

SKRIPSI

**PENERAPAN KEBIJAKAN WAJIB MENYALAKAN LAMPU UTAMA
PADA SIANG HARI BAGI KENDARAAN BERMOTOR
DI KOTA MAKASSAR**

Disusun dan Diajukan Oleh

TETI NENGSIH

Nomor Stambuk : 10561 04571 12



**PROGRAM STUDI ILMU ADMINISTRASI NEGARA
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR
2018**

**PENERAPAN KEBIJAKAN WAJIB MENYALAKAN LAMPU UTAMA
PADA SIANG HARI BAGI KENDARAAN BERMOTOR DI KOTA
MAKASSAR**

Skripsi

Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh Gelar

Sarjana S1 Ilmu Administrasi Negara

Disusun dan diajukan oleh

TETI NENGSIH

Nomor Stambuk : 105610457112

PROGRAM STUDI ILMU ADMINISTRASI NEGARA

FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITK

UNIVERSITAS MUHAMMADYAH MAKASSAR

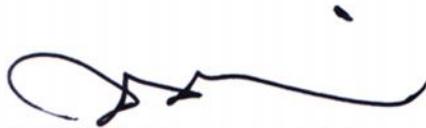
2018

PERSETUJUAN

Judul Skripsi : Penerapan Kebijakan Wajib Menyalakan Lampu
Utama Pada Siang Hari Bagi Kendraan Bermotor
Di Kota Makassar.
Nama Mahasiswa : Teti Nengsih
Nomor Stambuk : 105610457112
Program Studi : Ilmu Administrasi Negara

Menyetujui:

Pembimbing I



Dr. H. Muhlis Madani, M.Si

Pembimbing II

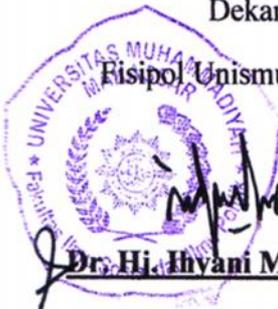


Dr. Hj. Ihyani Malik, S. Sos, M. Si

Mengetahui:

Dekan

Fisipol Unismuh Makassar



Dr. Hj. Ihyani Malik, S. Sos, M.Si

Ketua Jurusan

Ilmu Administrasi Negara



Dr. Burhanuddin, S.Sos, M.Si

PENERIMAAN TIM

Telah diterima oleh TIM Penguji Skripsi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Makassar, berdasarkan Surat Keputusan / undangan menguji ujian skripsi Dekan Fisipol Universitas Muhammadiyah Makassar, Nomor: 1653/FSP/A.3-VIII/XII/39/2017 sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar sarjana (S.1) dalam program studi Ilmu Administrasi Negara Di Makassar pada hari Sabtu 09 Desember 2017.

TIM PENILAI

Ketua,



Dr. Hj. Ihyani Malik, S.Sos, M.Si

Sekretaris,



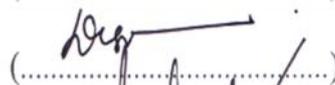
Dr. Burhanuddin, S.Sos, M.Si

Penguji:

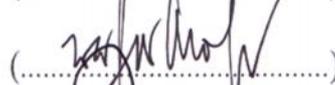
1. Dr. H. Muhlis Madani, M.Si (Ketua)



2. Dra. Hj. Juliati Saleh, M.Si



3. Dr. Anwar Parawangi, M. Si



4. Dr. Nuryanti Mustari, S. IP, M. Si



PERNYATAAN KEASLIAN KARYA ILMIAH

Saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama Mahasiswa : Teti Nengsih

Nomor Stambuk : 105610457112

Program Studi : Ilmu Administrasi Negara

Menyatakan bahwa benar karya ilmiah ini adalah penelitian saya sendiri tanpa bantuan dari pihak lain atau telah ditulis/dipublikasikan orang lain atau melakukan plagiat. Pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya dan apabila di kemudian hari pernyataan ini tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi akademik sesuai aturan yang berlaku, sekalipun itu pencabutan gelar akademik.

Makassar, 2018

Yang Menyatakan

Teti Nengsih

ABSTRAK

TETI NENGSIH. Penerapan Kebijakan Wajib Menyalakan Lampu Utama Pada Siang Hari Di Kota Makassar (dibimbing oleh Muhlis Madani dan Ihyani Malik)

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui secara mendalam jalannya proses kebijakan wajib menyalakan lampu motor di siang hari di Kota Makassar, serta mengetahui faktor yang mendorong dan menghambat kebijakan wajib menyalakan lampu utama tersebut.

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian diskriptif dengan pendekatan kualitatif. Informan penelitian ini adalah pihak Satlantas Polrestabes dan pengendara sepeda motor di Kota Makasar. Pengumpulan data dilakukan dengan cara wawancara, observasi, serta dokumentasi. Data tersebut dianalisis secara kualitatif. Sedangkan tipe penelitian adalah fenomenologi dengan didukung data kualitatif dimana peneliti berusaha untuk mengungkapkan suatu fakta atau realita

Hasil penelitian menunjukkan bahwa kebijakan wajib menyalakan lampu utama di Kota Makassar belum mencapai keberhasilan karena masih banyak kelompok sasaran yang belum mau menyalakan lampu motor saat berkendara pada siang hari. Faktor pendorong dan penghambat diantaranya adalah adanya inovasi *Klik on*, adanya kalangan terpelajar di Bantul, kebiasaan kelompok sasaran, kesadaran kelompok sasaran akan pentingnya keselamatan masih rendah, citra buruk implementor di mata kelompok sasaran, penegakan hukum yang kurang tegas.

Keyword : kebijakan wajib menyalakan lampu utama

KATA PENGANTAR



Assalamu Alaikum Wr. Wb.

Syukur alhamdulillah selalu terpatri kepada Allah SWT, yang senantiasa menghujaniku berbagai macam rahmat, sehingga saya sempat menyelesaikan salah satu kewajiban saya selaku tokoh akademisi dengan membuat sebuah karya proposal penelitian yang berjudul, “***Kebijakan Wajib Menyalakan Lampu Utama Pada Siang Hari Bagi Kendaraan Bermotor Di Kota Makassar***”. Dialah pencipta dari segala apa yang ada di alam jagat raya ini. Salawat serta salam, yang selalu tercurahkan kepada beliau Muhammad SAW, sebagai tokoh desainer dunia yang mampu meluluhlantahkan peradaban kebidaban hingga menata peradaban yang penuh dengan nilai-nilai kemanusiaan, serta mampu membumikan ajaran-ajaran Tuhan yang sebaik mungkin.

Penulis menyadari bahwa dengan terselesaikannya Skripsi ini merupakan tugas akhir yang diajukan untuk memenuhi syarat dalam memperoleh gelar sarjana Ilmu Administrasi Negara pada Fakultas Ilmu Sosil dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Makassar. Skripsi ini saya persembahkan kepada kedua orang tuaku Alm. ayahanda **Karim** dan ibunda **Ati** merekalah dua pejuang yang kokoh dalam hidupku yang senantiasa memberikan arahan kepada saya dalam mengarungi bahtera kehidupan hingga saya mampu menyelesaikan tugas akademik ini.

Pada kesempatan ini, penulis menyampaikan ucapan terima kasih pula kepada bapak **Drs. H. Muhlis Madani, M.Si** sebagai pembimbing I dan ibu **Dr. Hj. Ihyani Malik, S. Sos, M.Si** sebagai pembimbing II, yang telah mengarahkan dan membimbing penulis sejak pengusulan judul sampai kepada penyelesaian Skripsi ini.

Penulis mengucapkan terima kasih yang setinggi-tingginya kepada :

1. Rektor Universitas Muhammadiyah Makassar Dr.H.Abd.Rahman rahim,S.E.,MM
2. Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Makassar Dr. Hj. Ihyani Malik, S. Sos, M.Si
3. Ketua Jurusan Ilmu Administrasi Negara Dr. Burhanuddin, S.Sos, M.Si yang telah membina jurusan Ilmu Administrasi Negara.
4. Dosen Fisipol beserta Staf Tata Usaha Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Makassar, yang telah banyak membantu penulis selama menempuh pendidikan di kampus ini.
5. Kepala instansi Polrestabes biro kepolisian satuan lalu lintas kota Makassar beserta seluruh pengendara yang telah siap menjadi informan saya.
6. Terkhusus kepada keluarga penulis yang membantu penulis berupa materi maupun non materi.
7. Terkhusus kepada saudara Ardin yang yang membantu dan mendukung penulis dalam pembuatan karya ini

Penulis mengucapkan banyak terima kasih atas kritikan yang diberikan kepada karya ini, semoga kritikan tersebut dapat berbuah pahala untuk kita semua, dan semoga karya ini dapat memberikan sumbangsi pengetahuan terhadap orang lain yang membutuhkannya, Amin.

Billahi Fi Sabilil'hak Fas Tabiqqul Khaerat

Wassalamu Alaikum Wr. Wb.

Makassar, Desember 2018

Penulis

DAFTAR ISI

Halaman Pengajuan Skripsi.....	i
Halaman Persetujuan.....	ii
Halaman Pernyataan Keaslian Karya Ilmiah	iii
Abstrak.....	iv
Kata Pengantar.....	v
Daftar Isi.....	viii
Daftar Tabel.....	x
BAB I. PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang.....	1
B. Rumusan masalah.....	6
C. Tujuan Penelitian.....	7
D. Manfaat Penelitian.....	7
BAB II. TINJAUAN PUSTAKA	
A. Konsep Kebijakan Publik.....	8
1. Defenisi Kebijakan.....	8
2. Prinsip-Prinsip Kebijakan Publik	14
3. Bentuk-Bentuk Kebijakan Publik.....	17
4. Konsep Implementasi Kebijakan Publik.....	18
5. Faktor Yang Mempengaruhi Implementasi Kebijakan Publik.....	25
6. Kebijakan Wajib Menyalakan Lampu Utama Pada Siang Hari.....	27
7. Kebijakan Operasional Wajib menyalakan Lampu Utama.....	30
B. Kerangka Pikir	42
C. Fokus Penelitian	44
D. Deskripsi Fokus Penelitian.....	44
BAB III. METODE PENELITIAN	
A. Waktu dan Tempat Penelitian	45
B. Jenis dan Tipe Penelitian	45
C. Sumber Data	46
D. Informan Penelitian	46
E. Teknik Pengumpulan Data	47

F. Teknik Analisis Data	48
G. Keabsahan Data	49
BAB IV. HASI PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	
A. Deskripsi Objek Penelitian.....	50
1. Letak Lokasi Penelitian.....	51
2. Visi Misi.....	51
3. Tugas Dan Fungsi.....	52
4. Standar Operasional Prosedur.....	55
5. Karakteristik pelanggar.....	55
B. Penerapan kebijakan wajib menyalakan lampu utama pada siang hari bagi pengendara roda	58
C. Faktor-faktor yang menjadi pendukung dan penghambat dalam implementasi kebijakan menyalakan lampu utama pada siang hari bagi kendaraan roda dua di kota makassar.....	67
BAB V. PENUTUP	
A. Kesimpulan.....	74
B. Saran.....	75
DAFTAR PUSTAKA	

DAFTAR TABEL

1.	Tabel Karangka Pikir.....	43
2.	Tabel Jumlah Responden Menurut Tingkat Usia	56
3.	Tabel Jumlah Responden Menurut Tingkat Pendidikan.....	57
4.	Tabel Jumlah Responden Menurut Tingkat Profesi.....	57
5.	Tabel Kasus LAKALANTAS	64

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Indonesia adalah salah satu Negara berkembang baik dalam bidang ekonomi, sosial dan industri di dunia. Sebagai salah satu Negara yang berkembang dan ingin maju, tentunya Indonesia berusaha untuk menyesuaikan diri dan mengikuti perkembangan dalam segala bidang. Hal ini sesuai dengan perkembangan IPTEK di era globalisasi yang serba modern saat ini. Salah satu produk modern yang banyak ada di Indonesia adalah sepeda motor. Angka kepemilikan sepeda motor meningkat tajam dari tahun ke tahun. Namun sayangnya tidak diikuti dengan kesadaran berkendara yang baik, ditambah tingkat emosional yang mengakibatkan kemacetan lalu lintas sehingga membuat meningkatnya angka kemacetan di sepanjang jalan.

Meskipun demikian usaha-usaha untuk melakukan pengendalian sistem berlalu lintas dengan baik dalam rangka aspek ketertiban hukum di jalan raya, maupun ketertiban berlalu lintas belum sepenuhnya berjalan, hal ini lebih disebabkan masih belum berimbang (rasional) antara pengatur lalu lintas di jalan, terutama Polisi Lalu Lintas dengan tingkat pertumbuhan kendaraan dilain pihak, sehingga upaya-upaya rekayasa sistem lalu lintas yang mampu menumbuhkan aspek keadilan dimasyarakat belum dapat dilakukan secara optimal.

Penyebab utama tingginya angka kecelakaan lalu lintas yang menimbulkan korban jiwa baik meninggal dunia, luka berat maupun luka ringan dan kerugian materil sangat berpengaruh pada aspek kejiwaan bagi korban dan keluarganya bahkan berpengaruh pula pada aspek ekonomi, penyebab kecelakaan ini disebabkan oleh beberapa faktor antara lain faktor manusia, faktor kendaraan yang tidak layak operasional, faktor cuaca, tidak mematuhi rambu-rambu lalu lintas dan lain-lain. Banyak kasus-kasus pelanggaran yang dilakukan pengendara sepeda motor, yang dapat membahayakan diri mereka sendiri, antara lain:

1. Pengendara sepeda motor senantiasa akan mencari jalan atau celah agar tidak terhalang kendaraan didepannya, baik dengan cara menyalip kendaraan didepannya atau bahkan sampai naik ke trotoar sehingga para pejalan kaki menjadi ketakutan.
2. Mematikan atau tidak memfungsikan dengan sengaja lampu motor, baik lampu utama, lampu rem ataupun lampu sen, sehingga hal ini akan sangat membahayakan dirinya sendiri dan kendaraan lain dibelakangnya.
3. Mengubah bentuk kendaraan yang dapat merugikan orang lain, misalnya menghilangkan spakboard belakang, sehingga ketika hujan dapat membuat cipratan banyak ke kendaraan lain. Dan masih banyak lagi pelanggaran-pelanggaran lain.

Penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan perlu diselenggarakan secara berkesinambungan dan terus ditingkatkan agar lebih luas daya jangkauan dan pelayanannya pada masyarakat dengan memperhatikan sebesar-besarnya kepentingan umum dan kemampuan masyarakat, kelestarian lingkungan,

koordinasi antar wewenang-wewenang pusat dan daerah serta antar instansi, sektor dan antar unsure terkait serta terciptanya keamanan dan ketertiban dalam masyarakat dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan, sekaligus dalam rangka mewujudkan system transportasi nasional yang handal dan terpadu.

Demikian usaha pengaturan lalu lintas perlu dilakukan secara berkesinambungan, profesional dan terpadu, sehingga diperlukan sumber daya manusia yang memadai, terutama dari aparat kepolisian (Sat Lantas), baik kualitas maupun kuantitasnya. Lalu lintas dan angkutan jalan yang mempunyai karakteristik dan keunggulan yang tersendiri perlu dibina dan dikembangkan sehingga mampu mengembalikan dampak yang positif bagi penyelenggaraan pembangunan secara keseluruhan.

Salah satu upaya penataan sistem transportasi angkutan jalan yang tertib, Efisien dan rasional adalah diperlukannya usaha menjamin kelayakan dari setiap jenis angkutan jalan raya dengan melakukan penertiban penggunaan secara berkesinambungan kepada kendaraan yang beroperasi. Sistem dan prosedur tersebut tentu saja harus memperhatikan spesifikasi dari aspek teknik dan aspek-aspek lainnya yang berkaitan dengan kelayakan suatu kendaraan dapat beroperasi di jalan raya. Sering terjadinya kelalaian ataupun pelanggaran lalu lintas yang menyebabkan kerugian bagi orang lain, lebih disebabkan oleh ketidakberdayaan orang-orang disekitar usaha transportasi tersebut mengontrol kelayakan kendaraannya, seperti penggunaan rem, penggunaan lampu zein, dan kelayakan lainnya yang berhubungan dengan kelayakan operasi suatu kendaraan. Cukup banyak terjadi kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh ketidaklayakan

kendaraan tersebut beroperasi, seperti meletusnya rem, terlemparnya ban mobil, bahkan alat-alat penglihatan pada malam hari kurang diperhatikan.

Pada tahun 2009, Polri mengeluarkan peraturan baru yaitu Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Undang-Undang ini ditetapkan dalam Rapat Paripurna DPR RI pada tanggal 26 Mei 2009 yang kemudian disahkan oleh Presiden RI pada tanggal 22 Juni 2009. Dalam UU tersebut terdapat peraturan baru bagi pengendara bermotor khususnya pengendara sepeda motor. Latar belakang pembuatan peraturan ini adalah tingginya angka kecelakaan yang terjadi disetiap harinya, serta kurangnya kesadaran untuk berkendara secara bijak dan tanggung jawab. Dari berbagai peristiwa kecelakaan yang terjadi didapatkan fakta bahwa sebagian besar kecelakaan terjadi pada roda dua atau sepeda motor. Selain itu, kecelakaan juga banyak memakan korban jiwa. Tingginya pelanggaran lalu lintas bisa dilihat dari angka kecelakaan yang terus meningkat.

Menyalakan lampu motor pada siang hari atau istilahnya DRL (*Daytime Running Lights*) merupakan peraturan pemerintah yang telah ditetapkan sejak tahun 2009. Menurut Pasal 107 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan seperti berikut:

1. Pengemudi kendaraan bermotor wajib menyalakan lampu utama kendaraan bermotor yang digunakan di jalan pada malam hari dan pada kondisi tertentu.
2. Pengemudi sepeda motor selain mematuhi ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib menyalakan lampu utama pada siang hari.

Peraturan tersebut dibuat bertujuan untuk mengurangi tingginya angka kecelakaan yang diakibatkan oleh sepeda motor (1). Lampu utama pada sepeda motor selain berfungsi untuk penerangan saat berkendara pada kondisi gelap, dapat difungsikan sebagai penanda di jalan bahwa sepeda motor sedang melintas (2). Menyalakan lampu utama sepeda motor pada siang hari saat berada di jalan raya akan sangat efektif bagi para pengguna jalan, terutama pada pengendara mobil (3). Jika melihat dari sisi pengendara mobil aturan tersebut sangat bermanfaat. Karena pengendara mobil akan lebih cepat melakukan reaksi dan mengetahui keberadaan sepeda motor dari pantulan cahaya yang diberikan, baik dari sisi berlawanan maupun kaca spion.

Dalam berlalu lintas, ada prinsip “Untuk melihat dan dilihat” saat di jalan, kita harus melihat keadaan sekitar dan untuk dilihat orang lain. Selain itu, kita juga perlu mempunyai kemampuan melihat dan mencerna situasi dengan baik. Terlebih, situasi lalu lintas di Kota Makassar yang sudah sangat padat. Jumlah kendaraan terus meningkat. Di sisi lain, kesadaran berkendara masih kurang sehingga angka kecelakaan lalu lintas pun masih tinggi. Menindak lanjuti keadaan ini, maka lahirlah peraturan dimana para pengendara sepeda motor wajib menyalakan lampu utama pada siang hari.

Menyadari hal tersebut, maka peranan Polisi Lalu Lintas merupakan jalan keluar untuk mengatasi persoalan-persoalan tersebut. Meskipun demikian masih adanya pola-pola kerja yang obyektif serta unsure kolusi dan nepotisme, masih sering ada kendaraan secara dokumenter dinyatakan layak namun fakta membuktikan tidak layak untuk beroperasi, sehingga yang terjadi adalah

seringnya terjadi kecelakaan lalulintas. *Pertama* kurangnya responsivitas pihak kepolisian dalam menangani masalah kebijakan wajib menyalakan lampu utama pada siang hari, *Kedua* langkahnya sosialisasi yang di lakukan pihak kepolisian dalam menginterpersi masyarakat/pengendara untuk meningkatkan kesadaran dalam berlalu lintas, *Ketiga* kurangnya sifat tindakan pemberian sanksi kepada masyarakat, bila menemukan pengendara yang melanggar aturan lalu lintas, *keempat* kurangnya pengetahuan masyarakat tentang aturan wajib menyalakan lampu utama pada siang hari.

Berdasarkan pada asumsi tersebut di atas, maka penulis bermaksud mengadakan penelitian dengan mengemukakan judul “Penerapan Kebijakan Wajib Menyalakan Lampu Utama Pada Siang Hari bagi Kendaraan Bermotor di Kota Makassar”.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan eksplorasi latar belakang diatas, maka dapat kita menarik sebuah rumusan masalah, sebagai langkah untuk membahas permasalahan ini, berikut yang terurai di bawah ini:

1. Bagaimana penerapan kebijakan wajib menyalakan lampu utama pada siang hari bagi pengemudi kendaraan bermotor di Kota Makassar?
2. Bagaimana faktor pendukung dan penghambat dalam implementasi kebijakan menyalakan lampu utama pada siang hari bagi kendaraan bermotor di kota Makassar?

C. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dalam penelitian yaitu sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui penerapan kebijakan wajib menyalakan lampu utama pada siang hari bagi pengemudi kendaraan bermotor di Kota Makassar.
2. Untuk mengetahui faktor yang menjadi pendukung dan penghambat dalam pelaksanaan kebijakan menyalakan lampu utama pada siang hari bagi kendaraan bermotor di Kota Makassar.

D. Manfaat Penelitian

Adapun tujuan dalam penelitian yaitu sebagai berikut:

1. Penelitian ini dimaksudkan untuk memberikan kajian kritis terhadap kinerja pelaksana dan pengguna (objek kebijakan) / Masyarakat agar dalam mentaati aturan khususnya UU RI No. 22 Tahun 2009 Pasal 107, Pasal 107 Ayat 1 dan 2 tentang menyalakan lampu pada siang hari bagi kendaraan bermotor.
2. Penelitian ini diharapkan pula dijadikan sebagai bahan pertimbangan bagi pemerintah dalam mengoptimalkan pelaksanaan segala kebijakan public khususnya UU RI No. 22 Tahun 2009 Pasal 107, Pasal 107 Ayat 1 dan 2 tentang menyalakan lampu utama pada siang hari bagi kendaraan bermotor.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Konsep Kebijakan Publik

1. Defenisi Kebijakan

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia Edisi Keempat tahun 2014 dijelaskan bahwa kebijakan berasal dari kata bijak yang artinya: (1) Selalu menggunakan akal budinnya; pandai; mahir. (2). Pandai bercakap cakap; petah lidah. Sedangkan menurut Mustopadidjaja dalam (Tahir, 2014:21) menjelaskan bahwa istilah kebijakan lazim digunakan dalam kaitannya atau kegiatan pemerintah. Anderson dalam (Tahir, 2014:12) Kebijakan adalah suatu tindakan yang mempunyai tujuan yang dilakukan seseorangpelaku atau sejumlah pelaku untuk memecahkan suatu masalah.

Selanjutnya menurut William Dunn dalam (Sahya Anggara, 2014:5) menjelaskan bahwa ada empat ciri pokok masalah kebijakan, yaitu sebagai berikut:

- a. Saling kebergantungan. Kebijakan bukan merupakan suatu kesatuan yang berdiri sendiri , melainkan bagian dari seluruh system masalah.
- b. Subjektifitas. Kondisi eksternal yang menimbulkan suatu permasalahan didefenisikan, diklarifikasikan, dijelaskan, dan evaluasi.
- c. Sifat bantuan. Masalah masalah kebijakan dipahami, dipertahankan, dan diubah secara sosial.

- d. Dinamika masalah kebijakan, cara pandang orang terhadap masalah pada akhirnya akan menentukan solusi yang ditawarkan untuk memecahkan masalah tersebut.

Berbagai konsep kebijakan publik yang dikemukakan oleh para ahli sangat bervariasi bentuknya Hessel Nogi S. (2000: 1-3) Kebijakan publik sebagai suatu disiplin itu tersendiri memperlihatkan tiga tampilan dalam cakupan studinya yaitu menentukan arah umum yang harus ditempuh untuk mengelola isu-isu yang ada di tengah masyarakat, menentukan ruang lingkup masalah yang dihadapi pemerintah, dan mengetahui betapa luas dan besarnya organisasi birokrasi publik ini. Kemampuan analisis kebijakan publik amat bergantung pada objektivitas dan keakuratan informasi, serta kepekaan seorang analisis untuk menempatkan masalah publik secara proporsional dengan memperhatikan semua stakeholders yang terlibat. Kepekaan ini perlu diasah melalui pendalaman kasus-kasus kebijakan publik yang terjadi pada masyarakat sekitar dengan memperhatikan faktor rasionalitas serta wacana publik secara kontekstual. Dari berbagai kepustakaan dapat diungkapkan bahwa kebijakan publik dalam kepustakaan Internasional disebut sebagai *public policy*, yaitu suatu aturan yang mengatur kehidupan bersama yang harus ditaati dan berlaku mengikat seluruh warganya. Setiap pelanggaran akan diberi sanksi sesuai dengan bobot pelanggarannya yang dilakukan dan sanksi dijatuhkan didepan masyarakat oleh lembaga yang mempunyai tugas menjatuhkan sanksi (Nugroho R., 2004; 1-7).

Menurut Kartasmita dalam (Edy Sutrisni, 2009:15), mengatakan bahwa kebijakan adalah merupakan upaya untuk memahami dan mengartikan apa yang

dilakukan, apa yang menyebabkan atau yang mempengaruhi, apa pengaruh dan dampak dari kebijakan publik tersebut. Aturan atau peraturan tersebut secara sederhana kita pahami sebagai kebijakan publik, jadi kebijakan publik ini dapat kita artikan suatu hukum. Akan tetapi tidak hanya sekedar hukum namun kita harus memahaminya secara utuh dan benar. Ketika suatu isu yang menyangkut kepentingan bersama dipandang perlu untuk diatur maka formulasi isu tersebut menjadi kebijakan publik yang harus dilakukan dan disusun serta disepakati oleh para pejabat yang berwenang. Ketika kebijakan publik tersebut ditetapkan menjadi suatu kebijakan publik apakah menjadi Undang-Undang, apakah menjadi Peraturan Pemerintah atau Peraturan Presiden termasuk Peraturan Daerah maka kebijakan publik tersebut berubah menjadi hukum yang harus ditaati.

Demikian pemahaman kedudukan dan peran yang strategis dari pemerintah sebagai publik aktor, terkait dengan kebijakan publik maka diperlukan pemahaman bahwa untuk mengaktualisasinya diperlukan suatu kebijakan yang berorientasi kepada kepentingan rakyat. Seorang pakar mengatakan: (Aminullah dalam (Muhammadi, 2001: 371-372): bahwa kebijakan adalah suatu upaya atau tindakan untuk mempengaruhi sistem pencapaian tujuan yang diinginkan, upaya dan tindakan dimaksud bersifat strategis yaitu berjangka panjang dan menyeluruh. Demikian pula berkaitan dengan kata kebijakan ada yang mengatakan: (Ndraha 2003: 492-499) bahwa kata kebijakan berasal dari terjemahan kata policy, yang mempunyai arti sebagai pilihan terbaik dalam batas-batas kompetensi actor dan lembaga yang bersangkutan dan secara formal mengikat.

Menurut Said Zainal Abidin dalam (Dedy Mulyadi, 2015:38-39) dapat dibedakan dalam tiga jenis yaitu:

- a. Kebijakan umum, yaitu kebijakan yang menjadi pedoman atau petunjuk pelaksanaan baik yang bersifat positif ataupun yang bersifat negatif yang meliputi keseluruhan wilayah atau instansi yang bersangkutan.
- b. Kebijakan pelaksanaan adalah kebijakan yang menjabarkan kebijakan umum. Untuk tingkat pusat, peraturan pemerintah tentang pelaksanaan suatu undang-undang.
- c. Kebijakan teknis, kebijakan operasional yang berada di bawah kebijakan pelaksanaan.

Namun demikian berdasarkan perspektif sejarah, maka aktivitas kebijakan dalam tataran ilmiah yang disebut analisis kebijakan, memang berupaya mensinkronkan antara pengetahuan dan tindakan. Dikatakan oleh William N. Dunn (2003: 89) Analisis Kebijakan (*Policy Analysis*) dalam arti historis yang paling luas merupakan suatu pendekatan terhadap pemecahan masalah sosial dimulai pada satu tonggak sejarah ketika pengetahuan secara sadar digali untuk dimungkinkan dilakukannya pengujian secara eksplisit dan reflektif kemungkinan menghubungkan pengetahuan dan tindakan.

Terkait dengan demikian kebijakan publik sangat berkaitan dengan administrasi negara ketika public actor mengkoordinasi seluruh kegiatan berkaitan dengan tugas dalam rangka memenuhi berbagai kebutuhan masyarakat melalui berbagai kebijakan publik/umum untuk memenuhi kebutuhan masyarakat dan negara. Untuk itu diperlukan suatu administrasi yang dikenal dengan “administrasi

negara.” Menurut Nigro dan Nigro dalam (Islamy, 2001:1), prinsip-prinsip administrasi negara mempunyai peranan penting dalam merumuskan kebijakan negara dan ini merupakan bagian dari proses politik. Administrasi negara dalam mencapai tujuan dengan membuat program dan melaksanakan berbagai kegiatan untuk mencapai tujuan dalam bentuk kebijakan. Oleh karena itu kebijakan dalam pandangan Lasswell dan Kaplan yang dikutip oleh Said Zainal Abidin (2004: 21) adalah sarana untuk mencapai tujuan atau sebagai program yang diproyeksikan berkenaan dengan tujuan, nilai, dan praktik.

Terkait dengan kebijakan publik, menurut Thomas R. Dye penulis buku “Understanding Public Policy, yang dikutip oleh Riant Nugroho D, (2004:3) Kebijakan publik adalah segala sesuatu yang dikerjakan pemerintah, mengapa mereka melakukan, dan hasil yang membuat sebuah kehidupan bersama tampil.

Sedangkan menurut Said Zainal Abidin, (2004: 23) Kebijakan publik biasanya tidak bersifat spesifik dan sempit, tetapi luas dan berada pada strata strategis. Sebab itu kebijakan publik berfungsi sebagai pedoman umum untuk kebijakan dan keputusan-keputusan khusus di bawahnya.

Kebijakan merupakan arah tindakan sejumlah aktor dalam mengatasi masalah atau suatu persoalan. Di samping itu kebijakan publik dapat juga merupakan serangkaian pilihan yang kurang lebih berhubung (termasuk keputusan untuk tidak berbuat) yang dibuat oleh badan-badan atau kantor-kantor pemerintahan, diformulasikan dalam bidang isu (issue areas) yaitu arah tindakan aktual atau potensial dari pemerintah yang didalamnya terkandung konflik diantara kelompok masyarakat. (James Anderson, 2000)

Defenisi di atas memberikan gambaran bahwa kebijakan publik terjadi karena tindakan-tindakan pemerintah dalam mengatasi masalah yang timbul dalam masyarakat sehingga melahirkan keputusan-keputusan tersebut. Kebijakan menyalakan lampu pada siang hari merupakan upaya pemerintah dalam meningkatkan keselamatan dalam berkendara. Kebijakan ini dapat dipandang sebagai sebuah proses perumusan kebijakan yang ditetapkan, dilaksanakan dan dievaluasi melalui tahap-tahap seperti problem identifikasi, formulasi, legitimation, implementasi dan evaluasi. Pada intinya ada tiga perumusan kebijakan yang menjadi fokus dalam mempelajari suatu kebijakan yaitu formulasi, implementasi, dan evaluasi. Dalam penelitian ini penulis melihat kebijakan dari aspek implementasinya yaitu efektifitas implementasi kebijakan menyalakan lampu pada siang hari bagi pengemudi kendaraan beroda dua.

Menurut Anderson, Pengertian Kebijakan Publik adalah kebijakan-kebijakan yang dikembangkan oleh badan-badan dan pejabat-pejabat pemerintah.

Anderson mengatakan bahwa terdapat 3 hal yang berhubungan dengan kebijakan publik, yaitu :

- a. Tujuan atau kegiatan yang berorientasi tujuan haruslah menjadi perhatian utama perilaku acak atau peristiwa yang tiba-tiba.
- b. Kebijakan merupakan pola atau model tindakan pejabat pemerintah mengenai keputusan-keputusan diskresinya secara terpisah.
- c. Kebijakan harus mencakup apa yang nyata pemerintah perbuat, bukan apa yang mereka maksud untuk berbuat, atau apa yang mereka katakan akan dikerjakan.

2. Prinsip-prinsip Kebijakan Publik

a. Tahapan-tahapan Kebijakan

Tahapan-tahapan kebijakan meliputi beberapa tahap penting penetapan agenda kebijakan yaitu: (1) yang menjadi masalah publik yang perlu dipecahkan, formulasi kebijakan yaitu mengidentifikasi kemungkinan kebijakan yang dapat digunakan dalam memecahkan masalah, adopsi kebijakan yaitu merupakan tahap berikutnya, di mana ditentukan pilihan kebijakan melalui dukungan para administrator dan legislatif melalui suatu proses rekomendasi, implementasi kebijakan adalah merupakan suatu tahap dimana kebijakan yang telah diadopsi tadi dilaksanakan oleh unit-unit tertentu dengan memobilisasikan dana dan sumber daya yang ada dan tahap terakhir adalah tahap penilaian kebijakan dimana berbagai unit yang telah ditentukan melakukan penilaian tentang apakah semua proses implementasi telah sesuai dengan apa yang telah ditentukan atau tidak. (Yerimias T Ka'ban 2005)

AG Subarsono (2005:10) mengatakan bahwa dalam penyusunan agenda kebijakan ada tiga kegiatan yang perlu dilakukan yaitu; (1) membangun persepsi di kalangan stakeholders bahwa sebuah fenomena benar-benar dianggap sebagai masalah. Sebab bisa jadi suatu gejala oleh sekelompok masyarakat tertentu dianggap masalah, tetapi oleh sebagian masyarakat yang lain atau elit politik bukan dianggap, sebagai masalah; (2) membuat batasan masalah; (3) memobilisasi dukungan agar masalah ini dapat dilakukan

dengan cara mengorganisir kelompok-kelompok yang ada dalam masyarakat, dan kekuatan-kekuatan politik, publikasi melalui media masa dan sebagainya.

b. Analisis Kebijakan

Yeremias T Ka'ban (2005) mengatakan bahwa proses analisis kebijakan yang dibedakan atas perstrukturasi atau identifikasi masalah, identifikasi alternatif, selektif alternatif. Pada tahap selektif alternatif meliputi menyepakati kriteria alternatif, penentuan alternatif terbaik, pengusulan alternative terbaik. sementara AG Subarsono (2005) mengatakan bahwa proses analisis kebijakan publik adalah serangkaian aktivitas intelektual yang dilakukan dalam proses kegiatan politis. Aktivitas tersebut nampak dalam serangkaian kegiatan yang mencakup kegiatan penyusunan agenda, formulasi kebijakan, adopsi kebijakan, impelmentasi kebijakan, dan penilaian kebijakan. Sedangkan aktivitas perumusan masalah, *forecasting*, rekomendasi kebijakan, monitoring, dan evaluasi adalah aktivitas yang bersifat lebih intelektual.

c. Implementasi Kebijakan

Yeremias T Ka,ban (2005) mengatakan implementasi kebijakan merupakan tahap merealisasi tujuan-tujuan program. Dalam ini yang perlu diperhatikan adalah persiapan yaitu memikirkan dan menghitung secara matang berbagai kemungkinan keberhasilan dan kegagalan, termasuk hambatan atau peluang-peluang yang ada dan kemampuan organisasi yang disertai tugas untuk melaksanakan program. (Solichin Abdul Wahab, 2008) merumuskan proses implementasi sebagai tindakan-tindakan yang baik

dilakukan baik oleh individu-individu/pejabat-pejabat atau kelompok-kelompok pemerintah atau swasta yang diarahkan pada tercapainya tujuan-tujuan yang telah digariskan dalam keputusan kebijakan.

d. Monitoring dan Evaluasi

Sebagai langkah untuk mengetahui tingkat perkembangan kegiatan yang dilaksanakan diperlukan adanya monitoring. Di dalam proses monitoring ini dilakukan pengamatan langsung ke lapangan dan hasil-hasil sementara untuk dinilai tingkat efisiensi dan efektifitasnya. Tingkat efisiensinya yang berkenaan dalam proses rasio terbaik antara semua biaya yang dikeluarkan selama hasil implementasi dibandingkan dengan hasil sementara yang diperoleh. Sedangkan tingkat efektifitas selalu dikaitkan dengan apakah suatu hasil sementara yang didapat merupakan hasil yang memang direncanakan atau tidak.

Hasil monitoring sebagai bahan mengevaluasi untuk mempelajari tentang hasil yang diperoleh dalam suatu program untuk dikaitkan dengan pelaksanaannya, mengendalikan tingkah laku dari orang-orang yang bertanggungjawab terhadap pelaksanaan program, dan mempengaruhi respon dari mereka yang berada di luar politik.

Namun pertanyaan kunci yang sering menjadi bahan perbincangan tentang hasil evaluasi adalah apakah *outcome* yang muncul merupakan hasil dari pelaksanaan program yang ada, atau dari faktor-faktor lain di luar program tersebut. Menurut Yeremias T Ka,ban (2005) problem yang biasanya dihadapi dalam evaluasi kebijakan adalah kelemahan dalam penyusunan

indikator keberhasilan, dalam merumuskan masalah, mengidentifikasi tujuan, perbedaan tentang persepsi terhadap tujuan antara penilai dan yang dinilai, perbedaan dalam orientasi waktu, dan sebagainya.

3. Bentuk-bentuk Kebijakan Publik.

UU No. 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas Angkutan jalan ditetapkan dalam rapat paripurna pada tanggal 26 Mei 2009 dan di sahkan oleh presiden pada tanggal 22 Juni 2009. Peraturan ini adalah pengembangan dari UU No. 14/1992. Dan pengembangan ini cukup besar, dari yang tadinya 16 bab 17 Pasal, menjadi 22 bab 326 Pasal. Meskipun begitu dalam penjelasan tidak terlihat secara jelas bagian apa yang dikembangkan dari peraturan sebelumnya, tidak tergambar perbandingan antara peraturan saat ini dan peraturan sebelumnya. Tujuan nyata yang kerap disuarakan sebagai dasar adanya peraturan baru tersebut adalah usaha untuk menekan angka kecelakaan atau dengan kata lain usaha peningkatan keamanan dan keselamatan pengguna jalan.

Rianti Nugroho (2008: 16) mengatakan bahwa teori tentang kebijakan memang sangat banyak, namun secara sederhana bentuk kebijakan dapat dibedakan menjadi tiga, yaitu :

- a. Kebijakan publik yang bersifat *makro* atau umum, atau mendasar yaitu dalam bentuk peraturann perundang undang yang terkodefikasi secara formal dan legal. Setiap peraturan dari tingkat “pusat” atau “Nasional” hingga tingkat desa atau kelurahan merupakan salah satu bentuk kebijakan public. Undang Undang No. 10/2004 tentang Peraturan Perundang-

undangan Pasal 17 mengatur jenis dan hierarki Peraturan perundang-undangan sebagai berikut:

- 1) UUD Negara Republik Indonesia Tahun 1945
 - 2) Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang
 - 3) Peraturan Pemerintah
 - 4) Peraturan Presiden
 - 5) Peraturan Daerah.
- b. Kebijakan publik yang berifat meso atau menengah, atau penjabar pelaksanaan. Kebijakan ini dapat berbentuk Peraturan Menteri, Surat Edaran Menteri, Peraturan Gubernur, Peraturan Bupati, dan Peraturan Wali Kota. Kebijakannya dapat pula berbentuk Surat Keputusan Bersama atau SKB antar-mentri, gubernur, dan bupati atau wali kota.
- c. Kebijakan publik yang bersifat mikro adalah kebijakan yang mengatur pelaksanaan atau implementasi kebijakan di atasnya. Bentuk kebijakannya adalah peraturan yang dikeluarkan oleh aparat publik di bawah menteri, gubernur, dan bupati atau wali kota.

4. Konsep Implementasi Kebijakan Publik

Implementasi kebijakan pada prinsipnya merupakan cara agar sebuah kebijakan dapat mencapai tujuannya. Lester dan Stewart yang dikutip oleh Winarno, menjelaskan bahwa implementasi kebijakan adalah Implementasi kebijakan dipandang dalam pengertian luas merupakan alat administrasi hukum dimana berbagai aktor, organisasi, prosedur dan teknik yang bekerja bersama-

sama untuk menjalankan kebijakan guna meraih dampak atau tujuan yang diinginkan. (Winarno, 2002)

Implementasi diartikan sebagai apa yang terjadi setelah peraturan perundang ditetapkan yang memberikan prioritas pada suatu program, manfaat atau suatu bentuk output yang jelas (tangible). Tugas implementasi adalah sebagai penghubung yang memungkinkan tujuan-tujuan kebijakan publik menjadi hasil (outcome) dari aktivitas pemerintah. Disamping itu implementasi juga menyangkut masalah pencipta suatu policy delivery system atau sistem penghantaran/penyerahan kebijakan. Implementasi juga diartikan sebagai pelaksanaan suatu keputusan politik yang biasanya disampaikan dalam bentuk peraturan perundangan. Keputusan politik itu mencakup masalah yang hendak diatasi, tujuan yang hendak dicapai serta cara untuk memecahkannya (Effendi Sofian, 2001).

Keputusan politik yang diimplementasikan merupakan suatu bentuk kebijakan pemerintah yang telah disahkan oleh lembaga legislatif untuk peningkatan keselamatan masyarakat. Kebijakan ini dirumuskan oleh eksekutif dan legislatif dengan memperhatikan aspirasi masyarakat dan kondisi riil yang ada dilapangan. Proses perumusan kebijakan yang melibatkan seluruh komponen yang berkepentingan dengan objek pengguna lalu lintas akan menjadikan kebijakan tersebut ideal. Kebijakan yang telah tersusun dengan baik ini belum menjamin dapat diimplementasikan dengan baik. Implementasi kebijakan menyalakan lampu pada siang hari sangat berkaitan dengan kebijakan itu sendiri, organisasi pelaksana, dan lingkungan berupa keselamatan masyarakat.

Demikian halnya dengan penelitian ini akan dikaji dan diteliti apakah efektifitas kebijakan menyalakan lampu pada siang hari telah sesuai dengan ketentuan yang ada dalam perda dan dampak aktual yang timbul sesuai dengan tujuannya, serta faktor-faktor apa yang mempengaruhi implementasinya.

Implementasi dipandang dalam pengertian yang luas, merupakan tahap dari proses kebijakan segera setelah penetapan undang-undang. Implementasi dipandang secara luas mempunyai makna pelaksanaan undang-undang dimana berbagai aktor, organisasi, prosedur, dan teknik bekerja bersama-sama untuk menjalankan kebijakan dalam upaya untuk meraih tujuan-tujuan kebijakan atau program-program. Implementasi pada sisi yang lain merupakan fenomena yang kompleks yang mungkin dapat dipahami sebagai suatu proses, suatu keluaran (output) maupun sebagai suatu dampak (outcome). Misalnya, implementasi dikonseptualisasikan sebagai suatu proses, atau serangkaian keputusan dan tindakan yang ditujukan agar keputusan-keputusan yang diterima oleh lembaga legislatif bisa dijalankan. Implementasi juga bisa diartikan dalam konteks keluaran, atau sejauh mana tujuan-tujuan yang telah direncanakan mendapatkan dukungan, seperti tingkat pengeluaran belanja bagi suatu program. Akhirnya, pada tingkat abstrasi yang paling tinggi, dampak implementasi mempunyai makna bahwa telah ada perubahan yang bisa diukur dalam masalah yang luas yang dikaitkan dengan program, undang-undang publik, dan keputusan yudisial.

Menurut Cleaves dalam (Wahab 2008:187) implementasi itu mencakup “proses bergerak menuju tujuan kebijakan dengan cara langkah administrative dan politik. Istilah implementasi menunjuk pada sejumlah kegiatan yang mengikuti “.

Sedangkan menurut Mazmanian dan Sebastiar dalam (Wahab, 2008) implementasi adalah pelaksanaan keputusan kebijakan dasar, biasanya dalam bentuk undang-undang .

Tindakan-tindakan ini mencakup usaha-usaha untuk mengubah keputusan-keputusan menjadi tindakan-tindakan operasional dalam kurun waktu tertentu maupun dalam rangka melanjutkan usaha-usaha untuk mencapai perubahan-perubahan besar dan kecil yang ditetapkan oleh keputusan-keputusan kebijakan.

Definisi di atas menekankan bahwa implementasi kebijakan merupakan sesuatu yang dilakukan untuk menimbulkan dampak atau akibat dapat berupa undang-undang, peraturan pemerintah, keputusan pengadilan dan kebijakan yang dibuat lembaga-lembaga pemerintah dalam kehidupan bernegara.

Implementasi kebijakan terdapat dua pilihan untuk mengimplementasikannya, yaitu langsung mengimplementasikannya dalam bentuk program-program dan melalui formulasi kebijakan derivat atau turunan dari kebijakan tersebut (Nugroho, 2003). Oleh karena itu, implementasi kebijakan yang telah dijelaskan oleh Nugroho merupakan dua pilihan, dimana yang pertama langsung mengimplementasi dalam bentuk program dan pilihan kedua melalui formulasi kebijakan.

Pengertian implementasi kebijakan dan faktor-faktor yang mempengaruhi keberhasilan suatu implementasi menurut Edward III di atas, maka Van Meter dan Van Horn juga mengemukakan beberapa hal yang dapat mempengaruhi keberhasilan suatu implementasi, yaitu:

- a. Ukuran dan tujuan kebijakan
- b. Sumber-sumber kebijakan
- c. Ciri-ciri atau sifat Badan/Instansi pelaksana
- d. Komunikasi antar organisasi terkait dengan kegiatan-kegiatan pelaksanaan
- e. Sikap para pelaksana, dan
- f. Lingkungan Ekonomi, Sosial dan Politik. Meter dan Horn dalam (Wahab, 2004:79).

Keberhasilan suatu implementasi menurut kutipan Wahab dapat dipengaruhi berdasarkan faktor-faktor di atas, yaitu :

Pertama yaitu ukuran dan tujuan diperlukan untuk mengarahkan dalam melaksanakan kebijakan, hal tersebut dilakukan agar sesuai dengan program yang sudah direncanakan. Dalam ukuran Sistem Informasi kios *3 in 1* yang menjadi sasaran adanya kepuasan pelayanan yang dirasakan oleh masyarakat dan adanya kemudahan dalam pembuatan berbagai urusan tentang pelatihan, sertifikasi dan penempatan kerja.

Tujuan dari implementasi Sistem Informasi kios *3 in 1* , yaitu untuk memberikan layanan secara cepat dan aman dalam proses pemasukan data peserta pelatihan, sertifikasi dan penempatan kerja.

Kedua, sumber daya kebijakan menurut Van Metter dan Van Horn yang dikutip oleh Agustino, sumber daya kebijakan merupakan keberhasilan proses implementasi kebijakan yang dipengaruhi dengan pemanfaatan sumber daya manusia, biaya, dan waktu Meter dan Horn dalam (Agustino, 2006:142). Sumber-sumber kebijakan tersebut sangat diperlukan untuk keberhasilan suatu kebijakan

yang dibuat oleh pemerintah. Sumber daya manusia sangat penting karena sebagai sumber penggerak dan pelaksana kebijakan, modal diperlukan untuk kelancaran pembiayaan kebijakan agar tidak menghambat proses kebijakan. Sedangkan waktu merupakan bagian yang penting dalam pelaksanaan kebijakan, karena waktu sebagai pendukung keberhasilan kebijakan. Sumber daya waktu merupakan penentu pemerintah dalam merencanakan dan melaksanakan kebijakan.

Ketiga, keberhasilan kebijakan bisa dilihat dari sifat atau ciri-ciri badan/instansi pelaksana kebijakan. Hal ini sangat penting karena kinerja implementasi kebijakan publik akan sangat banyak dipengaruhi oleh ciri-ciri yang tepat serta cocok dengan para badan atau instansi pelaksananya. Menurut Subarsono kualitas dari suatu kebijakan dipengaruhi oleh kualitas atau ciri-ciri dari para aktor, kualitas tersebut adalah tingkat pendidikan, kompetensi dalam bidangnya, pengalaman kerja, dan integritas moralnya. (Subarsono, 2006).

Menurut Edward III hal tersebut bermakna bahwa watak, karakteristik atau ciri-ciri yang dimiliki oleh implementor, seperti komitmen, kejujuran, dan sifat demokratis (Edwards III, 1980:11). Hal ini sangat penting karena kinerja implementasi sangat dipengaruhi oleh sifat ataupun ciri-ciri dari pelaksana tersebut. Apabila implementor memiliki sifat atau karakteristik yang baik, maka dia akan dapat menjalankan kebijakan dengan baik seperti apa yang diinginkan oleh pembuat kebijakan.

Keempat, komunikasi memegang peranan penting bagi berlangsungnya koordinasi implementasi kebijakan. Menurut Hogwood dan Gunn yang dikutip oleh Wahab bahwa:

“Koordinasi bukanlah sekedar menyangkut persoalan mengkomunikasikan informasi ataupun membentuk struktur-struktur administrasi yang cocok, melainkan menyangkut pula persoalan yang lebih mendasar, yaitu praktik pelaksanaan kebijakan”. (Hogwood dan Gunn dalam Wahab, 2004)

Dari pernyataan tersebut dapat disimpulkan bahwa komunikasi kebijakan memiliki beberapa macam dimensi, antara lain dimensi transmisi (*transmission*), kejelasan (*clarity*) dan konsistensi (*consistency*). Semakin baik koordinasi komunikasi diantara pihak-pihak yang terlibat dalam suatu proses implementasi, maka terjadinya kesalahan-kesalahan akan sangat kecil untuk terjadi dan begitu pula sebaliknya.

Kelima, menurut Van Meter dan Van Horn yang dikutip oleh Widodo, bahwa karakteristik para pelaksana adalah mencakup struktur birokrasi, norma-norma, dan pola-pola hubungan yang terjadi dalam birokrasi. Meter dan Horn dalam (Subarsono, 2006:101).

Sikap para pelaksana dalam menjalankan tugas dan tanggungjawab sebagai pelaksana kebijakan harus dilandasi dengan sikap disiplin. Hal tersebut dilakukan karena dapat mempengaruhi keberhasilan implementasi kebijakan, setiap badan/instansi pelaksana kebijakan harus merasa memiliki terhadap tugasnya masing-masing berdasarkan rencana yang telah ditetapkan sebelumnya.

Keenam, dalam menilai kinerja keberhasilan implementasi kebijakan menurut Van Meter dan Van Horn yang dikutip oleh Agustino adalah sejauh mana lingkungan eksternal ikut mendukung keberhasilan kebijakan public yang telah ditetapkan, lingkungan eksternal tersebut adalah ekonomi, sosial, dan politik

Meter dan Horn dalam (Agustino, 2006:144). Lingkungan ekonomi, sosial dan politik juga merupakan faktor yang menentukan keberhasilan suatu implementasi.

Implementasi kebijakan (*policy implemntation*) merupakan proses lebih lanjut dari tahap formulasi kebijakan. Pada tahap formulasi ditetapkan strategi dan tujuan kebijakan, sedangkan tindakan (*action*) untuk mencapai tujuan diselenggarakannya pada tahap implementasi kebijakan.

5. Faktor-faktor Yang Mempengaruhi Implementasi Kebijakan Publik

Faktor-faktor yang mempengaruhi kinerja implementasi kebijakan dapat dikelompokkan menjadi tiga, yaitu : (1) Faktor kebijakan: tipe kebijakan, manfaat kebijakan, lokasi pengambilan keputusan, scope tujuan kebijakan, legitimasi pembuatan kebijakan, implementasi tentang kebijakan, (2) Faktor organisasi: tipe organisasi, ukuran organisasi, interdependensi, implementation structure, resources, budaya organisasi, (3) Faktor lingkungan: kondisi sosial, ekonomi budaya, dan kondisi demografis. (Effendi Sofian, 2000).

Secara umum dapat disimpulkan, bahwa model-model kebijakan yang dikemukakan oleh para ahli di atas dapat berpengaruh terhadap tingkat keberhasilan pelaksanaan suatu kebijakan. Jika diperhatikan secara cermat, berbagai model tersebut menunjukkan adanya saling keterkaitan antara satu dengan yang lainnya, atau membicarakan adanya faktor tertentu yang sangat penting dan kuat mempengaruhi pelaksanaan kebijakan, misalnya yang menyangkut faktor sumber daya yang dibicarakan oleh Van Meter dan Van Horn, Sabatier dan Mazmanian, dan Edward III.

Hubungan faktor kendaraan dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor. Hasil analisis hubungan antara lampu kendaraan dengan kejadian meninggal akibat kecelakaan lalu lintas secara statistik tidak cukup bermakna. Kecelakaan yang disebabkan oleh lampu kendaraan tidak menyala sering terjadi pada siang hari. Hal ini dikarenakan kondisi cahaya pada malam hari sangat minim, hanya mengandalkan lampu jalan dan lampu kendaraan. Akan tetapi saat lampu utama sepeda motor harus tetap dinyalakan pada siang hari, karena hal ini akan adanya cekungan ke dalam yang memiliki kedalaman dan diameter yang tidak berpola, ini disebabkan sistem pelapisan yang kurang sempurna. Banyak jalan yang berlubang yang memiliki diameter serta kedalaman yang cukup besar, hal ini sangat berisiko menyebabkan sepeda motor kehilangan keseimbangan ketika melewatinya, jika pengendara kurang terampil menguasai keadaan, seperti motor dapat oleng dan terjatuh. Tingkat keparahan yang ditimbulkan akibat kecelakaan karena jalan berlubang cukup parah bergantung pada model kecelakaan dan lubang yang ada. (Buastan, 2007).

Salah satu faktor yang mempengaruhi ketidakpatuhan pengendara sepeda motor mengenai kewajiban menyalakan lampu utama adalah tingkat pemahaman masyarakat yang masih kurang terhadap ketentuan tersebut.

Ketidaktahuan masyarakat terhadap ketentuan tersebut berkaitan pula dengan ketidaktahuan masyarakat terhadap adanya sanksi pidana yang dapat dijatuhkan bila terjadi pelanggaran terhadap kewajiban menyalakan lampu pada siang hari.

6. Kebijakan Wajib Menyalakan Lampu Utama Pada Siang Hari.

a. Dasar kebijakan

Sekalipun semua prinsip rasionalitas tersebut memberi sumbangan terhadap kualitas dalam pembuatan kebijakan publik, tetapi pada kenyataannya kebijakan seringkali tetap dirasa tidak memuaskan masyarakat. Theodore Lowi (1969:76) menyatakan bahwa yang tidak beres dalam pembuatan kebijakan bukanlah teknik yang digunakan, tetapi justru kecenderungan para kelompok kepentingan tertentu yang mendominasi pembuatan keputusan, untuk memenuhi kepentingan mereka dengan mengorbankan kepentingan public.

Latar belakang pembuatan peraturan ini adalah karena tingginya angka kecelakaan yang terjadi disetiap harinya, serta kurangnya kesadaran untuk berkendara secara bijak dan tanggung jawab. Dari berbagai peristiwa kecelakaan yang terjadi didapatkan fakta bahwa sebagian besar kecelakaan terjadi pada roda dua atau sepeda motor. Selain itu, kecelakaan juga banyak memakan korban jiwa. Tingginya pelanggaran lalu lintas bisa dilihat dari angka kecelakaan yang terus meningkat. Menyalakan lampu motor pada siang hari atau istilahnya DRL (*Daytime Running Lights*) merupakan peraturan pemerintah yang telah ditetapkan sejak tahun 2009.

b. Isi dari kebijakan

Aturan menyalakan lampu disiang hari untuk motor itu tertuang dalam Pasal 107 UU No. 22/2009 yang berbunyi pengendara sepeda motor wajib menyalakan lampu utama pada siang hari. Untuk ketentuan pidanya yang tertuang dalam Pasal 293 Ayat (2) dimana setiap yang mengemudikan sepeda motor

dijalan tanpa menyalakan lampu utama pada siang hari dipidana dengan kurung paling lama 15 hari atau denda paling banyak Rp. 100 Ribu Rupiah.

Berikut uraian UU RI No. 22 Tahun 2009 Bab IV Paragraf 2 Pasal 107 dan sanksinya sebagai berikut:

1) Pasal 107

- a) Pengemudi Kendaraan Bermotor wajib menyalakan lampu utama kendaraan bermotor yang di gunakan di jalan pada malam hari dan pada kondisi tertentu.
- b) Pengemudi Sepeda Motor selain mematuhi ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib menyalakan lampu utama pada siang hari.

2) Pasal 293

- a) Setiap orang yang mengemudi kendaraan bermotor di jalan tanpa menyalakan lampu utama pada malam hari dan kondisi tertentu sebagaimana dimaksud dalam pasal 107 Ayat (1) dipidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp 250.000.00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).
- b) Setiap orang yang mengemudi sepeda motor di jalan tanpa menyalakan lampu utama pada siang hari sebagaimana dimaksud dalam Pasal 107 Ayat (2) dipidana dengan kurungan paling lama 15 (lima belas) hari atau denda paling banyak Rp 100.00,00 (seratus ribu rupiah)

Saat siang hari yang sangat terang, membuat mata seakan terbiasa melihat benda-benda sekitar (jalan, trotoar, dan pohon). Ketika melihat ada kilasan atau sinar cahaya pada saat seperti itu, membuat perhatian mengarah ke cahaya tersebut. Hal inilah yang menjadi dasar mengapa UU No. 22 Tahun 2009 perlu dilaksanakan. Menyalakan lampu disiang hari, maka akan sangat membantu melihat dari jauh kendaraan (sepeda motor) yang datang dari arah depan atau samping, juga belakang (melalui kaca spion).

Untuk lebih jelasnya berikut adalah pertimbangan mengapa wajib menyalakan lampu disiang hari:

- a. Untuk mengantisipasi perubahan cuaca yang tidak menentu sehingga merubah jarak pandang pengendara yang satu dengan yang lainnya.
- b. Sebagai jarak untuk menyita perhatian pengemudi khususnya kendaraan roda 4 yang memiliki kaca film relative gelap.
- c. Memberikan sinyal berkelanjutan kepada pengendara roda 4 yang terkadang tidak dalam konsentrasi penuh.
- d. Dapat memberikan sinyal bahwa pada anda dibelakang kendaraan roda 4 melalui spion.
- e. Menyalakan lampu disiang hari akan sangat berguna jika track atau jalan yang dilalui banyak debu, asap, dan abut.

Berdasarkan uraian diatas memberikan gambaran bahwa, pelaksa UU RI No. 22 Tahun 2009 merupakan salah satu kebijakan agar menjunjung tinggi budaya taat aturan sehingga dalam berlalu lintas terasa aman dan terkendali.

7. Kebijakan Operasional Wajib Menyalakan Lampu Utama

Pengalihan arus lalu lintas dengan sistem buka tutup. Pembatasan pengoperasian truk pengangkut bahan bangunan dan kendaraan pengangkutan bersumber lebih dari 2. Kepada petugas terminal, wajib melakukan pemeriksaan kelengkapan peralatan tanggap darurat untuk setiap bus yang hendak berangkat seperti alat pemecah kaca, pemadam kebakaran, pintu darurat. Dihindari segala bentuk kegiatan yang dapat menghambat kelancaran lalu lintas.

Pengendara sepeda motor hanya diperkenankan mengangkut 2 orang penumpang termasuk anak-anak. Pengendara sepeda motor, untuk keselamatan wajib menyalakan lampu utama pada siang hari.

a. Fakta Sosial Pemberlakuan Hukum

Setiap kendaraan pasti dilengkapi dengan lampu untuk penerangan. Dipasangnyanya lampu pada kendaraan tentunya tidak menghilangkan tujuan utamanya yakni untuk keselamatan pengendara maupun orang lain. Pengguna lampu utama pada kendaraan pada umumnya digunakan untuk menerangi jalan pada malam hari agar jarak pandang alam berkendara dapat terjangkau. Selain sebagai penerangan fungsi lampu juga sebagai penanda untuk pengguna jalan atau pejalan kaki agar hati-hati dan peringatan untuk tidak berada didepanya atau menghindar. Sesuai dasar dan tujuan tersebut tentunya pemerintah memiliki kebijakan sendiri untuk lalu lintas. Kemudian pemerintah mengeluarkan peraturan tentang lalu lintas yakni UU No. 22 Tahun 2009.

Dalam undang-undang tersebut disebutkan dalam pasal 107 bahwasanya setiap kendaraan bermotor wajib menyalakan lampu utama di jalan pada siang hari, malam hari dan pada kondisi tertentu. Namun faktanya banyak pengendara bermotor yang menghiraukan bahkan melanggar aturan tersebut terutama mengenai penggunaan lampu utama pada siang hari. Sebagian ada yang berpendapat menyalakan lampu siang hari adalah pemborosan, ada juga yg berpendapat bahwa hal tersebut adalah tindakan bodoh dan sia-sia, bahkan ada yang menuding bahwa Pihak Kepolisian sengaja membuat aturan ini hanya untuk kepentingan semata.

Saat siang hari yang sangat terang, membuat mata kita seakan terbiasa melihat benda-benda sekitar (*jalanan, trotoar, pohon, dsb*). Ketika kita melihat ada kilasan atau sinar cahaya pada saat seperti itu, membuat perhatian kita mengarah ke cahaya tersebut. Hal inilah yang menjadi dasar mengapa meyalakan lampu pada siang hari perlu dilaksanakan. Karena jika dibantu dengan *menghidupkan lampu pada siang hari*, maka akan sangat membantu kita melihat dari jauh kendaraan (sepeda motor) yang datang dari arah depan atau samping, juga belakang (*melalui kaca spion*).

Sehingga dalam implementasi aturan tersebut, maka akan lebih dirasakan manfaat daripada hal yg sia-sia dan dianggap sebagian orang itu merugikan.

b. Kontekstualisasi Aturan Hukum

Implementasi hukum tidak lepas dari seberapa besar ketaatan atau kepatuhan hukum dari masyarakat itu sendiri. Alasan menyalakan lampu utama setelah kewajiban menyalakan lampu utama pada siang hari bagi sepeda motor diumumkan oleh Polri, ternyata masih saja banyak orang yang belum paham keuntungan dari menyalakan motor di siang hari. Ada yang beralasan menyalakan motor di siang hari adalah pemborosan energy, ada juga yang merasa cahaya matahari sudah lebih dari cukup untuk membuat motor terlihat oleh pengendara lain. Bahkan ada yang mengeluhkan reflektornya meleleh kepanasan karena terus menerus menyalakan lampu di siang hari. Namun, apapun alasan untuk tidak menyalakan lampu, tetap saja keuntungan menyalakan lampu di siang hari lebih banyak ketimbang kerugiannya, salah satunya keselamatan diri sendiri.

Menyalakan lampu akan membuat kehadiran kita mudah dilihat oleh pengendara lain. Memang, jika tanpa menyalakan lampu pun kita masih bias melihat namun dengan lampu menyala, pengendara lain hanya membutuhkan waktu yang lebih sedikit untuk melihat kehadiran anda. Dalam berlalu lintas kita akan menggunakan prinsip melihat dan dilihat. Saat di jalan, kita harus melihat keadaan sekitar dan untuk dilihat orang lain. Kita juga perlu ingat bahwa tidak semua orang mempunyai kemampuan melihat dan mencerna situasi dengan baik. Ada yang cepat tanggap, ada yang lambat, bahkan ada yang tidak peduli.

Indonesia, khususnya di kota-kota besar. Angka kepemilikan sepeda motor meningkat tajam dari tahun ke tahun. Namun sayangnya tidak diikuti dengan kesadaran berkendara yang baik, ditambah tingkat emosional yang makin

memprihatinkan akibat kenacetan lalu lintas. Factor factor tersebut membuatnya meningkatnya angka kecelakaan yang terjadi pada sepeda motor. Program DRL atau Dayling Running Light (menghidupkan lampu utama pada siang hari) untuk Indonesia memang sudah perlu dan benar untuk dijalankan. Hal paling utama adalah untuk memperkecil angka kecelakaan lalu lintas khususnya yang melibatkan sepeda motor.

c. Tugas dan Peranan Polisi Lalu Lintas

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2002 tentang kepolisian pasal 2 fungsi Kepolisian adalah salah satu fungsi pemerintahan Negara dibidang pemeliharaan keamanan dan ketertiban masyarakat, penegakan hukum, perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat. Pasal 3 ayat (1) pengemban fungsi kepolisian adalah Kepolisian Negara Republik Indonesia yang dibantu oleh : kepolisian khusus, penyidik pegawai negeri sipil; dan/atau bentuk-bentuk pengawasan swakarsa. Pasal 4 Kepolisian Negara Republik Indonesia bertujuan untuk mewujudkan keamanan dalam negeri yang meliputi terpeliharanya kemanan dan ketertiban masyarakat, tertib dan tegaknya hukum, terselenggarakannya perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat serta terbinanya ketentraman masyarakat dengan menjunjung tinggi hak asasi manusia. Pasal 5 ayat (1) Keplosian Negara Republik Indonesia merupakan alat Negara yang berperan dalam memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat, menegakkan hukum, serta memberikan perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat dalam rangka terpeliharanya kemanan dalam negeri.

Tugas pokok Kepolisian Negara Republik Indonesia pasal 13 yaitu :

- a. Memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat;
 - 1) Melaksanakan pengaturan, penjagaan, pengawalan dan patrol terhadap kegiatan masyarakat dan pemerintah sesuai kebutuhan (pasal 14 ayat [2]).
 - 2) Menyelenggarakan segala kegiatan dalam menjamin keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas di jalan (pasal 14 ayat [12]).
- b. Menegakkan hukum.
- c. Memberikan pelayanan kepada masyarakat.

Berhasilnya tugas pokok, fungsi dan peranannya, setiap anggota Kepolisian Negara Republik Indonesia diharuskan memiliki kemampuan teknis professional yang bersifat khas kepolisian, termasuk di dalamnya kemampuan dan perilaku memberikan pelayanan kepada masyarakat dengan sebaik-baiknya.

d. Kendaraan Bermotor

Kendaraan bermotor adalah kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknik untuk pergerakannya, dan digunakan untuk transportasi darat. Umumnya kendaraan bermotor menggunakan mesin pembakaran dalam, namun motor listrik dan mesin jenis lain (misalnya kendaraan listrik hibrida dan hibrida plug-in) juga dapat digunakan. Kendaraan bermotor memiliki roda, dan biasanya berjalan di atas jalanan. Jenis-jenis kendaraan bermotor dapat bermacam-macam, mulai dari mobil, bus, sepeda motor, kendaraan off-road, truk ringan, sampai truk berat. Klasifikasi kendaraan bermotor ini bervariasi tergantung masing-masing negara. ISO 3833:1977 adalah standar untuk tipe dan definisi kendaraan darat.

Berdasarkan UU No. 14 tahun 1992 yang dimaksud dengan peralatan teknik dapat berupa motor atau peralatan lainnya yang berfungsi untuk mengubah suatu sumber daya energi tertentu menjadi tenaga gerak kendaraan bermotor yang bersangkutan. Pengertian kata berada dalam ketentuan ini adalah terpasang pada tempat sesuai dengan fungsinya. Termasuk dalam pengertian kendaraan bermotor adalah kereta gandengan atau kereta tempelan yang dirangkaikan dengan kendaraan bermotor sebagai penariknya.

Sesuai dengan Undang-undang RI No. 14 Tahun 1992 tujuan transportasi adalah untuk mewujudkan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dengan selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman dan efisien, maupun memadukan moda transportasi lainnya, menjangkau seluruh pelosok wilayah daratan untuk menunjang pemerataan, pertumbuhan dan stabilitas sebagai pendorong, penggerak dan menunjang pembangunan nasional dengan biaya yang terjangkau oleh masyarakat. Maka untuk mewujudkan hal tersebut diatas semua peruntukannya harus memenuhi persyaratan teknis dan ambang batas laik jalan serta sesuai dengan kelas jalan yang dilalui. Pelaksanaan Pengujian Kendaraan Bermotor bersifat pelayanan umum dan lebih diutamakan pada pertimbangan menyangkut aspek keselamatan secara teknis terhadap pengguna/kendaraan bermotor di jalan sampai pada tujuannya dan kelestarian lingkungan dari kemungkinan pencemaran yang diakibatkan oleh kendaraan bermotor yang digunakan di jalan, atau singkatnya pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor tidak untuk mencari keuntungan materi.

Pengujian kendaraan bermotor dilaksanakan di Unit Pengujian Kendaraan Bermotor dan pemeriksaan dilakukan oleh Penguji yang memenuhi persyaratan yang ditetapkan oleh pemerintah, bagi kendaraan yang memenuhi kelaikan akan disahkan oleh Pejabat yang ditunjuk dan akan diberikan tanda uji. Sasaran pengujian kendaraan bermotor meliputi kegiatan memeriksa, menguji, mencoba dan meneliti dan diarahkan kepada setiap kendaraan wajib uji secara keseluruhan pada bagian-bagian kendaraan secara fungsional dalam system komponen serta dimensi teknisnya yang baik maupun berdasarkan persyaratan teknis yang objektif.

Sesuai dengan Peraturan Pemerintah No. 44 Tahun 1993, manfaat pengujian kendaraan bermotor adalah sebagai berikut :

- a. Mencegah atau memperkecil kemungkinan terjadinya kecelakaan lalu lintas, kebakaran, pencemaran lingkungan dan kerusakan-kerusakan berat pada waktu pemakaian.
- b. Memberikan informasi kepada masyarakat pengusaha transportasi tentang daya angkut yang diizinkan, muatan sumbu terberat serta kelas jalan terendah yang dapat dilalui sehingga diharapkan dapat mencegah kerusakan jalan di jalan.
- c. Memberi saran-saran perbaikan kepada pengusaha/pemilik kendaraan bermotor.
- d. Menginformasikan kelemahan-kelemahan terhadap produksi tertentu untuk langkah penyempurnaan khususnya bagi produsen atau agen tunggal pemegang merk.

- e. Menyajikan data kuantitatif tentang potensi angkutan, baik angkutan penumpang maupun angkutan barang dalam hubungan dengan pembinaan angkutan secara umum.

Menurut Pasal 1 butir (20) UU No. 22 Tahun 2009 yang dimaksud dengan kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor. Pengertian kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel. Sepeda motor adalah kendaraan bermotor beroda dua dengan atau tanpa rumah-rumah dan dengan atau tanpa kereta samping atau kendaraan bermotor beroda tiga tanpa rumah-rumah. Penggunaan sepeda motor di Indonesia sangat populer karena harganya yang relatif murah, penggunaan bahan bakarnya rendah dan biaya operasionalnya juga murah.

Lampu sepeda motor berada di depan berwarna putih dan/atau kuning. Selain lampu sebagai alat penerang, lampu juga dapat digunakan sebagai alat komunikasi antar sesama pemakai jalan. Menurut UU No. 22 Tahun 2009, yang dimaksud pengemudi adalah orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang telah memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM).

Ketertiban dalam berlalu lintas di jalan merupakan kewajiban setiap pengguna jalan dengan tujuan untuk keamanan dan keselamatan lalu lintas. Keamanan lalu lintas dan angkutan jalan merupakan suatu keadaan terbebasnya setiap orang, barang dan/atau kendaraan dari gangguan perbuatan melawan hukum, dan/atau rasa takut dalam berlalu lintas. Sedangkan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari

resiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan dan/atau lingkungan.

Negara Indonesia ini adalah negara yang memiliki jumlah penduduk sekitar 22 juta jiwa, dengan kepadatan penduduk yang terus meningkat setiap tahunnya. Setiap kali pemerintahan berganti tangan penguasa maka adapula peraturan baru dan peraturan yang dihapus. Semua peraturan pemerintah yang telah lama atau pun masih baru pasti mempunyai sebab dan akibat dari proses pembuatan dan pelaksanaannya. Salah satunya seperti peraturan UU No. 22 Tahun 2009, pasal 107 (2) UUD 1945 yang mengatur tentang peraturan lalu lintas dan angkutan jalan. Contohnya dengan menyalakan lampu kendaraan bermotor di siang hari, bagi sebagian orang mungkin ini dianggap hal yang biasa biasa saja karena lampu tidak akan menyebabkan bahaya seperti luka. Tetapi tanpa disadari kita semua yang menyalakan lampu motor di siang hari sedang menabung perusakan lapisan ozon yang menyebabkan bumi ini menjadi rentan akan bahaya yang diluar perkiraan.

Peraturan tentang menyalakan lampu kendaraan bermotor di siang hari ini belum lama dikeluarkan di Indonesia. Seperti biasanya, setiap peraturan baru yang bertentangan dengan respon dari warga masyarakat pasti akan adanya konflik. Begitu pula peraturan ini yang setelah di keluarkan dan dilaksanakan terjadi protes keras dari masyarakat dengan peraturan yang dianggap kurang masuk akal, malah akan menambah polusi lingkungan. Berdasarkan pancasila sila ke 5 yang berbunyi keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia. Di sila 5 ini dijelaskan bahawa semua warga negara berhak menerima keadilan dalam berbagai aspek

kehidupan termasuk ikut dalam pembuatan peraturan pemerintah yang juga mengatur semua tindakan dalam kehidupan kenegaraan ini.

Akibat dari menyalakan lampu kendaraan bermotor di siang hari mempunyai pengaruh positif dan negatif yaitu:

a. Pengaruh Positif Dari Peraturan UU No. 22 Tahun 2009, Pasal 107 (2) UUD 1945.

- 1) Mengurangi angka kecelakaan lalu lintas khususnya kendaraan bermotor
- 2) Mengurangi angka kematian di jalan
- 3) Meningkatkan kewaspadaan dengan kendaraan lain di sekitar kita
- 4) Mengurangi penyebab saling bersenggolan di jalan raya

b. Pengaruh Negatif Dari Peraturan UU No. 22 Tahun 2009, Pasal 107 (2) UUD 1945.

- 1) Mengurangi jangka waktu daya pakai aki karena digunakan secara terus menerus
- 2) Mengurangi jangka waktu daya pakai lampu karena dipakai siang dan malam hari
- 3) Meningkatnya pengeluaran si pengendara yang seharusnya bisa digunakan untuk hal yang lebih penting
- 4) Meningkatkan efek Global warming
- 5) Menyilaukan mata pejalan kaki, dan pengendara sepeda motor lainnya

- 6) Mengurangi efisiensi mesin motor saat dipakai sehingga performa tidak maksimal
- 7) Membuat suhu udara lingkungan menjadi lebih panas karena efek yang ditimbulkan dari pancaran lampu motor tersebut.
- 8) UU tentang menyalakan lampu di siang hari

Aturan menyalakan lampu disiang hari untuk motor itu tertuang dalam Pasal 107 (2) UU No. 22/2009 yang berbunyi pengendara sepeda motor wajib menyalakan lampu utama pada siang hari. Untuk ketentuan pidanya yang tertuang dalam Pasal 293 Ayat (2) dimana setiap orang yang mengemudikan sepeda motor di jalan tanpa menyalakan lampu utama pada siang hari dipidana dengan kurang paling lama 15 hari atau denda paling banyak Rp. 100 Ribu Rupiah.

Untuk lebih jelasnya berikut uraian UU RI No. 22 Tahun 2009 Bab IV Paragraf 2 Pasal 107 dan sanksinya sebagai berikut:

a. Pasal 107

- 1) Pengemudi Kendaraan Bermotor wajib menyalakan lampu utama kendaraan bermotor yang di gunakan di jalan pada malam hari dan pada kondisi tertentu.
- 2) Pengemudi Sepeda Motor selain mematuhi ketentuan sebagaimana dimaksudkan pada ayat (1) wajib menyalakan lampu utama pada siang hari.

b. Pasal 293

- 1) Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan tanpa menyalakan lampu utama pada malam hari dan kondisi tertentu

sebagaimana dimaksudkan dalam pasal 107 Ayat (1) dipidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp 250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

- 2) Setiap orang yang mengemudikan Sepeda motor di jalan tanpa menyalakan lampu utama pada siang hari sebagaimana dimaksudkan dalam Pasal 107 Ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 15 (lima belas) hari atau denda paling banyak Rp 100.000,00 (seratus ribu rupiah).

Saat siang hari yang sangat terang, membuat mata seakan terbiasa melihat benda-benda sekitar (jalan, trotoar, dan pohon). Ketika melihat ada kilasan atau sinar cahaya pada saat seperti itu, membuat perhatian mengarah ke cahaya tersebut. Hal inilah yang menjadi dasar mengapa UU No. 22 Tahun 2009 perlu dilaksanakan. Menyalakan lampu disiang, maka akan sangat membantu melihat dari jauh kendaraan (sepeda motor) yang datang dari arah depan atau samping, juga belakang (melalui kaca spion).

Berikut adalah pertimbangan mengapa wajib menyalakan lampu disiang hari:

- a. Untuk mengantisipasi perubahan cuaca yang tidak menentu sehingga merubah jarak pandang pengendara yang satu dengan yang lainnya.
- b. Sebagai cara untuk menyita perhatian pengemudi khususnya kendaraan roda empat (4) yang dimiliki kaca film relatif gelap.
- c. Menyalakan lampu disiang hari akan sangat berguna jika track atau jalan yang dilalui banyak debu, asap, dan kabut.

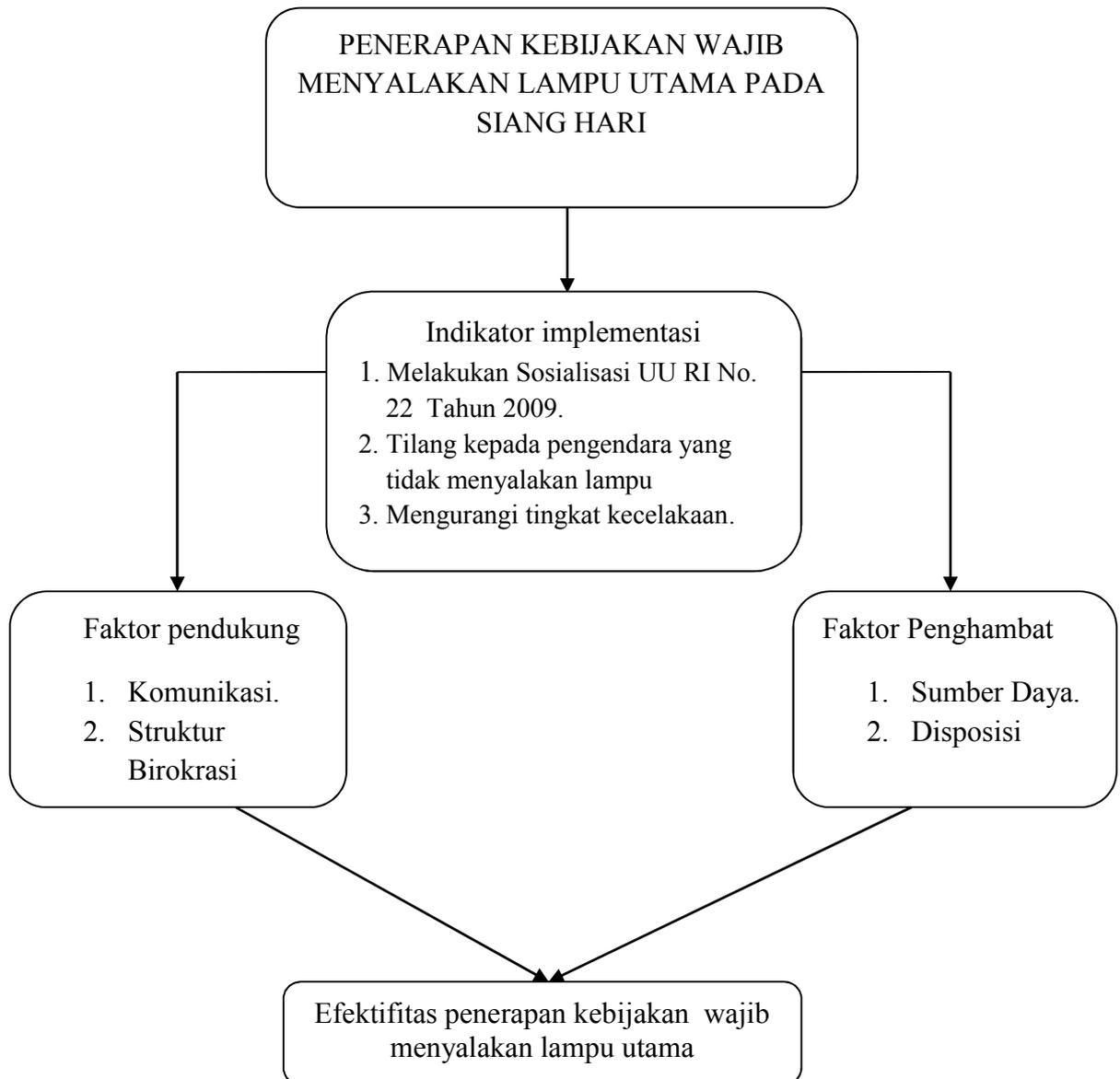
- d. Memberikan sinyal berkelangsunan kepada pengendara empat (4) yang terkadang tidak berkendara dalam konsentrasi penuh.
- e. Dapat memberikan sinyal bahwa pada anda dibelakang kendaraan roda 4 melauai spion kendaraan roda empat (4).

Berdasarkan uraian diatas memberikan gambaran bahwa, pelaksanaan UU RI No. 22 Tahun 2009 merupakan salah satu kebijakan yang menuntut dan menentang pengguna kebijakan agar menjunjung tinggi budaya taat aturan sehingga dalam berlalu lintas terasa aman dan terkendali.

B. KerangkaPikir

Berdasarkan penjelasan pada tinjauan pustaka diatas, maka kerangka pikir dalam penelitian menggambarkan bahwa UU No. 22 Tahun 2009 Pasal 107 (2) adalah kebijakan publik yang mewajibkan para pengendara sepeda motor untuk menyalakan lampu motor di siang hari. Dalam implementasi penerapan kebijakan tersebut ada beberapa faktor penghambat dan faktor pendukung yang mempengaruhi keberhasilan dari implementasi kebijakan *Light on* tersebut diantaranya, komunikasi, sumber daya, disposisi, dan struktur birokrasi implementor. Setelah hasil kebijakan penerapan wajib menyalakan lampu utama pada siang hari diperoleh maka selanjutnya kebijakan wajib menyalakan lampu utama pada siang hari efektif di terapkan pada kendaraan bermotor di Kota Makassars.

Berdasarkan dukungan landasan teoritik yang diambil oleh peneliti sebagai landasan konseptual penelitian penelitian ini, maka dapat disusun Kerangka Pemikiran sebagai berikut :



Gambar 2.1 Kerangka Pikir

C. Fokus Penelitian

Berdasarkan dengan judul yang telah diajukan maka fokus penelitian yang akan di teliti adalah bagaimana peneraan kebijakan wajib menyalakan lampu utama pada siang hari bagi kendaraan bermotor di Kota Makassar.

D. Deskripsi fokus Penelitian

Defenisi fokus penelitian yang akan diteliti antara lain:

1. Komunikasi berkenaan dengan bagaimana kebijakan dikomunikasikan pada organisasi dan atau publik.
2. Struktur birokrasi berkenaan dengan kesesuaian organisasi birokrasi yang menjadi penyelenggaraan implementasi kebijakan publik. Tantangannya adalah bagaimana agar tidak terjadi *bureaucratic fragmentation* karena struktur ini menjadikan proses implementasi menjadi jauh dari efektif.
3. Sumber daya berkenaan dengan ketersediaan sumber daya pendukung, khususnya sumber daya manusia. Hal ini berkenaan dengan kecakapan pelaksana kebijakan publik untuk *carry out* kebijakan secara efektif.
4. Disposisi berkenaan dengan kesediaan para implementor untuk melaksanakan kebijakan publik tersebut. Kecakapan saja tidak mencukupi, tanpa kesediaan dan komitmen untuk melaksanakan kebijakan.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Waktu dan Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan selama 2 bulan pada tanggal 23 Januari sampai 23 Maret 2017, setelah pelaksanaan seminar proposal. Adapun lokasi penelitian ini yaitu di Kota Makassar dan instansi Kepolisian Kota Makassar. Peneliti memilih Kota Makassar sebagai lokasi penelitian dengan dasar pertimbangan:

1. Untuk mengkaji secara ilmiah tentang penerapan kebijakan wajib menyalakan lampu utama pada siang hari bagi kendaraan beroda dua.
2. Untuk menambah pemahaman para pengendara sepeda motor terhadap keselamatan berkendara di jalanan.

B. Jenis dan Tipe Penelitian

1. Jenis Penelitian

Berdasarkan kerangka teori dan kerangka penelitian ini yang telah dikemukakan sebelumnya, maka jenis penelitian ini yaitu penelitian kualitatif yaitu metode penelitian yang digunakan untuk meneliti kondisi objektif dengan menggambarkan situasi-situasi atau kejadian-kejadian secara sistematis.

2. Tipe Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan fenomenologi, karena terkait langsung dengan gejala-gejala yang muncul di sekitar manusia. Penelitian yang menggunakan pendekatan fenomenologi berusaha memahami makna peristiwa serta interaksi pada orang-orang dalam situasi tertentu.

C. Sumber Data

Sumber data yang digunakan oleh peneliti dalam penelitian ini ada dua data yaitu data primer dan data sekunder.

1. Data Primer

Data primer yaitu data yang diperoleh secara langsung pada saat kita melakukan penelitian, sumber data yang diperoleh secara langsung dari orang-orang atau responden yang secara sengaja dipilih untuk memperoleh data-data atau informasi yang ada relevansinya dengan permasalahan penelitian.

2. Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang diperoleh dari sumber kedua atau sumber sekunder dari data yang kita butuhkan yang digunakan untuk menjelaskan data primer, sumber data sekunder diharapkan dapat berperan membantu mengungkapkan data yang diharapkan, data sekunder ini dapat diperoleh dari catatan ataupun tulisan-tulisan yang berkaitan dengan objek permasalahan yang akan diteliti.

D. Informan Penelitian

Penentuan informan secara purposive sampling yaitu, sengaja memilih informan yang dianggap mengetahui betul objek penelitian sehingga dapat diharapkan memberikan informasi yang akurat tentang tujuan penelitian. Adapun tabel sebagai berikut.

Tabel 3.1 Daftar Informan Penelitian

No	Nama	Inisial	Jabatan	Jumlah (orang)
1.	Hamka Mappaita, SH	HM	Kasat Lantas	1
2.	Amirullah Karim	AK	Polantas	1
3.	Sutrisno	S	Polantas	1
4.	Muhlis Darwis	MD	Polantas	1
5.	Asmin Idris	AI	Polantas	1
6.	Masdar	M	Pengendara	1
7.	Jumardin Nurdin	JN	pengendara	1
8.	Ardien	A	pengendara	1
9.	Kahar	K	pengendara	1
Jumlah				9

E. Teknik Pengumpulan Data

Instrumen yang digunakan dalam penelitian ini adalah observasi, wawancara, dan dokumentasi.

1. Observasi

Observasi adalah pengamatan langsung para pembuat keputusan berikut lingkungan fisiknya atau suatu kegiatan yang sedang berjalan. Dalam penelitian ini penulis melakukan observasi untuk menyajikan gambaran realistik atau kejadian nyata yang terjadi terhadap tingkat kepatuhan pengendara sepeda motor yang tidak menyalakan lampu utama pada siang hari.

2. Wawancara

Dalam penelitian ini penulis melakukan wawancara dengan para pengendara sepeda motor yang melintas di sepanjang jalan perbatasan Kota Makassar dan Kabupaten Gowa dengan aparat penegak hukum yaitu polisi di pos polisi daerah diperbatasan tersebut tentang pelaksanaan mengenai menyalakan lampu utama sepeda motor di siang hari.

3. Dokumentasi

Dokumentasi adalah cara pengumpulan data dengan mempelajari arsip atau dokumen-dokumen, yaitu setiap bahan tertulis baik internal maupun eksternal yang berhubungan dengan masalah pengendara sepeda motor yang telah melakukan pelanggaran yaitu tidak menyalakan lampu utama motor di siang hari.

F. Teknik Analisis Data

Analisis terdiri dari tiga alur kegiatan yang terjadi secara bersamaan yaitu: Reduksi data, penyajian data, penarikan kesimpulan atau verifikasi.

1. Tahap Reduksi Data

Pada tahap ini penulis ini memusatkan perhatian pada data lapangan yang telah terkumpul. Data lapangan yang demikian banyak tersebut selanjutnya dipilih berdasarkan tema atau variable yang telah ditetapkan, misalnya data menyangkut indikator kegiatan-kegiatan lapangan atau kegiatan apa yang dikelompokkan masing-masing dan lainnya yang sama sekali tidak memiliki kaitan dengan variable penelitian ini di simpan, selanjutnya data dari indikator tersebut disederhanakan, dalam arti mengklarifikasikan data atas dasar pada variable dan mencari kaitan-kaitannya.

2. Penyajian Data

Penyajian data diartikan sebagai pemaparan yang tersusun untuk memberi peluang terjadinya suatu kesimpulan. Selain itu dalam penyajian data diperlukan adanya perencanaan pembagian kolom dan tabel bagi data kualitatif dalam bentuk khususnya. Dengan demikian penyajian data yang baik dan jelas sistematiknya sangatlah diperlukan untuk melangkah kepada tahapan penelitian kualitatif selanjutnya.

3. Penarikan Kesimpulan

Penarikan kesimpulan merupakan tahap akhir dalam penelitian dimana data-data yang telah diperoleh akan ditarik garis besar/kesimpulan sebagai hasil keseluruhan dari penelitian tersebut.

G. Keabsahan Data

Dalam penelitian ini penulis menggunakan metode kualitatif dengan model interaktif, artinya peneliti terjun langsung ke lapangan untuk mencari data-data yang dibutuhkan langsung kepada pihak yang terkait dengan permasalahan yang akan diteliti. Dasar penelitian yang dilakukan adalah survey yaitu penelitian yang dilakukan dengan mengumpulkan dan menganalisa suatu peristiwa atau proses tertentu dengan memilih data atau menetapkan ruang lingkup tertentu sebagai sampel yang dianggap representative (orang-orang yang terpilih).

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Deskripsi Objek Penelitian

1. Letak Lokasi Penelitian

Luas wilayah hukum polrestabes Makassar yaitu seluruh wilayah kota Makassar dengan luas kota Makassar 175,77 Km dari 14 kecamatan (Mariso, Mamajang, Tamalate, Rappocini, Makassar, Ujung pandang, Wajo, Bontoala, Ujung tanah, Tallo, Panakukang, Manggala, Bringkanaya, dan Tamalanrea) Dengan 143 kelurahan batas-batas sebagai berikut:

- Sebelah utara berbatasan dengan kabupaten Pangkep
- Sebelah selatan berbatasan dengan kabupaten Gowa
- Sebelah barat berbatasan dengan selat Makassar
- Sebelah timur berbatasan dengan kabupaten maros

Adapun letak geografis Kapolrestabes Makassar yaitu:

- a. Kepolisian wilayah kota besar Makassar terletak di Jl. Jend Ahmad Yani No.9 yang terdiri dari lahan seluas kurang lebih 6700 m dengan bangunan yang telah di tata berlantai tiga dan sarana dan prasarana yang seluas memadai untuk keperluan serta pelayanan bagi masyarakat.
- b. Sebelah selatan berhadapan dengan kantor walikota Makassar
- c. Sebelah timur berbatasan dengan bank danamaon

- d. Sebelah utara berbatasan dengan Jl. Serui dan kantor pembekalan TNI angkatan darat kodam VII wirabuana Makassar
- e. Sebelah barat berbatasan dengan Bank Central Asia Makassar. Wilayah pemerintah polrestabes Makassar yaitu: (1) kota: 1,2 kecamatan: 14,3 kabupaten: 143

2. Visi Misi

a. Visi

Menjamin tegaknya hukum di jalan yang bercirikan perlindungan, pengayoman, pelayanan masyarakat yang demokrasi sehingga terwujud keamanan, ketertiban, keselamatan dan kelancaran lalu lintas.

b. Misi

Mewujudkan masyarakat pemakai jalan memahami dan yakin kepada polantas sebagai pelindung, pengayom dan pelayan masyarakat dalam kegiatan pendidikan masyarakat lalu lintas, pengkajian masalah lalu lintas, registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan mengemudi.

3. Tugas dan Fungsi

- a. Sat lantas polrestabes Makassar adalah unsur pelaksana pada tingkat polwiltabes Makassar yang bertugas melaksanakan fungsi teknis lintas dalam wilayah polwiltabes Makassar.
- b. Menyelenggarakan fungsi teknis lintas yang meliputi gakkum lintas, regident lintas dan dikyasa lintas
- c. Membantu menyelenggarakan dan melaksanakan operasi rutin serta operasi khusus yang diperintahkan.

- d. Melaksanakan administrasi operasi termasuk pullahjianta yang berkenan dengan aspek pembuatan maupun pelaksana fungsiny
- e. Dalam melaksanakan tugas pedoman pada juknis/juklat serta arahan/petunjuk pimpinan

4. Standar Operasional Prosedur

a. Pengertian SOP

Menurut Tjipto Atmoko (2005), Standar Operasional Prosedur merupakan suatu pedoman atau acuan untuk melaksanakan tugas pekerjaan sesuai dengan fungsi dan alat penilaian kinerja instansi pemerintah berdasarkan indikator-indikator teknis, administratif dan prosedural sesuai tata kerja, prosedur kerja dan sistem kerja pada unit kerja yang bersangkutan.

b. Tujuan dan Manfaat SOP

SOP (Standar Operasional Prosedur) merupakan dokumen yang berisi langkah-langkah/sistematika kerja dalam sebuah organisasi. Dari beberapa pengertian SOP menurut para ahli, tujuan utama dari penyusunan SOP adalah untuk mempermudah setiap proses kerja dan meminimalisir adanya kesalahan di dalam proses pengerjaannya. Adapun tujuan dari penyusunan SOP diantaranya :

- 1). Agar petugas atau pegawai menjaga konsistinsi dan tingkat kinerja petugas atau pegawai atau tim dalam organisasi atau unit kerja.
- 2.) Agar mengetahui dengan jelas peran dan fungsi tiap–tiap posisi dalam organisasi.
- 3) Memperjelas alur tugas, wewenang dan tanggung jawab dari petugas atau pegawai terkait.

- 4) Melindungi organisasi atau unit kerja dan petugas atau pegawai dari malpraktek atau kesalahan administrasi lainnya.
- 5) Untuk menghindari kegagalan atau kesalahan, keraguan, duplikasi dan inefisiensi.
- 6) Memberikan keterangan tentang dokumen- dokumen yang dibutuhkan dalam suatu proses kerja.

Manfaat yang didapat dengan pembuatan Standar Operasional Prosedur ini diantaranya:

- 1) Efisiensi Waktu, karena semua proses menjadi lebih cepat ketika pekerjaan itu sudah terstruktur secara sistematis dalam sebuah dokumen tertulis. Semua kegiatan karyawan sudah tercantum dalam SOP sehingga mereka tahu apa yang harus dilakukan selama masa kerja.
- 2) Memudahkan tahapan pelayanan yang diberikan kepada masyarakat sebagai konsumen dilihat dari sisi kesederhanaan alur pelayanan.
- 3) Kesungguhan karyawan dalam memberikan pelayanan, terutama terhadap konsistensi waktu kerja sesuai ketentuan yang berlaku. Ini merupakan standarisasi bagaimana seorang karyawan menyelesaikan tugasnya.
- 4) Dapat digunakan sebagai sarana untuk mengkomunikasikan pelaksanaan suatu pekerjaan.

- 5) Dapat digunakan sebagai sarana acuan dalam melakukan penilaian terhadap proses layanan. Jika karyawan bertindak tidak sesuai dengan SOP berarti dia memiliki nilai kurang dalam melakukan layanan.
 - 6) Dapat digunakan sebagai sarana mengendalikan dan mengantisipasi apabila terdapat suatu perubahan sistem.
 - 7) Dapat digunakan sebagai daftar yang digunakan secara berkala oleh pengawas ketika diadakan audit. SOP yang valid akan mengurangi beban kerja. Bersamaan dengan itu dapat juga meningkatkan comparability, credibility dan defensibility.
 - 8) Membantu pegawai menjadi lebih mandiri dan tidak tergantung pada intervensi manajemen, sehingga akan mengurangi keterlibatan pimpinan dalam pelaksanaan proses sehari-hari.
 - 9) Mengurangi tingkat kesalahan dan kelalaian yang mungkin dilakukan oleh seorang pegawai dalam melaksanakan tugas.
- c. Standar Operasional prosedur POLRESTABES Makassar
- 1) Melaksanakan perangaturnan dan penjagaan lalu lintas di jalan
 - 2) Melaksankan penentuan standar waktu maksimal kehadiran polentas di setiap lokasi kemacetan guna mengurangi arus lalu lintas
 - 3) Melaksanakan giat patrol rutin di beberapa ruas jalan yang memiliki kerawanan pelanggaran, kemacetan, dan kecelakaan lalu lintas
 - 4) Melaksankan pelayanan SIM dengan melakaukan giat kreatif guna berikan rasa kepuasan masyarakat dan patuhi standar operasional prosedur (SOP) yang SIM.

- 5) Melakukan revitalisasi kembali ke kawasan percontohan tertib lintas (KTL) dengan lakukan koordinasi dengan instansi terkait dan susunan pencegahan KTL ke depan.
- 6) Melaksanakan yan penyidikan laka lintas dan tentukan waktu kehadiran TKP gguna penyelamatan jiwa manusia dan hindari dengan terjadinya kecelakaan lalu lintas
- 7) Melaksanakan perubahan sikap dan prilaku dalam berlalu lintas di jalan, meningkatkan diknas lalu lintas, tumbuuhkan disiplin lalu lintas secara terprogram
- 8) Melaksanakan giat polsanak dan PKS dengan melakukan koordinasi antar intansi terkait.

5. Karakteristik Pelanggar

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, Pelanggar adalah orang atau kelompok yang bertindak menyalahi hukum dan aturan yang berlaku.

a. Usia Pelanggar

Usia adalah merupakan variabel yang sangat menentukan tingkat produktifitas seorang masyarakat, dengan tinngkat usia yang masih produktifitas berpengaruh terhadap kinerja yang tentunya akan memberikan dampak terhadap kualitas kerja atau aktivitas yang dihasilkan.

Untuk data masyarakat menurut usia dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel.2.2 Tabel Jumlah Pelanggar Menurut Usia

No	Tahun	Jumlah Pelanggar	Golongan Usia				
			<17	17-27	28-50	51-70	>70
1.	2015	16.674	864	8706	4578	2003	573
2.	2016	22.968	1524	11439	8957	1548	—

Sumber : Kantor Polrestabes Makassar 2017

Pada tabel 2.2 di atas menunjukkan bahwa masyarakat pada Tahun 2016 dengan rentang usia 17-27 tahun sebanyak 11439 pelanggar, rentang usia 28-50 tahun sebanyak 8957 pelanggar, dan rentang usia 51-70 tahun sebanyak 1548. Dengan ini dapat dikatakan bahwa pelanggaran lebih banyak dilakukan di usia 17-27 tahun dibandingkan pada usia 51-70 tahun. Tahun 2015 data pelanggar lebih sedikit pada 17-27 tahun dengan jumlah 8706, dan rentang usia dari 51-70 sebanyak 2003 tahun. Hal ini bagus, karena pada rentang usia ini masyarakat sudah berpengalaman serta mempunyai tenaga yang kuat dan enerjik yang memungkinkan masih enerjik dalam berkendara di jalan raya.

b. Tingkat Pendidikan Pelanggar

Distribusi Responden menurut kategori tingkat pendidikan tergambar pada tabel di bawah ini:

Table 2.3. Tabel Jumlah Pelanggar Menurut Tingkat Pendidikan

No	Tahun	Jumlah Pelanggar	PENDIDIKAN PELANGGARAN LALU LINTAS					Ket
			SD	SLTP	SLTA	AKADEMIK	P.sekolah	
1.	2015	16.674	121	703	11.327	3458	1065	-
2.	2016	22.968	306	952	14.700	5390	1614	-

Sumber: Kantor Polrestabes Makassar 2017

Berdasarkan tabel 2.3 menunjukkan distribusi responden menurut tingkat pendidikan, terkonsentrasi pada Akademik sebanyak 3458 dan paling rendah pada SD sebanyak 121 pada tahun 2015, dan pada tahun 2016 distribusi responden paling tinggi pada Akademik dengan jumlah 5390 dan paling rendah pada tingkat SD dengan jumlah 306. Data pelanggaran dari segi profesi dan usia pelanggaran pada tahun 2015 2016.

c. Tingkat Profesi pelanggar

Tabel 2.4. Tabel Jumlah Pelanggar dari segi Profesi pada tahun 2015 dan 2016.

No	Tahun	Jumlah Pelanggar	Profesi					Ket
			PNS	Swasta	Mahasiswa	Pelajar	Penge mudi	
1.	2015	16.674	132	135	60	75	165	
2.	2016	22.968	68	1045	5277	1857	3511	

Sumber : Kantor Polrestabes Makassar 2017

Pada tabel 2.4 di atas menunjukkan distribusi pelanggar menurut tingkat profesi, terkonsentrasi pada pengemudi dengan jumlah 165 dan paling rendah terdapat pada mahasiswa dengan jumlah 60 pada tahun 2015, dan pada tahun 2016 tingkat fropesi masih diduduki pada pengemudi dengan naik pesat dengan sejumlah 3511 dan yang paling rendah terdapat pada PNS.

B. Penerapan Kebijakan Wajib Menyalakan Lampu Utama Pada Siang Hari Bagi Pengendara Roda Dua.

1. Melakukan Sosialisasi UU RI No. 22 Tahun 2009

Sosialisasi dapat terjadi melalui interaksi sosial secara langsung maupun tidak langsung. Proses sosialisasi dapat berlangsung melalui kelompok sosial, seperti: keluarga, teman sepermainan dan sekolah, lingkungan kerja, maupun media massa, seperti: media cetak (surat kabar, majalah, tabloid) maupun elektronik (televise, radio, film dan video). Besarnya pengaruh media massa sangat tergantung pada kualitas dan frekuensi pesan yang disampaikan.

Berikut hasil wawancara dengan aparat kepolisian terkait sosialisasi.

“Pengemudi kendaraan bermotor wajib menyalakan lampu utama kendaraan bermotor yang digunakan di jalan pada malam hari dan kondisi tertentu, Pengemudi sepeda motor selain mematuhi ketentuan sebagaimana di maksud pada ayat 1 wajib menyalakan lampu utama pada siang hari (UU RI No. 22 Tahun 2009, 2010 :78). Yang berbunyi sepeda motor wajib menyalakan lampu utama pada siang hari, kini benar-benar menjadi kewajiban karena nilai beberapa peran penting dalam keselamatan berkendara dengan lampu menyalakan pada siang hari pengendara sepeda motor akan lebih waspada. Dari spion bisa terlihat kilatan cahaya yang menandakan ada sepeda motor di belakang begitu juga, didepan sorot lampunya akan memudahkan melihat sepeda motor lain. (Wawancara HM, 18 Februari 2017)

Uraian diatas menggambarkan bahwa mensosialisasikan tentang implementasi kebijakan menyalakan lampu utama pada siang hari bagi kendaraan beroda dua merupakan sangat penting tanpa dengan mensosialisasikannya masyarakat tidak tahu dan tidak menerapkannya kebijakan tersebut, sepeda motor wajib menyalakan lampu utama pada siang. Dengan menyalakan lampu pada siang hari bagi pengendara sepeda motor akan lebih waspada, Dari spion bisa terlihat kilatan cahaya yang menandakan pada sepeda motor di belakan. Begitu juga di depan sorot lampunya akan memudahkan melihat sepeda motor lain.

Sekalipun UU No.22 Tahun 2009 ini merupakan aturan yang di sahkan demi keselamatan masyarakat, hanya saja sebagian besar masyarakat yang belum memahami pentingnya menyalakan lampu kendaraan bermotor di siang hari, bahkan masyarakat mengatakan kebijakan menyalakan lampu sepeda motor pada siang hari manfaatnya kurang optimal.

Adapun hasil wawancara dengan masyarakat sebagai berikut:

“Saya selaku pengendara sangat setuju dengan adanya sosialisasi tersebut akan tetapi saya juga tidak setuju dengan adanya peraturan ini dikarenakan pemborosan aki yang terus menerus dan mengakibatkan aki cepat mati dan coba bayangkan terhadap masyarakat yang mempunyai tingkat keterbatasan ekonomi yang lebih rendah tingkat pendapatannya”.(Wawancara, M 19 Februari 2017)

Berdasarkan hasil wawancara diatas dapat disimpulkan bahwa masyarakat kurang setuju dengan adanya pemberlakuan peraturan tersebut dikarena tingkat ekonomi yang tidak menetap ditambah lagi dengan adanya menyalakan lampu motor terus menerus yang akan mengakibatkan aki motor cepat mati dan harus di ganti lagi dengan yang baru. Hal ini membuat para masysrakat resah karena

seharusnya mereka bisa menghidupi keluarga dengan yang lebih tapi sebagian penghasilan juga lari kepada bagian motor.

Adapun hasil wawancara dengan masyarakat sebagai berikut:

“Saya selaku pengendara sangat setuju dengan adanya aturan tersebut. Akan tetapi kurangnya sosialisasi dari pihak kepolisian baik secara langsung ataupun tidak langsung membuat masyarakat belum mengetahui bahwa menyalakan lampu di siang hari telah diatur dalam undang-undang dan bukan hanya sekedar himbauan semata ”.(Wawancara, K 19 Februari 2017)

Berdasarkan hasil wawancara diatas dapat disimpulkan bahwa kebijakan pemerintah dalam menegakkan aturan menyalakan lampu di siang hari itu sudah baik. Hanya saja, masih ada masyarakat yang kurang mengetahui hal tersebut. Akibat dari ketidaktahuan masyarakat tentang aturan inilah yang menyebabkan masih ada beberapa masyarakat yang acuh tak acuh dengan aturan tersebut. Dan juga kurangnya media yang digunakan pihak kepolisian dalam bersosialisasi menjadi salah satu faktor yang membuat masyarakat belum terlalu peduli dengan aturan tersebut.

2. Tilang kepada pengendara yang tidak menyalakan lampu.

Tilang merupakan bukti atas pelanggaran yang telah dilakukan. Fungsi dari tilang itu sendiri ialah sebagai undangan kepada pelanggar lalu lintas untuk menghadiri sidang dipengadilan negeri dan sebagai tanda bukti penyitaan atas barang yang disita dari pelanggar oleh polisi lalu lintas. Ada beberapa hal yang membuat pengendara kena tilang, baik dalam keadaan razia ataupun non razia. Diantaranya berupa, surat kendaraan yang tidak lengkap, tidak memakai helm, tidak memakai spion, motor modifikasi yang mengganggu ketertiban, dan bahkan

membawa penumpang atau barang yang melebihi kapasitas. Dengan berlakunya aturan wajib meenyalakan lampu di siang hari, maka hal-ha yang diperhatikan polisi dalam menilang pengendara pun bertambah.

Berikut hasil wawancara dengan aparat kepolisian mengenai tilang.

“Ketika berbicara soal tilang pastinya mengarah kepada pelanggaran, nach saya selaku aparat kepolisian sering menilang pengendara yang tidak mematuhi peraturan lalu lintas dan otomatis dengan sigap akan menahan pengendara tersebut yang melakukan pelanggaran dari pada ada hal yang tidak di inginkan terjadi kepada pengendara tersebut dan sebagai salah satu contoh pula untuk pengendara yang lain yang sedang lewat”.(Wawancara S, 20 Februari 2017)

Dari pemaparan diatas dapat ditarik kesimpulan bahwa dengan adanya tilang aparat kepolisian juga akan dengan sigap melakukan penilangan atau dengan sigap akan memberhentikan pengendaraan yang tengah melakukan pelanggaran dan dalam proses tilang pengendara akan diberikan kertas dengan 5 warna yakni warna merah/biru untuk pelanggran, warna hijau untuk pengadilan, warna kuning untuk arsip kepolisian, dan warna putih untuk kejaksaan. Aparat kepolisia mementingkan keselamatan pengendara maka dari itu mereka kadang melakukan swiping di tempat-tempat tertentu untuk menghindari hal-hal yang tidak di inginkan.

Adapun hasil wawancara dengan masyarakat.

“Sebagai salah satu pengendara dari seribu pengendara dikota makassar saya tidak takut dengan adaya tilang atau dengan adanya swiping hanya karna harus menghidupkan lampu, saya juga sebenarnya tidak tahu apa maksud dengan adanya pemberlakuan peraturan menyalakan lampu utama pada kendaraan. Hal itu hanya membuang energi saja pada kendaraan saya dan bukan hanya itu yang akan di biayayai karna masih ada keluarga yang butuh makan dan masih banyak juga pendedara yang hasil pencariannya otomatis dari motor mereka itu sendiri”.(Wawancara A, 21 Februari 2017)

Berdasarkan hasil pemaparan diatas dapat disimpulkan bahwa banyak dan bahkan rata-rata dari pengendara tidak setuju dengan adanya pemberlakuan peraturan tersebut karena masih banyak pengendara yang hasil pencariannya atau bahkan perekonomian mereka bergantung pada kendaraan bermotor mereka dan jika dengan adanya peraturan tersebut maka sebagian dari hasil yang mereka dapat juga akan lari kepada kendaraan mereka ditambah lagi harus menyalakan lampu utama pada siang hari jadi yang untung disini yakni perusahaan pembuat aki.

Adapun hasil wawancara dari aparat kepolisian.

“Berbicara soal tilang itu merupakan kerja kami sehari-hari akan tetapi kami melakukan hal tersebut karena memang sudah tugas kami selaku melindungi masyarakat namun masih banyak juga masyarakat yang tidak mengerti dengan kerja kami dan bahkan ada pengendara yang marah-marah saat kami menilang mereka, kami juga melakukan hal tersebut karena tidak mematuhi peraturan karena memang sudah jelas pada UUD No. 22 Tahun 2009 pasal 107 Ayat 1 yang berbunyi pengendara wajib menyalakan lampu utama pada siang hari dan pada waktu tertentu”.(Wawancara, MD 20 Februari 2017)

Dari hasil wawancara diatas dapat disimpulkan bahwa masih banyak masyarakat yang kadang tidak mengerti dari tugas kepolisian dan bahkan ada pengendara yang marah-marah apabila mereka kena tilang dan padahal mereka kena tilang karena melakukan pelanggaran yakni tidak menyalakan lampu utama pada siang hari dan sudah jelas ada dalam UUD No. 22 Tahun 2009.

Berikut hasil wawancara dengan aparat kepolisian.

“Kami selaku dari aparat kepolisian akan memberikan sanksi kepada setiap pengendara yang melakukan pelanggaran di sepanjang jalan namun dengan adanya pemberian sanksi juga tidak memberikan efek yang jera kepada pengendara karena seperti yang kita lihat saat ini masih banyak pengendara yang tidak mematuhi peraturan yang ada padahal kami sudah memberikan sanksi yang sesuai”.(Wawancara, MD, 19 Februari 2017)

Berdasarkan hasil wawancara diatas dapat ditarik kesimpulan bahwa dengan adanya pemberian sanksi pun tidak akan memberikan efek yang jera kepada pengendara ataupun pengendara tersebut akan mematuhi peraturan UUD lalu lintas bahkan masih banyak pengendara yang seakan tidak mematuhi peraturan tersebut dan masih banyak juga yang bahkan tidak memperhatikan keselamatan mereka ataupun keluarga mereka sendiri.

Adapun hasil wawancara dengan aparat kepolisian lain.

“Selaku aparat kepolisian yang bertugas sebagai pengayoman masyarakat dan melindungi masyarakat itu sendiri tentunya merupakan tanggung jawab yang sangat besar namun apa yang bisa kami perbuat jika masih banyak juga pengendara yang tidak bisa memikirkan posisi aparat dan bahkan ada masyarakat yang sengaja memodifikasi motor mereka dan mengganti knalpotnya dengan suara yang lebih keras meskipun kami sudah memberikan sanksi atau denda kepada mereka”.(Wawancara AK, 19 Februari 2017)

Berdasarkan hasil wawancara diatas dapat ditarik kesimpulan bahwa masih banyak pengendara atau masyarakat yang tidak mematuhi UUD Lalu Lintas meskipun mereka sudah dikenakan sanksi atau denda dan bahkan ada pengendara yang sengaja memodifikasi motornya dan mengganti knalpotnya dengan suara yang lebih keras sehingga mengganggu pendengaran dari pengendara lain yang juga pengguna jalan raya.

Adapun hasil wawancara dengan masyarakat, sebagai berikut:

“Dapat kita lihat bagaiman realita sekarang, kalau menyalakan lampu utama pada siang hari itu tentunya tidak masuk akal dan hanya membuang-buang energi saja walaupun ada yang mematuhi itupun cuma sebagian dan pastinya hanya dilakukan pada saat didepan polisi dan selebihnya itu akan melakukan pelanggaran lagi yakni tidak menyalakan lampu utama untuk menghindari pemberian sanksi kepada saya ataupun pada pengendara lain”.(Wawancara, K, 20 Februari 2017)

Berdasarkan hasil wawancara diatas dapat ditarik kesimpulan bahwa banyak masyarakat yang tidak setuju dengan adanya peraturan menyalakan lampu utama pada siang hari karena hanya membuang-buang energi saja dan mengenai pemberian sanksi juga banyak masyarakat yang tidak menghiraukan sanksi yang dikeluarkan apabila tidak menyalakan lampu utama pada siang hari dan sebagian juga pengendara hanya mematuhi peraturan apabila ada polisi.

3. Mengurangi tingkat kecelakaan

Dari pelaksanaan penelitian yang dilakukan penulis disatuan polrestabes Makassar telah diberikan data yang memuat data-data kecelakaan lalu lintas dalam kurun waktu 2 tahun terakhir.

Tabel 2.5 data kasus LAKALANTAS tahun 2015-2016.

No	Tahun	Tingkat kecelakaan			Jumlah korban
		Luka ringan	Luka berat	Meninggal	
1.	2015	32	1	3	36
2.	2016	28	0	2	30

Sumber : *Kantor Polrestabes Makassar 2017*

Dari data tersebut dapat dilihat terjadinya penurunan angka kecelakaan oleh pengendara di jalan raya. Salah satu faktor yang mendukung penurunan kecelakaan tersebut adalah adanya kesadaran pengendara untuk menyalakan lampu di siang hari.

Perbandingan angka kecelakaan pada tahun 2015 dan tahun 2016 mengalami penurunan, meskipun penurunannya tidak terlalu signifikan. Hal ini karena

kurangnya partisipasi dan kesadaran masyarakat untuk lebih mentaati peraturan yang telah dibuat.

Berikut hasil wawancara dengan aparat kepolisian sebagai berikut.

“Pengemudi kendaraan bermotor wajib menyalakan lampu utama kendaraan bermotor yang digunakan di jalan pada malam hari dan kondisi tertentu termasuk siang hari. Jika beberapa waktu yang lalu menyalakan lampu di siang hari hanya sekedar himbauan maka sekarang menyalakan lampu di siang hari sudah menjadi aturan dan sudah ada UU yang mengatur”.(Wawancara, HM, 20 februari 2017)

Menyalakan lampu di siang hari, maka akan sangat membantu melihat dari jauh kendaraan (sepeda motor) yang datang dari arah depan atau samping, juga belakang (melalui kaca spion). Saat siang hari yang sangat terang, membuat mata seakan terbiasa melihat benda-benda sekitar (jalan, trotoar, dan pohon). Ketika melihat ada kilasan atau sinar cahaya pada saat seperti itu, membuat perhatian mengarah ke cahaya tersebut. Hal inilah yang menjadi dasar mengapa UU No. 22 Tahun 2009 perlu dilaksanakan.

Selain hanya dilaksanakan sebatas mengikuti aturan, kebiasaan menyalakan lampu di siang hari ternyata memberikan beberapa keuntungan dan kemudahan para pengendara dalam beraktivitas di jalan raya.

Adapun hasil wawancara dengan pihak kepolisian, sebagai berikut:

“Ada banyak sekali keuntungan yang didapatkan oleh pengendara ketika mereka menyalakan lampu di siang hari salah satunya adalah mengurangi resiko terjadinya kecelakaan. Karena berdasarkan data dari pihak kepolisian salah satu penyebab kecelakaan kurangnya pengendara yang memperhatikan kendaraan didepannya karena adanya beberapa faktor, diantaranya pengaruh cuaca dan jarak pandang yang terbatas”.(Wawancara, MD, 20 Februari 2017)

Berdasarkan hasil wawancara diatas dapat disimpulkan bahwa setiap kendaraan pasti dilengkapi dengan lampu untuk penerangan. Dipasangnyalampu

pada kendaraan tentunya tidak menghilangkan tujuan utamanya yakni untuk keselamatan pengendara maupun orang lain. Pengguna lampu utama pada kendaraan pada umumnya digunakan untuk menerangi jalan pada malam hari agar jarak pandang alam berkendara dapat terjangkau. Selain sebagai penerangan fungsi lampu juga sebagai penanda untuk pengguna jalan atau pejalan kaki agar hati-hati dan peringatan untuk tidak berada didepanya atau menghindar. Sesuai dasar dan tujuan tersebut tentunya pemerintah memiliki kebijakan sendiri untuk lalu lintas.

Adapun hasil wawancara dengan masyarakat, sebagai berikut.

“menurut saya jika aturan menyalakan lampu di siang hari diberlakukan untuk mengurangi resiko kecelakaan saya sangat setuju karena banyak pengendara yang kurang fokus untuk melihat kendaraan di depannya sehingga beresiko terjadi kecelakaan terutama pada saat cuaca hujan atau berkabut”.(Wawancara, K, 20 Februari 2017)

Berdasarkan kutipan hasil wawancara diatas dapat disimpulkan bahwa ada sebagian asyarakat yang setuju dengan hasil tersebut dengan alasan untuk mengurangi resiko terjadinya kecelakaan.

Berdasarkan kutipan dari dua narasumber diatas tentang keuntungan menyalakan lampu di siang hari dapat disimpulkan ada beberapa keuntungan dari diberlakukannya aturan tersebut. Diantaranya :

- a. Untuk mengantisipasi perubahan cuaca yang tidak menentu sehingga merubah jarak pandang pengendara yang saru dengan yang lainnya.
- b. Sebagai jarak untuk menyita perhatian pengemudi khususnya kendar roda 4 yang dimiliki kaca film relative gelap.

- c. Memberikan sinyal berkelangsunan kepada pengendara roda 4 yang terkadang tidak dalam konsentrasi penuh.
- d. Dapat memberikan sinyal bahwa pada anda dibelakang kendaraan roda 4 melalui spoin.
- e. Menyalakan lampu disiang hari akan sangat berguna jika track atau jalan yang dilalui banyak debu, asap, dan kabut.

C. Faktor-Faktor Yang Menjadi Pendukung dan Penghambat dalam Implemntasi Kebijakan.

1. Faktor Pendukung

- a. Komunikasi

Dalam aspek tugas utama kepolisian satuan lalu lintas Kota Makassar, upaya yang dilakukan untuk mengantisipasi timbulnya emosional antara sesama pengguna jalan yang sampai saat ini masih sering terjadi. Untuk menghindari patologi-patologi lalu lintas seperti itu, maka dengan memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat sangatlah penting. Olehnya itu peran dan keseriusan satuan lalu lintas Kota Makassar sangatlah perlu di tekankan untuk mengantisipasi dan memanimalisirkan angka kecelakaan lalu lintas dalam perilaku transportasi sehari hari masyarakat Kota Makassar.

Olehnya itu salah satu faktor pendukung dari pada penerapan kebijakan wajib menyalakan lampu utama bagi kendaraan roda dua adalah dengan adanya komunikasi yang dengan setiap saat dapat membantu kepolisian dalam mensosialisasikan kebijakan menyalakan lampu utama pada siang hari.

Berikut hasil wawancara dengan aparat kepolisian mengenai hubungan komunikasi aparat kepolisian dengan masyarakat.

“Yang menjadi faktor pendukung yang dihadapi masyarakat dalam pelaksanaan menyalakan lampu utama pada siang hari bagi kendaraan beroda dua adalah perkembangan teknologi atau dengan melakukan komunikasi antara masyarakat dengan aparat, dengan menjalinnya hubungan komunikasi yang baik dengan para pengguna jalan maka akan terwujud kebijakan-kebijakan yang baik kepada para pengendara lain, selain itu yang dapat digunakan dalam mensosialisasikan kebijakan menyalakan lampu utama adalah dengan melihat dari TV, radio, Koran, internet, baliho, dll” (Wawancara HM, 18 Februari 2017)”.

Berdasarkan hasil wawancara di atas dapat disimpulkan bahwa aparat kepolisian selalu menjalankan tugasnya dengan baik demi keselamatan masyarakat. Aparat kepolisian juga memiliki cara tersendiri atau cara berkomunikasi dengan pengendara karena dengan adanya komunikasi yang baik sangat menentukan keberhasilan masyarakat. Pengetahuan masyarakat tentang Kebijakan Wajib Menyalakan Lampu utama akan lebih berpengaruh jika dalam komunikasi antara aparat dengan pengendara berjalan dengan baik begitupun sebaliknya jika komunikasi antara aparat dengan pengendara tidak baik maka komunikasi juga tidak akan dapat berjalan dengan yang diharapkan.

Berikut hasil wawancara dengan aparat kepolisian mengenai hubungan komunikasi aparat kepolisian dengan masyarakat.

“Yang menjadi factor pendukung yaitu dengan berjalannya komunikasi yang baik, jelas, konsisten, dan mudah dipahami oleh masyarakat akan sangat menentukan suatu keberhasilan atau pencapaian dari pelaksana. Semakin baik komunikasi yang berjalan maka terjadinya kesalahan-kesalahan akan sangat kecil untuk terjadi” (Wawancara AK, 20 Februari 2017)

Berdasarkan hasil wawancara diatas dapat disimpulkan bahwa komunikasi sangat menentukan keberhasilan dalam pencapaian tujuan dari pelaksana. Apabila

pelaksanaan yang efektif terjadi aparat kepolisian sudah mengetahui apa yang akan dikerjakan dan dengan mengetahui apa yang akan dikerjakan dapat berjalan apabila komunikasi berjalan dengan baik sehingga setiap keputusan dan peraturan pelaksana harus dikomunikasikan kepada masyarakat dengan tepat dan jelas.

b. Struktur Birokrasi

Struktur birokrasi adalah sebuah struktur dengan tugas-tugas birokrasi yang sangat rutin yang dicapai melalui spesialisasi, aturan dan ketentuan yang sangat formal, tugas-tugas yang dikelompokkan ke dalam berbagai departemen fungsional, wewenang terpusat, rentang kendali sempit, dan pengambilan keputusan mengikuti rantai komando (Nugroho,2003).

Kekuatan utama birokrasi adalah terletak pada kemampuannya menjalankan kegiatan-kegiatan yang terstandar secara efisien. Menyatukan beberapa kekhususan dalam departemen-departemen fungsional menghasilkan skala ekonomi, duplikasi yang minim pada personel dan perlatan, dan karyawan memiliki kesempatan untuk berbicara “dengan bahasa yang sama” di antara rekan-rekan sejawat mereka.

Struktur organisai dalam suatu badan sangat berperan penting dimana untuk menentukan keberhasilan dari suatu Implementasi kebijakan dibutuhkan suatu struktur organisasi yang tertata rapih guna tercapainnya suatu tujuan yang telah disepakati bersama. Birokrasi sebagai pelaksana harus dapat mendukung kebijakan yang telah diputuskan secara politik dengan jalan melakukan koordinasi dengan baik. Birokrasi pemerintahan merupakan system pemerintah yang

dilaksanakan oleh petugas pemerintah karena telah berlandaskan hierarki dan jenjang jabatan.

Berikut hasil wawancara dengan aparat terkait struktur birokrasi.

“Berbicara mengenai struktur birokrasi itu sangat menentukan suatu keberhasilan karena dengan berjalanya atau dengan tertata rapi maka tujuan yang diinginkan akan mudah tercapai, dan mudah terlaksana dan dapat pula membantu aparat dalam menjalankan tugas begitupun sebaliknya dengan jalan melakukan koordinasi kepada masyarakat dengan baik,”(Wawancara AI, 19 Februari 2017).

Uraian diatas dapat disimpulkan bahwa struktur organisasi itu sangat menentukan suatu keberhasilan Implementasi karena dengan terbentuknya suatu struktur organisasi yang baik maka akan mudah pula terbentuknya suatu pencapaian yang baik. Dengan tercapainya hubungan yang baik antara aparat dan kepolisian maka kebijakan yang terjadi akan semakin baik terhadap masyarakat. Dan apabila struktur organisasi berjalan dengan baik maka komunikasi juga akan berjalan dengan baik.

2. Faktor Penghambat

a. Sikap Pelaksana

Secara umum, disposisi itu suatu sikap atau kecenderungan sikap, keinginan, kemauan, dan kecenderungan para pelaku kebijakan untuk melaksanakan apa yang diinginkan. Dalam disposisi bisa dilakukan dengan surat tertulis yang dimana pada saat melakukan pelanggaran dapat diberikan surat tilang yang akan diproses secara hukum yang berlaku di Indonesia saat ini. Namun secara tidak sadar pelanggaran terus meningkat tiap tahun ketahun, karena kurangnya rasa pertanggung jawaban terhadap kesalahan-kesalahan yang sudah diperbuat.

Berikut hasil wawancara dengan masyarakat mengenai sikap aparat kepolisian sebagai pelaksana.

“Menurut saya sikap kepolisian sudah tegas sebagaimana dengan pekerjaannya namun cara melakukan penyampaian kepada masyarakat itu kurang bagus dikarenakan aparat kepolisian itu selalu marah-marah dalam melakukan penyampaian dan lebih mengutamakan sikap emosionalnya terlebih kepada para sebagian masyarakat yang melakukan pelanggaran karena hal ini pulalah menimbulkan emosional terhadap masyarakat”(Wawancara K, 19 Februari 2017).

Uraian diatas dapat disimpulkan bahwa dengan adanya sikap pelaksana merupakan salah satu kendala dalam pelaksanaan kebijakan menyalakan lampu utama pada siang hari. Sikap aparat kepolisian yang cenderung emosional sering menimbulkan kesalah pahaman antara masyarakat dengan aparat sehingga masyarakat tidak mudah mematuhi kebijakan-kebijakan yang telah berlaku.

Pendapat yang sama dari masyarakat yang lain.

“Menurut saya kurangnya sosialisasi mengenai penegak hokum bagi pelanggar lalu lintas dengan tidak berpihak pada siapapun, selain itu kurangnya pelatihan pada kepolisian dalam penanganan pelanggaran lalu lintas dan masih banyak sikap aparat kepolisian selama ini masih kurang baik dalam melayani masyarakat khususnya dalam penanganan keamanan lalu lintas”(Wawancara A, 19 Februari 2017)

Uraian diatas menggambarkan bahwa yang menjadi factor penghambat adalah kurangnya sosialisasi aparat kepolisian dalam melaksanakan penegak hokum dan kurangnya pelatihan kepada kepolisian. Sikap aparat kepolisian yang kurang baik juga menimbulkan beberapa factor terhadap masyarakat yakni kurangnya sikap yang baik pula dari masyarakat terhadap aparat sehingga pelanggaran-pelanggaran mudah terjadi di jalan raya.

b. Sumber daya

Penerapan kebijakan wajib menyalakan lampu utama pada siang hari bagi kendaraan roda dua merupakan kebijakan yang sudah lama sekian lamanya diterapkan di Kota Makassar namun masih banyak masyarakat yang tidak setuju dengan peraturan UU No. 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dikarenakan sumber daya yang ada itu belum sepenuhnya terpenuhi kurangnya ekonomi yang ada di Indonesia khususnya di kota Makassar ini

Berikut hasil wawancara dengan masyarakat mengenai sumber daya.

“Menurut saya sumber daya manusia sebagai penggerak itu masih kurang baik karena saya selaku pengguna jalan masih merasa kurang setuju dengan adanya peraturan tersebut dikarenakan sumber daya materi maupun energy yang belum mencukupi dalam kehidupan sehari-hari yang belum lagi lampu motor harus dinyalakan setiap hari”(Wawancara M, 19 februari 2017).

Berdasarkan hasil wawancara diatas dapat digambarkan bahwa yang menjadi salah satu faktor penghambat tercapainya suatu implementasi yaitu dengan adanya sumber daya yang belum terpenuhi dikalangan masyarakat. Banyak masyarakat kurang setuju dengan adanya peraturan kendaraan roda dua harus menyalakan lampu utama pada siang hari guna untuk mengurangi angka kecelakaan.

Berikut hasil wawancara dengan masyarakat terkait sumber daya.

“Menurut saya pengendara akan berfikir akan terjadinya pemborosan sumber listrik pada kendaraan roda dua jika lampu utama akan dinyalakan pada siang hari setiap mengendarainya, pengendara juga akan merasa terbebani dalam hal ini biaya yang sebelumnya aki dalam waktu 2 atau 3 bulan di cas kemudian dengan wajibnya menyalakan lampu utama pada siang hari akan mempercepat pembayaran dalam artian pengendara akan lebih sering cas aki motornya dikarenakan bukan hanya pada malam lampu utama dinyalakan melainkan di siang hari juga”(Wawancara K, 18 februari 2017)

Uraian di atas menggambarkan bahwa yang menjadi salah satu factor penghambat yaitu sumber daya energy karena dengan adanya menyalakan lampu setiap hari akan mengalami pemborosan sehingga masyarakat banyak yang mengeluh dengan adanya peraturan tersebut dimana yang harus untuk kehidupan malah beralih ke kendaraan karena aki akan mudah mati dan harus diganti lagi dengan yang baru sehingga para penjual aki akan mengali keuntungan yang sangat besar dan merugikan kepada para pengguna kendaraan roda dua.

Keterbatasan pengeloan sumber daya dalam penerapan kebijakan inilah yang menjadi salah satu faktor yang membuat masyarakat menjadi acuh tak acuh dan kurang serius dalam menerapkan aturan tersebut dalam aktifitasnya sehari-hari. Tak jarang pula, dengan alasan inilah masyarakat menolak untuk dinyatakan melanggar oleh pihak kepolisian ketika hendak ditilang.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang telah dikemukakan maka dapat diambil kesimpulan bahwa, Implementasi kebijakan wajib menyalakan lampu utama pada siang hari bagi kendaraan roda dua di Kota Makassar dari tahun 2015 sampai dengan 2016 dapat dikatakan belum mencapai keberhasilan karena masih banyak kelompok sasaran yang belum mau menyalakan lampu motornya saat berkendara di siang hari. Implementasi kebijakan wajib menyalakan lampu utama pada siang hari di kota Makassar secara terinci dapat dijelaskan sebagai berikut:

1. Sosialisasi yang dilakukan Satlantas Polres Kota Makassar dalam implementasi kebijakan wajib menyalakan lampu utama pada siang hari di Kota Makassar belum sepenuhnya dengan maksimal. Jika dilihat dari aspek kejelasan dan konsistensi, komunikasi yang dilakukan memang belum baik.
2. Secara umum Satlantas Polres Kota Makassar belum maksimal mempunyai sumber daya manusia dan sumber daya finansial yang mencukupi. Secara kualitas sumber daya manusia yang dimiliki implementor sudah memenuhi, akan tetapi dari segi kuantitas, implementor memang mempunyai keterbatasan jumlah personil. Sehingga pengawasan tidak bisa dilakukan dengan maksimal.

3. Dalam implementasi kebijakan wajib menyalakan lampu utama di Kota Makassar, sebagai implementor belum baik dikarenakan kurangnya sikap ketegasan.
4. Kurangnya partisipasi masyarakat dalam menjalankan aturan tersebut menjadi salah satu faktor penghambat mengapa aturan tersebut kurang efektif diberlakukan dalam aktifitas berkendara sehari-hari

B. Saran

1. Faktor yang dominan yang menimbulkan kecelakaan lalu lintas itulah yang dituangkan dalam bentuk suatu keputusan atau undang-undang yang harus ditaati oleh seluruh masyarakat Indonesia. Kalau faktor dominannya adalah akibat karena standard peralatan motor tidak sesuai pabrikan artinya spion bukan asli melainkan modifikasi atau variasi maka pasal ini yang harus dituangkan dalam undang-undang untuk mengaturnya.
2. Disarankan pula kepada pihak yang berwajib agar menghindari hal-hal yang dapat merusak citra sebagai institusi penegak hukum.
3. Juga kepada masyarakat agar tetap menjaga dan menghormati kebijakan-kebijakan public agar tercipta keselamatan di jalan raya dan dapat menekan korban kecelakaan lalu lintas.
4. Perlunya pengkajian ulang terhadap aturan tersebut, mengingat kurangnya partisipasi masyarakat dalam melakukan aturan kewajiban menyalakan lampu di siang hari.
5. Perlunya pendekatan yang lebih intensif kepada masyarakat agar aturan tersebut bisa dijalankan dengan maksimal

DAFTAR PUSTAKA

- Abiding, Said Zainal 2004. *Kebijakan Publik*. Jakarta: Yayasan pancur Siwah.
- Agustino, Leo 2006. *Dasar-dasar Kebijakan Publik*. Bandung CV. Alfabeta.
- AG Subarsono 2005. *Analisis kebijakan Publik: Konsep, Teori, dan Aplikasi*. Penerbit : Pustaka Pelajar.
- Anggara, Sahya, 2014, *Kebijakan Publik*, Penerbit CV Pustaka Setia, Bandung
- Binarno, Budi 2012. *Kebijakan Publik: Teori, Proses, Studi Kasus*. Penerbit Konisius.yogyakarta.
- Dunn, William, N 2014. *Pengantar Analisis kebijakan Publik*. Yogyakarta Gadjadara University.
- Dye, Thomas, R 2005. *Understanding Publik Policy, Elevent Edition*. New Jersey: Person Prentice Hall.
- Effendi, Sofyan 2001. *Analisis Kebijakan Publik*. Modak kuliah MAP. Yogyakarta: Gaadja Mada University.
- Hanif Nurcholis, 2005. *Teori dan Praktik Pemerintahan dan Otonomi Daerah*. Penerbit Grasindo : Jakarta.
- Hasibuan, Malayu. 2008. *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta: PT. Bumi Aksara
- Islamy, M, Irfan 2001. *Prinsip-prinsip Perumusan Kebijakan Negara*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Istianto, Bambang. 2009. *Manajemen Pemerintahan Dalam Prespektif Pelayanan Publik*. Jakarta: Mitra Wacana Media
- Kamus Besar Indonesia Edisi Keempat*, Balai Pustaka. Jakarta.
- Kartono, Kartini. 2004. *Pemimpin Dan Kepemimpinan*. Jakarta: PT. Grafindo Persada
- Mulyadi, Dedy, 2015 *Studi Kebijakan Publik dan Pelayanan Publik*, Penerbit Alfabet, Bandung
- Nurcholis, Hanif, 2007, *Teori dan Praktek Pemerintahan dan Otonomi Daerah*, Penerbit P. T Gramedia Wadidasarana Indonesia, Jakarta
- Prawiradilaga, Dewi S. dan Elvina Siregar, *Persepsi dan belajar dalam Mozaik Teknologi Pendidikan* Cet: Jakarta : Kencana, 2004

- Sutrisno, Edy 2009. *Manajemen Sumber Daya Manusia Edisi Pertama*. Jakarta: Kencana Prenada Media Group.
- Sugiono, Anas 2004, *Metode Penelitian Survey*, Edisi Revisi, LP3ES, Jakarta
- Sujono, 2003, *Pengantar Penelitian Ilmiah*, Tarsito, Bandung
- Syani Abd, 2001 Sosiologi ;*Skematika Teori dan Terapan*, Bumi Aksara Bandar Lampung.
- Stephen P Robbins, *Perilaku organisasi jilid 1*, edisi kedelapan (Jakarta : 2001, PT Prehallindo)
- Tahir Arifi, 2014, *kebijakan public dan transparansi penyelenggara Pemerintah Daerah*, Penerbit Alfabeta, Bandung..
- Thoha Miftha,(2000 : 23). *Defenisi Persepsi Masyarakat Menurut Para Ahli*. Penerbit. Jakarta: Bumi Aksara
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22, Tahun 2009, tentang *Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. <http://www.bantuan>
- Wahab, Abdul 2008. *Analisis dari Formulasi ke Implementasi*. Penerbit: Jakarta, Bumi Aksara.