

**STRATEGI SATUAN LALU LINTAS POLISI WILAYAH
KOTA BESAR SURABAYA DALAM MENCIPTAKAN
MASYARAKAT SANTUN BERLALU LINTAS DI JALAN**

SKRIPSI

Diajukan Untuk Memenuhi Sebagai Persyaratan Memperoleh Gelar
Sarjana pada FISIP UPN “Veteran” Jawa Timur



Disusun Oleh :

Fariz Ihsan N.
NPM. 0541010008

**YAYASAN KESEJAHTERAAN PENDIDIKAN DAN PERUMAHAN
UNIVERSITAS PEMBANGUNAN NASIONAL "VETERAN"
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
PROGRAM STUDI ILMU ADMINISTRASI NEGARA
JAWA TIMUR
2010**

KATA PENGANTAR

Dengan mengucapkan puji syukur kehadirat Allah SWT atas limpahan rahmat dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penyusunan penelitian skripsi dengan judul **“Strategi Satuan Lalu Lintas Polisi Wilayah Kota Besar Surabaya Dalam Menciptakan Masyarakat Santun Berlalu Lintas Di Jalan”**.

Penelitian skripsi ini dibuat dalam rangka memenuhi persyaratan kurikulum pada Program Studi Administrasi Negara Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Pembangunan Nasional “Veteran” Jawa Timur.

Dalam tersusunnya penelitian skripsi ini, penulis mengucapkan terima kasih sebesar-besarnya kepada Bapak Drs. Ananta Pratama, MSi sebagai dosen pembimbing yang telah meluangkan waktunya untuk memberikan bimbingan kepada penulis.

Disamping itu penulis juga ingin mengucapkan terima kasih kepada:

1. Ibu Dra.Ec.Hj.Suparwati,M.Si selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik.
2. Bapak Dr. Lukman Arif, MSi selaku Ketua Program Studi Administrasi Negara.
3. Ibu Dra. Diana Hertati, MSi selaku sekretaris Program Studi Administrasi Negara.
4. Bapak dan Ibu dosen Program Studi Administrasi Negara yang telah memberikan bekal dalam proses perkuliahan di Program Studi Administrasi Negara Universitas Pembangunan Nasional “Veteran” Jawa Timur.

5. Kanit Dikyasa Satlantas Polwiltabes Surabaya AKP Dwi Agung Setyono, SIK yang telah membantu saya untuk mengumpulkan data-data penelitian yang diperlukan.
6. Dan semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu-persatu yang telah banyak membantu penulis dalam penyusunan proposal penelitian ini.

Dalam penyusunan penelitian skripsi ini penulis sangat menyadari masih ada kekurangan-kekurangan, baik dari segi teknis maupun materiil penyusunannya. Oleh karena itu, penulis senantiasa bersedia dan terbuka dalam menerima saran dan kritik dari semua pihak yang dapat menambah kesempurnaan penelitian ini.

Akhir kata penulis mengharapkan semoga hasil penelitian skripsi ini dapat bermanfaat bagi semua pihak.

Surabaya, Juni 2010

Penulis,

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN DAN PENGESAHAN UJIAN SKRIPSI	ii
HALAMAN PERSETUJUAN DAN PENGESAHAN SKRIPSI.....	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	v
DAFTAR TABEL	ix
DAFTAR GAMBAR	x
ABSTRAK	xi
BAB I. Pendahuluan	1
1.1 Latar Belakang Masalah.....	1
1.2 Perumusan Masalah	11
1.3 Tujuan Penelitian	12
1.4 Kegunaan Praktek Magang	12
BAB II. Kajian Pustaka	14
2.1 Penelitian Terdahulu	14
2.2 Landasan Teori	16
2.2.1 Strategi Kebijakan.....	16
2.2.1.1 Pengertian Strategi.....	16
2.2.1.2 Manajemen Strategik.....	18
2.2.1.3 Strategi Lawan Taktik	19

2.2.2 Kebijakan Publik.....	20
2.2.2.1 Pengertian Kebijakan Publik.....	20
2.2.2.2 Tahap – Tahap Kebijakan Publik.....	22
2.2.2.3 Tujuan Kebijakan.....	23
2.2.3 Implementasi Kebijakan	24
2.2.3.1 Pengertian Implementasi Kebijakan	24
2.2.3.2 Sukses dan Gagalnya Pelaksanaan Kebijakan	26
2.2.3.3 Model - Model Implementasi Kebijakan	28
2.2.4 Evaluasi Kebijakan	31
2.2.5 Pengawasan Kebijakan	33
2.2.5.1 Pengertian Pengawasan.....	33
2.2.5.2 Tujuan dan Fungsi Pengawasan.....	34
2.2.5.3 Macam Pengawasan.....	37
2.2.5.4 Proses Pengawasan	39
2.2.6 Reward	42
2.2.7 Punishment.....	45
2.2.8 Lalu Lintas	48
2.2.8.1 Dasar Hukum Mengenai Program Keamanan Dan Keselamatan Lalu Lintas	48
2.2.8.2 Strategi Satuan Lalu Lintas Polwiltabes Surabaya..	50
2.3 Kerangka Berpikir.....	51
BAB III Metode Penelitian	52
3.1 Jenis Penelitian.....	52

3.2 Fokus Penelitian	53
3.3 Lokasi Penelitian.....	54
3.4 Sumber Data	55
3.5 Pengumpulan Data	56
3.6 Analisis Data	59
3.7 Keabsahan Data	61
BAB IV Hasil dan Pembahasan	65
4.1 Gambaran Objek Penelitian dan Penyajian Data	65
4.1.1 Sejarah Satuan Polisi Lalu Lintas.....	65
4.1.2 Lokasi Satlantas Polwiltabes Kota Surabaya	73
4.1.3 Visi dan Misi Satlantas Polwiltabes Kota Surabaya	73
4.1.4 Struktur Organisasi, Deskripsi Jabatan dan Tugas Satlantas Polwiltabes Kota Surabaya	75
4.1.5 Komposisi Petugas Satlantas Polwiltabes Kota Surabaya	84
4.2 Hasil Penelitian	86
4.2.1 Strategi Satlantas Polwiltabes Kota Surabaya.....	87
4.2.1.1 Pengaturan Arus Lalu Lintas	91
4.2.1.2 Reward (Penghargaan).....	96
4.2.1.3 Punishment (Sanksi)	101
4.3 Pembahasan	104
4.3.1 Strategi Satlantas Polwiltabes Kota Surabaya.....	104
4.3.1.1 Pengaturan Arus Lalu Lintas	105

4.3.1.2 Reward (Penghargaan).....	110
4.3.1.3 Punishment (Sanksi)	113
BAB V Kesimpulan dan Saran	120
5.1 Kesimpulan	120
5.2 Saran	121

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 1.1	
Pertumbuhan Kendaraan Di Kota Surabaya	8
Table 1.2	
Jumlah Kecelakaan Lalu Lintas Di Kota Surabaya	9
Tabel 1.3	
Faktor Penyebab Terjadinya Kecelakaan	9
Tabel 4.1	
Kuat Personil Polri Satlantas Polwiltabes Surabaya.....	84
Tabel 4.2	
Data Personil Organisasi Satlantas Polwiltabes Surabaya.....	85
Tabel 4.3	
Data Kecelakaan di Kota Surabaya Tahun 2007-2009	89

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 1	
Model Proses Implementasi Kebijakan 30	30
Gambar 2	
Kerangka Berpikir 51	51
Gambar 3	
Analisis Interaktif Menurut Miles dan Huberman 61	61
Gambar 4	
Struktur Organisasi Satlantas Polwiltabes S.BAYA 76	76

ABSTRAKSI

Fariz Ihsan N, 0541010008, Strategi Satlantas Polwiltabes Kota Surabaya di dalam menciptakan masyarakat santun berlalu lintas di jalan.

Penelitian ini merupakan jenis penelitian deskriptif dengan menggunakan metode kualitatif. Penelitian ini didasarkan pada adanya fenomena tentang jumlah kecelakaan pengendara roda dua (2) di kota Surabaya yang relatif tinggi dan faktor-faktor penyebab terjadinya kecelakaan disebabkan oleh faktor manusia karena kurangnya pengetahuan dari masyarakat pengguna jalan khususnya pengendara roda dua. Dan fokus dari penelitian ini ada 3 yaitu pengaturan arus lalu lintas, reward dan punishment.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bentuk strategi yang diterapkan oleh Satlantas Polwiltabes Kota Surabaya di dalam menciptakan masyarakat santun berlalu lintas di jalan dan untuk mengetahui keberhasilan strategi Satlantas Polwiltabes Kota Surabaya di dalam menciptakan masyarakat santun di jalan.

Data yang digunakan adalah data primer dan data sekunder, dimana sumber datanya berasal dari key person dan informan yang ditentukan dengan teknik *snow ball* selain itu data juga diperoleh dari sumber tertulis. Adapun teknik pengumpulan datanya adalah dengan metode wawancara, observasi dan dokumentasi. Dimana analisis datanya menggunakan analisis kualitatif yakni meliputi reduksi data, penyajian data dan menarik kesimpulan. Dengan teknik keabsahan datanya meliputi derajat kepercayaan, keteralihan, kebergantungan dan kepastian.

Hasil dari penelitian ini antara lain adalah dalam pelaksanaan pengaturan arus lalu lintas, Satlantas Polwiltabes kota Surabaya sudah cukup baik namun kendala yang terjadi di lapangan pada saat ini adalah kurangnya jumlah personil dan alat komunikasi yang ada, sehingga di dalam pengaturan arus lalu lintas kurang adanya koordinasi yang jelas antara personil satu dengan lainnya, namun dengan komitmen yang ada pihak polisi lalu lintas tetap konsisten dan berkomitmen untuk menjaga kualitas yang ada guna menuju cita-cita yang diinginkan yaitu menciptakan masyarakat santun berlalu lintas di jalan. Dan untuk pelaksanaan reward berdasarkan pengamatan dapat disimpulkan bahwa kegiatan reward berjalan cukup efektif, namun dampak yang diberikan hanya sebagian kecil guna menciptakan masyarakat santun berlalu lintas di jalan. Dan untuk pelaksanaan punishment seharusnya cukup efektif namun kekurangannya berada ditangan petugas Satlantas Polwiltabes kota Surabaya yang kurang tegas di dalam menegakkan aturan yang ada.

Berdasarkan hasil penelitian, maka dapat disimpulkan bahwa pelaksanaan strategi oleh Satlantas Polwiltabes Kota Surabaya harus lebih dievaluasi kembali dan hasilnya jika ditinjau sudah cukup baik walaupun masih ada kekurangan-kekurangan.

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

Undang-undang Nomor 17 tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang 2005-2025 menggariskan delapan sasaran pokok sebagai ukuran tercapainya Indonesia yang maju, mandiri, dan adil. Salah satu sasaran pokok tersebut adalah terwujudnya Indonesia sebagai negara kepulauan yang mandiri, maju, kuat, dan berbasiskan kepentingan nasional yang ditandai antara lain oleh terbangunnya jaringan sarana dan prasarana transportasi sebagai perekat semua pulau dan kepulauan Indonesia. Sementara itu salah satu dari delapan arah pembangunan jangka panjang tahun 2005-2025 adalah terwujudnya bangsa Indonesia yang berdaya saing tinggi antara lain hanya dapat direalisasikan melalui pembangunan transportasi yang mampu mendukung kegiatan ekonomi, sosial, budaya, dan lingkungan. Transportasi seperti itu hanya dapat diwujudkan melalui pembangunan jaringan infrastruktur dan pelayanan multimoda dan antar moda dengan pendekatan pengembangan wilayah sehingga tercapai pemerataan pembangunan dan pertumbuhan ekonomi nasional.

Transportasi jalan raya sebagai salah satu moda transportasi merupakan sarana yang sangat penting dan strategis dalam kehidupan masyarakat, sejalan dengan meningkatnya kebutuhan akan jasa angkutan bagi mobilitas orang, barang dan jasa dari dan ke seluruh wilayah dan daerah. Untuk itu

dikembangkan lalu lintas dan angkutan jalan yang ditata dalam satu kesatuan sistem, dilakukan dengan mengintegrasikan dan mendinamisasikan unsur-unsurnya yang terdiri jaringan transportasi jalan, kendaraan beserta pengemudinya, serta peraturan-peraturan, prosedur dan metode sedemikian rupa sehingga terwujud suatu totalitas yang utuh, berdayaguna dan berhasilguna.

Pembangunan menuju kesejahteraan untuk seluruh rakyat keberhasilannya ditentukan berbagai faktor dan bukan semata-mata karena tersedianya dana. Lingkup permasalahan kesejahteraan ini semakin kompleks baik karena adanya faktor-faktor struktur penduduk, maupun faktor-faktor yang ditumbuhkan oleh intervensi dan inovasi pembangunan. Salah satu faktor dominannya adalah pembenahan di dalam sektor lalu lintas.

Lalu Lintas mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Sebagai bagian dari sistem transportasi nasional. Lalu Lintas harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, kesejahteraan, ketertiban berlalu lintas dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan negara.

Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 pembinaan bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dilaksanakan secara bersama-sama oleh semua instansi terkait (*stakeholders*) sebagai berikut:

- 1) Urusan pemerintahan di bidang prasarana Jalan, oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang Jalan;
- 2) Urusan pemerintahan di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- 3) Urusan pemerintahan di bidang pengembangan industri Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang industri;
- 4) Urusan pemerintahan di bidang pengembangan teknologi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang teknologi; dan
- 5) Urusan pemerintahan di bidang registrasi dan identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, Penegakan Hukum, Operasional Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta pendidikan berlalu lintas oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Pembagian kewenangan pembinaan tersebut dimaksudkan agar tugas dan tanggung jawab setiap pembina bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terlihat transparan dan kondusif sehingga penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dapat terlaksana dengan efektif dan efisien, serta dapat dipertanggungjawabkan.

Salah satu misi yang diperjuangkan oleh pemerintah melalui salah satu aparaturnegara yaitu Kepolisian Republik Indonesia yang tertuang di dalam Undang - Undang No. 22 Tahun 2009 Pasal 3 adalah

- a. Terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa;
- b. Terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa; dan
- c. Terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Kepolisian Negara Republik Indonesia juga bertanggung jawab atas pengembangan potensi dan peran untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas dan Angkutan Jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 pasal 200 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Umum.

Untuk menjamin terpenuhinya standart nilai indikator-indikator diatas, maka Kepolisian Republik Indonesia mempunyai kewajiban untuk mewujudkan keamanan, kesejahteraan, dan ketertiban berlalu lintas agar tetap memenuhi ketentuan yang berlaku.

Berdasarkan data yang diperoleh dan dari berbagai publikasi resmi secara umum diungkapkan bahwa jumlah pelanggaran lalu lintas di Indonesia masih terbilang tinggi. Salah satu di antaranya adalah hasil penelitian yang

dilakukan oleh Kepala Subdirektorat Penegakan Hukum, Direktorat Lalu Lintas Kepolisian Daerah Metropolitan Jakarta Raya, Ajun Komisaris Besar Polisi (AKBP) Naufal Yahya pada tahun 2003 menemukan bahwa pelanggaran lalu lintas yang dilakukan (khususnya perilaku) pengendara sepeda motor dan kendaraan roda empat saat berada di garis depan lampu lalu lintas (*behavior the lead vehicle at stoplines*) pada sepuluh perempatan jalan di ibu kota Jakarta, di mana 30 persen pengendara mobil berhenti melewati *stopline* atau berada di luar garis jalan, sedangkan pengendara roda dua yang melanggar mencapai 57 persen. Ironisnya, kondisi penelitian dilakukan ketika ada polisi, di mana seharusnya mereka bisa lebih menaati peraturan (*Kompas*, 28-03-2005).

Di Kota Surabaya menurut Kepala Satuan Lalu Lintas Kepolisian Wilayah Kota Besar Surabaya Ajun Komisaris Besar Polisi (AKBP) R Nurhadi Yuwono (*Kompas*, 21-07-2005), sejak Januari sampai Juni 2005 tercatat 172.197 kasus pelanggaran lalu lintas, atau rata-rata sekitar 28.699 kasus setiap bulannya. Dari total jumlah kasus pelanggaran tersebut, 132.739 kasus pelanggaran atau sekitar 77,08 persen dilakukan oleh pengendara sepeda motor. Dari sekitar 22,92 persen sisanya, tercatat sekitar 11,65 persen kasus pelanggaran dilakukan oleh pengendara mobil pribadi dan sekitar 11,27 persen selebihnya terdiri dari pengendara bus (720 kasus); truk (6.511 kasus); angkutan kota (6.698 kasus); taksi (1.797 kasus); dan pikap (3.673 kasus). Meski demikian, menurut Nurhadi jumlah tersebut bukanlah angka riil dari seluruh kasus pelanggaran lalu lintas di Kota Surabaya, sebab pelanggaran

yang terjadi kerap lepas dari pantauan polisi karena keterbatasan jumlah personel.

Hasil penelitian Naufal Yahya di atas juga mengindikasikan hal ini. Naufal menunjukkan data tentang kecelakaan lalu lintas di Jakarta selama enam tahun terakhir (1999-2004). Dari data itu terungkap kenyataan yang mengejutkan. Misalnya, pada tahun 1999-2003, jumlah kasus kecelakaan tidak pernah lebih dari 1.300 kasus. Kisarannya 1.023-1.300 kasus. Baru pada tahun 2004 (ketika Naufal mulai menjabat sebagai Kepala Subditgakum Ditlantas Polda) data jumlah kecelakaan mencapai 4.695 kasus. Sebanyak 1.138 orang meninggal dunia, 2.672 luka berat, dan 2.024 luka ringan.

Begitu juga dengan jumlah pelanggaran lalu lintas pada tahun-tahun ketika Naufal menjabat mengalami peningkatan menjadi 318.462 kasus (2003) dan 534.247 kasus (2004). Tahun-tahun sebelumnya kisaran jumlah pelanggaran hanya 11.000-12.000 kasus. Sementara dari sisi angka kecelakaan lalu lintas di wilayah Provinsi Jawa Timur, PT Jasa Raharja (Persero) Cabang Jawa Timur melaporkan bahwa sampai dengan bulan September tahun 2004 korban kecelakaan lalu lintas di Jawa Timur mencapai 13.320 orang, dan sebanyak 3.703 orang di antaranya meninggal dunia. Menurut publikasi resmi Kepolisian Daerah Jawa Timur, pada umumnya kecelakaan itu disebabkan oleh kesalahan manusia dalam hal ini pemakai atau pengguna jalan. Masyarakat para pemakai atau pengguna jalan ditengarai masih kurang menghormati sesama pemakai jalan, kurang sabar, berdisiplin rendah, dan kurang memahami peraturan lalu lintas.

Berdasarkan data DITLANTAS MABES POLRI, pada masa angkutan lebaran tahun 2009, jumlah kejadian kecelakaan mencapai 1.567 kejadian atau meningkat 9% dari tahun lalu dengan korban meninggal dunia sebanyak 675 orang, luka berat 801 orang, dan luka ringan sebanyak 1.595 orang sehingga total korban meningkat 30% dari tahun lalu. Hal ini berarti bahwa masa angkutan lebaran tahun 2009 rata-rata 112 orang meninggal dunia per hari karena kecelakaan lalu lintas. (sumber: <http://www.bisnis.com>)

Sedangkan menurut data yang dihimpun oleh PT. Jasa Raharja masalah keselamatan berlalu lintas dan angkutan jalan banyak berkaitan dengan perilaku manusia. Data menunjukkan lebih dari 85% penyebab kecelakaan lalu lintas di jalan adalah faktor manusia. Jumlah kejadian kecelakaan lalu lintas di Indonesia 5 (lima) tahun terakhir dari tahun 2005 - 2009 mencapai rata-rata 14.604 kejadian pertahun dengan korban dengan rata-rata pertahun meninggal dunia mencapai rata-rata 10.696 jiwa/tahun, luka berat 1.242 jiwa/tahun dan luka ringan 2666 jiwa/tahun, yang berarti jumlah orang yang meninggal dunia akibat kecelakaan selama 5 tahun terakhir rata-rata 29 jiwa/hari. (sumber: <http://www.jasaraharja.co.id>)

Salah satu kota metropolitan kedua di Indonesia setelah Jakarta yaitu kota Surabaya, dengan jumlah penduduk metropolisnya yang mencapai 3 juta jiwa. Dengan jumlah penduduk kota Surabaya yang semakin padat dan penambahan jumlah kendaraan yang semakin pesat yang tidak diimbangi dengan sarana dan prasarana lalu lintas jalan yang memadai, maka akan semakin menambah kemacetan dan kepadatan arus lalu lintas. Menurut data

yang dihimpun oleh Lantas Polwiltabes Kota Surabaya bahwa pertumbuhan kendaraan di kota Surabaya pada tahun 2008-2009 sebagai berikut :

Tabel 1.1 Pertumbuhan Kendaraan Di Kota Surabaya Tahun 2008-2009

Periode	Mo pen	Bus	Truck	Spd mtr	Alat berat	Jumlah
Tahun 2008	506.173	6.463	200.223	2.813,222	361	3.526.471
S/d Jan 2009	507.380	6.533	201.724	2.866.900	361	3.586.552
S/d Feb. 2009	508.588	6.498	200.974	2.840.061	361	3.556.512
S/d Mar 2009	509.795	6.516	201.349	2.853.480	361	3.571.532
S/d Apr 2009	511.003	6.533	201.724	2.866.900	361	3.586.552
S/d Mei 2009	512.172	6.542	202.050	2.876.388	361	3.597.544
S/d Juni 2009	513.466	6.557	202.494	2.887.360	361	3.610.269
S/d Juli 2009	515.244	6.569	203.070	2.909.106	361	3.634.350
S/d Agust 2009	517.836	6.593	203.842	2.928.501	361	3.657.133
S/d Sept 2009	521.317	6.623	204.902	2.958.769	361	3.691.972

Sumber : Satlantas Polwiltabes Surabaya.

Dilihat dari tabel diatas maka dapat disimpulkan bahwa penambahan rata-rata jumlah kendaraan bermotor di kota Surabaya sebesar 18.389 unit per bulan. Sedangkan untuk jumlah kecelakaan yang terjadi adalah sebagai berikut :

**Tabel 1.2 Jumlah Kecelakaan Lalu Lintas Di Kota Surabaya
Tahun 2007-2009**

Tahun dan Bulan	Jumlah Keadian	Meninggal Dunia	Luka Berat	Luka Ringan	Kerugian Materil
Jan – Des 2007	767	250	88	668	Rp 902.550.000
Jan – Des 2008	670	218	77	601	Rp 700.303.000
Jan – Okt 2009	732	204	149	627	Rp 849.530.000

Sumber : Satlantas Polwiltabes Surabaya Bagian Unit Kecelakaan.

Dari tabel diatas dapat disimpulkan bahwa jumlah kejadian kecelakaan lalu lintas di Surabaya 3 (tiga) tahun terakhir dari tahun 2007 - 2009 mencapai rata-rata 2169 kejadian pertahun dengan korban dengan rata-rata pertahun meninggal dunia mencapai rata-rata 250 jiwa/tahun, luka berat 149 jiwa/tahun dan luka ringan 668 jiwa/tahun.

Jika dilihat dari faktor lainnya yaitu faktor penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas, di Surabaya pada tahun 2008 tercatat adalah faktor manusia 91% (dimana diantaranya 89% akibat pengemudi dan 2% akibat pejalan kaki), faktor kendaraan 6%, faktor jalan 2%, dan faktor lingkungan sebesar 1%.

Tabel 1.3 Faktor Penyebab Terjadinya Kecelakaan Tahun 2008

Faktor Penyebab Kecelakaan	Berdasarkan Kejadian Kecelakaan	Berdasarkan Tingkat Severitas Korban Kecelakaan Yang Terberat		
		Meninggal Dunia	Luka Berat	Luka Ringan
Manusia	91%	92%	90%	90%
Kendaraan	6%	5%	6%	7%
Lingkungan Jalan	3%	3%	4%	3%

Sumber : Satlantas Polwiltabes Surabaya Bagian Unit Kecelakaan

Data menunjukkan lebih dari 90% faktor utama penyebab kecelakaan lalu lintas di jalan adalah manusia, yang sangat berkaitan erat dengan perilaku manusia dalam tertib dan disiplin berlalu lintas di jalan. Berdasarkan hal tersebut, perlu adanya suatu alternatif pemecahan masalah keselamatan dan keamanan berlalu lintas dan angkutan jalan. Salah satu alternatif adalah peningkatan kesadaran masyarakat dalam berlalu lintas melalui penerapan undang – undang lalu lintas. Melalui penerapan peraturan perundangan lalu lintas secara efektif, ketertiban lalu lintas sebagai suatu sistem hubungan atau komunikasi antar pemakai atau pengguna jalan dapat berlangsung secara efektif pula. Sebaliknya, pelanggaran terhadap peraturan perundangan lalu lintas selain menimbulkan ketidaktertiban dalam berlalu lintas, pada tingkat tertentu dapat menimbulkan kemacetan bahkan kecelakaan yang berdampak terhadap keselamatan dan kepentingan para pemakai atau pengguna jalan itu sendiri.

Dengan melihat uraian latar belakang di atas mengindikasikan bahwa jumlah kecelakaan pengendara roda dua (2) di kota Surabaya relatif tinggi dan faktor-faktor penyebab terjadinya kecelakaan disebabkan oleh faktor manusia karena kurangnya pengetahuan dari pengendara tersebut. Oleh karena itu Lantas Polwiltabes Surabaya beserta jajarannya harus melakukan upaya konkrit berkesinambungan disertai dengan kebijakan-kebijakan yang tepat.

Di dalam suatu upaya yang akan dilaksanakan perlu perencanaan strategi yang dimana nantinya dapat membantu di dalam pencapaian tujuan

yang telah ditentukan. Strategi – strategi yang dilaksanakan harus sejalan dan berkesinambungan sehingga tidak ada ketimpangan antara satu kebijakan dengan kebijakan lainnya.

Ada tiga strategi yang telah dilaksanakan oleh Satlantas Polwiltabes Kota Surabaya yang bertujuan menekan angka kecelakaan di kota surabaya dan meningkatkan kesadaran masyarakat di dalam berlalu lintas. Pertama, pengaturan lalu lintas dimana didalam kegiatan ini perlu adanya ketanggapan dari personil yang ada di lapangan. Kedua, pemberian reward kepada pemakai jalan yang santun berlalu lintas. Ketiga, pemberian sanksi kepada pemakai jalan yang melanggar aturan yang berlaku.

Dengan melihat ketiga strategi diatas maka penulis tertarik untuk meneliti sampai sejauh mana keberhasilan strategi tersebut. Oleh Karena itu penulis tertarik untuk mengambil judul **”Strategi Satlantas Polwiltabes Kota Surabaya Di Dalam Menciptakan Masyarakat Santun Berlalu Lintas Di jalan”**

1.2. Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas maka permasalahan yang akan dikaji dalam penelitian ini adalah :

1. Bagaimana bentuk Strategi yang dilakukan oleh Lantas Polwiltabes Kota Surabaya di dalam menciptakan masyarakat santun berlalu lintas di jalan?.

2. Sejauh mana keberhasilan Strategi yang dilakukan oleh Lantas Polwiltabes Kota Surabaya di dalam menciptakan masyarakat santun berlalu lintas di jalan?.

1.3. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui bentuk strategi yang diterapkan oleh Satlantas Polwiltabes Kota Surabaya di dalam menciptakan masyarakat santun berlalu lintas di jalan.
2. Untuk mengetahui keberhasilan strategi Satlantas Polwiltabes Kota Surabaya di dalam menciptakan masyarakat santun di jalan.

1.4. Kegunaan Penelitian

1. Bagi Penulis

Dapat menambah pengetahuan dalam menganalisa suatu masalah dengan menerapkan teori yang diperoleh dari literatur serta membandingkannya dengan keadaan yang nyata dilapangan.

2. Bagi Universitas

Untuk menambah perbendaharaan perpustakaan guna kepentingan ilmiah serta menambah wawasan baru bagi mahasiswa Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik khususnya mahasiswa Program Studi Administrasi Negara.

3. Bagi Instansi

Hasil penelitian ini dapat digunakan sebagai bahan masukan dan pertimbangan dalam mengatasi masalah yang terjadi serta menambah pemahaman lebih kepada Polwiltabes Surabaya terhadap kredibilitas yang dilakukan dan memberikan dukungan dalam pembangunan manusia indonesia seutuhnya sesuai dengan Pancasila dan UUD 1945.