217

AMAN DAN SELA

Oleh : Kombes. Pol. Drs. Djoko Susilo, SH, M.Si*)

BERBICARA mengenai persoalan-persoalan transportasi di Jakarta bukanlah hal yang mudah. Sebagai ibu kota negara, Jakarta mempunyai karakteristik yang berbeda dengan daerah-daerah lain di Indonesia. Selain sebagai pusat pemerintahan, kedudukan Jakarta sebagai sentra ekonomi Indonesia menjadikan kebutuhan mobilitas penduduknya sangat tinggi. Belum lagi jika melihat situasi riil Kota Jakarta, dimana mobilitas yang hadir bukan hanya di lingkup Jakarta saja tetapi meluas pada wilayah-wilayah penyangganya, yakin Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi, Puncak, dan Cianjur. Ini artinya, membahas persoalan transportasi di Jakarta adalah membahas persoalan transportasi di kota besar. Persoalan yang muncul bukan lagi masalah yang sederhana, melainkan sangat kompleks karena masalah satu dengan yang lainnya saling berkaitan.

Mobilitas masyarakat kota sangatlah tinggi dan penggunaan jalan raya menjadi hal yang sangat dominan bagi masyarakat kota. Model transport apa saja ada di Kota Jakarta ini. Mulai sepeda, ojek, bajay, angkutan umum (mulai angkot, bus mini, bus besar, sampai *busway*), kendaraan pribadi (sepeda motor, mobil butut sampai mobil mewah), sampai kereta api, semuanya melintasi jalanan di ibu kota negara Indonesia ini. Akibatnya banyak keluhan yang muncul karena persoalan-persoalan yang terjadi di jalan raya. Mulai kemacetan lalu lintas yang selalu saja terjadi, apalagi jika pada jam-jam di mana arus pengguna sangat padat. Belum lagi tingkat pelanggaran dari pengguna lalu lintas yang begitu tinggi. Dampak dari ini semua, kecelakaan lalu lintas menjadi sangat sering terjadi.

Jika kita melihat data kecelakaan lalu lintas di wilayah hukum Polda Metro Jaya, pada tahun 2004 terjadi 4.544 kali kecelakaan lalu lintas. Tahun 2005 jumlah tersebut relatif tetap, yakni dengan 4.453 kejadian. Pada tahun 2006, sampai bulan September saja sudah terjadi 3.353 kejadian. Fluktuasi angka tersebut tidak menunjukkan kecenderungan tertentu, sehingga jumlah kecelakaan tidak terkait dengan perkembangan panjang jalan maupun perkembangan jumlah kendaraan. Tentu jika kita analisis lebih jauh, data tersebut menunjukkan bahwa ada fakta yang tidak bisa dipungkiri yaitu angka kecelakaan yang selalu tinggi. Tetapi dengan fluktuasi yang tidak segaris menunjukkan bahwa kecelakaan lalu lintas terjadi karena adanya situasi yang memunculkan penyebab kecelakaan, namun demikian dengan berbagai upaya kecelakaan tersebut sebenarnya bisa ditekan. Angka yang relatif sama setiap tahun, menunjukkan sebenarnya ada kondisi yang bisa dikelola untuk menekan angka kecelakaan tersebut. Walau begitu angka itu tentu saja tidak boleh diabaikan begitu saja. Jumlah kejadian yang relatif tinggi tentu harus membuat kita prihatin.

Angka tersebut semakin memprihatinkan jika kita melihat jumlah korban kecelakaan yang meninggal dunia. Pada tahun 2004 tercatat korban meninggal dunia 1.146 jiwa. Pada tahun 2005 jumlah korban meninggal dunia 1.158 korban. Data tahun 2006, sampai bulan September tercatat 883 korban meninggal dunia. Walau

MAT DI JALAN RAYA

secara statistik data ini menunjukkan fluktuasi yang normal, artinya jumlah korban menunjukkan pada posisi yang relatif sama, namun jika kita ambil angka rata-rata, setidaknya setiap bulan ada 99 nyawa yang harus hilang dengan sia-sia akibat kecelakaan di jalan raya.

Angka-angka tersebut menunjukkan bahwa tingkat risiko keselamatan di jalan raya, khususnya di Jakarta ternyata sangat tinggi. Risiko kecelakaan ternyata berimbas pula dengan risiko kehilangan nyawa, artinya tingkat fatalitas ini harus menjadi perhatian tersendiri bagi kita semua. Bagi pengguna jalan di Jakarta, tingkat keamanan di jalan tersebut bukan hanya pada penggunaan jalan raya, tetapi juga risiko kriminalitas di jalan. Berbagai kejadian kejahatan di jalan yang sering kita temui di berbagai media massa, baik itu media massa cetak maupun tulis menunjukkan bahwa ada risiko tinggi bagi para pengguna jalan raya di Jakarta, karena kriminalitas di jalan raya bisa terjadi sewaktu-waktu dan di mana saja.

KERAWANAN DI JALAN RAYA

Berpijak pada data empiris tentang jumlah kecelakaan di jalan dan jumlah korban meninggal dunia saja, kita sudah bisa melihat bagaimana tingkat kerawanan bagi pengguna jalan di Jakarta. Padahal jalan raya disediakan untuk mendukung produktivitas masyarakat, yaitu dengan adanya fasilitas transportasi. Salah satu kebutuhan warga untuk meningkat produktivitas adalah adanya jaminan dalam mobilitas. Sarana dan prasarana sudah dibangun, namun jika risiko yang muncul di jalan sangat tinggi, tentu saja produktivitas akhirnya juga akan terganggu.

Bagi Polri khususnya polisi lalu lintas fenomena di jalan raya tersebut tidak bisa dilihat sebagai hal yang biasa, ada tanggung jawab untuk menekan angka kecelakaan karena ada risiko fatalitas yang sangat tinggi dengan bukti angka korban meninggal dunia yang tidak sedikit. Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara sudah secara tegas menyatakan kewajiban yang harus dilakukan oleh Polri. Pasal 13 yang menyatakan mengenai tugas pokok Kepolisian Negara Republik Indonesia merinci tugas-tugas itu adalah : a. memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat; b. menegakkan hukum; dan c. memberikan perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat.

Dalam melaksanakan tugas pokok tersebut, Kepolisian Negara RI mempunyai tugas-tugas yang berkaitan dengan upaya menekan angka kecelakaan lalu lintas dan menekan pelanggaran yang telah mengakibatkan korban jiwa yang tidak sedikit. Pasal 14 ayat (1) huruf a menyebutkan tugas Polri dalam melaksanakan pengaturan, penjagaan, pengawalan dan patroli terhadap kegiatan masyarakat dan pemerintah sesuai kebutuhan. Huruf b menegaskan tugas untuk menyelenggarakan segala kegiatan dalam menjamin keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas di jalan. Sementara huruf c, menegaskan mengenai kewajiban membina masyarakat untuk meningkatkan

partisipasi masyarakat, kesadaran hukum masyarakat serta ketaatan warga masyarakat terhadap hukum dan peraturan perundang-undangan.

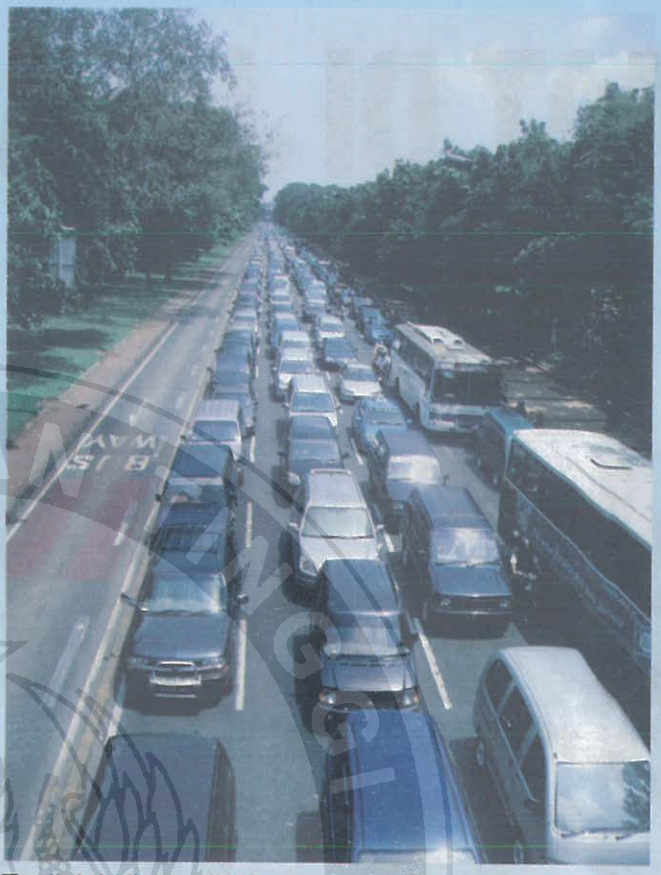
Sedangkan pada pasal 14 ayat (1) huruf i, disebutkan tugas polisi untuk melindungi keselamatan jiwa raga, harta benda, masyarakat, dan lingkungan hidup dari gangguan ketertiban dan/atau bencana termasuk memberikan bantuan dan pertolongan dengan menjunjung tinggi hak asasi manusia. Rincian tugas ini menunjukkan bahwa polisi lalu lintas berkewajiban untuk melakukan berbagai upaya agar tingkat risiko fatal di jalan raya yang mengakibatkan korban jiwa dan kerugian material bisa ditekan.

Banyaknya kecelakaan tersebu setelah dikaji lebih mendalam ternyata lebih sering diakibatkan kurang disiplin, kurang tertib, serta sikap pengguna jalan yang tidak mematuhi peraturan. Bila kita merunut kejadian demi kejadian pada kecelakaan lalu lintas, muaranya memang selalu pada dua hal, yaitu faktor internal pengemudi atau eksternal. Faktor internal, biasanya disebabkan karena pelanggaran yang dilakukan. Sedang faktor eksternal, bisa karena berbagai hal, di antaranya adalah pada sarana dan prasarana jalan, atau kondisi manajemen transportasi yang membuat pemakai jalan tidak bisa menggunakan fasilitas tersebut dengan memadai.

Kecelakaan jelas mengakibatkan kerugian. Akibat yang muncul bisa korban jiwa, atau kerugian benda maupun materiil. Badan Kesehatan Dunia (WHO) mempertegas sinyalemen mengenai penyebab kecelakaan ini dengan menunjukkan data, lebih dari 90 persen angka kecelakaan lalu lintas terjadi akibat faktor kesalahan manusia (*human error*). Kecelakaan tersebut akibat kebiasaan buruk dalam berlalu lintas.

Bagi masyarakat kota, potensi menjadi korban akibat kecelakaan lalu lintas lebih tinggi dibanding mereka yang tinggal di kawasan pedesaan. Penyebabnya karena jumlah kendaraan di kota jumlahnya sangat tinggi dan semakin hari terus bertambah seiring dengan meningkatnya mobilitas masyarakat kota. Mobilitas tersebut membutuhkan kecepatan, keleluasaan, serta kemudahan-kemudahan dalam melakukan perpindahan aktivitas. Di sinilah diperlukan fasilitas transportasi yang memadai. Mobilitas yang tinggi tersebut menjadikan masyarakat membutuhkan kendaraan bermotor sebagai sarana transportasi yang memadai, karena mobilitas masyarakat kota membutuhkan efisiensi dan efektivitas, baik dalam hal biaya maupun dalam hal waktu.

Mobilitas yang begitu tinggi pada masyarakat kota tidak bisa dilepaskan akibat dinamika sosial yang berkembang pada masyarakat perkotaan. Masyarakat kota sebagai sistem dinamis diartikan pada situasi dimana selalu dimungkinkan terjadinya perubahan. Perubahan tersebut dapat dipandang sebagai suatu proses yang selain berlangsung terus, juga bermakna bagi masyarakat itu sendiri. Perubahan yang merupakan dinamika sosial pada masyarakat perkotaan



Tertib lalu lintas di jalan raya dambaan setiap orang.

diakibatkan karena pengaruh yang terjadi akibat urbanisasi, industrialisasi, modernisasi, serta yang sekarang tidak bisa dielakkan adalah globalisasi.

Pada masyarakat kota mobilitas bagi warganya sudah tidak bisa ditawar-tawar lagi. Namun dengan kondisi sebagai ibu kota Negara, pusat perekonomian, pusat pemerintahan, serta pusat aktivitas warga, maka kompleksitas yang muncul akan saling terkait dengan berbagai hal. Sehingga, semua kebijakan yang menyangkut warga, di antaranya soal transportasi tidak bisa hanya berkait pada satu sektor saja, tetapi akan menjadi lintas sektor karena pengaruh kompleksitas tersebut.

Di muka sudah dikemukakan hasil penelitian WHO, yakni banyak kecelakaan akibat *human error*. Artinya apabila dari pihak pengendara sendiri sudah bisa dilakukan pembatasan mengenai potensi penyebab kecelakaan, maka kejadian yang tidak diharapkan tersebut bisa dihindari. Untuk mengatasi *human error* salah satunya dengan menerapkan disiplin dalam berbudaya lalu lintas. Di sini prasyarat yang harus ada yakni pada individu sudah ada sikap untuk santun dalam berkendaraan dan berperilaku di jalan raya.

Yang menjadi masalah, kadangkala kecelakaan timbul bukan karena *human error* oleh pihak kita, tetapi oleh pihak lain yang tidak disiplin. Artinya, bisa saja

kecelakaan itu terjadi akibat perilaku orang lain yang di luar kontrol kita., di sinilah prinsip antisipasi juga perlu untuk diperhatikan.

Kontrol risiko dengan demikian merupakan faktor dominan dalam melakukan antisipasi terhadap kemungkinan yang terjadi. Jika merunut pada bagaimana kita melakukan kontrol atas suatu risiko, beberapa literatur menunjukkan bahwa kontrol tersebut akan berupa pendulum yang bergeser pada pertimbangan keamanan lokasi dan keamanan personal atau individu.

Urutan pertimbangan ketika melakukan kontrol atas risiko akan terdiri dari : (1) Eliminasi / substitusi atau modifikasi. Hal ini berkaitan dengan kondisi jalan (prasarana transportasi). Sehingga kelaikan jalan akan menjadi pertimbangan utama dalam masalah keamanan; (2) Kontrol secara teknis. Hal ini lebih berdasarkan pada fasilitas yang ada pada sarana transportasi, yaitu kondisi teknis pada kendaraan; (3) Kontrol secara administratif. Pada bagian ini, kontrol lebih didasarkan pada hal-hal normatif yang biasanya diwujudkan dalam bentuk data atau bukti administratif, seperti kelengkapan surat-surat kendaraan, sertifikasi kelengkapan kendaraan, serta dukungan administratif dalam hal berkendaraan; (4) Alat perlindungan individu. Yaitu alat-alat yang secara teknis disiapkan agar pengendara memperoleh jaminan keamanan ketika berkendaraan. Alat perlindungan individu selalu dirancang sebagai bentuk antisipasi agar tidak terjadi akibat fatal jika risiko harus menimpa pengendara. Alat perlindungan individu ini, seperti yang sudah kita kenal, yaitu helm untuk pengendara kendaraan bermotor, serta sabuk keselamatan untuk pengendara mobil.

Dari poin kesatu sampai keempat tersebut bisa kita lihat bahwa pada poin awal, pertimbangan yang dipakai lebih cenderung pada keamanan lokasi (*safe place*), sedangkan semakin ke bawah lebih cenderung pada pertimbangan keamananan personal (*safe person*). Sehingga ketika kita berbicara mengenai bagaimana memperkecil risiko kecelakaan diri pada pengendara, maka prinsip antisipasi dengan pertimbangan keamanan personal menjadi kecenderungan yang lebih diutamakan. Dengan demikian, persoalan berlalu lintas pada hakekatnya adalah tanggung jawab semua pemakai jalan. Harus ada kesadaran bahwa jalan raya adalah milik publik, sehingga ketaatan akan peraturan serta norma berlalu lintas bukan hanya untuk kepentingan diri sendiri, tetapi juga untuk memberikan jaminan keselamatan bagi siapa saja yang menggunakan jalan raya. Di sinilah diperlukan kesadaran oleh semua saja, bahwa aman dan selamat di jalan raya bukanlah tugas dari polisi, tetapi merupakan tugas dari semua pihak baik itu pengguna jalan maupun pihak-pihak yang bertanggung jawab atas manajemen transportasi.

"KONFLIK" ANTARA AKSESIBILITAS DAN MOBILITAS

Jika kita melihat akar permasalahan mengapa ada situasi tidak aman dan tidak ada jaminan keselamatan di jalan, maka akan muncul bahwa akibat tersebut muncul karena adanya "konflik" atau pertentangan kepentingan ketika antara mobilitas dan aksesibilitas harus dijalankan bersama dengan pra kondisi yang tidak memadai. Jalan yang rusak, macet dimana-mana, petugas yang tidak professional, merupakan contoh-contoh pra kondisi yang tidak memadai. Sehingga ketika masyarakat membutuhkan mobilitas, ada hambatan dalam aksesibilitas.

Polisi lalu lintas sesuai dengan tugas pokoknya seperti diatur dalam dalam Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002, antara lain harus berupaya agar menekan hambatan-hambatan tersebut. Tujuannya yaitu menciptakan kondisi keamanan, keselamatan dan ketertiban masyarakat. Hambatan yang terjadi akibat adanya "konflik" antara mobilitas dan aksebilitas tersebut, di antaranya termanifestasi dalam wujud arus lalu lintas yang tidak tertata, moda transportasi yang tidak terpadu, penggunaan fasilitas umum yang tidak sesuai dengan peruntukan karena adanya pelanggaran terhadap tata ruang, parker yang tidak memadai, dan masih banyak contoh-contoh lagi yang secara keseluruhan sebenarnya merupakan produk transportasi.

Kini yang menjadi masalah, mengapa ada perilaku masyarakat yang cenderung melakukan pelanggaran. Jadi ada kesan pelanggaran tersebut dilakukan dengan sadar, artinya mereka sengaja melanggar. Padahal pelanggaran ini menyebabkan potensi kecelakaan lalu lintas, yang sesuai dengan pembahasan dimuka kecelakaan lalu lintas tersebut mempunyai tingkat fatalitas yang tinggi, yakni selain korban jiwa juga kerugian material.

Jika kita kaji lebih mendalam akhirnya bisa ditemukan penyebab dari perilaku menyimpang tersebut, yakni dengan sengaja melakukan pelanggaran lalu lintas, yang pertama karena kondisi sarana dan prasana transportasi yang tidak memadai. Keterbatasan kondisi ini membuat pengguna jalan akhirnya mela-

Tertib lalu lintas dilakukan sejak dini.

kukan berbagai cara sesuai dengan kemauannya, yang penting cepat sampai dan mereka kemudian tidak lagi menghiraukan lagi ketertiban dan sopan santun di jalan raya. Inilah bukti bahwa kesenjangan antara mobilitas dan aksesibilitas telah menimbulkan "konflik" pemahaman mengenai berlalu lintas yang tertib dan sopan. Dan jalan pintas yang mereka lakukan adalah pelanggaran lalu lintas.

Yang kedua karena layanan transportasi publik yang tidak memadai yang menimbulkan lingkungan lalu lintas yang tidak mendukung sehingga "memaksa" mereka untuk melakukan pelanggaran lalu lintas. Tingkat mobilitas yang tinggi yang tidak didukung dengan tingkat aksebilitas yang memadai melalui transportasi publik yang memadai menjadikan masyarakat memilih moda transportasi yang bisa mendukung mobilitasnya dan memberikan jalan keluar akan aksesibilitas. Hal ini menyebabkan perbandingan antara fasilitas transportasi yakni jalan raya dan kendaraan menjadi tidak imbang. Fungsi transportasi publik yang bisa menjembatani keterbatasan sarana dan prasarana dengan kebutuhan mobilitas publik tidak bisa berjalan dengan normal.

Salah satu bukti yaitu dengan pilihan menggunakan sepeda motor oleh sebagian besar masyarakat sebagai sarana mobilitas di kota besar seperti Jakarta. Karena kebutuhan akan mobilitas dan persoalan aksesibilitas yang tidak terpenuhi, sepeda motor menjadi pilihan mereka. Akibatnya, yang muncul adalah perilaku yang tidak memberikan dukungan kondusif untuk tertib dan dan sopan di jalan. Fasilitas jalan raya yang tidak memadai, ditambah faktor kelelahan yang pasti melekat pada pengendara sepeda motor, menjadikan tingkat emosional mereka mudah naik. Lingkungan yang tidak mendukung ini menjadikan pelanggaran lalu lintas menjadi kebiasaan mereka, dan hal ini menjadi potensi bagi timbulnya kecelakaan lalu lintas. Data yang ada menunjukkan bahwa sepeda motor menempati peringkat tertinggi dalam data kecelakaan dilihat dari jenis kendaraan. Pada tahun 2006 saja, sampai bulan Agustus, tercatat 2.078 kejadian kecelakaan dengan sepeda motor. Sementara bandingannya, minibus 944 buah, truk 519 buah, sedan 467 buah, dan bus 192 buah. Dari angka ini saja kita bisa melihat tingkat risiko yang tinggi pada para pengguna sepeda motor.

Maka secara ringkas bisa kita tarik benang merah bahwa angka pelanggaran yang tinggi dan adanya kecenderungan masyarakat untuk sengaja melakukan pelanggaran lalu lintas, antara lain disebabkan ketidaktegasan petugas, kesadaran pengguna jalan yang rendah, kualitas jalan dan infratruktur yang kurang memadai, penegakan hukum yang tidak konsisten, sanksi hukum yang ringan, situasi psikologis pengguna jalan yang cenderung mudah melanggar, budaya masyarakat, dan jumlah kendaraan yang terus berkembang dan tidak seimbang dengan panjang jalan.

Tentu saja untuk menekan pelanggaran lalu lintas yang menjadi penyebab utama kecelakaan lalu lintas harus dilakukan berbagai upaya. Namun jika kita melihat penyebab pelanggaran lalu lintas tersebut, secara jelas tergambar bahwa polisi lalu lintas tidak bisa bekerja sendiri. Ada hal-hal dimana polisi lalu lintas sama sekali tidak bisa melakukan intervensi. Soal pembangunan sarana dan prasarana serta mengenai besaran sanksi hukum merupakan wilayah yang tidak bisa secara internal diselesaikan oleh polisi. Disamping itu peranan masyarakat juga sangat tinggi, karena kecenderungan perilaku untuk secara sengaja melakukan pelanggaran lalu lintas hanya bisa hilang jika muncul kesadaran dari masyarakat.

Sosialisasi tertib berlalu lintas

PERANAN POLMAS

Mengacu pada pembahasan di atas, maka persoalan bagaimana membuat aman dan selamat di jalan bukan hanya merupakan tugas polisi lalu lintas saja. Di sini diperlukan partisipasi aktif dari masyarakat. Konsep Polmas atau pemolisian masyarakat dimana pada konsep ini ada tiga prinsip yang menjadi pegangan dengan tujuan adanya keserasian antara tugas polisi dan kebutuhan masyarkat akan sangat mendukung tujuan keamanan dan keselamatan di jalan. Tiga prinsip tersebut adalah kemitraan, pro aktif, dan *problem solving*.

Sesuai dengan Surat Keputusan Kapolri Nomor : Skep/737/X/2005, Polmas merupakan kebijakan dan strategi dalam rangka penyelenggaraan tugas Polri.

Jika kita melihat akar permasalahan mengapa ada situasi tidak aman dan tidak ada jaminan keselamatan di jalan, maka akan muncul bahwa akibat tersebut muncul karena adanya "konflik" atau pertentangan kepentingan ketika antara mobilitas dan aksesibilitas harus dijalankan bersama dengan pra kondisi yang tidak memadai. Jalan yang rusak, macet dimana-mana, petugas yang tidak professional, merupakan contoh-contoh pra kondisi yang tidak memadai. Sehingga ketika masyarakat membutuhkan mobilitas, ada hambatan dalam aksesibilitas.

Polisi lalu lintas sesuai dengan tugas pokoknya seperti diatur dalam dalam Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002, antara lain harus berupaya agar menekan hambatan-hambatan tersebut. Tujuannya yaitu menciptakan kondisi keamanan, keselamatan dan ketertiban masyarakat. Hambatan yang terjadi akibat adanya "konflik" antara mobilitas dan aksebilitas tersebut, di antaranya termanifestasi dalam wujud arus lalu lintas yang tidak tertata, moda transportasi yang tidak terpadu, penggunaan fasilitas umum yang tidak sesuai dengan peruntukan karena adanya pelanggaran terhadap tata ruang, parker yang tidak memadai, dan masih banyak contoh-contoh lagi yang secara keseluruhan sebenarnya merupakan produk transportasi.

Untuk itu polisi bertugas untuk menfasilitas pertentangan tersebut, agar bisa terwujud dalam bentuk keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas. Secara umum, tugas polisi terkoordinasi pada empat hal, yakni pendidikan lalu lintas pada masyarakat (*traffic education*), rekayasa lalu lintas (*traffic engineering*), penegakan hukum (*law enforcement*), dan identifikasi serta registrasi kendaraan. Jika dirumuskan, tugas ini bisa disingkat menjadi 3E + 1 I.

Dalam menjalan tugas ini, berbagai operasi dan program dibuat. Berbagai operasi yang semuanya sebenarnya mempunyai tujuan untuk meningkatkan disiplin berlalu lintas, antara lain Operasi Simpatik, Operasi Patuh, Operasi Ketupat, Operasi Zebra, serta Operasi Lilin. Di samping itu berbagai prograjm juga didisain, yang tujuan akhirnya nanti masyarakat akan sadar bahwa keamanan dan keselamatan di jalan sebenarnya merupakan kebutuhannya, sehingga tanpa harus ada polisi pun dengan sendirinya akan melakukan tertib dan sopan di jalan. Berbagai program tersebut antara lain, Patroli Keamanan Sekolah, Traffic Police Goes to Campur, Pramuka Saka Bhayangkara, Penerangan Keliling, Sambang, Sekolah Mengemudi, Polisi Sahabat Anak, dan lain-lain.

Kesimpulannya, mewujudkan keamanan dan keselamatan di jalan bukanlah proses yang sederhana, banyak kendala yang muncul karena kompleksitas masalah. Namun begitu usaha untuk terus menekan angka ini harus selalu dilakukan, dan Polmas bisa menjadi salah satu alternatif untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas. Berbagai program yang dilakukan polisi didasarkan pada data empiris yang menunjukkan angka yang semakin tahun terus meningkat pada kejadian kecelakaan lalu lintas. Namun upaya polisi tidak akan bisa berjalan maksimal, jika dari masyarakatnya sendiri tidak tumbuh kesadaran untuk ikut mewujudkan aman dan selamat di jalan raya.

*) Direktur Lalu Lintas Polda Metro Jaya