

ROAD SAFETY LITERACY: MEWUJUDKAN UPAYA PREVENTIF DALAM ROAD SAFETY POLICING DALAM MENCEGAH KECELAKAAN LALULINTAS MELALUI DIKMAS LANTAS

M. Adityo Andri Cahyo Prabowo¹, Chrysnanda Dwilaksana², Saut Panggabean Sinaga³

^{1,2,3} Sekolah Tinggi Ilmu Kepolisian, Jakarta

Corresponding Author: adityocp@stik-ptik.ac.id [✉]

History:

Received : 25 Februari 2025

Revised : 10 Maret 2025

Accepted : 18 Maret 2025

Published: 20 Maret 2025

Publisher: Pascasarjana UDA

Licensed: This work is licensed under

Attribution-NonCommercial-No

Derivatives 4.0 International (CC BY-NC-ND 4.0)



Abstrak

Upaya pemolisian pada era kontemporer ini telah mengharuskan polisi untuk “putar otak” dalam melihat situasi dan memberikan creative breakthrough agar pemolisian kontemporer dapat terlaksana dengan baik. Salah satu pemolisian kontemporer yang menjadi andalan Polri adalah mengedepankan upaya preventif, melalui pendidikan masyarakat secara komperhensif dan berkelanjutan. Dikarenakan aspek fundamental dari perilaku seseorang dalam berkendara adalah melalui sikap pengetahuan dan psikologis dari pengetahuannya. Dengan memanfaatkan edukasi dan literasi kepada masyarakat maka Polri telah selangkah lebih maju menjadikan lalu lintas sebagai peradaban manusia. Permasalahan lalu lintas sangatlah beragam, mulai dari pelanggaran aturan hingga kecelakaan yang berakibat fatal. Maka melihat hal ini sebagai bentuk responsif dan creative breakthrough yang dilakukan oleh Polri adalah dengan mengoptimalkan kegiatan Dikmas lantas sebagai implementasi dari literasi road safety. Keselamatan berlalu lintas / road safety merupakan suatu pedoman atau prosedur yang digunakan sebagai tujuan untuk mengurangi resiko kecelakaan dalam berkendara, hal tersebut biasanya diatur untuk meningkatkan keamanan ketika di jalanan. Dalam mewujudkan hal tersebut Polri dapat memilih upaya preventif untuk menyentuh hati dan pikiran masyarakat melalui edukasi, sebagai pemberian pengetahuan dan pendidikan mental masyarakat dengan tidak memandang usia, sebagaimana kecelakaan lalu lintas yang juga tidak pernah memandang usia, bisa diberikan mulai dari tingkat anak hingga dewasa. Semua demi tujuan utama keselamatan berlalu lintas melalui literasi road safety.

Kata Kunci: *Upaya Preventif, Road Safety Policing, Mencegah Kecelakaan Lalu Lintas.*

Abstract

Policing efforts in this contemporary era have required the police to "rack their brains" in viewing the situation and providing creative breakthroughs so that contemporary policing can be implemented properly. One of the contemporary policing that is the mainstay of the Police is prioritizing preventive efforts, through comprehensive and sustainable community education. Because the fundamental aspect of a person's behavior in driving is through the attitude of knowledge and psychology of his knowledge. by utilizing education and literacy to the community, the Police have gone one step further in making traffic a human civilization. Traffic problems are very diverse, ranging from violations of the rules to fatal accidents. So seeing this as a form of responsiveness and creative breakthrough carried out by the Police is

to optimize Dikmas Lantas activities as an implementation of road safety literacy. Traffic safety is a guideline or procedure used as a goal to reduce the risk of accidents in driving, this is usually regulated to increase safety on the road. In realizing this, the Police can choose preventive efforts to touch the hearts and minds of the community through education, as a provision of knowledge and mental education for the community without looking at age, as traffic accidents also never look at age, can be given starting from children to adults. All for the main goal of traffic safety through road safety literacy.

Keywords: *Preventive Efforts, Road Safety Policing, Preventing Traffic Accidents.*

PENDAHULUAN (12pt)

Betapa tingginya *value* dari sebuah makna lalu lintas, hingga dapat memperlihatkan kepada dunia tentang sebuah peradaban suatu negara. Dalam pengertian singkat apabila sebuah negara peradabannya baik maka lalu lintas nya baik dan apabila peradaban sebuah negara buruk, pastinya lalu lintasnya buruk. Seolah menjadi sebuah jawaban tanpa perlu diawali dengan sebuah pertanyaan. Lalu lintas merupakan gerak pindah dari suatu tempat ke tempat yang lain. Tatkala lalu lintas dilihat dalam pendekatan sosial kemasyarakatan maka dapat dipahami sebagai urat nadi kehidupan dan refleksi budaya bangsa bahkan secara lebih luas dapat dikatakan sebagai bentuk peradaban.

Dalam pengelolaan dan penataan lalu lintas harus mengacu pada dasar negara Republik Indonesia sebagai mana yang diamanatkan dalam UUD 1945 yakni untuk mengamalkan Pancasila dan kehidupan sosial bermasyarakat, menjaga kedaulatan NKRI, dan merawat kebhinekaannya. Lalu lintas dalam era digital merupakan cermin Tingkat modernitas. Bill Clinton pernah mengatakan apabila anda ingin melihat suatu peradaban sosial dari sebuah negara maka lihat saja dari lalu lintas nya. Apabila lalu lintas nya rapih dan teratur dengan segala aturan dan fisilitasnya maka peradaban sosial di negara tersebut telah baik.

Lalu lintas juga mempengaruhi pada produktivitas masyarakat, setiap hari masyarakat selalu bermobilisasi berpindah tempat ke tempat yang lain dengan berbagai alasan dan tujuan, mulai dari tujuan ekonomi (berusaha, berdagang, pergi ke kantor), tujuan sosial (pelaksanaan kegiatan sosial, membantu orang lain), rekreasi (jalan-jalan keluarga dan melihat fasilitas kota) dan keperluan pribadi (membeli bahan makanan, keperluan, dan kebutuhan lain). Beberapa hal tersebut merupakan aktivitas masyarakat yang tiada henti, kegiatan tersebut harus terjadi dan terlaksana sebagai bentuk produktivitas masyarakat. Kita dapat membayangkan apabila lalu lintas tidak dapat mendukung proses mobilisasi tersebut karena permasalahan lalu lintas seperti contoh macet, macet dapat membuat proses mobilisasi masyarakat terhambat dari segi waktu dan psikologis, macet dapat menjadi permasalahan dengan efek el nino ke permasalahan lain. Sudah menjadi tugas dan tanggung jawab negara yang harus turun tangan sebagai bentuk pengamalan Pancasila dalam kehidupan sosial bermasyarakat.

Lalu bagaimana untuk memastikan dan memaksimalkan lalu lintas tersedia dengan baik untuk mendukung produktivitas masyarakat? Manajemen lalu lintas menjadi sebuah cara untuk mengatur dan memaksimalkan efisiensi penggunaan

jalan tanpa harus membangun infrastruktur baru, manajemen lalu lintas juga menetapkan prioritas penyediaan jalan dan meningkatkan kesadaran berlalu lintas bagi pengguna jalan. Sebagaimana yang dikatakan oleh Prof. Chrysnanda lalu lintas sebagai urat nadi kehidupan, maka lalu lintas mengutamakan *drive demand* yakni kebutuhan turunan yang menentukan capaian kebutuhan yang sebenarnya.

Manajemen lalu lintas secara objektif selalu berkembang, pada awal tahun 1960-an manajemen lalu lintas berorientasi pada pengembangan sistem transport atau jaringan (*network*) sistem jalan tanpa harus mengembangkan infrastruktur baru, dengan tujuan berinvestasi sekecil mungkin tetapi dengan mendapatkan hasil yang maksimal. Menurut Austroads manajemen lalu lintas merupakan proses intervensi dalam penanganan dan pengaturan jalan dengan 3 (*tiga*) tahapan yaitu perencanaan, pengembangan, dan pengoperasian sistem transportasi. Terdapat prinsip-prinsip manajemen lalu lintas, antara lain:

- a. *Moving* : Membantu pelayanan bagi masyarakat untuk melakukan aktivitasnya dalam memenuhi segala kebutuhan (menjamin pergerakan masyarakat lancar).
- b. *Functioning* : Memastikan akses utama pelayanan bagi para pengguna jalan, bagaimana lalu lintas benar-benar menjadi manfaat bagi pengguna jalan. Terdapat jalan lalu lintas yang tidak bermanfaat seperti contoh jalan buntu.
- c. *Living* : Menyediakan lingkungan yang ramah secara inklusif, lingkungan yang sejuk, nyaman, dan kondusif yang dapat dinikmati oleh seluruh masyarakat.

Protecting : Memastikan dan meningkatkan keselamatan diseluruh jalan. Permasalahan lalu lintas sangat beragam dan kompleks dapat terjadi setiap saat maka prinsip manajemen lalu lintas hadir untuk menjunjung tinggi keselamatan bagi penggunanya. Manajemen lalu lintas sendiri dapat dikelompokkan menjadi 4 (*empat*) bagian yaitu:

- a. Manajemen lalu lintas dengan melakukan perubahan sistem jalan secara fisik, seperti: perubahan pada lay out pertemuan jalan, pengaturan kecepatan lalu lintas dengan pengasaran permukaan jalan, pemasangan rambu lalu lintas, dan lainnya.
- b. Manajemen lalu lintas dengan melakukan perubahan sistem jalan non fisik, seperti: pengaturan dengan lampu lalu lintas, penerapan sistem jalan satu arah, pengaturan waktu dan tempat untuk parkir.
- c. Penyediaan informasi bagi pemakai jalan, seperti informasi mengenai arah, marka pembagian badan jalan, pemberian nama jalan, informasi trayek angkutan umum, dan sebagainya.
- d. Penetapan tarif untuk pemakai prasarana lalu lintas, misalnya pemberlakuan tarif parkir sesuai waktunya pada jam sibuk atau di luar jam sibuk, tarif angkutan umum, dan *road pricing*.

Strategi yang dapat diwujudkan dalam manajemen lalu lintas antara lain meliputi:

- a. Manajemen kapasitas: Langkah pertama dalam manajemen lalu lintas adalah membuat pengguna kapasitas ruas jalan maupun simpang seefektif mungkin sehingga pergerakan

kendaraan lalu lintas menjadi lancar, beberapa penerapan dari manajemen kapasitas seperti perbaikan persimpangan melalui alat kontrol (*traffic signal*) maupun geometriknya, manajemen parkir ditepi jalan (*on street parking*), pemisahan tipe kendaraan di ruas jalan, dan sebagainya.

- b. Manajemen prioritas: lebih diutamakan bagi kendaraan angkutan umum melalui penerapan jalur khusus bus, maupun prioritas bagi kendaraan tak bermotor seperti jalur khusus sepeda, prioritas bagi pejalan kaki, dan lainnya.
- c. Manajemen kebutuhan transportasi (*Transport Demand Management*): adalah upaya untuk memperkecil jumlah perjalanan kendaraan pribadi dan mendorong pengembangan pelayanan angkutan umum, sebagai bagian dari kebijakan transportasi berkelanjutan (*sustainable transportation*) untuk mengurangi kemacetan lalu lintas.

Manajemen lalu lintas sendiri dapat dikelompokkan menjadi 4 (*empat*) bagian yaitu:

- e. Manajemen lalu lintas dengan melakukan perubahan sistem jalan secara fisik, seperti: perubahan pada lay out pertemuan jalan, pengaturan kecepatan lalu lintas dengan pengasaran permukaan jalan, pemasangan rambu lalu lintas, dan lainnya.
- f. Manajemen lalu lintas dengan melakukan perubahan sistem jalan non fisik, seperti: pengaturan dengan lampu lalu lintas, penerapan sistem jalan satu arah, pengaturan waktu dan tempat untuk parkir.
- g. Penyediaan informasi bagi pemakai jalan, seperti informasi mengenai arah, marka pembagian badan jalan,

pemberian nama jalan, informasi trayek angkutan umum, dan sebagainya.

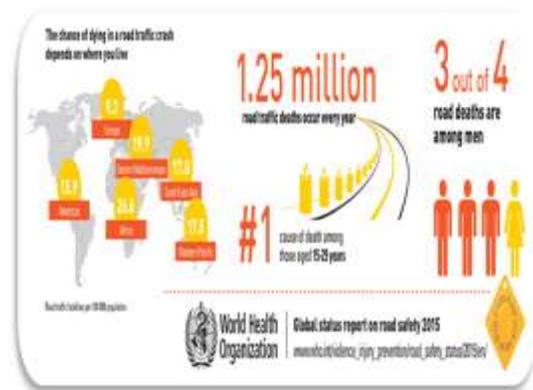
- h. Penetapan tarif untuk pemakai prasarana lalu lintas, misalnya pemberlakuan tarif parkir sesuai waktunya pada jam sibuk atau di luar jam sibuk, tarif angkutan umum, dan *road pricing*.

Strategi yang dapat diwujudkan dalam manajemen lalu lintas antara lain meliputi:

- d. Manajemen kapasitas: Langkah pertama dalam manajemen lalu lintas adalah membuat pengguna kapasitas ruas jalan maupun simpang seefektif mungkin sehingga pergerakan kendaraan lalu lintas menjadi lancar, beberapa penerapan dari manajemen kapasitas seperti perbaikan persimpangan melalui alat kontrol (*traffic signal*) maupun geometriknya, manajemen parkir ditepi jalan (*on street parking*), pemisahan tipe kendaraan di ruas jalan, dan sebagainya.
 - e. Manajemen prioritas: lebih diutamakan bagi kendaraan angkutan umum melalui penerapan jalur khusus bus, maupun prioritas bagi kendaraan tak bermotor seperti jalur khusus sepeda, prioritas bagi pejalan kaki, dan lainnya.
 - f. Manajemen kebutuhan transportasi (*Transport Demand Management*): adalah upaya untuk memperkecil jumlah perjalanan kendaraan pribadi dan mendorong pengembangan pelayanan angkutan umum, sebagai bagian dari kebijakan transportasi berkelanjutan (*sustainable transportation*) untuk mengurangi kemacetan lalu lintas.
- pada social effect yang sangat tinggi. Apabila kita menelik kedalam esensi Undang - Undang lalu lintas antara lain:

- a. Mewujudkan kamseltibcar lantas, lalu lintas merupakan sebuah icon yang dipandang dunia dalam road safety, Indonesia pernah menjadi negara paling jelek dalam hal road safety se-Asia Pasifik.
- b. Upaya yang dilakukan dalam meningkatkan kualitas keselamatan dan menurunkan Tingkat korban kecelakaan, penyebab kematian terbanyak di Indonesia pada urutan kelima adalah karena kecelakaan lalu lintas, antara 60 hingga 80 orang meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas.
- c. Membangun budaya tertub berlalu lintas, salah satu upaya yang dilakukan sekarang ini adalah penggunaan ETLE, bagaimana efek penegakkan hukum (gakkum) ini seperti pencegahan, menyediakan akses perlindungan, dan melindungi korban.
- d. Meningkatkan pelayanan lalu lintas di bisang LLLAJ, pelayanan keamanan, dan keselamatan dan keselamatan yang berkualitas prima (transparan, akuntabel, mudah), maka hal-hal tersebut harus didukung dengan penggunaan elektronik
- e. Berangkat dari pernyataan diatas juga merefleksikan permasalahan di negara Indonesia yakni kita tidak memiliki data yang cukup terkait aktivitas lalu lintas, dikarenakan sangat kompleks dan variatif, namun dengan terbentuknya pola *annual traffic daily effect* ternyata lalu lintas membentuk pola tersendiri, pola tersebut yang akan dijadikan dasar pembuatan rencana untuk mengantisipasi permasalahan.
- f. Pada setiap tahunnya kecelakaan

di jalan raya menewaskan 1,25 juta orang dan melukai hingga 50 juta orang di seluruh dunia. Dalam laporan WHO tahun 2015 menyatakan bahwa hampir 90% korban kecelakaan lalu lintas terjadi di LMIC. Laporan tersebut dengan sangat jelas menggambarkan perbedaan yang mencolok dalam tingkat kematian di antara berbagai wilayah negara di dunia, dengan wilayah Afrika berada pada tingkat tertinggi (26,6). Selain konsekuensi manusia yang ditimbulkan oleh kecelakaan dan korban jiwa, kecelakaan juga menimbulkan biaya tinggi yang sangat membebani perekonomian suatu negara. Kecelakaan di jalan raya mengakibatkan biaya medis, kerugian produksi, korban jiwa, kerusakan properti, biaya pemukiman, dan lain-lain.



Road safety merupakan tanggung jawab bersama baik pada tingkat Internasional, Nasional, Regional, dan Lokal. Hal ini melibatkan pemerintah, masyarakat sipil dan dunia usaha. Mencapai hasil keselamatan jalan raya merupakan kegiatan yang membutuhkan sebuah ilmu dan pola serta memerlukan masukan dan praktik yang terbaik dari berbagai yurisdiksi serta lembaga dan juga

organisasi baik sektor publik dan swasta. Cakupan besar dan tantangan terkait ini memerlukan kepemimpinan kelembagaan, kolaborasi, dan kapasitas yang berarti di dalam pemerintahan yang terlibat dengan mitra-mitra di sektor bisnis dan masyarakat sipil untuk mencapai tujuan negara. Salah satu bagian penting dari hal ini yang didorong oleh kepemimpinan pemerintah, melalui contoh dan merancang atau menggunakan kerangka kerja, target, dan alat yang tepat adalah agar organisasi secara umum dapat tanggap terhadap kepentingan pribadi dan mempunyai win-win solution dari aktivitas *road safety*.

Dalam teks ERSO tentang integrasi keselamatan jalan dalam bidang kebijakan lainnya. Mengintegrasikan keselamatan jalan raya ke dalam kebijakan yang lebih luas menimbulkan resiko bahwa kepentingan keselamatan akan terabaikan oleh tujuan-tujuan yang bersaing dan menyebabkan hilangnya keselamatan jalan raya. Seperti contoh meningkatnya kejahatan yang signifikan yang dapat dicapai di kota-kota dengan penggunaan lahan yang lebih padat dan beragam serta peningkatan penggunaan transportasi umum, bersepeda, dan juga berjalan kaki dapat mengakibatkan meningkatnya trauma di jalan raya, kecuali apabila langkah-langkah keselamatan yang tepat diambil untuk melindungi jalan yang rentan. Oleh karena itu *road safety* memerlukan kepemimpinan yang berhati-hati agar hal ini dapat dimasukkan kedalam inti dari sistem manajemen *road safety*.

METODE PENELITIAN (12pt)

Penelitian ini adalah penelitian yuridis empiris. Tugas ini menggunakan metodologi hukum empiris untuk

mengkaji. Kajian hukum empiris melibatkan identifikasi hukum tidak tertulis dan kemandirian hukum. Penelitian hukum berfokus pada penelitian deskriptif berdasarkan tujuannya. Inisiatif ini mempelajari kesulitan dan solusi kooperatif. Cari berita atau jurnal dan publikasi. Data primer dari studi lapangan dan wawancara mendalam membantu penelitian literatur. (*indepth interview*). Penelitian ini menggunakan analisis data kualitatif karena lebih menggambarkan daripada mengukur data sekunder yang relevan. Penelitian kualitatif menghasilkan data deskriptif. Analitis.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil

Kecelakaan Lalu Lintas: Isu Darurat dan Faktor-Faktor Penyebab

Secara global hampir 220.000 anak dan remaja berusia 0-19 tahun meninggal setiap tahun akibat kecelakaan lalu lintas, disamping itu rata-rata lebih dari 600 anak meninggal dunia setiap harinya akibat laka lant. Kecelakaan lalu lintas di Indonesia pada tahun 2020 berdasarkan tingkat pendidikan di sekolah dasar sebanyak 12.557 siswa yang menjadi korban kecelakaan di jalan raya, kemudian dilihat dari umur 5-9 tahun sebanyak 4.021 siswa dan pada usia 10-16 tahun sebanyak 6.471 siswa. Tahun 2021 siswa SD yang menjadi korban kecelakaan di jalan raya sebanyak 12.231 siswa kemudian berdasarkan usia 5-9 tahun sebanyak 4.096 siswa dan usia 10-16 tahun sebanyak 6.900 siswa menjadi korban kecelakaan lalu lintas. Kecelakaan lalu lintas erat kaitannya dengan keselamatan seseorang dan kecelakaan lalu lintas menjadi masalah utama dalam keselamatan berlalu lintas.

Faktor umum penyebab kecelakaan lalu lintas yaitu, faktor yang berasal dari manusia itu

sendiri karena perilaku manusia yang ceroboh, mayoritas disebabkan karena cara berkendara yang buruk (tidak *aware*, menganggap sepele, dan lainnya) antara lain seperti main ponsel saat berkendara, memacu kecepatan kendaraan hingga tinggi, ngobrol dan bercanda berlebihan sambil berkendara, mengantuk, berkendara dalam pengaruh minuman keras / alkohol dan tidak mematuhi rambu lalu lintas. Faktor penyebab lainnya ialah faktor lingkungan seperti kondisi jalan yang meliputi kurangnya rambu-rambu lalu lintas, penerangan lampu jalan pada malam hari, situasi dan cuaca yang tidak mendukung.

Faktor pendukung lainnya berasal dari kondisi kendaran itu sendiri, yakni seperti tidak memiliki kaca spion, kondisi ban yang sudah botak menyebabkan licin, kondisi rem yang sudah tidak memadai yang dapat menyebabkan rem blonk, tidak ada klakson dan lampu kendaraan. Penyebab kecelakaan lalu lintas ini berhubungan dengan **tingkat pengetahuan (literasi)** keselamatan berlalu lintas sejak usia dini. Usia dini menjadi momentum yang sangat krusial dalam penerapan literasi pengetahuan tentang keselamatan berlalu lintas, dikarenakan musibah kecelakaan tidak mengenal batasan usia, fenomena laka lantas anak juga telah banyak terjadi.

Secara umum faktor penyebab kecelakaan lalu lintas pada anak terjadi karena kurangnya pengawasan dari orang tua, dimana terkadang orang tua membiarkan anak-anak nya untuk mengendarai kendaraan bermotor untuk membantu keperluan rumah tangga, seperti membantu membeli perlengkapan rumah, mengantar barang ke rumah saudara, dan lainnya, anak di didik untuk bisa secara cepat mengendarai kendaraan bermotor, namun orang tua telah melewati esensi yang sangat penting, bahwa berkendara itu tidak hanya harus bisa mengoperasikan gas dan rem saja, tetapi juga harus memahami pengetahuan akan keselamatan berlalu lintas. Hal ini dapat ditemukan di Benua Afrika, dimana anak-anak yang pergi ke sekolah tidak didampingi oleh

orang tua, sehingga menyebabkan anak-anak mengendarai motor tidak memakai helm dan tidak berhati-hati saat bermain dan saat menyeberang jalan.

Faktor eksternal lainnya adalah dari ruang lingkup pendidikan, dimana pihak sekolah tidak pernah sama sekali menyinggung tentang keselamatan berlalu lintas siswanya, yang dimana seharusnya hal itu menjadi poin penting dari pembelajaran diluar kelas yang bisa diberikan kepada siswa. Selanjutnya faktor pergaulan, dimana ini menjadi faktor yang sangat krusial yang dapat mempengaruhi cara berpikir dan emosi dari seorang anak, jika ia berteman dalam lingkungan yang baik (jujur, taat aturan, tidak neko-neko) maka output si anak juga akan baik dan outcome nya kecelakaan lalu lintas anak bisa tidak terjadi. Namun, bila si anak bergaul dengan teman sebaya yang nakal, hobi melanggar, mencari jati diri dengan ingin menjadi jagoan di jalanan (tidak mematuhi rambu-rambu lalu lintas, tidak memakai helm, ngebut-ngebutan) maka output anak akan menyesuaikan jadi tidak baik dan outcome nya kecelakaan pada anak dapat meningkat.

Seyogyanya keselamatan adalah ketika seseorang merasa aman dari bahaya yang menimpa dirinya, Setiap orang wajib menjaga dirinya dari bahaya, termasuk bahaya pada saat berada di jalan raya. Keselamatan merupakan cermin kebudayaan dan keberadaban suatu bangsa sekaligus menunjukkan standar dan kompetensi yang tinggi terhadap humanisme. **Prof. Dr. Chrysnanda Dwilaksana pernah mengatakan, lalu lintas sebagai urat nadi kehidupan.** Sejalan dengan pemikiran tersebut maka lalu lintas dituntut untuk aman selamat tertib dan lancar.

Pemolisian Modern Road Safety

Seiring berjalannya waktu pemanfaatan teknologi semakin inklusif dan mutakhir, banyak pekerjaan masyarakat dapat dilakukan dengan jauh lebih mudah berkat berkembangnya teknologi, hal tersebut berjalan linear dengan perkembangan

manajemen lalu lintas terutama dalam ruang lingkup *road safety*. Perkembangan teknologi tersebut telah menarik kepolisian untuk “putar otak” dengan membaca dan menyesuaikan situasi yang ada, secara filosofis pelaksanaan tugas dan tanggung jawab Polri salah satunya adalah demi kemaslahatan masyarakat, maka Polantas melakukan modernisasi pada teknologi dengan **menerapkan sistem berbasis IT**. Hal ini bertujuan untuk mempermudah pelaksanaan tugas Polantas dalam memberikan pelayanan seputar lalu lintas. Produk riil dari implementasi pelaksanaan tugas ini disebut dengan pemolisian.

Membahas terkait pemolisian, maka dapat dibagi menjadi 2 (*dua*) paradigma, antara lain

a. **Pemolisian Konvensional** : Pemolisian konvensional masih mengalir darah akan kehidupan Angkatan bersenjata, caranya yang rigid dalam melihat dan menangani suatu masalah membuat pemolisian ini terlihat kaku dalam melakukan interaksi sosial, penentuan problem solving masih keputusan sepihak tidak melibatkan masyarakat yang berkonflik, serta fokus daripada pemolisian ini adalah pada penindakan hukum dengan upaya represif / *law enforcement*. Seperti analogi *fire fighter police*, dimana polisi baru hadir ditengah-tengah masyarakat apabila sudah terjadi kobaran api yakni sudah pecah permasalahan. Pemolisian ini dinilai telah *out of date*, seiring perkembangan zaman dan perubahan situasi sosial, masyarakat menuntut lebih dari para aparat untuk dapat menjamin keamanan dan keselamatan dalam kehidupannya sehari-hari.

b. **Pemolisian Kontemporer** : Dapat dikatakan pemolisian ini merupakan solusi yang dihadirkan untuk menjawab kekurangan dari pemolisian konvensional tersebut. Dimana pada pemolisian ini fokus dari aparat tidak lagi pada penegakkan hukum dengan upaya represif akan tetapi

mengutamakan upaya preventif dan pencegahan. Seperti analogi Polisi pada masa kontemporer lebih memilih untuk mencegah permasalahan terjadi dari pada mengobati permasalahan yang sudah terjadi, tentu saja dari segi kemaslahatan pemolisian yang mengutamakan pencegahan lebih disukai oleh masyarakat. Gaya pemolisian ini adalah seperti polisi hadir ditengah-tengah masyarakat, polisi membentuk sebuah komunitas dengan masyarakat untuk saling “*watch over everybody*” sehingga peran polisi yang tidak bisa 24/7 melekat dengan masyarakat dapat terbantu secara efektif dengan cara masyarakat mengemban fungsi pengawasan keamanan pada sesame tetangga dan kerabatnya. Dalam pemolisian ini polisi lebih kepada “jemput bola” untuk mengetahui terlebih dahulu apa yang menjadi permasalahan dari masyarakat dan polisi hadir membawa *win-win solution*. Pemolisian kontemporer dinilai favorit karena masyarakat sangat senang apabila ada polisi yang melekat tanpa jarak ditengah-tengah masyarakat, sehingga secara tidak langsung dapat dengan sendirinya memberikan rasa aman. *E-Policing* merupakan implementasi dari *community policing* berbasis IT. Dalam fungsi lalu lintas penerapan pemolisian komunitas dapat dilaksanakan melalui pendidikan masyarakat (Dikmas) Lantas.

Sebagaimana diuraikan dalam Pasal 14 Undang-Undang No.2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia disebutkan bahwa dalam melaksanakan tugas pokok sebagaimana dimaksud dalam Pasal 13 Kepolisian Negara Republik Indonesia bertugas menyelenggarakan segala kegiatan dalam menjamin keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas di jalan. Maka berdasarkan pasal tersebut salah satu tugas Lembaga Kepolisian adalah menjamin keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas di jalan, hal ini terkait dengan bagaimana cara penanganan apabila terjadi

pelanggaran lalu lintas, karena hal itu sangat mempengaruhi pada pemberian efek jera kepada si Pelanggar dan masyarakat yang lain. Dikmas di bidang lalu lintas tak terlepas dari tujuan Kamseltibcar Lantas sebagai hasil kerjasama masyarakat dengan Polantas. Masyarakat diberi pengertian dan juga pengetahuan tentang Kamseltibcar Lantas. Dikmas lintas adalah faktor yang sangat penting guna menunjang pencapaian kamseltibcar Lantas. Dikmas Lantas dimaksudkan untuk mengetuk hati mengajak masyarakat dengan berperan serta dalam menciptakan Kamseltibcar Lantas.

Hal tersebut dapat ditempuh melalui kesadaran hukum, kesadaran hukum merupakan kesadaran atau nilai-nilai yang terdapat di dalam diri manusia tentang hukum yang ada atau tentang hukum yang diharapkan ada. Sebenarnya yang ditekankan adalah nilai-nilai tentang fungsi hukum dan bukan suatu penilaian hukum terhadap kejadian-kejadian yang konkrit dalam masyarakat yang bersangkutan. Peningkatan kesadaran hukum seyogyanya dilakukan melalui penerangan dan penyuluhan hukum yang teratur atas dasar perencanaan yang mantap. Tujuan utama dari penerangan dan penyuluhan hukum adalah agar warga masyarakat memahami hukum hukum tertentu, sesuai masalah-masalah hukum yang sedang dihadapi pada suatu saat.

Literasi Road Safety Melalui Dikmas Lantas

Dikmas lintas dapat dikatakan sebagai *creative breakthrough* dalam melaksanakan upaya pemolisian, dengan menggabungkan konsep dari *e-policing* kedalam dikmas lintas maka kepolisian dapat lebih maksimal dalam melakukan upaya preventif. Pendidikan masyarakat di bidang lalu lintas adalah merupakan salah satu fungsi lalu lintas yang berfungsi sebagai suatu upaya pencegahan didalam menanggulangi masalah lalu lintas, mempunyai peranan sebagai penyangga dan salah satu sarana untuk membantu pelaksanaan tugas operasional di bidang lalu lintas dalam rangka mewujudkan

Kamseltibcar Lantas. Pelaksanaan dikmas lintas dapat dilaksanakan kepada masyarakat terorganisir maupun tidak terorganisir.

main purpose dari pelaksanaan dikmas lintas adalah meningkatkan kesadaran hukum, terdapat 5 (*lima*) pengertian dari kesadaran, antara lain *Awareness, The state of being characterized (by sensation, emotion, volition, and thought), The totality of conscious states of an individual, The normal state of conscious life, The upper level of mental life as contrasted with unconscious processes.* Peningkatan kesadaran tersebut dapat dilakukan melalui program-program edukasi tentang lalu lintas, yang diselenggarakan oleh Polri, diantara program-program tersebut antara lain :

- a. Disemenasi Guru : Program yang telah berjalan di beberapa negara berkembang, namun program ini masih terasa awam di Indonesia, disemenasi guru merupakan program pendidikan dan penerapan pengetahuan untuk para guru tentang lalu lintas, sebelum mereka melakukan sosialisasi dan pembinaan
- b. Polsanak : Program kreatif dengan merangkul anak-anak siswa TK dan SD untuk dididik menjadi pelopor keselamatan berlalu lintas sejak usia dini.
- c. *Police goes to School / Campus* : Program yang paling favorit dikalangan para pelajar baik siswa SMP / SMA maupun Mahasiswa, kegiatan ini adalah memberikan pendidikan keselamatan berlalu lintas secara lengkap mulai dari penjelasan aturan-aturan baku, tata cara berlalu lintas, dampak dan akibat apabila melanggar lalu lintas dan berkendara buruk, hingga praktek langsung secara bersama-sama dengan pengawasan petugas polantas yang hadir saat itu.
- d. Patroli Keamanan Sekolah : Kegiatan ini dapat dilakukan dengan bekerjasama kepada pihak sekolah untuk menunjuk beberapa siswanya (seperti anggota OSIS, Pramuka, dan lainnya) untuk bersama-sama petugas polantas melakukan kegiatan

patroli keliling wilayah sekolah, sambil memahami rambu-rambu lalu lintas yang terletak disekitaran sekolah (dimana letak zebra cross, letak lampu merah, letak rambu dilarang parkir, dilarang berhenti, dan lainnya)

- e. Taman Lalu Lintas : Sebagai bentuk dari miniatur lalu lintas, dengan maksud agar anak-anak lebih cepat memahami tentang rambu-rambu dan aturan lalu lintas,

Pelaksanaan dikmas lintas ini dilaksanakan guna mewujudkan terciptanya sikap mental untuk mentaati peraturan-peraturan perundang-undangan lalu lintas agar tercapai peningkatan keikutsertaan masyarakat dalam usaha menciptakan kamseltibcarlantas. Untuk pelaksanaan dikmas lintas kepada masyarakat tidak terorganisir dapat dilakukan dengan menggunakan mobil Penerangan Keliling (Penling), sasarannya adalah para pengguna jalan seperti pengendara bermotor ataupun masyarakat lainnya. Metode yang umumnya digunakan adalah dengan memberi pesan persuasif yang disebarkan secara gambling kepada masyarakat, tujuan utama dari dilaksanakannya metode ini adalah untuk memberikan momen *sudden warning* untuk masyarakat agar notice dan ingat akan pentingnya menerapkan keselamatan berlalu lintas. Pelaksanaan dikmas lintas biasanya berkeliling disekitaran wilayah hukum kesatuan.

Metode berikutnya yakni pelaksanaan dikmas lintas kepada masyarakat terorganisir contohnya kepada pelajar dan mahasiswa, pelaksanaan dikmas lintas ini dilakukan di sekolah atau kampus tempat para mahasiswa belajar, semata-mata untuk mengambil momentum dari program pendidikan dan pelatihan. Tujuan utama dari pelaksanaan dikmas lintas ini adalah agar timbul dan meningkatnya kesadaran para pelajar dan mahasiswa dalam menjadi pelopor keselamatan berlalu lintas. Salah satu program dikmas lintas yang paling terkenal adalah *Police goes to school* dan *Police goes to campus*. Target edukasi pada tahap ini akan

sangat mudah dan inklusif dirasakan oleh pesertanya, karena mayoritas usia yang telah dewasa dan sebagian besar dari mereka telah masuk syarat usia untuk mendapatkan Surat Izin Mengemudi (SIM).

Target lainnya dapat dicapai juga pada usia sangat dini, program *police goes to school* juga bisa menyambangi sekolah tingkat TK dan SD dimana kepolisian percaya bahwasanya pendidikan keselamatan berlalu lintas dapat diterapkan sejak usia dini yakni pada anak-anak, tingkat kesadaran mereka bisa sama tingginya dan sama kritisnya seperti orang dewasa pada umumnya daya ingat mereka yang tajam dalam mengingat rambu-rambu serta aturan-aturan yang berlaku. Hal ini dapat menjadi upaya preventif dalam lingkungan keluarga mereka, jikalau orangtua atau sanak keluarga ada yang coba untuk melanggar peraturan lalu lintas, si anak dapat mengingatkan, secara tidak langsung upaya preventif kepolisian dapat terlaksana.

SIMPULAN

Upaya pemolisian pada era kontemporer ini telah mengharuskan polisi untuk “putar otak” dalam melihat situasi dan memberikan *creative breakthrough* agar pemolisian kontemporer dapat terlaksana dengan baik. Salah satu pemolisian kontemporer yang menjadi andalan Polri adalah mengedepankan upaya preventif, melalui pendidikan masyarakat secara komperhensif dan berkelanjutan. Dikarenakan aspek fundamental dari perilaku seseorang dalam berkendara adalah melalui sikap pengetahuan dan psikologis dari pengetahuannya. dengan memanfaatkan edukasi dan literasi kepada masyarakat maka Polri telah selangkah lebih maju menjadikan lalu lintas sebagai peradaban manusia.

Permasalahan lalu lintas sangatlah beragam, mulai dari pelanggaran aturan

hingga kecelakaan yang berakibat fatal. Maka melihat hal ini sebagai bentuk responsif dan *creative breakthrough* yang dilakukan oleh Polri adalah dengan mengoptimalkan kegiatan Dikmas lintas sebagai implementasi dari literasi *road safety*. Keselamatan berlalu lintas / road safety merupakan suatu pedoman atau prosedur yang digunakan sebagai tujuan untuk mengurangi resiko kecelakaan dalam berkendara, hal tersebut biasanya diatur untuk meningkatkan keamanan ketika di jalanan. Dalam mewujudkan hal tersebut Polri dapat memilih upaya preventif untuk menyentuh hati dan pikiran masyarakat melalui edukasi, sebagai pemberian pengetahuan dan pendidikan mental masyarakat dengan tidak memandang usia, sebagaimana kecelakaan lalu lintas yang juga tidak pernah memandang usia, bisa diberikan mulai dari tingkat anak hingga dewasa. Semua demi tujuan utama keselamatan berlalu lintas melalui literasi *road safety*.

DAFTAR PUSTAKA (12pt)

- Dwilaksana, Chrysnanda. 2003. *Pemolisian Komuniti (Community Policing) dalam Menciptakan Keamanan dan Ketertiban Masyarakat*. Jakarta, PTIK.
- Dwilaksana, Chrysnanda. 2020. *Polisi dan Pemolisian*. Jakarta: Yayasan Pengembangan Kajian Ilmu Kepolisian.
- Dwilaksana, Chrysnanda. 2020. *Road Safety Policing: Sistem Pelayanan LLAJ Yang Dibangun Dengan Berbasis IT For Road Safety*. Jakarta: YPKIK. Hlm. 1
- Dwilaksana, Chrysnanda. Materi Perkuliahan Manajemen Transportasi S2 PTIK. (20 Maret 2024).
- European, Commission. 2018. *Road Safety Management 2018*. European Road

Safety Observatory.

- Herasmus, Hilda. 2021. "Sistem Informasi Riau Safety Driving Centre Berbasis Web Pada Direktorat Lalu Lintas Polda Riau". *JUTITI*. Vol. 1. No. 2.
- Jennifer Cossyleon. 2019. "Community Policing". *Journal of Loyola University Chicago*. John Wiley & Sons Ltd. USA. Vol. 1.
- Lebeuf, Macel Eugene. 2006. *E-Policing in Police Service-Definitions, Issues and Current Experience*. Ottawa, Royal Canadian Mounted Police.
- Risdiyanto. 2014. *Rekayasa dan Manajemen Lalu Lintas: Teori dan Aplikasi*. Yogyakarta: Leutikaprio.
- Siregar, Aswin. Materi Perkuliahan Manajemen Transportasi S2 PTIK. (10 Januari 2024).
- Siregar, Aswin. Materi Perkuliahan Manajemen Transportasi S2 PTIK. (17 Januari 2024).
- Tjahjanto, Tri. Materi Perkuliahan Manajemen Transportasi S2 PTIK. (31 Januari 2024).
- Wegman, Fred. 2013. *The Transport System and Transport Policy. An Introduction*. Edward Elgar: Cheltenham.
- Wegman, Fred. 2016. "The Future of Road Safety: A Worldwide Perspective". IATSS Research. Delft University of Technology. The Netherlands. Vol. 40.
- World Health Organization. 2015. *Global Status Report on Road Safety. Supporting a Decade of Action*. WHO. Geneva.
- Artikel Web/Media**
- Indonesia Safety Center, "Penting! Ini 7 Prioritas Road Safety di Indonesia", (Artikel Media, 2023), diakses <<https://indonesiasafetycenter.org/penting-ini-7-prioritas-road-safety-di-indonesia/>>.

OECD/ITF Road Safety Annual Report.
2015. IRTAD. Paris

Peraturan Perundang-Undangan

Undang – Undang No. 2 Tahun 2002 tentang
Kepolisian Negara Republik
Indonesia.

Undang – Undang No. 22 Tahun 2009
tentang Lalu Lintas dan Angkutan
Jalan.