi

Pengamatan merupakan metode pengambilan data dengan cara mengamati secara langsung di lapangan yakni mengenai peranan polisi lalu lintas yang akan diteliti. Observasi dalam penelitian ini dilakukan dengan cara pengamatan dan pencatatan data mengenai upaya-upaya antisipatif, responsif, maupun evaluatif yang telah dilakukan oleh polisi lalu lintas dalam upaya dan kesiapannya melaksanakan program Safety riding untuk menekan angka kecelakaan lalu lintas di wilayah Surabaya.

Dalam penelitian ini pengamatan digunakan untuk memperoleh data mengenai pelaksanaan dari peran dan strategi polisi lalu lintas dalam melaksanakan program Safety riding untuk menekan angka kecelakaan lalu lintas di wilayah Surabaya.

#### 3. Dokumentasi

Teknik pengumpulan data melalui dokumentasi dapat berupa foto, dan atau data-data dokumen lainnya yang relevan dengan permasalahan dalam penelitian ini. Disamping menegaskan hasil penelitian, teknik ini juga akan membuktikan pelaksanaan penelitian maupun untuk memberikan ilustrasi sosial atas pelaksanaan penelitian. Studi dokumenter merupakan suatu teknik pengumpulan data dengan menghimpun dan menganalisis dokumen-dokumen, berupa buku-buku, majalah, biografi, cerita, peraturan, dan sebagainya. Dokumen yang diperoleh kemudian dianalisis (diurai), dibandingkan dan dipadukan (sintesis) membentuk satu hasil kajian yang sistematis, padu, dan utuh (Sugiono, 2008:82)

Dalam penelitian ini dokumentasi digunakan untuk mencari nama kepala unit lalu lintas, peraturan-peraturan tertulis terkait dengan peraturan dan praktik program *safety riding*, peran dan strategi yang dilakukan oleh polisi lalu lintas, dokumen tentang kasus-kasus kecelakaan lalu lintas, dokumen data angka kecelakaan, praktik program *safety riding* yang pernah terjadi.

### D. Teknik Analisis Data

Penelitian yang dilakukan penulis dapat dikategorikan sebagai penelitian diskriptif kualitatif dengan teknik analisis data yang meliputi empat tahapan, antara lain : pengumpulan data, reduksi data, penyajian data, dan verifikasi atau penarikan kesimpulan (Miles dan Huberman, 1992:20).

#### 1. Pengumpulan Data

Dalam pengumpulan data pada penelitian kualitatif ini berupa kata bukan rangkaian angka. Data yang dikumpulkan berasal dari berbagai teknik misalnya dengan pengamatan yang terlibat langsung, wawancara *terbuka semi terstruktur* dan video visual. Ketika mendapatkan informasi pada data akan ada perubahan pada saat itu juga tanpa harus menunggu data terkumpul semuanya.

#### 2. Reduksi Data

Sebagai proses pemilihan, pemusatan perhatian pada penyederhanaan data dilapangan. Reduksi juga bagian dari analisis data yang menajamkan, dan menggolongkan serta membuang yang tidak perlu. Dan juga bisa sebagai pengorganisasian data hingga kesimpulan dapat ditarik.

#### 3. Penyajian Data

Dalam penelitian ini data yang disajikan dalam bentuk teks naratif, yakni menceritakan mengenai pelaksanaan dari upaya dan kesiapan polisi lalu lintas dalam melaksanakan program Safety riding untuk menekan angka kecelakaan lalu lintas di wilayah Surabaya.

#### 4. Penarikan Kesimpulan

Yang terakhir pada analisis data yaitu menarik kesimpulan dari data yang sudah terkumpul. Penarikan kesimpulan berdasarkan analisis data penelitian. Kesimpulan adalah suatu tinjauan ulang pada catatan di lapangan atau kesimpulan dapat ditinjau dari data yang harus diuji kebenarannya, kekokohnya, dan kecocokannya.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### A. Gambaran Objek Penelitian

Satuan polisi lalu lintas polrestabes Surabaya merupakan salah satu kesatuan di jajaran polrestabes Surabaya yang mempunyai tugas dan wewenang di bidang ketertiban, keamanan dalam berlalu lintas

yang berada di Jl. Manyar kertooarjo No. 1 Surabaya. Kepala Satuan Lalu Lintas saat ini dipimpin oleh AKBP Sabilul Alif.

Satuan lalu lintas polrestabes surabaya memiliki visi dan misi yaitu :

### **1. Visi dan Misi**

- a. Menyelenggarakan penegakan dan kepastian hukum yang bercirikan perlindungan, pengayoman dan pelayanan masyarakat di bidang lalu lintas.
- b. Mewujudkan masyarakat pemakai jalan supaya memahami, yakin dan mempercayai kepada polantas sebagai pelindung, pengayom dan pelayan masyarakat dalam kegiatan pendidikan masyarakat di bidang lalu lintas, penegakan hukum lalu lintas, pengkajian masalah lalu lintas, pengkajian masalah lalu lintas, registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor.

### **2. Tugas Pokok**

Dalam kesatuan polisi lalu lintas, satuan polisi lalu lintas terdiri dari beberapa unit kesatuan yang memiliki tugas masing-masing dengan tujuan membantu tugas-tugas kepala satuan polisi lalu lintas antara lain :

#### **a. Tugas Pokok Kasat Lantas**

Kasat Lantas menyelenggarakan, membina fungsi Lalu lintas kepolisian, yang meliputi penjagaan, pengaturan, pengawalan dan patroli, pendidikan masyarakat dan rekayasa lalu lintas, registrasi dan identifikasi pengemudi, kendaraan bermotor, penyidikan kecelakaan lalu lintas dan penegakan hukum dibidang lalu lintas guna memelihara keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.

#### **b. Tugas Pokok KBO Lantas**

Kaurminops membantu Kasat lantas menyelenggarakan, membina fungsi Lalu lintas kepolisian yang meliputi penjagaan, pengaturan, pengawalan dan patroli, pendidikan masyarakat dan rekayasa lalu lintas, registrasi dan identifikasi pengemudi, kendaraan bermotor, penyidikan kecelakaan lalu lintas dan penegakan hukum dibidang lalu lintas guna memelihara keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.

#### **c. Tugas Pokok Kanit Regiden**

Kanit Regiden membantu Kasat Lantas menyelenggarakan, membina fungsi Lalu lintas Kepolisian, registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor.

#### **d. Tugas Pokok Kanit Laka Lantas**

Kanit Laka Lantas membantu Kasat Lantas menyelenggarakan, membina fungsi Lalu lintas kepolisian, bidang penyidikan kecelakaan lalu lintas dan penegakan hukum dibidang lalu lintas guna memelihara keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.

#### **e. Tugas Pokok Kanit Dikyasa**

Kanit Dikyasa membantu Kasat Lantas untuk menyelenggarakan, membina fungsi Lalu lintas kepolisian pendidikan masyarakat dan rekayasa lalu lintas.

#### **f. Tugas Pokok Kanit Patroli Lantas**

Kanit Patroli Lantas membantu Kasat Lantas menyelenggarakan, membina fungsi Lalu lintas kepolisian, yang meliputi penjagaan, pengaturan, pengawalan dan patroli.

## **B. Hasil Penelitian dan Pembahasan**

Dengan jumlah penduduk kota surabaya yang semakin padat dan pertumbuhan jumlah kendaraan yang semakin pesat tidak diimbangi dengan sarana dan prasarana lalu lintas yang memadai, maka akan semakin menambah kemacetan, kepadatan dan kecelakaan lalu lintas.

Tingginya tingkat kepadatan arus lalu lintas di kota surabaya tidak lepas dari semakin meningkatnya aktivitas sehari-hari dan coran masyarakat surabaya yang majemuk. Untuk meningkatkan aktivitas sehari-hari, masyarakat lebih memilih kendaraan roda 2 sebagai pengganti transportasi massal ( Bus, MPU, angkot ).

Dalam berkendara di jalan raya berbagai resiko dapat terjadi pada pengendara kendaraan, baik kendaraan roda 2 maupun roda 4 sebagai contoh yaitu terjadinya kecelakaan lalu lintas. Kecelakaan lalu lintas terjadi karena berbagai penyebab diantaranya kelalaian manusia, melanggar peraturan lalu lintas dan lain-lain. Hal ini menunjukkan bahwa konsep dan kesadaran masyarakat dalam berlalu lintas yang baik dan benar masih kurang. Menurut aparat kepolisian penyebab utama terjadinya kecelakaan adalah sebagai berikut :

- a. Pengemudi tidak disiplin.
- b. Tidak trampil dalam berkendara.
- c. Emosional, mengantuk, dan kurang sehat.
- d. Kecepatan tinggi.
- e. Tidak memperhatikan jalur dan jarak aman.
- f. Kondisi kendaraan yang rusak.
- g. Jalanan licin dan rusak.
- h. Pandangan tidak bebas.
- i. Mabuk karena mengkonsumsi miras atau narkoba.

Polisi lalu lintas memiliki tugas yaitu penataan lalu lintas sehingga dapat terwujud situasi dan kondisi yang aman, selamat, tertib dan lancar. Serta meningkatkan kualitas keselamatan dan menurunkan tingkat korban kecelakaan, membangun budaya tertib lalu lintas. Kesemuanya memerlukan inovasi dan kreatifitas agar kualitas pelayanannya kepada publik dapat terus meningkat.

Berbagai Inovasi dan kreatifitas polantas boleh dikatakan tiada henti baik untuk meningkatkan kualitas pelayanan kepada publik (cepat, tepat, akurat, akuntabel, informatif), edukasi tentang safety, penanganan kecelakaan lalu-lintas (quick respon time), bidang rekayasa lalu lintas, transparansi, dan sebagainya. Melihat kenyataan ini, Satuan Lalu lintas (Satlantas) Polrestabes Surabaya adalah salah satu pihak yang memiliki peranan sangat penting dalam rangka mengatur lalu lintas kota Surabaya yang tergolong sangat padat.

Untuk mencapai semua itu maka dibuatlah sebuah program yang mampu menangani semua permasalahan dalam berlalu lintas program tersebut adalah Safety riding. Program *safety riding* ini dilaksanakan dengan maksud dan tujuan untuk memberikan pemahaman tentang tata cara berlalu lintas yang baik dan benar untuk meningkatkan keselamatan diri sendiri maupun keselamatan orang lain. Sasaran program *safety riding* adalah kendaraan roda dua (sepeda motor), karena jumlah kendaraan roda dua yang relatif banyak dan kejadian kecelakaan lalu lintas yang terjadi 75% melibatkan pengendara kendaraan roda dua.

Hal ini senada dengan apa yang dikatakan oleh AKP Tirto, selaku kanit Dikyasa satlantas polrestabes surabaya.

“Safety riding itu berarti berkendara secara aman dalam hal ini mematuhi aturan-aturan lalu lintas yang ada, mengikuti petunjuk-petunjuk dari petugas lalu lintas yang di lapangan maupun rambu-rambu yang ditetapkan dalam hal ini gunanya untuk mencegah kecelakaan.”

Seperti halnya juga yang diutarakan oleh Brigadir Achmad Wara Andrianto anggota polisis lalu lintas yang bertugas di Pos Tujungan Plaza Surabaya.

“Safety riding yaitu keselamatan yang diutamakan pada saat di jalan”

Seperti halnya juga yang diutarakan oleh Brigadir Budiarto anggota polisis lalu lintas yang bertugas di Pos Satelit Surabaya.

“Safety riding cara berkendara yang baik di jalan sesuai dengan aturan yang ada, aturan lalu lintas yang ada”

Keberhasilan suatu program juga tidak luput dari peran dari anggota di lapangan. Begitu juga dengan program Safety riding yang digalakkan oleh satlantas polrestabes surabaya. Setiap anggota mempunyai peran masing-masing dalam menjalankan tugasnya, selain mengatur arus lalu lintas setiap anggota juga tidak lupa mensosialisasikan program Safety riding.

Hal ini sebagaimana yang diutarakan oleh Bripta Andi Kristiana anggota polisi lalu lintas yang bertugas di Pos Dolog Surabaya mengenai peran anggota dalam melaksanakan program Safety riding.

“Peran dari anggota polantas tentunya secara preventif utamanya dipagi hari maupun sore hari menjelang keberangkatan karyawan, anak sekolah, para pekerja kita sebagai petugas polantas tentunya selain untuk melancarkan arus lalu lintas juga sambil sosialisasi terutama mengingatkan kepada pengendara yang lupa menyalakan lampunya, yang memotong jalur orang seandainya, yang lupa tidak mengenakan helm, yang lupa tali pengaitnya tidak dikancingkan ataupun bagi pengendara mobil yang lupa tidak mengenakan sabuk keselamatan itu kita sebagai petugas dilapangan yang langsung berinteraksi dengan pengendara baik itu roda 2 maupun roda 4 tentunya sambil kita melakukan pola-pola pengaturan arus lalu lintas kita juga menghentikan kendaraan, kita kasih teguran atau kalau itu membahayakan sekali sampai mengarah ke terjadinya kecelakaan kita lakukan penindakan tentunya biar itu tidak diulangi dikemudian hari karena selain bisa menimbulkan diri sendiri kerugiannya juga orang lain juga bisa menderita kerugian akibat kecerobohan pengendara di jalan.”



Gambar 4.1  
Pengaturan arus lalu lintas dan sosialisasi R2

Hal ini senada dengan apa yang dikatakan oleh Brigadir Achmad Wara Andrianto anggota polisir lalu lintas yang bertugas di Pos Tujungan Plaza Surabaya.

“Perannya ya berusaha untuk menekan angka kecelakaan yang terjadi di Indonesia umumnya khususnya disurabaya”

Sebagaimana juga yang diutarakan oleh oleh AKP Tirto, selaku kanit Dikyasa satlantas polrestabes surabaya.

“Peran anggota dalam pelaksanaan Safety riding anggota sebagai ujung tombak dilapangan dalam pelaksanaan program Safety riding itu anggota mengarahkan pengguna jalan untuk mematuhi rambu-rambu dan untuk melengkapi kelengkapan kendaraan supaya layak jalan.”



Gambar 4.2  
Sosialisasi tertib berlalu lintas dan patuhi marka.

Setiap anggota satlantas Polrestabes Surabaya yang bertugas dititik rawan kemacetan dan kecelakaan mulai pukul 06.00-09.0 pagi dan 17.00-18.30 sore. Hal ini tentu merupakan langkah positif yang dilakukan oleh jajaran kepolisian Polrestabes Surabaya. Pada salah satu jalan raya utama, seperti jalan A.Yani, kita sering melihat bahwa anggota satlantas Polrestabes Surabaya telah berusaha untuk bersiaga untuk mengatur lalu lintas pada daerah tersebut agar tidak terjadi kecelakaan. Terutama area jalan A.Yani, menjelang jembatan Mayangkara yang terletak di Utara Royal Plaza.

Untuk mewujudkan pelaksanaan tugas dilapangan secara profesional oleh anggota polisir lalu lintas haruslah ditunjang dengan pelaksana yang profesional juga, oleh karena itu dibutuhkan persiapan yang matang oleh setiap anggota yang bertugas dilapangan. Seperti yang diutarakan oleh Brigadir Sigit Purnomo anggota polisir lalu lintas yang bertugas di Pos Margorejo.

“Persiapan ada arahan dari pimpinan setiap apel kita

diarahkan untuk melaksanakan program Safety riding.”

Sebagaimana juga yang diutarakan oleh oleh Bripka Suryan, anggota polisir lalu lintas yang bertugas di kantor satlantas polrestabes surabaya.

“Persiapan pelaksanaan Safety riding menggunakan megaphone atau pengeras suara, papan himbuan, spanduk, brosur, surat ke instansi-instansi terkait seperti kecamatan, dishub, TNI, kesekolahan.”

Hal serupa juga diutarakan oleh AKP Tirto, selaku kanit Dikyasa satlantas polrestabes surabaya mengenai peran anggota dalam melaksanakan program Safety riding.

“Sebenarnya kalau persiapan secara khusus tidak ada cuma secara rutin, tugas kita sehari-hari, perlengkapan-perengkapan misalkan kalau malam hari kita memakai lampu senter senter trus kalau untuk penerangan misalnya dijalan jika malam hari kita memakai rompi itu sudah termasuk perlengkapan pribadi masing-masing anggota kemudian kalau perlu perlengkapan tambahan misalkan kayak rompi dada untuk sosialisasi roda 2 di lajur kiri kemudian papan-papan himbuan, reklame-reklame tentunya dipasang ditempat-tempat strategis untuk menghimbau kepada pengguna jalan biar bisa melihat bahwa mana contoh-contoh yang diharapkan dari ketentuan itu agar tidak menimbulkan korban kecelakaan.



Gambar 4.3  
Sosialisasi kanalisasi



Gambar 4.4  
Sosialisasi light on dan lajur kiri R2



Gambar 4.7  
Pemasangan banner



Gambar 4.5  
Kegiatan operasi simpatik di traffick light.



Gambar 4.8  
Pemasangan spanduk light on.



Gambar 4.6  
Sosialisasi nyalakan lampu dan lajur kiri bagi kendaraan roda 2

Dalam menjalankan program Safety riding ini setiap anggota harus patuh terhadap peraturan yang telah ditetapkan. Seperti yang di utarakan oleh Bripta Andi Kristiana anggota polisi lalu lintas yang bertugas di Pos Dolog Surabaya mengenai peran anggota dalam melaksanakan program Safety riding.

“Sebenarnya aturan secara khusus tidak ada cuma karena kita setiap Minggu sekali itu ada evaluasi dari pimpinan itu yang pertama, trus yang kedua kita setiap hari, setiap rayon ada semacam perwira pelaksana jadi pengendalnya kalau ada apa-apa dirayonya itu langsung diambil alih oleh pengendali perwiranya disampaikan kepada anggota untuk melaksanakan kegiatan kegiatan yang dimaksud.”

Sebelum program Safety riding ini dijalankan ada sosialisasi terlebih dahulu kepada anggota di

jajaran satlantas polrestabes surabaya. Gunanya agar saat bertugas dilapangan para anggota polisi lalu lintas dapat mensosialisasikan program Safety riding ini dengan baik dan benar sehingga para pengendara mudah memahami maksud dan tujuan dari program Safety riding ini. Selain itu pelatihan kepada anggota juga bermanfaat bagi anggota, sebagai upaya untuk melatih para anggota polisi lalu lintas agar mahir berkendara bisa memberikan contoh cara berkendara yang baik dan benar kepada pengendara. Seperti yang disampaikan oleh Brigadir Achmad Wara Andrianto, anggota polisis lalu lintas yang bertugas di Pos Tujungan Plaza Surabaya.

“Sebelumnya, sebelum berangkat kerja biasanya apel dulu, apel setiap rabu pagi sosialisasi diberikan pembekalan anggota mengenai Safety riding, itu dulu sekarang waktu pelaksanaannya itu dikasih tanda untuk roda 2 lajur kiri.”

Sama seperti yang di utarakan oleh Brigadir Budiarto anggota polisi lalu lintas yang bertugas di pos satelit.

“Ada, ya ada dari pimpinan kita setiap apel pengarahannya penekanan masalah Safety riding, utamakan lajur kiri, nyalakan lampu, tertib di jalan.”

Hal sama juga diungkapkan oleh oleh Brigadir Sigit Purnomo anggota polisi lalu lintas yang bertugas di Pos Margorejo.

“Pimpinan akan memberikan arahan kepada anggota, Safety riding itu apa, gunanya untuk apa, dasarnya apa, dijelaskan program itu.”

Hal sama juga diungkapkan oleh AKP Tirto, selaku kanit Dikyasa satlantas polrestabes surabaya.

“Safety riding salah satu upaya menekan angka lakalantas di jalan raya. Penerapannya sudah dilakukan kepada masyarakat yang selanjutnya kepada anggota polri sendiri. Hal ini agar menerapkan tatacara berlalulintas yang baik.”

Latihan safety riding anggota Satlantas Polrestabes surabaya di lakukan di halaman mapolresta surabaya. Belasan traffic cone berwarna oranye disusun sedemikian rupa sehingga membentuk formasi lingkaran. Di bagian tengah, dipasang lagi dengan cone serupa. Usai disusun, belasan polisi berbadan tegap itu mengenakan sejumlah peralatan berkendara, mulai dari helm, sarung tangan, rompi berwarna menyala, hingga pelindung tangan. Dengan adanya pelatihan tersebut diharapkan anggota semakin mahir dalam berkendara dengan aman dan

dapat memberikan contoh berkenadar yang baik bagi pengguna jalan.

Dalam mensosialisasikan program Safety riding ini banyak sekali strategi-strategi yang dilakukan oleh satlantas polrestabes surabaya. Strategi ini digunakan untuk mempermudah penyampaian program Safety riding agar para pengguna jalan tertarik, mudah memahami maksud dan tujuan dari program Safety riding. Salah satu strateginya seperti yang di utarakan oleh Brigadir Budiarto anggota polisi lalu lintas yang bertugas di pos satelit.

“Dalam pembuatan SIM juga sudah ada namanya pengetahuan sebelum bikin SIM, pengetahuan masalah rambu semua diterangkan di situ, jadi sebelum dia memiliki SIM dikasih pengetahuan-pengetahuan mengenai peraturan, rambu-rambu ada pelajarannya disana.”

Hal senada juga diungkapkan oleh AKP Tirto, selaku kanit Dikyasa satlantas polrestabes surabaya.

“Salah satu strateginya ditujukan kepada pengguna jalan seperti membagikan Helm SNI, ini sebagai bentuk apresiasi bagi pengguna jalan yang sadar akan keselamatan dirinya.”

Hal sama juga diungkapkan oleh Brigadir Sigit Purnomo anggota polisi lalu lintas yang bertugas di Pos Margorejo.

“Contohnya seperti kemarin program dari bapak kasat lantas polrestabes yaitu berangkat pagi minum kopi ditaman bungkul, kemudian yang kedua pergi ke tanah suci, jadi apa namanya Safety riding untuk pagi hari ada yang dapat undian pergi ke tanah suci itu berupa sosialisasi ke masyarakat.”

Hal sama juga diungkapkan oleh Bripta Andi Kristiana anggota polisi lalu lintas yang bertugas di Pos Dolog Surabaya.

“Strategi sebenarnya menyangkut kebijakan pimpinan tapi kalau selama kita dilapangan tentunya kita berinteraksi langsung dengan pengendara kita bersosialisasi dengan pengendara misalnya mengingatkan di traffick-traffick light, bagi yang belum menyalakan lampu kita suruh menyalakan lampu, yang melewati garis marka kita suruh agak mundur, kalau ada pengendara yang terlalu kencang kita ingatkan jangan terlalu kencang-kenceng, batas kecepatan

dalam kota sebenarnya hanya 40km/jam.”

Berdasarkan data yang diperoleh ternyata selama pelaksanaan program *Safety riding* ini disosialisasikan, masih banyak juga para pengendara yang melanggar aturan lalu lintas. Maka dari itu ada upaya *represif* yang dilakukan, seperti halnya yang dikatakan oleh Bripta Andi Kristiana anggota polisi lalu lintas yang bertugas di Pos Dolog Surabaya.

“Selama ini masih ada pengendara yang melanggar aturan lalu lintas. Kita sebagai anggota ya melakukan penindakan, seperti teguran, kalau sudah mengarah ke pelanggaran ya kita tilang.”

Hal ini senada dengan apa yang dikatakan oleh Brigadir Achmad Wara Andrianto, anggota polisialis lalu lintas yang bertugas di Pos Tujungan Plaza Surabaya.

“Sesuai peraturan ya tilang itukan pasal-pasalnya untuk nyalakan lampu siang hari, roda 2 lajur kiri, serta rambu-rambu lainnya.”



Gambar 4.9  
Salah satu contoh tindakan represif  
Penindakan supoter yang tidak menggunakan helm

maret tahun 2013. Hasilnya adalah terdapat penurunan jumlah kejadian kecelakaan lalu lintas.

Selengkapnya dapat dilihat pada tabel 4.1 dan tabel 4.2..

Tabel 4.1.  
Kecelakaan Lalu Lintas Selama Bulan Desember  
Tahun 2012 dan Bulan Januari Tahun 2013  
Satlantas Polrestabes Surabaya.

Selama program *Safety Riding* ini berjalan dari tahun ke tahun sudah membuahkan hasil. Dengan program *Safety riding* dimana salah satu tujuannya adalah menekan angka kecelakaan di wilayah surabaya juga mengalami penurunan yang sangat signifikan dibandingkan sebelum adanya program *Safety riding*.

Untuk mengetahui efektifitas program *Safety Riding* Satlantas Polrestabes Surabaya, dilakukan pengecekan kembali dengan cara membandingkan jumlah kejadian kecelakaan lalu lintas pada bulan Desember 2012 dengan bulan januari, februari dan

N		Bulan Desem ber 2012	Bulan Januari 2013	Prosentase %
	Jumlah laka lantas dan Akibat nya			
A	Jumlah Kejadi an	72	81	N=12%
B	Korban MD	14	18	N=28%
C	Korban LB	33	30	T=9%
D	Korban LR	66	68	N=3%
E	Kerugi an Materi	Rp. 34.200. 000	Rp. 93.125. 000	N=172%

Sumber : Unit Laka Lantas Satlantas Poltabes Surabaya.

Tabel 4.2.  
Kecelakaan Lalu Lintas Selama Bulan Pebruari  
dan Bulan Maret Tahun 2013 Satlantas  
Polrestabes Surabaya.

N		Bulan Februa ri 2013	Bulan Maret 2013	Prosentase %
	Jumlah laka lintas dan Akibatnya			
A	Jumlah Kejadi an	78	76	T=2%
B	Korban MD	17	21	N=23%
C	Korban LB	42	27	T=35%
D	Korban LR	61	57	T=6%

E	Kerugi an Matriil	Rp. 54.075. 000	Rp. 43.300. 000	T=19%

Sumber :Unit Laka Lantas Satlantas Poltabes Surabaya.

Dari data tersebut terlihat bahwa ada peningkatan pada akhir tahun 2012 di bulan Desember ke bulan Januari tahun 2013. Berdasarkan data jumlah kejadian naik 12%, korban meninggal dunia naik 28%, korban luka ringan naik 3%. Namun pada bulan berikutnya yaitu bulan Februari dan Maret mengalami penurunan yang terjadi pada jumlah kejadian turun 2%, korban luka berat turun 35%, korban luka ringan turun 6%. Hal ini terbukti dari data tersebut program Safety riding dalam upaya menekan angk kecelakaan di wilayah surabaya boleh dikatakan berhasil. Dari sini terlihat bahwa satlantas polrestabes surabaya sudah cukup baik dalam melaksanakan upaya untuk menekan angka kecelakaan di wilayah surabaya.

Sebagai anggota lalu lintas tidak ada kata bosan dan menyerah dalam menegakkan ketertiban lalu lintas, dan tidak akan berhenti melahirkan inovasi-inovasi terbaru dalam upaya memberikan pemahaman, edukasi kepada masyarakat pengguna jalan tentang tertib berlalu lintas dan berkendara secara aman serta sebagai salah satu upaya untuk menekan angka kecelakaan di wilayah surabaya. Yang diinginkan anggota polisi lalu lintas adalah meningkatnya kesadaran pengendara untuk selalu berkendara dengan aman, disiplin, tertib, taat mematuhi rambu-rambu lalu lintas.

Sehingga tercipta kelancaran, keamanan, ketertiban dalam berlalu lintas tanpa ada lagi korban yang berjatuh di jalan raya. Serta ikut mendukung program-program yang telah ada, sebegus apapun program tersebut tanpa adanya dukungan dari berbagai pihak sangat mustahil program tersebut akan berjalan dengan sukses.

Menegakkan peraturan lalu lintas dan mengajak semua elemen masyarakat, pengguna jalan bukan merupakan persoalan yang mudah, hal ini dikarenakan pengetahuan, pemahaman tentang keselamatan berkendara di jalan raya masih sangat minim. Akan tetapi ada hal mendasar yang dapat dilakukan untuk meminimalisir terjadinya kecelakaan, seperti halnya yang dilakukan oleh Satlantas Polrestabes Surabaya yang telah dijelaskan diatas.

## PENUTUP

### Simpulan

Jajaran Kepolisian Polrestabes Surabaya pada umumnya dan Anggota satlantas Polrestabes Surabaya pada khususnya, pada tahun 2012-2013 ini

telah berusaha meningkatkan kinerjanya sebagai abdi masyarakat. Program Safety riding sejak dilaksanakan pada tahun 2005 hingga sekarang telah banyak memberikan manfaat, mampu memberikan pengetahuan kepada masyarakat, pengguna jalan, pengendara serta mampu menekan angka kecelakaan di wilayah surabaya.

Polisi lalu lintas sebagai ujung tombak penegakkan peraturan lalu lintas mempunyai peran yang sangat besar. Selain bertugas mengatur arus lalu lintas supaya lancar, polisi lalu lintas juga berperan memberikan arahan, mensosialisasikan program Safety riding, mengingatkan kelengkapan berkendara, mengingatkan akan keselamatan berkendara. Agar mereka lebih disiplin dalam menjalankan tugas, terutama untuk menekan angka kecelakaan di kota Surabaya.

Untuk menjalankan suatu program dibutuhkan suatu strategi. Strategi ini bertujuan untuk selalu mengingatkan para pengguna jalan untuk selalu tertib berlalu lintas dan berkendara dengan aman di jalan.

#### Saran

Penguatan atau re informend terhadap program kegiatan tersebut yang berkesinambungan sehingga program Safety riding dapat dilaksanakan dengan baik, perlu ada peningkatan kinerja aparat kepolisian dalam rangka pelaksanaan tugasnya sebagai abdi masyarakat. Anggota satlantas polrestabes Surabaya harus lebih tanggap dan sigap dalam menangani peristiwa kecelakaan yang terjadi di wilayah hukumnya.

Meskipun sudah ada kegiatan penyuluhan agar pengguna jalan lebih berhati-hati di Kota Surabaya, masih diperlukan sikap nyata dari satlantas polrestabes Surabaya untuk menjalankan tugasnya secara sungguh-sungguh. Perlu adanya langkah konkret dari jajaran Kepolisian pada umumnya dan jajaran polrestabes Surabaya pada khususnya untuk menjalankan tugasnya dengan sungguh-sungguh, serta memperbaiki pencitraan dirinya sebagai abdi Masyarakat yang melayani masyarakat dengan setulus hati.

#### DAFTAR PUSTAKA

##### Literatur buku :

- Arikunto, Suharsimi. 2006. *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik*. Jakarta : Rineka Cipta.
- Data laka lintas. 2013. Satuan Lalu Lintas, Unit Laka Lintas Polrestabes Surabaya.
- Sugiyono. 2008. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Poerwadarminta, S. 2002. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta : Balai Pustaka.

Tim Penyusun Universitas Negeri Surabaya. 2006. *Panduan Penulisan dan Penilaian Skripsi*. Surabaya: UNESA.

Yuwono, R. Nurhadi. 2006. Implementasi program Safety Riding dalam Rangka Menekan Angka Kecelakaan di Wilayah Polwiltabes Surabaya. Surabaya : Kepolisian Negara Republik Indonesia Daerah Jawa Timur Wilayah Kota Besar Surabaya.

##### Literatur undang – undang :

- Undang- Undang Nomor 14 Tahun 1992 Tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan.
- Undang- Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2002 Tentang Kepolisian Republik Indonesia.

##### Literatur internet :

- UU lalin tak efektif, pengendara cueki rambu-rambu/*  
<http://www.beritajatim.com/kanal.php/>  
 diakses tanggal 15 Maret 2012.
- <http://id.wikipedia.org/wiki/pengertianlalulintas/>  
 diakses tanggal 20 Maret 2012.
- DPR Sahkan UU Lalu lintas dan angkutan jalan/*  
[http://www.vhrmedia.com/hukum.html/diakses tanggal 20 Maret 2012.](http://www.vhrmedia.com/hukum.html/diakses_tanggal_20_Maret_2012.)
- Fungsi Disiplin/* [http://myblog-azazi.blogspot.com/kanal.php/diakses tanggal 15 Maret 2012.](http://myblog-azazi.blogspot.com/kanal.php/diakses_tanggal_15_Maret_2012.)

*Implementasi Undang- Undang nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu lintas dan angkutan jalan/*  
[http://www.bantuanhukum.or.id/index.php/diakses tanggal 17 Maret 2012.](http://www.bantuanhukum.or.id/index.php/diakses_tanggal_17_Maret_2012.)