

**STRATEGI SATUAN LALU LINTAS POLISI RESORT PONTIANAK KOTA  
DALAM MENGURANGI KECELAKAAN LALU LINTAS  
DI KOTA PONTIANAK**

**Dedi** ; Program Ilmu Administrasi Negara Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Tanjungpura Pontianak. e- mail: [oeoidedi@yahoo.com](mailto:oeoidedi@yahoo.com)

Abstrak

Penulisan skripsi ini bermaksud untuk memberikan suatu gambaran tentang analisis faktor dalam (*internal factor*) dan faktor luar (*exsternal factor*) Satuan Lalu Lintas (Satlantas) Polisi Resort Kota (Polresta) Pontianak Kota serta merumuskan strategi pilihan (*Alternative Stategy*) dalam mengurangi kecelakaan lalu lintas terhadap pengendara sepeda motor. Permasalahan lalu lintas di kota Pontianak sekarang ini kian kompleks. Salah satu permasalahannya adalah kecelakaan lalu lintas (Lakalantas).

Seiring dengan pertumbuhan ekonomi dan jumlah penduduk yang terus meningkat dan selaras dengan meningkatnya kebutuhan dan kemampuan membeli akan alat transportasi pribadi dan umum, Lakalantas di kota Pontianak pertahunya terus meningkat pula. Permasalahan kecelakaan yang terjadi di kota Pontianak pada umumnya disebabkan oleh segi baik sarana transportasi dan kendaraan maupun sarana pendukung lainnya belum mampu mengimbangi jumlah ketersediaan jalan yang ada. Selain itu, tidak kalah pentingnya juga faktor kedisiplinan pengendara merupakan salah satu penyumbang terbesar dari setiap kejadian Lakalantas karena sebagian besar kasus yang terjadi berawal dari pelanggaran lalu lintas .

Kata Kunci : Transportasi, Strategi Pilihan, Lingkungan Internal, Lingkungan Eksternal, dan Kecelakaan Lalu Lintas.

Abstract

This thesis writing is aimed to convey a description about internal factor and external factor analysis of traffic police corps of police quarter (Polresta) in Pontianak city as well as to determine alternative strategy in reducing traffic accident of riders. Traffic problem in Pontianak is getting more and more complicated. One of the problems is traffic accident (Lakalantas).

Along with economic growth and increasingly population and its' harmony with a rise of need and ability to purchase personal and public transportation, traffic accident in Pontianak is getting more increased each year. Generally, traffic accident problem in Pontianak may be caused by both of transportation facilities and the vehicles as well as other supporting facilities that are still not able to bear the amount of vehicle. In addition, it is not less important to have a look at riders and drivers' discipline which is one of the biggest contribution of each traffic accident because most of cases are begun with traffic rules breaking.

Key Words : Transportation, Alternative Strategy, Internal Environment, External Environment, Traffic Accident.

## PENDAHULUAN

Dalam mencapai tujuan utama pembangunan dan integrasi nasional, transportasi mempunyai peranan sangat penting dan strategis. Pentingnya transportasi disebabkan ia merupakan bidang vital dalam proses pembangunan sebuah kota dan berpengaruh besar pada bidang-bidang lainnya. Jika transportasi di sebuah kota bagus dan tertata rapi, maka pembangunan di kota tersebut akan berjalan dengan lancar. Begitu pula bidang lain seperti ekonomi dan pariwisata, mereka akan dapat tumbuh dan berkembang dengan baik. Pentingnya transportasi tercermin pada semakin meningkatnya kebutuhan mobilitas ke seluruh bidang dan wilayah.

Sebagai bagian dari sistem transportasi nasional, lalu lintas dan angkutan jalan (LLAJ) dikembangkan sebagai suatu potensi untuk mewujudkan keamanan, kesejahteraan, ketertiban berlalu lintas dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi, dan otonomi daerah. Instansi yang bertanggungjawab dalam mewujudkan pencapaian peran dan fungsi LLAJ tersebut perlu menggandeng semua pihak untuk turut andil, baik pihak pemerintah itu sendiri maupun swasta dan masyarakat.

Undang - Undang Republik Indonesia (UU RI) Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ pasal 7 ayat (2) berbunyi : Penyelenggara LLAJ sebagaimana dimaksudkan ayat (1) dilaksanakan sesuai dengan tugas pokok dan fungsi instansi masing – masing meliputi :

1. Urusan pemerintahan di bidang prasarana jalan, oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang jalan.
2. Urusan pemerintah dibidang sarana dan prasarana LLAJ di bidang oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang sarana dan prasarana LLAJ;
3. Urusan pemerintahan di bidang pengembangan industri LLAJ, oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang industri.
4. Urusan pemerintahan di bidang pengembangan teknologi LLAJ, oleh kementerian yang bertanggung jawab di

bidang teknologi dan di bidang registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi, penegakan hukum, operasional manajemen dan rekayasa lalu lintas, serta pendidikan berlalu lintas oleh kepolisian negara republik Indonesia.

Menurut Sukarto (dalam <http://pinterdw.blogspot.com/2012/02/unsur-unsur-dasar-transportasi.html>) ada lima unsur pokok transportasi. Unsur itu adalah :

1. Manusia (yang membutuhkan transportasi),
2. Barang (yang diperlukan manusia),
3. Kendaraan (sebagai sarana transportasi),
4. Jalan (sebagai prasarana transportasi).
5. Organisasi (sebagai pengelola transportasi).

Dari apa yang dipaparkan Sukarto di atas, kelima unsur tersebut merupakan unsur pokok dalam transportasi. Unsur satu dengan unsur lain merupakan satu kesatuan yang saling mendukung. Jika setiap unsur bisa terpenuhi, baik, dan standar serta penyelenggaraan yang sebagaimana mestinya maka permasalahan transportasi di hadapi khususnya Lakalantas bisa di dicegah dan dikurangi.

Laju pertumbuhan penduduk yang pesat, tingkat pertumbuhan ekonomi, berkembangnya perusahaan otomotif untuk memenuhi kebutuhan penduduk akan transportasi, dan sebagainya menuntut tersedianya fasilitas jalan yang memadai. kesadaran pentingnya peranan transportasi, penataan lalu lintas dan angkutan jalan sangat diperlukan menuju terciptanya ketertiban lalu lintas jalan. Salah satu permasalahan dalam transportasi adalah kecelakaan lalu lintas. Permasalahan ini pada umumnya terjadi ketika sarana transportasi, dari segi baik jalan dan kendaraan maupun sarana pendukung lainnya belum mampu mengimbangi pertumbuhan yang ada di masyarakat.

Pertumbuhan ekonomi dan jumlah penduduk yang besar menyebabkan aktivitas pemenuhan akan alat transportasi meningkat, baik itu yang pribadi maupun yang umum. Dengan kondisi angkutan umum yang kurang memadai dan terbatas, masyarakat mengatasinya dengan menggunakan kendaraan pribadi. Pemakaian kendaraan pribadi ini akan menguntungkan dilain pihak, tetapi di satu pihak akan menimbulkan masalah lalu lintas

berupa potensi dan tingkat kecelakaan lalu lintas sangat dominan dibandingkan jenis kendaraan umum.

Sesuai dengan amanat Undang - undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ pasal 200 ayat (1) Polisi Republik Indonesia (Polri) bertanggungjawab atas terselenggaranya kegiatan dalam mewujudkan dan memelihara keamanan LLAJ. POLRI yang bertanggungjawab dalam keamanan dan ketertiban lalu lintas adalah Satlantas yang memiliki fungsi dan peran lalu lintas sebagai yaitu :

#### 1. Fungsi Satlantas

Berdasarkan UU tersebut Fungsi Satlantas adalah Penyelenggaraan tugas pokok Polri bidang Lalu Lintas dan merupakan penjabaran kemampuan teknis professional khas Kepolisian yaitu penegakan hukum lalu lintas, pendidikan masyarakat tentang lalu lintas, keteknikan lalu lintas, registrasi/identifikasi pengemudi, dan kendaraan.

#### 2. Peran Satlantas

Berbagai rangka penyelenggaraan lalu lintas, polri sebagaimana tercantum UU No. 2 tentang LLAJ berperan sebagai aparat penegak hukum, terutama perundang-undangan lalu lintas dan peraturan pelaksanaannya yaitu sebagai aparat penyidik kecelakaan lalu lintas, aparat yang mempunyai kewenangan Kepolisian umum, aparat pendidikan lalu lintas kepada masyarakat, penyelenggara registrasi/identifikasi pengemudi/kendaraan bermotor, pengumpul dan pengolah data lalu lintas, unsur bantuan komunikasi dan teknis, dan melalui unit Patroli Jalan Raya (PJ R)

Kota Pontianak merupakan Ibu kota provinsi Kalimantan Barat (Kalbar). Sebagai Ibu kota provinsi, kota ini tentunya memiliki permasalahan lalu lintas yang komplit dibandingkan dengan kota atau kabupaten lainnya. Pemegang tanggungjawab keselamatan lalu lintas untuk wilayah hukum kota Pontianak ialah Satlantas Polresta Pontianak kota. Wilayah hukum Satlantas Polresta Pontianak Kota meliputi kota Pontianak dan Kabupaten Kubu Raya.

Segegap upaya dan usaha yang diwujudkan dalam berbagai program keselamatan lalu lintas telah dilaksanakan. Namun usaha pengamanan tersebut tetap belum maksimal khususnya di dalam menangani kecelakaan karena usaha itu mengalami berbagai kendala, dari baik faktor manusia, infrastruktur, teknologi maupun alam .

Data yang berkaitan dengan lalu lintas, jalan dan kecelakaan lalu lintas di wilayah hukum Satlantas Polresta Pontianak Kota dan Kota Pontianak adalah sebagai berikut : Data diperoleh dari dinas pekerjaan umum kota Pontianak, September tahun 2011 tentang panjang jalan menurut kondisi jalan dan status pengawasan di Kota Pontianak dari status pengawasannya terbagi menjadi tiga kelompok yaitu jalan pengawasan negara, provinsi, dan kota Pontianak. Total panjang jalan masing-masing tiga kelompok tersebut ialah jalan negara 41.914 Km, provinsi 9400 Km, dan kota Pontianak 110.978 Km. Kondisi dari ke tiga kelompok status pengawaasn ialah jalan negara dan provinsi termasuk kedalam katagori semua baik, jalan Kota Pontianak katagori baik 46.531 Km, sedang 4.407 Km, Rusak Ringan 7.560 Km, dan rusak berat 52. 480 Km.

Porsentase jumlah panjang dan kondisi keseluruhan dari baik jalan negara, provinsi, maupun kota Pontianak 41, 93 % katagori baik, 3, 97 % sedang, rusak ringan 6, 81 % dan 47, 29 % rusak berat. Kesimpulan data yang di paparkan di atas dari segi kondisi jalan ialah jumlah jalan berkatogori rusak berat merupakan jalan paling dominan.

Sumber data dari Direktorat lalu lintas polisi daerah Kalbar September 2011 tentang jumlah kendaraan bermotor di kota Pontianak menurut jenisnya dari tahun 2008-2011 ialah sebagai berikut : Jumlah dan jenis kendaraan bermotor tahun 2008 berjumlah 385.648 unit yang terdiri dari mobil penumpang 29.204 unit , mobil barang 18.125 unit , Bus 1.150 unit, dan Sepeda Motor 337.169 unit. Tahun 2009 berjumlah 449.178 unit yang terdiri dari mobil penumpang 33.389 unit, mobil barang 19.410 unit, Bus 1.769 unit dan sepeda motor 394.610 unit. Pada 2010 berjumlah 487.739 unit yang terdiri dari mobil penumpang 36.296 unit, mobil barang 23.275 unit, Bus 2.330 unit dan

sepeda motor 425.838 unit. Pada tahun 2011 berjumlah 544.862 unit yang terdiri dari mobil penumpang 40.770 unit, mobil barang 26.595 unit, Bus 2.412 unit dan sepeda motor 475.085 unit.

Persentase jumlah keseluruhan jenis kendaraan dari tahun 2008 – 2011 pertamanya yaitu pada tahun 2008 sebesar 20,65%, 2009 sebesar 24,05 %, 2010 sebesar 26,12 %, dan 2011 sebesar 29,18%. Data yang dipaparkan di atas dapat disimpulkan bahwa tingkat jumlah kendaraan bermotor dari tahun 2008-2011 terus meningkat. Jumlah dan jenis kendaraan bermotor tertinggi ialah sepeda motor.

Jika dikaitkan dengan data di atas khususnya pada tahun 2011 antara panjang jalan baik berstatus jalan negara, provinsi maupun kota yang ada di Kota Pontianak dengan jumlah total keseluruhan 162.292 Km dan jumlah kendaraan bermotor yang ada di kota berjumlah 544.862 unit, maka rasionya adalah 2 Km untuk 1 Unit pengguna kendaraan. Rasio ini hanya berlaku untuk hitungan rata-rata. Akan tetapi, untuk dilapangan pengguna jalan atau kendaraan lebih menggunakan pada jalan utama. Hal ini tentunya akan berakibat jalan akan sangat padat karena tidak seimbang antara panjang dan lebar jalan dengan pola pengguna kendaraan yang terpusat.

Data Lakalantas (*Sumber : Satlantas Polresta Pontianak Kota September 2011*) di wilayah hukum Satlantas Polresta Pontianak Kota Tahun 2010 – 2012 ialah sebagai berikut : Pada tahun tahun 2010 jumlah kecelakaan sebanyak 235 kasus terdiri dari MD 103 kasus, LB 36 kasus, dan LR 96. Tahun 2011 jumlah kecelakaan sebanyak 469 kasus terdiri dari MD 101 kasus, LB 105 kasus, dan LR 245. Tahun 2012 jumlah kecelakaan sebanyak 739 kasus terdiri dari MD 128 kasus, LB 219 kasus, dan LR 390.

Jumlah Korban kecelakaan lalu lintas di atas dilihat dari tahun terjadinya kecelakaan menunjukkan bahwa setiap tahunnya rata-rata jumlah korban kecelakaan terus meningkat. Korban kecelakaan tertinggi terjadi pada tahun 2012. Persentase tingkat kecelakaannya tahun 2010 sebesar 16 %, tahun 2011 sebesar 33 %, dan tahun 2012 sebesar 51 %.

Data jenis kendaraan bermotor yang terlibat kecelakaan lalu lintas di wilayah hukum Satlantas Polresta Pontianak tahun 2010-2012 (Januari – 17 Desember) ialah sebagai berikut : Tahun 2010 jumlah kendaraan bermotor 336 unit terdiri dari sepeda motor 260 unit, mobil penumpang 24 unit, mobil barang 46 unit, dan bus 6 unit. Tahun 2011 jumlah kendaraan bermotor 397 unit terdiri dari sepeda motor 290 unit, mobil penumpang 30 unit, mobil barang 72 unit, dan bus 5 unit. Tahun 2012 jumlah kendaraan bermotor 847 unit terdiri dari sepeda motor 641 unit, mobil penumpang 85 unit, mobil barang 103 unit, bus, dan kendaraan khusus 1 unit. Data jumlah kendaraan di atas menunjukkan bahwa jumlah kendaraan bermotor terus meningkat pertamanya khususnya kendaraan jenis sepeda motor ( sumber : Satlantas Polresta Pontianak Kota ).

Data jumlah kecelakaan pengguna sepeda motor di wilayah hukum Satlantas Polresta Pontianak Kota Tahun 2010-2012 (Januari – 17 Desember) ialah sebagai berikut : Tahun 2010 jumlah kecelakaan 260 kasus, tahun 2011 jumlah kecelakaan 290 dan jumlah kecelakaan 641 kasus (sumber : Satlantas Polresta Pontianak Kota ). Data di atas menunjukkan bahwa jumlah korban kecelakaan sepeda motor pertamanya terus naik. Persentase tingkat kecelakaan sepeda motor di lihat dari tahun terjadinya yaitu tahun 2010 sebesar 21,83 %, tahun 2011 sebesar 24,35 %, dan tahun 2012 (Januari – 17 Desember) sebesar 53,82 %.

Daerah – daerah rawan kecelakaan lalu lintas di wilayah hukum Satlantas Polresta Pontianak Kota dari tahun 2009 – Desember 2012 meliputi jalan khalustiwa, jalan Gusti Situt Mahmud, Jalan Sultan Hamid II, Jalan Trans Kalimantan dan Jalan Adisucipto. Daerah-daerah rawan kecelakaan tersebut selama 4 tahun terakhir tersebut masih seputar di jalan yang sama.

Dari paparan dan data di atas, Lakalantas yang terus meningkat terjadi setiap tahunnya di Kota Pontianak ini secara umum disebabkan oleh beberapa faktor seperti tingkat disiplin pengendara yang masih sangat rendah, peningkatan jumlah kendaraan yang tinggi tanpa diiringi pemeliharaan, perpanjangan dan pelebaran jalan oleh pemerintah, dan

penegakan hukum yang belum tegas. Kesemerautan dalam lalu lintas dan penagannya merupakan gambaran dari miniatur kesemerautan pola pikir anak bangsa (Alqadrie, 2013). Lebih lanjut Alqadrie dalam artikelnya berjudul cinta tanah air yang semangkin memudar menyatakan “krisis” yang Indonesia sedang alami telah menjurus ke arah negara gagal (*a fail state*). Dari apa yang dikemukakan Alqadrie baik secara tersirat maupun tersurat tentang ketidak-tertiban di jalan raya yang merupakan miniatur kesemerautan pola pikir anak bangsa dan krisis yang menjuruh ke arah nagara gagal tersebut sangat selaras dengan keprihatinan dan ketertarikan penulis terhadap persoalan lalu lintas serta lebih lanjut akan dijelaskan dalam jurnal ini.

## KAJIAN TEORI

### 1. Pengertian Strategi

Istilah strategi berasal dari bahasa Yunani yaitu *stratigos* atau *stratigus* dengan kata jamak yaitu strategi yang berarti jendral atau perwira negara. Subagio (dalam Nawawi, 2000:147) ”Strategi adalah proses pengambilan keputusan yang bersifat mendasar dan menyeluruh, dan penetapan cara implementasinya yang dibuat oleh manajemen puncak serta diimplementasikan oleh semua pelaku suatu organisasi. Pendapat penulis, strategi menurut Subagio tersebut merupakan kata lain dari sistem pengambilan keputusan secara sistimatis, mendasar dan menyeluruh serta disertai penetapan langkah implementasi hasil manajemen puncak yang akan dilaksanakan seluruh pelaku organisasi untuk mencapai tujuan organisasi. Strategi yang harus dijalankan Satlantas Polresta Pontianak Kota menurut teori di atas yaitu menyusun rangkaian kegiatan secara mendasar dan menyeluruh kemudian membuat suatu keputusan serta penetapan cara implementasi dari hasil penyusunan rangkaian kegiatan tersebut untuk dilaksanakan oleh semua pelaku organisasi.

### 2. Analisis SWOT

Menurut Kurtz (2008,45), *Strengths* (kekuatan), *Weaknesses* (kelemahan), *Opportunities* (peluang) , dan *Threats* (ancaman) (SWOT) adalah suatu alat perencanaan strategik yang penting untuk membantu perencana untuk membandingkan kekuatan dan kelemahan internal organisasi dengan kesempatan dan ancaman dari eksternal. Lebih lanjut Kurtz menjelaskan langkah – langkah dari SWOT yaitu mengidentifikasi kekuatan, mengidentifikasi kelemahan, mengidentifikasi peluang, dan mengidentifikasi ancaman. Proses pengambilan keputusan strategis selalu berkaitan dengan pengembangan misi, tujuan, dan menganalisis faktor-faktor strategis perusahaan atau organisasi (kekuatan, kelemahan, peluang, ancaman) yang disebut analisis SWOT (Rangkuti, 2006:19).

**Tabel 1**  
**MODEL MATRIK ANALISIS SWOT**

	<b>Kekuatan (S)</b>	<b>Kelemahan (W)</b>
<b>Peluang (O)</b>	<b>Strategi SO</b> (Strategi yang menggunakan kekuatan dan memanfaatkan peluang)	<b>Strategi WO</b> (Strategi yang meminimalkan kelemahan dan memanfaatkan peluang)
<b>Ancaman (T)</b>	<b>Strategi ST</b> (Strategi yang menggunakan kekuatan dan mengatasi ancaman)	<b>Strategi WT</b> (Strategi yang meminimalkan kelemahan dan menghindari ancaman)

Sumber: Rangkuti, Analisis SWOT Teknik Membedah Kasus Bisnis (1997).

### 3. Pengertian Lalu Lintas

Pengertian lalu lintas menurut UU nomor 22 tahun 2009 tentang LLAJ pasa 1 ayat (2) adalah gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan. Pengertian di atas menerangkan bahwa semua aktivitas gerak kendaraan dan orang yang melaukan aktivitas di jalah merupakan lalu lintas.

#### 4. Pengertian Lakalantas

Pengertian Lakalantas menurut UU nomor 22 tahun 2009 tentang LLAJ pasal adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda.

#### 5. Faktor Penyebab Lakalantas

Pariyanto dalam [www.wawasandigital.com](http://www.wawasandigital.com) mengatakan bahwa paling tidak ada 3 (tiga) faktor yang saling terkait sebagai penyebab kecelakaan lalu lintas yaitu sumber daya manusia (*driver*), alam dan Sarana dan prasarana.

#### 6. Pengertian Sepeda Motor dan Kendaraan

Pengertian sepeda motor menurut UU No 22 tahun 2009 tentang LLAJ Pasal 1 ayat (20) adalah kendaraan bermotor beroda dua dengan atau tanpa rumah-rumah dan dengan atau tanpa kereta samping atau kendaraan bermotor beroda tiga tanpa rumah-rumah.

Dalam penelitian ini penulis menggunakan jenis penelitian deskriptif kualitatif. Penelitian ini bertujuan untuk memberikan gambaran tentang suatu masyarakat atau suatu kelompok orang tertentu atau gambaran tentang suatu gejala atau hubungan antara dua gejala (Soehartono, 1995:35). Berdasarkan pengertian tersebut dalam penelitian ini, peneliti memberikan gambaran keadaan yang sebenarnya pada objek yang akan diteliti. Kemudian data yang diperoleh dianalisis dengan menggunakan analisis kekuatan (*strength*), kelemahan (*weaknesses*) peluang (*opportunities*), dan ancaman (*threats*) atau SWOT. Alasan menggunakan analisis SWOT karena merupakan suatu analisis strategi yaitu mengenai penelitian kondisi saat ini dan gambaran ke depan yang mempengaruhi proses pencapaian tujuan yang telah ditentukan. Analisis SWOT akan mendapatkan karakteristik dari kekuatan, kelemahan, peluang dan ancaman dari objek yang diteliti berdasarkan analisis lingkungan

*internal* dan *external* yaitu dengan mengawinkan unsur S, W, O, dan T dalam bentuk tabel matrik yang akan di jelaskan dalam bab selanjut.

Teknik pengumpulan data merupakan langkah yang paling strategis dalam penelitian karena tujuan utama dari penelitian untuk mendapatkan data (Sugiyono, 2009). Lebih lanjut Sugiono memaparkan bahwa teknik pengumpulan data dapat dilakukan dengan observasi (pengamatan), interview (wawancara), dan dokumentasi. Penjelasan dari teknik pengumpulan data tersebut sebagai berikut :

##### 1. Wawancara

Wawancara yaitu segala kegiatan untuk menghimpun data secara lisan dan tatap muka dengan siapa yang diperlukan mengenai pendapat dan kesan pribadi. Hal ini dilakukan untuk bertukar informasi dan ide melalui tanya jawab (Sugiyono, 2005:72). Dalam penelitian ini peneliti memperoleh data atau informasi dengan cara tanya jawab sambil bertatap muka dengan informan dengan alat bantu berupa pedoman wawancara.

##### 2. Observasi

Observasi ialah suatu proses yang kompleks, tersusun dari berbagai proses biologis dan psikologis. Dua diantara yang terpenting adalah proses-proses pengamatan dan ingatan (Sugiyono, 2009:23). Dalam penelitian ini peneliti mengadakan pengamatan secara langsung pada objek yang akan diteliti dengan alat bantu berupa catatan yang berbentuk *check list*.

##### 3. Dokumentasi

Dokumentasi merupakan catatan peristiwa yang sudah berlalu. Dokumen bisa berbentuk tulisan, gambar – gambar, atau karya – karya monumental dari seseorang (Sugiyono, 2009 : 82).

Pemilihan subyek dalam penelitian ini adalah dengan menggunakan teknik *Purposive*. Menurut Sugiyono (2009:300) “Teknik *Purposive* adalah teknik pengambilan sumber data dengan pertimbangan tertentu”. Oleh karena itu dalam menentukan subyek

penelitian, peneliti memilih informan dengan pertimbangan bahwa informan tersebut dianggap mengerti dengan permasalahan yang terjadi dan mempunyai kemampuan dalam pembuatan kebijakan atau memberikan masukan terhadap penelitian ini. Untuk memperoleh data dan informasi yang diperlukan, yang menjadi informan pangkal adalah Kepala Satlantas Polresta Pontianak Kota, selain itu sumber data juga diperoleh dari kepala Unit kecelakaan lalu lintas, Dikyasa, pengendara sepeda motor, dan korban kecelakaan sebagai informan Pokok dan Kunci. Dalam penelitian ini, penulis memilih lokasi di Kota Pontianak dengan beberapa pertimbangan yaitu :

1. Kota Pontianak merupakan kota dengan tingkat tertinggi dalam kasus Lakalantas pada pengguna sepeda motor di Kalimantan Barat.
2. Terdapat kompleksitas masalah dalam mengurangi tingkat Lakalantass pada pengguna kendaraan sepeda motor sehingga menarik untuk diteliti.
3. Tersedianya data dan informasi yang diperlukan oleh peneliti yang relative mudah untuk diperoleh.

## PEMBAHASAN

Kecelakaan adalah suatu kejadian yang disebabkan oleh banyak faktor, yang pada dasarnya disebabkan oleh kurang efektifnya gabungan dari faktor-faktor utama, yaitu : pemakai jalan (manusia), lingkungan, jalan dan kendaraan (Harahap, 1995). Oglesby dan Hicks (dalam buku Ahmad Munawar : 2004) serta beberapa ahli transportasi lainnya menyatakan unsur – unsur dalam sistem transportasi tersebut meliputi pemakai jalan, kendaraan, jalan dan lingkungan. Kedua pendapat di atas secara umum selaras dengan hasil wawancara yang dilakukan 01 April 2013 bersama Kasatlantas, Kanit Dikyasa, dan Kanit Laka Polresta Pontianak Kota ( IC 35 tahun, ) bahwa secara umum penyebab kecelakaan lalu lintas di wilayah hukum kota Pontianak sebagai berikut :

### Dedi

*Ilmu Administrasi Negara FISIP Universitas Tanjungpura*

1. Sangat rendahnya kesadaran berkendara yang tertib dan berkeselamatan berlalu lintas.
2. Kesabaran penengendara yang mini
3. Kecepatan berkendara di atas batas maksimal.
4. Tidak seimbang antara pertumbuhan kendaraan dan jalan.
5. Pendukung lalu lintas yang rendah ( sebagai contoh : kualitas infrastruktur jalan, jembatan, dan rambu – rambu lalu lintas).
6. Kecelakaan sebagian besar terjadi karena ada pelanggaran yang dilakukan pengendara.
7. Anggaran dalam memenuhi kebutuhan-kebutuhan dalam hal lalu lintas masih rendah.
8. Kelengkapan kendaraan ( sebagai contoh : tidak menggunakan Spion Motor).

Dari uraian teori dan fakta di lapangan yang terjadi pada wilayah hukum Satlantas Polresta Pontianak Kota dapat disimpulkan bahwa kecelakaan lalu lintas terjadi oleh pelbagai faktor antara lain sebagai berikut :

1. Faktor Manusia atau Pemakai Jalan
2. Faktor Pejalan Kaki
3. Faktor Kendaraan
4. Faktor Jalan
5. Faktor Lingkungan

## **Faktor Internal dan Eksternal Satuan Lalu Lintas Polisi Resort Pontianak Kota dalam mengurangi kecelakaan.**

### **1. Faktor Internal**

Faktor Internal Satlantas Polreseta Pontianak Kota terdiri dari kekuatan dan kelemahan. Kedua faktor tersebut dijelaskan sebagai berikut :

#### **a. Kekuatan (Strength)**

Satlantas Polresta Pontianak kota memiliki Kekuatan sebagai berikut :

- 1) Motivasi dan dedikasi serta loyalitas anggota terhadap tugas masih terpelihara dengan upaya pemberian tanggung jawab kepada Perwira sebagai pengendali lapangan.
- 2) Adanya dukungan dari fungsi operasi satuan lalu lintas lainnya untuk turut serta

melakukan upaya penertiban lalu lintas guna menciptakan kamtibmas yang kondusif.

**b. Kelemahan (*Weaknesses*)**

Satlantas Polresta Pontianak kota memiliki kelemahan antara lain :

- 1) Terbatasnya sarana kendaraan bermotor Operasional dan operasi serat dukungan BBM.
- 2) Terbatasnya alat khusus dan alat komunikasi

**2. Faktor Eksternal**

Faktor eksternal Satlantas Polresta Pontianak Kota terdiri dari kekuatan dan kelemahan. Kedua faktor tersebut dijelaskan sebagai berikut :

**a. Peluang (*Opportunities*)**

Satlantas Polresta Pontianak kota memiliki peluang sebagai berikut :

- 1) Masyarakat pengguna jalan masih menunjukkan kepatuhan dan takut terhadap keberadaan petugas Polantas di lapangan yang ditandai dengan keengganan untuk melakukan pelanggaran.
- 2) Adanya kebersamaan dan koordinasi yang sudah baik dengan Instansi terkait untuk memecahkan/mencari jalan keluar terhadap permasalahan lalu lintas di wilayah hukum Satlantas Pontianak kota dengan dibentuknya Forum lalu lintas ( Forlantas).
- 3) Adanya partisipasi potensi masyarakat untuk ikut membantu menciptakan Kamtibmas Lantas di kota Pontianak.

**b. Ancaman (*Threats*)**

Satlantas Polresta Pontianak kota memiliki ancaman antara lain :

- 1) Tidak adanya kesatuan program antara Instansi terkait yang berkenaan dengan objek garapan yang berkaitan dengan fungsi jalan.
- 2) Belum terealisasi sepenuhnya kewajiban pemerintah untuk menyiapkan fasilitas lalu lintas sehingga berdampak kurang terdidiknya masyarakat untuk mematuhi ketentuan berlalu lintas.
- 3) Masih adanya kelompok-kelompok masyarakat yang berupaya menghilangkan

rambu-rambu lalu lintas sehingga berdampak lemahnya penegakan hukum.

- 4) Semakin banyaknya anggota masyarakat yang membuka tempat usaha dengan memanfaatkan bahu jalan/trotoara (PKL) di depan pasar/pertokoan.
- 5) Terbatasnya sarana parkir pada pusat-pusat perbelanjaan.
- 6) Tidak adanya keseimbangan kemajuan antara fasilitas jalan dengan kendaraan bermotor yang beroperasi di jalan.
- 7) Kesadaran masyarakat untuk menanamkan jiwa tertib lalu lintas masih perlu ditingkatkan.
- 8) Kurangnya kesadaran masyarakat untuk mematuhi rambu lalu lintas apabila tanpa keberadaan anggota di lapangan.

**Strategi Pilihan mengurangi Lakalantas oleh Satlantas Polresta Pontianak Kota terhadap pengguna sepeda motor di Kota Pontianak**

Setelah memaparkan berbagai faktor lingkungan internal yang terdiri dari kekuatan dan kelemahan dan faktor lingkungan eksternal yang terdiri dari peluang ancaman terhadap kecelakaan lalu lintas khususnya pengguna sepeda motor melalui analisis *SWOT*. Langkah selanjutnya adalah membuat Matrik *SWOT*. Hasil dari matrik tersebut akan melahirkan 4 (empat) alternatif strategi yang dapat diterapkan dalam mengurangi kecelakaan lalu lintas terhadap pengguna sepeda motor. Alternatif strategi tersebut diperoleh dengan cara mengabungkan antara S-O (kekuatan-peluang), S-T (kekuatan-ancaman), W-O (kelemahan-peluang) dan W-T (kelemahan dan ancaman). Empat alternatif strategi pilihan yang dapat digunakan dalam mengurangi kecelakaan lalu lintas terhadap pengguna sepeda motor antara lain sebagai berikut :

**a. Alternatif strategi S-O**

Alternatif strategi S-O adalah strategi yang digunakan dengan memanfaatkan/mengoptimalkan kekuatan yang dimiliki untuk memanfaatkan berbagai peluang yang ada. Analisis dari S- O adalah sebagai berikut :

1. Dengan motivasi dan dedikasi serta loyalitas anggota satuan yang tinggi



dapat menjalankan tugasnya dengan serius dalam mendorong masyarakat yang sebagian masih patuh dan sebageian yang sering masih melanggar atauran lalu lintas agar didalam berkendara selalu mengutamakan keselamatan diri sendiri dan orang lain agar kecelakaan bisa diminimalisir dan bahkan bisa di hindari. Bentuk kegitanya ialah menindak tegas baik itu teguran di tempat dan ditilang.

2. Dukungan dari operasi satuan lalu lintas lainnya dan kebersamaan instansi terkait untuk memecahkan atau mencari jalan keluar terhadap permasalahan lalu lintas di wilayah hukum Satlantas Polresta Pontianak Kota akan dapat memperkuat dan mempercepat dalam upaya meminimalisir dan menghindarkan korban kecelakaan yang terus meningkat. Baik itu terkait terus meningkatkan kegiatan sosialisasi dan himbaunn pentingnya berkendara berkeselamatan berupa seminar, forum diskusi dengan semua pihak, pembuatan spanduk, baliho, brosur, iklan layanan di media masa dan cetak serta lainnya maupaun terkait terhadap pemenuhan kelengkapan lalu lintas berupa pembuatan jalan baru , pemeliharaan jalan dan peningktan kualitas jalan serta rambu- rambu lintas.

#### **b. Alternatif strategi W-O**

Alternatif strategi W-O adalah strategi yang digunakan untuk meminimalisir kelemahan dengan memanfaatkan peluang. Analisis dari W- O adalah sebagai berikut :

1. Terus meningkatkan partisipasi masyarakat untuk ikut membantu keamanan dan ketertiban lalu lintas di kota Pontianak.
2. Bekerjasama dengan instansi terkait agar keterbatasan dalam hal alat khsus dan alat komunikasi serta kendaraan bermotor dapat diatasi.

#### **c. Alternatif strategi S-T**

Alternatif strategi S-T adalah strategi yang digunakan dengan memanfaatkan/mengoptimalkan kekuatan untuk mengurangi berbagai ancaman.

1. Dengan motivasi dan dedikasi serta loyalitas anggota satauan yang tinggi dan

dukungan oprasi satuan lalu lintas lainnya mempermudah mengkomunikasikan dengan intastsi terkait agar kesataun program dalam hal yang berkenaan obyek garapan dengan fungsi jalan.

2. Mendorong sepenuhnya pemerintah dan terus menginformasikan dan mengkomunikasikan persoalan fasilitas lalu lintas agar kebutuhan lalu lintas bisa direalisasikan.
3. Personil yang memiliki dedikasi bisa melakukan pencegahan dan penindakan terhadap kelompok masyarakat yang akan mencoba atau menghilangkan rambu – rambu lalu lintas.
4. Pihak Satlantas bekerja sama dengan instansi terkait atau yang berwenang melakukan bersama- sama meninjau dan melakukan pemantau dan penindakan terhadap masyarakat dalam hal ini PKL yang bisa mengganggu arus lalu lintas di sekitar jalan.

#### **d. Alternatif strategi W-T**

Alternatif strategi W-T adalah Strategi yang digunakan untuk mengurangi kelemahan dalam rangka meminimalisir/menghidari ancaman.

1. Mendorong peningkatan kerjasama dengan pemerintah untuk menyiapkan fasilitas lalu lintas agar sarana yang terbatas bisa terpenuhi sehingga terciptanya keseimbangan antara fasilitas jalan dengan kendaraan bermotor yang beroperasi di jalan .
2. Mengkoordinasikan dengan intansi pemerintah terkait PKL dan Lahan Parkir agar dikelola sedemikian rupa sehingga lalu lintas dan tingkat kecelakaan dapat dihindari.

#### **PENUTUP**

Berdasarkan uraian dan pembahasan yang telah dipaparkan sebelumnya, dapat ditarik beberapa intisari terkait faktor penyebab kecelakaan di wilayah hukum Satlantas Polrsta Pontianak Kota dan alternatif strategi melalui analisis *SWOT*. Adapun faktor – faktor penyebab kecelakaan khususnya pengendara

sepeda motor yang terjadi di wilayah Satlantas Polresta Pontianak Kota adalah sebagai berikut :

1. Setiap terjadinya kecelakaan berawal dari pelanggaran lalu lintas
2. Setiap tingginya pertumbuhan kendaraan bermotor berbanding lurus terhadap tingginya tingkat kecelakaan khususnya sepeda motor karena tidak diiringi oleh peningkatan panjang dan lebar jalan.
3. Kecepatan kendaraan bermotor melebihi kecepatan maksimum.
4. Kesabaran dan disiplin lalu lintas sangat rendah.
5. Minimnya anggaran dari instansi yang bertanggungjawab dalam pemenuhan peralatan lalu lintas
6. Ada 4 Alternatif strategi yang dihasilkan melalui analisis SWOT. Alternatif strategi tersebut ialah :
  - a. Alternatif strategi S-O
  - b. Alternatif strategi W-O
  - c. Alternatif strategi S-T
  - d. Alternatif strategi W-T

## DAFTAR PUSTAKA

### Literatur Buku

- Alqadrie, Syarif Ibrahim. 2013. *Ide dan Pemikiran ; Keprihatinan, Kerisauan & Kegagalan terhadap Realitas Sosial*. Pontianak: STAIN Press.
- 2012. *Cinta Tanah Air yang Semangkin Memudar Pontianak Post*, 20 Desember 2012.
- Bryson, M.Jhon. 2003. *Perencanaan Strategi Bagi Organisasi Sosial*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Bugin, Burhan. 2006. *Metode Penelitian Kualitataif*. Jakarta. Kencana Perdana Media Group.
- Lubis, M. Solly. 1996. *Dimensi - Dimensi Manajemen Pembangunan*. Bandung: Bandar Maju.
- Munawar, Ahmad. 2004. *Manajemen Lalulintas Perkotaan*. Jogjakarta: Beta Offset.
- Moleong, Lexy J, 2004, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, PT Remaja Rosdakarya. Bandung.

Nawawi, Hadari. 2001. *Metode Penelitian Bidang Sosial*. Gajagmada University Perss. Yogyakarta.

Oglesby, C.H., Hichs, R.G., 1982, *Haghighway Engineering and management*, Institute of Transport Studies, Monash University Australia.

Oliver, Sandra. 2001. *Strategi Public Relation*. Jakarta: PT Glora Aksara Pratama

Rangkuti, Freddy. 1997. *Analisis SWOT Teknik Membedah Kasus Bisnis*. Jakarta: PT Gramedia Pustaka.

Siagian, Sondang P. 2004. *Manajemen Strategi*. Jakarta: PT Bumi Aksara.

Soehartono, Irawan. 1995. *Metode Penelitian Sosial. Suatu Teknik Penelitian Bidang Kesejahteraan Sosial dan Ilmu Sosial Lainnya*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya.

Sugiyono. 2009. *Memahami Penelitian Kualitatif*. Bandung: Alfabeta

### Literatur Perundang - Undangan

Undang - Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

### Internet

- file:///H:/kapita-selekta-politik.html,2011
- <http://goyangkarawang.com.triangulasi-dan-keabsahan-data-dalam-penelitian>
- [www.pulsarian.or.id](http://www.pulsarian.or.id)
- [www.wawasandigital.com](http://www.wawasandigital.com)
- <http://pinterdw.blogspot.com/2012/02/unsur-unsur-dasar-transportasi.html>
- [http://bappedatamiang.go.id/uploadfiles/rpjp2007\\_2020/lampiran1\\_metode\\_penelitian\\_analisa\\_swot.pdf](http://bappedatamiang.go.id/uploadfiles/rpjp2007_2020/lampiran1_metode_penelitian_analisa_swot.pdf).



**LEMBAR PERNYATAAN PERSETUJUAN UNGGAH/PUBLIKASI  
 KARYA ILMIAH UNTUK JURNAL ELEKTRONIK MAHASISWA**

Sebagai sivitas akademika Universitas Tanjungpura, yang bertanda tangan di bawah ini, saya:

Nama Lengkap : DEDI  
 NIM / Periode lulus : E0110702A  
 Fakultas/Jurusan : ISIPOL / IA  
 E-mail address/HP : 0201dedi@yahoo.com / 089647457047

demi pengembangan ilmu pengetahuan dan pemenuhan syarat administratif kelulusan mahasiswa (S1), menyetujui untuk memberikan kepada Pengelola Jurnal Mahasiswa.....\*) pada Program Studi..... Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Tanjungpura, Hak Bebas Royalti Non-Eksklusif (*Non-exclusive Royalty-Free Right*) atas karya ilmiah saya yang berjudul \*\*):

STRATEGI SATUAN LAJU LINTAS POLISI RESORT PONTIANAK KOTA  
 DALAM MENGURANGI KECELAKAAN LAJU LINTAS  
 DI KOTA PONTIANAK

beserta perangkat yang diperlukan (bila ada). Dengan Hak Bebas Royalti Non-Eksklusif ini, Pengelola Jurnal berhak menyimpan, mengalih-media/format-kan, mengelolanya dalam bentuk pangkalan data (database), mendistribusikannya, dan menampilkan/mempublikasikannya di Internet atau media lain):

- secara *fulltext*
- content* artikel sesuai dengan standar penulisan jurnal yang berlaku.

untuk kepentingan akademis tanpa perlu meminta ijin dari saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan atau penerbit yang bersangkutan.

Saya bersedia untuk menanggung secara pribadi, tanpa melibatkan pihak Pengelola Jurnal, segala bentuk tuntutan hukum yang timbul atas pelanggaran Hak Cipta dalam karya ilmiah saya ini.

Demikian pernyataan ini yang saya buat dengan sebenarnya.

Mengetahui/disetujui  
 Pengelola Jurnal .....2013  
  
Dr. Ariqin  
 NIP. 197.0502 197021002

Dibuat di : Pontianak  
 Pada tanggal: 2 Agustus 2013  
  
 ( DEDI )  
 nama terang dan tanda tangan mhs

catatan:  
 \*tulis nama jurnal sesuai prodi masing-masing  
 (Publika/Governance/Aspirasi/Sociodev/Sosiologique)

setelah mendapat persetujuan dari Pengelola Jurnal, berkas ini harus di scan dalam format PDF dan dilampirkan pada step4 upload supplementary sesuai proses unggah penyerahan berkas (submission author).