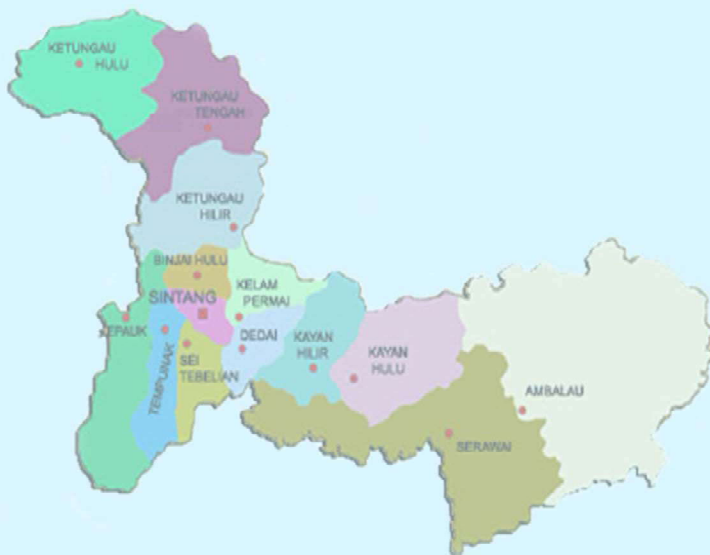


FOKUS

Publikasi Ilmiah untuk Mahasiswa, Staf Pengajar
dan Alumni Universitas Kapuas Sintang


Petrus Atong

APLIKASI/PENERAPAN IMPLEMENTASI KEBIJAKAN PEMUNGUTANPAJAK BUMI DAN BANGUNAN

Aida Fitriani

EVALUASI PROGRAM NASIONAL PEMBERDAYAAN MASYARAKAT PENGEMBANGAN INFRASTRUKTUR EKONOMI WILAYAH (PNPM-PISEW)

A.M. Yadisar

SISTEM PELAYANAN IZIN REKLAME

Evy Ratnasari

SALURAN DISTRIBUSI AIR MINUM ISI ULANG PADA DEPOT R-QUA KOTA SEKADAU KABUPATEN SEKADAU

Yuliana.F. Lilistian

PERAN KEPEMIMPINAN KEPALA KEJAKSAAN DALAM MENINGKATKAN KINERJA PEGAWAI

Martinus Syamsudin

KINERJA PEMERINTAHAN DESA

Paulus

PEMASARAN PRODUK

Sopian

STRATEGI PENGATURAN LALU LINTAS DALAM MELINDUNGI KESELAMATAN PENGGUNA JALAN RAYA

Hermansyah

PENGAWASAN, DISIPLIN KERJA, DAN KINERJA PEGAWAI

Venny Adhita Octaviani

PENGARUH IKLAN TV DAN PERSONAL SELLING TERHADAP *PRODUCT KNOWLEDGE* SERTA DAMPAKNYA PADA KEPUTUSAN PEMBELIAN KONSUMEN

Darmansah, Felix Semaun, Sigit Nurmanto

KUALITAS PELAYANAN JASA TERHADAP KEPUASAN PELANGGAN

Mikael Mahin

ANALISIS KEBIJAKAN PERATURAN DAERAH NOMOR 4 TAHUN 2005 TENTANG TRANSPARANSI PENYELENGGARAAN PEMERINTAHAN

Yudika Cahyana

PERGESERAN KEARIFAN LOKAL MASYARAKAT DALAM MENGELOLA SUMBER DAYA ALAM

Jhony Fredy Hahury

EFEKTIVITAS PEMBINAAN PEGAWAI

Iman Asrori

PELAKSANAAN PELAYANAN KREDIT

Diterbitkan oleh :
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Universitas Kapuas

FOKUS	Volume 16	Nomor 1	Halaman 1 - 178	Sintang Maret 2018	ISSN 2599 - 3518
--------------	-----------	---------	--------------------	-----------------------	---------------------

FOKUS

Publikasi Ilmiah untuk Mahasiswa, Staf Pengajar
dan Alumni Universitas Kapuas Sintang

ISSN 2599 - 3518

Volume 16 Nomor 1, Maret 2018, hlm. 1 - 178

FOKUS. Terbit dua kali setahun pada bulan Maret dan September. Berisi tulisan yang diangkat dari hasil penelitian dan kajian analitis-kritis di bidang sosial dan politik.

Penyunting Utama

Petrus Atong
M. Kurniawan Candra
Abang Zainudin
Kaja
Aida Fitriani

Ketua Penyunting

A.M. Yadisar

Penyunting Pelaksana

Yuliana Fondasoya
Darmansah
Imam Asrori
Paulus
Jhony Fredy Hahury
Evy Ratnasari
Hermansyah
Felix Semaun
Syekh Mochsin
Venny Adhita Octaviani
Mikael Mahin
Yudika Cahyana
Nikodimus

Pelaksana Tata Usaha

Pakaris Subiyakto
Umi Sholeha
Kartika Agus Salim
Lodovika
Tukijo
F. Tijan

Alamat Redaksi dan Tata Usaha Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Kapuas
Jl. : Y.C. Oevang Oeray Telp. 0565-22256 Faks. : 0565-22256

Redaksi menerima sumbangan tulisan yang belum pernah diterbitkan dalam media lain. Naskah diketik diatas kertas HVS A4 spasi ganda sepanjang kurang lebih 20 halaman. Naskah yang masuk dievaluasi dan disunting untuk keseragaman format, istilah dan tata cara lainnya.

Dicetak oleh Perc. Pelangi Sintang. Isi diluar tanggung jawab percetakan.

FOKUS

**Publikasi Ilmiah untuk Mahasiswa, Staf Pengajar
dan Alumni Universitas Kapuas Sintang**

ISSN 2599 - 3518

Volume 16 Nomor 1, Maret 2018, hlm. 1 - 178

Kata Pengantar

FOKUS, Jurnal Ilmu Sosial dan Politik, kali ini memulai tampil dalam kemasan baru. Tampilan dan gaya baru bukanlah berarti menafikkan eksistensi dan substansi keilmuan, terutama ranah kajian administrasi publik. Terbitan ke 16 nomor 1, Maret 2018, tentunya banyak harapan dan tantangan yang masih harus dibenahi oleh Tim Penyunting, terutama yang berkaitan dengan isi, dimana edisi Jurnal kali ini belum dapat menyatukan tulisan dalam satu tofik (monograf). Namun demikian, tidaklah berarti mengurangi telaah substansi pembahasan sebuah persoalan keilmuan.

Kritik yang bermanfaat sangat dihargai, namun bukan berarti kritik yang tidak bermanfaat tidak dihargai, hanya barangkali cara menempatkan kritik itu yang berbeda. Sebab semua kritik tentulah bermanfaat terlebih untuk Jurnal FOKUS ini. Semoga Jurnal FOKUS kedepan akan tampil semakin sempurna dan mampu menggugah kesadaran untuk menampilkan tulisan yang sangat erat terkait dengan ruang lingkup Ilmu Administrasi Publik dan mencapai tujuan bernegara yang bermuara pada penyelesaian persoalan publik (masyarakat), tentunya kontribusi yang tidak sebatas ide semata, namun yang sangat utama tentulah aksi-aksi (actions) konkrit.

Penyunting

FOKUS

Publikasi Ilmiah untuk Mahasiswa, Staf Pengajar dan Alumni Universitas Kapuas Sintang

ISSN 2599 - 3518

Volume 16 Nomor 1, Maret 2018, hlm. 1 - 178

DAFTAR ISI

APLIKASI/PENERAPAN IMPLEMENTASI KEBIJAKAN PEMUNGUTANPAJAK BUMI DAN BANGUNAN Petrus Atong	1-37
EVALUASI PROGRAM NASIONAL PEMBERDAYAAN MASYARAKAT PENGEMBANGAN INFRASTRUKTUR EKONOMI WILAYAH (PNPM-PISEW) Aida Fitriani	38-48
SISTEM PELAYANAN IZIN REKLAME A.M. Yadisar	49-56
SALURAN DISTRIBUSI AIR MINUM ISI ULANG PADA DEPOT R-QUA KOTA SEKADAU KABUPATEN SEKADAU Evy Ratnasari	57-66
PERAN KEPEMIMPINAN KEPALA KEJAKSAAN DALAM MENINGKATKAN KINERJA PEGAWAI Yuliana.F. Lilistian	67-80
KINERJA PEMERINTAHAN DESA Martinus Syamsudin	81-90
PEMASARAN PRODUK Paulus	91-99
STRATEGI PENGATURAN LALU LINTAS DALAM MELINDUNGI KESELAMATAN PENGGUNA JALAN RAYA Sopian	100-109
PENGAWASAN, DISIPLIN KERJA, DAN KINERJA PEGAWAI Hermansyah	110-120
PENGARUH IKLAN TV DAN PERSONAL SELLING TERHADAP <i>PRODUCT KNOWLEDGE</i> SERTA DAMPAKNYA PADA KEPUTUSAN PEMBELIAN KONSUMEN Venny Adhita Octaviani	121-132
KUALITAS PELAYANAN JASA TERHADAP KEPUASAN PELANGGAN Darmansah, Felix Semaun, Sigit Nurmanto	133-147
ANALISIS KEBIJAKAN PERATURAN DAERAH NOMOR 4 TAHUN 2005 TENTANG TRANSPARANSI PENYELENGGARAAN PEMERINTAHAN Mikael Mahin	148-154
PERGESERAN KEARIFAN LOKAL MASYARAKAT DALAM MENGELOLA SUMBER DAYA ALAM Yudika Cahyana	155-162
EFEKTIVITAS PEMBINAAN PEGAWAI Jhony Fredy Hahury	163-169
PELAKSANAAN PELAYANAN KREDIT Imam Asrori	170-178
PERSYARATAN NASKAH UNTUK FOKUS	178-1
FORMULIR BERLANGGANAN	178-2

STRATEGI PENGATURAN LALU LINTAS DALAM MELINDUNGI KESELAMATAN PENGGUNA JALAN RAYA

Sopian

Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Kapuas Sintang
Universitas Kapuas Sintang, Jln. Y.C. Oevang Oeray No. 92 Sintang, Kalimantan Barat

Abstrak: Masalah lalu lintas merupakan masalah yang dihadapi yang tidak bisa terlepas dari kehidupan sehari-hari lebih khususnya pada kawasan perkotaan. Ketertiban dan keselamatan berlalu lintas menjadi kebutuhan pokok yang tidak bisa dikesampingkan karena menyangkut keamanan dan keselamatan jiwa manusia. Berdasarkan kenyataan di atas maka penulis merasa terpanggil untuk meneliti, mengkaji dan menganalisis persoalan-persoalan lalu lintas dan keselamatan jalan raya. Metode yang penulis gunakan dalam hal ini adalah metode kualitatif. Hasil penelitian ini secara garis besar dapat diuraikan sebagai berikut bahwa; Pengaturan lalu lintas merupakan kewenangan pemerintah sesuai dengan tingkatan dan kewenangannya masing-masing. Ketersediaan prasarana lalu lintas sangat dibutuhkan dalam penataan ketertiban berkendara di jalan raya. Pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas bisa diatasi tergantung komitmen pemerintah yang memiliki kewenangan. Strategi pengaturan lalu lintas dapat berjalan efektif jika dilakukan secara serius melalui kajian yang sistematis. Kesimpulan dari penelitian ini menemukan bahwa ketertiban lalu lintas di Kota Sintang akan tertata dan terwujud dengan baik dan teratur tergantung komitmen Pemerintah Kabupaten Sintang. Saran agar Pemerintah Kabupaten Sintang melakukan penataan demi terwujudnya ketertiban lalu lintas di Kota Sintang.

Kata Kunci: Strategi, Pengaturan Lalu lintas, Melindungi Keselamatan.

Strategi menurut kamus besar bahasa Indonesia adalah pendekatan secara keseluruhan yang berkaitan dengan pelaksanaan gagasan, perencanaan dan eksekusi sebuah aktivitas dalam kurun waktu tertentu. Pengaturan ketertiban lalu lintas merupakan kebutuhan yang paling mendasar dalam menjamin keselamatan para pengguna jalan raya. Pemerintah adalah pihak yang memiliki kewenangan dan sekaligus merupakan pihak yang paling bertanggung jawab terhadap ketertiban dan keselamatan berlalu lintas, oleh sebab itu dari sudut pandang peraturan perundang-undangan maka pemerintah wajib hadir sesuai fungsinya untuk memberikan perlindungan keamanan dan keselamatan warganya dalam hal ini khususnya untuk mewujudkan ketertiban, keamanan dan keselamatan berlalu lintas.

Kota Sintang merupakan Ibu Kota Kabupaten Sintang yang sekaligus merupakan Pusat Pemerintahan Kabupaten Sintang itu sendiri, bahkan dalam perkembangannya sampai sekarang Kota Sintang ini memiliki potensi menjadi ibu kota propinsi baru apabila Wilayah Timur Propinsi Kalimantan Barat ini dimekarkan menjadi propinsi tersendiri. Bersamaan dengan perkembangan Kota Sintang dari waktu ke waktu tertentu, diikuti oleh bertambahnya penduduk yang tentunya diikuti oleh

semakin banyaknya unit kendaraan berbagai jenis dan tipe, maka perlu diikuti oleh penataan yang sangat mendesak dimana adalah tanggung jawab pemerintah khususnya pemerintah Kabupaten Sintang sesuai dengan fungsinya.

Kewenangan Dalam Pengaturan Lalu Lintas

Menurut kamus besar bahasa Indonesia (KBBI) pengertian kewenangan adalah kekuasaan membuat keputusan memerintahkan dan melimpahkan tanggung jawab kepada orang lain. Sementara bicara tentang sumber-sumber kewenangan, maka terdapat 3 (tiga) sumber kewenangan yaitu: Sumber Atribusi yaitu pemberian kewenangan pada badan atau lembaga/pejabat Negara tertentu baik oleh pembentuk Undang-Undang Dasar maupun pembentuk Undang-Undang. Sebagai contoh: Atribusi kekuasaan presiden dan DPR untuk membentuk Undang-Undang. Sumber Delegasi yaitu penyerahan atau pelipahan kewenangan dari badan/ lembaga pejabat tata usaha Negara lain dengan konsekuensi tanggung jawab beralih pada penerima delegasi. Sebagai contoh: Pelaksanaan persetujuan DPRD tentang persetujuan calon wakil kepala daerah. Sumber mandat yaitu pelimpahan kewenangan dan tanggung jawab masih dipegang

oleh sipemberi mandat. Sebagai contoh: Tanggung jawab memberi keputusan-keputusan oleh menteri dimandatkan kepada bawahannya. Dari ketiga sumber tersebut maka merupakan sumber kewenangan yang bersifat formal, sementara dalam aplikasi pada kehidupan sosial terdapat juga kewenangan informal yang dimiliki oleh seseorang karena berbagai sebab seperti; kharisma, kekayaan, kepintaran ataupun kelicikan.

Berdasarkan Undang- Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pada pasal 5 ayat 1 dan 2 dinyatakan; Negara bertanggung jawab atas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan pembinaannya dilaksanakan oleh pemerintah. Pembinaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat 1 meliputi: Perencanaan; Pengaturan; Pengendalian; dan Pengawasan. Berdasarkan penegasan yang tertuang dalam pasal 5 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tersebut telah menyatakan bahwa kewenangan pengaturan Lalu Lintas itu secara tegas ada pada pemerintah sesuai fungsinya yang memiliki kewajiban menjamin keselamatan warganya. Dalam menyelenggarakan fungsinya pemerintah memiliki berbagai alat kelengkapan dan abdi negara dalam menyelenggarakan tugas-tugas negara dan pemerintahan yang juga memiliki tugas dan fungsi masing-masing.

Berdasarkan Pertanyaan 59, pada 125 tanya-jawab Aturan Wajib Berlalu Lintas dengan pertanyaan sebagai berikut; Siapakah yang paling bertanggung jawab atas keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ?. Jawabannya, Pemerintah bertanggung jawab atas terjaminnya keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Untuk menjamin Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ini, ditetapkan rencana umum nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, meliputi; Penyusunan program nasional kegiatan keselamatan lalu lintas dan Angkutan jalan; Penyediaan dan pemeliharaan fasilitas dan perlengkapan keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; Pengkajian masalah Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan Manajemen Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Jika kita melihat uraian di atas tentang kewenangan dalam pengaturan Lalu Lintas, maka secara umum yang punya tanggung jawab terhadap pengaturan Lalu Lintas di seluruh wilayah Indonesia ini tentunya urusan pemerintah pusat yang dalam pelaksanaannya di daerah masing-masing dilimpahkan sebagai tanggung jawab

pemerintah daerah di seluruh Indonesia sesuai tingkatannya masing-masing.

Kawasan Tertib Lalu Lintas

Kawasan adalah daerah tertentu yang mempunyai ciri tertentu atau berdasarkan pengelompokan fungsional kegiatan tertentu, seperti kawasan industri, kawasan perdagangan, kawasan rekreasi dan sebagainya. Kawasan juga dapat diartikan daerah tertentu yang mempunyai ciri tertentu, seperti tempat tinggal, pertokoan, industri dan sebagainya. Kawasan juga untuk menyebutkan daerah tertentu yang terikat atau terkena peraturan tertentu atau khusus.

Kawasan tertib lalu lintas dapat dipahami sebagai ruang lingkup atau wilayah yang ditetapkan oleh pihak yang berwenang dibidangnya sebagai wilayah yang dinyatakan tertib lalu lintas. Berdasarkan Undang- Undang Nomor 22 Tahun 2009, pasal 1 ayat 11 dinyatakan; Ruang Lalu Lintas Jalan adalah prasarana yang diperuntukan bagi gerak pindah Kendaraan, orang, dan/ atau barang yang berupa Jalan dan fasilitas pendukung. Kawasan tertib lalu lintas pada umumnya terdapat di pusat-pusat kota, tempat-tempat yang arus kendaraannya cukup ramai dengan kelas-kelas jalan yang memadai dalam suatu kota tertentu.

Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Berdasarkan ketentuan umum yang tertuang pada bab 1 pasal 1 ayat 6 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dinyatakan bahwa; Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah Ruang Lalu Lintas, Terminal dan Perlengkapan Jalan yang meliputi marka, rambu Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, alat pengendali dan pengamanan Pengguna Jalan, alat pengawasan dan pengamanan jalan, serta fasilitas pendukung. Dalam rangka mewujudkan ketertiban, keamanan, kelancaran dan keselamatan para pengguna jalan di jalan raya sangat diperlukan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan jalan yang cukup memadai demi terciptanya ketertiban lalu lintas itu sendiri.

Menurut Peraturan Daerah Kabupaten Sintang Nomor. 11 Tahun 2003 Tentang rekayasa lalu lintas, rambu- rambu dan marka jalan serta alat pemberi isyarat lalu lintas, pada pasal 5 berbunyi; Penempatan rambu- rambu, papan tambahan, marka jalan serta alat pemberi isyarat lalu lintas pada jalan-jalan kabupaten, jalan propinsi dan jalan nasional yang berada dalam Daerah ditetapkan oleh Kepala Daerah atau pejabat yang

ditunjuk. Perencanaan, pengadaan, pemasangan, pemeliharaan rambu- rambu, papan tambahan, marka jalan dan alat pemberi isyarat lalu lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) pasal ini dilakukan oleh Kepala Daerah atau pejabat yang ditunjuk. Adapun prasarana lalu lintas dan angkutan jalan bisa dipenuhi sangat tergantung pada kemampuan para pengambil kebijakan untuk menganalisa sejauh mana pentingnya pemenuhan sarana lalu lintas dan angkutan jalan yang secara nyata menentukan tingkat keselamatan umum pengguna jalan serta tidak terlepas juga dari kemampuan keuangan yang ada.

Pelanggaran dan Kecelakaan Lalu Lintas

Pelanggaran dan kecelakaan merupakan topik yang paling pokok sebagai tujuan dari bahasan penulis dalam tulisan ini. Adapun kecelakaan pada umumnya terjadi disebabkan karena adanya pelanggaran, sedangkan pelanggaran itu dapat terjadi karena ketidakdisiplinan atau ugal- ugalan maupun terjadi karena kurangnya pemahaman dan keterampilan pengemudi dalam mengendarai kendaraan. Berdasarkan Undang- Undang Nomor 22 Tahun 2009 pasal 1 ayat 24, menyatakan; Kecelakaan Lalu Lintas adalah suatu peristiwa di Jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan Kendaraan dengan atau tanpa pengguna Jalan lainnya yang mengakibatkan korban manusia dan/ atau kerugian harta benda.

Menurut hasil jajak pendapat Litbang Koran Sindo dengan responden berjumlah 400 orang menyimpulkan ada beberapa pelanggaran lalu lintas yang sering terjadi yaitu antara lain; Menerobos lampu merah, Tidak menggunakan helm, Tidak menyalakan lampu kendaraan, Tidak membawa surat kelengkapan berkendara, Melawan arus (*contra flow*).

Sumber: Sindo News com, Kamis 8 Januari 2015. 12:38 wib. Pelanggaran lalu lintas ini memang sering terjadi di mana- mana di kota besar dan kecil di seluruh Indonesia, padahal pelanggaran-pelanggaran tersebut memiliki konsekuensi berhadapan dengan berbagai resiko, baik resiko sanksi aturan hukum atau undang- undang, serta lebih dari itu resiko terancamnya keselamatan jiwa raga baik orang lain maupun diri sendiri dari seorang pelanggar.

Strategi Pengaturan Lalu Lintas

Strategi menurut kamus besar bahasa Indonesia adalah pendekatan secara keseluruhan yang berkaitan dengan pelaksanaan gagasan,

perencanaan dan eksekusi sebuah aktivitas dalam kurun waktu tertentu. Menurut Carl Von Clausewitz, strategi merupakan pengetahuan tentang penggunaan pertempuran untuk memenangkan sebuah peperangan. Menurut Morrissey mengatakan bahwa strategi ialah proses untuk menentukan arah yang harus dituju oleh perusahaan supaya dapat tercapai segala misinya. Rangkuti mengatakan bahwa strategi adalah alat untuk mencapai tujuan. Berkaitan dengan istilah strategi ini masih banyak lagi pengertian- pengertian lain namun pemahaman makna dari istilah strategi ini pada umumnya sama.

Sterategi pengaturan lalu lintas ini merupakan kewenangan dari pemerintah sesuai tingkatannya masing- masing, karena jelas bahwa pengaturan lalu lintas itu merupakan bagian dari tanggung jawab pemerintah dalam melindungi keselamatan warganya serta untuk memelihara ketertiban umum yang tentunya harus diimplementasikan melalui kebijakan- kebijakan pemerintah. Secara spesifik bahwa strategi pengaturan lalu lintas di sini bertujuan agar terjaganya suatu ketertiban dan keamanan berlalu lintas di jalan raya, sehingga para pengguna jalan terhindar dari kecelakaan lalu lintas sebagai wujud dari kewajiban negara dalam memelihara ketertiban umum dan menjaga keselamatan warga negara itu sendiri.

METODE PENELITIAN

Jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian deskriptif. Menurut Sugiyono (2007: 54) penelitian deskriptif dimaksudkan untuk pengukuran terhadap fenomena sosial tertentu. Dalam melakukan penelitian ini informan adalah sumber utama data penelitian, yaitu yang memiliki data dan informasi berkaitan dengan fokus penelitian. Informan dipilih dengan menggunakan teknik *Purposive sampling*. Teknik pengumpulan data yang penulis lakukan adalah melalui Wawancara, Observasi dan Studi Dokumentasi. Analisis data yang digunakan adalah analisis kualitatif. Metode kualitatif menurut Bogdan dan Taylor (dalam Moleong, 1995:3), sebagai prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata- kata tertulis atau lisan dari orang- orang dan perilaku yang dapat diamati. Penelitian ini penulis lakukan di Wilayah Kota Sintang. Pemilihan lokasi tersebut dilakukan berdasarkan pertimbangan praktis dan metodologis serta asas manfaat penelitian ini bagi masyarakat umum, dalam hal ini lebih khusus masyarakat Kota Sintang terutama pembaca

berkaitan dengan ketertiban dan keselamatan lalu lintas di jalan raya.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN Kewenangan Dalam Pengaturan Lalu Lintas

Berdasarkan berbagai uraian pada bagian terdahulu dari tulisan ini khususnya berkaitan dengan kewenangan dalam pengaturan lalu lintas dinyatakan bahwa Pemerintah adalah bertanggung jawab atas terjaminnya keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Untuk menjamin Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ini, ditetapkan rencana umum nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, meliputi; Penyusunan program nasional kegiatan keselamatan lalu lintas dan Angkutan jalan; Penyediaan dan pemeliharaan fasilitas dan perlengkapan keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; Pengkajian masalah Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan Manajemen Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Jika kita melihat uraian di atas tentang kewenangan dalam pengaturan Lalu Lintas, maka secara umum yang punya tanggung jawab terhadap pengaturan Lalu Lintas di Kota Sintang adalah Pemerintah Daerah Kabupaten Sintang terutama dalam hal perencanaan dan pembinaan, sedangkan pihak Polres Sintang sebagai bagian dari pemerintah khususnya Satlantas bertanggung jawab dalam hal keamanan Lalu Lintas terutama menyangkut keamanan di jalan raya. Untuk mengatur ketertiban lalu lintas di Kota Sintang tentunya secara umum merupakan tugas dan tanggung jawab dari pemerintah Kabupaten Sintang itu sendiri, namun dalam melaksanakan tugas tersebut kewenangan tentunya dibagi-bagi kepada dinas dan pihak-pihak terkait yang punya kewenangan untuk itu. Menurut penelitian penulis maupun berdasarkan ketentuan yang berlaku bahwa pihak-pihak yang punya kewenangan dalam pengaturan/ penertiban lalu lintas di Kota Sintang dapat dibagi sebagai berikut:

Dinas Perhubungan Kabupaten Sintang

Berdasarkan hasil penelitian penulis bahwa Dinas Perhubungan Kabupaten Sintang merupakan salah satu dari dinas yang ada pada Pemerintah Daerah Kabupaten Sintang yang telah menjalankan tugas dan fungsi khususnya menyangkut pengaturan lalu lintas di Kota Sintang. Dalam melaksanakan fungsinya tersebut di atas, Dinas perhubungan Kabupaten Sintang memiliki

unit-unit atau bagian-bagian yang masing-masing dapat melaksanakan program atau kegiatan sesuai dengan fungsinya tersebut di atas dalam sistem yang satu yaitu Dinas Perhubungan Kabupaten Sintang. Secara garis besar bidang-bidang yang terdapat pada Dinas Perhubungan Kabupaten Sintang terdiri dari: Bidang perhubungan darat, Bidang perhubungan sungai, danau dan penyeberangan. Bidang sarana dan prasarana.

Dari ketiga bidang tersebut hanya bidang perhubungan darat serta bidang sarana dan prasarana yang akan dibahas dalam kaitan dengan masalah dalam tulisan ini, terutama bidang perhubungan darat yang membawahi seksi; Lalu lintas jalan, Angkutan jalan, Penganalisaan dan operasional terminal.

Satlantas Polres Sintang

Merujuk kembali Bab,3 Pasal 13. Undang-undang Nomor 2 Tahun 2002 Tentang Kepolisian dijelaskan bahwa, Tugas pokok Kepolisian Negara Republik Indonesia adalah:

1. Memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat. Menegakkan hukum. Memberikan perlindungan, pengayoman dan pelayanan kepada masyarakat.

Dalam melaksanakan tugas sesuai dengan fungsi pokok di atas, maka salah satu bagian tugas dari polri adalah berkaitan dengan ketertiban lalu lintas yang tentunya tidak terlepas dengan fungsi polisi untuk menjaga keamanan, ketertiban maupun penegakan hukum. Untuk melaksanakan tugas yang dimaksud polri memiliki unit atau satuan kerja yang kita kenal dengan satuan polisi lalu lintas (Satlantas).Satlantas polres Sintang merupakan bagian dari kesatuan polisi Republik Indonesia yang mempunyai kewenangan khusus berkaitan dengan penertiban lalu lintas di Kota Sintang. Jika melihat makna dari 125 tanya jawab aturan wajib berlalu lintas, salah satunya berbunyi; Siapakah yang bertanggung jawab atas pembinaan lalu lintas dan angkutan jalan ?. Maka kalau dijawab polisilah yang bertanggung jawab maka jawaban tersebut jelas keliru, karena yang benar negaralah yang bertanggung jawab atas pembinaan lalu lintas dan angkutan jalan. Pembinaan lalu lintas dan angkutan jalan meliputi: Perencanaan, pengaturan, pengendalian dan pengawasan. Berkaitan dengan peranan polisi sebagai alat bagi negara dalam penegakan hukum, maka masalah lalu lintas yang berkaitan dengan ketertiban umum dalam hal ini secara tegas dapat dikatakan bahwa polisi lalu lintas merupakan salah satu bagian dari pembina penyelenggaraan fungsi lalu lintas dan angkutan

jalan. Berdasarkan hasil penelitian dan pengamatan yang dilakukan oleh penulis, maka yang punya kewenangan untuk mengatur ketertiban lalu lintas di jalan raya Kota Sintang adalah Satlantas Polres Sintang.

Kawasan Tertib Lalu Lintas

Kota Sintang adalah salah satu kota di Kalimantan Barat yang merupakan ibu kota dari Kabupaten Sintang, serta tidak berlebihan jika penulis tegaskan melalui tulisan ini bahwa Kota Sintang adalah kota terbesar nomor dua di Kalimantan Barat setelah Kota Pontianak. Kota yang dicadangkan menjadi ibu kota propinsi jika terjadi pemekaran wilayah Timur Kalimantan Barat ini menjadi propinsi sendiri juga disertai pesatnya perkembangan kemajuan yang tentunya semakin bertambah jumlah kendaraan secara pasti mempengaruhi ruang gerak lalu lintas. Menetapkan suatu kawasan tertib Lalu Lintas di Kota Sintang merupakan bagian dari kebijakan Pemerinah Daerah Kabupaten Sintang dalam rangka menjaga dan memelihara keamanan dan ketertiban.

Dasar hukum atau kebijakan tentang penetapan kawasan tertib lalu lintas di Kota Sintang sudah kurang relevan lagi bagi efektivitas penertiban lalu lintas di Kota Sintang saat ini. Berdasarkan surat keputusan Bupati Kepala Daerah Tingkat II Sintang Nomor: 398 Tahun 1996. Tentang perubahan surat keputusan Bupati Kepala Daerah Tingkat II Sintang Nomor: 062 Tahun 1995. Tentang penetapan ruas jalan dari jembatan Melawi sampai simpang lima Baning sebagai kawasan percontohan tertib lalu lintas. Dari seluruh wilayah Kota Sintang yang ternyata cukup luas, menurut hasil penelitian yang penulis ketahui ternyata yang ditetapkan sebagai kawasan tertib lalu lintas sangat sedikit sekali yaitu sampai saat ini hanya jalan Bhayangkara dan ruas jalan PKP. Mujahidin saja yang ditetapkan sebagai kawasan tertib lalu lintas. Menurut penelitian penulis, yang menjadi masalah bahwa Kota Sintang yang cukup luas dan ramai ada beberapa banyak ruas jalan yang cukup panjang dan sebagai jalan utama dalam kota tersebut yang tidak ditetapkan sebagai kawasan tertib lalu lintas antara lain seperti; Jalan MT. Hariono, Jl. YC. Oevang Oeray, Jalan Kelam, Jalan Pangeran kuning dan masih banyak lagi ruas-ruas jalan utama di Kota Sintang yang tidak ditetapkan sebagai kawasan tertib lalu lintas.

Pada saat sekarang ini secara logika di lapangan bahwa kawasan tertib lalu lintas di Kota Sintang yang hanya ditetapkan pada dua jalan yang

tersebut di atas sudah tidak sesuai lagi dengan perkembangan Kota Sintang dewasa ini, meskipun penertiban yang dilakukan oleh pihak berwenang khususnya satlantas polres Sintang tidak hanya terikat pada kawasan tersebut. Mengingat pertambahan jumlah kendaraan yang begitu banyak dan perkembangan Kota Sintang yang cukup pesat maka pemerintah daerah perlu memikirkan sistem tertib lalu lintas yang lebih profesional.

Kewenangan pihak kepolisian khususnya satlantas untuk mengatur ketertiban lalu lintas mereka tidak terikat hanya pada kawasan yang ditetapkan oleh Pemerintah Daerah sebagai kawasan tertib lalu lintas saja, mereka punya kewenangan menertibkan semua ruas jalan dimana saja yang menurut mereka dipandang perlu untuk ditertibkan. Meskipun kawasan tertib lalu lintas tidak merupakan satu- satunya syarat agar jalan raya dapat dijaga ketertibannya oleh pihak terkait, namun kawasan tertib lalu lintas di Kota Sintang dapat dipastikan ruang lingkupnya masih sangat kurang jika dibandingkan dengan perkembangan Kota Sintang saat ini.

Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Untuk mengetahui keadaan atau kondisi lalu lintas di Kota Sintang maka tidak terlepas dari masalah yang berkaitan dengan prasarana yang berkaitan langsung dengan keadaan lalu lintas tersebut. Untuk dapat membahas lebih mendalam tentang prasarana lalu lintas di Kota Sintang maka harus perpijak dari ketentuan- ketentuan yang termuat dalam Undang- undang Nomor. 22 Tahun 2009 Tentang lalu lintas dan Angkutan Jalan. Bab 1, pasal 1, ayat 6 dari Undang- undang Nomor. 22 Tahun 2009 Tentang lalu lintas dan Angkutan Jalan, menegaskan bahwa: Prasarana lalu lintas dan angkutan jalan adalah Ruang lalu lintas, terminal dan perlengkapan jalan yang meliputi marka, rambu, Alat pemberi isyarat Lalu Lintas, alat pengendali dan pengamanan pengguna jalan, alat pengawasan dan pengamanan jalan serta fasilitas pendukung.

Menurut penelitian dan pengamatan penulis bahwa prasarana lalu lintas di Kota Sintang masih belum memadai atau dengan kata lain belum mampu mengimbangi perkembangan semakin pesatnya jumlah kendaraan besar dan kecil dengan berbagai tipe yang semakin hari semakin bertambah. Kondisi jalan, rambu- rambu lalu lintas, terminal, tempat parkir, bangunan liar dan sistem pengamanan serta berbagai hambatan lain dapat dipastikan secara umum belum memenuhi

terjaminnya tertib lalu lintas sesuai undang-undang yang berlaku.

Jika dilihat berdasarkan peraturan yang berlaku, bahwa kewenangan tentang pengaturan tertib lalu lintas itu ada pada pemerintah daerah, maka sebaiknya Pemerintah Kabupaten Sintang lebih fokus lagi memperhatikan tentang sarana dan prasarana lalu lintas ini agar dapat mewujudkan tertib lalu lintas sehingga dapat menjamin keselamatan berlalu lintas di jalan raya. Jika disinkronkan dengan berbagai peraturan yang berlaku khususnya berkaitan dengan kewenangan untuk menentukan kebijakan tentang pengaturan ketertiban lalu lintas maka untuk menciptakan sistem tertib lalu lintas di Kota Sintang tidak terlalu rumit karena kebijakan tersebut merupakan kewenangan pemerintah daerah. Dengan kewenangan tersebut ada pada pemerintah daerah maka tentulah perlu dibangun koordinasi yang baik antara instansi- instansi terkait di daerah dalam rangka menciptakan sistem tertib lalu lintas yang diharapkan.

Menurut hasil penelitian penulis di lapangan, masih perlu meningkatkan koordinasi yang maksimal antara instansi- instansi terkait dalam penertiban lalu lintas di Kota Sintang. Kurangnya koordinasi antara pihak- pihak terkait yang dimaksud dapat dilihat dari prosedur pemasangan rambu- rambu yang tidak pada tempatnya, juga dapat dilihat secara langsung setiap saat pelanggaran rambu- rambu sudah dianggap biasa dan ketika adanya pelanggaran akan sulit dideteksi karena kurangnya sarana dan prasarana.

Pelanggaran dan Kecelakaan Lalu Lintas

Di kota Sintang pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas terjadi setiap tahun. Berdasarkan hasil penelitian yang pernah penulis lakukan pada tahun 2011 di Kota Sintang ditemukan beberapa kasus pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas (sumber: Tesis 2011). Pada saat penelitian tersebut di atas penulis berhasil menghimpun jumlah pelanggaran dan kecelakaan yang dapat terdeteksi serta terdata pada Satlantas Polres Sintang, sedangkan jika diambil persentase berdasarkan sampel penelitian penulis berkaitan dengan pelanggaran Lalu Lintas di Kota Sintang dapat dipastikan jauh lebih banyak terjadinya pelanggaran dan kecelakaan yang tidak terjangkau oleh aparat atau pihak terkait.

Demikian pula kesemerawutan lalu lintas yang semakin tidak terkontrol dimana kondisi inilah dapat merupakan satu faktor penyebab

terjadinya masalah kemacetan dan kecelakaan lalu lintas. Menurut pemantauan penulis selama melakukan penelitian ini bahwa banyak sekali pelanggaran- pelanggaran lalu lintas yang justru tidak terpantau atau luput dari perhatian pihak berwenang, misalnya dengan bebasnya anak- anak dibawah umur (usia SD dan SMP) membawa kendaraan bermotor berkelirisan di kota Sintang, banyaknya rambu- rambu yang justru menimbulkan ketidakpercayaan pada aturan. Pelanggaran dan ketidakdisiplinan dalam berlalu lintas di Kota Sintang ini juga diakui atau tidak akan sangat berpengaruh terhadap keselamatan para pemakai jalan baik yang terpantau atau tidak terpantau oleh pihak- pihak terkait. Pelanggaran- pelanggaran yang terjadi terhadap ketertiban Lalu Lintas di Kota Sintang sebenarnya dapat diatasi jika adanya koordinasi antara pihak- pihak terkait, misalnya, Dinas perhubungan, Bapeda, Satlantas Polres Sintang, PLN, Dinas pekerjaan umum, Pemerintahan Kecamatan Sintang dan semua pihak yang mempunyai keterkaitan dengan masalah ketertiban Lalu Lintas di Kota Sintang.

Berdasarkan hasil penelitian penulis bahwa pelanggaran- pelanggaran lalu lintas yang sering terjadi di Kota Sintang dapat dirinci sebagai berikut: Melanggar rambu- rambu atau tanda- tanda lalu lintas, seperti menerobos lampu merah, melanggar rambu perintah dan larangan. Melawan arus, mencuri jalur, mendahului tidak pada tempatnya, memotong arah kendaraan lain, kecepatan tidak wajar, mabuk- mabukan, menggunakan alat komunikasi sambil berkendara, menggandengkan kendaraan sambil ngobrol. Tidak memakai helm, tidak membawa surat menyurat kendaraan, tidak cukup usia. Merekayasa fisik kendaraan, berboncengan atau membawa muatan melebihi kapasitas. Selama melakukan penelitian dan pengamatan penulis menemui langsung kejadian- kejadian seperti uraian pada point- point di atas. Pelanggaran- pelanggaran yang terjadi ini dapat dipastikan akan memicu terjadinya kecelakaan lalu lintas yang tentunya memakan korban jiwa raga, harta benda yang tak ternilai.

Selanjutnya sebagai akibat dari pelanggaran yang begitu leluasa dilakukan oleh para pengguna jalan serta akibat dari berbagai faktor lainnya maka dapat dipastikan andil besar dalam mengakibatkan berbagai kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Kota Sintang. Berdasarkan hasil penelitian penulis jenis- jenis kecelakaan lalu lintas yang biasa terjadi di Kota Sintang adalah terdiri dari; Kecelakaan tunggal yang pada umumnya terjadi

pada kendaraan roda dua, terdiri dari; Pengendara jatuh sendiri saat membawa kendaraan. Pengendara penabrak benda- benda tertentu seperti trotoar, pembatas jalan, pohon dan lain- lain. Kecelakaan tabrakan, terdiri dari; Tabrakan antara kendaraan yang berlawanan arah. Tabrakan antara kendaraan yang salah satunya dari belakang atau satu arah. Tabrakan dari samping karena memotong jalur. Bersenggol antar kendaraan. Menabrak pejalan kaki. Kecelakaan yang terjadi di wilayah Kota Sintang pada umumnya menimbulkan masalah- masalah sebagai berikut: Menimbulkan kerugian materi berupa harta benda. Menimbulkan kecelakaan ringan. Menimbulkan kecelakaan berat, cacat seumur hidup dan sebagainya.

Menimbulkan kecelakaan yang berakibat meninggal dunia. Menimbulkan masalah sosial, pidana seperti perkelahian bahkan ancaman kerusakan sosial.

Pelanggaran- pelanggaran lalu lintas yang pada akhirnya akan mengakibatkan kecelakaan lalu lintas secara umum sangat erat kaitannya dengan strategi pengaturan lalu lintas, oleh sebab itu masalah- masalah yang berkaitan dengan penyebab maupun teknis menghindari kecelakaan lalu lintas akan banyak dibahas dalam sub judul berikut dari tulisan ini. Tujuan pemerintah membuat kebijakan antara lain menetapkan kawasan tertib Lalu Lintas pada dasarnya untuk menekan tingkat pelanggaran dan kecelakaan Lalu Lintas. Selain lokasi yang ditetapkan sebagai kawasan tertib Lalu Lintas masih sangat terbatas tidak sebanding dengan lajunya perkembangan Kota Sintang, juga sistem yang dibuat masih memberi peluang terjadinya pelanggaran Lalu Lintas terutama karena keterbatasan sarana dan prasarana serta sumber daya manusia dalam menciptakan suatu sistem kebijakan yang dapat dipatuhi oleh para pengguna kebijakan tersebut.

Strategi Pengaturan Lalu Lintas

Berkaitan dengan beberapa faktor yang dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan Lalu Lintas pada saat- saat tertentu bagi para pengguna jalan, penulis dapat menguraikan secara khusus merujuk hasil penelitian penulis selama enam bulan dalam studi kasus di Kota Sintang berkaitan dengan penulisan Tesis Pascasarjana Universitas Tanjungpura pada Tahun 2011 juga berbagai pengalaman dan kejadian lain yang penulis ketahui tentang penyebab terjadinya kecelakaan Lalu Lintas. Secara garis besar penyebab utama

terjadinya kecelakaan Lalu Lintas dapat digolongkan menjadi tiga yaitu, Pertama; Faktor Manusia (Pengendara/ pengguna jalan) yang secara garis besar berhubungan dengan: Karakter/ Kesadaran, kedisiplinan, keterampilan dan pengetahuan serta kelalaian pengendara/ pengguna jalan. Kedua; Tanggung Jawab Pemerintah/ pihak berwenang. Ketiga; Kondisi kendaraan dan masalah teknologi. Dari ketiga faktor penyebab utama tersebut di atas maka selanjutnya dapat jabarkan secara rinci melalui uraian- uraian yang penulis susun lebih lanjut berikut ini.

Faktor Manusia

Faktor utama terjadinya kecelakaan lalu lintas adalah karena faktor manusia sebagai pengguna atau sebagai pelaku yang terdiri dari Kesadaran, Kedisiplinan, Keterampilan dan Pengetahuan serta Kelalaian Pengendara/ pengguna jalan, yang merupakan satu- kesatuan dengan uraian sebagai berikut: Nekat mendahului/ menyelip kendaraan lain dan mencuri jalur. Mendahului dan kurang hati- hati di tikungan maupun tanjakan pada tempat- tempat yang tidak dapat melihat arah depan secara jelas. Keluar dari dalam gang, jalan yang lebih kecil masuk ke jalan besar/ jalan utama serta menyeberang jalan tanpa menunggu sampai situasi dipastikan aman. Melaju tanpa memperhatikan situasi atau keadaan di jalan, seperti: Jalan licin, jalan sempit, jalan pecah/ berlobang, ada tumpukan pasir, batu, kerikil dan lain- lain. Ternak berkeliaran, banyak anak- anak, ramai pejalan kaki. Parkir, membuka pintu kendaraan, bongkar muat tidak teratur dan sebagainya. Melaju dari arah jalan kosong/ sepi di luar kota maupun perkampungan secara tiba- tiba memasuki Wilayah Perkotaan maupun perkampungan, tempat acara/ tempat ngumpul. Mendahului kendaraan lain dari arah kiri. Mendahului kendaraan lain dari arah kanan kemudian tiba- tiba belok memotong ke kiri, akan lebih fatal lagi kalau mendahului dari arah kiri kemudian motong ke kanan. Melaju dari arah jalan yang lurus dan jalan bagus, tiba- tiba ketemu tikungan, jalan rusak, tumpukan pasir, jalan licin dan lain- lain. Keadaan pengendara dalam kondisi; kurang sehat, mabuk, banyak masalah, emosional dan lain- lain. Berebut posisi jalur jalan mengejar lampu hijau, lampu kuning maupun lampu merah. Tidak cermat mengambil jalur pada bundaran, persimpangan dan traffic light. Tidak mengerti dan tidak memperhatikan rambu- rambu lalu lintas. Mengikuti dengan meyakini sepenuhnya rambu-

rambu dan petunjuk Lalu Lintas tanpa mempertimbangkan kondisi pengendara lain yang tidak paham atau tidak disiplin berlalulintas. Bawa kendaraan sambil ngobrol dengan pengendara lain, sesama dalam satu kendaraan maupun dengan menggunakan alat komunikasi. Rekayasa komponen- komponen kendaraan. Tidak menyesuaikan kecepatan maksimal maupun minimal dalam kondisi tertentu.

Dilihat berdasarkan faktor manusia tersebut di atas yang secara garis besar merupakan salah satu penyebab utama terjadinya kecelakaan Lalu Lintas penulis jabarkan menjadi 16 butir yang merupakan satu kesatuan sebagai akibat dari masalah Kurangnya kedisiplinan dan kesadaran serta keterampilan serta pengetahuan pengendara/ pengguna jalan.

Faktor Kebijakan dan Tanggung Jawab Pemerintah

Pemerintah merupakan pihak yang bertanggungjawab atas keselamatan warga negaranya memiliki kewajiban untuk mengatur, membuat kebijakan untuk menyusun suatu regulasi untuk menjamin keteraturan, ketenteraman dan keselamatan bagi warga negaranya berdasarkan kewenangan sesuai peraturan yang berlaku. Berkaitan dengan hal tersebut di atas jika merujuk pada hasil penelitian penulis dalam rangka penulisan Tesis pada Tahun 2011 telah menemukan beberapa fakta di lapangan sebagai berikut antara lain: Kurang berfungsinya alat- alat atau rambu-rambu Lalu Lintas. Pemasangan rambu- rambu Lalu Lintas yang terkesan mengesampingkan kajian akademis. Kondisi jalan dan fasilitas umum yang tidak terencana dan semrawutan. Perencanaan pembangunan dan penataan kota yang tanpa kajian akademis yang benar. Kurangnya penegakan dan kepastian hukum dalam pengaturan lalu lintas. Lemahnya sistem komunikasi antar instansi dan lain- lain.

Ditinjau dari sudut pandang kebijakan dan tanggung jawab pemerintah tersebut di atas dapat diketahui dengan jelas bahwa peranan pemerintah merupakan faktor penting dalam pengaturan ketertiban lalu lintas, di negara- negara lain contoh paling dekat misalnya Malaysia kita dapat melihat begitu rapinya pemerintah mengatur dan menata ketertiban dan keselamatan di jalan raya, sehingga nyaris tidak ditemukan kecelakaan lalu lintas yang terjadi. Sebaliknya negara kita tercinta ini umumnya kita bisa melihat dalam berbagai berita sehari- hari. Selanjutnya lebih khusus di Kota Sintang yang

merupakan bagian dari Wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia jika merujuk pada hasil penelitian penulis dalam rangka penyusunan Tesis pada tahun 2011, terungkap fakta bahwa begitu banyak alat- alat atau rambu- rambu lalu lintas yang tidak berfungsi, pemasangan rambu- rambu lalu lintas, perencanaan pembangunan dan penataan kota yang terkesan mengesampingkan kajian akademis. Berdasarkan kenyataan yang terjadi seperti uraian di atas ini patut menjadi perhatian khususnya Pemerintah Daerah Kabupaten Sintang demi perbaikan dan pengaturan ketertiban dan keselamatan lalu lintas di Daerah ini.

Kondisi Kendaraan dan Masalah Teknologi

Kondisi kendaraan dan masalah teknologi merupakan satu kesatuan dari masalah yang tidak dapat dipisahkan sebagai penyebab kecelakaan lalu lintas. Alat, bahan dan teknologi yang dibuat oleh manusia tentunya memiliki keterbatasan yang kadangkala kurang disadari oleh para pengguna teknologi yang secara mental dan intelektualnya belum siap untuk menyesuaikan diri terhadap penggunaan teknologi yang semestinya. Masalah- masalah yang berkaitan dengan teknologi secara umum adalah sebagai berikut: Kondisi kendaraan yang tidak layak pakai secara umum dapat dilihat dari; lamanya usia kendaraan, komponen kendaraan yang tidak sesuai karena sikap pengguna kendaraan. Masalah teknologi yang tidak terukur atau kurang dipahami oleh masyarakat awam. Penggunaan teknologi yang tidak seimbang dengan kesiapan mental kelompok masyarakat.

Masalah yang ketiga berkaitan dengan ketertiban dan keselamatan lalu lintas adalah faktor kondisi kendaraan dan masalah teknologi. Faktor kondisi kendaraan dan masalah teknologi ini juga tidak terlepas dari faktor manusianya, misalnya membiarkan kondisi kendaraan, merekayasa alat- alat atau komponen kendaraan, kekuatan, keunggulan dan keadaan teknologi yang tidak dipahami oleh pengguna teknologi maupun penerapan dan penggunaan teknologi yang tidak imbang dengan kesiapan mental kelompok masyarakat sebagai pengguna teknologi. Bagian ini sebetulnya tidak bisa terlepas juga sebagai satu kesatuan dari tanggung jawab pihak pemerintahan yang memiliki kewenangan, dimana sebaiknya pemerintah perlu mengatur, melakukan sosialisasi, pembekalan dan penyuluhan agar warga negara selaku calon pengguna teknologi tersebut memiliki kesiapan mental dalam penggunaan teknologi.

Tanpa kesiapan mental yangimbang bagi masyarakat dalam penggunaan teknologi maka mereka sulit untuk mendapatkan manfaat yang produktif dari hasil teknologi bahkan sebaliknya mereka menjadi orang- orang yang korban teknologi. Dalam berbagai teori jika dilihat secara garis besar bahwa mereka- mereka yang biasanya menjadi korban teknologi adalah umumnya terdapat di negara- negara konsumen atau negara- negara berkembang atau dengan sebutan lain adalah negara dunia ketiga. Pada kategori tersebut di atas terdapat banyak kelompok masyarakat yang mentalnya belum siap untuk menerima teknologi. Berikut ini ada beberapa contoh yang penulis kelompokkan sebagai korban teknologi misalnya: Menggunakan kendaraan tanpa perhatikan peraturan dan kedisiplinan. Menggunakan alat komunikasi sambil membawa kendaraan. Menggunakan alat komunikasi pada waktu aktivitas belajar mengajar (sekolah, kuliah, les, kursus dan lain- lain). Menggunakan alat komunikasi saat sembahyang, ritual dan lain- lain yang tidak pada tempatnya. Menggunakan atau menikmati teknologi yang bertentangan dengan norma keagamaan, moral, kesopanan atau dapat merusak kesehatan. Selain penggunaan kendaraan dan alat komunikasi juga tentunya masih ada hal- hal lain yang berkaitan dengan penggunaan teknologi yang semuanya perlu kesiapan mental bagi seseorang atau kelompok masyarakat sebagai calon pengguna agar mereka tidak terjebak sebagai korban teknologi.

Langkah Pasti Menghindari Kecelakaan

Meskipun faktor utama bebasnya kecelakaan lalu lintas itu tergantung dari kebijakan negara atau pemerintah, namun secara pribadi para pengguna jalan harus memahami bahwa dalam rangka menghindari agar anda terhindar dari kecelakaan lalu lintas di jalan raya, maka dapat dianalisa berdasarkan perbandingan terbalik dari point- point yang menjelaskan tentang beberapa faktor penyebab terjadinya kecelakaan seperti uraian sebelumnya. Selanjutnya beberapa langkah yang menjadi perhatian agar selamat atau terhindar dari kecelakaan lalu lintas dapat dilihat dalam uraian yang terdiri dari beberapa point berikut ini: Setiap mendahului kendaraan lain seorang pengendara harus dapat memastikan atau menjamin kondisi dalam keadaan aman pada posisi jalan, juga aman jarak baik dengan kendaraan yang didahului, maupun kendaraan atau benda lain, baik di depan, belakang maupun kiri dan kanan si pengendara.

Jangan sekali- kali atau mencoba mendahului pada posisi tikungan dan tanjakan jalan yang posisi pandangan tidak dapat secara jelas memandang lurus maupun datar baik ke depan maupun ke belakang. Setiap keluar dari dalam gang maupun jalan kecil ke jalan besar atau utama harus menunggu situasi yang pasti aman untuk masuk ke jalan raya/ besar.

Seorang pengendara harus menentukan skala prioritas untuk lebih berhati- hati dalam hal tertentu seperti seperti berikut ini; Harus adanya skala prioritas untuk sangat hati- hati pada kondisi khusus seperti; Melintasi dan mendahului kendaraan lain, melewati perkampungan, acara, ada anak- anak, sedang ramainya pejalan kaki serta ada hewan ternak dan sebagainya di jalan maupun di sekitar jalan raya. Memperhatikan secara khusus kondisi jalan raya seperti; Jalan licin, jalan sempit, jalan rusak, ada tumpukan benda seperti pasir, batu, kayu dan lain- lain. Harus memperhatikan/ menyesuaikan secara khusus gerak gerik pengendara lain yang kurang terampil, tidak disiplin/ ugal- ugalan maupun lalai dalam membawa kendaraan atau menggunakan jalan raya, seperti; Mendahului dan memotong sembarangan, buka pintu kendaraan, bongkar muat maupun parkir sembarangan dan sebagainya. Pada saat melaju dari arah jalan kosong yang sepi khususnya dari luar kota maupun perkampungan, maka tetap dalam keadaan waspada saat memasuki perkotaan, perkampungan, tempat acara, tempat ngumpul dan sebagainya. Pastikan setiap mendahului maupun menyeberang atau memotong selalu dalam kondisi aman serta dari arah yang benar. Jangan mendahului kemudian mendadak belok memotong depan kendaraan yang didahului, serta jangan menambah kecepatan saat didahului. Setiap melaju pada jalan yang bagus harus selalu dalam keadaan siap untuk menurun/ mengatur kecepatan, mengantisipasi keadaan kendaraan maupun jalan. Mengendalikan emosi dengan baik, perhatikan kondisi diri baik secara fisik maupun jiwa. Jangan sekali- kali mengejar lampu hijau, merah dan kuning, serta tetap memperhatikan gerak gerik pengendara lain di sekitar *traffic light* atau lampu lalu lintas. Saat mengambil jalur pada bundaran, persimpangan serta *traffic light* seorang pengendara hendaknya selalu memilih jalur aman yang posisinya tidak memotong jalur kendaraan lain saat membelok. Seorang pengendara harus mengerti aturan dan petunjuk lalu lintas sehingga dapat mengikuti petunjuk- petunjuk khususnya petunjuk menyangkut keselamatan.

Dalam mengikuti peraturan dan petunjuk lalu lintas seorang pengendara juga harus selalu waspada memperhatikan gerak gerik pengendara lain yang tidak disiplin serta tidak mengerti aturan dan petunjuk lalu lintas, agar dapat menyesuaikannya demi keamanan dan keselamatan di jalan raya. Hindari ngobrol/ bicara dengan pengendara lain apalagi sampai bergandengan dengan kendaraan lain di jalan raya, jangan menggunakan alat komunikasi sambil mengendarai kendaraan, serta jika berbicara sesama dalam kendaraan juga jangan sampai mengurangi konsentrasi. Jangan sampai merekayasa, mengubah atau mengalih fungsikan alat- alat kendaraan karena dapat membuat kendaraan tidak imbang yang dapat mengakibatkan kecelakaan. Seorang pengendara harus selalu menyesuaikan kecepatan maksimal maupun minimal sekalipun.

Dari keenam belas point pokok masing-masing baik point yang menegaskan masalah penyebab kecelakaan maupun yang menegaskan tentang langkah- langkah untuk menghindari kecelakaan tentunya tidak terlepas dari kelemahan. Keenam belas point uraian di atas adalah sebagai pedoman umum yang dapat membantu anda menjaga keselamatan diri di jalan raya, namun masih banyak faktor- faktor lain yang harus diperhatikan serta dikaji lebih mendalam terutama dalam penyesuaian dengan berbagai kondisi jalan yang tidak memenuhi standar yang sebenarnya. Keenam belas point yang menegaskan tentang langkah- langkah menghindari kecelakaan lalu lintas tersebut di atas adalah berkaitan dengan faktor

manusia saja, sementara faktor manusia tersebut masih erat kaitannya dengan faktor- faktor seperti kebijakan dan tanggung jawab pemerintah serta teknologi atau kondisi kendaraan.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Kewenangan sepenuhnya dalam pengaturan lalu lintas di Kota Sintang adalah pemerintah Kabupaten Sintang, sehingga kondisi lalu lintas di Kota Sintang baik buruknya tergantung kebijakan dan ketegasan pemerintah Kabupaten Sintang. Kawasan tertib lalu lintas di Kota Sintang belum diperhatikan secara maksimal. Prasarana lalu lintas di Kota Sintang Belum ditata secara maksimal. Penegakan hukum tentang pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas di Kota Sintang belum ditangani secara maksimal, serta belum adanya kebijakan nyata dari pemerintah Kabupaten Sintang untuk menekan pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas di Kota Sintang. Belum ada kebijakan nyata dari pemerintah untuk membuat strategi pengaturan lalu lintas agar tertib dan terhindar dari pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas. Melalui tulisan ini penulis menyarankan agar pemerintah Kabupaten Sintang membuat strategi dan perencanaan melalui kebijakan- kebijakan sesuai fungsi untuk melindungi warganya agar terhindar dari kesemrawutan, pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas di wilayah Kota Sintang. Dalam membuat perencanaan dan strategi dimaksud hendaknya pemerintah bekerjasama dengan pihak- pihak tertentu yang memiliki keahlian/ kepakaran dibidang strategi penataan lalu lintas baik lembaga maupun perorangan.

DAFTAR PUSTAKA

- Tim Kreatif Nusa Media. 2010. *Undang- Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Bandung: Nusa Media.
- Adib Bahari. 2010. *125 Tanya- Jawab Aturan Wajib Berlalu Lintas*. Yogyakarta: Pustaka Yustisia.
- Undang- Undang Nomor 2 Tahun 2002 Tentang Kepolisian*. Bandung: Citra Umbara.
- Sopian. 2011. *Kebijakan Pemerintah Daerah Dalam Pengaturan Lalu Lintas* (Studi Kasus di Kota Sintang). Tidak diterbitkan.
- Sindo News com. 2015. *Jajak Pendapat Litbang Koran Sindo*. Tidak diterbitkan.