

UPAYA POLISI LALU LINTAS DALAM MENINGKATKAN KEDISIPLINAN BERLALU LINTAS PENGENDARA BERMOTOR (STUDI DESKRIPTIF TERHADAP PROGRAM KANALISASI LAJUR KIRI PADA SATLANTAS POLRESTABES SURABAYA)

Yunita Permana Sarry

094254022 (PPKn, FIS, Universitas Negeri Surabaya) permana_nita95@yahoo.co.id

Hananto Widodo

003067407 (PPKn, FIS, Universitas Negeri Surabaya) Hananto.Widodo@gmail.com

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui program Kanalisasi Lajur Kiri sebagai upaya polisi lalu lintas dapat meningkatkan kedisiplinan berlalu lintas pengendara bermotor dan kendala-kendala yang dihadapi program Kanalisasi Lajur Kiri yang dihadapi polisi lalu lintas sebagai upaya dalam meningkatkan kedisiplinan berlalu lintas pengendara bermotor. Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan metode deskriptif. Teknik pengumpulan data menggunakan observasi, wawancara mendalam, dan dokumentasi. Analisis data dalam penelitian menggunakan reduksi data, penyajian data, dan kesimpulan. Berdasarkan hasil penelitian menunjukkan adanya penurunan pelanggaran lalu lintas. Hal tersebut menunjukkan bahwa pengendara bermotor khususnya roda dua secara keseluruhan sudah mulai disiplin berlalu lintas. Program Kanalisasi lajur kiri merupakan salah satu cara alternatif dalam meningkatkan kedisiplinan berlalu lintas pengendara bermotor khususnya pengendara roda dua. Tetapi dalam pelaksanaannya masih ada kendala-kendala yang dihadapi oleh Satlantas Polresatabes Surabaya. Antara lain, berasal dari kualitas individu (perilaku berkendara masyarakat) penataan jalan dan rambu lalu lintas yang kurang memadai.

Kata Kunci: Upaya Satlantas Polrestabes Surabaya, Kanalisasi lajur kiri, Disiplin berlalu lintas

Abstract

This research aims to know left lane canalization as the effort of traffic police to improve The Riders' Traffic Discipline and the constraint faced by the traffic police to realize this program. It is descriptive qualitative study. The data were obtained through interviews, observation and documentation. To analyze the data, the researcher uses data reduction, data display, and conclusion. The result of the study shows there is traffic violation decline. It proves the motorists especially two-wheeler as a whole, have begun to be disciplined in traffic. Left lane canalization program is one of the alternatives to improve The Riders' Traffic Discipline especially two-wheeler. However, practically there are still constraints faced by Satlantas Polresatabes Surabaya which come from the individual quality (people's driving behavior), arrangement of the roads and the traffic signs which are inadequate.

Keywords: efforts of Satlantas Polrestabes Surabaya, left lane canalization, traffic discipline

PENDAHULUAN

Perkembangan Lalu lintas merupakan salah satu sarana komunikasi masyarakat yang memegang peranan vital dalam memperlancar pembangunan yang kita laksanakan. Permasalahan lalu lintas merupakan salah satu permasalahan yang berskala nasional yang berkembang seiring dengan perkembangan masyarakat.

Banyak sekali dijumpai permasalahan yang berkaitan dengan pelanggaran hukum, mulai dari yang ringan hingga yang berat khususnya di Kota Surabaya yang merupakan Ibu Kota Provinsi Jawa Timur. Pelanggaran ringan yang sering kali terjadi salah satunya adalah

pelanggaran lalu lintas tertentu atau yang lebih dikenal dengan tilang. Menurut pihak kepolisian, tidak sedikit pengendara yang mengabaikan keselamatan dan kenyamanan saat di jalan raya serta tidak menyadari bahwa kecelakaan bermula dari pelanggaran lalu lintas.

Pelanggaran marka masih mendominasi alasan polisi mengeluarkan surat tilang bagi pengguna jalan. Marka jalan merupakan salah satu cara untuk memisahkan pengguna sepeda motor dan kendaraan roda empat. Salah satu marka jalan yang sering dijumpai adalah garis putih utuh dan putus-putus. Garis utuh dimaknai pengendara tidak boleh pindah lajur, garis putus-putus pengendara diperbolehkan pindah lajur.

Menurut data yang diperoleh dari Satuan Lalu Lintas Polrestabes Surabaya, pelanggaran marka jalan dari tahun ke tahun selalu naik. Pada 2011 ada 46.138 surat tilang yang dikeluarkan polisi untuk pelanggaran marka jalan. Jumlahnya terbagi 38.958 pelanggar sepeda motor dan 3.180 pelanggar mobil. Jumlah tersebut merupakan 21 persen dari total 213.386 pelanggaran pada tahun 2011. Pada tahun 2012, sebanyak 25 persen surat tilang yang dikeluarkan polisi bersumber dari pengendara yang melanggar marka jalan. Angkanya mencapai 39.727. Jumlahnya terbagi 29.761 pelanggar sepeda motor dan 4.246 pelanggar mobil. Dari total 157.764 pelanggaran. Sedangkan pada tahun 2013, persentasenya mencapai 31 persen. Jumlahnya ada 152.273 pelanggar. Dari jumlah itu, sebanyak 42.990 kasus adalah pelanggaran marka. Jumlahnya terbagi atas 35.628 pelanggar sepeda motor dan 4.356 pelanggar mobil. Mereka yang ditilang karena melanggar marka jalan (Satlantas Polrestabes Surabaya)

Untuk menekan angka pelanggaran marka serta akibat yang dapat ditimbulkan dari terjadinya pelanggaran lalu lintas, Satlantas Polrestabes melakukan berbagai upaya untuk memberikan pendidikan kepada masyarakat agar semakin disiplin di jalan raya guna mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas. Salah satunya dengan membuat Program Kanalisasi Lajur Kiri. Agar kendaraan bermotor tidak sembarangan dalam mengambil lajur saat berkendara. Langkah pencegahan itu diimbangi dengan tindakan tegas di jalan bila melihat ada pengendara yang melanggar.

Sikap pengendara bermotor yang melanggar aturan lalu lintas tersebut, dapat membahayakan keselamatan dan kenyamanan pengendara itu sendiri maupun pengguna jalan lainnya. Pelanggaran-pelanggaran seperti ini sebenarnya tidak perlu terjadi apabila telah ada kedisiplinan berlalu lintas di masyarakat.

Salah satu faktor yang mempengaruhi kedisiplinan adalah penegakkan aturan yang ada. Menurut Gerungan (2004:203) sikap disiplin merupakan sarana dalam menegakkan norma-norma dan peraturan sehingga tercapai tujuan yaitu berlangsungnya kehidupan yang wajar dan baik.

Adanya Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, setiap pengguna jalan dalam hal ini yaitu pengendara bermotor wajib memahami setiap aturan yang telah dibakukan secara formal baik dalam bentuk Undang-Undang dan aturan lainnya sehingga terdapat satu persepsi dalam pola tindak dan pola pikir dalam berinteraksi di jalan raya. Perbedaan tingkat pengetahuan dan atau pemahaman terhadap aturan yang berlaku mengakibatkan suatu kesenjangan yang berpotensi memunculkan permasalahan dalam berlalu lintas, baik antar pengguna jalan itu sendiri maupun antara

pengguna jalan dengan aparat yang bertugas untuk melaksanakan penegakkan di jalan raya.

Berdasarkan Undang-Undang No. 2 Tahun 2002 definisi dari kepolisian yang tercantum dalam pasal 1 butir 1 yang berbunyi: "Kepolisian adalah segala hal ihwal yang berkaitan dengan fungsi dan kelembagaan Polisi sesuai dengan peraturan perundang-undangan".

Menurut Djajoesman (1976:50), Polisi lalu lintas (Polantas) adalah bagian dari Kepolisian yang diberi tugas khusus dibidang lalu lintas dan karenanya merupakan pengkhususan (spesialisasi) dari tugas polisi pada umumnya. Pengertian ini menjelaskan bahwa seorang polisi lalu lintas diharapkan memiliki kecakapan teknis khusus sebagai bekal untuk menunaikan tugasnya di lapangan. Kecakapan teknis tersebut dapat diperoleh melalui pendidikan kejuruan lalu lintas, yang disesuaikan dengan penggolongan yang sudah menjadi ketentuan mutlak.

Polisi lalu lintas adalah unsur pelaksana yang bertugas menyelenggarakan tugas kepolisian mencakup penjagaan, pengaturan, pengawalan dan patroli, pendidikan masyarakat dan rekayasa lalu lintas, registrasi dan identifikasi pengemudi atau kendaraan bermotor, penyidikan kecelakaan lalu lintas, registrasi dan identifikasi pengemudi atau kendaraan bermotor, penyidikan kecelakaan lalu lintas dan penegakkan hukum dalam bidang lalu lintas, guna memelihara keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.

Pelayanan kepada masyarakat di bidang lalu lintas dilaksanakan juga untuk meningkatkan kualitas hidup masyarakat, karena dalam masyarakat yang modern lalu lintas merupakan faktor utama pendukung produktivitasnya.

Seorang polisi lalu lintas harus memiliki kualitas-kualitas sikap yang baik di dalam menjalankan tugasnya supaya penegakkan hukum dapat berjalan dengan baik. Soekanto (1985:55) mengemukakan beberapa kualitas sikap yang harus dimiliki oleh seorang polisi lalu lintas yaitu: (1) Bertanggung jawab (2) Mempunyai kemampuan dan keterampilan melakukan investigasi untuk mendapatkan kebenaran (3) Kepemimpinan yang tepat (4) Mempunyai kemampuan teknis mengenai lalu lintas atas dasar spesialisasi perkembangan mutakhir dari teknologi lalu lintas (5) Mempunyai inisiatif baik dalam prevensi maupun represi (6) Mempunyai kemampuan untuk melakukan penalaran yang benar (7) Mempunyai kesadaran akan tugas untuk melindungi jiwa dan harta benda warga masyarakat (8) Bisa mengendalikan diri, jujur dan sebagainya.

Kualitas-kualitas tersebut harus dimiliki seorang petugas lalu lintas sebelum bertugas secara efektif di jalan raya. Semua hal ini akan bisa tercapai apabila di

dalam pendidikan petugas lalu lintas diorientasikan pada pemecahan masalah-masalah yang akan terjadi.

Seorang polisi harus mempunyai inisiatif baik dalam prevensi maupun represasi. Berbagai upaya preventif (pencegahan) dilakukan Satlantas Polrestabes Surabaya untuk mendisiplinkan pengguna jalan. Yaitu (1) pengaturan lalu lintas (2) penjagaan lalu lintas (3) sosialisasi atau kampanye (4) peningkatan giat rekayasa lalu lintas (5) pemolisian masyarakat (6) peningkatan kegiatan peraturan, penjagaan, pengawasan, patroli. Selain upaya preventif pihak kepolisian juga mengadakan upaya represasi (penindakan) yaitu: (1) tilang (2) penyitaan (3) teguran.

Peraturan adalah tatanan (petunjuk, kaidah, ketentuan) yang dibuat untuk mengatur. Sedangkan Lalu lintas adalah kegiatan lalu lalang atau gerak kendaraan, orang, hewan dijalanan (Suwardjoko P. Warpani). Jadi, peraturan lalu lintas adalah tatanan yang dibuat untuk mengatur kegiatan lalu lalang atau gerak kendaraan, orang atau hewan dijalanan. (<http://wikipedia.com>)

Pengertian lalu lintas adalah gerak kendaraan bermotor, kendaraan tidak bermotor, pejalan kaki dan hewan di jalan yang merupakan salah satu cabang dari transportasi yang menyangkut operasi dari jalan. Dalam hal ini peraturan lalu lintas yang dimaksud yaitu Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, khususnya Bab VIII mengenai Pengemudi, Bab IX mengenai Lalu Lintas, dan Bab X mengenai Angkutan.

Pada Istilah disiplin dalam bahasa Indonesia berasal dari Bahasa Belanda yang kemudian dipengaruhi juga oleh bahasa Inggris "*discipline*". Istilah disiplin menurut pengertian kedua bahasa tersebut berasal dari bahasa Latin "*disciplina*" (Lembaga Ketahanan Nasional, 1995 : 11) menurut Pearce (1989:17) *disciplina* artinya belajar yang bersifat positif dan konstruktif. Menurut Lembaga Ketahanan Nasional (1995:12) disiplin adalah kepatuhan untuk menghormati dan melaksanakan suatu sistem yang mengharuskan orang tunduk pada keputusan, perintah atau peraturan berlalu lintas.

Menurut Hurlock (dalam Hendrik, 2007:16), disiplin berasal dari kata yang sama dengan disciple yaitu individu yang berasal dari atau secara suka rela mengikuti pimpinan, menurut disiplin dalam konsep negatif berarti pengendalian dengan kekuasaan luar yang biasanya diterapkan secara sembarangan, disiplin merupakan bentuk pengekangan melalui cara yang tidak disukai dan menyakitkan. Disiplin menurut konsep positif sama dengan pendidikan dan bimbingan karena menekankan pertumbuhan dalam disiplin diri dan pengendalian diri yang kemudian akan melahirkan motivasi dari dalam. Selain itu Siswanto (1989:45) menjelaskan bahwa disiplin yang baik adalah disiplin

yang berasal dari dalam diri individu, adanya dorongan yang benar-benar berasal dari diri sendiri.

Hurlock (dalam Hendrik, 2007:18) menjelaskan bahwa disiplin bertujuan untuk memberitahukan hal baik yang seharusnya dilakukan dan buruk yang seharusnya tidak dilakukan yang keduanya sesuai dengan standar-standar norma yang ada. Ditambahkan oleh Hurlock (dalam Hendrik, 2007:19) bahwa terdapat tiga unsur penting dalam disiplin yaitu (1) peraturan sebagai pedoman perilaku (2) peraturan sebagai, (3) konsistensi dalam peraturan tersebut dan dalam cara yang digunakan untuk mengajarkan dan memaksanya, (4) hukuman untuk pelanggaran peraturan dan (5) penghargaan untuk perilaku yang baik yang sejalan dengan peraturan yang berlaku.

Hal kepatuhan tersebut juga dikemukakan oleh Prijambodo (1997:41) bahwa disiplin merupakan sikap dan perilaku patuh terhadap tatanan nilai, norma dan moral yang berlaku secara universal atau semesta dalam masyarakat. Lebih lanjut Prijambodo mengatakan bahwa ketidakpatuhan terhadap tatanan nilai, norma dan moral sangat dinilai sebagai sikap dan perilaku indisipliner.

Valsiner (dalam Saksono 1994:98) mengemukakan bahwa disiplin adalah "perangkat lunak", dapat diartikan sebagai sikap dan perilaku sehingga mampu mencerminkan tanggung jawab terhadap kehidupan tanpa paksaan dari luar. Disiplin sangat bermanfaat bagi dirinya sendiri dan masyarakat, sekaligus menggambarkan kemampuan seseorang untuk menyesuaikan intern pribadinya dan mengendalikan dirinya untuk penyesuaian dengan hukum dan norma serta adat yang berlaku dalam lingkungan sosial budaya.

Achir (dalam Saksono 1994:134) menambahkan, disiplin sebagai "perangkat eksternal" dapat diartikan sebagai alat untuk menciptakan perilaku dan tata tertib hidup orang sebagai pribadi maupun sebagai kelompok ataupun masyarakat, sehingga dapat berimplementasi dalam wujud hubungan serta sanksi yang berbobot. Disiplin mampu mengatur dan mengendalikan perilaku manusia, sehingga dapat dikenakan kepada mereka yang telah terlanjur melanggar hukum dan norma yang berlaku, agar si pelanggar mengubah kelakuannya dan belajar mentaati hukum norma tersebut.

Jadi secara substansial, menurut Saksono (1994:203) disiplin dapat diartikan sebagai sikap batin dan perilaku individu yang bersifat patuh dan norma yang berlaku dalam kehidupan bermasyarakat, berbangsa dan bernegara. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (1996:556) dalam pengertian lalu lintas adalah bolak-balik atau hilir mudiknya manusia, hewan, dan kendaraan di jalan raya.

Selanjutnya berlalu lintas adalah sesuatu yang berkenaan dengan lalu lintas atau aturan lalu lintas yang

perlu dipatuhi. Senada dengan yang tercantum dalam Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya No. 14 tahun 1999 Bab 1 ayat 1 yang berbunyi “lalu lintas adalah gerak kendaraan, orang dan hewan di jalan” (Peraturan pelaksanaan Undang-Undang lalu lintas dan angkutan jalan, 1999). Adapun di dalam Undang-Undang No. 14 tahun 1999 tersebut disebutkan juga tata cara berlalu lintas yang baik dan tepat. Hal ini tercantum pada Bab VII pasal 24 yang berbunyi sebagai berikut: (a) Untuk keselamatan, keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas dan angkutan di jalan, setiap orang yang menggunakan jalan wajib: (1) Berperilaku dengan hal-hal yang dapat merintangi membahayakan kebebasan atau keselamatan lalu lintas, atau yang dapat menimbulkan kerusakan jalan dan membangun. (2) Menempatkan kendaraan atau benda-benda lainnya di jalan sesuai dengan peruntukannya. (b) Pengemudi dan pemilik kendaraan bertanggung jawab terhadap kendaraan muatannya yang ditinggalkan di jalan.

Disiplin lalu lintas adalah suatu kondisi psikologi berupa sikap mental seseorang berkaitan dengan penempatan diri yang baik terhadap aturan-aturan berlalu lintas yang berlaku.

Masyarakat sebagai subjek yang dikenai aturan ini, memiliki peran yang besar dalam tercapainya kedisiplinan dalam kehidupan berlalu lintas dan angkutan di jalan raya. Bagaimana aturan atau norma tersebut dapat berjalan terlihat dari perilaku anggota masyarakat dalam berlalu lintas.

Dengan melihat banyaknya peraturan yang berlaku dalam berlalu lintas seharusnya keadaan menjadi baik, namun kenyataan menunjukkan bahwa semakin banyak aturan maka semakin banyak pula terjadi pelanggaran.

Pelanggaran lalu lintas dianggap hal yang sangat biasa terjadi. Hal tersebut disebabkan karena rendahnya kesadaran hukum. Bicara tentang kesadaran hukum pada hakikatnya adalah bicara tentang kesadaran atau nilai-nilai yang terdapat di dalam diri manusia tentang hukum yang ada atau tentang hukum yang diharapkan. Hal ini sesuai dengan yang dinyatakan oleh Soekanto (1983:62) bahwa: “Kesadaran hukum merupakan suatu yang ada atau yang diharapkan. Pada umumnya manusia akan taat pada hukum dan penegaknya atas dasar imitasi, sugesti, identifikasi dan simpati baik secara terpisah maupun secara akumulatif”.

Manusia sejak dilahirkan sampai meninggal dari dulu sampai sekarang, selalu mempunyai kepentingan. Kepentingan adalah suatu tuntutan yang diharapkan untuk dipenuhi. Akan tetapi, kepentingan manusia itu selalu diancam atau diganggu oleh bahaya yang ada di sekelilingnya. Oleh karena itu, manusia menginginkan adanya perlindungan kepentingan-kepentingannya terhadap ancaman-ancaman bahaya sepanjang masa.

Perlindungan kepentingan terhadap bahaya-bahaya disekelilingnya itu terpenuhi dengan terciptanya antara lain kaedah (peraturan) hukum. Dengan terciptanya kaedah hukum itu manusia merasa lebih terlindungi terhadap ancaman bahaya di sekelilingnya. Jadi fungsi kaedah hukum itu adalah melindungi kepentingan manusia dan sesamanya (masyarakat).

Manusia sadar dan yakin bahwa kaidah hukum itu untuk melindungi kepentingan manusia dan sesamanya terhadap ancaman bahaya di sekelilingnya. Oleh karena itu setiap manusia mengharapkan agar hukum dilaksanakan dan dihayati oleh semua manusia agar kepentingannya dan kepentingan masyarakat terlindungi terhadap bahaya yang ada di sekelilingnya.

Dengan demikian, kesadaran hukum adalah kesadaran bahwa hukum itu melindungi kepentingan manusia dan sehingga harus dilaksanakan serta pelanggarnya akan terkena sanksi. Pada hakikatnya kesadaran hukum adalah kesadaran akan tentang apa hukum itu atau apa seharusnya hukum itu. Kesadaran hukum adalah sumber segala hukum. Dengan perkataan lain kesadaran hukum itu ada pada setiap manusia, karena setiap manusia berkepentingan kalau hukum itu dilaksanakan, dan dihayati karena dengan demikian kepentingannya akan terlindungi.

Masalahnya adalah taraf kesadaran hukum yang berbeda-beda, yakni ada yang tinggi, sedang dan rendah (Soekanto, 1990:34). Dan sebuah bentuk proses kesadaran sosial, meliputi : (a) Merasa tanggung jawab (b) Merasa dengan kesungguhan hati (c) Kepantasan (d) Pengaruh dan reaksi kesadaran.

Seseorang dianggap mempunyai taraf kesadaran hukum yang tinggi apabila perilaku sesuai dengan hukum yang berlaku. Dengan demikian maka taraf kesadaran hukum yang tinggi didasarkan pada kepatuhan hukum, yang menunjukkan sampai sejauh manakah perilaku yang nyata seseorang serasi dengan hukum yang berlaku. Oleh karena itu konsep kesadaran hukum tidak mungkin dipisahkan dari kepatuhan hukum.

Derajat kepatuhan tertinggi apabila ketaatan itu timbul karena hukum yang berlaku adalah sesuai dengan nilai-nilai yang dianut. Disinilah letak hubungan antara taraf kesadaran hukum dengan kepatuhan hukum. Apabila seseorang mematuhi hukum hanya karena takut pada sanksinya, maka salah satu akibatnya adalah bahwa penegakan hukum tersebut harus diawasi. Apabila tidak ada pengawasan, maka dianggap tidak ada hukum. Gejala inilah yang tampak berlaku bagi kehidupan berlalu lintas di Indonesia pada umumnya. Keadaan demikian timbul karena sebab-sebab sebagai berikut (Soekanto, 1990:36) : (a) Masyarakat mengartikan hukum sebagai petugas, sehingga baik buruknya hukum senantiasa tergantung pada pola perilaku nyata petugas yang menegakkan

hukum (b) Masih ada kecenderungan untuk lebih mementingkan penindakan (c) Kemampuan yang relatif rendah dalam penguasaan lalu lintas dari sudut petugas dan tidak terlatih untuk menerapkan diskresi dengan benar apabila diperlukan (d) Persepsi penegak hukum lalu lintas bahwa mereka merupakan kelas sosial tersendiri dalam masyarakat.

Berdasarkan penjelasan di atas, maka Soekanto (1980 :76) melihat bahwa dari sudut kepatuhan hukum pemakai jalan raya dapat dibedakan dalam beberapa golongan sebagai berikut : (a) Golongan yang mematuhi peraturan lalu lintas. Yaitu golongan yang benar-benar memahami manfaat kaidah-kaidah hukum dan keserasian kaidah-kaidah hukum dengan nilai yang dianutnya. (b) Golongan yang secara potensial merupakan pelanggar. Golongan ini tampaknya taat pada kaidah-kaidah hukum, akan tetapi kepatuhan itu sebenarnya sifatnya rapuh karena tergantung pada apakah Penegakkan kaidah-kaidah hukum diawasi atau tidak (c) Golongan yang secara nyata melanggar hukum. Terhadap golongan ini harus diterapkan penjatuhan sanksi atau hukuman. (d) Golongan bekas pelanggar

Golongan yang sudah pernah melanggar dan dikenai sanksi serta hukuman. Sosiolog Watanabe (1995:47) secara eksterm menilai tinggi rendahnya disiplin nasional suatu bangsa diukur dari sejauh mana ketaatan masyarakat terhadap hukum lalu lintas di jalan raya.

Untuk melihat kedisiplinan nasional suatu bangsa tidaklah sulit, yaitu cukup berdiri kira-kira satu atau dua jam tidak terjadi pelanggaran lalu lintas dapat dipastikan disiplin bangsa tersebut sudah baik. Pendapat Watanabe tersebut mengandung arti bahwa disiplin lalu lintas adalah cermin disiplin dan budaya bangsa (Tabah, 1991 : 12).

Berdasarkan uraian di atas dapat ditarik kesimpulan bahwa kedisiplinan berlalu lintas adalah suatu perilaku yang mematuhi hukum serta aturan yang mengatur gerak atau mudiknya kendaraan dan orang di jalan agar menjadi aman, cepat, lancar, tertib dan teratur.

Indikator-indikator masyarakat bersikap disiplin yaitu: (1) karena adanya kesadaran yang tinggi pada masyarakat, seseorang mengetahui dan bersikap atau berperilaku taat, patuh pada peraturan yang berlaku (hukum) karena kesadaran dari diri sendiri. (2) Kedua adalah seseorang bersikap atau berperilaku taat, patuh pada peraturan yang berlaku karena sanksi yang akan diterima bila melanggar aturan yang berlaku.

Dalam hal mentaati peraturan lalu lintas disiplin sangatlah perlu diterapkan karena kesadaran dari diri sendiri bukanlah karena orang lain sehingga akan dapat lahir disiplin yang tidak kaku, otoriter dan menakutkan bahkan bukan karena takut pada sanksi sehingga disiplin ini tidak akan dapat memajukan insiatif, kreatif inovasi

dimana orang merasa terkekang dalam mencoba untuk melakukan banyak hal.

Menurut Barnadip (1986:25) disiplin memiliki beberapa aspek, yaitu: (a) Sikap mental (*mental attitude*), merupakan sikap taat dan tertib sebagai hasil atau pengembangan dari latihan pengendalian watak. (b) Pemahaman yang baik mengenai sistem peraturan perilaku, norma, kriteria dan standar yang demikian rupa sehingga pemahaman tersebut menumbuhkan pengertian yang mendalam atau kesadaran bahwa ketaatan akan aturan, norma, kriteria, standar merupakan syarat mutlak untuk mencapai keberhasilan.

Menurut Valsiener dan Achir (dalam Saksone, 1994) yaitu: (a) Tanggung jawab mengungkap tanggung jawab individu dalam berlalu lintas. (b) Penyesuaian diri di dalamnya terkandung kemampuan individu dalam mengendalikan diri untuk perilaku yang sesuai dengan undang-undang dan aturan yang berlaku.

Dari uraian di atas yang telah disimpulkan bahwa aspek-aspek disiplin meliputi; sikap mental, pemahaman, penyesuaian diri dan tanggung jawab.

Menurut Ancok (2004) disiplin lalu lintas mempunyai aspek-aspek sebagai berikut: (a) Kualitas Individu. Dimana kualitas individu tersebut meliputi (1) kualitas pemakai jalan yang akan menentukan ketertiban lalu lintas, (2) kualitas dan kuantitas petugas keamanan lalu lintas di jalan raya. (b) Penataan Kendaraan. Meliputi kelengkapan ketika mengendarai sepeda motor seperti helm, lampu, dan kaca spion, adalah persyaratan bagi amannya seseorang berlalu lintas. Hal ini merupakan bagian penting bagi penegakkan ketertiban lalu lintas. (c) Penataan Jalan dan Rambu Lalu Lintas. Yang meliputi penataan jalan dan rambu lalu lintas. Penataan tata jalan adalah awal dari penataan ketertiban lalu lintas. Selain itu penataan dan rambu lalu lintas jalan memerlukan keterlibatan individu yang menyangkut persepsi, ekspektasi, ilusi, self-hipnotic yang terjadi karena kondisi jalan (www.ancok.staff.ugm.ac.id.com)

Jadi dapat dikatakan individu memiliki disiplin lalu lintas yang baik bila mana individu tersebut kualitas yang baik memahami ketiga aspek tersebut sesuai aturan perundang-undangan yang ditetapkan pemerintah.

Menurut Fatnanta (dalam Wardhana, 2009) aspek-aspek disiplin lalu lintas yaitu: (a) Pemahaman terhadap peraturan berlalu lintas. Pemahaman terhadap peraturan dan perundang-undangan lalu lintas diperlukan untuk dijadikan pengemudi berdisiplin. Perundang-undangan lalu lintas dan angkutan jalan raya pada dasarnya berisikan seruan, larangan dan perijinan yang mencakup tiga bidang utama, yakni: (1) peraturan mengenai pemakai jalan utama yang mencakup manusia sebagai pejalan kaki, (2) pengemudi kendaraan bermotor dan tidak bermotor serta (3) hewan yang berada di jalan

tersebut. Peraturan mengenai sarana angkutan yang dipergunakan di jalan raya, pengaturan tentang jalan khususnya mengenai klasifikasi jalan raya, jenis-jenis jalan raya dan rambu-rambu lalu lintas. (b) Tanggung jawab terhadap Keselamatan Diri dan Orang Lain. Kedisiplinan akan lalu lintas dari diri individu dapat berkembang apabila timbul rasa saling menghargai antara sesama pengguna jalan raya, sehingga bila sikap menghargai sebagai pengguna jalan raya benar-benar dipahami maka rasa tanggung jawab pengguna jalan raya juga akan berkembang. (c) Kehati-hatian dan Kewaspadaan. Pengendara yang mempunyai tingkat disiplin berlalu lintas akan selalu mengendarai motornya dengan hati-hati. Berperilaku hati-hati berarti bersikap waspada, berjaga-jaga, selalu ingat dan tidak lengah. Adanya rasa ketenangan batin, ketiadaan rasa kaget dan bebas dari ketegangan emosional merupakan tanda bahwa seseorang bisa bersikap hati-hati. (d) Kesiapan Diri dan Kondisi Kendaraan yang Digunakan. Berupa pemeriksaan terhadap kondisi kendaraan yang akan digunakan, misalnya keadaan rem, kondisi ban yang aus, bahan bakar dan oli. Selain itu kelengkapan surat menyurat kendaraan bermotor wajib untuk dimiliki dan dibawa.

Berdasarkan uraian aspek-aspek mengenai disiplin berlalu lintas diatas disimpulkan bahwa aspek-aspek disiplin lalu lintas yang digunakan dalam penelitian ini adalah: kualitas individu dalam memahami peraturan berlalu lintas, tanggung jawab terhadap keselamatan diri dan orang lain, kehati-hatian dan kewaspadaan, penataan kendaraan yang digunakan dan kesiapan diri.

Ada beberapa faktor yang mempengaruhi disiplin berlalu lintas, yaitu : (a) Pendidikan. Pembudayaan disiplin sebagai sikap dan perilaku dapat dilaksanakan melalui pembinaan baik lewat jalur pendidikan formal maupun non formal (Priambodo, 1997:40). 1) Pendidikan non formal yang di maksud disini adalah institusi terkecil yaitu keluarga. Keluarga merupakan media yang paling efektif dalam upaya pembiasaan sikap dan perilaku disiplin sejak usia dini (Priambodo, 1997 :40). Guna menambahkan disiplin pada anak maka sangat diperlukan keteladanan dari orang tua harus konsisten terhadap disiplin yang mereka buat, sehingga anak akan mudah melaksanakannya dan menjadi suatu kebiasaan. Sebaliknya jika orang tua tidak konsisten dalam berdisiplin maka anak akan menjadi indiscipliner. Kebiasaan berdisiplin akan berpengaruh terhadap semua aspek kehidupannya, termasuk dalam lalu lintas. 2) Menurut Ancok (1995:175) disiplin lalu lintas erat kaitannya dengan kualitas pemakai jalan. Salah satu langkah peningkatan kualitas pemakai jalan adalah dengan memberikan pengetahuan tentang tertib lalu lintas yaitu melalui pendidikan formal mulai dari anak usia TK

sampai dengan dewasa. Untuk itu perlu pemberian pengetahuan tentang tertib lalu lintas di sekolah sebagai pengetahuan yang wajib diberikan. (b) Faktor Kepribadian. Faktor kepribadian banyak berkaitan dengan pelanggaran kedisiplinan berlalu lintas dan kecelakaan (Wirawan, 1996:11-19). Menurut formula Kurt Lewin faktor yang penting dalam kepribadian seseorang adalah sistem nilai yang diambil. Sistem nilai dalam hal ini yang berkaitan langsung dengan berdisiplin. Nilai-nilai yang menjunjung disiplin yang diajarkan atau ditanamkan orang tua, guru dan masyarakat akan digunakan sebagai kerangka acuan bagi penerapan disiplin lalu lintas. Hal tersebut terlihat dari berbagai indikasi yang menunjukkan bahwa mereka yang hampir tidak pernah mendapatkan kecelakaan yang berarti ternyata telah terbina dalam kondisi yang menekankan sikap dan pola kepribadian yang mengarah pada perilaku aman (Goldenson dalam Wirawan, 1996:20). (c) Usia Menurut Hurlock (1993:95) usia merupakan salah satu faktor yang mempengaruhi disiplin. Hal ini didukung oleh data statistik yang mengemukakan bahwa angka kecelakaan lebih tinggi ditemukan pada individu di bawah dua puluh tahunan, sedangkan individu yang berusia pertengahan lima puluh tahunan angka kecelakaannya cukup stabil. (d) Peranan petugas keamanan lalu lintas. Peran petugas keamanan lalu lintas dalam hal ini adalah Polantas sangat penting di dalam menanamkan disiplin lalu lintas. Tanpa adanya konsistensi dalam penegakan hukum pada pelanggar lalu lintas maka tertib lalu lintas akan menjadi impian saja. Menurut pandangan pakar kontrol sosial bila terjadi ketidakdisiplinan dalam masyarakat maka penyebab pokok adalah kurang mempunyai petugas keamanan didalam menegakkan hukum bagi si pelanggar, bukan karena rendahnya kesadaran masyarakat (Ancok, 1995: 175-176).

Menurut Saksone (1993:186) disiplin sebagai suatu sikap terhadap norma-norma dan kaidah-kaidah sosial, yang pada dasarnya terbentuk oleh pengalaman individu saat berinteraksi dengan dunia luar. Sikap ini yang mengarah pada pola tingkah laku menuju perilaku disiplin, yang berupa ketaatan terhadap aturan-aturan yang ada. Sears (1997:24) mengatakan bahwa ketaatan seseorang terhadap aturan kelompok disebabkan oleh tekanan sosial dan perundingan atau konsesi yang dibuat dalam suatu kelompok.

Selain kedua hal tersebut, terdapat faktor-faktor lain yang menyebabkan seseorang menjadi taat pada aturan kelompok, yaitu : (a) Ketaatan terhadap otoritas yang sah. Sesuai dengan otoritas yang sah dalam situasi tertentu akan bertindak sesuai dengan norma sosial yang berlaku. (c) Ganjaran, hukuman, dan ancaman. Seseorang akan patuh terhadap aturan ataupun tugas yang ada padanya

jika dia menyadari adanya konsekuensi terhadap tindakan-tindakannya. (c) Harapan orang lain. Seseorang mempunyai kecenderungan untuk melakukan tindakan sesuai dengan yang diharapkan oleh orang lain. Pemberian label sebagai cermin dari harapan, seperti misal cerdas, rajin, kreatif dan sebagainya akan menimbulkan tindakan sesuai dengan label yang disandangnya, bahkan meskipun harapan tersebut bersifat implisif.

Beberapa ahli berpendapat bahwa perilaku disiplin terbentuk karena adanya : (a) Faktor hukuman. Setiap hukuman diberikan atas perbuatan yang salah. Setiap hukuman dapat dijadikan sebagai pembentuk perilaku disiplin yang baik, jika mempunyai ciri : 1) Sebagai akibat yang wajar dari suatu kesalahan 2) Harus jelas dan ada dasar yang kuat 3) Tidak berdasar pandangan pribadi 4) Membangun dan mengarah pada perbaikan pengawasan diri 4) Menghindari rasa takut dan motif yang tidak baik (Cole, 1995:45). (b) Faktor hadiah. Pengharapan berhubungan langsung dengan perilaku yang diinginkan sehingga akan memotivasi seseorang untuk mengulanginya, penghargaan yang sangat sederhana dan efektif adalah penghargaan sosial (Hurlock, 1972:102). (c) Hubungan sosial yang baik di masyarakat. Hubungan sosial di masyarakat di dasarkan pada hubungan yang baik dalam keluarga. Situasi rumah dan hubungan keluarga yang baik akan mengakibatkan pada pembentukan dan penanaman disiplin diri yang kuat (Good dalam Fananta, 1993:37).

Dari berbagai pengertian di atas dapat ditarik kesimpulan bahwa faktor-faktor yang mempengaruhi perilaku disiplin yaitu pendidikan baik formal maupun informal, faktor kepribadian, usia, peranan petugas keamanan lalu lintas, sikap terhadap ketaatan, hukuman atas pelanggaran, harapan, hadiah, atas suatu prestasi dan hubungan sosial dengan lingkungan.

METODE

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan metode deskriptif. Menurut Nasution (1996:18) pada hakekatnya pendekatan kualitatif ialah mengamati orang dalam hidupnya, berinteraksi dengan mereka, berusaha memahami bahasa dan tafsiran mereka tentang dunia sekitar.

Sukmadinata (2010:54), mengemukakan penelitian deskriptif (*descriptive research*) adalah suatu metode penelitian yang ditujukan untuk menggambarkan fenomena-fenomena yang ada, yang berlangsung pada saat ini atau saat yang lampau. Penelitian ini tidak mengadakan manipulasi atau perubahan pada variabel-variabel bebas, tetapi menggambarkan sesuatu kondisi apa adanya, yaitu menggambarkan secara sistematis fakta-fakta yang menyangkut upaya polisi dalam meningkatkan

kedisiplinan berlalu lintas pengendara bermotor. Penelitian ini bertujuan menggambarkan dan mendeskripsikan program Kanalisasi Lajur Kiri sebagai upaya polisi lalu lintas dapat meningkatkan kedisiplinan berlalu lintas pengendara bermotor dan kendala-kendala program Kanalisasi Lajur Kiri yang dihadapi polisi lalu lintas sebagai upaya dalam meningkatkan kedisiplinan berlalu lintas pengendara bermotor.

Data yang akan dipakai dalam penelitian ini adalah data yang sesuai dengan judul penelitian, upaya polisi lalu lintas dalam meningkatkan kedisiplinan berlalu lintas pengendara bermotor. Sedangkan sumber data penelitian ini akan dibedakan menjadi dua, yaitu (1) Data primer. Data primer adalah data yang diperoleh langsung dari subjek penelitian (Wahyu, 2010:79). Dalam hal ini, peneliti memperoleh data atau informasi dengan menggunakan instrumen yang telah disiapkan. Data primer dianggap lebih akurat karena data disajikan secara terperinci. Pengumpulan data primer ini menggunakan metode wawancara dan observasi. (2) Data sekunder. Wahyu (2010:79) mengemukakan data sekunder adalah data atau informasi yang diperoleh secara tidak langsung dari objek penelitian yang bersifat publik yang terdiri atas: struktur organisasi data kearsipan, dokumen, laporan serta buku-buku dan lain sebagainya yang berkenaan dengan penelitian ini. Pengumpulan data sekunder diperoleh dari studi kepustakaan dan dokumentasi. Studi kepustakaan yaitu dengan mengumpulkan data dan informasi melalui literatur yang relevan dengan judul penelitian seperti buku-buku, artikel dan makalah yang memiliki relevansi dengan masalah yang diteliti serta analisis peraturan daerah. Sedangkan studi dokumentasi yaitu dengan cara memperoleh data melalui pengkajian data dan penelaahan terhadap catatan penulis maupun dokumen-dokumen yang berkaitan dengan masalah-masalah yang diteliti yang akan ditinjau oleh wawancara. Dengan demikian maka penelitian dilakukan melalui tahap: (a) Orientasi dan memperoleh gambaran umum (b) Eksploitasi fokus atau masalah dan analisis data (c) Tahap pengecekan hasil penelitian

Penelitian ini dilakukan di Satuan Polrestabes Surabaya. Waktu dalam melakukan penelitian ini dimulai sejak bulan Pebruari sampai bulan Maret 2014.

Adapun subjek dari penelitian ini adalah polisi lalu lintas yang bertugas di Jalan Raya Darmo dimana program Kanalisasi Lajur Kiri berpusat di daerah tersebut. Dan Kemitraan Pendidikan dan Rekayasa Lalu Lintas (Dikyasa) Satlantas Polrestabes Surabaya yang terletak di Jalan Manyar Kertoarjo No. 1 sebagai unit yang mengatur masalah rekayasa lalu lintas seperti program Kanalisasi Lajur Kiri. Sedangkan objek penelitian adalah pelaksanaan tugas-tugas polisi lalu lintas mulai pengumpulan, pemantauan, pengolahan, dan penyajian

data lalu lintas dan angkutan jalan, pengaturan, penjagaan, pengawalan dan patroli lalu lintas hingga penegakkan hukum meliputi penindakan pelanggaran dan penanganan kecelakaan lalu lintas.

Fokus penelitian ini adalah pada program Kanalisasi Lajur Kiri sebagai upaya polisi lalu lintas dalam meningkatkan kedisiplinan berlalu lintas pengendara bermotor dan program Kanalisasi Lajur Kiri yang dihadapi polisi lalu lintas sebagai upaya dalam meningkatkan kedisiplinan berlalu lintas pengendara bermotor.

Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini yakni: (1) Dokumentasi, Adalah mencari data mengenai hal-hal atau variabel berupa catatan, transkrip, buku-buku, surat kabar, majalah, prasasti dan sebagainya (Arikunto, 1993: 202). Metode dokumentasi ini digunakan untuk melengkapi data-data dalam penelitian. Metode ini digunakan untuk mencari dan mengumpulkan data dan informasi tertulis dari informan yang berhubungan dengan masalah penelitian. Data yang didapatkan tersebut dapat pula untuk memperkuat apa yang didapatkan dalam lapangan saat wawancara dan observasi. Data yang didapatkan dari teknik dokumentasi ini adalah jumlah pelanggaran lalu lintas sebelum digalakan kembali program Kanalisasi lajur kiri dari bulan Desember 2013 sampai program berjalan yaitu pada bulan Pebruari 2014 . (2) Wawancara Wawancara ini digunakan untuk mengumpulkan data tentang tingkat kedisiplinan pengendara bermotor dalam berlalu lintas serta upaya polisi lalu lintas dalam meningkatkan kedisiplinan berlalu lintas pengendara bermotor di wilayah Polrestabes Surabaya. Metode wawancara yang digunakan dalam penelitian ini adalah wawancara mendalam/wawancara langsung kepada anggota Satlantas Polrestabes Surabaya yaitu Brigadir Agung Purwanto dari Unit Pendidikan dan Rekayasa Lalu Lintas (Dikyasa). Alasannya karena Dikyasa sebagai unit yang mengatur masalah rekayasa lalu lintas seperti program Kanalisasi Lajur Kiri. Kemudian wawancara dilakukan kepada Satlantas yang berjaga di lapangan. Antara lain Aiptu Sunarno, SH, Briptu Made, Bripta Agus S. Alasannya karena mereka yang berada di lapangan, dimana Program Kanalisasi Lajur Kiri dijalankan pada awal bulan Pebruari 2014. Yaitu di sepanjang Kawasan Tertib Lalu Lintas (KTL) khususnya di Jalan Raya Darmo yang menjadi daerah percontohan untuk penggunaan lajur kiri. (3) Observasi dalam penelitian ini dilakukan dengan cara mengikuti kegiatan anggota Satuan Lalu Lintas Polrestabes Surabaya dalam mensosialisasikan program Kanalisasi lajur kiri. Dalam hal ini, data yang diperoleh dari kegiatan observasi adalah proses penyesuaian dari hasil wawancara dengan kegiatan operasional pada lokasi penelitian, terkait dengan upaya polisi lalu lintas dalam meningkatkan kedisiplinan berlalu lintas pengendara bermotor.

Data hasil temuan atau penelitian yang diperoleh, dianalisis dengan menggunakan analisis normatif kualitatif, yaitu mengelompokkan masalah-masalah yang ada sehingga tidak menggunakan rumus matematik dan statistik.

Bodgan dan Taylor (1975:5) mendefinisikan “metodologi kualitatif sebagai prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa: kata-kata tertulis atau lisan dari orang-orang dan perilaku yang dapat diamati”.

Untuk menganalisis data yang diperoleh, digunakan teknik analisis data kualitatif yang terdiri dari tiga kegiatan yang terjadi secara bersamaan, yaitu : pertama reduksi data, yaitu proses pemilihan, pemusatan perhatian pada penyederhanaan pengabstrakan, dan transformasi data yang muncul dari catatan-catatan tertulis dilapangan, kedua penyajian data, yaitu penyajian sekumpulan informasi tersusun yang memberi kemungkinan adanya penarikan kesimpulan dan pengambilan keputusan, serta ketiga penarikan kesimpulan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil penelitian

1. Kedisiplinan Pengendara Bermotor

Aiptu Sunarto, SH, menjelaskan bahwa sebagian besar warga Surabaya telah mengerti tentang bagaimana berdisiplin dalam berlalu lintas. Berikut penuturan beliau :

“Yaa.. sebagian besar sudah banyak yang mengerti tentang disiplin berlalu lintas, sebagian kecil masih ada yang tidak patuh aturan lalu lintas, wes.. iya toh.” (Wawancara tanggal 27 Pebruari 2014, pukul 10.47 WIB)

Sama halnya dengan Bripta Agus S, kedisiplinan pengendara bermotor khususnya roda dua dalam berlalu lintas semakin baik, tetapi perlu ditingkatkan lagi. Berikut penuturan beliau :

“Pengendara bermotor saat ini sudah mulai sadar pentingnya mentaati aturan lalu lintas, disiplin lalu lintas sangat diperlukan karena itu kan untuk keselamatan mereka sendiri. Jadi wajib untuk ditingkatkan lagi.” (Wawancara tanggal 27 Pebruari 2014, pukul 11.51 WIB)

2. Jenis Pelanggaran

Bapak Aiptu Sunarto, SH, menjelaskan bahwa pelanggaran lalu lintas yang sering dilakukan oleh pengendara bermotor adalah pelanggaran marka jalan dan tanpa Surat Izin Mengemudi (SIM) serta perlengkapan dalam berkendara. Berikut penuturan beliau :

“Setiap hari Polrestabes nilang sampai 350 pelanggar, itu kalau rata-rata 2 pelanggaran, pelanggaran marka jalan dan SIM. Pelanggaran itu banyak item nya, makanya kadang-kadang masyarakat belum tau masalah aturan berlalu lintas, Undang-Undang lalu lintas. Kalau uda ditilang

polisi masalah helm toh “Pak tadi uda ditilang pak”, sekarang pelanggarannya dia melanggar lampu merah, kan melanggar juga. Disini ada contohnya seperti perlengkapan, SIM, STNK, tidak menyalakan lampu, tidak menggunakan lajur kiri, ada”. (Wawancara tanggal 27 Pebruari 2014, pukul 10.47 WIB)

Senada dengan Briptu Made, pelanggaran marka, rambu-rambu lalu lintas dan kelengkapan dalam berkendara menjadi jenis pelanggaran yang terlihat masih dilakukan oleh pengendara bermotor. Berikut penuturan beliau :

“Kalau paling sering, kita tidak bisa menyebutkan. Tapi yang kasat mata itu marka, rambu, perlengkapan ngga pake helm, spion ga lengkap, ngga bawa SIM. Itu yang kasat mata”. (Wawancara tanggal 27 Pebruari 2014, pukul 11.23 WIB)

Brigadir Agung Purwanto, menjelaskan pelanggaran yang sering dilakukan adalah marka dan rambu lalu lintas. Berikut penuturan beliau:

“Paling banyak dua pelanggaran. Pelanggaran melanggar marka lalu lintas, sama pelanggaran rambu lalu lintas atau APIL/alat pengatur isyarat lalu lintas. Bahasa Maduranya traffic light, iya toh”. (Wawancara tanggal 24 Pebruari 2014, pukul 11.44 WIB)

Berdasarkan hasil wawancara di atas, dapat disimpulkan bahwa pelanggaran yang sering dilakukan oleh pengendara bermotor khususnya roda dua adalah pelanggaran marka, rambu-rambu lalu lintas dan penataan kendaraan. Seperti helm, lampu, kaca spion, Surat Ijin Mengemudi (SIM) dan Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK).

3. Kanalisasi Lajur Kiri

Berbagai upaya dilakukan Satlantas Polrestabes Surabaya untuk mendisiplinkan pengguna jalan raya khususnya pengendara bermotor, salah satunya dengan membuat Program Kanalisasi Lajur Kiri. Menurut Brigadir Agung Purwanto dari Kanit Dikyasa, Program Kanalisasi Lajur Kiri ditujukan untuk pengendara roda dua dan Mobil Penumpang Umum (MPU). Karena dalam Undang-Undang Republik Indonesia No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 108 ayat (3) sudah diatur bahwa Sepeda Motor, Kendaraan Bermotor yang kecepatannya lebih rendah, mobil barang, dan Kendaraan Tidak Bermotor berada pada lajur kiri Jalan. Program Kanalisasi Lajur Kiri sudah lama dibuat tetapi sekarang digalakkan kembali pada awal bulan Pebruari 2014. Tujuannya agar pengendara bermotor lebih disiplin lagi dalam berlalu lintas. Berikut penuturan beliau:

“Kanalisasi lajur kiri itu mengarahkan untuk pengendara roda dua dan MPU Mobil Penumpang Umum, khususnya sepeda motor untuk berjalan dilajur kiri, soalnya di UU 22 Tahun 2009 pasal 108 ayat (3) ada aturan bahwa pengendara roda dua itu harus berjalan dilajur

kiri itu. Undang-Undangnya kan bahwa kendaraan yang kecepatannya lebih rendah berada dilajur kiri. Kanalisasi lajur kiri itu sebenarnya program lama tapi sekarang digalakan lagi pada awal bulan Pebruari 2014. masyarakat kan ngono, iya! Saiki diseneni mene mbalek maneh, dijarno mbalek maneh, diseneni maneh”. (Wawancara tanggal 24 Pebruari 2014, pukul 11.44 WIB)”

Kanalisasi Lajur Kiri adalah pemisah antara roda empat dan roda dua. Program ini dibuat agar tidak membahayakan keselamatan pengendara bermotor itu sendiri. Berikut wawancara dengan AIPTU Sunarto, SH :

“Kanalisasi Lajur Kiri itu pengendara bermotor biar tau ada pemisah antara roda empat dan roda dua. Kalau roda dua itu sebelah kiri. Kalau roda 4 sebelah kanan, biar tidak membahayakan bagi pengendara roda empat atau roda dua”. (Wawancara tanggal 27 Pebruari 2014, pukul 10.47 WIB)

Program Kanalisasi Lajur Kiri dibuat sebagai pemisah antara roda dua dengan roda empat, agar pengendara bermotor lebih disiplin dalam berlalu lintas. Berikut wawancara dengan Briptu Made:

“Kanalisasi itu untuk pemisah roda dua sama roda empat, diutamakan untuk anu mbak.. apa namanya roda dua, dan MPU. MPU itu mobil penumpang umum kaya Lyn, taxi itu, bus kota lajur kiri. Lajur tengah untuk roda empat atau mobil pribadi, kesadaran roda dua itu kenapa? Banyak yang ngambil lajurnya roda empat, jadi kanalisasi laur kiri ini dibuat agar mereka lebih disiplin lagi”. (Wawancara tanggal 27 Pebruari 2014, pukul 11.23 WIB)

Program Kanalisasi Lajur Kiri merupakan upaya untuk mengajak masyarakat untuk lebih mentaati aturan lalu lintas, tujuannya untuk keselamatan pengendara bermotor dan pengguna jalan lainnya. Berikut wawancara dengan Briptu Agus S :

“Kalau sekarang ini ada lajur kiri lagi kanalisasi lajur kiri itu upaya untuk mengajak masyarakat dikmasnya maupun penindakan hukumnya biar masyarakat itu lebih berhati-hati dan taat pada hukum itu sendiri, tujuannya untuk keselamatan manusia dalam berkendara, disiplin supaya selamat”. (Wawancara tanggal 27 Pebruari 2014, pukul 11.51 WIB)

4. Kendala-kendala Kanalisasi Lajur Kiri

Kendala paling besar berasal dari kualitas individu pengendara motor itu sendiri. Banyak pengendara bermotor khususnya roda dua tidak mentaati aturan lalu

lintas. Kemudian kendala dalam penataan jalan. Kanalisasi Lajur Kiri membutuhkan infrastruktur jalan yang memadai, bukan hanya jalan yang rata, tetapi juga lebar. Jalan yang relatif lebar hingga empat lajur untuk memisahkan kendaraan roda dua dan empat. Berikut wawancara dengan Brigadir Agung Purwanto dari kanit Dikyasa:

“Kendala paling besar ya paling kesadaran masyarakat aja. Untuk kendalanya, kita mengajak mereka itu merekanya yang kadang-kadang langsung ditrobos. Kan kita pun ngga kurang-kurang mulai dari pasang spanduk, pasang banner, sampai penindakan tegas, yang paling utama ya kesadaran pengguna jalan saja. Kebanyakan mereka masih tidak memakai kelengkapan dalam berkendara seperti helm, lampu, dan kaca spion, padahal itu persyaratan bagi amannya seseorang berlalu lintas. Tapi infrastruktur jalan juga mempengaruhi, karna apa ya.. kadang kalanya kita mengarahkan lajur kiri, dia mau berbelok arah. Kanalisasi lajur kiri ternyata membutuhkan jalan yang memadai. Bukan hanya jalan yang mulus, tapi juga lebar”. (Wawancara tanggal 24 Pebruari 2014, pukul 11.44 WIB)

Penataan jalan juga menjadi kendala dalam pelaksanaan program Kanalisasi Lajur Kiri yang ditujukan untuk pengendara roda dua dan MPU. Secara teknis memang kurang efektif jika selalu menempatkan anggota polisi lalu lintas di sepanjang jalan. Hanya di titik-titik tertentu yang dinilai rawan kecelakaan dan rawan tindak kriminal polisi melakukan penjagaan. Tetapi saat polisi tidak berjaga, ternyata masih banyak pengendara bermotor yang tidak disiplin dalam berlalu lintas, termasuk menaati lajur kiri untuk roda dua. Mereka baru mau berjalan dilajur kiri jika melihat petugas. Agar program Kanalisasi Lajur Kiri bisa berjalan dengan baik, maka diperlukan separator atau pemisah lajur. Tetapi masih sedikit jalan di kota Surabaya yang memiliki separator sebagai pembatas antara lajur kiri dan lajur kanan. Berikut wawancara dengan Bripta Agus S :

“kegiatan Pengendara motor itu ya.. kalau liat petugas saja baru mau minggir, coba kalau ngga ada petugas mereka seenaknya. Iya kan! Padahal sebenarnya ya untuk keselamatan mereka sendiri. Makanya itu memang kurang efektif kalau selalu menempatkan anggota polisi lalu lintas di sepanjang jalan. Hanya di titik-titik tertentu yang dinilai rawan kecelakaan dan kriminallah biasanya polisi menjaga. Nah.. karena itulah diperlukan separator atau pemisah lajur, Cuma tidak semua jalan di Surabaya memakai separator itu, seperti di jalan Panglima

Sudirman, sudah ada separator disana. Pasti toh lebih nyaman bagi pengendara motor jadi ngga nyampur itu sama kendaraan lain”. (Wawancara tanggal 27 Pebruari 2014, pukul 11.51 WIB)

5. Strategi untuk mengatasi kendala-kendala Kanalisasi Lajur Kiri

Berbagai strategi yang digunakan Satlantas Polrestabes Surabaya untuk mengingatkan arti pentingnya penggunaan lajur kiri kepada para pengendara bermotor khususnya roda dua. Yang dilakukan bukan hanya penindakan dan patroli keliling untuk memantau para pengendara jalan. Tetapi dengan cara sosialisasi, yang dilakukan di sepanjang jalur KTL/Kawasan Tertib Lalu Lintas. Bentuk sosialisasinya bermacam-macam seperti pemasangan spanduk dan banner, agar menarik perhatian pengguna jalan Satlantas memakai *parikan suroboyoan* untuk menyampaikan pentingnya lajur kiri. Pesan agar menggunakan lajur kiri tidak hanya melalui spanduk dan banner tetapi juga ada pengarahannya langsung dari polantas melalui gerakan tangan dan jari untuk mengingatkan pengendara bermotor khususnya roda dua agar menggunakan lajur kiri. Berikut wawancara dengan Brigadir Agung Purwanto :

“Kita melakukan sosialisasi kepada pengguna jalan, bentuk sosialisasi itu kan bermacam-macam ada yang kita pasang spanduk, kita pasang banner, kalau di Darmo itu kan disebelah kiri jalan dipohon-pohon ada toh, “Ayo lajur kiri” gitu! Terus sekarang ada yang baru parikan pake bahasa suroboyoan biar pengendara motor tertarik menggunakan lajur kiri. Itu termasuk sosialisasi namanya. Kedua kita melakukan tindakan preventif, jadi kalau di Darmo itu kan ada toh di Polisi Istimewa. Ada kadang-kadang Polwan yang mengarahkan, nah itu termasuk tindakan kita yang preventif. Nah.. kalau di Surabaya dilakukan disepanjang jalur KTL/Kawasan Tertib Lalu Lintas, mulai Darmo, Basuki Rahmad, terus Praban eh Embong Malang, Bubutan, Tunjungan, Meyjen Sungkono dan lain sebagainya”. (Wawancara tanggal 24 Pebruari 2014, pukul 11.44 WIB)

Pemasangan poster di rompi, yang isinya himbuan tentang penggunaan lajur kiri bagi sepeda motor dan MPU/Mobil Penumpang Umum, juga merupakan strategi yang digunakan Satlantas Polrestabes Surabaya untuk mengingatkan masyarakat agar menggunakan lajur kiri. Satlantas yang bekerja sama oleh Dinas Perhubungan juga membuat plang pembatas jalan antara roda dua dan roda empat. Di samping itu sebelum anggota Satlantas Polrestabes Surabaya berdiri di sepanjang Jalan Darmo untuk menggunakan lajur kiri menggunakan gerakan

tangan. Tangan kanan mereka menunjuk ke arah kiri, gerakan itu diikuti dengan dua jari yang menandakan jumlah roda sepeda motor. Berikut wawancara dengan AIPU Sunato, SH :

“Kita uda di program semua sambil angkat tangan, kita berdiri ditepi jalan sambil mengangkat dua jari, roda dua lajur kiri sambil suruh menyalakan lampu, iya toh! Lalu memakai poster di rompi yang isinya himbauan R2 di lajur kiri, biar pengendara bermotor bisa jelas membacanya. Kita juga mengupayakan pembatasan jalan agar masyarakat selalu ingat, biar ga ada polisi berdiri, ingat. Maka dibuat plang R2 jalur kiri sama MPU, R4 jalur kanan”. (wawancara tanggal 27 Pebruari 2014, pukul 10.47 WIB)

Kanalisisasi Lajur Kiri tidak hanya di sosialisasikan melalui media saja seperti media sosial, elektronik, media cetak seperti pembuatan spanduk dan banner. Tetapi langsung dilakukan pengarah dari polantas melalui gerakan tangan dan jari untuk mengingatkan pengendara bermotor khususnya roda dua agar menggunakan lajur kiri. Kegiatan tersebut dilakukan setiap pagi dengan cara menaiki mimbar yang ada ditengah jalan sebagai pemisah antara roda dua dengan roda empat. Berikut wawancara dengan Briptu Made:

“Nah itu, program kanalisasi lajur kiri ini tidak hanya di sosialisasikan melalui media sosial, elektronik, cetak tapi langsung ada pengarah dari polisi. Makanya setiap pagi ada kan setiap anggota itu di Taman Bungkul, Al-Falah itu mengarahkan biar lebih paham. Disamping itu kaya di Bonbin ada yang kaya naik mimbar untuk mengarahkan, polisi naik mimbar yang ada ditengah-tengah jalan sebagai pemisah antara yang roda dua dan roda empat. Mereka mengarahkan tiap pagi dengan mengangkat kedua jari sebagai pengingat agar pengendara roda dua menggunakan lajur kiri”. (Wawancara tanggal 27 Pebruari 2014, pukul 11.23 WIB)

Agar Kanalisasi Lajur Kiri benar-benar menggugah pengendara bermotor khususnya roda dua dan MPU/Mobil Penumpang Umum untuk menggunakan lajur kiri. Satlantas Polrestabes Surabaya membuat gerakan baru yaitu Save Her, dengan menjadikan perempuan sebagai pelopor lalu lintas. Perempuan tidak bisa menahan emosi dalam berkendara. Akibatnya angka kecelakaan menjadi semakin meningkat. Karena saat ini banyak perempuan yang memilih bekerja diluar rumah dengan kendaraan roda dua sebagai sarana transportasinya. Dengan angka kecelakaan perempuan yang semakin meningkat, maka satlantas berupaya

menjadikan perempuan sebagai pelopor lalu lintas melalui gerakan save her, agar mereka sadar arti penting disiplin lalu lintas. Berikut wawancara dengan Brigadir Agung Purwanto:

“Ya karena angka kecelakaan perempuan saat ini semakin meningkat, banyak dari mereka memilih bekerja diluar rumah. Tidak hanya jadi ibu rumah tangga, ngurus anak ngurus suami iya kan? nah dari itu perempuan dijadikan pelopor lalu lintas untuk menjaga keselamatan mereka sendiri, karena apa kebanyakan perempuan itu ngawur kalo lagi berkendara. Nah maka dari itu biar mereka ngerti pentingnya tertib lalu lintas”. (Wawancara tanggal 24 Pebruari 2014, pukul 11.44 WIB)

Dari tahun ke tahun banyak perempuan menjadi korban kecelakaan. Perempuan memiliki pola hidup baru, mereka lebih mandiri dalam berkendara padahal jika dilihat dari kesiapan mereka sangat kurang. Perempuan lebih mendahulukan emosi daripada logika. Sehingga potensi perempuan untuk terlibat dalam kecelakaan cukup besar. Berikut wawancara dengan Bripta Agus, S :

“Karena untuk saat ini pada tahun ini, yang mengalami banyak kecelakaan itu perempuan. Hampir 60 % melibatkan perempuan, karena mungkin perempuan ini termasuk gaya hidup baru mungkin ya biasanya dibonceng sekarang bawa motor sendiri, kerja berangkat sendiri. Untuk kesiapannya mereka belum, padahal perempuan kan kurang respect atau kurang cekat, perempuan lebih mudah kaget, dia kurang rasional dalam mengambil keputusan. Makanya kecelakaan sebagian besar itu dilakukan oleh perempuan, karena ya itu mungkin, pola hidup yang biasanya dibonceng sekarang naik sendiri, belum terbiasa. Persiapan pada mental, ada uji SIM, tindakan ini.. persiapan fisik kalau ngga sehat ya jangan naik sepeda motor. Kedua kesiapan sepedanya, orangnya, apa saya sudah pakai helm, sepeda saya sudah ready, servis tiap bulan, perlengkapannya yang bagus, spion, lampu dicek semua”. (Wawancara tanggal 27 Pebruari 2014, pukul 11.51 WIB)

Pembahasan

1. Pogram Kanalisasi Lajur Kiri sebagai upaya polisi lalu lintas dapat meningkatkan kedisiplinan berlalu lintas pengendara bermotor :

Posisi strategis Kota Surabaya sebagai pusat kegiatan ekonomi masyarakat membuatnya selalu dinamis. Menjadi pusat aktivitas sama artinya menjadi tempat

tujuan bagi orang dari berbagai daerah. Kondisi seperti itu membuat lahan kosong di kota besar seperti Surabaya semakin jarang ditemui. Untuk membuat jalan baru atau memperlebar jalan memerlukan banyak pertimbangan. Sedangkan dari tahun ke tahun penggunaan kendaraan bermotor semakin meningkat. Hal ini membuat jalan di Kota Surabaya semakin padat. Ditambah lagi dengan perilaku berkendara warga yang cenderung kurang disiplin dalam berlalu lintas. Terutama perilaku kendaraan roda dua yang tidak disiplin dalam berlalu lintas.

Dalam meningkatkan kedisiplinan berlalu lintas pengendara bermotor khususnya roda dua, pihak Satuan Lalu Lintas Kepolisian Resort Kota Besar Surabaya melakukan berbagai upaya preventif (pencegahan) dan upaya represif (penindakan). Berbagai upaya preventif dilakukan Satlantas Polrestabes Surabaya, salah satunya dengan membuat Program Kanalisasi Lajur Kiri. Hal ini Sesuai dengan ketentuan Undang-Undang Republik Indonesia No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 108 Ayat 3, sudah diatur bahwa Sepeda Motor, Kendaraan Bermotor yang kecepatannya lebih rendah, mobil barang, dan Kendaraan Tidak Bermotor berada pada lajur kiri Jalan.

Program Kanalisasi lajur kiri merupakan program lama, tetapi digalakan kembali oleh Satlantas Polrestabes Surabaya pada awal bulan Pebruari tahun 2014. Kepolisian dengan kewenangannya konsisten membuat Kanalisasi lajur kiri. Salah satu yang selalu dikawal adalah sejumlah titik perempatan jalan. Di sana ada rambu pemisah antara sepeda motor, angkutan umum, dan roda empat.

Ruas jalan yang menerapkan Kanalisasi Lajur Kiri, antara lain Jalan Raya Darmo atau depan Kebun Binatang Surabaya, Masjid Al Falah, serta perempatan Jalan Polisi Istimewa dengan Jalan Raya Darmo. Ada juga pemisah di Jalan Blauran atau depan BG Junction serta dekat Tugu Pahlawan. kemudian di jalan Gemblongan arah Jalan Tunjungan.

Untuk mengetahui efektifitas program Kanalisasi lajur kiri, dilakukan pengecekan kembali dengan cara membandingkan jumlah kejadian pelanggaran lalu lintas pada bulan Desember 2013 dengan bulan Januari, dan Pebruari 2014.

Hasilnya adalah terdapat penurunan jumlah pelanggaran marka jalan oleh pengguna sepeda motor, pada bulan Desember 2013 pelanggar marka jalan oleh sepeda motor adalah 2.469 pelanggar, kemudian naik sebesar 3.469 pelanggar di bulan Januari 2014. Setelah digalakan kembali program Kanalisasi Lajur Kiri di awal bulan Pebruari 2014, pelanggaran menjadi menurun menjadi 1.195 pelanggar, atau turun 131,03 %.

Hasil wawancara menunjukkan bahwa pelanggaran marka jalan adalah jenis pelanggaran yang paling sering dilakukan oleh pengendara bermotor. Padahal, marka jalan merupakan salah satu cara untuk memisahkan pengendara roda dua dan kendaraan roda empat. Marka jalan adalah garis putih utuh dan putus-putus. Garis utuh dimaknai pengendara bermotor tidak boleh pindah lajur. Sedangkan di garis putus-putus pengendara diperbolehkan pindah lajur.

Kombinasi garis seperti itu banyak digunakan untuk memisahkan pengendara roda dua agar tetap di lajur sebelah kiri. Karena, pindah lajur secara sembarangan dapat menimbulkan kecelakaan. Tetapi, program Kanalisasi lajur kiri yang dibuat untuk keselamatan pengendara bermotor itu sendiri masih sering dilanggar oleh pengguna jalan.

Menurut data yang diperoleh dari Satlantas Polrestabes Surabaya sejak bulan Januari 2013 sampai bulan Januari 2014, jumlah pelanggaran marka jalan tertinggi di Kota Surabaya berdasarkan jenis kendaraan adalah sepeda motor dengan 45.103 pelanggaran.

Dari tingginya angka pelanggaran marka jalan oleh pengendara bermotor khususnya roda dua, Satlantas Polrestabes Surabaya menggalakan kembali Program Kanalisasi Lajur Kiri.

2. Kendala-kendala Pogram Kanalisasi Lajur Kiri sebagai upaya polisi lalu lintas dapat meningkatkan kedisiplinan berlalu lintas pengendara bermotor :

Program Kanalisasi lajur kiri merupakan salah satu alternatif dalam meningkatkan kedisiplinan berlalu lintas pengendara bermotor khususnya pengendara roda dua. Tetapi dalam pelaksanaannya masih ada kendala-kendala yang dihadapi oleh Satlantas Polrestabes Surabaya. Kendala-kendala tersebut berasal dari kualitas individu, penataan jalan dan rambu lalu lintas. Pengendara bermotor khususnya roda dua masih kurang disiplin dalam berlalu lintas. Disamping itu kanalisasi lajur kiri dibutuhkan juga infrastruktur jalan yang memadai, bukan hanya jalan yang rata, tetapi juga lebar dan harus ada separator atau pemisah antara lajur kiri dan lajur kanan.

Penataan jalan menjadi kendala dalam program kanalisasi lajur kiri yang ditujukan untuk pengendara roda dua dan MPU. Secara teknis memang kurang efektif jika selalu menempatkan anggota polisi lalu lintas di sepanjang jalan. Hanya di titik-titik tertentu yang dinilai rawan kecelakaan dan rawan tindak kriminal polisi melakukan penjagaan. Tetapi saat polisi tidak berjaga, ternyata masih banyak pengendara bermotor yang tidak disiplin dalam berlalu lintas, termasuk menaati lajur kiri untuk roda dua. Mereka

baru mau berjalan dilajur kiri jika melihat petugas. Agar program kanalisasi lajur kiri bisa berjalan dengan baik, maka diperlukan separator atau pemisah lajur. Tujuannya agar kendaraan roda dua dan Mobil Penumpang Umum/MPU tidak bercampur dengan kendaraan lain. Tetapi masih sedikit jalan di kota Surabaya yang memiliki separator sebagai pembatas antara lajur kiri dan lajur kanan.

Selain menggunakan separator, kondisi jalan yang cukup lebar sangat memadai untuk sistem kanalisasi lajur kiri. Seperti, Jalan Raya Darmo yang memiliki empat lajur di masing-masing jalur. Bagian kiri bisa digunakan pengendara roda dua dengan sangat leluasa. Sebab, sekarang jalanan sudah semakin padat oleh kendaraan bermotor yang jumlahnya terus meningkat. Terutama saat pagi jam berangkat kantor dan sore saat jam pulang kantor. Sejumlah ruas jalan yang relatif lebar hingga empat lajur untuk bisa memisahkan kendaraan roda dua dan roda empat, masih belum terlihat seperti di Jalan raya Darmo.

Dalam hal ini kualitas pemakai jalan yang akan menentukan ketertiban lalu lintas. Dan Penataan tata jalan yang baik adalah awal dari penataan kedisiplinan lalu lintas.

3. Strategi untuk mengatasi kendala-kendala Pogram Kanalisasi Lajur Kiri sebagai upaya polisi lalu lintas dapat meningkatkan kedisiplinan berlalu lintas pengendara bermotor :

Untuk mengatasi kendala-kendala Pogram Kanalisasi Lajur Kiri Yang dilakukan Satlantas Polrestabes Surabaya antara lain :

1. Patroli Keliling

Agar pengendara bermotor khususnya roda dua dan MPU/Mobil Penumpang Umum menggunakan lajur kiri, setiap pagi Satlantas Polresabes Surabaya melakukan Patroli Keliling di sejumlah ruas jalan. Tangan mereka melambai-lambai ke arah pengguna roda dua, dua jemari diacungkan untuk menghimbau pengendara. Cara tersebut dipakai petugas agar pengguna roda dua menggunakan lajur kiri.

2. Sosialisasi

Untuk mengingatkan arti pentingnya penggunaan lajur kiri kepada para pengendara bermotor khususnya roda dua. Yang dilakukan bukan hanya penindakan dan patroli keliling untuk memantau para pengendara jalan. Tetapi dengan cara sosialisasi di sepanjang jalur KTL/Kawasan Tertib Lalu Lintas. Bentuk sosialisasinya bermacam-macam seperti pemasangan spanduk, *banner*, *parikan suroboyoan*, dan pemasangan poster di rompi polisi yang bertugas. Bentuk isinya berupa himbauan penggunaan lajur kiri bagi pengendara roda dua dan MPU/Mobil

Penumpang Umum. Di samping itu Polantas menggunakan gerakan tangan sebagai media sosialisasi. Tangan kanan mereka menunjuk ke arah kiri, gerakan itu diikuti dengan dua jari yang Kegiatan tersebut dilakukan setiap pagi dengan cara menaiki mimbar yang ada ditengah jalan sebagai pemisah antara roda dua dengan roda empat dan di sepanjang Jalan Raya Darmo.

3. Pemasangan Rambu-rambu Lalu Lintas

Kanit Dikyasa Satlantas Polrestabes Surabaya bekerja sama dengan Dinas Perhubungan memasang beberapa rambu-rambu lalu lintas agar pengendara bermotor khususnya roda dua menggunakan lajur kiri. Rambu-rambu tersebut di pasang di sepanjang jalur KTL/Kawasan Tertib Lalu Lintas. *Plang* pembatas jalan antara roda dua dan roda empat juga di pasang di sejumlah ruas jalan. Selain garis marka, *Plang* juga berfungsi sebagai pemisah antara lajur kiri dengan lajur kanan.

4. Menjadikan Perempuan sebagai Pelopor Disiplin Lalu Lintas "Save Her"

Ketertiban lalu lintas merupakan tanggung jawab setiap anggota masyarakat. Tidak hanya tugas kepolisian saja, tetapi menjadi kewajiban seluruh warga untuk menegakkan kedisiplinan berlalu lintas. Kesadaran berlalu lintas masyarakat saat ini sangat kurang, meskipun jumlah pelanggaran dari tahun ke tahun menunjukkan penurunan. Jumlah pelanggaran yang semakin turun menunjukkan bahwa masyarakat secara keseluruhan sudah mulai sadar arti penting tertib berlalu lintas.

Jumlah pelanggaran lalu lintas dari tahun ke tahun di dominasi oleh laki-laki. Tetapi saat ini banyak perempuan yang melakukan pelanggaran lalu lintas. Di jaman modern perempuan memiliki pola hidup baru, mereka lebih mandiri dalam berkendara. Perempuan lebih memilih bekerja diluar rumah dengan kendaraan roda dua sebagai sarana transportasinya. Padahal, jika dilihat dari kesiapan mereka sangat kurang. Menurut Barnadip (1986 : 25) disiplin memiliki beberapa aspek, yaitu : (a) Sikap mental (mental attitude), merupakan sikap taat dan tertib sebagai hasil atau pengembangan dari latihan pengendalian watak (b) Pemahaman yang baik mengenai sistem peraturan perilaku, norma, kriteria dan standar yang demikian rupa sehingga pemahaman tersebut menumbuhkan pengertian yang mendalam atau kesadaran bahwa ketaatan akan aturan, norma, kriteria, standar merupakan syarat mutlak untuk mencapai keberhasilan.

Perempuan cenderung mendahulukan emosi daripada logika. Kondisi itu juga terjadi saat mereka berkendara di jalan raya. Selain itu mereka kurang memahami aturan lalu lintas. Perempuan kurang memperhatikan kelengkapan berkendara, seperti pemakaian helm, kaca spion, lampu, Surat ijin mengemudi (SIM), Surat tanda nomor kendaraan (STNK), dan bagaimana kondisi

kendaraan. Akibatnya pelanggaran lalu lintas yang melibatkan perempuan semakin meningkat.

Pada tahun 2012 tercatat ada 39 ribu perempuan yang berurusan dengan polisi karena melanggar aturan lalu lintas. Jumlah itu merupakan 25 persen dari kasus pelanggaran. Pada tahun 2013 terjadi perubahan. Perempuan mengambil porsi 30 persen dari total pelanggaran di jalan. Jumlah pelanggarannya mencapai 44.918 orang. Pelanggaran oleh perempuan naik dari tahun sebelumnya yang hanya 39.441 orang. Pada tahun 2014, hingga 18 Februari, jumlah pelanggaran tidak jauh beda. Sebanyak 30 persen dilakukan oleh perempuan. Di antara total 20.901 pelanggaran, sudah ada 6,273 perempuan yang terkena tilang.

Meningkatnya pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh perempuan, Satlantas Polrestabes Surabaya berupaya menjadikan perempuan sebagai pelopor lalu lintas. Dengan membuat program Save Her melalui program Kanalisasi lajur kiri yang telah dibuat terlebih dahulu oleh Satlantas.

Anggota Satlantas Polrestabes Surabaya selalu berupaya mendidik masyarakat untuk menjadi pelopor keselamatan berlalu lintas. Terutama dalam hal itu adalah perempuan yang sedang menjadi sasaran baru dalam program tersebut. Himbauan dilakukan akan perempuan menggunakan lajur kiri. Selain itu perlengkapan berkendara juga menjadi sasaran sosialisasi.

PENUTUP

Simpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan, dapat disimpulkan sebagai berikut: (1) Adanya penurunan jumlah pelanggaran marka jalan oleh sepeda motor sebesar 131,03 % pada bulan Pebruari saat program Kanalisasi Lajur Kiri mulai digalakan kembali (2) Kendala-kendala yang dihadapi oleh pihak kepolisian yaitu, berasal dari kualitas individu (perilaku berkendara masyarakat) penataan jalan dan rambu lalu lintas. Pengendara bermotor khususnya roda dua masih kurang disiplin dalam berlalu lintas. Selain itu Kanalisasi Lajur Kiri dibutuhkan juga infrastruktur jalan yang memadai, bukan hanya jalan yang rata, tetapi juga lebar dan harus ada separator atau pemisah antara lajur kiri dan lajur kanan

Saran

Dari hasil temuan yang diperoleh pada saat penelitian, maka saran yang peneliti berikan sebagai masukan sebagai berikut: (1) Menambah personel kepolisian untuk berjaga di pos-pos pantau. Tidak hanya di Kawasan Tertib Lalu Lintas (KTL) tetapi disepanjang ruas jalan kota Surabaya (2) Menambah rambu-rambu lalu lintas mengenai program Kanalisasi Lajur kiri dan membuat separator atau pemisah lajur antara roda dua dengan roda empat (3) Memperlebar jalan menjadi empat lajur di masing-masing jalur, seperti di Jalan Raya Darmo.

DAFTAR PUSTAKA

Sumber Buku

Abdurahman, 1979. *Aneka Masalah Hukum dan Pengembangan di Indonesia*. Bandung: Alumnus

Departemen Pendidikan Dan Kebudayaan, 2011. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta: Balai Pustaka.

Hadi, Utomo Warsito, 2005. *Hukum Kepolisian di Indonesia*. Jakarta: Prestasi Pustaka

Kansil, 1994. *Disiplin Berlalu Lintas Di Jalan Raya*. Jakarta: Rineka Cipta.

Mertokusumo, Sudikho, 1984. *Meningkatkan Kesadaran Hukum Masyarakat*. Jakarta: Liberty

Moleong, Lexy J. 2010. *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya.

Peraturan Pelaksanaan Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, 1999. Jakarta: Jaya Persada

Soekanto, Soerjono, 1979. *Kegunaan Sosiologis Hukum Bagi Kalangan Hukum*. Bandung: Alumnus

Soekanto, Soerjono, 1983. *Penegakkan Hukum*. Bandung: Bima Cipta

Soekanto, Soerjono, 1990. *Polisi dan Lalu Lintas*. Jakarta : Mandar Maju

Sugiyono. 2011. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.

Sumber Skripsi

Hidayati, Windy Fitriyah. 2011. *Kedisiplinan Mahasiswa Prodi SI PPKn Jurusan PMP-KN Universitas Negeri Surabaya dalam berlalu lintas*. Skripsi tidak diterbitkan. Surabaya : Progam Studi Sarjana Universitas Negeri Surabaya.

Muhammad Asywiem Syah Aulia, Ragil 2013. *Upaya Polrestabes Surabaya dalam menanggulangi pelanggaran lalu lintas*. Skripsi tidak diterbitkan. Surabaya : Progam Studi Sarjana Universitas Negeri Surabaya.

Pratama, Hendrik Aris. 2007. *Kendala Polri Dalam Menegakkan Disiplin Berlalu Lintas di Wilayah Hukum Polres Malang (Studi di Satuan Lalu Lintas Kepolisian Resort Malang)*. Skripsi tidak diterbitkan. Malang : Progam Studi Sarjana Universitas Brawijaya.

Rachma, Febri Dian. 2013. *Peran anggota lalu lintas dalam upaya menekan angka kecelakaan di Wilayah Surabaya*. Skripsi tidak diterbitkan. Surabaya : Progam Studi Sarjana Universitas Negeri Surabaya.

Tagel, Dewa Putu. 2013. *Kesadaran hukum masyarakat pengguna jalan di Denpasar*. Skripsi tidak diterbitkan. Denpasar : Universitas Udayana Denpasar

Sumber Internet

<http://innekeputra.wordpress.com/2012/07/08/etika-berlalu-lintas/>

(diakses tanggal 15 Agustus 2013. Pukul 15.30)

<http://JawaPos.com>

(diakses tanggal 2 Mei 2014. Pukul 21.00)

<http://kelanakota.suarasurabaya.net/news/2013>

(diakses tanggal 15 Agustus 2013. Pukul 19.00)

<http://kominfo.jatimprov.go.id/watch/37115>

(diakses tanggal 15 Agustus 2013. Pukul 20.00)

<http://panggabeanrp.blogspot.com/2012/10/kesadaran-hukum.html>

(diakses tanggal 15 Agustus 2013. Pukul 19.30)

<http://satlantasrestabessby.com/post/view/12/operasi-zebra-2013>

(diakses tanggal 15 Agustus 2013. Pukul 14.40)

<http://skripsi.umm.ac.id/files/disk1/315/jiptumpp-gdl-s1-2009-ekisatriyo-15727-PENDAHULUAN.pdf>

(diakses tanggal 16 September 2013. Pukul 18.00)

<http://SuryaOnline.com>

(diakses tanggal 15 Agustus 2013. Pukul 15.35)

<https://www.google.co.id/#q=pengertian+upaya>

(diakses tanggal 5 Desember 2013. Pukul 10.00)

