

## **STRATEGI PENGUATAN BUDAYA ETIK BERLALU LINTAS**

### *Strategy for Strengthening the Ethical Culture of Traffic*

**Vita Mayastinasari**  
Sekolah Tinggi Ilmu Kepolisian  
Jl. Tirtayasa Raya No. 6,  
Kebayoran Baru  
Jakarta Selatan, DKI Jakarta  
[mamayovi@gmail.com](mailto:mamayovi@gmail.com)

**Benyamin Lufpi**  
Sekolah Tinggi Ilmu Kepolisian  
Jl. Tirtayasa Raya No. 6,  
Kebayoran Baru  
Jakarta Selatan, DKI Jakarta  
[benyptik@yahoo.co.id](mailto:benyptik@yahoo.co.id)

**Novi Indah Earlyanti**  
Sekolah Tinggi Ilmu Kepolisian  
Jl. Tirtayasa Raya No. 6,  
Kebayoran Baru  
Jakarta Selatan, DKI Jakarta  
[earlyantinovember24@gmail.com](mailto:earlyantinovember24@gmail.com)

#### **Abstract**

His research aims to recommend a strategy to strengthen the ethical culture of traffic that is expected to provide output in the form of: The realization of security, safety, order, smooth traffic; Realizing the positive performance of the police institution; Improving the quality of life of the community. The results of the study are also expected to accelerate the integration between units in the traffic function in order to realize the optimization of police traffic performance, efficiency and effectiveness of traffic police performance and optimization of road safety so as to reduce: the number of traffic accidents, potential security and road safety and congestion disruptions traffic.

The focus of the study includes: Traffic violations; Constraints to realizing Security, Safety, Order, Smooth Traffic (Kamseltibcarlantas); Strategies for strengthening the ethical culture of traffic to realize Kamseltibcarlantas. Various obstacles to realizing Security, Safety, Order, Smooth Traffic (Kamseltibcarlantas) cover several aspects, namely: regulation, availability of public transportation, databases and information technology. Some strategies that can be developed related to strengthening the ethical culture of traffic are: a) Determination of regulations related to reward and punishment of traffic violators; b) Provision and development of safe public transportation; c) Integration of data and systems; d) Integrated online police service development.

Regulation of the Head of the Indonesian National Police (Perkap) Number 9 of 2012 concerning Driving Permits related to blocking as a police measure to mark Regident data Drivers who commit violations as temporary restrictions on the legitimacy of driving a motorized vehicle need to be applied consistently. The results of the study also recommended that the local government (Pemda) provide public transportation at affordable costs by the community and cover all of its areas (including remote areas) for school children, so that there were no obstacles in transportation from home to school. Besides that, it is necessary to integrate police service data with a uniform program and format so as to facilitate data synchronization between work units within the police institution and between institutions (eg population data with police data, police data with hospital or raharja service data, etc.). It is appropriate to develop an online police service in an integrated, not partial manner so that it is connected between regions throughout the jurisdiction of the Republic of Indonesia.

**Keywords:** strategy, cross-ethnic culture, data integration

#### **Abstrak**

Penelitian ini bertujuan merekomendasikan strategi penguatan budaya etik berlalu lintas yang diharapkan dapat memberikan output berupa: Terwujudnya keamanan, keselamatan, ketertiban, kelancaran lalu lintas; Terwujudnya kinerja positif institusi kepolisian; Peningkatan kualitas hidup masyarakat. Hasil penelitian juga diharapkan dapat mempercepat integrasi antar unit pada fungsi lalu lintas guna mewujudkan optimalisasi kinerja kepolisian bidang lalu lintas, efisiensi dan efektivitas kinerja kepolisian bidang lalu lintas serta optimalisasi keselamatan jalan sehingga menurunkan: angka kecelakaan lalu lintas, potensi gangguan keamanan dan keselamatan jalan serta kemacetan lalu lintas.

Fokus penelitian mencakup: Pelanggaran lalu lintas; Kendala mewujudkan Keamanan, Keselamatan, Ketertiban, Kelancaran Lalu Lintas (Kamseltibcarlantas); Strategi penguatan budaya etik berlalu lintas guna

mewujudkan Kamseltibcarlantas. Berbagai kendala mewujudkan Keamanan, Keselamatan, Ketertiban, Kelancaran Lalu Lintas (Kamseltibcarlantas) mencakup beberapa aspek, yaitu: regulasi, ketersediaan transportasi umum, *database* dan teknologi informasi. Beberapa strategi yang dapat dikembangkan terkait penguatan budaya etik berlalu lintas adalah: a) Penetapan regulasi terkait *reward and punishment* pelanggar lalu lintas; b) Penyediaan dan pengembangan transportasi umum berkeselamatan; c) Pengintegrasian data dan sistem; d) Pembangunan layanan kepolisian *online* secara terintegrasi.

Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia (Perkap) Nomor 9 Tahun 2012 Tentang Surat Izin Mengemudi terkait pemblokiran sebagai tindakan kepolisian untuk memberikan tanda pada data Regident Pengemudi yang melakukan pelanggaran sebagai pembatasan sementara terhadap legitimasi mengemudikan kendaraan bermotor perlu diterapkan secara konsisten. Hasil penelitian juga merekomendasikan Pemerintah Daerah (Pemda) setempat menyediakan transportasi umum berkeselamatan berbiaya terjangkau oleh masyarakat dan mencakup seluruh daerahnya (termasuk pelosok) untuk anak-anak sekolah, sehingga tidak ada kendala transportasi dari rumah menuju sekolah. Selain itu perlu dilakukan pengintegrasian data layanan kepolisian dengan program dan format yang seragam sehingga memudahkan sinkronisasi data antar satuan kerja dilingkungan institusi kepolisian dan antar institusi (misalnya data kependudukan dengan data kepolisian, data kepolisian dengan data instansi rumah sakit atau jasa raharja dan lain sebagainya). Selayaknya pembangunan layanan kepolisian *online* secara terintegrasi, tidak parsial sehingga terkoneksi antar wilayah diseluruh wilayah hukum kepolisian negara Republik Indonesia.

**Kata Kunci:** strategi, budaya etik berlalu lintas, integrasi data

## PENDAHULUAN

Kecelakaan lalu lintas menjadi salah satu penyumbang angka kematian tertinggi di dunia. Data terbaru Organisasi Kesehatan Dunia (WHO) yang mengunpulkan data kematian lalu lintas 2016 mencatat, 1,35 juta jiwa tewas akibat kecelakaan lalu lintas (<https://oto.detik.com/berita/d-4343749/>).<sup>1</sup> Oleh sebab itu, Keamanan, Keselamatan, Kelancaran Lalu Lintas (Kamseltibcarlantas) merupakan kondisi ideal dalam berlalu lintas, mencegah atau meminimalisasi kecelakaan lalu lintas. UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, implementasi RUNK (Rencana Umum Nasional Keselamatan) sesuai dengan Inpres Nomor 4 Tahun 2013 tentang “Dekade Aksi Keselamatan Jalan” merupakan regulasi untuk mewujudkan Kamseltibcarlantas.

Tingginya kecelakaan lalu lintas seperti diilustrasikan pada Tabel 1, disebabkan oleh berbagai faktor, salah satu diantaranya adalah faktor manusia yang kurang/ tidak memiliki “kepatuhan” terhadap aturan dalam berlalu lintas. Hal tersebut sejalan dengan pernyataan Warpani (2002) yang bersumber dari Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, “Besarnya persentase masing-masing faktor penyebab kecelakaan lalu lintas di Indonesia, yaitu faktor manusia sebesar 93,52%, faktor kendaraan sebesar 2,76%, faktor jalan 3,23%, dan faktor lingkungan sebesar 0,49%.” Secara umum, faktor utama penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas dapat dikelompokkan menjadi tiga bagian, yakni: faktor manusia, faktor kendaraan, dan faktor lingkungan fisik.

Kesadaran berlalu lintas diperlukan guna mewujudkan Keamanan, Keselamatan, Ketertiban dan Kelancaran Lalu Lintas (Kamseltibcarlantas). Budaya etik berlalu lintas menjadi salah satu upaya preemtif dan preventif guna meminimalisasi potensi pelanggaran lalu lintas dan kecelakaan lalu lintas serta mewujudkan Kamseltibcarlantas. Penguatan budaya etik selayaknya dilakukan secara terintegrasi dan berkesinambungan. Oleh sebab

---

<sup>1</sup>[https://oto.detik.com/berita/d-4343749/negara-yang-paling-aman-untuk-berkendara?\\_ga=2.236332038.660285655.1547088749-1607386248.1509407332](https://oto.detik.com/berita/d-4343749/negara-yang-paling-aman-untuk-berkendara?_ga=2.236332038.660285655.1547088749-1607386248.1509407332)

- itu, dipandang perlu penelitian guna mengidentifikasi berbagai penyebab pelanggaran lalu lintas serta memberikan rekomendasi terkait strategi penguatan budaya etik berlalu lintas.

**Tabel 1.** Kecelakaan lalu lintas di Wilayah Polda Jawa Timur tahun 2017

No	Kesatuan	Jumlah Korban	Meninggal Dunia (MD)	Luka Berat (LB)	Luka Ringan (LR)	Kerugian Material (KERMAT)
1	Kota Besar Surabaya	1.349	174	142	1.433	1.691.315.000
2	Pelabuhan Tanjung Perak	188	54	1	176	297.100.000
3	Gresik	641	204	5	747	1.356.650.000
4	Sidoarjo	1.436	286	11	1.709	601.475.000
5	Mojokerto Kota	322	61	3	376	901.900.000
6	Mojokerto	847	178	8	948	690.550.000
7	Malang Kota	317	64	0	391	285.310.000
8	Malang	904	278	173	1.019	683.700.000
9	Batu	235	52	60	261	356.400.000
10	Pasuruan Kota	436	140	50	505	370.400.000
11	Pasuruan	809	210	75	1.036	964.865.000
12	Probolinggo Kota	417	90	3	582	254.500.000
13	Probolinggo	523	164	1	678	473.450.000
14	Jember	1.066	347	12	1.206	1.021.400.000
15	Lumajang	429	172	2	456	737.400.000
16	Situbondo	350	129	104	434	895.295.000
17	Banyuwangi	810	226	7	897	1.625.050.000
18	Bondowoso	455	107	6	829	528.100.000
19	Kediri Kota	595	101	4	804	389.465.000
20	Kediri	1.284	263	5	1.877	670.425.000
21	Nganjuk	808	185	13	1.499	959.280.000
22	Jombang	1.120	246	3	1.359	1.779.150.000
23	Tulungagung	897	175	3	1.455	581.050.000
24	Blitar Kota	238	70	16	356	107.610.000
25	Blitar	375	114	13	469	285.100.000
26	Trenggalek	413	71	7	484	221.200.000
27	Madiun Kota	489	44	2	608	157.700.000
28	Madiun	581	108	1	772	1.186.550.000
29	Ngawi	720	106	70	963	1.246.000.000
30	Pacitan	253	43	7	313	549.200.000
31	Ponorogo	567	105	5	917	971.500.000
32	Magetan	547	95	4	780	622.100.000

No	Kesatuan	Jumlah Korban	Meninggal Dunia (MD)	Luka Berat (LB)	Luka Ringan (LR)	Kerugian Material (KERMAT)
33	Bojonegoro	1.055	136	23	1.869	1.125.115.000
34	Tuban	1.220	200	54	1.828	4.254.400.000
35	Lamongan	928	204	10	1.198	1.365.000.000
36	Sumenep	165	73	2	251	407.950.000
37	Pamekasan	257	86	6	277	963.500.000
38	Sampang	115	91	4	136	331.500.000
39	Bangkalan	210	122	47	211	1.089.000.000
<b>TOTAL</b>		<b>24.371</b>	<b>5.574</b>	<b>962</b>	<b>32.109</b>	<b>32.977.655.000</b>

Sumber: Data Direktorat Lalu Lintas Polda Jawa Timur

## LITERATURE REVIEW

### Lalu Lintas

Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya merupakan produk hukum, acuan utama yang mengatur aspek-aspek mengenai lalu lintas dan angkutan jalan di Indonesia. Undang-Undang ini merupakan penyempurnaan dari Undang-Undang sebelumnya, yaitu Undang-undang Nomor 14 tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya. Setelah Undang-Undang mengenai lalu lintas dan angkutan jalan yang lama diterbitkan, kemudian diterbitkan 4 (empat) Peraturan Pemerintah (PP), yaitu: PP No. 41/1993 tentang Transportasi Jalan Raya, PP No. 42/1993 tentang Pemeriksaan Kendaraan Bermotor, PP No. 43/1993 tentang Prasarana Jalan Raya dan Lalu Lintas, PP No. 44/1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi. Kemudian dibuat pedoman teknis untuk mendukung penerapan Peraturan Pemerintah (PP) diatas yang diterbitkan dalam bentuk Keputusan Menteri (KepMen). Beberapa contohnya KepMen tersebut, yaitu: KepMen No. 60/1993 tentang Marka Jalan, KepMen No. 61/1993 tentang Rambu-rambu Jalan, KepMen No. 62/1993 tentang Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, KepMen No. 65/1993 tentang Fasilitas Pendukung Kegiatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Kemenhub RI, 2011).

Berdasarkan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja yang melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/ atau kerugian harta benda. Kecelakaan lalu lintas adalah kejadian pada lalu lintas jalan yang sedikitnya melibatkan satu kendaraan yang menyebabkan cedera atau kerusakan atau kerugian pada pemiliknya (korban) (WHO, 1984). Menurut F.D. Hobbs (1995) yang dikutip Kartika (2009) mengungkapkan bahwa kecelakaan lalu lintas merupakan kejadian yang sulit diprediksi kapan dan dimana terjadinya. Kecelakaan tidak hanya trauma, cedera, ataupun kecacatan tetapi juga kematian. Kasus kecelakaan sulit diminimalisasi dan cenderung meningkat seiring pertambahan panjang jalan dan banyaknya pergerakan dari kendaraan.

## **Pendekatan Sistem**

Pendekatan sistem adalah serangkaian langkah pemecahan masalah yang memastikan bahwa masalah dipahami, solusi alternatif dipertimbangkan dan solusi yang dipilih dapat bekerja. Pendekatan sistem dapat diartikan sebagai suatu cara berpikir dengan menggunakan konsep sistematis dan sistemik (menyeluruh). Pendekatan sistem adalah cara berpikir untuk mengatur tugas, melalui suatu kerangka yang melukiskan factor-faktor lingkungan internal dan eksternal sehingga merupakan suatu keseluruhan secara terpadu. (Johnson, Kast, dan Rosenzweig 1973). Pendekatan sistem yang diungkapkan oleh Van Gigch (1974) merupakan desain metodologi, kerangka kerja konseptual, metode ilmiah baru, teori keorganisasian, sistem manajemen, metode rekayasa riset operasi, dan metode untuk meningkatkan efisiensi biaya serta metode untuk menerapkan teori umum sistem.

Hersey (1978:8) membagi organisasi menjadi sub sistem, yaitu sub struktur, teknologi, manusia, dan informasi dengan tujuan ada ditengah-tengah. Kast (1974) organisasi sebagai sub sistem lingkungannya yang lebih besar berorientasi kepada tujuan, yang mencakup sub sistem teknik, struktur, psikologi sosial, dan manajemen. Pandangan yang menyatakan tujuan ada ditengah-tengah organisasi sebagai pengendali sub sistemnya, ada yang mengatakan organisasi berorientasi kepada tujuan, dan ada pula yang memandang tujuan sebagai salah satu elemen organisasi. Shrode (1974:157) menyebutkan dimensi-dimensi manajemen sebagai suatu kesatuan yang berdiri sendiri, sebagai suatu sistem: “*Manajemen by objective, Management by techniques, Management by structure, Management by people, Management by information*”. Manajemen sebagai sistem, berarti memberi perhatian dan perlakuan dengan proporsi yang relatif sama kepada subsistemnya, sehingga diharapkan pelayanan yang dilakukan tidak timpang. Fungsi-fungsi manajemen, seperti perencanaan, kordinasi/ organisasi, pengarahan, dan kontrol/pengawasan akan terjadi pada setiap subsistem manajemen dengan proporsi yang sesuai menurut keperluan. Fungsi atau tugas manajemen yang perlu diberlakukan secara relatif sama dan terpadu pada setiap subsistem.

## **Strategi**

Strategi adalah sebuah cara atau pendekatan yang sangat menyeluruh dan sangat berkaitan dengan adanya pelaksanaan gagasan atau suatu perencanaan serta eksekusi dalam suatu aktivitas yang berada dalam kurun waktu tertentu. Guna mendapatkan strategi yang baik dibutuhkan koordinasi atau tim kerja serta mempunyai tema untuk dapat melakukan identifikasi terhadap faktor pendukung yang memiliki kesesuaian dengan prinsip untuk melaksanakan pendapat yang sangat rasional atau efisiensi demi mencapai tujuan yang efektif.

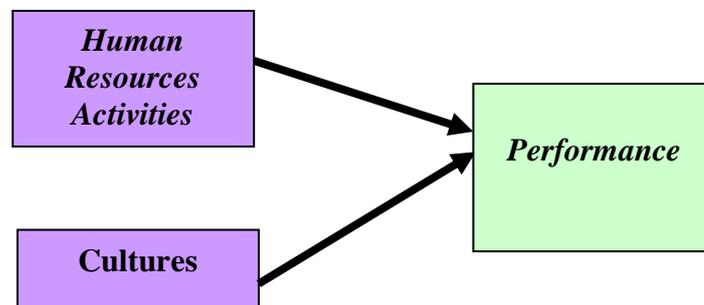
Strategi adalah arah umum yang ditentukan lembaga dan berbagai komponen untuk mencapai keadaan yang diinginkan dimasa depan, melibatkan berbagai proses sebagai hasil dari proses perencanaan. Manajemen strategi merupakan analisa sistem dari faktor pada lingkungan eksternal dan lingkungan internal untuk memberikan dasar dalam manajemen yang optimal (*businessdictionary.com*). Manajemen strategi sebagai pelaksana dan perumusan tujuan utama berdasarkan keadaan perusahaan dan lingkungan. Tujuan dari manajemen strategi adalah untuk melakukan evaluasi efektifitas dan efisiensi dari strategi yang sudah dipilih (misalnya: evaluasi kinerja). Dapat pula digunakan untuk meninjau kembali kekuatan, kelemahan, peluang serta ancaman yang mungkin terjadi. Sehingga dapat dijadikan sebagai pemikiran untuk melakukan inovasi baru guna memberikan pelayanan maksimal kepada pelanggan.

Implementasi dari penerapan strategi adalah membuat strategi bekerja dengan seharusnya, yang meliputi merancang struktur organisasi, mendistribusikan sumber daya, mengembangkan proses pengambilan keputusan, dan pengelolaan sumber daya manusia. Langkah akhir dari penerapan strategi adalah melakukan evaluasi, yaitu menilai faktor internal dan eksternal, pengukuran kinerja, dan melakukan perbaikan terhadap suatu tindakan. Penerapan strategi adalah suatu proses yang berkelanjutan.

## Budaya

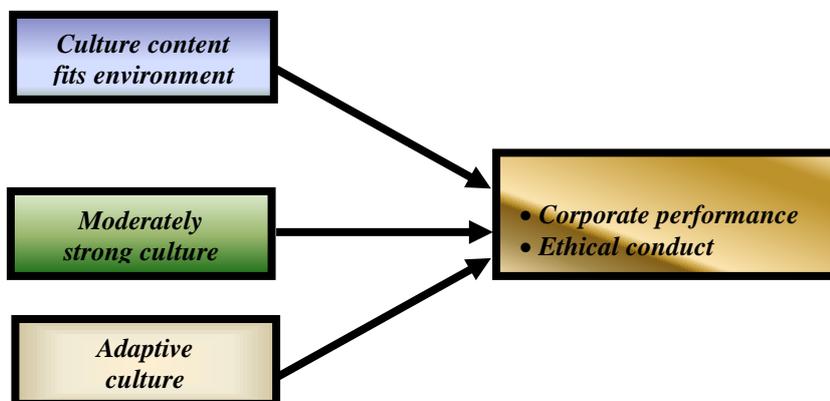
Budaya mencakup tentang apa yang dipahami seseorang sebagai pola kepercayaan, nilai dan harapan yang mengarahkan perilaku. Budaya juga mencakup pandangan hidup orang secara umum, warisan sosial individu yang diperoleh dari kelompoknya, perilaku yang dipelajari, serangkaian teknik penyesuaian lingkungan eksternal atau penyesuaian dengan orang lain dan budaya merupakan cara berpikir, merasakan serta mempercayai sesuatu.

Ivancevich, Konopaske dan Matteson menyatakan: “Organizational culture as a perspective to understand the behavior of individuals and groups within organizations has its limitations” (Ivancevich, Konopaske and Matteson, 2008, p. 36). Nilai dan kepercayaan mempengaruhi praktek organisasi dan asumsi yang mengarahkan tindakan orang dalam organisasi. Budaya organisasi juga berpengaruh terhadap kinerja, seperti diilustrasikan pada Gambar 1 dan Gambar 2.



**Gambar 1.** Pengaruh performance

Sumber: Reendall S. Schuler and Susan Jacson. *Human Resources Management: International Perspectives*. International Perspective: Thomson, South Western. 2006. p. 409



**Gambar 2.** Organizational culture and performance

Sumber: McShane and Von Glinow. *Organizational Behavior*. Fourth Edition. New York: McGraw-Hill Companies, Inc. 2008. p. 467.

## METODOLOGI

Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan kualitatif didukung data kuantitatif. Teknik pengumpulan data yang digunakan adalah wawancara, studi dokumen dan observasi. Pengumpulan data dilakukan dengan instrumen panduan wawancara dan lembar *check list*. Informan penelitian ini adalah masyarakat dan personel Polri di wilayah Polda Jawa Timur.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### Pelanggaran Lalu Lintas

Pelaksanaan tugas kepolisian bidang lalu lintas lalu lintas mencakup fungsi preemtif, preventif dan represif, antara lain: registrasi dan identifikasi; rekayasa lalu lintas; pengaturan, penjagaan, pengawalan dan patroli; pendidikan (sosialisasi) lalu lintas; penanganan pelanggaran lalu lintas. Tujuannya adalah terwujudnya Keamanan, Keselamatan, Ketertiban, Kelancaran Lalu Lintas (Kamseltibcarlantas).

Berbagai identifikasi pelanggaran lalu lintas merupakan hal penting guna melakukan perencanaan yang tepat untuk mewujudkan Kamseltibcarlantas. Pelanggaran lalu lintas diklasifikasikan berdasarkan berbagai kriteria pelanggar, antara lain: jenis profesi, tingkat pendidikan, golongan usia, jenis kelamin, golongan SIM, diilustrasikan pada Tabel 2 sampai dengan Tabel 6. Pelanggaran lalu lintas juga diidentifikasi berdasarkan jenis pelanggaran tematik, diilustrasikan pada Tabel 7.

**Tabel 2.** Pelanggaran lalu lintas berdasarkan jenis profesi di wilayah Polda Jawa Timur tahun 2017

Jumlah Pelanggaran	Proesi							
	PNS	Swasta	Mahasiswa	Pelajar	Pengemudi	TNI	Polri	Lainnya
1.277.718	41.733	716.280	93.332	225.547	67.521	80	71	133.154

Sumber: Data Direktorat lalu Lintas Polda Jawa Timur, Diolah Tim Peneliti

Berdasarkan tabel pelanggaran jenis profesi di wilayah hukum Polda Jawa Timur untuk tahun 2017 diketahui bahwa profesi dengan jumlah terbanyak pelanggarannya adalah profesi swasta, yaitu 716.280, kedua adalah pelajar sebanyak 225.547, ketiga adalah profesi lainnya sebanyak 133.154. Profesi terendah yang melakukan pelanggaran adalah Polri yaitu 71. TNI teridentifikasi melakukan pelanggaran sebanyak 80.

**Tabel 3.** Pelanggaran lalu lintas berdasarkan tingkat pendidikan di wilayah Polda Jawa Timur tahun 2017

Jumlah Pelanggaran	Tingkat Pendidikan				
	SD	SLTP	SLTA	Akademi	Putus Sekolah
1.277.718	82.606	193.675	842.450	145.606	13.381

Sumber: Data Direktorat lalu Lintas Polda Jawa Timur, Diolah Tim Peneliti

Berdasarkan tingkat pendidikan, pelanggar lalu lintas terbanyak berpendidikan SLTA dengan jumlah 842.450, kedua berpendidikan SLTP dengan jumlah 193.675, ketiga berpendidikan

Akademi dengan jumlah sebanyak 145.606. Sedangkan pelanggar dengan jumlah terendah tahun 2017 adalah putus sekolah yaitu 13.381.

**Tabel 4.** Pelanggaran lalu lintas berdasarkan golongan usia di wilayah Polda Jawa Timur tahun 2017

Jumlah Pelanggaran	Golongan Usia				
	< 17	17 - 27	28 – 50	51 - 70	> 70
1.277.718	119.612	464.232	521.464	150.305	22.105

Sumber: Data Direktorat lalu Lintas Polda Jawa Timur, Diolah Tim Peneliti

Jumlah pelanggaran lalu lintas berdasarkan golongan usia, terbanyak pada golongan usia 28 – 50 tahun yaitu sejumlah 521.464. Golongan usia terendah pelanggar lalu lintas pada tahun 2017 adalah usia 70 tahun keatas, sebanyak 22.105.

**Tabel 5.** Pelanggaran lalu lintas berdasarkan jenis kelamin di wilayah Polda Jawa Timur tahun 2017

Jumlah Pelanggaran	Jenis Kelamin	
	Pria	Wanita
1.277.718	999.822	277.896

Sumber: Data Direktorat lalu Lintas Polda Jawa Timur, Diolah Tim Peneliti

Pelanggaran lalu lintas terbanyak, teridentifikasi berjenis kelamin pria, sebanyak 999.822.

**Tabel 6.** Pelanggaran lalu lintas berdasarkan golongan SIM di wilayah Polda Jawa Timur tahun 2017

Jumlah Pelanggaran	Golongan SIM								
	A	A Umum	B.I	B.I Umum	B.II	B.II Umum	C	D	Tanpa SIM / KR
1.277.718	66.895	4.345	29.134	16.112	20.683	22.740	492.963	623	624.223

Sumber: Data Direktorat lalu Lintas Polda Jawa Timur, Diolah Tim Peneliti

Pelanggaran lalu lintas tidak hanya dilakukan oleh seseorang yang tidak memiliki SIM. Pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh masyarakat yang memiliki SIM teridentifikasi sebanyak 653.495 (51,15%) dan yang tidak memiliki SIM sebanyak 624.223 (48,85%) dari jumlah pelanggaran sebanyak 1.277.718. Pelanggar lalu lintas yang memiliki SIM, diidentifikasi berdasarkan jenis SIM, terbanyak adalah pelanggar dengan SIM C, sebanyak 492.963. Pelanggaran terendah dilakukan oleh pemilik SIM D sebanyak 623 .

**Tabel 7.** Pelanggaran lalu lintas berdasarkan jenis pelanggaran tematik di wilayah Polda Jawa Timur tahun 2017

No.	Kesatuan	Jenis Pelanggaran Tematik R4											Jumlah	
		Syarat Teknis	Naik / Turun Penump.	Laik Kend.	Bahu Jalan	Lambat di Jalur Kanan	Batas Kec.	Balap Liar	Ngetem	Parkir / Berhenti	Tidak Konsen			
											Obat	Narkoba		Miras
1	Polrestabes Surabaya	48	1	0	0	0	0	4	5	2.686	0	0	0	2.744
2	Polres KPPP Tg. Perak	300	136	0	0	0	0	0	70	1.946	0	0	0	2.452
3	Polres Gresik	0	0	0	0	0	0	0	0	698	0	0	0	698
4	Polres Sidoarjo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5	Polres Mojokerto Kota	0	0	0	0	0	0	0	0	32	0	0	0	32
6	Polres Mojokerto	1.181	280	1.259	200	0	0	0	276	704	0	0	0	3.900
I	Rayon 1	1.529	417	1.259	200	0	0	4	351	6.066	0	0	0	9.826
7	Polres Malang Kota	0	34	6	0	0	0	0	59	340	0	0	0	439
8	Polres Malang	1.119	206	0	0	0	0	0	112	88	0	0	0	1.525
9	Polres Batu	87	0	88	0	0	0	0	67	68	0	0	0	310
10	Polres Pasuruan	29	0	0	0	37	0	0	3	15	0	0	0	84
11	Polres Pasuruan Kota	49	0	0	12	0	0	0	0	133	0	0	0	194
12	Polres Probolinggo Kota	0	0	0	0	0	0	0	3	60	0	0	0	63
13	Polres Probolinggo	1	3	79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	83
II	Rayon 2	1.285	243	173	12	37	0	0	244	704	0	0	0	2.698
14	Polres Jember	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15	Polres Lumajang	105	3	22	0	0	0	0	23	97	0	0	0	250
16	Polres Situbondo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17	Polres Banyuwangi	30	1	7	27	0	0	0	25	100	0	0	0	190
18	Polres Bondowoso	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
III	Rayon 3	135	4	29	27	0	0	0	48	197	0	0	0	440
19	Polres Kediri Kota	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2
20	Polres Kediri	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Traffic Accident Research Centre

No.	Kesatuan	Jenis Pelanggaran Tematik R4											Jumlah	
		Syarat	Naik /	Laik	Bahu	Lambat	Batas	Balap	Ngetem	Parkir /	Tidak Konsen			
21	Polres Nganjuk	208	0	0	0	0	0	0	0	188	0	0	0	396
22	Polres Jombang	1.540	1.184	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.724
23	Polres Tulungagung	0	0	82	0	0	0	0	1	48	0	0	0	131
24	Polres Blitar Kota	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
25	Polres Blitar	733	0	13	0	0	0	0	0	548	0	0	0	1.294
26	Polres Trenggalek	20	2	0	0	0	0	0	13	10	1	0	0	46
<b>IV</b>	<b>Rayon 4</b>	<b>2.501</b>	<b>1.186</b>	<b>95</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>16</b>	<b>794</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4.593</b>
27	Polres Madiun Kota	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
28	Polres Madiun	2.262	640	0	0	0	0	0	0	707	0	0	0	3.609
29	Polres Ngawi	17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	17
30	Polres Pacitan	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
31	Polres Ponorogo	0	0	0	0	0	0	0	21	93	0	0	0	114
32	Polres Magetan	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>V</b>	<b>Rayon 5</b>	<b>2.279</b>	<b>640</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>21</b>	<b>800</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3.740</b>
33	Polres bojonegoro	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5
34	Polres tuban	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5
35	Polres lamongan	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>VI</b>	<b>Rayon 6</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>10</b>
36	Polres Sumenep	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
37	Polres Pamekasan	5	2	0	0	0	0	0	0	205	0	0	0	212
38	Polres Sampang	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
39	Polres Bangkalan	1	0	0	0	0	0	0	8	190	0	0	0	199
<b>VII</b>	<b>Rayon 7</b>	<b>6</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>8</b>	<b>395</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>411</b>
<b>VII</b>	<b>SAT PJR</b>	<b>830</b>	<b>25</b>	<b>985</b>	<b>214</b>	<b>179</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>272</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2.511</b>
<b>Jumlah</b>		<b>8.575</b>	<b>2.517</b>	<b>2.541</b>	<b>453</b>	<b>216</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>694</b>	<b>9.228</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>24.229</b>

Sumber: Data Direktorat lalu Lintas Polda Jawa Timur, Diolah Tim Peneliti

Jenis pelanggaran yang dilakukan oleh pelanggar dengan kendaraan roda empat (R4) diklasifikasikan secara tematik, diilustrasikan pada Tabel 7. Secara keseluruhan data jenis pelanggaran tematik R4 tahun 2017 di wilayah hukum Polda Jawa Timur berjumlah 24.229. Jenis pelanggaran tematik dengan jumlah terbanyak yaitu pertama pelanggaran parkir berhenti dengan jumlah 9.228, kedua pelanggaran terkait syarat Teknis dengan jumlah 8.575, ketiga pelanggaran yang berkaitan laik kendaraan dengan jumlah 2.547. Sedangkan jumlah jenis pelanggaran tematik R4 terendah tahun 2017 disebabkan tidak konsentrasi karena obat (1), miras (0), narkoba(0). Jenis pelanggaran terendah yang lainnya adalah pelanggaran batas kecepatan (0).

### **Kendala Mewujudkan Keamanan, Keselamatan, Ketertiban, Kelancaran Lalu Lintas**

Berbagai kendala mewujudkan Keamanan, Keselamatan, Ketertiban, Kelancaran Lalu Lintas (Kamseltibcarlantas) mencakup beberapa aspek, yaitu: regulasi, ketersediaan transportasi umum, database dan teknologi informasi. Regulasi yang tidak diimplementasikan secara konsisten akan berdampak negatif pada budaya etik berlalu lintas. Beberapa regulasi yang terkait dengan Kamseltibcarlantas cenderung diimplementasikan tidak konsisten. Hal ini akan menjadi celah penyimpangan budaya etik berlalu lintas. Beberapa ketentuan yang cenderung tidak konsisten diimplementasikan pada pengajuan SIM berdasarkan Peraturan Kapolri (Perkap) No. 9 Tahun 2012 antara lain adalah persyaratan:

1. Sertifikat lulus pendidikan dan pelatihan mengemudi pada pengujian SIM baru (ketentuan pasal 27 (3)). Fakta empiris menunjukkan bahwa pemohon SIM tidak harus memiliki sertifikat tersebut ketika akan melakukan ujian guna memperoleh SIM.;
2. Terkait simulator, yaitu: Surat keterangan lulus uji keterampilan simulator pada pengajuan perpanjangan SIM (ketentuan pasal 28 (1)); Ujian keterampilan mengemudi melalui Simulator (ketentuan pasal 53 (1)); Kewajiban mengikuti ujian keterampilan mengemudi melalui simulator (ketentuan pasal 58 (1) dan 59 (1)). Pada kenyataannya, simulator beberapa Polres dalam kondisi rusak, sehingga ujian keterampilan simulator tidak dilakukan;
3. Kesehatan rohani (ketentuan pasal 34), dijelaskan bahwa: persyaratan kesehatan, sebagaimana dimaksud dalam Pasal 24 huruf c, meliputi: a. kesehatan jasmani; dan b. kesehatan rohani. Pasal 37 memberikan penjelasan lebih lanjut terkait kesehatan rohani:
  - a. Penilaian atas kesehatan rohani, sebagaimana dimaksud dalam Pasal 36, dilakukan melalui penggunaan Materi Tes Psikologi.
  - b. Materi Tes Psikologi, sebagaimana dimaksud pada ayat (1), beserta tata cara penilaiannya disusun oleh psikolog dalam pengawasan dan pembinaan psikologi kepolisian daerah atau Biro Psikologi Polri
  - c. Hasil tes psikologi, sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ditetapkan dalam Surat Lulus Tes Psikologi.

Kenyataannya, tidak ditemukan implementasi persyaratan surat lulus tes psikologi bagi pemohon SIM pada wilayah yang menjadi obyek penelitian. Hal ini menjadi potensi penyimpangan budaya etik berlalu lintas karena salah satu faktor yang dapat mewujudkan budaya etik berlalu lintas adalah kompetensi psikologi. Namun hal ini seringkali tidak dipahami oleh masyarakat, seperti ungkapan salah satu informan pemohon SIM menyatakan: “Maunya bikin SIM itu cepat, tidak usah banyak prosedur, kan buat kerja” (informan 1). Seorang informan petugas menyatakan hal yang sejalan: “Sebagian

masyarakat tidak mau tahu prosedur untuk mendapatkan SIM. Mereka maunya cepat, murah, sekali ujian maunya lulus. Kalau beberapa kali ujian, terutama ujian praktek tidak lulus, mereka ngomel atau ngomong kemana-mana, atau mohon bantuan untuk diluluskan” (informan 2);

1. Pembayaran PNPB (ketentuan pasal 38 (3)). Pada ketentuan pasal tersebut, pembayaran dilakukan sebelum ujian, setelah persyaratan pendaftaran yang diajukan sudah lengkap. Kecenderungan sebagian informan pemohon masyarakat merasa akan lulus karena sudah membayar, seperti dinyatakan seorang informan: “Kan sudah bayar didepan, jadi ya lulus, bikin SIM harusnya mudah”. Pada beberapa obyek penelitian, pembayaran dilakukan setelah pemohon SIM dinyatakan lulus ujian dengan pertimbangan agak tidak rumit dalam proses administrasi. Hal ini dinyatakan seorang informan petugas: “Jika bayar dulu dan tidak langsung lulus ujian atau lulusnya pada bulan berikutnya atau pemohon SIM minta uangnya dikembalikan ketika tidak lulus ujian praktek, ini bikin repot karena berhubungan dengan prosedur ke bank” (informan 3);
2. Pelaksanaan dua ujian praktik (ketentuan pasal 60 (1), (2), (3)):
  - (1) Setiap peserta uji wajib mengikuti 2 (dua) tingkatan Ujian Praktik yang terdiri atas:
    - a. Ujian Praktik I; dan
    - b. Ujian Praktik II.
  - (2) Ujian Praktik I, sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a, dilaksanakan pada area ujian yang sudah ditentukan.
  - (3) Ujian Praktik II, sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, dilaksanakan di jalan umum.

Ujian praktik II kadang-kadang tidak dilakukan dengan beberapa kendala, antara lain: keterbatasan sarana prasarana atau keterbatasan petugas.

Pemblokiran SIM (ketentuan pasal 70):

- (1) Untuk kepentingan penyidikan tindak pidana, SIM dapat diblokir.
- (2) Pemblokiran SIM, sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dilakukan terhadap:
  - a. pengemudi yang melakukan tindak pidana kecelakaan lalu lintas dan melarikan diri; atau
  - b. pelaku tindak pidana yang masuk dalam Daftar Pencarian Orang (DPO) atas permintaan Penyidik.

Fakta yang ditemui pada obyek penelitian, pemblokiran belum dilakukan. Salah satu Polres obyek penelitian, Polres Bojonegoro, sudah membangun integrasi data yang memungkinkan diimplementasikannya ketentuan pasal 70 ini. Namun Polres tersebut belum menerapkannya karena Polres lain belum, kekhawatirannya adalah potensi penolakan dari masyarakat setempat. Kendala umum yang menyebabkan belum diterapkannya aturan ini adalah integrasi data, sehingga setiap pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh seseorang akan termonitor dengan baik oleh sistem dan dapat diketahui secara transparan oleh petugas dan masyarakat diseluruh wilayah Indonesia.

Ketidakersediaan transportasi umum yang memadai juga menjadi salah faktor yang mendorong seseorang mengemudikan kendaraan bermotor tanpa memperhatikan persyaratan “memiliki SIM (Surat Ijin Mengemudi) dengan dalih “keterpaksaan” karena menjalankan aktivitas vital sehari-hari, seperti transportasi ke sekolah. Salah satu informan masyarakat menyatakannya dengan ungkapan: “Saya akhirnya membolehkan anak saya

berangkat ke sekolah dengan menggunakan sepeda motor, walaupun dia belum punya SIM. Disini susah transportasi umum dan saya nggak bisa antar jemput anak ke sekolah karena kerja”. Seyogyanya Pemerintah Daerah (Pemda) memfasilitasi transportasi umum sampai didaerah pelosok (daerah yang sulit dijangkau atau tidak ada ketersediaan angkutan umum) agar mencegah perilaku penyimpangan dalam mengemudi (mengemudi tanpa SIM) dan mencegah potensi penyimpangan (budaya tidak etik) dalam berlalu lintas.

*Database* terintegrasi merupakan salah satu faktor penting dalam penguatan budaya etik. *Online* pengurusan SIM tanpa didukung dengan *database* komprehensif yang terintegrasi akan menjadi salah satu potensi kendala penguatan budaya etik. Budaya etik tidak hanya muncul karena motivasi intrinsik (motivasi dari dalam diri seseorang), namun juga dapat didorong dari suatu pendekatan sistem, antara lain berasal dari aturan. Ketersediaan aturan terkait *punishment* terhadap seseorang yang melakukan pelanggaran lalu lintas dan konsistensi penerapannya, akan mendorong setiap pengguna jalan “patuh” terhadap aturan lalu lintas. Kepatuhan tersebut akan terinternalisasi menjadi kebiasaan dan budaya etik berlalu lintas.

Teknologi informasi yang digunakan dalam layanan SIM, STNK, BPKB (SSB), cenderung belum terintegrasi. Kecenderungan pada obyek penelitian, ditemukan bahwa koneksitas sistem *online* berbasis teknologi informasi belum terintegrasi baik dalam hal instrumen dan penilaian ujian pemohon SIM, penilaian kelaikan kendaraan bermotor (misalnya terkait cek fisik), penilaian keaslian dokumen, pelanggaran lalu lintas, kejahatan jalanan, titik rawan kecelakaan serta pengendalian kinerja petugas layanan SSB. Aturan terkait koneksitas teknologi informasi layanan SSB, khususnya SIM, yang tercantum dalam Perkap Nomor 9 tahun 2012 belum terimplementasi sebagian besar daerah penelitian. Hanya sedikit yang sudah menerapkan, itupun parsial untuk wilayahnya, salah satunya adalah Polres Bojonegoro. Implementasi aturan pada pasal 70 Perkap No. 9 Tahun 2012 tersebut akan lebih mudah dilakukan jika didukung teknologi informasi secara terintegrasi. CCTV perekam kejadian pelanggaran lalu lintas dan data resident yang terintegrasi dengan baik, akan memudahkan pemblokiran. Pasal 71 memberikan penjelasan pasal 70, yaitu:

1. Tata cara pemblokiran dilaksanakan dengan tahapan:
  - a. penyidik mengajukan permintaan blokir secara tertulis kepada Pejabat penanda tangan SIM pada Satpas;
  - b. petugas mencocokkan data SIM sesuai dengan permintaan blokir dengan pangkalan data komputer dan register manual;
  - c. berdasarkan perintah pejabat, sebagaimana dimaksud pada huruf a, petugas melakukan pemblokiran di pangkalan data komputer dengan memberikan catatan ”DIBLOKIR” serta mencantumkan alasan pengajuan blokir, nomor, dan tanggal surat;
  - d. petugas mengeluarkan surat keterangan SIM telah diblokir dan diberikan kepada penyidik yang mengajukan permintaan blokir; dan
  - e. petugas menyimpan arsip blokir SIM.
2. Pasal 74 Perkap Nomor 9 Tahun 2012 yang menyatakan:
  - a. Dalam hal pelanggaran lalu lintas telah mencapai bobot nilai 12 (dua belas), SIM dicabut sementara sebagai sanksi tambahan atas dasar putusan pengadilan.
  - b. Dalam hal bobot nilai pelanggaran lalu lintas, sebagaimana dimaksud pada ayat (1), telah mencapai 18 (delapan belas), SIM dicabut sebagai sanksi tambahan atas dasar putusan pengadilan.

Implementasi pasal 74 tersebut diatas memiliki potensi kendala atau sulit diimplementasikan jika *database* terkait bersifat parsial, tidak terintegrasi karena tidak berbasis teknologi informasi. Teknologi informasi memiliki peran vital dalam mengidentifikasi pelanggaran sebagai dasar penerapan pemblokiran atau pencabutan SIM bagi pelanggar lalu lintas.

## **STRATEGI PENGUATAN BUDAYA ETIK BERLALU LINTAS**

### **Regulasi Terkait *Reward And Punishment* Pelanggar Lalu Lintas**

Penerapan *reward* bagi pengendara kendaraan bermotor yang patuh terhadap aturan berlalu lintas akan mendorong budaya etik dalam mengemudi. Pemberian *reward* ini akan berimplikasi positif terhadap pengulangan perilaku baik. Bentuk *reward* untuk pengendara yang patuh dan etik dapat berupa dispensasi tidak mengikuti ujian ulang, baik yang bersifat administratif maupun teknis pada saat yang bersangkutan melakukan perpanjangan SIM. Pengendara yang tidak etik dalam berlalu lintas berimplikasi terhadap pelanggaran aturan berlalu lintas. Hal tersebut akan berakibat potensi kecelakaan lalu lintas, sehingga membahayakan dirinya dan orang lain. Oleh karena itu diperlukan tindakan tegas berupa *punishment* dalam bentuk antara lain: pencabutan sementara dan pencabutan selamanya terhadap SIM, dapat diimplementasikan aturan dalam Perkap No, 9 Tahun 2012 terkait Surat Izin Mengemudi.

Penerapan *reward* dan *punishment* bagi pengguna jalan, selain seyogyanya diterapkan secara konsisten dengan aturan, juga selayaknya aturan yang diterapkan memenuhi prinsip adil, wajar dan *fair*. Indikasi bahwa aturan yang ditetapkan telah memenuhi ketiga prinsip tersebut diindikasikan dengan perbandingan antara pelanggaran dengan hukumannya, penerapan hukuman yang sama dengan jenis pelanggaran yang sama (tidak diskriminatif dalam menetapkan *punishment* terkait pelanggaran lalu lintas bagi pelanggar lalu lintas).

Disatu sisi, ketepatan penerapan *reward* bagi pengguna jalan akan berimplikasi positif terhadap motivasi seseorang untuk patuh dalam berlalu lintas, tidak melakukan pelanggaran lalu lintas. Disisi lain ketepatan aturan dan konsistensi penerapan *punishment* akan memberikan efek jera bagi “pelanggar lalu lintas”, sehingga diharapkan yang bersangkutan tidak mengulangi kesalahan dan berimplikasi positif terhadap budaya etik berlalu lintas.

### **Penyediaan Dan Pengembangan Transportasi Umum Berkeselamatan**

Persyaratan memiliki SIM salah satunya adalah memiliki Kartu Tanda Penduduk (KTP). KTP dapat dimiliki seseorang yang telah berusia 17 tahun. Fakta empiris menunjukkan bahwa sebagian anak yang belum memiliki KTP dapat mengemudikan kendaraan bermotor. Penggunaan kendaraan bermotor oleh sebagian anak tersebut dilatarbelakangi oleh berbagai argumentasi, mulai dari untuk keperluan sekolah, bekerja, letak tempat tinggal yang jauh dan lain sebagainya perlu dicarikan penyelesaiannya. Salah satunya solusinya adalah menyediakan transportasi umum yang layak dan berbiaya murah, terjangkau oleh masyarakat, sehingga pengendara yang belum memiliki SIM tersebut dapat terakomodasi kepentingannya tanpa melakukan pelanggaran yang dapat berdampak terhadap kecelakaan lalu lintas.

Penyediaan transportasi umum berkeselamatan akan berdampak pada kenyamanan dan keamanan pengguna transportasi umum tersebut. Selain itu akan mengurangi kemacetan lalu lintas melalui berkurangnya penggunaan kendaraan pribadi. Dampak positif lain dengan tersedianya transportasi umum berkeselamatan adalah mewujudkan Kamseltibcarlantas dan mengurangi potensi kecelakaan lalu lintas.

### **Pengintegrasian Data Dan Sistem**

Validitas data merupakan komponen vital dalam pengambilan keputusan pada level pimpinan, sehingga ketersediaan data menjadi hal yang penting. Oleh sebab itu, maka secara berkesinambungan diperlukan ketersediaan, ketepatan, kecepatan dan keakuratan data, agar data valid dan dapat dijadikan dasar pengambilan keputusan yang tepat. Potensi permasalahan dan permasalahan yang muncul ketika aplikasi sistem informasi berdiri sendiri (parsial), tidak terintegrasi adalah proses pengambilan keputusan, pengawasan dan pelaporan tidak dapat dilakukan dengan tepat dan cepat.

Integrasi data merupakan saling keterkaitan antar sub sistem sehingga data dari satu sistem secara rutin dapat melintas, menuju atau diambil oleh satu atau lebih sistem yang lain. Indikasi integrasi mencakup proses mengkombinasikan dua atau lebih set data agar mempermudah dalam berbagi dan analisis. Integrasi data bertujuan mendukung manajemen informasi pada suatu organisasi. Integrasi data merupakan salah satu faktor penting. Fakta empiris ditemukan bahwa masih terdapat ketidaksinkronan data Polres dengan data Polda. Berbagai argumentasi penyebab ketidaksinkronan mungkin dapat dipahami, namun tidak dapat dibiarkan jika ketidaksinkronan tersebut berulang. Ketidaksinkronan data berpotensi terhadap penetapan kebijakan yang tidak tepat. Oleh sebab itu, diperlukan pengintegrasian data untuk memudahkan proses pelayanan, berdampak terhadap pelayanan prima kepolisian bidang lalu lintas, ketepatan penetapan aturan, konsistensi penerapan dengan aturan serta memberikan keadilan bagi pengguna jalan.

Integrasi data merupakan proses menggabungkan dua atau lebih set data dari berbagai sumber database yang berbeda ke dalam sebuah penyimpanan seperti gudang data (*data warehouse*) agar mempermudah dalam berbagi dan analisis, guna mendukung manajemen informasi dalam sebuah organisasi. Integrasi data dapat dilakukan dengan beberapa persyaratan yang harus dipenuhi, antara lain: konsisten dalam penamaan variabel, konsisten dalam ukuran variabel, konsisten dalam struktur pengkodean dan konsisten dalam atribut fisik dari data. Beberapa permasalahan yang ada pada integrasi data yaitu heterogenitas data, otonomi sumber data, kebenaran dan kinerja.

Integrasi sistem merupakan konsep sistem yang dapat berhubungan satu dengan yang lain dengan berbagai cara sesuai kebutuhan. Keuntungan dari integrasi sistem ini adalah arus informasi dalam sebuah organisasi menjadi berkualitas. Sasaran yang jelas, berorientasi pada perbaikan proses layanan, menjadi prasyarat integrasi. Integrasi sistem layanan kepolisian bidang lalu lintas juga harus secara spesifik memperhatikan aktivitas dalam pemberian layanan kepolisian bidang lalu lintas. Kesamaan pandangan terhadap integrasi diperlukan, mencakup dukungan, tata kelola: Tugas pokok dan fungsi (Tupoksi), legalitas, sumber daya: Sumber Daya Manusia/ (SDM, pendanaan, infrastruktur), integrasi sistem dengan sistem informasi.

Integrasi diperlukan untuk efisiensi dan efektivitas serta transparansi dan akuntabilitas melalui pola hubungan **“Government to Citizen, Government to Business dan**

**Government to Government”** karena output suatu sistem menjadi input sistem lainnya. Keuntungan dari integrasi sistem adalah arus informasi yang berkualitas. Alasan yang kuat untuk mengutamakan sistem informasi terintegrasi adalah sistem informasi memberikan informasi yang benar pada saat yang tepat. Integrasi data bidang lalu lintas dengan bidang lain internal kepolisian serta antara institusi kepolisian dengan institusi lain terkait bidang lalu lintas memiliki beberapa manfaat, yaitu:

1. Pemakaian data bersama untuk data yang dapat dipakai bersama antar bagian internal organisasi (antar instansi) sehingga tidak terjadi *redundancy* data yang berpotensi memperlambat kinerja *database*. Pemakaian data bersama ini juga berdampak positif terhadap *single source of truth*, sehingga tidak kesulitan mencari data di beberapa sistem yang berbeda;
2. Mewujudkan kapabilitas pimpinan karena keputusan yang diambil pimpinan didasarkan atas data valid yang bersumber dari data yang terintegrasi;
3. *Database* menjadi akurat dan komprehensif, sehingga personel yang membutuhkan data dapat meng-*generate reporting* dengan mudah dan mencari data *history* dengan cepat;
4. *User interface* menjadi lebih konsisten, ketika *single platform* sistem terintegrasi. Personel (user) dapat dengan mudah membiasakan diri dengan sistem karena sistem konsisten, tidak berbeda-beda ataupun berubah.

Pengintegrasian data dan sistem bidang lalu lintas akan berdampak positif terhadap pembiasaan dan penguatan budaya etik berlalu lintas.

### **Pembangunan Layanan Kepolisian Online Secara Terintegrasi**

Layanan kepolisian terintegrasi berbasis teknologi informasi diperlukan untuk transparansi, akuntabilitas dan kecepatan layanan kepolisian. Layanan kepolisian secara terintegrasi juga memudahkan dalam memberikan perlakuan adil bagi pengguna jalan. Penggunaan teknologi informasi untuk layanan kepolisian memiliki manfaat, yaitu:

1. Pemberdayaan masyarakat dalam hal kepatuhan berlalu lintas, melalui informasi *online* terintegrasi. Masyarakat diharapkan dapat mengetahui dan memahami aturan berlalu lintas melalui layanan *online* tersebut. Selain itu, masyarakat juga akan lebih berhati-hati dalam berlalu lintas atau dengan kata lain lebih patuh terhadap aturan berlalu lintas karena keberadaan teknologi informasi yang dapat mengidentifikasi pelanggaran berlalu lintas. Teknologi informasi yang terintegrasi juga akan menutup celah potensi masyarakat berkelit atas pelanggaran berlalu lintas yang telah dilakukannya serta menutup atau meminimalisasi potensi penyimpangan yang dilakukan petugas dalam menetapkan pelanggaran dan masyarakat yang berupaya untuk bekerjasama dengan petugas agar bebas dari *punishment* atas pelanggaran berlalu lintas yang telah dilakukannya;
2. Pelaksanaan layanan kepolisian yang lebih efisien dan lebih baik. Keterbatasan jumlah petugas akan terbantu dengan penerapan layanan kepolisian dengan teknologi informasi berbasis *database* yang komprehensif dan terintegrasi;
3. Proses komunikasi menjadi lebih mudah dan cepat. Konfirmasi serta kewajiban yang timbul atas pelanggaran berlalu lintas dapat dilakukan dengan lebih mudah dan cepat. Namun persyaratan dasar yang harus dipenuhi agar tujuan ini tercapai adalah ketersediaan database yang terintegrasi, adanya *single identity number*. Kemudahan dalam berkomunikasi berimplikasi positif terhadap kemudahan dalam mengakses informasi;

4. Mempersingkat waktu. Layanan kepolisian berbasis teknologi informasi akan berimplikasi positif terhadap kecepatan layanan kepolisian, baik yang bersifat pelayanan (seperti: permohonan SIM), preventif (seperti: sosialisasi aturan berlalu lintas); represif (antara lain: penetapan pelanggaran lalu lintas oleh petugas dengan didukung teknologi informasi yang memadai untuk mengidentifikasi jenis pelanggaran serta pemenuhan kewajiban pelanggar lalu lintas untuk membayar tilang);
5. Membentuk komunitas virtual, komunitas *online*, sekelompok orang yang berkomunikasi melalui jejaring sosial, forum, layanan pesan instan, atau *pun blog* dan lain sebagainya, dengan tidak melibatkan kontak fisik. Hal tersebut bermanfaat untuk saling berbagi informasi, khususnya dalam hal ini adalah informasi layanan kepolisian bidang lalu lintas;
6. Memangkas biaya komunikasi dan berpotensi terhadap akses data.

## **KESIMPULAN**

Kesimpulan pada penelitian ini adalah:

1. Penguatan budaya etik berlalu lintas dapat dibangun dengan mengintegrasikan *database* dan penanganan permohonan SIM, *black spot* (titik rawan kecelakaan), karakteristik pelanggaran lalu lintas, penindakan pelanggaran (tilang & teguran, denda tilang), sehingga terwujud pendekatan kesisteman dalam penetapan reward and punishment bagi pengguna jalan sebagai daya ungkit, pemaksa yang menjadi motivasi ekstrinsik dalam mewujudkan budaya etik berlalu lintas;
2. Berbagai kendala mewujudkan Keamanan, Keselamatan, Ketertiban, Kelancaran Lalu Lintas (Kamseltibcarlantas) mencakup beberapa aspek, yaitu: regulasi, ketersediaan transportasi umum, *database* dan teknologi informasi;
3. Beberapa strategi yang dapat dikembangkan terkait penguatan budaya etik berlalu lintas adalah: a) Penetapan regulasi terkait *reward and punishment* pelanggar lalu lintas; b) Penyediaan dan pengembangan transportasi umum berkeselamatan; c) Pengintegrasian data dan sistem; d) Pembangunan layanan kepolisian *online* secara terintegrasi.

## **UCAPAN TERIMA KASIH**

Ucapan terima kasih kepada Korlantas Polri atas pendanaan penelitian ini melalui Hibah *Traffic Accident Research Centre (TARC)* tahun 2018. Juga diucapkan terima kasih kepada Polda Jawa Timur dan Polres Jajarannya yang telah mengizinkan penggunaan data pada penelitian ini.

## **DAFTAR PUSTAKA**

- Boella, Mike and Steven Goss-Turner. 2005. *Human Resource Management in the Hospitality Industry: An Introductory Guide*. Burlington: Elsevier Butterworth-Heinemann.
- Burdess, Neil. 1994. *The Really Understandable Shits Hook*. Sydney: Prentice-Hall.
- Chrysnanda DL. 2008. *Menjadi Polisi yang Berhati Nurani*.

- Ivancevich, John M. and Robert Konopaske and Michael T. Matteson. 2008. *Organizational Behavior and Management*, Eight Edition. New York: McGraw-Hill Companies, Inc.
- Kepolisian Republik Indonesia Undang – Undang Nomor 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.
- McShane and Von Glinow. 2008. *Organizational Behavior*. Fourth Edition. New York: McGraw-Hill Companies, Inc.
- Plomp, Tjeerd. Ely, Donald P. (Ed.). 1996. *International Encyclopedia of Educational Technology*. Second Edition. New York: Pergamon.
- Romiszowski, AJ. 1981. *Designing Instructional Systems, Decision making in course Planning and Curriculum Design*. New York: Nichols Publishing.
- Sarwono, S.W. 2001. *Teori-Teori Psikologi Sosial: Cetakan ke 6 Edisi 2*. Jakarta: PT. Raja Grafindo.
- Schermerharn, John R. 2003. *Manajemen*. Edisi Bahasa Indonesia.
- Schuler, Reendall S. and Susan Jacson. 2006. *Human Resources Management: International Perspectives*. South Western: Thomson,
- Sears, D.O., Freedman J.L., Peplau.L.A. 1994. *Psikologi Sosial II*. Alih Bahasa : Michael Adiyanto. Jakarta: Erlangga.
- Peraturan Pemerintah Nomor 41 tahun 1993 tentang Angkutan Jalan.
- Peraturan Pemerintah Nomor 42 Tahun 1993 tentang Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan.
- Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu lintas Jalan.
- Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi.
- Terry., George dan Rue, Leslie W. 2003. *Dasar-dasar Manajemen*. Jakarta: PT. Bumi Aksara.
- Vademikum Lalu Lintas Polri, 2006. Edisi ke-2.
- Winardi. 1990. *Manajemen Perkantoran dan Pengawasan*. Cetakan Kelima. Bandung: CV. Mandar Maju.