

IMPLEMENTASI KEBIJAKAN MENGHIDUPKAN LAMPU SEPEDA MOTOR PADA SIANG HARI DI KOTA PONTIANAK

Oleh:
ABDUL JALAL
NIM. E211111090

Program Studi Ilmu Administrasi Negara Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Universitas Tanjungpura Pontianak, 2015
e-mail: abdul_jalal67@yahoo.co.id

Abstrak

Skripsi ini dimaksudkan untuk menganalisis dan mengungkapkan tentang Implementasi Kebijakan Menghidupkan Lampu Sepeda Motor Pada Siang Hari di Kota Pontianak Untuk mendukung kelancaran lalu lintas dibutuhkan sarana dan prasarana berupa rambu-rambu lalu lintas. Adanya pertumbuhan jalan yang memadai dan banyaknya volume pengguna jalan yang meningkat, hal ini perlu adanya keseimbangan antara pengguna jalan dan petugas jalan yaitu sumber daya manusia dalam memahami serta tingkat kesadaran akan hukum yang ada, serta pelaksanaan dalam melakukan penegakan hukum khususnya kebijakan menghidupkan lampu sepeda motor pada siang atau Mengimplementasikan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Akan tetapi dengan adanya kondisi sosial masyarakat yang masih rendah Mengimplementasikan akan menjadi masalah dalam berlalulintas, akan tetapi adanya kesadaran yang tinggi akan mempengaruhi kelancaran dalam berlalu lintas. Berdasarkan atas wawancara dan observasi Implementasi kebijakan menghidupkan lampu sepeda motor pada siang hari di Kota Pontianak belum optimal. Hal ini dapat dilihat dari masih banyaknya pengendara sepeda motor yang tidak mematuhi dan kesadaran terhadap kebijakan tersebut. Dan disamping itu karena belum adanya tindakan tegas terhadap pebegakan hukum sebagian besar aparat telah memahami informasi tentang kebijakan menghidupkan lampu sepeda motor pada siang hari serta memahami tugas dan tanggung jawabnya masing-masing. Akan tetapi karena rasa manusiawi terhadap pelanggaran yang sangat kecil membuat rasa iba, karena pengguna kendaraan dengan alasan lupa menghidupkan lampu sehingga membuat toleransi yang sangat tinggi aparat dalam melakukan tindakan. Walaupun dalam rapat sering dilakukan koordinasi dan SOP telah ada namun sikap pelaksana mempunyai rasa toleransi tinggi, dan alasan pengguna kendaraan lupa untuk menghidupkan ini mempengaruhi dan membuat hambatan dalam menindak para pelangar hukun atau kebijakan tersebut.

Kata-kata Kunci : Implementasi, Kebijakan

Abstract

This thesis is intended to analyze and reveal on Implementasi kebijakan Turn Lights Motorcycle At Night in the city of Pontianak To support the smooth traffic facilities and infrastructure needed in the form of signs and lintas. Adanya adequate growth path and the amount of the increased volume of road users this there needs to be a balance between road users and road officer of human resources in understanding and level of awareness of existing legal Yanga, as well as the implementation of the policy, especially law enforcement motorcycle turn on the lights at lunch or Implementing Act No. 22 of 2009, however the presence of social conditions are still low Implementing would be a problem in berlalulintas, but the heightened awareness will affect the smooth inside pass lintas. Berdasarkan on interviews and observations, policy implementation motorcycle turn on the lights during the day in Pontianak not optimal. It can be seen from the number of motorcyclists who do not adhere to and awareness of the policy. And besides that, due to the absence of firm action against the law pebegakan most of the apparatus has to understand information about the policy turn motorcycle lights during the day as well as understand the duties and responsibilities of each. However, because the human sense of the offense makes very little sense of pity, since vehicles with alasa users forget to turn the lights thus making very high tolerance apparatus in action walaupun in frequent coordination meetings and SOPs have been there but it has little tolerance attitude implementing high, and the reason for the vehicle user forgot to turn this influence and create obstacles in prosecuting those pelangar hukun or policy.

Keywords: Implementation, Policy

A. Pendahuluan

Dalam berlalu lintas, ada prinsip “untuk melihat dan dilihat” saat di jalan. Pengguna jalan harus mempunyai kemampuan melihat dan mencerna kondisi lalu lintas dengan baik. Dengan jumlah kendaraan yang terus meningkat namun di sisi lainnya kesadaran berkendara masih kurang, angka kecelakaan lalu lintas pun semakin tinggi.

Diterbitkannya regulasi baru yang lebih komprehensif dan modern dalam mengatur lalu lintas seperti kewajiban bagi pengemudi sepeda motor untuk menyalakan lampu utama pada siang hari terdapat pada Pasal 107 ayat (2) Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, tidak diikuti oleh perilaku berlalu-lintas sesuai dengan yang dikehendaki oleh UU tersebut. Bahkan semakin banyak orang yang masih bertahan pada perilaku pelanggaran terhadap kaidah berlalu-lintas. Latar belakang pembuatan peraturan ini adalah tingginya angka kecelakaan yang terjadi serta kurangnya kesadaran untuk berkendara secara bijak dan bertanggung jawab.

Kota Pontianak merupakan salah satu kota di Kalimantan yang tercatat memiliki angka pelanggaran lalu lintas yang tinggi. Daerah Kota Pontianak pelanggaran lalu lintas yang terjadi setiap

tahunnya cenderung semakin meningkat. Pada tahun 2007 dan 2008 jumlah pelanggaran (tilang) lalu lintas sebanyak 1117 atau 58,72 % merupakan jenis pelanggaran surat-menyurat kendaraan bermotor dan 7718 atau 57,89 % jenis pelanggaran yaitu kelengkapan surat-surat, kemudian pada tahun 2009 berjumlah 7169 atau 62,03 % jenis pelanggaran kelengkapan surat-surat, 2010 dan 2011 jumlah pelanggaran (tilang) lalu lintas semakin meningkat yaitu secara berturut-turut masing-masing 8132 atau 65,10% jenis pelanggaran kelengkapan surat menyurat kendaraan bermotor dan 8235 atau 66,28% pelanggaran kelengkapan surat-surat kendaraan bermotor (Sat Lantas Polresta Pontianak Kota, 2012).

Ketentuan Pasal 107 ayat (2) UU No 22 Tahun 2009 ini dinilai memiliki peran penting dalam keselamatan berkendara. Dengan lampu menyala pada siang hari pengendara sepeda motor akan lebih waspada. Analisis ilmiahnya adalah dengan menyalakan lampu utama maka pengguna jalan lain di depannya akan lebih cepat melakukan reaksi dan dapat memberikan jarak atau posisi aman di jalan.

Kebijakan menyalakan lampu utama di siang hari bagi sepeda motor merupakan hasil penelitian yang komprehensif oleh kepolisian, dimana pengendara sepeda motor menjadi mudah

terlihat oleh pengendara lain dan secara langsung meningkatkan tingkat keamanan perjalanan. Hal itu sudah diatur dalam Pasal 293 ayat 1 jo Pasal 107 UU RI No 22 Tahun 2009. Pasal (1) Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan tanpa menyalakan lampu utama pada malam hari dan kondisi tertentu, dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp. 250.000,- (dua ratus lima puluh ribu rupiah). Pasal (2) Setiap orang yang mengemudikan sepeda motor di jalan tanpa menyalakan lampu utama pada siang hari, dipidana dengan pidana kurungan paling lama 15 (lima belas) hari atau denda paling banyak Rp. 100.000,- (seratus ribu rupiah).

Namun ketentuan dari Pasal 107 ayat (2) Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 masih menuai pro dan kontra dari pengguna kendaraan bermotor. Sosialisasi penggunaan lampu sepeda motor pada siang hari cukup memberatkan dan tidak terkesan hemat. Sering kali terlihat, para pengemudi sepeda motor menyalakan lampu utama hanya jika melihat ada petugas yang berjaga, setelah pengendara melewati petugas, mereka kemudian mematikan lagi lampu utama sepeda motor. Ada yang beralasan menyalakan motor di siang hari adalah pemborosan energi karena cahaya matahari sudah cukup membuat motor terlihat pengendara lain. Bahkan ada yang mengatakan aturan

ini tidak terbukti dan tidak berdasar. Aturan ini keluar tanpa uji coba.

Hal ini tentunya tidak sesuai dengan Pasal 107 ayat (2) UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Guna mengetahui implementasi peraturan tersebut, mendorong peneliti untuk melaksanakan penelitian yang direncanakan dengan mengangkat judul: “Implementasi Kebijakan Menghidupkan Lampu Sepeda Motor pada Siang Hari di Kota Pontianak”.

Sat Lantas Polresta Pontianak Kota(2012) mencatat bahwa jumlah kecelakaan yang terjadi di Kota Pontianak selama 5 (lima) tahun terakhir masih relatif besar jumlahnya dan bervariasi. Pada tahun 2007 jumlah kecelakaan sebanyak 323 (85,31 % pengguna sepeda motor) dan pada tahun 2008 menjadi 126 atau (68,60 % pengguna sepeda motor). Khusus pada tahun 2009 meningkat menjadi 138 (71,61 % pengguna sepeda motor), dan pada tahun 2010 dan 2011 jumlah masing-masing 137 dan 239 (67,68 % dan 71,3% pengguna sepeda motor). Demikian pula kesemerawutan lalu lintas semakin terjadi dimana-mana dan kondisi inilah yang menjadi salah satu faktor penyebab terjadinya masalah kemacetan dan kecelakaan lalu lintas.

Sejak diimplementasikan tahun 2010, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dapat dikatakan belum efektif, hal ini

terlihat dari pemahaman tertib berlalu lintas masyarakat, komunikasi mengenai tertib berlalu lintas di masyarakat Kota Pontianak dapat dikatakan belum efektif, masyarakat belum memiliki kesadaran yang tinggi. Masyarakat akan patuh terhadap aturan berlalu-lintas, manakala terdapat petugas yang berjaga di jalan, sementara apabila tidak terdapat petugas masyarakat berani melanggar aturan berlalu lintas. Tidak hanya pada aspek komunikasi, minimnya sumber daya untuk mendukung implementasi kebijakan menghidupkan lampu sepeda motor pada siang hari juga merupakan salah satu penyebab kurang berhasilnya kebijakan tersebut. Untuk mendukung kelancaran lalu lintas dibutuhkan sarana dan prasarana berupa rambu-rambu lalu lintas. Selain itu prasarana berupa pertumbuhan jalan yang memadai juga merupakan salah satu sumber daya yang berpengaruh. Pemerintah Kota Pontianak saat ini memang sudah melakukan pelebaran jalan, akan tetapi hal tersebut kurang diimbangi dengan peningkatan volume kendaraan. Dari sumber daya manusia, jumlah petugas belum sesuai dengan kebutuhan terhadap pelayanan lalu-lintas, ditengah masyarakat yang tingkat kesadaran hukumnya masih rendah sangat dibutuhkan jumlah petugas memadai untuk melakukan penegakan hukum.

Mengimplementasikan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 khususnya kebijakan menghidupkan lampu sepeda motor pada siang hari dengan kondisi sosial masyarakat yang masih rendah, dibutuhkan komitmen yang tinggi dari implementor kebijakan dalam hal ini adalah petugas kepolisian. Kondisi dilapangan menunjukkan bahwa komitmen petugas dalam mengimplementasikan kebijakan tersebut terutama pada aspek penegakan hukum dirasakan masih rendah. Petugas hanya berjaga pada jam-jam tertentu, dan dalam penegakan hukum masih ditemukan petugas yang mencari keuntungan sehingga menimbulkan antipati dari masyarakat.

Dari latar belakang yang telah diungkapkan diatas rumusan masalahnya yaitu: Bagaimana Implementasi kebijakan menghidupkan lampu sepeda motor pada siang hari di Kota Pontianak, Adapun Tujuan Penelitian mendeskripsikan dan mengetahui faktor apa saja implementasi kebijakan menghidupkan lampu sepeda motor pada siang hari di Kota Pontianak.

B. Tinjauan literatur

Kebijakan publik merupakan suatu keputusan untuk semua orang dalam hal ini publik adalah umum. Dalam pengambilan keputusan ini melalui proses dan

pemilihan-pemilihan alternatif yang telah dianalisis dan cukup banyak dengan menimbang segala akibat yang ditimbulkan dari keputusan tersebut.

Menurut Bill Jenkins (dalam Chandra Sabtia Irawan, 2008: 5), kebijakan adalah sekelompok keputusan yang diambil oleh seorang actor politik atau sekelompok actor menyangkut pemilihan tertentu dimana keputusan-keputusan ini, pada prinsipnya harus berada dalam rentang kesanggupan actor-aktor ini untuk mewujudkannya.

Kebijakan menurut Carl Friedrich (dalam Chandra Sabtia Irawan, 2008: 6) adalah suatu tindakan yang mengarah pada tujuan yang diusulkan oleh seseorang, kelompok, atau pemerintah dalam lingkungan tertentu serta mencari peluang-peluang untuk mencari tujuan atau mewujudkan sasaran yang diinginkan.

Budi Winarno (2005: 15) menyatakan bahwa konsep kebijakan publik ini mempunyai beberapa implikasi, yakni: *pertama*, titik perhatian kita dalam membicarakan kebijakan publik berorientasi pada maksud dan tujuan dan bukan perilaku secara serampangan. Kebijakan publik secara luas dalam sistem politik modern bukan sesuatu yang terjadi begitu saja melainkan direncanakan oleh aktor-aktor yang terlibat di dalam sistem politik. *Kedua*, kebijakan merupakan arah atau pola tindakan yang dilakukan oleh

pejabat-pejabat pemerintah dan bukan merupakan keputusan-keputusan yang tersendiri. Suatu kebijakan mencakup tidak hanya keputusan untuk menetapkan undang-undang mengenai suatu hal, tetapi juga keputusan-keputusan beserta dengan pelaksanaannya. *Ketiga*, kebijakan adalah apa yang sebenarnya dilakukan oleh pemerintah dalam mengatur perdagangan, mengendalikan inflasi, atau mempromosikan perumahan rakyat dan bukan apa yang diinginkan oleh pemerintah. Jika lembaga legislatif menetapkan undang-undang yang mengharuskan pengusaha menggaji karyawannya dengan upah minimum menurut undang-undang, tetapi tidak ada sesuatupun yang dilakukan untuk melaksanakan undang-undang tersebut sehingga tidak ada perubahan yang timbul dalam perilaku ekonomi, maka hal ini dapat dikatakan bahwa kebijakan publik mengenai kasus ini sebenarnya merupakan salah satu dari nonregulasi upah. *Keempat*, kebijakan publik mungkin dalam bentuknya bersifat positif atau negatif. Secara positif, kebijakan mungkin mencakup bentuk tindakan pemerintah yang jelas untuk mempengaruhi suatu masalah tertentu. Secara negatif, kebijakan mungkin mencakup suatu keputusan oleh pejabat-pejabat pemerintah, tetapi tidak untuk mengambil tindakan dan tidak untuk melakukan sesuatu mengenai suatu

persoalan yang memerlukan keterlibatan pemerintah. Dengan kata lain, pemerintah dapat mengambil kebijakan untuk tidak melakukan campur tangan dalam bidang-bidang umum maupun khusus. Kebijakan tidak campur tangan mungkin mempunyai konsekuensi-konsekuensi besar terhadap masyarakat atau kelompok-kelompok masyarakat. Dalam bentuknya yang positif, kebijakan publik didasarkan pada undang-undang dan bersifat otoritatif.

Suatu kebijakan telah melalui tahap pemberlakuan dalam tahap perundang – undangan maka pada tahap selanjutnya diadakan pelaksanaan atau implementasi kebijakan. Pelaksanaan tersebut ditujukan untuk mewujudkan tujuan. Maka bagaimanapun baiknya sebuah kebijakan baik berupa undang – undang, keputusan presiden, peraturan daerah, maupun peraturan walikota kalau belum ada tindak lanjutnya dalam program maka kebijakan tersebut tidak banyak berarti karena belum memberikan implikasi tertentu kepada masyarakat.

Menurut Ripley dan Franklin (dalam Abdul Wahab Solichin, 1997: 40) bahwa implementasi *“is what happens after laws are passed authorizing a program, a policy, a benefit, or some kind of tangible output”*. Ini menggambarkan bahwa implementasi adalah apa yang terjadi setelah perundangan ditetapkan yang memberikan otoritas antara lain pada

kebijakan, program, manfaat atau suatu bentuk output yang jelas.

Sementara itu Manzmaian dan Sabatier (dalam Abdul Wahab Solichin, 1997: 43) mengatakan bahwa: apa yang senyatanya terjadi sesudah suatu program diberlakukan atau dirumuskan yakni peristiwa-peristiwa dan kegiatan-kegiatan yang terjadi setelah proses pengesahan kebijaksanaan, negara, baik menyangkut usaha-usaha untuk administrasinya maupun usaha-usaha untuk memberikan dampak tertentu pada masyarakat ataupun peristiwa-peristiwa.

Dengan mencermati hal ini maka berarti implementasi kebijakan mempunyai otoritas atau merupakan tindakan-tindakan yang *kedudukannya* menjadi amat penting setelah pembuatan kebijakan. Walaupun suatu program sudah direncanakan dengan bagus, tetapi belum akan terwujud sebelum adanya proses implementasi dari program yang bersangkutan. Kebijakan publik diadakan untuk memecahkan masalah publik tertentu. Kebijakan yang sudah diputuskan perlu dilaksanakan agar dapat memberikan akibat tertentu pada masyarakat. Proses yang kemudian berlangsung adalah proses implementasi kebijakan. Proses ini dilaksanakan oleh lembaga-lembaga pelaksana, utamanya birokrasi pemerintah.

Implementasi kebijakan merupakan aspek yang penting dari *keseluruhan*

proses kebijakan. Pelaksanaan kebijaksanaan adalah suatu yang penting dalam pembuatan kebijaksanaan. Kebijaksanaan hanya akan sekedar berupa impian atau rencana bagus yang tersimpan rapi dalam arsip kalau tidak diimplementasikan (Abdul Wahab Solichin, 1997: 45).

Keberhasilan implementasi suatu program adalah hal penting dari keseluruhan proses kebijakan. Keberhasilan implementasi program itu sendiri merupakan cermin bahwa kebijakan program yang ada itu telah mencapai tujuan. Atau dengan kata lain bahwa suatu kebijakan yang telah diberlakukan perlu diwujudkan dalam bentuk implementasi (suatu tindakan) untuk mencapai sasaran yang tepat, sehingga dapat memberikan hasil yang nyata.

Menurut George C. Edward III dalam Subarsono (2005: 90-92) berpendapat bahwa implementasi kebijakan dipengaruhi oleh empat variable, yaitu komunikasi, sumber daya, disposisi, dan struktur birokrasi. Variable-variable tersebut saling berhubungan antara satu dengan yang lain.

a. Komunikasi

Menurut Edward III bahwa dalam implementasi kebijakan yang efektif, syarat pertama yakni bahwa mereka yang

melaksanakan keputusan harus mengetahui apa yang harus mereka lakukan. Keputusan-keputusan kebijakan dan pemerintah-pemerintah harus diteruskan kepada personil yang tepat sebelum keputusan-keputusan dan perintah dapat diikuti. Apa yang terjadi tujuan dan saran kebijakan harus transmisikan kepada kelompok sasaran sehingga akan mengurangi distorsi Implementasi. Jika kebijakan akan diimplementasikan maka petunjuk pelaksanaan tidak hanya dipahami tetapi petunjuk-petunjuk tersebut harus jelas.

b. Sumber Daya Pelaksana

Selanjutnya menurut Subarsono meskipun isi kebijakan sudah dikomunikasikan secara jelas dan konsisten, tetapi apabila implementor kekurangan sumber daya untuk melaksanakan, maka implementasi tidak akan berjalan secara efektif. Sumber daya tersebut dapat terwujud sumber daya manusia, yakni kompetensi implementator, dan sumber daya financial, selain itu suatu kebijakan hanya akan menjadi teori saja tanpa ada sumber daya.

c. Disposisi (Sikap Pelaksana)

Disposisi adalah watak dan karakteristik yang dimiliki implementor, seperti komitmen, kejujuran, sifat demokratis. Apabila implementor memiliki

disposisi yang baik, maka akan dapat menjalankan kebijakan dengan baik. Namun apabila implementor memiliki sikap atau pespektif yang berbeda dengan pembuat kebijakan, maka proses implementasi kebijakan juga tidak akan efektif.

d. Struktur Birokrasi

Dalam implementasi kebijakan, struktur birokrasi memiliki pengaruh yang signifikan. Salah satu aspek struktur yang penting adalah adanya standard operating procedures (SOP) karena SOP merupakan pedoman bagi implementor dalam bertindak. Struktur birokrasi yang terlalu panjang akan cenderung melemahkan pengawasan dan menimbulkan *red-tape*, yakni prosedur birokrasi yang rumit dan kompleks. Ini pada gilirannya akan menyebabkan kinerja organisasi tidak fleksibel.

C. METODE PENELITIAN

Adapun metode penelitian yang digunakan ini adalah metode deskriptif yang bertujuan untuk memperoleh gambaran secara sistematis, faktual dan akurat mengenai faktor-faktor yang ada hubungannya dengan implementasi kebijakan. Sedangkan dalam teknik pengumpulan data dengan observasi m

wawancara dan dokumentasi. Sedangkan analisa data yang digunakan dengan kualitatif, yang menjadi informan Kepala Satlantas Polrestabes Kota Pontianak. Anggota kepolisian Satlantas Polrestabes Kota Pontianak..Pengguna sepeda motor di Kota Pontianak. Adapun yang menjadi objek dalam penelitian ini adalah pengguna sepeda motor di Kota Pontianak sebanyak 10 orang.

D. PEMBAHASAN

1. Implementasi Kebijakan Menghidupkan Lampu Sepeda Motor Pada Siang Hari di Kota Pontianak

Dalam rangka menekan angka kecelakaan dan melindungi para pengendara sepeda motor, maka langkah Pemerintah menerapkan kebijakan yang mengatur tentang kewajiban bagi para pengguna sepeda motor untuk menghidupkan lampu utama (*light on*) kendaraanya pada siang hari. Kebijakan ini diatur dalam Undang-Undang RI Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 107 ayat 2. Kebijakan ini dibuat dengan maksud untuk melindungi pengemudi sepeda motor tersebut, karena dengan dihidupkannya lampu utama kendarannya diharapkan setiap pengemudi menjadi lebih berhati-

hati dan dengan dihidupkannya, lampu itu juga pengendara lain dapat mengetahui keberadaan kendaraan kita. Kebijakan ini baik jika diterapkan secara tegas, terlebih jika melihat kenyataan bahwa Kota Pontianak merupakan salah satu kota dimana tingkat jumlah kendaraan bermotor sangat besar. Sehingga jelas sekali diperlukan kebijakan untuk mengatur tertib berlalu-lintas bagi masyarakat.

Dalam menjalankan tugasnya Polantas sebagai Implementor bertugas memberikan sosialisasi, pengawasan dan pengambil tindakan di lapangan. Implementor juga harus mengerti dan memahami dengan benar isi dan tujuan dari kebijakan yang telah ditetapkan. Karena keberhasilan atau kegagalan suatu kebijakan berhubungan erat dengan kebijakan tersebut diterapkan di lapangan. Terkait dengan implementasi kebijakan menghidupkan lampu sepeda motor pada siang hari di Kota Pontianak, Berdasarkan wawancara menunjukkan bahwa implementasi kebijakan menghidupkan lampu sepeda motor pada siang hari di Kota Pontianak belum optimal karena sanksi yang tegas belum dapat diberlakukan. Upaya untuk melakukan razia guna mengoptimalkan kebijakan tersebut juga belum dapat dilakukan secara rutin karena keterbatasan SDM.

Sumber daya manusia memang sangat diperlukan dalam pelaksanaan

kebijakan ini. Selain Polantas yang memberikan sosialisasi kepada masyarakat Polantas juga juga berkordinasi dengan petugas Unitdikyasa (Unit Pendidikan dan Rekayasa) dimana petugas ini bertugas melakukan pembinaan partisipasi masyarakat dan Dikmaslantas (Pendidikan Keselamatan lalulintas). Petugas Unit juga ikut terjun langsung kelapangan atau turun ke jalan raya membantu petugas Polantas Kota Pontianak untuk memberikan himbuan dan sosialisasi kepada masyarakat pengguna sepeda motor di Kota Pontianak untuk menghidupkan lampu utama kendaraan sepeda motornya pada siang hari.

Pemahaman dari berbagai pihak terhadap suatu kebijakan sangat penting. Terutama pemahaman yang baik oleh para implementor terhadap suatu kebijakan karena implementor yang akan menyampaikan tujuan utama suatu kebijakan kepada target group serta mengetahui siapa target group suatu kebijakan tersebut. Dengan pemahaman yang baik demikian, diharapkan kebijakan yang dilaksanakan bisa mencapai tujuan yang diinginkan. Begitu pula dalam implementasi kebijakan *light on* di Kota Pontianak, para implementor yakni pihak kepolisian sering melaksanakan kegiatan pemberitahuan keliling di jalan raya, menancap plang himbuan dan

membagikan brosur himbauan tertib berlalu-lintas.

Sosialisasi dalam suatu rangkaian pelaksanaan kebijakan merupakan masalah yang sangat penting, karena berhasil tidaknya implementasi suatu kebijakan salah satunya akan sangat bergantung kepada pemahaman masyarakat akan isi maupun tujuan kebijakan itu sendiri. Pada penelitian ini, peneliti mewawancarai pihak Kepolisian Kota Pontianak mengenai bagaimana mereka menginterpretasikan tujuan dan sasaran target group dari kebijakan *light on*. Tentu saja hal ini erat kaitannya dengan tugas-tugas implementor.

Terkait dengan implementasi kebijakan menghidupkan lampu sepeda motor pada siang hari di Kota Pontianak, menunjukkan bahwa implementasi kebijakan menghidupkan lampu sepeda motor pada siang hari di Kota Pontianak belum optimal. Hal ini dikarenakan kurangnya pemahaman dan kesadaran masyarakat terhadap kegunaan menghidupkan lampu utama kendaraan roda dua pada siang hari. Oleh karena itu, masih banyak pengendara kendaraan roda dua yang menggunakan kecepatan diatas rata-rata 80 km/jam. Disamping itu Masih banyaknya pengendara sepeda motor yang enggan menghidupkan lampu utama sepeda motornya pada siang hari, membuktikan bahwa tingkat kesadaran masyarakat akan

tertib berlalulintas masih sangat kurang. Padahal pihak kepolisian telah memasang papan peringatan atau plang himbauan untuk menghidupkan lampu utama sepeda motor pada siang hari.

Dalam tahapan sebuah kebijakan tidak terlepas dari tahapan sosialisasi adapun sosialisasi yang dilakukan oleh pihak kepolisian kota Pontianak mengenai kebijakan *light on* ini kepada masyarakat pengguna sepeda motor yang ada di Kota Pontianak sudah sering dilakukan akan tetapi :kurang sadarnnya masyarakat akan pentingnya manfaat dari kebijakan ini membuat kebijakan ini tidak berjalan dengan baik. Seharusnya pihak kepolisian sebagai implementor yang bertugas mengawasi dan mengambil tindakan jika terjadi kesalahan di lapangan, harus lebih tegas lagi terkait masalah kebijakan *light on* ini. Dengan begitu masyarakat di Kota Pontianak khususnya pengguna sepeda motor akan mematuhi kebijakan yang telah dibuat.

2. Faktor – faktor Mempengaruhi Implementasi Kebijakan Menghidupkan Lampu Sepeda Motor Pada Siang Hari di Kota Pontianak

Implementasi kebijakan menghidupkan lampu sepeda motor pada siang hari di Kota Pontianak memang tidak serta merta berjalan dengan lancar. Hal ini

disebabkan berbagai faktor, seperti sumber daya, komunikasi dan sikap pelaksana. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat secara rinci pada uraian di bawah ini.

a. Komunikasi

Penyaluran komunikasi yang baik akan dapat menghasilkan suatu implememtasi yang baik pula. Seringkali yang terjadi dalam penyaluran komunikasi adalah adanya salah pengertian (mis komunikasi), hal tersebut disebabkan karena komunikasi telah melalui beberapa tingkatan birokrasi, sehingga apa yang diharapkan terdistorsi ditengah jalan. Implementasi kebijakan tersebut. Berdasarkan Wawancara, menunjukkan bahwa pemahaman seluruh aparat pelaksana terhadap informasi tentang kebijakan menghidupkan lampu sepeda motor pada siang hari sudah mencukupi, sehingga mereka mampu mensosialisasikan kebijakan tersebut kepada masyarakat. Sayangnya kesadaran masyarakat masih rendah, sehingga mereka masih melanggar kebijakan tersebut. Hal ini dikarenakan anggapan masyarakat bahwa kebijakan tersebut justru mengganggu mereka dalam perjalanan, sehingga kebijakan tersebut tidak dapat mendukung pengurangan terhadap kecelakaan lalu lintas.

Disamping itu pemahaman aparat pelaksana terhadap informasi tentang

kebijakan menghidupkan lampu sepeda motor pada siang hari cukup baik. Akan tetapi, kesadaran masyarakat masih kurang, sehingga sampai saat ini masih banyak masyarakat yang kurang peduli dengan aturan tersebut dan hanya menyalakan lampu ketika ada polisi yang melakukan razia, dan pemahaman aparat pelaksana program terhadap tugas dan tanggung jawabnya masing-masing. sudah cukup baik. Akan tetapi, mereka tidak dapat optimal dalam mengimplementasikan kebijakan tersebut karena keterbatasan dana operasional, keterbatasan SDM, kendala kondisi alam yang menyulitkan untuk dilakukan razia serta kurangnya kesadaran masyarakat terhadap pentingnya kebijakan tersebut bagi keselamatan mereka.

Komunikasi dalam implementasi kebijakan menghidupkan lampu sepeda motor pada siang hari di Kota Pontianak juga berkaitan dengan keselarasan adapun keselarasan menunjukkan bahwa tindakan antar organisasi pelaksana kebijakan menghidupkan lampu sepeda motor pada siang hari di Kota Pontianak sudah optimal. Hal ini disebabkan karena kepolisian sudah berpengalaman bekerja sebagai tim, sehingga mereka dapat bekerjasama dengan baik dalam mensosialisasikan aturan tersebut maupun menerapkan

b. Sumber daya pelaksana

Implementasi kebijakan menghidupkan lampu sepeda motor pada siang hari di Kota Pontianak akan optimal jika didukung oleh sumber daya yang optimal baik berupa anggaran yang mencukupi maupun sumber daya manusia dengan kuantitas yang memadai serta kompeten dalam bidangnya. Berkenaan dengan dukungan sumber daya manusia dalam mengimplementasikan kebijakan menghidupkan lampu sepeda motor pada siang hari di Kota Pontianak diperoleh keterangan bahwa, dari segi kemampuan, petugas yang ada saat ini sudah cukup baik dalam melaksanakan tugas terutama dalam melaksanakan penegakan hukum lalu lintas. Hanya saja untuk segi jumlah harus diakui memang masih kurang sebanding dengan kebutuhan, polrestas masih mengalami kekurangan personil lantas untuk melaksanakan penegakan hukum dan tertib lalu lintas.

Hasil pengamatan pada saat jam-jam tertentu terkadang tidak tersedia personil lantas yang berada di titik-titik rawan kemacetan. Hal ini menjadi indikasi bahwa petugas yang ada masih belum mendukung untuk mengimplementasikan kebijakan tersebut. Sementara itu dari informasi masyarakat menunjukkan bahwa kualitas sumber daya Polantas yang belum sepenuhnya dapat memberikan keteladanan kepada pengguna jalan,

Perlakuan petugas terhadap pelanggar lalu lintas masih terkesan pilih kasih dan sikap arogansi/ sok kuasa yang masih sering ditampilkan oleh petugas di lapangan. Begitu juga jumlah aparat DLLAJ Kota Pontianak yang ada saat ini masih kurang sebanding dengan kebutuhan, untuk melakukan pengawasan terhadap pelanggaran yang dilakukan oleh pengguna sepeda motor. Sehingga belum semua kegiatan untuk mengoptimalkan implementasi kebijakan tersebut dapat dilaksanakan dengan efektif. Disamping itu anggaran yang tersedia untuk implementasi kebijakan menghidupkan lampu sepeda motor pada siang hari di Kota Pontianak kurang memadai, sehingga terkadang aparat kepolisian menggunakan dana pribadi untuk menutupi biaya transportasi dan perbaikan kendaraan. Kenaikan harga BBM juga turut meningkatkan biaya pengeluaran pihak kepolisian karena mereka menghabiskan dana transportasi cukup besar karena wilayah kerja mereka cukup luas.

c. Sikap Pelaksana

Implementasi kebijakan menghidupkan lampu sepeda motor pada siang hari di Kota Pontianak akan optimal jika didukung oleh sikap pelaksana yang memadai. Sikap pelaksana tersebut diantaranya adalah pemahaman seluruh

aparatus pelaksana terhadap tujuan kebijakan tersebut.

Skap pelaksana seluruh aparat menghidupkan lampu sepeda motor pada siang hari di Kota Pontianak telah memahami tujuan kebijakan tersebut, sehingga mereka mampu mensosialisasikan dan menerapkan sanksi terkait dengan implementasi kebijakan tersebut. Hal ini senantiasa disebabkan karena sering adanya rapat koordinasi dan terkait dengan adanya kehadiran aparat pelaksana dalam rapat koordinasi, dan sudah menjadi kewajiban mereka. Selain itu, adanya budaya kerja polisi yang senantiasa kompak dan disiplin telah memudahkan dalam melakukan koordinasi rapat. Akan tetapi, pihak kepolisian memang masih harus melakukan pembinaan masyarakat secara intensif karena kesadaran mereka untuk tertib dalam berlalu lintas masih kurang.

d. Struktur Birokrasi

Faktor lain yang mempengaruhi implementasi kebijakan menghidupkan lampu sepeda motor pada siang hari di Kota Pontianak adalah struktur birokrasi. Struktur birokrasi menggambarkan arah hubungan, garis komando dan pola koordinasi antar unit kerja dalam organisasi. Aspek-aspek yang terkait dengan struktur birokrasi antara lain

adanya standar operasional prosedur (SOP).

Struktur birokrasi dalam implementasi kebijakan menghidupkan lampu sepeda motor pada siang hari di Kota Pontianak idelanya didukung dengan SOP penerapan kebijakan yang tidak terlalu panjang. Hal ini dilakukan agar kebijakan tersebut mudah dipahami dan mudah dilaksanakan. Terkait dengan apakah SOP program BOS tidak terlalu panjang, cukup sederhana sehingga mudah dijalankan. Hal ini dikarenakan pada dasarnya peraturan tersebut tidak berbeda jauh dengan aturan lalu lintas yang lainnya, hanya jenis sanksinya memang berbeda-beda, dan tanggung jawab masing-masing bagian dalam SOP kebijakan menghidupkan lampu sepeda motor pada siang hari di Kota Pontianak sudah terbagi dengan jelas, baik untuk polisi yang bertugas melakukan sosialisasi maupun melakukan penertiban di lapangan. Hal ini dikarenakan mereka bekerja dengan berpedoman pada tupoksi yang ada serta SOP.

E. KESIMPULAN

Implementasi kebijakan menghidupkan lampu sepeda motor pada siang hari di Kota Pontianak belum optimal. Hal ini dapat dilihat dari masih banyaknya pengendara sepeda motor yang

tidak mematuhi kebijakan tersebut. Hal ini membuktikan bahwa tingkat kesadaran masyarakat untuk mematuhi kebijakan tersebut masih rendah. Terdapat beberapa faktor yang mempengaruhi implementasi kebijakan menghidupkan lampu sepeda motor pada siang hari di Kota Pontianak, diantaranya:

- a. Faktor komunikasi, yakni sebagian besar aparat telah memahami informasi tentang kebijakan menghidupkan lampu sepeda motor pada siang hari di Kota Pontianak, serta memahami tugas dan tanggung jawabnya masing-masing. Lancarnya komunikasi juga didukung oleh keselarasan tindakan antar organisasi pelaksana kebijakan menghidupkan lampu sepeda motor pada siang hari di Kota Pontianak baik aparat yang bertugas melakukan sosialisasi maupun menerapkan sanksi pelanggaran.
- b. Faktor sumber daya pelaksana, yakni dengan tingkat kemampuan dan ketrampilan yang memadai. Hal ini dikarenakan kebijakan tersebut diimplementasikan oleh aparat yang telah berpengalaman serta memiliki latar belakang pendidikan yang dapat menunjang tugas dan tanggung-jawab mereka. Akan tetapi, jumlah aparat yang ada belum memadai. Selain itu, implementasi kebijakan tersebut juga

belum didukung dengan anggaran yang memadai.

- c. Faktor sikap pelaksana, yakni pemahaman seluruh aparat pelaksana terhadap tujuan kebijakan tersebut sudah cukup memadai. Selain itu, kehadiran aparat pelaksana dalam setiap rapat koordinasi juga cukup tinggi. Dukungan aparat pelaksana terhadap implementasi kebijakan tersebut juga cukup baik, sehingga kebijakan tersebut dapat berjalan.
- d. Struktur birokrasi, yakni SOP penerapan kebijakan yang tidak terlalu panjang dan mudah dijalankan serta tanggung jawab masing-masing bagian dalam SOP yang sudah terbagi dengan jelas.

F. DAFTAR PUSTAKA

Buku-buku:

- Abdul Wahab Solichin, 1997, *Analisis Kebijakan Dari Formulasi Ke Implementasi Kebijakan Negara*, Jakarta, Bumi Aksara.
- Azwar, S. 1993. *Metode Penelitian*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar Offset.
- Budi Winarno, 2005, *Teori Dan Proses Kebijakan Publik*, Yogyakarta, Media Pressindo
- Chandra Sabtia Irawan, 2008, *Studi Implementasi Kebijakan*, UMY, Yogyakarta.

Delima Anggasetya Prabuninggar, Hartuti Purnaweni, Kismartini. 2011. *Implementasi Program Light On (Menyalakan Lampu Utama Bagi Sepeda Motor Pada Siang Hari) di Kota Semarang*. [Journal of Public Policy and Management Review](#), [Volume 3, Nomor 1, Tahun 2014](#).

Sat Lantas Polresta Pontianak Kota, 2012. *Jumlah Pelanggaran (Tilang) Lalu Lintas Di Kota Pontianak Tahun 2007-20011*. Pontianak: Sat Lantas Polresta Pontianak Kota.





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

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

Nama Lengkap : Abdul Jalal
NIM / Periode lulus : E211111090
Fakultas/ Jurusan : Fisip / Ilmu Administrasi Negara
E-mail address/ HP : abdul_jalal67@yahoo.co.id

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

**MENINGKATKAN KESADARAN PENGGUNA SEPEDA MOTOR UNTUK
MENGHIDUPKAN LAMPU PADA SIANG HARI 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 penulis 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 PublikA



Dr. Erdi, M.Si
NIP. 196707272005011001

Dibuat di : Pontianak
Pada tanggal : 20 Agustus 2015
Mahasiswa,

Abdul Jalal
NIM E211111090

Catatan :

*tuliskan 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)