

PELATIHAN SOPAN SANTUN LALU LINTAS DALAM RANGKA

KESELAMATAN DI JALAN DI KODYA AMBON

Oleh : Moch. Soediono

1. PENGANTAR.

Salah satu tujuan berlalu lintas adalah selamat sampai di tempat tujuan, sehingga masalah keselamatan lalu lintas selalu menjadi masalah pokok dan sekaligus tujuan daripada lalu lintas itu sendiri.

Indikasi "Selamat" dalam lalu lintas biasa ditunjukkan dalam data kecelakaan lalu lintas. Oleh karena itu untuk menciptakan keselamatan pada dasarnya merupakan upaya mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas dengan cara menghilangkan atau memperkecil faktor-faktor penyebabnya.

Problema Polri dewasa ini dibidang lalu lintas adalah kecenderungan peningkatan kecelakaan lalu lintas dari tahun ke tahun baik secara kuantitas maupun kualitas.

Secara umum faktor-faktor penyebab kecelakaan lalu-lintas adalah manusia, jalan dan kendaraan sedangkan dari hasil penelitian yang dilakukan Direktorat Lalu Lintas Polri diperoleh kesimpulan bahwa 89 % penyebab kecelakaan adalah diakibatkan oleh kesalahan manusia, dan dari berbagai kesalahan tersebut faktor pengemudi memegang peranan utama dalam timbulnya suatu kecelakaan lalu lintas.

Seorang pakar dari negara Jepang, J. Okkubo pada penyelidikannya mengenai kecelakaan lalu lintas di Tokyo menemukan bahwa 84,8 % penyebab kecelakaan lalu lintas adalah oleh karena kesalahan pengemudi dan hanya 15,2 % oleh karena faktor-faktor lain.

Suriadi Gunawan menuliskan hasil penelitian dari Sabeys dan Stanghon atas

2.042 kecelakaan lalu lintas di Inggris akibat kesalahan pengemudi didapat data sebagai berikut :

FAKTOR	PROSEN-TASE
<p>Cara bertindak :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kekurangan dalam bertindak : terlalu cepat, menyusul secara salam dan lainlain 	26,9 %
<ul style="list-style-type: none"> - Kesalahan persepsi : Salah melihat, kurang perhatian, salah menilai kecepatan dan lain-lain 	24,4 %
<ul style="list-style-type: none"> - Gangguan fisik : Alkohol, lelah, obat, sakit dll. 	13,6 %
<ul style="list-style-type: none"> - Kekurangan perilaku : Kurang tanggung jawab, frustrasi, agresi dan sebagainya..... 	2,0 %
<ul style="list-style-type: none"> - Kurang terampil : Kurang pengalaman, keputusan keliru dan lain-lain 	9,9 %
Jumlah	76 %

Dari hasil penelitian penyebab kecelakaan lalu lintas dari faktor manusia tersebut sumber permasalahannya terletak pada persepsi manusia terhadap keselamatan atau bahaya.

Dengan demikian, jika kita ingin meningkatkan perilaku keselamatan lalu lintas maka diperlukan pelatihan dan pendidikan antisipasi dan penghindaran resiko bagi para pemakai jalan. Sehingga pemakai jalan bukan saja sebagai obyek dalam rangka keselamatan di jalan, melainkan juga sebagai subyek.

Pada hakekatnya perilaku keselamatan lalu lintas seseorang dipengaruhi oleh beberapa faktor antara lain faktor pengetahuan, pengalaman, sifat bawaan serta kondisi situasional pada saat berada di jalan.

Dari uraian di atas maka muncul gagasan untuk melakukan dikmas lantas dan melatih masyarakat pada lokasi-lokasi tertentu yang merupakan lokasi rawan di bidang lalu lintas, dengan melakukan kegiatan yang pada hakekatnya terdiri dari 3 E (Traffic Engineering, Traffic Education/Information dan Traffic Law Enforcement).

2. PILOT PROJECT.

Penentuan lokasi yang akan dipilih sebagai lokasi pelatihan keselamatan lalu lintas yang nantinya ditetapkan sebagai Pilot Project di Polda Maluku ditempuh dengan melakukan analisa dan evaluasi terhadap data gangguan Kamtibcar lalu lintas khususnya lokasi yang sering terjadi kecelakaan lalu lintas (Black spot).

Melalui pendekatan kontijensi di bidang lalu lintas dengan berusaha untuk menentukan hubungan yang dapat diperkirakan antara keadaan, tindakan dan hasil yang diharapkan maka Kapolda Maluku menetapkan lokasi turunan tajam Jl. P. Soedirman ditetapkan sebagai Pilot Project pelatihan pengaturan batas kecepatan (Lokasi Pantauan Batas Kecepatan).

Pemilihan lokasi tersebut juga didasarkan atas harapan masyarakat yang dimuat pada harian surat kabar daerah yang intinya berisi kekhawatiran masyarakat terhadap kondisi turunan tajam di Jl. P. Soedirman setelah dilakukan perubahan arus yang melalui Jl P. Soedirman. Semula searah

dari arah timur menanjak, kemudian dibalik searah dari arah barat dan ganti bukan menanjak tapi menurun, tajam dan membahayakan.

Oleh karenanya warga masyarakat mengharapkan agar perubahan arus tersebut dikembalikan sebagaimana semula, sehingga tidak membahayakan.

Mengantisipasi harapan masyarakat tersebut yang sebenarnya intinya adalah keselamatan pada waktu melewati lokasi turunan tersebut maka harapan untuk mengembalikan arus pada keadaan sebelumnya berdasarkan berbagai pertimbangan tidak dipenuhi namun Polri segera mengambil langkah-langkah dalam rangka meningkatkan keselamatan pada jalan tersebut dengan pengaturan/pengendalian kecepatan pada lokasi tersebut.

Selanjutnya berbagai langkah persiapan diambil dalam rangka merealisasikan gagasan tersebut dengan berbagai kegiatan antara lain sebagai berikut :

1. Menjual gagasan tersebut kepada instansi yang terkait antara lain PEMDA, BINA MARGA DLLAJR, KEJAKSAAN, PENGADILAN, DPR, JASA RAHARJA untuk mendapatkan dukungan khususnya dalam rangka 3 E.
2. Menetapkan batas kecepatan maksimal pada lokasi tersebut max 25 Km/jam dengan pemasangan rambu-rambu larangan batas kecepatan.
3. Memasang Bill Board daerah pantauan kecepatan.
4. Mendirikan pos di awal turunan dan diakhir turunan yang berfungsi untuk penjagaan pengaturan pengawasan, pemberian himbauan/teguran, dan penegakan hukum.
5. Melengkapi sarana prasarana yang diperlukan di pos tersebut antara lain : Tape recorder, pengeras suara, alat komunikasi, stop wach, jas hujan, rompi, senter, blanko teguran dan blanko Tilang.

6. Menempatkan personel dan diatur secara bergilir, yang sebelumnya telah diberikan latihan sesuai dengan cara bertindak pada lokasi tersebut.

3. OPERASIONALISASI.

Inti daripada pelatihan yang aturan/pengendalian batas kecepatan di Jl. P. Soedirman (Pilot Project) adalah aktifitas petugas langsung di jalan dengan melaksanakan himbauan dan peringatan kegiatan-kegiatan lainnya kepada para pemakai jalan yang lewat pada lokasi tersebut secara berulang-ulang dan pada awalnya hanya memberikan teguran bagi pemakai jalan yang melanggar.

Dari kegiatan tersebut sebagaimana teori psikologi bahwa persepsi seseorang dipengaruhi oleh faktor belajar/pengetahuan, pengalaman, sifat bawaan dan kondisi situasional sesaat maka hasilnya diharapkan adanya perubahan tingkah laku.

Sebagaimana skema tingkah laku yang dibuat oleh Prof. Dr. Sarlito Wirawan Sarwono :

Stimulus-Orang-Persepsi-Reaksi (S-O-P-R), yang berarti situasi atau rangsangan atau hal yang terjadi di lingkungan (stimulus), setelah ditangkap oleh panca indera diolah dulu oleh akal, perasaan dan sebagainya dari manusia yang bersangkutan (orang), hasil pengolahan tersebut disebut persepsi selanjutnya menimbulkan tindakan, perilaku (Reaksi).

Analog skema tersebut, setiap pemakai jalan yang lewat pada lokasi tersebut akan mengalami proses belajar, mendapat pengetahuan dan pengalaman karena melihat Bill Board daerah pantauan kecepatan, melihat rambu larangan batas kecepatan, mendengar peringatan-peringatan, himbauan-himbauan, melihat situasi kondisi jalan yang turun sangat tajam, ada petugas yang mengawasi dan sewaktu-waktu akan memberikan blanko teguran/Tilang.

Hal-hal seperti di atas diharapkan meningkatkan perasaan terhadap bahaya. Di lokasi

tersebut menjadi tinggi, sehingga mengatur/mengendalikan kecepatan secara wajar dan tidak berani melakukan hal-hal yang di luar batas keselamatan serta menghindarkan dari pengaruh faktor sifat bawaan yang suka melanggar/ugal-ugalan.

4. MENGUKUR HASIL.

Mengukur hasil dari kegiatan pendidikan/pelatihan masyarakat lalu lintas adalah yang paling sulit dikerjakan selama ini, karena hasilnya adalah secara kualitatif atau tingkah laku.

Upaya untuk mengukur hasil ditempuh dengan mengurangi aktivitas dan pengawasan pada lokasi tersebut dan pada waktu-waktu tertentu Pos Polisi dialokasi tersebut dikosongkan dan kemudian diamati oleh petugas yang berpakaian preman untuk bahan evaluasi.

Hasil yang membahagiakan khususnya bagi orang dari kumuniti lalu lintas adalah hasil yang selama ini kita lihat secara fisik di lapangan bahwa hampir 90 % pengemudi kendaraan yang melewati lokasi tersebut mengurangi batas kecepatan dengan menginjak rem, dan hal tersebut akan terlihat dari belakang dengan menyalnya lampu-lampu rem kendaraan tersebut, dan hal tersebut merupakan pemandangan yang membahagiakan.

Ada bukti lain yang unik dan up to date mengenai hasil ini yaitu pada waktu kunjungan kerja supervisi pelaksanaan sistim Tilang yang diperbaharui yang dipimpin oleh LETKOL POL. Drs. TRISYARTO (Wakasubdit Gakkum Dit Lantas Polri) bulan April yang lalu.

Unik ceritanya pada waktu itu Ketua Tim satu kendaraan dengan penulis masuk beriringan dengan kendaraan umum pada lokasi pantauan kecepatan.

Dua kendaraan ini jalan dengan beriringan bukan muka belakang tetapi berdampingan (karena satu jalur), dengan kecepatan lambat. Keadaan di depan pada lokasi turunan kosong tidak ada kendaraan sedang keadaan di belakang

semua kendaraan memperlambat kecepatan dan beriring panjang.

Melihat kondisi yang demikian maka LETKOL POL DRS. TRISYANTO meminta mempercepat kendaraan karena menghalang iring-iring kendaraan dari belakang. Setelah mendapat penjelasan bahwa lokasi tersebut lokasi pengaturan/pengendalian kecepatan maka baru disadari dan menyatakan bangga atas hasil yang dicapai.

Perilaku pengemudi memperlambat kendaraan pada lokasi turunan Jl. P. Soedirman juga disaksikan oleh KOLO-NEL POLISI Dra. WATIE SUMARSONO (Kasubdit Reg Ident Dit Lantas Polri), pada waktu kunjungan supervisi pada bulan Juni beliau melihat semua lampu rem kendaraan yang di depan yang sedang turun di Jl. P. Soedirman menyala tanda pengemudi mengendalikan kecepatan dan beliau akan melaporkan hasil pelatihan tersebut kepada Direktur Lalu Lintas Polri.

Bila kita ukur secara kuantitatif maka hasilnya sangat tampak dengan data kecelakaan lalu lintas pada lokasi tersebut bahwa selama dimulainya pelatihan tanggal 30 Oktober 1993 hingga sekarang hanya terjadi satu kecelakaan dengan akibat hanya kerusakan benda.

Apakah hasil ini bisa dipertahankan dalam waktu yang relatif lama tanpa adanya petugas, inilah yang senantiasa merupakan dilema atau diantisipasi.

5. PENEGAKKAN HUKUM.

Salah satu upaya untuk memelihara dan mempertahankan kondisi yang sudah dicapai adalah dengan penegakkan hukum.

Pelaksanaan penegakkan hukum di lokasi tersebut dilakukan dengan penentuan jarak pengukuran kecepatan sepanjang 150 M pada penggal yang menurun tajam oleh petugas pengukur yang berada pada awal kendaraan mulai masuk jarak pengukuran sampai kepada batas akhir pengukuran dengan masing-masing dilengkapi dengan stop watch.

Adapun perhitungan penentuan pelanggaran batas kecepatan adalah sebagai berikut :

Kecepatan maximum yang diperbolehkan pada jarak 150 m harus ditempuh dalam waktu :

$$\frac{150 \text{ (M)}}{25000 \text{ (M)}} \times 3600 \text{ (detik)} = 21,6 \text{ dtk}$$

Bila ditempuh kurang dari 21,6 detik berarti pengemudi telah melakukan pelanggaran batas kecepatan.

Dalam rangka penegakkan hukum ini Kapolda Maluku sementara mengambil kebijaksanaan penindakan dilakukan apabila pengemudi melebihi batas kecepatan lebih dari 40 Km/jam dengan pertimbangan bahwa kecepatan tersebut masih berada pada ambang kewajaran untuk keselamatan pada lokasi tersebut sehingga perhitungan pelanggaran batas kecepatan adalah sebagai berikut :

Kecepatan maximum yang diperbolehkan pada jarak 150 M harus ditempuh dalam waktu :

$$\frac{150 \text{ (M)}}{40.000 \text{ (M)}} \times 3600 \text{ (detik)} = 13,5 \text{ detik}$$

Bila ditempuh kurang dari 13,5 detik berarti pengemudi melakukan pelanggaran terhadap batas kecepatan dan dilakukan penindakan.

Guna memberikan keyakinan kepada Hakim tentang tata cara penentuan pelanggaran batas kecepatan tersebut sebelumnya terlebih dahulu diperagakan langsung di lokasi dengan mengundang para aparat khususnya kepada Hakim Tilang dan tata cara tersebut diterima dan disetujui oleh para Hakim Tilang. Sedang untuk tidak menimbulkan keragu-raguan dan dialog dengan para pelanggar maka dalam pengukuran tersebut kita hadirkan saksi dari orang sipil dan dilampirkan blanko berita acara kesaksian tentang ke-

benaran pengukuran tersebut oleh saksi.

Sedang cara bertindak yang dikembangkan dalam rangka penegakkan hukum tersebut agar lebih berhasil dilaksanakan dengan menggunakan petugas yang berpakaian preman untuk petugas pengukur waktu dan pada saat penindakan dilakukan oleh petugas yang berpakaian dinas.

Dari upaya penegakkan hukum tersebut selama ini baru 69 pelanggar yang ditindak melanggar batas kecepatan walaupun telah berulang kali dilakukan operasi. Kecilnya angka pelanggaran tersebut juga sebagai indikator untuk mengukur hasil daripada pelatihan.

6. PENUTUP.

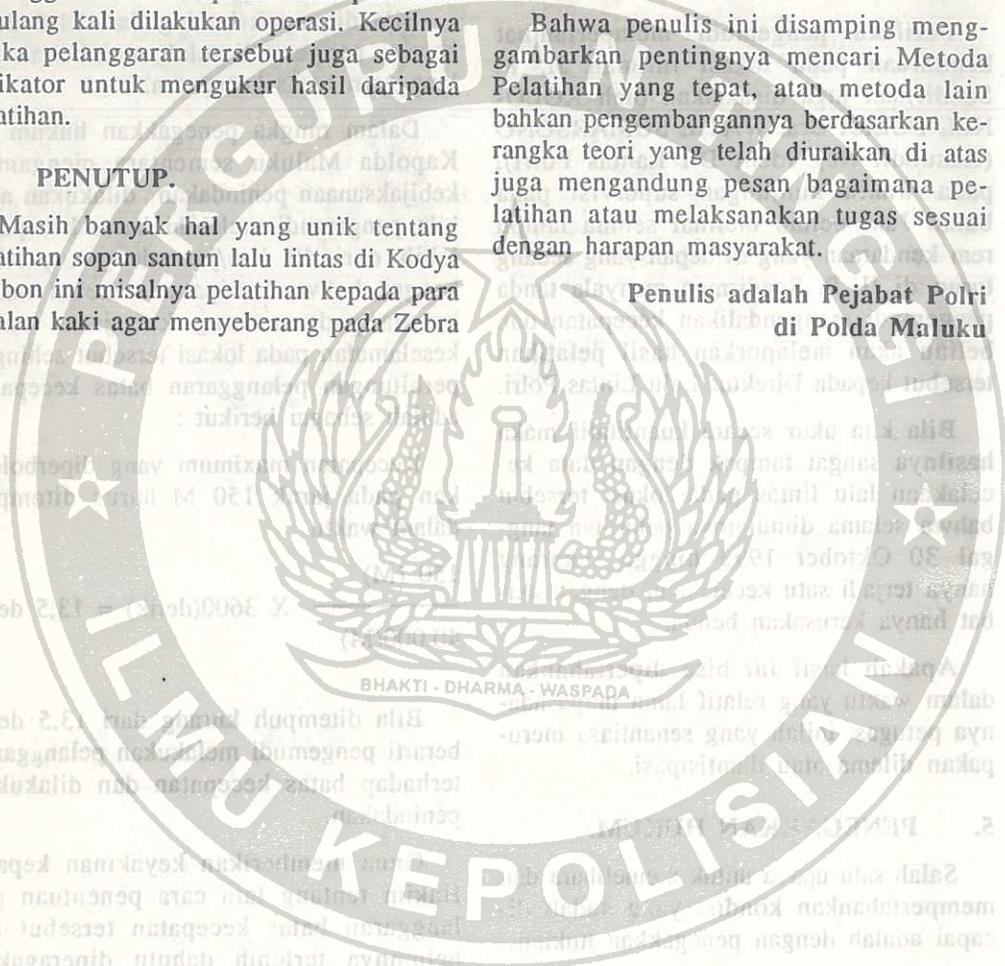
Masih banyak hal yang unik tentang pelatihan sopan santun lalu lintas di Kodya Ambon ini misalnya pelatihan kepada para pejalan kaki agar menyeberang pada Zebra

Cross, pelatihan kepada para pengemudi kendaraan agar memberikan prioritas kepada para penyeberang jalan, pelatihan kepada pengemudi oto bayar (Angkutan Kota), agar berhenti pada lokasi marka Stop Bus.

Mungkin akan dikemukakan pada kesempatan yang lain hanya bahwa modal pelatihan seperti ini dapat dikembangkan dengan berdasarkan kerangka teori yang telah diuraikan di atas.

Bahwa penulis ini disamping menggambarkan pentingnya mencari Metoda Pelatihan yang tepat, atau metoda lain bahkan pengembangannya berdasarkan kerangka teori yang telah diuraikan di atas juga mengandung pesan bagaimana pelatihan atau melaksanakan tugas sesuai dengan harapan masyarakat.

**Penulis adalah Pejabat Polri
di Polda Maluku**



BERITA BERGAMBAR

HUT SESPIM KE-29

TANGGAL 29 MARET 1994

Amanat Kapolri, Jenderal Polisi
Drs. Barurusman dalam
upacara
Hari Jadi Sespim Polri
Ke-29.



Penghargaan kepada
Staf Sespim Polri dan Dosen.



Pemotongan tumpeng yang
diserahkan kepada Pasis
termuda Dikreg Ke-29.





▲ Orasi Ilmiah dengan tema "Modernisasi Polri Pada PJP II", yang dibawakan oleh Letkol Pol. Drs. Tjuk Sugiarso, MBA.

Para undangan dalam Orasi Ilmiah. ▲



▲ Dua kegiatan yang terliput dalam HUT Sespim, Olah raga dan Kebersihan.





Serah terima jabatan Ka Setlem, para Direktur dan Para Kadep Sespim Polri. Tampak pada gambar Kol. Pol. Drs. Muchtar Yakub, MBA menggantikan Kol. Pol. Drs. Eris Herisman sebagai Ka Setlem.



Kunjungan Commissioner of Police, Tee Tua Ba, Chief of Singapore Police Force.

PENUTUPAN PENDIDIKAN REGULER SESPIM POLRI

KE-29 TP. 1993/1994

Malam Pernyataan Ikrar para Perwira Siswa.



Pembekalan akhir dari Kapolri.



Selamat bertugas di tempat yang baru.



PEMBUKAAN PENDIDIKAN REGULER SESPIM POLRI

KE-30 TP. 1994/1995

Laporan Kesiapan Pendidikan,
disampaikan oleh Ka Sespim
Polri Mayjen Pol. Drs.
Soehardi.



Pembekalan awal dari Kapolri
yang diwakili oleh Demin
Kapolri, Mayjen Pol.
Drs. Aji Komarudin.



Suasana pembukaan, di latar
depan tampak Pasis Manca
Negara, dan dari ketiga
Angkatan.



PERESMIAN GEDUNG A. DARMINTO-II

Sambutan dari Demin Kapolri,
menjelang dibukanya Gedung
Dormitory Baru II
(Gedung A. Darminto-II).



Pengguntingan pita oleh
Ny. Darminto, sebagai tanda
dibukanya Gedung
A. Darminto-II.



Inilah Gedung A. Darminto-II.



HUT BHAYANGKARA KE 48

TANGGAL 1 JULI 1994



Amanat Pangab yang disampaikan oleh Waka Sespim Polri, Brigjen Pol. Drs. F. Harnantoko pada upacara peringatan hari jadi Bhayangkara ke-48.



Penyematan Tanda Kehormatan kepada dua orang Staf Sespim Polri.

Ziarah ke Taman Makam Pahlawan Cikutra.



Penyerahan piala pada juara I Bola Voli



Donor darah.

