

Ilmu Kepolisian dan Pola Pemolisian pada Ditlantas Polda Metro Jaya

Bakharuddin*

Abstrak :

Tulisan ini menguraikan tentang manajemen Kamseltibcar Lantas (Keselamatan, Keamanan, Ketertiban dan Kelancaran Lalu Lintas (Kamseltibcar Lantas) dalam perspektif ilmu kepolisian, khususnya di wilayah hukum Polda Metropolitan Jakarta Raya. Manajemen Kamseltibcar Lantas tersebut diwujudkan dalam berbagai tindakan atau aktivitas kepolisian (lalu lintas) baik pada tingkat manajemen maupun pada tingkat operasional pada petugas lapangan. Kamseltibcar Lantas merupakan sebuah produk dari dari saling mempengaruhi secara timbal balik (interplay) antara polisi dengan lingkungan masyarakat dan kebudayaan sekitarnya. Saling pengaruh tersebut muncul karena didorong adanya kekuatan polisi untuk melaksanakan pemolisian, serta adanya kebutuhan maupun dorongan dari masyarakat luas untuk mendapatkan rasa aman dan keamanan, khususnya di wilayah Polda Metro Jaya.

Kata Kunci : *Ilmu Kepolisian, Budaya Tertib Lalu Lintas, Pola Pemolisian*

Pendahuluan

Lalu lintas adalah urat nadi kehidupan. Polisi melakukan tugasnya melalui (Pemolisian (*policing*)). Pemolisian dipahami sebagai upaya-upaya atau usaha untuk memelihara keamanan, pencegahan maupun penanggulangan kejahatan, melalui pengawasan penjagaan dan tindakan untuk memberikan sanksi atau ancaman.hukuman. Oleh harena itu polisi dapat dilihat sebagai pranata, atau sebuah sistem antar hubungan perangkat norma dan peran yang berfungsi dalam masyarakat yang membutuhkannya. Sejalan dengan kerangka

ilmu kepolisian yang merupakan ilmu terapan, penekanannya kajiannya adalah pada identifikasi masalah-masalah dan pemecahan secara profesional. Secara lebih luas **ilmu kepolisian** dapat didefenisikan sebagai sebuah bidang ilmu pengetahuan yang mempelajari masalah-masalah sosial dan isu-isu penting serta pengelolaan keteraturan sosial dan moral masyarakat, mempelajari upaya-upaya penegakan hukum dan keadilan, serta mempelajari tehnik-teknik penyidikan dan penyelidikan berbagai tindak kejahatan serta cara-cara pencegahannya. Dan, oleh karena itu pendekatan metodologi yang digunakan adalah pendekatan antar bidang (*interdisciplinary approach*), meskipun pendekatan mono bidang maupun yang multibidang juga digunakan.

* Dr. Bakharuddin MS.i., Alumni Kajian Ilmu Kepolisian Universitas Indonesia, mantan Wakil Direktur Lalu Lintas Polda Metro Jaya, Dosen pada STIK-PTIK.

Bidang ilmu pengetahuan ini berangkat dari suatu paradigma, yang pada hakekatnya berupa sudut pandang dan keyakinan-keyakinan ilmiah. Tercakup dalam paradigma tersebut adalah metodologi dan metode-metodenya, sasaran kajiannya, konsep-konsep serta teori-teori yang digunakan maupun dihasilkannya, maupun yang dipinjam (ekletik) dari bidang / kajian ilmu pengetahuan lainnya. Dan, yang sebenarnya ditijukan guna memperkuat pengembangan **ilmu kepolisian** sebagai *applied science* (ilmu pengetahuan terapan).

Berdasarkan pemahaman tentang **Ilmu kepolisian** terurai di atas maka sebagai sebuah bidang ilmu pengetahuan terapan, bukan hanya pendekatannya yang mempengaruhi perkembangan **ilmu kepolisian** sebagai ilmu pengetahuan, melainkan juga masalah-masalah dan isu-isu sosial dimana polisi itu berfungsi. Tepatnya, konteks masyarakat dan kebudayaan yang multikultural dimana polisi itu berfungsi merupakan isu kritical dalam menilai berfungsi atau tidaknya polisi sebagai sebuah pranata otonom dan sebagai organisasi pengayom masyarakat serta penegak hukum. Multikulturalisme adalah sebuah ideologi yang menghargai perbedaan dalam kesederajatan. Dua masalah utama yang cenderung tumbuh dalam multikulturalisme antara lain: (a) pengakuan atas adanya perbedaan dalam kehidupan manusia, terutama perbedaan askriptif; (b) pengakuan serta penghormatan terhadap kesederajatan dan perbedaan-perbedaan tersebut.

Masalah Kamseltibcar Lantas di Perkotaan menarik untuk ditelaah karena memang *pertama*, sampai saat ini masih belum banyak literatur yang secara khusus membahas pemasalahannya. *Kedua*, Kamseltibcar Lantas adalah fenomena yang menonjol dan masih sarat dengan berbagai permasalahan, terutama di daerah perkotaan seperti Jakarta. Tak dapat dipungkiri, Kamseltibcar Lantas di jalan menjadi harapan seluruh warga masyarakat. Harapan seperti ini muncul dan

terus menguat karena dalam kenyataannya korban kecelakaan lalu lintas makin tahun makin bertambah. Selain itu masalah Kamseltibcar Lantas juga telah menjadi penghambat produktivitas masyarakat. Permasalahannya menjadi semakin pelik bila dikaitkan dengan sistem transportasi maupun tata ruang yang masih belum membaik, serta infrastruktur yang masih kurang memadai. Sebagai sebuah sistem, maka penyelenggaraabn lalu lintas dan angkutan jalan mencakup komponen-komponen sarana dan prasarana jalan, Undang-Undang dan peraturan lalu lintas dan angkutan jalan: petugas yang bertanggung jawab serta pemakai jalan. Mengacu pada ilmu kepolisian sebagai ilmu pengetahuan yang memiliki paradigma yaitu ontologi, epistemologi, aksiologi, dan metodologi tersendiri dengan gejala fakta yang ada tersebut untuk dihubung-hubungkan dengan meminjam konsep-konsep dan teori-teori yang relevan dan yang bisa dioperasionalkan dalam membahas masalah kamseltibcar Lantas di Polda Metro Jaya ini.

Problematika Kamseltibcar Lantas di Wilayah Hukum Polda Metro Jaya

World Health Organization (WHO) pernah melaporkan bahwa setiap tahunnya diperkirakan hampir 1,3 juta orang meninggal karena kecelakaan di jalan. Sebagian besar kejadian ini berlangsung di negara-negara berkembang. Korbannyapun di laporkan terbanyak berasal dari kalangan orang miskin. Oscar Lewis pernah mengulas konsepsi tentang *the culture of poverty* atau kebudayaan kemiskinan. Melalui konsepsi ini ditemukan bahwa perilaku orang miskin itu normatif dan dapat ditransmisikan dari generasi ke generasi melalui sosialisasi. Lebih lanjut dinyatakan oleh Lewis, bahwa sekali kebudayaan kemiskinan itu terwujud, maka kebudayaan tersebut cenderung menjadi mantap dari generasi ke generasi.

Saya akan memulai uraian tentang

heterogenitas masyarakat Jakarta dengan merujuk sebuah karya klasik yang ditulis oleh Charles Darwin berjudul *The Origin of Species*, (a) seleksi alam merupakan proses yang menentukan bentuk-bentuk biologis yang paling sesuai dan mampu memproduksi dalam lingkungan tertentu. Agar seleksi dapat berlangsung maka diperlukan adanya variasi dalam suatu populasi biologi yang diseleksi. Bila dianalogikan secara sosial, maka fakta keanekaragaman masyarakat kota Jakarta merupakan sebuah fakta yang tak dapat dipungkiri. Setiap masyarakat sukubangsa yang hidup di kota Jakarta memiliki perangkat-perangkat pengetahuan, nilai, keyakinan, norma, dan moral yang berfungsi dari masa ke masa atau disebut kebudayaan sebagai pedoman kehidupan. ; (b) Dalam hal ini, kebudayaan adalah proses belajar guna keberlangsungan masyarakat yang bersangkutan. Melalui proses itulah nilai-nilai dan pengetahuan kebudayaan di transmisikan dari generasi-kegenerasi dan menjadi jatidiri masyarakat sukubangsa yang bersangkutan.

Sejalan dengan pemikiran Prof. Parsudi Suparlan, saya memahami kebudayaan sebagai pedoman bertindak / *blue print* terkait dengan pemenuhan kebutuhan hidup warganya. Adapun isi dari sebuah kebudayaan adalah perangkat-perangkat pengetahuan, resep-resep, metode-metode maupun tehnik-tehnik yang digunakan untuk menafsirkan berbagai gejala yang ada di sekitar hidupnya. Dan, kebudayaan operasional melalui pranata sosial, yang pada hakekatnya merupakan hubungan antara norma-norma dan tindakan (sosial) yang diaturnya terkait dengan pemenuhan kebutuhan yang dianggap penting oleh warga pendukung kebudayaan yang bersangkutan. Dengan demikian, kebudayaan merupakan sistem-sistem acuan yang berada pada berbagai tingkat pengetahuan dan kesadaran dan bukan pada tingkat gejala yang terungkap pada tingkat kelakuan atau hasil kelakuan. Dalam kaitan dengan penjelasan

kebudayaan ini, kebudayaan polisi adalah sejumlah sistem acuan berupa konsep-konsep, teori-teori dan metode-metode yang diterapkan secara legal, dan diterima sebagai acuan yang diyakini kebenarannya oleh petugas polisi, serta digunakan secara selektif dalam menghadapi berbagai situasi yang mengharuskan dilakukan tindakan kepolisian dalam pelaksanaan tugasnya, dalam rangka melaksanakan fungsi kepolisian untuk memelihara keteraturan serta ketertiban dalam masyarakat, menegakkan hukum, dan mendeteksi kejahatan serta mencegah terjadinya kejahatan. Lebih lanjut... "*Cop Culture is an understanding of how police officer see the social word and their rule on it. The culture of the police that is the values, norms, perspective, and craft rule that inform their conduct – is neitehr monolithic, universal nor changing...*"

Jakarta tak pelak lagi merupakan sebuah kota yang heterogen secara sukubangsa. Penanda heterogenitas adalah Jakarta didiami oleh beragam sukubangsa dengan beragam kebudayaan atau sebuah masyarakat sukubangsa. Dalam hubungan antar sukubangsa, konsep hiptesa kebudayaan dominan dari Bruner, menjadi relevan sebagai acuan untuk memahami keberadaan aturan-aturan main atau konvensi-konvensi sosial yang berlaku di antara dua sukubangsa atau lebih, yang secara bersama menempati suatu wilayah dan membentuk kehidupan bersama. Namun demikian heterogenitas sukubangsa tersebut juga menyimpan potensi-potensi konflik yang dapat berujung pada konflik nyata. Konflik antar sukubangsa dapat merusak suasana kamtibmas. Selain itu konflik antar sukubangsa tidak dapat dengan mudah didamaikan, karena konflik itu dipahami sebagai dihancurkannya harga diri dan kehormatan.

Oleh karena itu seiring dengan berkembangnya corak masyarakat heterogen ini, di satu sisi telah menumbuhkan berbagai permasalahan yang dihadapi dalam penyelenggaraan maupun pemeliharaan

Kamseltibcar Lantas. Konflik antar sukubangsa pada ujungnya dapat merusak situasi kamtibmas, produktifitas atau menjadi benalu bahkan dapat menjadi potensi-potensi tumbuhnya ancaman maupun gangguan yang dapat menghambat bahkan mematikan produktivitas masyarakat. Salah satu ancaman atau gangguan yang bermuara pada kelas bawah ini adalah kejahatan jalanan (*street crime*). Mereka melakukannya dengan cara-cara yang konvensional. Namun dampaknya sangat meresahkan bahkan membuat orang ketakutan. Banyak orang menjadi ragu untuk melakukan berbagai aktivitas yang dapat menghasilkan produksi. Hal lainnya mereka sering "dipalak" atau dimintai bagian dari hasil produksinya untuk jasa keamanan. Bahkan di jalan atau di dalam berlalu lintas warga masyarakat merasa resah, karena takut ditodong, dirampok, bahkan nyawapun kadang dapat melayang bila melakukan perlawanan.

Selain faktor kebudayaan, faktor ruang dan kesesakan (*crowd*) maupun kepadatan (*dense*) menjadi sumber penting pula penyebab terjadinya kemacetan lalu lintas. Tingkat kepadatan itu dapat dikenali melalui jumlah penduduk maupun moda transportasi yang digunakan. Tahun 2016, diperkirakan jumlah penduduk Jabodetabek akan mencapai 32 juta jiwa, dan 12 juta diantaranya akan tersebar di Jakarta. Penyakit sosial yang berdampak pada kasus-kasus pelanggaran hukum semakin merebak.

Kepadatan dan kemacetan arus lalu lintas Jakarta membuat waktu tempuh perjalanan di dalam kota menjadi kian lama dan tidak efisien maupun efektif. Tingginya perjalanan harian dan padatnya arus lalu lintas di Jakarta menyebabkan terjadinya berbagai pelanggaran lalu lintas yang membawa korban luka maupun korban jiwa. Data statistik menunjukkan bahwa jumlah kecelakaan lalu lintas di wilayah hukum Polda Metro Jaya menunjukkan kenaikan dari waktu ke waktu, mulai dari korban meninggal, luka

berat, kerugian harta benda maupun kerugian material, menjadi stress, pem borosan BBM dan lain-lain.

Bila dipetakan permasalahan atau problematika yang muncul di bidang manajemen lalu lintas bersumber dari tiga faktor yaitu antara lain berupa Ancaman Faktual, *Police Hazard* dan Faktor Korelatif Kriminogen. (a) Ancaman utama dalam penanganan lalu lintas di Jakarta adalah kemacetan, kecelakaan dan pelanggaran lalu lintas. Penyebab utamanya seringkali dikaitkan dengan budaya tertib lalu lintas, seperti kurang disiplin, kurang tertib, dan sikap pengguna jalan raya yang tidak memenuhi aturan. Selain itu (b) *police hazard* terkait dengan sarana dan prasarana yang tidak memadai, atau sistem yang mengatur kurang dapat mengakomodasi persoalan yang muncul. Adapun (c) Faktor Korelatif Kriminogen mencakup; (1) rencana tata ruang; (2) sistem transportasi moda terpadu; (3) rencana dan kebijakan transport angkutan umum; (4) peran pengusaha pengangkutan umum; (5) peran pengemudi angkutan umum; (6) pelaku pemakai jalan; (7) layak jalan; (8) penegakan hukum; (9) dan manajemen transportasi.

Suatu fenomena khas yang tumbuh banyak di kota-kota besar Indonesia, seperti Jakarta adalah apa yang disebut sebagai sektor *ekonomi bazaar*. Gejala ini terkait juga dengan kemiskinan, karena sejauh ini jumlah penduduk miskin di Indonesia sebenarnya lebih banyak dari catatan resmi statistik. Jumlah penduduk miskin yang melakukan mobilitas dari desa ke kota seringkali tidak tercatat dengan baik, padahal segmen penduduk inilah yang antara lain paling banyak memegang andil terbentuknya pasar-pasar ekonomi *bazaar*. Diartikan sebagai keseluruhan kegiatan ekonomi dalam masyarakat yang berbasis di rumah tangga, dan meliputi produksi barang dan jasa, serta pendistribusiannya dalam masyarakat, dan pengkonsumsinya pada lapisan masyarakat tertentu. Kegiatan ekonomi

ini bersifat subsisten, dan orientasinya lebih pada pemenuhan kebutuhan dasar di dalam suatu lapisan masyarakat tertentu, serta tidak menjangkau ke luar dari lingkaran subsistem.

Dengan demikian, faktor penyebab yang membuat kondisi lalu lintas makin mengkuatirkan terdapat pada lokasi-lokasi pusat perbelanjaan, sekolah maupun perkantoran. Disamping, kurang disiplinnya warga masyarakat memanfaatkan fasilitas jalan. Fungsi trotoar dan jembatan penyeberangan sebagai fasilitas bagi pejalan kaki banyak digunakan untuk berniaga. Kurang memadainya fasilitas bagi perindustrian juga memberikan kontribusi yang signifikan terhadap konflik pergerakan lalu lintas kendaraan maupun manusia pada beberapa lokasi, khususnya di pusat kota. Selain itu besaran kapasitas jalan menunjukkan tingkat kesediaan ruang lalu lintas yang relatif rendah bagi hampir keseluruhan ruas jaringan jalan di Jakarta. Reduksi kapasitas dasar terutama disebabkan oleh penggunaan ruang lalu lintas untuk parkir serta gesekan samping yang cukup tinggi akibat aktivitas perdagangan kaki lima serta jenis aktivitas bisnis yang hampir merata ke seluruh bagian wilayah kota.

Dari uraian di atas dapat digaris bawahi bahwa permasalahan transportasi sangat erat kaitannya dengan tataguna tanah, tata ruang, sistem pendidikan masyarakat, kebijakan produksi kendaraan bermotor, kebijakan pembangunan jalan dan lainnya. Bila dipetakan maka permasalahan transportasi itu mencakup (1) Defisiensi kapasitas infrastruktur transportasi yang meliputi seluruh jaringan dan sarana transportasi; (2) Perkembangan dan perubahan tata ruang yang tidak terkendali; (3) Rendahnya pelayanan angkutan umum; (4) Penggunaan ruang prasarana jalan yang tidak semestinya; (5) Kebijakan yang kontradiktif dari instansi-instansi terkait; (6) Perangkat Legal dan Institutional yang kurang / belum antisipatif terhadap pesatnya dinamika pembangunan; (7)

Pertumbuhan kendaraan bermotor yang tidak dikendalikan.

Fakta-fakta terurai sebelumnya tentunya merupakan tantangan sendiri bagi jajaran Direktorat Polda Metro Jaya sebagai pihak yang bertanggung jawab dalam mengayomi, melindungi dan melayani masyarakat Ibu Kota di bidang Kamseltibcar Lantas. Implikasinya lebih lanjut harus ada manajemen lalu lintas dan manajemen transportasi yang komprehensif dan terpadu. Dalam hal ini yang perlu ditekankan adalah bagaimana strategi Direktorat Polda Metro Jaya mampu menyeimbangkan sistem manajemen transportasi dengan manajemen lalu lintas.

Manajemen Kamseltibcar Lantas di Wilayah Hukum Polda Metro Jaya

Di awal tulisan ini sudah saya kemukakan bahwa manajemen lalu lintas adalah seperangkat kegiatan yang mencakup perencanaan, pengaturan, pengawasan dan pengendalian lalu lintas. Manajemen lalu lintas ini ditujukan untuk terciptanya Kamseltibcar Lantas. Pada tingkat manajemen petugas kepolisian (baca: polantas) melakukan aktivitas-aktivitas manajerial agar pemeliharaan keteraturan sosial dapat terlaksana secara efisien dan efektif.

Beberapa model yang telah dikembangkan oleh pemerintah Republik Indonesia yaitu menyiapkan berbagai strategi dan sistem yang modern. Strategi ini didukung pula oleh manajemen operasional kepolisian. Secara garis besarnya program-program tersebut mencakup Manajemen Keselamatan Jalan (*Road Safety*), Jalan yang berkeselamatan (*Safer Road*), Kendaraan yang berkeselamatan (*Safer Vehicle*), Orang yang Berkeselamatan (*Safer People*) dan Pasca Kecelakaan (*Post Crash*)

A. Manajemen Keselamatan Jalan (*Road*

Safety Management)

Manajemen keselamatan jalan adalah suatu usaha/cara/upaya untuk memenej (mengelola) keselamatandalam penggunaan jalan atau berlalu-lintas dengan melakukan :

1. Penataan

- a. Peraturan / undang-undang / petunjuk / keputusan/prosedur.

Dalam mewujudkan suatu manajemen keselamatan perlu adanya suatu payung hukum/peraturan atau SOP yang jelas dalam membuat suatu program untuk keselamatan berlalu lintas di jalan. Dan akan mempunyai suatu legitimisasi dalam pembuatan program dekade keselamatan berlalu lintas.

- b. Kebijakan/political will.

Penekanannya pada peran Pemerintah untuk memberikan panduan-panduan agar tercapai keselamatan di Jalan.

- c. *Blue print*.

Blue print adalah suatu visi yang dapat menunjukan arah perubahan dengan jelas dan merumuskan strategi untuk mewujudkan visi tersebut. Dengan adanya program dekade aksi keselamatan ini, visi kedepan adalah untuk mewujudkan situasi lalu lintas yang aman, selamat, tertib, dan lancar di jalan.

- d. Standarisasi. Adanya suatu standar yang baku

Merujuk tentang keselamatan dalam penggunaan jalan untuk berlalu lintas. Standar yang dimaksud meliputi standar kompetensi manusia, standar teknis dan kelaikan kendaraan, standar kelaikan jalan dan infrastruktur yang lain.

- e. Sistem-sistem pendukung.

Sistem pendukung untuk menunjang keselamatan pengguna jalan yaitu melalui TMC (*Traffic Management Center*), ISDC (*Indonesia Safety Driving Center*), IRSC (*Indonesia Road Safety Center*), *On Line System*, Modul keselamatan, buku petunjuk, serta terbentuknya komunitas keselamatan.

2. Pembangunan

- a. Pembangunan infrastruktur.

Meliputi pembangunan terhadap kualitas jalan, ruas jalan, *traffic light*, marka jalan, trotoar, jembatan penyeberangan, pedestrian (tempat pejalan kaki), lahan parkir, dan beberapa rambu-rambu lalu lintas harus lebih diperhatikan dengan mengikutiperkembangan peningkatan jumlah kendaraan dan daya dukung jalan.

- b. Pembangunan sistem-sistem pendukung.

Adapun yang dimaksud dengan pembangunan sistem adalah pembangunan sistem pendukung lalu lintas yang berbasis IT/teknologi. Keberadaan IT harus bisa memberikan informasi lalu lintas melalui *website*, *facebook*, *twitter*, *blog*, CCTV, GIS, peta dan *SMS gateway*. Program-program dapat digunakan secara selektif

- c. Pembangunan jejaring.

Pendekatan yang dapat digunakan adalah pendekatan wilayah atau *geographical approach*, membuat *mapping* dengan pendekatan kepentingan atau *interest approach*, serta membangun *traffic board* atau wadah/forum lalu lintas dan angkutan jalan yang terdiri dari para

pemangku kepentingan yaitu Dishub, Jasa Raharja, PU, Dinas Kesehatan, dan Dinas Pendidikan. Forum tersebut sebagai koordinasi untuk menemukan akar masalah dan menentukan solusi terhadap masalah yang berkaitan keselamatan dalam penggunaan jalan atau berlalu lintas.

d. Pembangunan budaya tertib masyarakat.

Membangun budaya tertib dilaksanakan melalui kegiatan-kegiatan kampanye keselamatan berlalu lintas yang bertujuan untuk menumbuhkan etika dan kesadaran akan pentingnya arti keselamatan berkendara di jalan.

Relevansinya terhadap Kamseltibcar Lintas adalah fenomena ini sering menjadi sumber penyimpangan maupun pelanggaran atau menyebabkan fenomena warga masyarakat tidak patuh hukum. Di berbagai belahan dunia simbol-simbol keagamaan yang oleh Durkeim dikategorikan sebagai sacred symbols sering dijadikan rujukan resitensi yang sepiintas tampak menyebabkan warga masyarakat tidak patuh hukum. Di India, misalnya bagi kaum Sikh, surban cenderung diunakan sebagai pengganti helm (lihat Bikhu Parekh, *Rethinking Multiculturalism*, 2008). Penggunaan simbol-simbol keagamaan tersebut diasosiasikan sebagai penyelenggaraan hak-hak kolektif. Fenomena yang hampir sama juga banyak ditemukan pada masyarakat perkotaan seperti Jakarta. Banyak warga menggunakannya dalam pergerakan lalu lintas baik dilakukan secara orang perorang maupun kelompok dalam bentuk pawai-pawai (sekte) keagamaan.

Tentang batasan agama sebagai kebudayaan dapat dirujuk

pemahamannya pada tulisan Geertz (1966) "religion as cultural system", *An anthropological approach to the study of religion* (M. Banton, ed. *Asa Monograph, London: Tavistock Publ*), yang menyatakan "agama adalah sistem simbol yang bertindak sebagai penguatan gagasan dan kelakuan dalam menghadapi kehidupan, yang dengan simbol-simbol tersebut, konsep-konsep yang abstrak diterjemahkan menjadi lebih kongkrit, dan menjadi aura yang menyelimuti konsepsi-konsepsi yang tidak nyata menjadi seolah-olah nyata hadir dalam kehidupan. Patut di catat bahwa pendefenisian agama sebagai kebudayaan adalah dalam rangka kepentingan analisis sosial.

e. Pembentukan komunitas.

Memang merupakan suatu kebutuhan membentuk suatu wadah khusus untuk melakukan komunikasi dan koordinasi dengan komunitas-komunitas yang peduli terhadap masalah-masalah lalu lintas, misalnya menjalin kemitraan dengan para club otomotif, sektor swasta, solidaritas korban kecelakaan lalu lintas, pemerhati lalu lintas, para akademisi yang peduli dengan keselamatan lalu lintas.

Dalam upaya membangun jejaring dalam wadah/forum lalu lintas dikenal pula metode analisis jaringan sosial pada semua interaksi sosial. *Unlimited social network* merujuk pada adalah keseluruhan jaringan sosial yang mungkin menjadi saluran dari segala kegiatan sosial seorang individu (baca:alpha) dalam hidupnya. Sebaliknya jaringan sosial bagian merujuk pada satu bisang tertentu dalam jaringan total seorang individu.

Jaringan sosial bagian memiliki lima bidang khusus, yang masing-masing disebut *set*, mencakup: (1) *field set*, pelaku pelaku dimana seseorang melakukan interaksi pada aspek tertentu kehidupannya (seperti dalam kehidupan kekerabatan, atau keagamaan, pekerjaan dan okupasi, rekreasi dan sebagainya); (b) *role system set*, kelompok interaksi dalam penyelenggaraan peran tertentu; (3) *action set*, dalam pencapaian tujuan tertentu; (4) *categorial set*, penggolongan individu di sekitar kehidupannya dan (5) *personal set*, teman atau kenalan.

f. Pembangunan K3i.

TMC (*Traffic Management Centre*) di pusat, regional, maupun lokal merupakan manajemen lalu lintas yang mempunyai fungsi K3I (Komando, Komunikasi, Koordinasi dan Informasi).

Komando merupakan perintah bagi petugas, baik petugas yang ada dilapangan / lokasi maupun lokasi yang rawan terjadinya masalah masalah lalu lintas. Perintah yang diberikan dari TMC merupakan petunjuk yang dipedomani petugas yang di lapangan untuk mengambil tindakan-tindakan diskresi seperti pengalihan arus, memberikan prioritas dan sebagainya. Selain itu juga untuk melakukan tindakan-tindakan upaya paksa yang berupa pengaturan, penjagaan maupun pengawalan, serta penindakan terhadap para pengguna lalu lintas yang membahayakan keselamatan maupun yang melanggar aturan / hukum lalu lintas. TMC juga dapat digunakan untuk melakukan pengawasan terhadap para petugas di lapangan maupun staf dalam menjalankan operasional kepolisian lalu lintas.

Komunikasi merupakan bagian dari TMC untuk menyampaikan atau memperoleh laporan, perintah, informasi, baik di jajaran kepolisian, maupun dari dan untuk masyarakat / *stake holder* lainnya. Komunikasi ini dikendalikan oleh petugas operator baik melalui HT, telephone, SMS, fax maupun *E-mail*. Koordinasi merupakan salah satu fungsi kepolisian lalu lintas yang diemban oleh TMC untuk menyelesaikan masalah (*problem solving*) melalui kemitraan dengan *stake holder* lainnya. Koordinasi ini bisa dilakukan baik internal maupun eksternal kepolisian, baik di tingkat management maupun tingkat operasional (petugas dilapangan). Untuk membangun keenam hal di atas, yang harus dilakukan adalah membuat mapping/ pemetaan masalah lalu lintas, menjabarkan blue print atau kebijakan sistem transportasi, pelayanan LLAJ, secara modern dengan didukung IT agar dalam pelaksanaannya bisa dilakukan secara cepat, tepat, akurat, akuntabel, transparan, informatif, dan mudah.

Upaya membuat *mapping* / pemetaan tentunya diperlukan metode dan konsep pendukungnya. Kajian tentang sistem kekerabatan dan pranata-pranatanya pada dasarnya mempetakan model-model pengorganisasian masyarakat, khususnya Dari pengkajian ini muncul konsepsi-konsepsi yang khas mencerminkan relasi kekerabatan tersebut. Hal ini ilmu kepolisian sebagai ilmu antarbidang dalam permasalahan ini untuk mengidentifikasi dan menyelesaikan masalah tersebut, konsep dan teori yang digunakan dari antropologi.

Peran dan fungsi kepolisian pada manajemen Road Safety:

(a). Memberikan masukan-masukan yang berkaitan dengan *Road Safety*; (b). Membuat SOP yang berkaitan dengan *Safety*; (c). Menjabarkan dan mengimplementasikan manajemen *Road Safety* dalam penyelenggaraan tugas kepolisian baik yang bersifat rutin, khusus, dan kontijensi; (d). Membuat hasil-hasil / produk-produk / laporan-laporan dari penyelenggaraan tugas-tugas kepolisian yang berkaitan dengan manajemen keselamatan jalan untuk peningkatan kualitas pelayanan dibidang LLAJ.

B. Jalan Yang Berkeselamatan (*Safer Road*)

Jalan yang berkeselamatan adalah jalan yang dibangun dan dipelihara/dirawat dan digunakan dengan memenuhi standar-standar keselamatan baik dari pembangunan, operasional, sistem-sistem pendukungnya, tata ruang dan perawatan yang selalu dinamis dan meningkat kualitasnya.

1. Standar Jalan yang Berkeselamatan

- a. Standar Pembangunan
- b. Standar Operasional
- c. Standar Sistem-Sistem Pendukungnya
- d. Standar Pemeliharaan
- e. Standar Penegakan Hukum

2. *Blue Print*. *Blue print* adalah suatu mimpi atau rencana kedepan bagaimana lalu lintas bisa aman, nyaman, tertib, lancar dan selamat. Berbagai persoalan (sosial) yang dihadapi dalam penyelenggaraan dan pemeliharaan Kamseltibcar Lintas menuntut profesionalisme dan kualitas polisi dalam penyelesaiannya. George M. Foster telah memperkenalkan konsepsi *the image of limited goods* untuk menjelaskan pandangan atau nilai budaya bahwa segala sesuatu

yang diinginkan itu (baca: sumberdaya) terbatas adanya, sehingga apabila seseorang mendapat (lebih) banyak, maka orang lain akan berkekurangan. Untuk memperoleh dan memanfaatkan resources yang ada di sekitaran hidupnya diperlukan kerja keras dan persaingan yang kuat dengan orang lain yang juga memerlukannya. Oleh sebab itu jiwa bersaing menjadi patokan nilai budaya dalam kondisi kehidupan yang berkolerasi dengan keterbatasan sumberdaya. Meskipun bungkusnya adalah (suka) bergotong royong. Telaah tentang *the image of limited goods*, merupakan jalan guna mempetakan apa yang wilayah kerja perubahan kebudayaan. Kebudayaan bak sisi mata uang, di satu sisi cenderung bertahan dan disisi lainnya cenderung pula berubah. Perubahan kebudayaan itu terjadi pada tingkat nilai maupun perangkat-perangkat pengetahuan, khususnya akibat akulturasi (mekanisme penggerak perubahan kebudayaan).

Secara internal jajaran Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya memiliki berbagai keterbatasan, baik dibidang jumlah personel, fasilitas maupun anggaran personel. Jika dibandingkan dengan jumlah penduduk maka rasio polisia lalu lintas di Jakarta dan sekitarnya 1:10.615. Dengan rasio yang begitu lebar, bukan perkara murah untuk memberikan pelayanan yang prima bagi warga Jakarta dan sekitarnya. Total personel Ditlantas Polda Metro saat ini berjumlah hanya 1.882 dari total jumlah anggota Polda Metro Jaya yang lebih dari 24.412 orang. Sementara Ditlantas Polda Metro Jaya sebagaimana diuraikan sebelumnya harus berhadapan dengan sikap masyarakat yang makin kritis, atau sikap yang semaunya dan sampai pada tidak patuh hukum. Begitu pula dikalangan investor, mereka tidak segan-segan angkat kaki jika jaminan stabilitas kamtibmas dan kepastian hukum,

termasuk kelancaran arus lalu lintas (dari dan kepelabuhan ekspor misalnya) tidak diberikan oleh jajaran kepolisian Ditlantas Polda Metro Jaya.

Berhadapan dengan masalah ini menarik untuk menyimak tulisan Charles Reith (1977) *Police in Peace and War*, yang mengungkapkan bahwa polisi harus selangkah di depan rakyat. Maknanya bukan hanya sebagai pelayan hukum, tapi juga pelayan dalam menata permasalahan sosial (*social engineer and maintenance order*). Serumit apapun masalah lalu lintas yang timbul akibat dinamika sosial ekonomi masyarakat Jakarta maka jajaran Ditlantas Polda Metro Jaya harus konsisten membangun dan menegakkan integritasnya. Artinya segenap jajarannya harus konsisten menjalankan fungsi utamanya, yaitu memelihara keteraturan dan setiap saat siap memberikan pelayanan pada warga masyarakat yang memerlukan.

3. Penegakan Hukum.

Penegakan hukum sangat menentukan terciptanya keselamatan di jalan. Coba bayangkan bila kebutuhan akan transportasi sudah terpenuhi, kemampuan berkendara sudah dimiliki oleh setiap orang, dan didukung dengan lingkungan infrastruktur jalan yang sudah lengkap dan baik namun tidak ada hukum yang mengatur itu semua, dan walaupun ada hukum yang berlaku namun tidak dijalankan secara konsisten dan berkomitmen oleh para penegak hukum? apa yang akan terjadi? ditambah lagi dengan tidak adanya kesadaran dan kepatuhan dari pengguna jalan akan hukum atau peraturan yang berlaku akan menambah sulitnya menciptakan keselamatan di jalan. Maka dari itu perlu bagi masyarakat pengguna jalan mentaati peraturan lalu lintas, dan yang bersalah harus dikenakan sanksi sesuai dengan tingkat pelanggarannya.

Namun satu hal perlu diingat pula, penegakan hukum sering mendapatkan resistensi dari pengaruh kondisi kehidupan dimana penegakan hukum tersebut dilakukan. James.C. Scott menggunakan konsepsi *the hidden transcript* untuk mengungkapkan gejala gunung es dari sebuah kebudayaan (sukubangsa). Menurut beliau, mengandalkan semata-mata pada 'apa yang dikatakan', atau 'apa yang diperbuat' niscaya belum lengkap, kehidupan sosial manusia ibarat gunung es yang berdiri di tengah lautan, lebih banyak bagian gunung es yang tersembunyi di bagian dalam lautan dari pada di permukaannya. Sebagian besar ahli mengatakan, bagian yang muncul itu sangat sedikit porsinya. Dengan perumpamaan ini, jelas banyak hal yang belum kita ketahui, berada tersembunyi dibalik realita kasat mata dihadapan kita. Bagian yang tersembunyi dari kebudayaan dari struktur nyata inilah yang menjadi perhatian Scott, yang kerap sekali berseberangan dengan struktur itu. Persoalannya terletak pada kenyataan bahwa manusia adalah mahluk yang sangat kompleks, yang tidak hanya mampu mengikuti pedoman kebudayaan dalam hidupnya, bahkan mampu mengkreasi maupun memanipulasinya.

4. Sistem Pendanaan Pembangunan

Pembangunan jalan untuk memenuhi standar keselamatan menggunakan dana APBN atau APBD dan anggaran Non APBN. Peran dan fungsi polisi dalam jalan berkeselamatan (*Safer Road*)

- a. Memberikan masukan / saran perbaikan / peraturan yang berkaitan dengan jalan yang sudah tidak laik atau dapat menjadi penyebab terjadinya laka lantas.
- b. Memberikan rekomendasi atas dampak lalu lintas yang dikarenakan faktor pembangunan jalan atau kesalahan

dalam pembangunan jalan yang mengabaikan faktor keselamatan.

- c. Melakukan penegakan hukum atas potensipotensi terjadinya laka lantas dan masalah lalu lintas

C. Kendaraan Yang Berkeselamatan (*Safer Vehicle*)

Kendaraan yang berkeselamatan adalah kendaraan yang memenuhi standar keselamatan dalam operasional badi kendaraan dan pengoperasionalannya. Standar tersebut adalah :

1. Standar Keselamatan Bagi Kendaraan Bermotor
2. Standar Kelaikan
3. Standar yang Mengoperasionalkannya
4. Standar Pengoperasionalannya

Peran dan fungsi polisi dalam kendaraan yang berkeselamatan / *Safer Vehicle* :

- a. Memberikan usulan atas standar kendaraan bermotor yang memenuhi standar keselamatan
- b. Melakukan fungsi reg ident ranmor
- c. Melakukan penegakan hukum
- d. Membahas kecelakaan yang disebabkan oleh faktor kendaraan bermotor

D. Orang Yang Berkeselamatan (*Safer People*)

Adapun yang dimaksud dengan orang yang berkeselamatan adalah para pengguna jalan baik sebagai pengemudi, penumpang, pejalan kaki atau pengguna lalu lintas lainnya yang memiliki kesadaran, kepekaan keterampilan, kepedulian dan tanggung jawab akan keselamatan baik bagi dirinya maupun orang lain. Beberapa standar yang harus dipenuhi oleh orang dalam berkeselamatan adalah :

1. Standar/pedoman

Para pengguna jalan setidaknya harus mengatur bagi dirinya dalam menjalankan aktivitas di jalan agar selamat, aman, tertib dan lancar.

Adapun standar/pedoman tersebut adalah :

- a. Bagi pejalan kaki
- b. Bagi pengemudi mobil
- c. Bagi pengendara sepeda motor
- d. Bagi Anak-anak TK s/d SLTA
- e. Bagi Guru-guru / pendidikan (TK s/d SLTA)
- f. Kampanye keselamatan
- g. Buku-buku petunjuk Uji SIM
- h. Buku-buku pedoman untuk pelatihan bagi penguji SIM, petugas-petugas Pengemudi/ Pengawal VIP / VVIP
- i. Buku-buku petunjuk untuk :
 - 1) Polsana
 - 2) PKS
 - 3) Kampanye Keselamatan
 - 4) Safety Riding
 - 5) Police Goes to Campus
 - 6) Cara Aman kesekolah
 - 7) Taman Lintas
 - 8) Saka Bhayangkara

2. Sistem Edukasi

- a. Formal
 - 1) Mengadakan elaborasi dengan kurikulum diknas (SD s.d SLTA)
 - 2) Membangun IRSC (*Indonesia Road Safety Center*)

3) Membangun ISDC (*Indonesia Safety Driving Center*)

b. Non Formal

- 1) Secara Langsung
- 2) Melalui Media cetak dan elektronik. Baik kegiatan yang secara langsung maupun melalui media dibuat melalui program Polsana, PKS, *Police Goes To Campus*, cara aman ke sekolah, sekolah saka bhyangkara, taman lalu lintas, *safety riding*, *traffic board*, kampanye keselamatan, KTL (Kawasan Tertib Lalu Lintas), serta penegakan hukum.

3. Sistem Kemitraan/jejaring Kerjasama yang efektif antara pemerintah, swasta dan masyarakat untuk mewujudkan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan dalam bentuk pembuatan *traffic board*, membuat *mapping* dengan pendekatan *geographical community*, dan membuat *mapping* dengan pendekatan kepentingan.

4. Sosialisasi

Para pengguna jalan harus bisa mensosialisasikan tentang arti pentingnya keselamatan berlalu lintas di jalan baik bagi dirinya sendiri maupun bagi para pengguna jalan yang lain.

Diknas dengan penyesuaian materi dengan umur dan jenjang pendidikan anak

- 2) Menyusun Standar untuk kelompok sasaran guru: a) Pelatihan kepada guruguru mengenai materi keselamatan lalu lintas agar informasi yang hendak disampaikan kepada anak didik sesuai dengan keluaran yang diharapkan; b) Pengembangan materi pelatihan bagi guru dengan metode-metode yang fleksibel dan mudah diaplikasikan; c) Pengembangan materi pendidikan yang aktual dengan praktek pengamatan kondisi lapangan dan diskusi interaktif dengan polantas.

- 3) Menyusun Standar untuk pengadaan alat peraga yang menarik, misal (duplikat rambu, miniatur penyeberangan, pengadaan lagu-lagu dan permainan yang mendidik)

- 4) Melaksanakan kampanye keselamatan : a) menyusun bahan dan materi kampanye yang atraktif dan berorientasi public yang hendaknya dikontribusikan dan yang hendaknya dikontribusikan dan direncanakan oleh pihak profesional periklanan; b) Meningkatkan peran sektor swasta untuk pendanaan kampanye keselamatan; c) Menyusun standar keselamatan dan mencanangkan kampanye untuk meningkatkan keselamatan jalan (Bagi Pejalan Kaki, Bagi Pengemudi Mobil, Bagi Pengendara Sepeda Motor, 5) Menyusun Buku-buku Petunjuk untuk : polsana, pks, *police goes to campus*, cara aman kesekolah, sekolah saka bhyangkara taman lalu lintas, *safety riding*, *traffic board*, kampanye keselamatan, kawasan tertib lalulintas, dan gakkum.

b. Di bidang Penegakan Hukum

Peran dan Fungsi Polisi dalam Orang Yang Berkeselamatan

a. Di bidang Edukasi

- 1) Menyusun Standar untuk kelompok sasaran anak usia dini: Pengintegrasian materi keselamatan lalu lintas pada kurikulum pendidikan nasional oleh

- 1) Mempertimbangkan sistem denda ditempatkan untuk menyederhanakan proses hukum.
 - 2) Menyusun Sistem data pengemudi, kendaraan bermotor dan catatan pelanggaran secara *online*.
 - 3) Menfokuskan patroli pada pelanggaran lalu lintas yang bergerak dan pengemudi yang berbahaya.
 - 4) Melakukan penindakan hukum terhadap laka, langgar, dan potensi-potensi penyebab masalah laka dilaksanakan dengan cara manual.
 - 5) Melakukan Penegakan hukum terhadap laka, langgar, dan potensi-potensi penyebab masalah laka dilaksanakan dengan cara elektronik melalui TMC yang melibatkan fungsi *regident*, *gakkum*, dan *cctv* di lapangan.
- c. Di bidang *Regident*. Untuk meningkatkan kualitas dan kompetensi pengemudi, dilakukan hal-hal berikut:
- 1) Memperbaiki tata cara berlalu lintas yang terkait dengan sekolah mengemudi disesuaikan dengan peraturan perundangundangan.
 - 2) Melaksanakan Sistem Uji secara terencana dan terarah yang terbagi dalam Pola-Pola Penanganan Masalah Lalu Lintas Polda Metro Jaya tahapan: a) Pra Uji dilaksanakan oleh sekolah mengemudi, pencerahan, dan perlengkapan/persyaratan ujian SIM, dengan menyusun buku-buku petunjuk Uji SIM; b) Pada Saat uji dilaksanakan melalui Uji teori (pengetahuan, ketrampilan dan etika) dan Uji praktik (mengemudi di jalan lurus, jalan sempit, jalan berkelok, pengereman, licin, dan *mix traffic*), dengan menyusun Buku-

buku Pedoman untuk Pelatihan bagi Penguji SIM.

E. Pasca Kecelakaan (*Post Crash*)

Pilar Ke - 5 menyangkut pelayanan pasca kecelakaan lalu lintas yang berkaitan dengan manusia dan kendaraan bermotor untuk kepentingan perawatan, perbaikan dan penelitian yang berhubungan proses penegakan hukum. Setiap kejadian laka lintas petugas polri wajib untuk mendatangi TKP dengan cepat (*quick response time*). Petugas polri yang melaksanakan TPTKP juga harus dibekali dengan pengetahuan P2GD (Pertolongan pertama gawat darurat) dalam penanganan korban laka lintas. Kecepatan petugas dalam penanganan TKP sangat menentukan terhadap nyawa korban melalui koordinasi dengan pihak medis ataupun rumah sakit terdekat. Polri khususnya polisi lalu lintas dalam melakukan proses penegakan hukum kecelakaan lalu lintas harus melaksanakannya sesuai prosedur dan aturan hukum yang berlaku dengan tetap memperhatikan aspek-aspek kemanusiaan. Seperti misalnya, korban masih berada dalam perawatan rumah sakit, maka sebaiknya penyidik yang proaktif mendatangi rumah sakit untuk melakukan pemeriksaan. Untuk membantu kepentingan korban berupapemenuhan biaya perawatan atau santunan serta untuk perbaikan kendaraan yang rusak Polri juga membantu memberikan pelayanan kecepatan masyarakat dalam mengurus klaim asuransi dan menyiapkan system informasi penanganan laka lintas di TMC/RTMC/ NTMC yang dapat diakses oleh masyarakat yang membutuhkan.

Langkah-langkah harus dilakukan dalam *post crash* adalah :

1. Standar TPTKP, pertolongan, penyelidikan/ penyidikan dan pendataan. Penanganan terhadap kecelakaan lalu lintas diawali dengan adanya pengelolaan TPTKP

(tindakan pertama tempat kejadian perkara). Apabila proses TPPTKP sudah dilaksanakan dengan benar, maka diharapkan untuk tindakan selanjutnya baik itu penyelidikan, penyidikan, sampai kepada pemberkasan, serta pendataan kecelakaan lalu lintas akan berjalan dengan cepat dan sesuai dengan prosedur

2. Pelayanan Asuransi

Dalam pemberian asuransi kecelakaan dilakukan sesuai prosedur dan cepat, sehingga korban tidak menunggu terlalu lama untuk mendapatkan santunan.

3. Pelayanan Rumah Sakit Pihak rumah sakit harus sudah ada MOU dengan jasa rahaarja dalam hal penggantian biaya perawatan akibat kecelakaan, sehingga diharapkan korban langsung bisa mendapatkan perawatan sesegera mungkin dan tidak terbebani oleh tanggungan biaya.

4. Perawatan

Perawatan terhadap korban kecelakaan harus dilakukan secara kontinyu dengan adanya wujud kepedulian dari komunitas solidaritas kecelakaan lalu lintas dalam turut serta membantu baik secara materiil maupun moril.

5. Forum/komunitas keselamatan

Komunitas keselamatan ini dibentuk sebagai wadah komunikasi bagi korban/keluarga korban kecelakaan lalu lintas, para pencinta lalu lintas, pemerhati lalu lintas, serta para pemangku kepentingan yang peduli terhadap keselamatan lalu lintas. Konsep program dari komunitas ini selain untuk menggalang solidaritas korban, komunitas ini juga membuat program untuk mengkampanyekan keselamatan lalu lintas serta mendukung program-program Kamseltibcarlantas.

Pembentukan komunitas ini adalah untuk mencari solusi – solusi yang tepat dalam meningkatkan kualitas keselamatan dan menurunkan tingkat fatalitas korban kecelakaan lalu lintas di jalan

Peran dan fungsi polisi dalam *post crash* :

- Memberikan masukan / dukungan terhadap pasca penanganan laka lintas.
- Membantu pengeluaran santunan / asuransi.
- Bekerjasama / bermitra dengan pemangku kepentingan lainnya yang berkaitan dengan *post crash*.
- Membangun forum yang berkiatan dengan *post crash*.

Kesimpulan

Tulisan ini menggunakan pendekatan budaya dalam mengidentifikasi Kamseltibcar Lantas di Polda Metro Jaya. Melalui pendekatan budaya ini ditekankan pentingnya pendidikan komuniti (*community education*) dalam pembentukan budaya Kamseltibcar Lantas. Proses edukasi tersebut penting untuk dilakukan mengingat masih kuatnya gejala ketidak patuhan hukum sebagian warga kota (pengguna jalan) di Jakarta. Gejala ini, dengan merujuk pada pemikiran Greetz (1973) ditandai dengan terjadinya *invulusi* budaya yang tidak berkesudahan, atau yang ditunjukkan melalui pembagian secara meluas sikap tidak patuh hukum di jalan raya atau seolah-olah pengguna jalan kehilangan referensi normatif dalam bersikap di ranah lalu lintas.

Merujuk pada pemikiran Suparlan (2004:30), kompleksitas budaya tertib lalu lintas dicirikan sebagai liminal, atau dalam proses transisi antara tradisional dan modern, dimana kebudayaan sukubangsa yang digunakan sebagai referensi menjadi kabur sementara kebudayaan

yang baru diperolehnya di Jakarta belum sepenuhnya mantap sebagai sistem budayanya. Sehingga kekacauan dalam tindakan sosial sebagian warga masyarakat Jakarta, khususnya di jalan raya sering ditemui. Tindakan sosial dimanifestasikan dalam bentuk kurang disiplin, kurang tertib, serta sikap pengguna jalan yang tidak mematuhi peraturan. Selain itu proses edukasi ini membuka kesempatan untuk lebih mengenal maupun memahami keberagaman masyarakat Jakarta yang multikultural. Pemahaman tentang keberagaman masyarakat dan kebudayaan Jakarta membuka kesempatan untuk menggali potensi-potensi yang dimiliki masyarakat guna mendukung proses edukasi tersebut.

Dengan demikian hubungan timbal balik dalam bentuk kerjasama antara Polisi (lalu lintas) dengan masyarakat sekelilingnya makin terbangun, yang memberikan peluang bagi polantas menjadi bagian dari masyarakat, sehingga polantas dapat hadir, hidup dan merasakan denyut nadi kehidupan masyarakatnya, mencari jalan keluar atau memecahkan masalah Kamseltibcar Lintas sehingga dapat melakukan pencegahan, dan memberikan rekomendasi kepada *stakeholder*. Interpretasi dari pendekatan budaya dalam tulisan ini adalah proses edukasi yang kemudian berfungsi mengintegrasikan berbagai peran dan fungsi pemolisian. Untuk mewujudkan kamseltibcar Lintas diperlukan langkah-langkah antara lain: 1. Menyempurnakan sistem TMC, 2. Membangun sistem jaringan (*network*), 3. Membangun *quick respon time*, 4. Meningkatkan kegiatan dikmas lintas dalam mewujudkan masyarakat patuh hukum, 5. Membangun kemitraan dalam rangka *problem solving*, 6. Membuat Sistem pendataan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor berbasis elektronik melalui ERI (*Electronic Regident*), 7. Melaksanakan penegakan hukum menggunakan ELE (*Electronic Law Enforcement*), 8. Penerapan

ERP (*Electronic Road Pricing*), 9. Penerapan *e-toll colecting, e-parking* dan lain sebagainya.

Tulisan tersebut dilandasi menggunakan ilmu kepolisian sebagai ilmu pengetahuan yang digunakan untuk mengidentifikasi, membahas, mengembangkan serta mengimplementasikan sebagai landasan berfikir sehingga dapat berkembang dan diharapkan hasilnya lebih berkualitas dalam tindakan pemolisian dalam mewujudkan Kamseltibcar Lintas di Polda Metro Jaya.

Bahan Bacaan

Bakharuddin, 2009. Manajemen Pemolisian Polda Metro Jaya. *Disertasi*. Program Studi Ilmu kepolisian . Fakultas Pasca Sarjana. Universitas Indonesia. Tidak diterbitkan.

D.L. Chryshnanda, 2009. *Pokonya Anda Saya Tilang*. Jakarta> YPKIK

D.L Chysyhnanda, 2009. *Menjadi Polisi Yang Berhati Nurani*. Jakrta. YPKIK.

Lewis, Oscar, 1966, "The Culture of Poverty", *Scientific American*, 215,4: 19-25).

Suparlan, Parsudi, 2008 Dari Masyarakat Majemuk Menuju Masyarakat Multikulturalisme. *Editor*:

Chryshnanda DL dan Yulizar Syafri

Suparlan, Parsudi, 2008 . *Ilmu kepolisian . Eds*. Chrushnanda DL dan Yulizar Syafri

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

Vademikum Polisi Lalu Lintas