

REKAYASA LALU LINTAS PADA PJP II

BAGIAN II

Oleh: Mulyohadi

Pengantar

Bagian pertama dari tulisan "Rekayasa Lalu Lintas Pada PJP II, telah dimuat dalam Majalah SSW edisi 22. Sebagai kelanjutannya atau bagian akhir tulisan tersebut redaksi ketengahkan berikut ini.

Kategorisasi ini dilandaskan pada taraf kepatuhan hukum secara relatif. Golongan-golongan itu adalah sebagai berikut:

- a) Golongan warga masyarakat yang patuh
- b) Golongan warga masyarakat yang menyimpang
 - Secara potensial
 - Secara nyata
- c) Golongan warga masyarakat yang menyeleweng
- d) Golongan penyelewengan yang sedang menjalani hukuman.
- e) Golongan bekas penyelewengan yang:
 - Secara potensial akan menyeleweng lagi
 - Secara potensial akan menyimpang
 - Secara potensial akan patuh

Masalah pokok perkembangan kota adalah antara lain:

(1) Tanah

Sebagaimana dicatat oleh Charles Abrams maka (Charles Abrams 1970 : 2).

"Ever Since the dawn of civilization, man's effort to keep alive has been involoved inland. He has looked to the land for his food and clothing and for the space to cook, wash, spend his leisure time, and sleep....."

Redaksi

As masse of people heavy cityward to day, they find the land staked out into small lots, to be bought or rented. Even if they can buy the land they no longer, can build homes with their own tools and talents. Nor have they the time to build".

(2) Prasarana kota

Pertambahan penduduk yang pesat di kota, harus disertai dengan pengembangan prasarana kota yang serasi. Prasarana itu antara lain mencakup jalan, alat komunikasi, fasilitas rekreasi dan seterusnya.

(3) Lingkungan

Keterbatasan wilayah perkotaan untuk dapat menampung pertambahan penduduk, menimbulkan masalah permukiman yang sehat.

Masalah-masalah yang berkaitan dengan angkutan kota dan lalu lintas jalan raya adalah antara lain:

(a) Jaringan jalan

Sudah terlalu lazim bahwa penambahan jaringan jalan yang dapat dilalui kendaraan bermotor tidak sebanding dengan kecepatan pertambahan kendaraan bermotor, kecuali itu, maka biasanya program pembuatan jalan terlambat apabila dibandingkan dengan perluasan kota.

(b) Angkutan kota

Pola angkutan kota belum tegas sehingga sulit dikendalikan.

Mekanisme, angkutan kota merupakan salah satu pemecahan masalah, akan tetapi hal itu mungkin menimbulkan pengangguran, oleh karena itu sebagian angkutan kota diselenggarakan oleh sektor informal.

(c) Mobil penumpang dan sepeda motor

Bertambahnya mobil penumpang di kota-kota menimbulkan masalah oleh karena rata-rata mobil hanya mengangkut 2 sampai 3 penumpang sehingga penggunaan jalan raya dengan jenis kendaraan ini kurang efisien. Bertambahnya sepeda motor secara pesat menimbulkan masalah lain, oleh karena kecepatannya yang tinggi dan kelincahannya sehingga tidak jarang mengganggu keamanan lalu lintas. Jakarta mengatasi mobil penumpang dengan pola Three in one.

(d) Parkir kendaraan bermotor

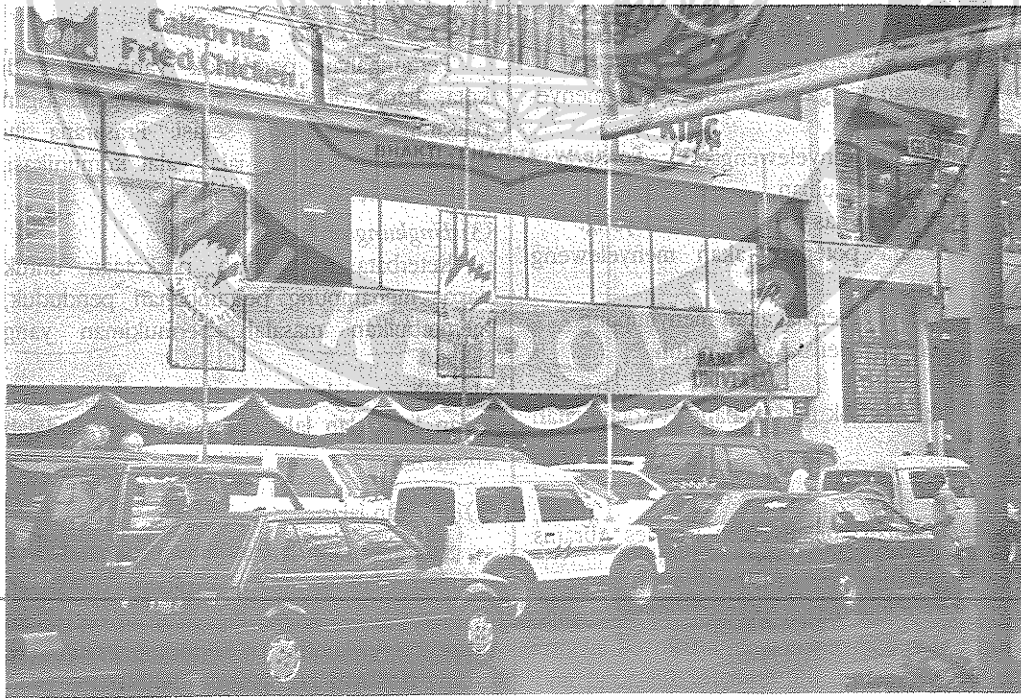
Kurangnya tempat parkir kendaraan bermotor yang semakin banyak, menyebabkan terjadinya hambatan pada kelancaran lalu

lintas. Tidak jarang kendaraan bermotor berparkir berlapis-lapis, sehingga mengurangi efektivitas lebarnya jalan.

Hal-hal tersebut di atas hanyalah merupakan masalah-masalah pokok saja yang lazim dihadapi dalam pengembangan wilayah perkotaan. Kesemuanya adalah merupakan permasalahan yang telah membeku menjadi rasidu, yang semakin lama mengeras menjadi kerak permasalahan yang sulit dipecahkan oleh hanya kepentingan masing-masing sektoral dari instansi yang terlibat.

2. Pemecahan masalah lalu lintas

Keseimbangan idealisme dan upaya mempertahankan profesionalisme Polri sangat strategis bahkan alami. Mengingat pada eksistensi Polri pada sistem ketatanegaraan Republik Indonesia sebagai pelaksana/aparat negara penegak hukum yang dalam tugasnya melawan gelagat perkembangan kriminalitas dan gangguan lalu lintas yang makin rumit dan kompleks. Hal ini terjadi karena dipengaruhi teknologi dan tingkat kemerosotan moral dan



Parkir yang berlapis-lapis

budaya manusia yang dilanda persaingan ekonomi.

Sumber daya manusia Polantas berjumlah 16.109 belum seperlima kekuatan Polri. Pemerintah Jepang dan dengan petugas Polantas padat alat, berjumlah 16% (seperenam) kekuatan National Police Agency (NPA). Kekuatan Polantas pada era tersebut masih belum dibantu padat alat penegakan hukum yang modern, antisipasi terhadap perkembangan lalu lintas perlu disiapkan sejak dini dengan:

1. Program Pam Lintas dan lintas sektoral.
2. Program Pam Lintas di kota besar yang berkembang menjadi metropolitan dan megapolitan, terpadu dan ikut serta dalam program Tata Ruang Pemda.

3. Program Pam Lintas di wilayah industri (pabrik, wisata, agro), terpadu dan ikut serta dalam program tata ruang Pemda.

4. Program Pam Lintas di wilayah permukiman dan transportasi pekerja ke daerah industri, bersama eksekutif administrator Perhubungan Darat.

5. Program Pam Lintas jalan Tol dan ruas jalan nasional, baik di Indonesia wilayah barat, tengah maupun timur, serta validasi kekuatan PJR dan Lalu Lintas terpadu.

6. Pergeseran organisasi Polri yang mungkin disesuaikan dengan Undang-Undang Dasar 1945, yang perlu persiapan mental petugas Polri, minimal antisipasi seandainya ada kebijaksanaan tersebut.

7. Gelagat kemacetan dan kecelakaan lalu lintas yang semakin kompleks dan bukan saja ditanggulangi oleh kualitas pengemudi yang ditingkatkan tetapi juga oleh hasil analisa statistik kecelakaan lalu lintas dan kemampuan deteksi awal terhadap kelemahan faktor jalan, dan kelemahan faktor kendaraan, sebagai dasar koordinasi lintas sektoral.

8. Gelagat peningkatan kriminalitas yang melibatkan fungsi teknis lalu lintas dalam pencegahan/penekannya.

9. Tetap menjaga kewenangan SSB sebagai jati diri Polri dan kepercayaan masyarakat dan Pemerintah.

Tuntutan peningkatan pelayanan kepada masyarakat karena kesadaran hak dan kewajiban hukum masyarakat yang makin meningkat, membawa kita kepada proyeksi sikap yang

tidak bisa lagi bersandar kekuatan "power" atau "pemerintah" tetapi "abdi" yang melayani dengan tulus dan berperilaku kasih sayang namun tidak menggulingkan jati diri aparat penegak hukum, dengan sikap ketegasan warna kepribadian hukum. Sikap dalam penegakan Undang-Undang Lalu Lintas Angkutan Jalan no. 14 tahun 92, perlu dipahami secara mendalam. Untuk persepsi dan antisipasi langkah di lapangan yang sesuai kondisi sosial ekonomi masyarakat untuk mencegah akses Polantas penampungan masyarakat berlakunya undang-undang tersebut sampai 5 tahun mendatang.

Sehingga seluruh fasal yang sudah berlaku dan termasuk intensitas dorongan pungli inisiatif para pelanggar lalu lintas perlu diberantas secara konsisten.

Sosialisasi undang-undang ini kepada jajaran intern Polri/Polantas jajaran ABRI, instansi pemerintah/swasta serta kepada masyarakat luas, perlu terus diantisipasi pada serta mengupayakan sarana penegakan hukum yang lebih efektif dengan Sistem Tilang yang berlaku sudah hampir satu setengah tahun.

Instruksi Pangab dan Instruksi Kapolri tetap pada kompas pemberi arah kepada para manajer Polri dibidang Lalu Lintas pada sasaran strategis yang terprogram dengan baik, dilaksanakan di lapangan secara konsisten/taat azas dan berlanjut, memerlukan ketahanan (ausdauer), idealisme dan phisik pelaksana, antara lain:

1. Turunkan angka kecelakaan lalu lintas dengan angka fatalitas berkurang minimal 10% atau dibawah 10.000 pertahun. Baik dengan upaya operasional Turjawali mandiri Polri maupun lintas sektoral dengan mengaktifkan lembaga Traffic Board yang perlu dianggap sebagai peran Polri dalam memacu Sospol ABRI dan bersamaan serta koordinasi lintas sektoral terkait.

2. Meningkatkan pelayanan SSB dari segi kecepatan, tarif wajar/reasonable, perlu penyuluhan bahwa jumlah yang dibayar adalah nilai/harga materiil bukan harga pelayanan kepada masyarakat oleh Polri khususnya SIM.

3. Program tertib pengemudi melalui SIM, fungsi klinik pengemudi, aktivitas Polri

- pada sekolah pengemudi, satu paket dengan komputerisasi SIM.
- Persiapan-persiapan tersebut melingkupi aspek mitra kerja, piranti lunak dan keras, personil dan kultur.
4. Program pencegahan dan bantuan menekan pencurian kendaraan bermotor dan pengungkapan kasus tabrak lari serta "keberingasan lalu lintas", dimana fungsi Reg Ident Lantas Polri adalah filter bagi semua pihak dengan test azas perlu mematuhi langkah-langkah mekanisme terutama dari segi security, di mana keluhan (dan keperluan) masih dilontarkan pada subfungsi Reg Ident.
 5. Program peningkatan target penghasilan pajak negara/pendapatan dalam membantu Pemda melalui pajak kendaraan bermotor, sumbangan wajib dana kecelakaan lalu lintas jalan, dan sasaran suplesi anggaran Polri melalui dana SSB dalam pelaksanaan Samsat. Dengan tetap dijajagi konsistensi/taat azas Pemda dan PT AK Jasa Raharja terhadap surat keputusan Bersama 3 Menteri tentang letak kantor Samsat sebagai markas ABRI/Polri dan tetap menjadi asset Polri/Pemerintah, berprinsip pada azas bahwa Polri adalah koordinator/Captain wahana Samsat dan instansi terkait adalah penumpang/anggota.
 6. Mempererat upaya lintas sektoral tanpa mengurangi tugas pokok Polri dan upaya mensejahterakan anggota sosial di lingkungan kesatuan lalu lintas dari Pusat sampai dengan wilayah, yang searah dengan tujuan Pembangunan Nasional tentang upaya peningkatan kesejahteraan. Memanfaatkan subsidi anggaran SSB tetap pada wawasan "Sabang Merauke" dan kebersamaan Polri dengan taat azas konsistensi segala pihak.
 7. Antisipasi kegiatan kemungkinan mengaktifkan PJR dengan beban fungsi teknis lalu lintas dari segi proyeksi eksistensi organisasi dari pusat sampai dengan wilayah data kualitas dan kuantitas personil, alat dan taktis operasional di masing-masing wilayah.
 8. Peran Sospol Polantas wilayah yang lebih efektif mengkoordinir dan membina:

- Traffic Board
- LLAJR dan Kanwil Dephub
- Bepeda
- Dispenda (Pajak PAD)
- Organda
- Universitas
- Gaikindo dan Dealer
- Kadin-Seksi Transportasi
- Dan lain-lain

9. Kecenderungan lemahnya fungsi teknis lalu lintas memilih sasaran operasi khusus lalu lintas karena kemampuan menganalisa sasaran yang lemah, kurang tepat arah dan pengendalian terhadap dinamika operasi sering menurun. Khususnya oleh supervisor terdepan pada Kapolres dan Kasat Lantas.

Sasaran strategi lemah, penguasaan manajemen yang masih belum memadai sebagai awal membuat perencanaan dan program (opsnal) yang mendekati realistik, bisa dicapai antara lain; bertolak dari sasaran terukur:

- a. Ketajaman dalam perkiraan bentuk dan potensi ancaman, karena ketekunan Aney Data Lantas.
- b. Ketepatan pemilihan CB/strategi pencapaian sasaran yang akan digunakan dalam menghadapi segala kemungkinan yang terjadi di lapangan.
- c. Tersedianya sumber daya manusia, alat dan dana yang dapat mendukung CB/strategi yang telah dipilih minimal bisa bekerja dengan sumber daya yang ada.
- d. Tersedianya kemampuan hasil Diklat yang mendukung CB pencapaian sasaran, kurikulum praktis menjawab kepentingan lapangan.

10. Kampanyekan secara berkesinambungan tentang perawatan alat utama dan pembantu pelaksana tugas pokok, latihan mandiri, budaya antri di jalan, pemakaian safeti belt dan helm dan pencegahan prilaku tak terpuji sebagai akibat dari pelaksanaan sanksi/denda dari UULAJ No. 14 tahun 1992.

Setelah memperhatikan kondisi yang mendukung pengembangan, fungsi teknis lalu lintas dari aspek kepemimpinan Polri, hasil kerja wilayah Polri, bidang lalu lintas



Kemacetan lalu lintas, selalu mewarnai jalan kota-kota besar di Indonesia.

situasi lalu lintas yang diperkirakan terjadi pada PJP II dan situasi intern kekuatan Polantas.

Maka modal pelaksanaan tugas kembali kepada motto "Tekadku Pengabdian Terbaik".

1. Tekad memantapkan pembangunan nasional dari aspek lalu lintas sebagai komponen utama dinamika pembangunan nasional.
2. Tekad memantapkan penguasaan profesionalisme dan modernisasi, guna menunjang keberhasilan tugas pokok sebagai aparat penegak hukum, pengayom dan pembimbing masyarakat, serta pelayanan kepada masyarakat.
3. Tekad memantapkan kepada pendekatan kasih sayang timbal balik ABRI/Polri dan masyarakat melalui pendekatan kebersamaan antar satuan, staf, Instansi lintas sektoral dan masyarakat lalu lintas lainnya.
4. Tekad memantapkan pendekatan dan ketanggapan segera terhadap aspirasi masyarakat dalam upaya mewujudkan kepatuhan hukum dan disiplin nasional, melalui pelayanan yang lebih baik serta budaya tegor sapa "Apa yang bisa saya bantu, Bapak/Ibu/Sdr.....?"
5. Tekad menekan fatalitas akibat kecelakaan lalu lintas secara profesional, terukur dengan indikator keberhasilan penyelesaian perkara sampai dengan PK-1 sebesar 70% dan turunkan angka kecelakaan lalu lintas minimal 10% atau dibawah 10.000 totalistis.
6. Tekad mewujudkan registrasi-identifikasi menjadi filter tercegahnya "keberingasan lalu lintas" dan kejahatan kendaraan bermotor, dengan tetap menjunjung segi-segi pelayanan.
7. Tekad untuk membina dan menempeka kader muda Polantas terutama yang terdidik untuk menjadi Polantas yang lebih baik dan lebih mampu, dengan penugasan berjenjang proyeksional, yang dipadukan dengan program personil yang profesional lalu lintas sejak awal karier.
8. Tekad untuk melaksanakan kepemimpinan yang mampu memberikan suasana lingkungan kerja yang membangkitkan gairah berprestasi dan berpartisipasi, melalui upa-

ya kesejahteraan prajurit dengan upaya inovatif dan dimengerti, oleh masyarakat diterima atas dasar moral dan jiwa kejuangan.

HASIL YANG INGIN DICAPAI

Antisipasi terhadap perkembangan lalu lintas perlu disiapkan sejak dini dengan:

1. Program Pam Lintas dan lintas sektoral
2. Program Pam Lintas di kota besar yang berkembang menjadi metropolitan dan mengapolitan, terpadu dan ikut serta dalam program tata ruang Pemda.
3. Program Pam Lintas di wilayah industri (pabrik, wisata, agro) terpadu dan ikut serta dalam program tata ruang.
4. Program Pam Lintas wilayah Pemukiman dan transportasi pekerja ke daerah industri, bersama eksekutif administrator Perhubungan Darat.
5. Program Pam Lintas jalan tol dan ruas jalan nasional baik di Indonesia wilayah Barat, Tengah maupun Timur, serta validasi kekuatan PJR dan lalu lintas terpadu.
6. Pergeseran organisasi Polri yang mungkin disesuaikan dengan Undang-Undang Dasar 1945, yang perlu persiapan mental petugas Polri, minimal antisipasi seandainya ada kebijaksanaan tersebut.
7. Gelagat kemacetan dan kecelakaan lalu lintas yang semakin kompleks dan bukan saja ditanggulangi oleh kualitas pengemudi yang ditingkatkan tetapi juga oleh hasil analisa statistik kecelakaan lalu lintas dan kemampuan deteksi awal terhadap kelemahan faktor jalan dan kelemahan faktor kendaraan, sebagai dasar koordinasi lintas sektoral.
8. Gelagat peningkatan kriminalitas yang melibatkan fungsi teknis lalu lintas dalam pencegahan/penekanannya.
9. Tetap menjaga kemampuan profesional penanganan SSB sebagai jati diri Polri dan kepercayaan masyarakat dan Pemerintah.

Tuntunan peningkatan pelayanan kepada masyarakat karena kesadaran hak dan kewajiban hukum masyarakat yang makin meningkat, membawa kita kepada proyeksi sikap yang tidak bisa lagi bersandar kekuatan

"power" atau "Pemerintah" tetapi "abadi" yang melayani dengan tulus dan perilaku kasih sayang namun tidak menggulingkan jati diri aparat penegak hukum dengan sikap ketegasan warna kepribadian hukum.

Sikap dalam penegakan Undang-Undang lalu lintas Angkutan Jalan Nomor 14 tahun 1992 perlu antisipasi langkah di lapangan yang sesuai kondisi sosial ekonomi masyarakat untuk mencegah akses Polantas menjadi penampungan permasalahan pada masa yang akan datang termasuk intensitas dorongan pungli oleh inisiatif para pelanggar lalu lintas yang perlu diberantas secara konsisten pula.

Sosialisasi undang-undang ini kepada jajaran intern Polri/Polantas, jajaran ABRI, instansi pemerintah/swasta serta kepada masyarakat luas, perlu terus menerus berkesinambungan serta mengupayakan sarana penegakan hukum yang lebih efektif dengan sistem Tilang yang telah diperbaharui.

Instruksi dan instruksi Kapolri tetap pada kompas pemberi arah kepada para manajer Polri dibidang lalu lintas pada sasaran strategis yang terprogram dengan baik, dilaksanakan di lapangan secara konsisten/taat azas dan berlanjut, memerlukan ketahanan (ausdauer), idealisme dan pysical pelaksana, antara lain:

1. Menurunkan angka kecelakaan lalu lintas dengan angka fatalitas berkurang minimal 10% atau dibawah 10.000 pertahun baik dengan upaya operasional turjagawali mandiri Polri maupun lintas sektoral dengan mengakibatkan Lembaga traffic board yang perlu dianggap sebagai peran Polri dalam memacu Sospol ABRI, dan bersamaan serta koordinasi lintas sektoral terkait.
2. Meningkatkan pelayanan SSB dari segi kecepatan, tarif wajar/reasonable, perlu penyuluhan bahwa jumlah yang dibayar nilai/harga materiil bukan harga pelayanan kepada masyarakat oleh Polri khususnya SIM.
3. Pelayanan SIM program tertib pengemudi melalui SIM, fungsi klinik pengemudi, aktivitas Polri pada sekolah pengemudi, paket dengan komputerisasi SIM. Persiapan-persiapan terus melingkupi aspek

mitra kerja, piranti lunak dan keras, personil dan kultur.

4. Program pencegahan dan bantuan menekan pencurian kendaraan bermotor dan pengungkapan kasus tabrak lari serta "keberingasan lalu lintas" dimana fungsi Reg Ident Lantas Polri adalah sebagai filter bagi semua pihak dengan taat azas perlu mematuhi langkah-langkah mekanisme terutama dari segi security, dimana keluhan (dan keperluan) masih dilontarkan pada fungsi Reg Ident.

5. Program peningkatan target penghasilan pajak negara/pendapatan dalam membantu Pemda melalui pajak kendaraan bermotor, sumbangan wajib dana kecelakaan lalu lintas jalan.

Dengan tetap dijajagi konsistensi/taat azas Pemda, dan PT AK Jasa Raharja terhadap Surat Keputusan 3 Menteri tentang letak kantor Samsat sebagai markas ABRI/Polri dan tetap menjadi aset Polri/Pemerintah, berprinsip pada azas bahwa Polri adalah koordinator/Captain wahana Samsat dan instansi terkait adalah penumpang/anggota.

6. Mempererat upaya lintas sektoral tanpa mengurangi tugas pokok Polri dan upaya mensejahterakan anggota sebagai jbaran kebersamaan dan kepedulian sosial di lingkungan kesatuan lalu lintas dari pusat sampai dengan wilayah yang searah dengan tujuan pembangunan nasional tentang upaya peningkatan kesejahteraan, memanfaatkan dana SSB tetap pada wawasan "Sabang Merauke" dan kebersamaan Polri dengan taat azas konsistensi segala pihak.

7. Antisipasi kegiatan kemungkinan mengaktifkan PJR dengan bebas fungsi teknis lalu lintas dari segi proyeksi eksistensi organisasi dari pusat sampai dengan wilayah, data kualitas dan kuantitas personil, alat dan taktis operasional di masing-masing wilayah.

8. Peran Sospol Polantas wilayah yang lebih efektif mengkoordinir dan membina:

- Traffic Board
- LLAJR dan Kanwil Dephub

- Bepeda
- Dispenda (pajak PADS)
- Organda
- Universitas
- Gaikindo dan Dealer
- Kadin Seksi Transportasi
- Dan lain-lain

Menetralisir asumsi kecenderungan lemahnya fungsi teknis lalu lintas memilih sasaran operasi khusus lalu lintas karena kemampuan menganalisa sasaran yang lemah, kurang tepat arah dan pengendalian terhadap dinamika operasi sering menurun khususnya oleh supervisor terdepan pada Kapolres dan Kasat Lantas.

Sasaran strategi lemah, pedoman manajemen sebagai awal membuat perencanaan dan program (Opsnal) yang mendekati realistis, bisa dicapai antara lain bertolak dari sasaran terukur:

1. Ketajaman dalam perkiraan bentuk dan potensi ancaman, karena ketekunan Anev data lantas.
2. Ketepatan pemilihan CB/Strategi pencapaian sasaran yang akan digunakan dalam menghadapi segala kemungkinan yang terjadi di lapangan.
3. Tersedianya sumber daya manusia, alat dan dana dapat mendukung CB/strategi yang telah dipilih, minimal bisa bekerja dengan sumber daya yang ada.
4. Tersedianya kemampuan hasil Diklat yang mendukung CB pencapaian sasaran, kurikulum praktis menjawab kepentingan lapangan.

Kampanyekan secara berkesinambungan tentang perawatan alat utama dan pembantu pelaksana tugas pokok, latihan mandiri budaya antri di jalan, pemakaian safetybelt dan helm, dan pencegahan perilaku tak terpuji sebagai akibat dari pelaksanaan sanksi/denda dari UULAJ no.14 tahun 1992. Situasi Lalu Lintas yang diperkirakan terjadi pada PJP II dan situasi intern kekuatan Polantas telah bertekad mengisi tekadku pengabdian yang terbaik dengan:

1. Tekad memantapkan pembangunan nasional dari aspek lalu lintas sebagai komponen utama dinamika Pembangunan Nasional.
2. Tekad memantapkan penguasaan profesionalisme dan modernisasi guna menunjang keberhasilan tugas pokok sebagai aparat penegak hukum, pengayom dan pembimbing masyarakat, serta pelayanan kepada masyarakat.
3. Tekad memantapkan pendekatan kasih sayang timbal balik ABRI/Polri dan masyarakat melalui pendekatan kebersamaan antar satuan, staf, instansi lintas sektoral dan masyarakat lalu lintas lainnya.
4. Tekad memantapkan pendekatan dan ketanggap-segeraan terhadap aspirasi masyarakat dalam upaya mewujudkan kepatuhan hukum dan disiplin nasional, melalui pelayanan yang lebih baik serta budaya tegor sapa: "Apa yang bisa saya bantu, Bapak/Ibu/Sdr?"
5. Tekad menekan fatalitas akibat kecelakaan lalu lintas secara profesional, terukur dengan indikator keberhasilan penyelesaian perkara sampai dengan PK-1 sebesar 70% dan turunkan angka kecelakaan lalu lintas minimal 10% atau di bawah 10.000 totalistis.
6. Tekad mewujudkan registrasi-identifikasi menjadi filter tercegahnya "keberingasan lalu lintas" dan kejahatan kendaraan bermotor, dengan tetap menjunjung segi pelayanan.
7. Tekad untuk membina dan menempa kader muda Polantas terutama yang terdidik untuk menjadi Polantas yang lebih mampu, dengan penugasan berjenjang proyeksional, yang dipadukan dengan program personil yang profesional lalu lintas sejak awal karier.
8. Tekad untuk melaksanakan kepemimpinan yang mampu memberikan suasana lingkungan kerja yang membangkitkan gairah berprestasi dan berpartisipasi, melalui upaya inovatif dan dimengerti oleh masyarakat, diterima atas dasar moral dan jiwa kejuangan.
9. Tekad untuk tetap bisa mengabdikan dan bekerja dengan sumber daya dan swadaya yang tersedia, Peran Sospol Lantas:
 - a. Peran serta masyarakat dalam bidang lalu lintas diharapkan mampu mendorong upaya mewujudkan situasi lalu lintas yang menjadi harapan semua pihak. Dalam kaitan ini perlu upaya Dit Lantas mengajak semua pihak seperti:
 - Pemuka agama/masyarakat
 - Kaum intelektual/cendekiawan
 - LSM
 - b. Kegiatan traffic education dan koordinasi lalu lintas sudah mandiri dan merupakan jati diri. Implementasi teknis mensyaratkan tugas fungsi lalu lintas antara lain:
 - 1) BKLL sekarang PKS, sejak tahun 1955 kerja sama dengan kementerian PPK (pada waktu itu).
 - 2) Rally Jawa-Bali, kerja sama dengan koran "Java Bode", sejak tahun 1954 sampai dengan sekarang telah berlangsung 11 kali rally Jawa-Bali, yang saat ini Rally mobil sudah ke arah modern sesuai perkembangan otomatis seperti "Bentoel Rally" Sumatera.
 - 3) Pandu rakyat seksi lalu lintas menuju ke Saka Bhara, sejak tahun 55.
 - 4) Dewan lalu lintas, tahun 1965 sampai dengan sekarang tidak terwadahi dalam PP UULAJ No. 14/1992 ada di setiap wilayah Pemda Tk. I dan II.
 - 5) Mempertahankan kewenangan SSB sejak tahun 1977 dengan upaya teknis dan politis yang tetap bermanfaat untuk organisasi Polri (wawasan Sabang Merauke) sampai dengan hari ini.
 - c. Tetap membina dan koordinasi berbagai potensi instansi dalam menentukan kebijaksanaan lalu lintas. "Implementasi politik lalu lintas Indonesia" antara lain koordinasi dengan:
 - 1) Dir Jendat, Kanwil Dephub dan Dinas LLAJR
 - 2) Dirjen Bina Marga, PT Jasa Marga, Parapakar jalan (IPJI).

- 3) Dep. Keuangan (Dispenda dan PT AK Jasa Raharja)
- 4) Depdagri (Bapeda dan Para Kepala Daerah)
- 5) Depdikbud (Sekolah mengemudi, kurikulum tertentu, mata pelajaran lalu lintas, beberapa perguruan tinggi).
- 6) Dep. Kes/Ambulance Service, Ikatan Ahli Faal Indoensia (seminar masalah Laka Lantas)
- 7) Dep. Perindustrian (industri otomotif, mutu safety belt, helm dan sebagainya).
- 8) Dep. Kehakiman (UULAJ, PP)
- 9) Kejaksaan Agung (UULAJ PP)
- 10) Sek Neg (Uji coba bis gandeng, kereta api layang dan sebagainya)
- 11) Sebagai Pembina tetap potensi masyarakat lalu lintas.

- Gaikindo
- IKABI
- Pramuka
- Supeltas
- Dan berbagai aktivitas keilmuan yang rutin periodik pada Perguruan Tinggi Negeri/Swasta.

PENUTUP

Dari uraian panjang lebar tersebut di atas baik secara konkrit maupun transparan, bahwa pemecahan masalah lalu lintas tidak bisa hanya Polri saja, perlu adanya keterpaduan upaya berbagai pihak yang berkaitan dengan rekayasa, sarana dan prasarana jalan termasuk kendaraannya, serta keikutsertaan masyarakat pengguna jalan. Untuk itu sosialisasi tugas-tugas lalu lintas sangat diperlukan, guna partisipasi masyarakat sesuai fungsi dan perannya masing-masing semoga bermanfaat.

Kol Pol Drs. Mulyo Hadi, S.H., adalah Kaditlantas Polda Sumut.