

**PENGATURAN BIDANG PELAYANAN PUBLIK LALU LINTAS  
(Studi Kota Bandar Lampung)**

**(Skripsi)**

**Oleh  
Fahman Mundaca**



**FAKULTAS HUKUM  
UNIVERSITAS LAMPUNG  
BANDAR LAMPUNG  
2018**

## **ABSTRAK**

### **PENGATURAN BIDANG PELAYANAN PUBLIK LALU LINTAS (Studi Kota Bandar Lampung)**

**Oleh  
Fahman Mundaca**

Banyaknya tugas-tugas Pemerintah yang dilakukan oleh para aparatnya telah di atur dalam Ketentuan Peraturan perundang-undangan. Hal tersebut tidak akan mencapai tujuannya bila ketentuan peraturan yang tertulis itu harus dilakukan dengan kaku. Hukum yang baik bukanlah merupakan suatu norma yang tertulis dengan indahny dalam suatu buku tetapi apa yang dilakukan oleh petugas termasuk kebijakan yang harus di perbuat guna mengatasi masalah yang sedang terjadi, professional petugas di tuntutan untuk bertindak guna menerapkan hukum sehingga dapat berjalan secara efektif. Adapun yang menjadi masalah dalam penelitian ini adalah: bagaimana pelaksanaan kebijakan Kepolisian Republik Indonesia bidang pelayanan public lalu lintas kota Bandar Lampung dan faktor apakah yang menghambat pelaksanaan kebijakan Kepolisian Republik Indonesia bidang pelayanan public lalu lintas kota Bandar Lampung.

Metode penelitian yang di gunakan skripsi ini menggunakan metode pendekatan Normatif dan empiris. Sumber data terdiri dari data skunder dan primer. Teknik pengumpulan data dilakukan dengan studi kepustakaan dan studi lapangan. Pengolahan data dilakukan dengan cara pemeriksaan data sistematis data. Analisis data dilakukan secara kualitatif.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa kebijakan Kepolisian Republik Indonesia bidang pelayanan public lalu lintas kota Bandar Lampung telah memberikan beberapa kebijakan, antara lain dalam bidang angkutan barang khusus, pemberian Surat Izin Mengemudi, Pelaksanaan izin trayek, tugas gabungan, angkutan yang tidak layak pemberian prioritas pengangkutan, pemakaian helm, yang semua kebijakan di berikan dengan mengacu kepada ketentuan peraturan perundang-undangan yang di berikan telah memenuhi semua prosedur yang telah ada. Masih adanya factor penghambat kebijakan kepolisian Republik Indonesia bidang pelayanan public lalu lintas kota Bandar Lampung. antara lain kurangnya sumber daya manusia yang berani mengambil resiko akibat kebijakan tersebut. Disiplin loyalitas terhadap atasan, terjadinya multitafsir terhadap ketentuan Undang-undang dan peraturan di jalan raya, adanya egoargonisasi terhadap petugas di jalan raya.

Kata kunci: Pengaturan Bidang, Pelayanan Publik, Lalu Lintas

## **ABSTRACT**

### **REGULATION OF PUBLIC SERVICE TRAFFIC (Study of the city of Lampung)**

**By  
Fahman Mundaca**

The big number of governmental tasks performed by the provincial officers has been regulated in the provisions of legislation. The objective will fail to achieve if the written provisions of the rules have to be rigidly applied. A good law is not merely a well written norm of a book but it is more what officials can do including policies application to solve current problems, the professional officers are required to perform action in order to apply the law to work effectively. The problems in this research are formulated as follows: how is the policy implementation of Indonesian National Police of Public Service - Traffic unit of Bandar Lampung? and what are the inhibiting factors of the policy implementation of Indonesian National Police of Public Service - Traffic unit of Bandar Lampung?

This research applied normative and empirical approaches. The data sources consisted of secondary and primary data. The data collecting techniques were carried out through library study and field study. The data processing was done using examination of systematic data. Then the data were analyzed qualitatively.

The result of the research showed that there were several policies issued by the Indonesian National Police of Public Service - Traffic unit of Bandar Lampung, among others: the regulation of special freight transport, the provision of Driving License, the implementation of route permits, joint duties, the regulation of improper transportation, helmets policy; in which all policies were regulated in accordance with reference to the provisions of the laws and regulations that have met all the existing procedures. There were several inhibiting factors regarding the policy of the Indonesian National Police of Public Service - Traffic unit of Bandar Lampung, included: the lack of human resources who dare to take risks due to the policies above, the disciplinary loyalty to superiors, the occurrence of multiple interpretations of the provisions of the Law and regulations of traffics, the arrogance against the police officers on the roads.

Keywords: Field Settings, Public Service, Traffic

**PENGATURAN BIDANG PELAYANAN PUBLIK LALU LINTAS  
(Studi Kota Bandar Lampung)**

**Oleh  
Fahman Mundaca**

**Skripsi  
Sebagai Salah Satu Syarat untuk Mencapai Gelar  
SARJANA HUKUM**

**Pada**

**Bagian Hukum Administasi Negara  
Fakultas Hukum Universitas Lampung**



**FAKULTAS HUKUM  
UNIVERSITAS LAMPUNG  
BANDAR LAMPUNG  
2018**

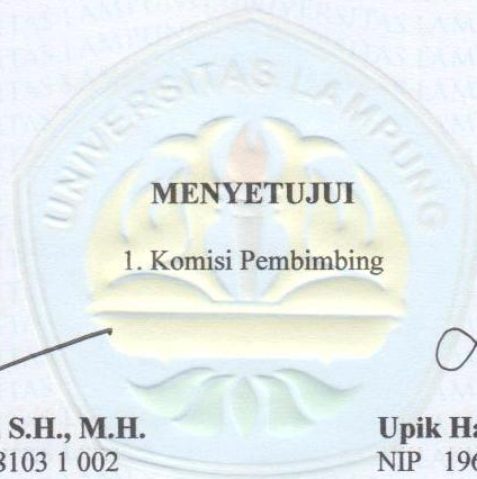
Judul Skripsi : **PENGATURAN BIDANG PELAYANAN PUBLIK  
LALU LINTAS  
(Studi Kota Bandar Lampung)**

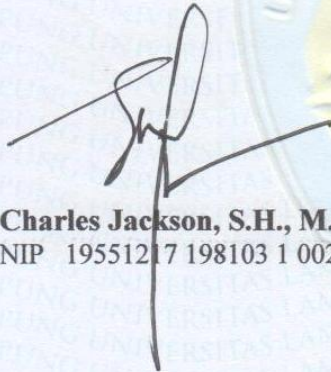
Nama Mahasiswa : **Fahman Mundaca**


No. Pokok Mahasiswa : 1342011066

Bagian : Hukum Administrasi Negara

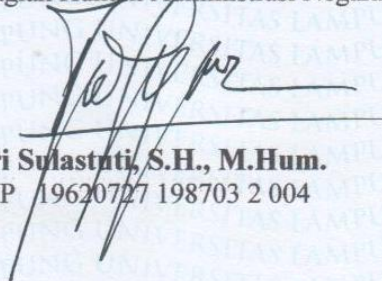
Fakultas : Hukum



  
**Charles Jackson, S.H., M.H.**  
NIP 19551217 198103 1 002

  
**Upik Hamidah, S.H., M.H.**  
NIP 19600606 198703 2 012

2. Ketua Bagian Hukum Administrasi Negara

  
**Sri Sulastuti, S.H., M.Hum.**  
NIP 19620727 198703 2 004

**MENGESAHKAN**

1. Tim Penguji

Ketua : **Charles Jackson, S.H., M.H.**

Sekretaris/Anggota : **Upik Hamidah, S.H., M.H.**

Penguji Utama : **Sri Sulastuti, S.H., M.Hum.**



Dekan Fakultas Hukum

**Armen Yasir, S.H., M.Hum.**

NIP. 19620622 198703 1 005

Tanggal Lulus Ujian Skripsi : **15 Agustus 2018**

## LEMBAR PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan dengan sebenarnya bahwa :

1. Skripsi dengan judul PENGATURAN BIDANG PELAYANAN PUBLIK LALU LINTAS (Studi Kota Bandar Lampung) adalah karya saya sendiri dan saya tidak melakukan penjiplakan atau pengutipan atas karya penulis lain dengan cara yang tidak sesuai dengan tata etika ilmiah yang berlaku dalam masyarakat akademik atau yang di sebut plagiatisme.
2. Hak intelektual karya ilmiah ini di serahkan seluruhnya kepada Universita Lampung.

Atas pernyataan ini apabila dikemudian hari ternyata di temukan adanya ketidakbenaran, saya bersedia menanggung akibat dan menerima sanksi yang di berikan kepada saya, saya bersedia dan sanggup di tuntutan sesuai dengan hukum yang berlaku

Bandar Lampung, 15 Agustus 2018



buat Pernyataan,

iman Mundaca

NPM. 1342011066

## RIWAYAT HIDUP



Nama lengkap penulis adalah Fahman Mundaca, penulis di lahirkan di Bandar Lampung pada tanggal 3 Mei 1995. Penulis adalah anak kedua dari dua bersaudara dari pasangan Bapak Holid Sunarya dan Ibu Farida.

Penulis mengawali pendidikan formal di SD Al-Azhar 1 Way Halim Bandar Lampung yang diselesaikan pada tahun 2007, SMP Negeri 29 Bandar Lampung yang di selesaikan pada tahun 2010 dan SMA Negeri 5 Bandar Lampung yang di selesaikan pada tahun 2013.

Selanjutnya pada tahun 2013 penulis diterima sebagai Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Lampung, program pendidikan strata 1 (S1) melalui ujian masuk lokal (pararel) dan pada pertengahan Juni 2015 penulis memfokuskan diri mengambil bagian Hukum Administrasi Negara. Penulis juga telah mengikuti program pengabdian langsung kepada masyarakat yaitu Kuliah Kerja Nyata (KKN) di Desa Sinar Sari, Kecamatan Kalirejo, Kabupaten Lampung Tengah selama 40 hari. Kemudian pada Tahun 2017 penulis memulai penulisan skripsi sebagai salah satu syarat untuk mencapai gelar Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Lampung.



## **MOTO**

**“Sukseslah, karena orang tuamu layak bahagia diharitua.”  
(FAHMAN MUNDACA)**

***“Allah tidak membebani seseorang melainkan sesuai dengan kesanggupannya”  
(QA. Al-Baqarah: 286)***

Dan tolong menolonglah kamu dalam (mengerjakan) kebajikan dan takwa, dan jangan tolong menolong dalam berbuat dosa dan pelanggaran. Dan bertakwalah kamu kepada Allah, sesungguhnya Allah amat berat siksa-Nya  
(Al-Maidah: 5:2)

## PERSEMBAHAN

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Atas Ridho Allah SWT dan dengan segala kerendahan hati  
kupersembahkan skripsiku ini kepada:

Ayahanda Holid Sunarya dan Farida,  
yang selama ini telah banyak berkorban, selalu berdoa dan menantikan  
keberhasilanku

Kakak ku Ridwan Faridsyah yang selalu menemani dan memberikan motivasi  
yang tak terhingga.

Almamater tercinta Universitas Lampung  
tempatku menimba dan mengembangkan ilmu guna bermanfaat bagi keluarga,  
agama, nusa dan bangsa.

## SANWACANA

*Alhamdulillahirabbil'amin*, segala puji dan syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT, Tuhan sekalian alam yang maha kuasa atas bumi, langit dan seluruh isinya, serta hakim yang maha adil di *yaumulakhir* kelak. Sebab, hanya dengan kehendak-Nya penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi yang berjudul **“Pengaturan Bidang Pelayanan Publik Lalu Lintas (Studi Kota Bandar Lampung)”**, sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Hukum di Fakultas Hukum Universitas Lampung.

Penulis menyadari masih terdapat kekurangan dalam penulisan skripsi ini, saran dan kritik yang membangun dari semua pihak sangat diharapkan untuk pengembangan dan kesempurnaan skripsi ini.

Penyelesaian penelitian ini tidak lepas dari bantuan, bimbingan, dan saran dari berbagai pihak, maka pada kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih kepada:

1. Bapak Charles, S.H.,M.H., selaku Dosen Pembimbing I yang telah dengan sabar meluangkan waktu untuk membimbing, memberikan masukan, motivasi dan mengarahkan penulis sehingga skripsi ini dapat di selesaikan;
2. Ibu Upik Hamidah S.H.,M.H., selaku Dosen Pembimbing II yang telah meluangkan waktu untuk membimbing, memberikan masukan, motivasi, semangat dan dorongan serta mengarahkan penulis sehingga skripsi ini dapat di selesaikan;
3. Ibu Sri Sulastuti, S.H.,M.Hum., selaku Dosen Pembahas I yang telah memberikan saran dan pengarahan dalam penulisan skripsi ini;

4. Ibu Eka Deviani S.H., M.H., selaku Dosen Pembahas II yang telah memberikan saran dan pengarahan dalam penulisan skripsi ini
5. Ibu Sri Sulastuti, S.H., M.Hum., selaku Ketua Bagian Hukum Administrasi Negara Fakultas Hukum Universitas Lampung
6. Bapak Armen Yasir, S.H., M.Hum., selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Lampung;
7. Ibu Diane Eka, S.H.,M.H., selaku Pembimbing Akademik, yang telah membantu penulis menempuh pendidikan di Fakultas Hukum Universitas Lampung;
8. Seluruh Bapak/Ibu dosen dan karyawan/iFakultas Hukum Universitas Lampung, khususnya Bapak/IbuDosen Bagian Hukum Administrasi Negara sumber mata air ilmuku yang penuh ketulusan, dedikasi untuk memberikan ilmu yang bermanfaat dan motivasi bagi penulis, serta segala kemudahan dan bantuannya selama penulis menyelesaikan studi;
9. Kepada Ibu dan Ayah yang telah memberikan motivasi dan semangat yang luar biasa dan menjadi tauladan dalam keluarga. Dan Kakaku Ridwan Faridsyah S.T yang juga selalu memberikan semangat untukku menyelesaikan skripsi ini.
10. Untuk Yuenchi Arwindi sebagai motivator terbaik dalam penyelesaian skripsi ini, terima kasih atas semua semangat dan motivasinya sehingga skripsi ini dapat d iselesaikan.
11. Untuk teman-teman terbaik di Fakultas Hukum Universitas Lampung: Muhammad Iqbal, Muhammad Husen, Putu Sudiarte, Julius Darma Putra,

Rizki Efriliandis. Dan teman-teman angkatan 2013 terima kasih atas kebersamaannya

12. Untuk sahabat terbaik Fazar Eprye, M, Fadly Renaldy, M. Akbar Agung, M. Arlen Baihaki, Fadlan, Mega, dan Yunita. Terima kasih atas kebersamaannya selama ini, semoga persahabatan kita tidak terputus ditelan zaman.

13. Teman-teman KKN Desa Sinar Sari, Kabupaten Lampung Tengah: Yuenchi, Maya, Sarah, Monic, dan Adit, terima kasih atas kebersamaan selama 40 hari yang terkadang membuat kalian kesal dan lain sebagainya.

14. Teman-teman Himpunan Mahasiswa (HIMA) Hukum Administrasi Negara Fakultas Hukum Universitas Lampung, Aziz, Dea, Ratu, Sinta, Riki Nopian, Apip, Ata, Nuril, dan teman-teman HIMA Administrasi Negara lainnya, terima kasih atas kebersamaannya selama ini.

15. Semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu yang telah membantu dalam penyelesaian skripsi ini, terima kasih atas semua bantuan dan dukungannya.

Semoga Allah SWT memberikan balasan atas jasa dan budibai yang telah diberikan kepada penulis. Akhir kata, Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan, akan tetapi sedikit harapan semoga skripsi yang sederhana ini dapat bermanfaat bagi yang membacanya, khususnya bagi penulis dalam mengembangkan dan mengamalkan ilmu pengetahuan.

Bandar Lampung, 15 Agustus 2018

Penulis,

**FAHMAN MUNDACA**

## DAFTAR ISI

	<b>Halaman</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN</b>	
1.1 Latar Belakang .....	1
1.2 Rumusan Masalah .....	7
1.3 Tujuan dan Kegunaan Penelitian.....	7
1.3.1 Tujuan Penelitian .....	7
1.3.2 Kegunaan Penelitian .....	8
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA</b>	
2.1 Makna Kebijakan Publik.....	9
2.2 Tolak Ukur Diskresi.....	11
2.3 Sikap Pemakai Jalan Terhadap Rambu-Rambu Lalu Lintas.....	15
2.4 Tugas Kepolisian Negara Republik Indonesia.....	17
2.5 Sarana Angkutan Penumpang Umum.....	20
<b>BAB III METODE PENELITIAN</b>	
3.1 Pendekatan Masalah.....	28
3.2 Sumber Data.....	29
3.2.1 Data Skunder.....	29
3.2.2 Data Primer .....	29
3.3 Teknik Pengumpulan dan Pengolahan Data .....	29
3.3.1 Teknik Pengumpulan Data.....	29
3.3.2 Pengolahan Data .....	30
3.4 Analisis Data .....	30
<b>BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN</b>	
4.1 Tugas Pokok dan fungsi direktorat lalu lintas .....	32
4.1.1 Visi Misi direktorat Lalu Lintas .....	33
4.1.2 Program Kerja Direktorat Lalu Lintas.....	34
4.1.3 Susunan Organisasi Direktorat Lalu Lintas.....	37
4.1.4 Tugas Organisasi Direktorat Lalu Lintas .....	38
4.1.5 Pos Polisi Lalu Lintas Dikota Bandar Lampung .....	41
4.1.6 Jalur Patroli polisi lalu lintas di kota Bandar Lampung .....	43
4.1.7 Lokasi jalan rawan macet dikota Bandar Lampung .....	43
4.2 Kebijakan Kepolisian Negara Republik Indonesia Bidang Pelayanan Publik Lalu Lintas Kota Bandar Lampung .....	44
4.2.1 Kebijakan Dalam Angkutan Bidang kasus Keputusan Menteri Perhubungan NO. 69 Tahun 1993 pasal 17 (a) junto, surat keputusan Dinas Perhubungan Kota Bandar lampung no. 551. 21. 12/016/II/Dishhub/2015 .....	44

4.2.2	Kebijakan Dalam Pasal 34 Peraturan Pemerintah No. 43 Tahun 1993 Tentang Kendaraan Yang Wajib di dahulukan/ mendapat prioritas.....	46
4.2.3	Kebijakan dalam Pasal 77 Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Kewajiban memiliki SIM. ....	47
4.2.4	Kebijakan dalam Pelaksanaan Izin Trayek Pasal 27 (2) Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 .....	52
4.2.5	Kebijakan dalam Pasal 117 Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 1993 tentang muatan lebih.....	56
4.2.6	Kebijakan Dalam Pasal 48(3) Undang-Undang No 22 Tahun 2009 Tentang Timbang Batas Emisi Gas Buang.....	59
4.2.7	Kebijakan Dalam Pelaksanaan Tugas Gabungan (Pasal 18 Peraturan Pemerintah No 42 Tahun 1993).....	60
4.2.8	Kebijakan Dalam Penggunaan Helm (Pasal 106 (8) Undang-Undang No 22 Tahun 2009.....	62
4.3	Faktor-faktor Yang Menghambat Kebijakan Kepolisian Negara Republik Indonesia Bidang Pelayanan Publik Lalu Lintas kota Bandar Lampung.....	63

## **BAB V PENUTUP**

5.1	Kesimpulan.....	65
5.2	Saran.....	66

## **DAFTAR PUSTAKA**

# **BAB I PENDAHULUAN**

## **1.1 Latar Belakang**

Ketentuan Undang-Undang yang di buat oleh badan legislatif bersama dengan presiden harus di jadikan pedoman oleh pelaksanaan tugas-tugas pembangunan maupun pelayanan publik yang di lakukan oleh pemerintah. Begitu juga ketentuan dalam pasal 14 Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagai alat negara untuk melaksanakan pengaturan, penjagaan, pengawalan, dan patrol dalam kegiatan masyarakat dan pemerintah sesuai kebutuhan menyelenggarakan segala kegiatan untuk menjamin keamanan, ketertiban, kesadaran hukum masyarakat dan ketaatan warga masyarakat terhadap hukum dan peraturan Undang-Undang serta memelihara ketertiban dan keamanan umum.

Institusi kepolisian sebagai salah satu penegak hukum di Indonesia memiliki tujuan untuk memberikan perlindungan dan pelayanan publik bagi masyarakat. Institusi kepolisian sebagai lembaga tingkat pertama yang menangani suatu perkara sebelum di limpahkan ke pengadilan dengan melakukan penyelidikan dan penyidikan terhadap suatu perkara. Untuk menjalankan tugasnya pihak kepolisian tidak dapat selalu berpedoman dengan Undang-Undang yang di buat oleh badan legislatif karena kehidupan masyarakat selalu berkembang dengan pesat sedangkan peraturan yang sudah



di buat tidak selamanya dapat menampung dan menyelesaikan permasalahan yang di hadapi oleh masyarakat secara kompleks.<sup>1</sup>

Sebagai suatu institusi kepolisian Negara Republik Indonesia mempunyai tujuan yang tercantum dalam pasal 4 Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang kepolisian negara Republik Indonesia yang mengatur:

Kepolisian negara Republik Indonesia bertujuan untuk mewujudkan keamanan dalam negeri yang meliputi terpeliharanya keamanan dan ketertiban masyarakat dan tegaknya hukum, terselenggaranya perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat, serta terbinanya ketentraman masyarakat dengan menjunjung tinggi hak asasi manusia.

Tugas kepolisian di harapkan dapat menanggulangi masalah masyarakat secara preventif dan represif. Peran kepolisian secara preventif adalah aktivitas untuk mencegah sebelum terjadinya pelanggaran hukum. Seperti yang termuat dalam pasal 13 Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang kepolisian negara Republik Indonesia yang antara lain tugas pokoknya adalah:

- a. Memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat
- b. Menegakkan hukum
- c. Memberikan pelayanan, perlindungan, dan pengayoman serta pelayanan kepada masyarakat.

Kurang lebih 8 tahun Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang lalu lintas dan angkutan jalan telah dioperasikan, tetapi hasilnya belum berjalan secara maksimal. Hukum itu diam demikian orang awam mengatakan dan hanya melalui petugas oleh para aparat hukum saja citra moralnya dapat

---

<sup>1</sup>. Ridwan HR. Hukum Administrasi Negara, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta. Hlm. 98

diekpresikan. Secara lain juga dapat dikatakan bahwa hukum hanya membuat janji-janji dan hanya melalui karya para petugas hukumlah janji-janji itu dapat di wujudkan dalam kenyataan. Dalam hhubungan dengan usaha demikian itu tampilah aspek penegakan hukum di jalan raya sebagai suatu usaha yang dilakukan secara sadar oleh manusia, bagaimana lazimnya suatu usaha yang dilakukan oleh manusia disini terbuka dua kemungkinan yaitu berhasil atau gagal.

Petugas dikatakan berhasil apabila terdapat kesesuaian diantara apa yang tercantum dalam Undang-Undang lalu lintas dan yang dilakukan oleh para petugas hukum, sedangkan petugas hukum itu dikatakan gagal apabila terjadi ketidak cocokan diantara janji-janji hukum atau cita-cita hukum dengan pelaksanaannya pada kehidupan masyarakat khususnya di jalan raya. Dalam hubungan inilah tampil para petugas hukum sebagai orang-orang yang di tuntutan untuk memiliki kualitas kejiwaan, pengetahuan, dan keterampilan tertentu agar pelaksanaan Undang-Undang khususnya di jalan raya dapat berhasil penerapannya. Kenyataan yang demikian skaligus izin mengemukakan bahwa penyesuaian dijalan raya proses hukum itu bukan berjalan seperti suatu mesin otomatis, melainkan suatu proses yang penuh syarat dengan kreatifitas sehingga oleh karena itu para penegak hukum di tuntutan untuk memenuhi berbagai kualitas seperti energi, intelegensi, professional, kejujuran, serta kesungguhan.<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> M.Karyadi, perundang-undangan lalu lintas dan angkutan jalan raya dengan komentar secara tanya jawab. Politia: Bogor. Halaman 61 1993

Tugas pembangunan di segala bidang akan terus di laksanakan bahkan di tingkatkan dan di perluas. Dengan demikian maka peningkatan kebutuhan transportasi akan semakin tinggi pula, khususnya penggunaan kendaraan bermotor. Transportasi melalui jalan darat merupakan modal transportasi yang paling dominan di bandingkan dengan modal transportasi lainnya. Oleh karena itu, masalah yang paling pelik di hadapi oleh hamper semua kota di Indonesia adalah kemacetan, kesemrautan, dan kecelakaan lalu lintas, serta pencemaran udara. Penanganan masalah transportasi perkotaan yang kurang hati-hati dan kurang terpadu tidak akan dapat memecahkan masalah tersebut secara tepat dan baik. Kondisi ini justru cenderung menimbulkan masalah baru yang dapat menambah kompleks serta rumitnya permasalahan transportasi yang telah ada di kota besar.

Apabila di perhatikan persoalan lalu lintas dan angkutan di kota-kota besar pada dasarnya disebabkan oleh:

- a. Pertumbuhan penduduk di kota-kota besar yang sangat pesat yaitu berkisar antara 3%-5% pertahun.
- b. Perkembangan kota tidak diikuti dengan struktur tata guna tanah yang serasi, hal ini di sebabkan oleh tidak konsistennya rencana umum tata ruang yang telah di ciptakan.
- c. Tidak seimbangnnya tambahan jaringan jalan serta fasilitas lalu lintas dan angkutan bila di bandingkan dengan pertumbuhan jumlah kendaraan. Pertambahan jumlah kendaraan berkisar antara 8%-12% pertahun. Jika pertumbuhan ini tidak dikendalikan, dikhawatirkan terjadi kemacetan total yang hamper terjadi di kota-kota besar Indonesia pada masa yang akan datang.

- d. Penggunaan kendaraan pribadi kurang efisien. Pada sebagian besar lintasan-lintasan di pusat kota Bandar Lampung pada jam sibuk terlihat bahwa hanya sekitar 4% dari kendaraan pribadi yang di muati oleh 4 orang penumpang, sementara itu sekitar 82% kendaraan pribadi yang dimuati oleh 1 sampai 2 orang saja.
- e. Kualitas dan jumlah kendaraan angkutan umum yang belum memadai. Sarana dan prasarana, terminal dan system pengadilan pelayanan angkutan umum belum berhasil di data secara konsepsional. Sistem pelayanan angkutan umum yang ada belum mampu menarik minat pemakai kendaraan pribadi untuk beralih ke angkutan umum.
- f. Kurangnya peranan kereta api sebagai angkutan masal di kota Bandar Lampung<sup>3</sup>

Berdasarkan pengamatan dan analisis situasi kondisi lalu lintas di kota Bandar Lampung dewasa ini semakin padat menyebabkan terjadinya kemacetan lalu lintas, di tambah lagi sarana dan prasarana lalu lintas seperti lampu pengatur lalu lintas yang kadang-kadang mati sehingga menambah kemacetan dimana-mana. Disinilah peran polisi lalu lintas sebagai petugas harus melakukan kebijakan dengan tidak harus berpedoman kepada rambu-rambu lalu lintas yang ada.

Exsistensi penyelenggaraan lalu lintas yang aman dan tertib bukan sekedar persoalan bagaimana menyediakan sarana dan prasarana lalu lintas yang memadai saja, bukan pula sekedar persoalan undang-undang tersebut mengatur secara baik perihal mengenai manajemen dan rekayasa lalu lintas.

---

<sup>3</sup> Iskandar Abu Bakar, *Menuju Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Raya Yang Tertib*. Dinas perhubungan darat: Jakarta 1993. Halaman 8.

Lebih dari itu penyelenggaraan lalu lintas. Lebih dari itu penyelenggaraan lalu lintas sesungguhnya berkaitan erat dengan persoalan bagaimana Undang-Undang lalu lintas dan angkutan jalan dapat memberikan unsur pendidikan atau pembinaan bagi para pengguna jalan serta bagaimana pula penegakkan hukum dari Undang-Undang yang bersangkutan dapat berjalan secara efektif.

Aneka masalah-masalah tersebut di atas seyogyanya menjadi tujuan yang dapat di wujudkan melalui Undang-Undang yang mengatur lalu lintas dan angkutan jalan. Sebagaimana yang telah dikemukakan oleh Suryono Sukamto bahwa salah satu tujuan dari peraturan lalu lintas dan angkutan jalan adalah untuk merubah pola-pola perilaku warga masyarakat di sector kepentingannya untuk menggunakan jalan raya. Oleh karena itu, masalah tersebut berkaitan erat dengan membentuk kesadaran hukum serta berprosesnya persoalan tersebut dalam kebudayaan struktur sosial masyarakat. Melihat pernyataan tersebut polisi lalu lintas sebagai pintu gerbang utama guna melaksanakan peraturan. Untuk membentuk kesadaran hukum, maka di perlukan manusia-manusia yang memerintah untuk bersikap adil dalam memberikan kebijakan untuk menerapkan ketentuan atau peraturan yang ada.<sup>4</sup>

Kondisi seperti ini harus terjelma melalui tangan-tangan petugas penegak hukum yang professional yang tidak saja berdasarkan ketentuan aturan hukum yang termuat pada isi Undang-Undang tetapi penyelenggaraan petugas pemerintah maupun pembentukan hukum untuk melaksanakan kebahagiaan dan kesejahteraan bagi pihak-pihak yang diaturnya.

---

<sup>4</sup> Suryono Sukamto, *Suatu Tinjauan Sosiologi Terhadap Amsalah-Masalah Sosial*. Halaman 31. 1982. Alumni Bandung.

Dalam rangka pelaksanaan Undang-Undang atau pemerintah tidak kaku di terapkan diperlukan kebijakan-kebijakan atau kebebasan bertindak. Polisi lalu lintas dalam mengatur ketertiban dan kelancaran di jalan raya juga memerlukan apa yang di sebut kebijakan dalam hukum administrasi negara terkenal dengan diskresi.

## **1.2 Rumusan Masalah**

Adapun yang dijadikan masalah dalam penulisan skripsi ini adalah sebagai berikut:

- A. Bagaimanakah kebijakan kepolisian Republik Indonesia bidang pelayanan publik lalu lintas kota Bandar Lampung.
- B. Faktor-faktor apakah yang menghambat kebijakan kepolisian Republik Indonesia bidang pelayanan publik lalu lintas kota Bandar Lampung.

## **1.3 Tujuan dan Kegunaan Penelitian**

### **1.3.1 Tujuan penelitian**

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

- a. Untuk mengetahui kebijakan kepolisian Republik Indonesia bidang pelayanan publik lalu lintas Kota Bandar Lampung,
- b. Untuk mengetahui factor-faktor yang menghambat kebijakan kepolisian Republik Indonesia bidang pelayanan publik lalu lintas kota Bandar Lampung.

### **1.3.2 Kegunaan Penelitian**

Adapun kegunaan penelitian ini adalah sebagai berikut:

a. Secara teoritis

Penelitian ini berguna untuk mengembangkan konsep pengetahuan dalam rangka mengetahui kebijakan kepolisian Republik Indonesia bidang pelayanan publik lalu lintas kota Bandar Lampung.

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1 Makna Kebijakan Publik**

Kebijakan publik dalam definisi yang mashur dari Dye adalah whatever governments choose to do or not to do, maknanya menyatakan bahwa apapun kegiatan pemerintah baik yang eksplisit maupun implisit merupakan kebijakan. Jangan dikira bahwa pemerintah tidak berbuat apa-apa maka diamnya pemerintah menurut Dye adalah kebijakan. Interpretasi dari kebijakan di atas harus di maknai dengan dua hal penting, pertama bahwa kebijakan harus dilakukan oleh badan pemerintah dan kedua, kebijakan tersebut mengandung pilihan di lakukan atau tidak dilakukan oleh pemerintah. Sedangkan James E Anderson mendefinisikan kebijakan sebagai perilaku dari sejumlah aktor (pejabat, kelompok, instansi pemerintah) atau serangkaian aktor dalam suatu bidang tertntu.

Berbicara tentang kebijakan memang tidak lepas dari kaitan kepentingan antar kelompok baik di tingkat pemerintah maupun masyarakat secara umum. Menurut Hogwood dan Gunn menyatakan bahwa terdapat 10 istilah kebijakan dalam pengertian modern yaitu :

1. Sebagai label untuk sebuah bidang aktifitas
2. Sebagai ekspresi tujuan umum atau aktifitas negara yang di harapkan
3. Sebagai proposal spesifik
4. Sebagai keputusan pemerintah
5. Sebagai otoritas formal



6. Sebagai sebuah program
7. Sebagai output
8. Sebagai hasil (*outcome*)
9. Sebagai teori dan model
10. Sebagai sebuah proses

Sementara itu *Lasswell* menginginkan ilmu kebijakan publik mencakup 1. Metode penelitian proses kebijakan 2. Hasil dari studi kebijakan 3. Hasil temuan penelitian yang memberikan kontribusi paling penting untuk memenuhi kebutuhan-kebutuhan integrasi era sekarang. Selain itu juga *Lasswell* menggerakkan dan mendorong agar para analis kebijakan menjadi lebih kreatif dalam mengidentifikasi masalah-masalah kebijakan. Analisis kebijakan harus menunjukkan rasionalitas dan kreatifitas dalam menciptakan alternatif-alternatif kebijakan. Dengan demikian analisis kebijakan harus memiliki banyak metode dan sarana untuk menciptakan kebijakan-kebijakan sebagai solusi masalah publik.

Kebijakan memang menjadi ranah yang amat berbau kekuatan untuk saling mempengaruhi dan melakukan tekanan kepada para pihak sehingga kebijakan sebagai suatu tindakan yang mengarah pada tujuan yang di usulkan oleh seseorang, kelompok, atau pemerintah dalam lingkungan tertentu sehubungan dengan adanya hambatan-hambatan tertentu seraya mencari peluang-peluang untuk mencapai tujuan tertentu.

Kebijakan publik dalam kerangka substantif adalah segala aktifitas yang dilakukan oleh pemerintah untuk memecahkan masalah publik yang di hadapi. Dengan membawa kebijakan publik dalam ranah upaya memecahkan

masalah publik maka warna administrasi publik akan lebih terasa kental. Kebijakan publik diarahkan untuk memecahkan masalah publik guna memenuhi kepentingan dan penyelenggaraan urusan-urusan publik. Kebijakan publik sejauh mungkin diupayakan berada dalam aturan kebijakan yang berlandaskan pada sebesar-besar kepentingan publik. Kebijakan publik memang masuk dalam ranah kepentingan dengan banyak aktor yang terlibat didalamnya, nilai-nilai rasional yang dikembangkan dalam analisis kebijakan publik sedapt mungkin didekatka kepada kepentingan publik.

## 2.2 Tolak Ukur Diskresi

Dalam kepustakaan hukum administrasi istilah yang sering digunakan adalah kekuasaan bebas. Dalam praktek sering terdengar istilah kebijaka sebagai perbandingan dikemukakan istilah yang di gunakan dalam berbagai sistem hukum administrasi. Dalam paparan tersebut kebijakan disebut juga diskresi. Hukum administrasi di Inggris menyebut kebijakan: *Discretionary power* sedangkan hukum administrasi di Jerman menyebut kebijakan: *Vrij bevoegheid*. Berbicara tentang tolak ukur apakah yang dapat dijadikan tolak ukur mentolerir kebijakan yang di keluarkan pemerintah (polisi lalu lintas)?

Menurut para pakar hukum administrasi seperti Philipus M. Hjhon selama tindakan atas inisiatif sendiri dari administrasi negara memberi atau membawa manfaat bagi kesejahteraan umum maka tindakan itu dapat di tolerir secara teoritis memang demikian. Sebab pendirian negara dan penyelenggaraan pemerintah, maupun pembentukan hukum dimaksudkan untuk memberi atau merealisasikan kebahagiaan kepada pihak-pihak yang di atur. Demikian juga mengenai *pourviur desceretionnaire* yang oleh

Sunaryati Hartono dikemukakan bahwa penerapannya tidak boleh mengakibatkan warga negara menjadi kehilangan pekerjaan atau penghidupan yang layak atau sangat kurang kemampuan dan kemungkinan untuk menikmati penghidupan dan pekerjaan yang baik. Akan tetapi kenyataan sering menunjukkan hal lain bahkan juga suatu keadaan yang sangat kontradiksi.

Disuatu bagian upaya-upaya penyingkatan ataupun pencapaian kesejahteraan umum justru sering menimbulkan ketidak sejahteraan bagi sebagian anggota masyarakat. Sedangkan dibagian lain dengan berkembang luasnya inisiatif sendiri dalam menyelenggarakan kekuasaan sudah tentu akan makin membuka peluang terjadinya penyalahgunaan kekuasaan. Terhadap masalah tolak ukur itu Prayudi Atmosudjiro mengemukakan dua asas yang senantiasa harus di perhatikan oleh administrasi negara dalam melaksanakan kebebasan bertindak.

Kedua asas tersebut adalah:

1. Asas legalitas (*wetmatigebeid*)
2. Asas yuridikitas (*rechmatigebeid*)

Asas legalitas berarti bahwa setiap tindakan administrasi harus di ambil berdasarkan atas ketentuan undang-undang. Sedangkan yang di maksud dengan asas yuridikitas adalah bahwa setiap tindakan yang di ambil oleh administrasi negara tidak boleh melanggar hukum.

Suatu konsep pemikiran yang di pandang lebih mendasar dan terperinci tentang tolak ukur penggunaan *pourviur discretionnaire* dapat di pahami melalui pendapat Syahrhan Basah menurut pendapat beliau bahwa: tujuan

negara yang harus di capai, melibatkan administrasi negara dalam melaksanakan tugas-tugas servis publiknya yang sangat kompleks, luas lingkungannya, dan memasuki semua sektor kehidupan dalam hal ini negara memiliki kekuasaan dalam menentukan kebijakan-kebijakan walaupun demikian sikap tindakannya itu haruslah dapat dipertanggung jawabkan baik secara moral maupun hukum. Oleh karena itu, agar tindakan administrasi negara tidak mengakibatkan kerugian pada masyarakat maka tindakan itu tidak hanya harus dapat dipertanggung jawabkan secara hukum dalam pengertian luas, mencakup asas legalitas dan asas yuridikitas namun juga secara moral.

Konsepsi pertanggung jawaban berpilarkan moral dan hukum dipadukan hingga menghasilkan tolak ukur batas atas dan batas bawah. Tanggung jawab administrasi negara secara moral atas tindakan yang di lakukan adalah ditunjukkan pada Tuhan Yang Maha Esa. Tuntutan moralitas ini dapat di pahami berdasarkan dua argumentasi.

1. Mengingat bahwa dasar pertimbangan di terapkannya kebijakan lebih merupakan ide-ide di bandingkan yuridis
2. Mengingat keberadaan administrasi negara di mungkinkan untuk memberikan diskresi/kebijakan karena melekatnya fungsi servis publik (pelayanan masyarakat) yaitu fungsi yang di maksudkan atau bertujuan untuk mengingatkan kesejahteraan umum.

Dengan keberadaan yang sedemikian rupa sudah selayaknya apabila kepada administrasi negara mendasarkan, menyesuaikan, dan menyelaraskan setiap tindakan-tindakan beserta akibat yang timbul secara lebih manusawi. Keadaan selaras dan sesuai tersebut harus tetap di tegakan administrasi

negara sekalipun sanksi-sanksi terhadap pelanggaran hanya bersifat persuasif.

Jika di lihat batas atasnya juga di maksudkan sebagai suatu ketaatan azas ketentuan perundang-undangan yang tingkatannya lebih rendah tidak boleh bertentangan dengan peraturan yang tingkatannya lebih tinggi. Untuk melihat di dalam ketaatan azas tersebut pada dasarnya terkandung 2 hal penting yaitu:

- a. Apabila suatu peraturan penyelenggaraan pemerintah telah di atur oleh pemerintah pusat atau daerah tingkat atasnya maka daerah tidak boleh mengaturnya lagi (pasal 39 ayat 2 undang-undang Nomor 5 Tahun 1974)
- b. Pemerintah pusat atau daerah tingkat atasnya diperkenankan untuk mengatur kembali berbagai peraturan yang telah di atur oleh daerah kecuali jika dinyatakan dengan tegas oleh undang-undang.

Sedangkan yang di maksud dengan batas di bawah adalah bahwa setiap peraturan yang di buat (termasuk diskresi) ataupun sikap tindakan administrasi negara secara aktif maupun pasif tidak boleh melanggar hak dan kewajiban azasi warga masyarakat seperti yang di tetapkan dalam Undang-Undang 1945. Bila di lihat secara keseluruhan dapat di kemukakan bahwa agar diskresi dapat ditolerir menurut norma-norma hukum administrasi negara tersebut harus didasarkan pada *wetmatige* dan *rechmatige* serta memenuhi kriteria izin sebagai instrumen untuk mencapai tujuan antara lain:

- a. Tidak menyalahi atau menyimpang dari ketaatan azas hierarki peraturan perundang-undangan.
- b. Tidak melanggar hak dan kewajiban azasi warga masyarakat (negara)

- c. Diterapkan dalam rangka mendukung upaya mewujudkan atau meralasasikan kesejahteraan umum.

### **2.3 Sikap Pemakai Jalan Terhadap Rambu-Rambu Lalu lintas**

Apabila dilihat kondisi para pemakai jalan khususnya pemudi kendaraan bermotor di jalan raya seharusnya mereka patuh terhadap keberadaan dari suatu rambu-rambu lalu lintas (pasal 34 PP Nomor 43 Tahun 1993 tentang Sarana dan Prasarana Lalu lintas jalan). Dalam lalu lintas sudah merupakan idaman bagi setiap pengguna jalan adalah ingin selalu sampai ke tempat tujuan dengan cepat dan selamat. Oleh karena itu, perlu disadari oleh pemakai jalan bahwa untuk mewujudkan keamanan, kenyamanan, dan kelancaran lalu lintas perlu diperhatikan hal-hal sebagai berikut:

- a. Peraturan yang ada
- b. Sika para pemakai jalan
- c. Alat dalam menggunakan jalan
- d. Sarana jalan itu sendiri dan kelengkapannya yang berupa tanda-tanda lalu lintas

Mengenai fungsi dari tanda-tanda lalu lintas jalan rayatersebut adalah memuat ketentuan-ketentuan untuk semua pemakai jalan yang berisikan larangan-larangan maupun keharusan dalam rangka mewujudkan lalu lintas yang aman, tertib, lancar, dan sehat.

Tanda-tanda lalu lintas tersebut dapat berupa huruf, angka, gambar yang dipasang di tempat yang tetap di tepi jalan atau disebelah atas jalan. Dengan dipasangnya tanda-tanda lalu lintas jalan raya ini akan terlihat oleh pemakai

jalan tentang keadaan situasi ditempat tersebut secara jelas. Oleh karena itu, anggota masyarakat diingatkan atau dilarang menempatkan atau mempunyai papan nama yang dipasang di jalan, di tepi jalan atau di atasnya yang menyeupai tanda-tanda lalu lintas seperti di tetapkan oleh Undang-Undang Lalu lintas jalan, sehingga dapat menimbulkan kesalahan bagi para pemakai jalan khususnya para pengemudi kendaraan bermotor. Dalam membaca makna dari rambu-rambu lalu lintas tersebut semua orang harus patuh terhadap rambu-rambu lalu lintas apabila orang tersebut mengendarai kendaraan bermotor dijalan raya.

Keberadaan rambu-rambu lalu lintas yang di pasang oleh dinas perhubungan dimana instansi tersebut berwenang untuk melakukan perencanaan, pengadaan, dan pemeliharaan rambu-rambu lau lintas. Oleh karena itu, dinas perhubungan sebagai intansi yang mengelola rambu-rambu lalu lintas maka dinas perhubungan harus melakukan pemeriksaan rutin terhadap rambu-rambu jalan raya tersebut, dimana harus dijaga kebersihannya agar menimbulkan rasa hormat bagi pemakai jalan khususnya para pengemudi. Hal yang termuat dalam manfaat dari rambu-rambu lalu lintas merupakan instrument hukum yang perlu ditaati oleh semua pemakai jalan. Adapun manfaat dari rambu-rambu lalu lintas antara lain:

- a. Pemberi informasi kepada pengguna jalan
- b. Mengatur kelancaran lalu lintas
- c. Mengatur ketertiban lalu lintas
- d. Pengatur kecepatan kendaraan bermotor
- e. Pengendali penataan lalu lintas dan angkutan

## 2.4 Tugas Kepolisian Republik Indonesia

Kewenangan yang dimiliki oleh kepolisian lalu lintas tidak dapat dilakukan bahwa polisi dapat menggunakan hak atau wewenangnya didasarkan kriteria “mau tidak mau”, wewenang kepolisian ‘police descreation” lebih ditekankan pada “kewajiban”. Menggunakan wewenangnya disini polisi lalu lintas dituntut kemampuan intelektual atau peengabdiannya sebagai aparat penegak hukum. Polisi lalu lintas adalah salah satu pilar criminal justice system yang dari dulu hingga sekarang sering menjadi sorotan masyarakat. Perilaku para polisi lalu lintas dari tingkat bawah sampai yang tertinggi sering menggemaskan banyak orang. Setiap hari dapat kita saksikan berapa banyak sumpah serapah para supir, para pengendara kendaraan yang marah akibat kesewenang-wenangan mereka. Kenyataannya memang bahwa polisi lalu lintas terkadang secara sengaja melakukan tilang terhadap pengendara kendaraan bermotor agar mendapatkan uang dari mereka. Perilaku polisi lalu lintas ini kemudian menjuru ke hal-hal yang buruk lagi seperti perampokan, terlibat perdagangan narkoba, pelecehan, dan lain-lain.

Berdasarkan pendapat Dr. Erlangga Mesdiana mengingatkan bahwa kecendrungan aksi-aksi kekerasan yang dilakukan oleh aparat itu adalah cerminan dari masyarakat yang sedang stres karena berbagai tekanan, termasuk tekanan ekonomi. Polisi adalah bagian dari masyarakat itu sehingga mereka bisa saja menjadi stres. Disamping mental dan perilaku yang buruk para polisi kita pun sudah tidak mampu menjalankan tugas dengan baik. Timbul kesan bahwa polisi sekarang terkesan takut, pasif, dan tidak tegas dalam menegakan hukum. Hal ini ditandai dengan tindakan kemampuan polisi dalam mengatasi berbagai demonstrasi dan kerusuhan yang terjadi.



Untuk meningkatkan citra polisi di masyarakat adalah melakukan pendekatan kepada masyarakat. Kita sangat setuju dengan komitmen mantan kapolri Rusman Hadi untuk menjadikan polri dekat dengan masyarakat dengan memperbaiki kinerja, membenahan administrasi, dan melakukan upaya polisi turun kejalan dalam arti melakukan kegiatan persuasif bersama masyarakat. Kegiatan turun kejalan adalah melihat bagaimana tugas polisi lalu lintas di jalan raya selama ini. Apabila diperhatikan tugas polisi lalu lintas cukup banyak tetapi yang sangat mencolok dalam kenyataan yang kita jumpai sehari-hari, terutama dalam tugas pengawasan lalu lintas. Dalam tugas pengawasan lalu lintas jalan yang di lakukan polisi lalu lintas di bagi antara lain:

a. Pengawasan terhadap keamanan dan ketertiban tentang memakai jalan untuk mencegah terjadinya kecelakaan-kecelakaan dengan cara mengatur pemakai jalan ataupun dengan jalan mempengaruhi pengemudi-pengemudi dan pemakai jalan lainnya supaya berhati-hati, karena kecelakaan lalu lintas itu dapat di sebabkan kelalaian dari si pemakai jalan, apakah dia sebagai pemilik kendaraan bermotor maupun pejalan kaki.

Walaupun harus diakui disamping dengan apa yang telah diuraikan diatas terdapat faktor-faktor lain yang menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas seperti:

- 1) Pengemudi kendraan pribadi/pemakai jalan mempunyai tabiat yang tidak sadar, tidak memperhatikan rambu-rambu lalu lintas yang ada di jalan,kekuatan jasmani yang menurun akibat minuman keras.
- 2) Pengaruh alam seperti hujan, kabut, dan sebagainya
- 3) Kesalahan konstruksi jalan dan lain-lain.

- b. Pengawasan terhadap pengangkutan orang dan barang yang berhubungan dengan lalu lintas perekonomian:
- 1) Memelihara pelaksanaan peraturan tentang perjanjian mempergunakan otobus umum untuk pengangkutan penumpang, dan pengangkutan barang dengan kendaraan bermotor di atas trayek-trayek yang di setujui oleh menteri perhubungan.
  - 2) Menjaga jangan sampai terjadi keberatan-keberatan ekonomis sungguh-sungguh karena adanya persimpangan yang tidak sehat antara alat-alat angkutan yang sejenis serta mengakibatkan jatuh bangkrutnya perusahaan yang bersangkutan.
- c. Penjagaan jalan-jalan dan jembatan terhadap kerusakan yang luar biasa karena dilewati oleh kendaraan yang berat dengan cara:
- 1) Membagi jalan-jalan dalam berbagai kelas agar kendaraan tidak melampaui muatan sumbu yang berat untuk masing-masing kelas jalan itu.
  - 2) Membatasi dan menempatkan daya angkut dari kendaraan itu memenuhi syarat-syarat yang diadakan atau berdasarkan peraturan pemerintah tentang hal pemeriksaan. Kesemuanya ini merupakan tugas polisi lalu lintas yang selain itu mempunyai tugas lain seperti aparat penegak hukum terutama perundang-undangan lalu lintas dan peraturan pelaksanaannya.

## 2.5 Sarana Angkutan Penumpang Umum

Kebutuhan angkutan umum sangat diperlukan khususnya di wilayah perkotaan yang sangat padat penduduknya sehingga mempunyai mobilitas hidup yang tinggi dalam kegiatan sehari-harinya. Padatnya pergerakan orang sebagaimana tersebut di atas tentunya membutuhkan sarana angkutan yang memadai agar dapat memudahkan atau membantu memperlancar pergerakan orang di wilayah kota dari tempat asal tujuan tanpa adanya hambatan. Untuk itu sangatlah penting di wilayah perkotaan untuk dilayani oleh angkutan umum. Banyak alasan orang melakukan perjalanan antara lain:

- a) pergi untuk kerja
- b) keperluan berangkat sekolah
- c) kepasar untuk berbelanja
- d) rekreasi dan lain sebagainya

Ciri-ciri angkutan umum

Frekuensi adalah jumlah perjalanan kendaraan dalam satuan waktu tertentu yang dapat didefinisikan sebagai frekuensi tinggi atau frekuensi rendah. Frekuensi tinggi berarti banyak perjalanan dalam periode waktu tertentu, secara relatif frekuensi rendah berarti sedikit perjalanan selama waktu periode tertentu. Frekuensi diartikan juga sebagai suatu segi dari tiap modal angkutan umum yang penting untuk penumpang dan mempengaruhi modal mana yang ditetapkan untuk dipakai. Headway adalah selang waktu yang ditentukan antara kendaraan yang satu dengan yang lainnya menyusul dibelakangnya. Waktu tunggu adalah waktu yang diperlukan bagi calon

penumpang untuk kendaraan yang melewati suatu jalan, dimana waktu tunggu ini dapat diartikan separuh dari frekuensi.

Aspek-aspek angkutan umum :

Metode dasar pemberangkatan umum dan dapat dipakai dalam pelayanan umum yaitu:

- a) pemberangkatan berjadwal
- b) pemberangkatan yang diatur
- c) pemberangkatan yang tidak diatur
- d) berdasarkan panggilan kemampuan untuk mencapai tujuan

Pelayanan angkutan umum yang baik adalah pelayanan angkutan yang mampu masuk/menjuju tujuan dimana penumpang memulai dan mengakhiri perjalanan, dimana hal ini tergantung kualitas jalan dan kebutuhan penumpang.

Jenis pelayanan angkutan umum :

Pelayanan angkutan umum di perkotaan meliputi:

- a) angkutan dalam trayek dan tetap diatur
- b) angkutan tidak dalam trayek

Ciri-ciri pelayanan angkutan umum dalam trayek tetap dan teratur

Pelayanan angkutan umum dalam trayek tetap dan teratur diwilayah perkotaan pada umumnya memiliki ciri-ciri sebagai berikut:

Trayek utama: memiliki jadwal tetap yang melayani angkutan antar kawasan utama, dan pendukung dengan melakukan perjalanan pulang pergi secara tetap dan di layani hanya oleh mobil bus baik untuk perjalanan ekonomi

maupun non ekonomi serta pelayanannya terus-menerus dan berhenti pada tempat-tempat untuk menaik dan menurunkan orang yang telah ditetapkan untuk angkutan kota.

Trayek cabang: mempunyai jadwal tetap yang melayani kawasan pendukung dan pemukiman yang dilayani oleh mobil bus baik untuk pelayanan ekonomi maupun pelayanan non ekonomi dengan pelayanan yang terus-menerus dan berhenti pada tempat-tempat untuk menaik dan menurunkan orang yang telah ditetapkan untuk angkutan kota.

Trayek ranting: tidak mempunyai jadwal tetap yang melayani angkutan dalam wilayah pemukiman yang dilayani oleh bus atau mobil penumpang dengan pelayanan angkutan yang terus-menerus dan berhenti pada tempat-tempat untuk menaik dan menurunkan orang yang telah ditetapkan untuk angkutan kota.

Trayek langsung: mempunyai jadwal tetap sesuai jam perjalanan pada kartu pengawasan dengan pelayanan secara terus-menerus dan berhenti pada tempat-tempat untuk menaik dan menurunkan penumpang yang telah ditetapkan untuk angkutan perkotaan, trayek ini melayani angkutan antar kawasan utama dengan kawasan pendukung dan kawasan pemukiman dengan mobil bus baik mobil bus ekonomi maupun non ekonomi.

Persyaratan angkutan umum:

Setiap kendaraan angkutan umum dalam trayek tetap dan teratur harus memenuhi persyaratan sebagai berikut:

- a. mencantumkan nama perusahaan dan nomor urut kendaraan pada sisi kiri kanan dan belakang kendaraan.
- b. Memasang papan trayek yang memuat asal dan tujuan serta jalan yang dilalui
- c. Jenis trayek yang dilayani harus di tulis secara jelas dengan huruf balok misalnya angkutan “BUS KOTA” untk angkutan jenis bus dan “ANGKUTAN KOTA” untuk jenis mobil angkutan umum
- d. Jati diri pengemudi yang ditempatkan pada dashboard
- e. Dilengkapi kotak obat lengkap dengan isinya.

Untuk angkutan umum yang melayani trayek dalam kota dibolehkan memasang papan reklame selama tidak mengganggu identitas kendaraan dan harus memenuhi persyaratan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Setiap pengemudi angkutan umum yang melayani trayek dalam kota diwajibkan memakai pakaian seragam yang dilengkapi dengan identitas perusahaan serta memakai kartu pengenalan yang dikeluarkan oleh perusahaan.

Jenis angkutan umum yang tidak dalam trayek

Angkutan umum tidak dalam trayek meliputi:

- a) pengangkutan dengan taksi
- b) angkutan orang dengan tujuan tertentu
- c) angkutan orang dengan untuk keperluan pariwisata
- d) angkutan orang di kawasan tertentu

Angkutan taksi

Ciri-ciri pelayanan angkutan taksi

- a) tidak berjadwal

- b) dilyani oleh mobil penumpang/sedan taksi yang dilengkapi dengan argometer
- c) pelayanan dari pintu ke pintu

Persyaratan pengangkutan dengan menggunakan taksi

Penyelenggaraan angkutan taksi dilakukan dengan mobil penumpang yang di beri tanda khusus serta dilengkapi dengan argometer, dan persyaratan yang harus dipenuhi oleh kendaraan taksi adalah sebagai berikut:

- a) tanda taksi ditempatkan diatas atap bagian luar kendaraan dan harus menyala apabila taksi dalam keadaan kosong dan padam apabila argometer dihidupkan
- b) Tulisan AC dalam kaca depan dan belakang sebelah kiri
- c) Logo dan nama perusahaan yang ditempatkan pada pintu depan
- d) Lampu bahaya berwarna kuning
- e) Jati diri pengemudi
- f) Radio komunikasi
- g) Kotak obat lengkap dengan isinya
- h) Keterangan tentang biaya awal
- i) Nomor urut taksi
- j) Nomor daftar penyesuaian tarif apabila terjadi perubahan tarif dan argometer belum disesuaikan.

Pada taksi dapat dipasang papan reklame yang dipasang membujur diatas atap kendaraan dengan tidak mengganggu identitas kendaraan dengan ukuran tinggi 350mm dan panjang kebelakang 500mm, tebal maksimum bagian belakang 100mm, dan terlihat jelas pada malam hari.

Wilayah operasi

Wilayah operasi taksi meliputi:

- a) Wilayah administrasi, kabupaten, dan kota
- b) Kebutuhan jasa angkutan taksi makin meningkat seiring perkembangan wilayah perkotaan dan tersedianya prasarana jalan sehingga wilayah operasi taksi dapat melampaui wilayah administrasi daerah kabupaten dalam suatu provinsi yang ditetapkan oleh gubernur dan apabila lebih dari satu provinsi maka ditetapkan oleh direktur jendral perhubungan darat.

Angkutan sewa

Penyelenggaraan angkutan dengan cara sewa dilakukan dengan menggunakan mobil penumpang yang pengoperasiannya didasarkan atas perijinan sewa atau borongan.

Ciri-ciri pelayanan angkutan orang dengan cara sewa:

- a) Pelayanan dari pintu ke pintu dalam wilayah operasi yang tidak terbatas
- b) Dilayani oleh mobil penumpang yang dilengkapi dengan tanda khusus
- c) Penyewaan dilaksanakan baik dengan atau tanpa pengemudi
- d) Tidak berjadwal.

Persyaratan angkutan orang dengan cara sewa

Kendaraan sewa harus memenuhi persyaratan sebagai berikut:

- a) Tanda nomor kendaraan khusus untuk sewa
- b) Jati diri pengemudi apabila penyewaan dengan pengemudi



Wilayah operasi

Wilayah operasi angkutan sewa tidak dibatasi dengan batas wilayah administratif.

Angkutan pariwisata

Penyelenggaraan angkutan pariwisata dilakukan dengan menggunakan mobil bus.

Ciri-ciri pelayanan angkutan pariwisata:

- a) Khusus mengangkutan wisatawan
- b) Pelayanan pengangkutan dari dan daerahntujuan wisatawan
- c) Dilayani dengan mobil bus
- d) Tidak diwajibkan masuk terminal.

Persyaratan angkutan pariwisata:

- a) Label dan stiker yang bertuliskan “PARIWISATA” diletakan secara permanen
- b) Logo perusahaan, nama perusahaan, dan nomor urut kendaraan
- c) Tulisan “BUS PARIWISATA” diletakkan secara permanen pada dinding kiri dan kanan mobil bus
- d) Tanda jati diri pengemudi
- e) Pakaian seragam yang dilengkapi dengan identitas perusahaan.

Wilayah operasi

Wilayah operasi angkutan pariwisata adalah dari dan ketempat tujuan wisata tidak dibatasi oleh wilayah administratif.

Kriteria penetapan jenis angkutan

Hal-hal yang perlu diperhatikan dalam penetapan jenis angkutan yang akan digunakan adalah:

- a) Tingkat permintaan
- b) Kondisi fisik prasarana
- c) Jenis trayek
- d) Jenis pelayanan

Dari penjelasan diatas dapat dirangkum bahwa angkutan umum yang tidak dalam trayek, angkutan taksi, angkutan sewa, angkutan pariwisata, semuanya diperlukan adanya trayek berupa pelayanan publik dalam mengangkut orang sebagai produk izin yang dikeluarkan oleh pemerintah/departemen perhubungan.

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **3.1 Pendekatan masalah**

Pendekatan masalah yang dilakukan dalam membahas dan memecahkan masalah-masalah yang diidentifikasi dalam penelitian ini, dilakukan dengan dua macam metode pendekatan normative dan pendekatan empiris.

##### **1. Pendekatan Normatif**

Pendekatan normative yaitu suatu pendekatan yang dilakukan dengan cara melihat dan mengkaji peraturan perundang-undangan yang berlaku secara yuridis formal, serta hubungan dengan hal-hal yang di bahas, khususnya kebijakan kepolisian Negara Republik Indonesia bidang pelayanan publik lalu lintas kota Bandar Lampung.

##### **2. Pendekatan Empiris**

Adapun hal-hal yang dilakukan pada pendekatan empiris yaitu melihat kenyataan yang berlaku terhadap peraturan-peraturan hukum yang berhubungan dengan kebijakan kepolisian Negara Republik Indonesia bidang pelayanan public lalu lintas kota Bandar Lampung.

## **3.2 Sumber Data**

### **3.2.1 Data Skunder**

Data skunder adalah data yang diperoleh dari study kepustakaan yang bersumber dari literatur-literatur yang mencakup dokumen-dokumen resmi, buku-buku, laporan-laporan hasil penelitian, perundang-undangan dan peraturan-peraturan lainnya yang berkaitan dengan permasalahan yang ada pada skripsi ini.

### **3.2.2 Data Primer**

Data primer adalah data yang diperoleh langsung di lapangan melalui wawancara dengan pihak yang berwenang serta merupakan sumber utama dalam penelitian ini.

Adapun yang menjadi responden dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. 2 (dua) orang polisi lalu lintas kota yang bertugas di kesatuan Lalu Lintas Kota Bandar Lampung.
2. 3 (tiga) orang pengemudi kendaraan bermotor setiap hari beroperasi sebagai pengemudi angkutan kota Bandar Lampung.

## **3.3 Teknik Pengumpulan Data dan Pengelolaan Data**

### **3.3.1 Teknik Pengumpulan Data**

Teknik pengumpulan data dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Studi Kepustakaan

Hal-hal yang dilakukan pada studi ini dimaksudkan untuk memperoleh data skunder dengan cara membaca, mempelajari,

mengutip, dan merangkum data yang berkaitan dengan permasalahan yang berasal dari bahan-bahan pustaka.

## 2. Studi Lapangan

Kegiatan studi lapangan ini dimaksudkan untuk mendapatkan data primer, yaitu dengan wawancara dan observasi atau pengamatan secara langsung pada objek penelitian juga menggunakan daftar pernyataan yang dikembangkan pada saat wawancara.

### 3.3.2 Pengolahan Data

Setelah semua data terkumpul, baik itu data primer maupun data sekunder maka data tersebut diolah melalui prosedur sebagai berikut:

1. Data yang telah diperoleh diperiksa apakah data tersebut telah benar. Untuk data yang benar diambil, sedangkan untuk data yang kurang lengkap di lengkapi.
2. Data yang telah di periksa selanjutnya di kelompokkan sesuai dengan sub-sub pembahasan. Pengolahan data dilakukan untuk memper mudah menginterpretasikan data dan memberiarti terhadap data yang di peroleh melalui studi kepustakaan dan studi lapangan.

### 3.4 Analisis Data

Analisis data adalah untuk mempermudah data kedalam bentuk yang lebih mudah di baca dan menginterpretasikannya. Analisis data dalam penelitian ini menggunakann alisis kualitatif. Analisis kualitatif adalah menguraikan data yang telah di olah secara rinci kedalam bentuk kalimat

supaya memperoleh gambaran yang jelas dan mudah memahaminya guna pembahsan bab-bab berikutnya.

## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **5.1 Kesimpulan**

Berdasarkan hal-hal yang telah dilihat pada bab-bab terdahulu maka dapat disimpulkan hal-hal sebagai berikut:

1. Bahwa kebijakan Kepolisian Republik Indonesia Bidang Pelayanan Publik Lalu Lintas kota Bandar Lampung telah memberikan beberapa kebijakan antara lain dalam bidang angkutan barang khusus, pemberian surat izin mengemudi, pelaksanaan izin trayek, muatan lebih yang di izinkan, tugas gabungan, angkutan yang tidak layak, pemberian prioritas terhadap angkutan, pemakaian helm yang semua kebijakan ini di benarkan oleh Kepolsian Negara Republik Indonesia menyatakan kepada ketentuan peraturan perundangan yang telah ada, sehingga dengan demikian kebijakan yang dikeluarkan telah memenuhi semua prosedur peraturan yang telah ada.
2. Masih adanya factor penghambat kebijakan Kepolisian Republik Indonesia Bidang Pelayanan Publik Lalu Lintas kota Bandar Lampung antara lain:
  - a. Kurangnya sumber daya manusia yang berani mengambil resiko kebijakan di jalan raya
  - b. Disiplin loyalitas terhadap atasan merupakan kendala dalam melakukan kebijakan bagi personal muda, peraturan di jalan raya oleh masing-masing instansi yang masuk syarat abstrak.

- c. Adanya egoargonisasi pada petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia yang mengklaim tugas di jalan raya adalah dominan Kepolisian Negara Republik Indonesia.

## 5.2 Saran

1. Sebaiknya kebijakan Kepolisian Negara Republik Indonesia bidang pelayanan public dimasa yang akan datang terus dilakukan dengan tetap mengacu kepada ketentuan semua peraturan yang telah ada.
2. Sebaiknya hambatan yang ada dapat di eliminir dengan cara memberikan kesempatan kepada personal Kepolisian Negara Republik Indonesia untuk mengikuti pendidikan dan latihan sehingga nantinya akan muncul personal kepolisian yang profesionalisme dalam tugas di jalan raya disiplin loyalitas terhadap atasan yang kaku harus diganti dengan tindakan yang dinamis ketentuan Undang-undang dan peraturan pelaksanaannya harus dibicarakan dengan melakukan pertemuan atau seminar sehingga terhindar untuk terjadinya miss komunikasi oleh masing-masing instansi, egoorganisasi, profesi, yang ada pada personal Kepolisian Negara Republik Indonesia selama ini harus dihilangkan dan diganti dengan sifat humoris dari Kepolisian sehingga semua instansi yang bertugas di jalan raya masing-masing mempunyai rasa tanggung jawab sebagai pelengkap dari kelemahan yang dimiliki masing-masing instansi dalam mengemban tugas mulia di jalan raya.



## DAFTAR PUSTAKA

- Abubakar Iskandar dkk Menuju Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya yang Tertib. Direktorat perhubungan darat. Jakarta 1993
- Hadiman H. Yang Perlu Diketahui Menuju Tertib Lalu Lintas. Ghadsa Puraeng. Jakarta, 1985
- Karyadi M. Perundang-Undangan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya dengan Komentar Secara Tanya Jawab. Politica. Bogor, 1976
- Kansil, ST. Hukum Tata Negara Republik Indonesia. 1984. Bina Aksara Jakarta.
- Kansil, ST. Peraturan Melakukan Tugas Polisi Dilapangan. Politeia. Bogor 1993.
- Kansil, ST. Peraturan Melakukan Tugas Polisi Dilapangan. Politeia. Jakarta 1975.
- Momo Kelana. Hukum Kepolisian. Garsindo. Jakarta 1994
- Marbun SF. Dimensi-Dimensi Pemikiran HAN. UII Yogyakarta. 2001
- Pamuji S. Kepemimpinan Pemerintahan di Indonesia. Bina Aksara. Jakarta
- Prajudi Atmosudirjo. Hukum HAN. Ghalia Indonesia 1981
- Sitompul, DPM dkk. Hukum Kepolisian di Indonesia. Irsindo. Bandung 1993
- Soekanto, Soerjono. Suatu Tinjauan Sosiologi Terhadap Masalah-Masalah Sosial. Alumni Bandung. 1982
- Soekanto, Soerjono. Penegakan Hukum. Badan Pembinaan Hukum Nasional. Departemen Kehakiman. 1993
- Soekanto, Soerjono. Polisi dan Lalu Lintas. Mandar Maju. Bandung 1990
- Soekanto, Soerjono. Inventarisasi dan Analisis Terhadap Perundang-Undangan Lalu Lintas. Rajawali 1993
- Julista Mastamu. Diskresi dan Tanggung Jawab Administrasi Pemerintah.
- Marcus Lukman. Eksistensi Peraturan Kebijakan dan Bidang Perencanaan dan Pelaksanaan Rencana Pembangunan di Daerah serta Dampaknya terhadap Materi Hukum tertulis Nasional. Disertai (Bandung: Universitas Padjajaran, 1996)
- Ridwan HR. Hukum Administrasi Negara (Jakarta: PT. Raja Grafindo Husadas 2006)
- Andrew R Cecil, et al. Penegakan Hukum Lalu Lintas. Panduan Bagi Para Polisi dan Pengendara. Bandung: Nuansa Cendikia.  
Surat Izin Riset Polresta kota Bandar Lampung