

BAB I

PENDAHULUAN

I.1 Latar Belakang

Transportasi merupakan pemindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan alat yang di gerakan oleh manusia, hewan atau mesin¹. Transportasi telah dikenal dan digunakan oleh masyarakat sejak zaman dahulu. Akan tetapi jenis transportasi yang ada masih terbatas. Masyarakat dahulu dalam melakukan kegiatan sehari-hari khususnya berpindah tempat atau memindahkan barang dari masih menggunakan alat transportasi seperti: tenaga hewan, sepeda, dan lain-lain.

Seiring dengan perkembangan zaman, teknologi dan ilmu pengetahuan berkembang secara pesat. Salah satu yang mengalami perkembangan yakni teknologi dibidang transportasi. Kemajuan teknologi dibidang transportasi tersebut membawa manfaat yang sangat besar bagi kehidupan manusia khususnya dalam hal mobilitas dan pengangkutan barang. Mobilitas masyarakat terasa lebih cepat dan efisien. Selain itu, Kegiatan pemindahan barang juga terbantu dalam hal kuantitas yang lebih besar serta waktu tempuh yang lebih cepat.

Kemajuan teknologi dibidang transportasi yang begitu cepat juga berdampak terhadap perkembangan suatu negara. Transportasi menjadi unsur yang sangat penting serta mempengaruhi banyak aspek dalam kehidupan suatu negara. Transportasi juga berperan penting dalam pembangunan suatu negara. Fasilitas transportasi yang baik dapat mendistribusi kebutuhan pembangunan. Selain itu, perkembangan transportasi yang baik juga dapat menunjang pertumbuhan ekonomi, politik, sosial budaya, dan pertahanan keamanan.

Keberadaan transportasi tidak bisa di pisahkan dari suatu negara tidak terkecuali negara berkembang seperti Indonesia. Indonesia merupakan negara di

¹ Andriansyah. 2015. *Manajemen transportasi dalam kajian dan teori*. Fakultas ilmu sosial dan ilmu politik universitas prof. dr. moestopo beragama. Jakarta pusat. Hal. 1.

kawasan Asia Tenggara yang memiliki jumlah penduduk yang sangat besar yakni sekitar 255 juta jiwa. Dengan jumlah penduduk yang sangat besar tersebut menjadikan transportasi sebagai suatu kebutuhan. Kebutuhan akan transportasi mengalami kenaikan seiring dengan jumlah penduduk yang juga terus bertambah setiap tahunnya. Kebutuhan akan transportasi yang disebabkan oleh pertumbuhan jumlah penduduk setiap tahunnya berdampak pada jumlah kendaraan bermotor di Indonesia. Kendaraan bermotor sendiri bermacam ragamnya seperti sepeda motor, mobil penumpang, bis, dan lain-lain. Kendaraan bermotor seperti sepeda motor dan mobil penumpang dinilai sangat efisien dalam menunjang aktivitas sehari-hari. Tidak heran jika keberadaan semua jenis kendaraan bermotor sangat mudah ditemukan hampir disetiap wilayah di Indonesia. Karena sudah menjadi bagian yang sangat penting dalam kehidupan masyarakat sehingga permintaan akan kendaraan bermotor di Indonesia terus mengalami kenaikan setiap tahunnya. Hal tersebut dapat dilihat dari data berikut ini:

Tabel I.1**Data Jumlah Kendaraan Bermotor di Indonesia Tahun 2006-2009**

Jenis Kendaraan	Tahun				Rata-rata pertumbuhan setiap tahun (%)
	2006	2007	2008	2009	
Mobil Penumpang	7.678.891	9.501.241	10.779.687	11.828.529	15.6
Mobil Beban	4.896.065	5.013.544	6.025.023	6.225.588	8.6
Bis	2.737.610	2.854.990	3.870.741	4.223.677	16.3
Sepeda Motor	35.102.492	45.948.747	51.687.879	59.447.626	19.4
Jumlah	50.415.058	63.318.522	72.363.330	81.725.420	17.6

Sumber: Statistik Perhubungan Buku I, Kementerian Perhubungan 2010 (Data diolah)

Data Tabel I.1 di atas menunjukkan jumlah kendaraan bermotor di Indonesia pada tahun 2006-2009. Jumlah kendaraan bermotor mengalami kenaikan setiap tahunnya. Rata-rata kenaikan setiap tahunnya terbesar terjadi pada jenis sepeda motor yakni sebesar 19.4%. kemudian disusul oleh bis sebesar 16.3%, mobil penumpang sebesar 15.6% dan mobil beban sebesar 8.6%. Namun pertumbuhan rata-rata untuk keseluruhan jenis kendaraan bermotor yakni sebesar 17.6%.

Jumlah kendaraan bermotor di Indonesia yang sangat besar dan cenderung mengalami kenaikan setiap tahunnya ibarat dua sisi mata pisau. Di satu sisi jumlah kendaraan bermotor yang besar berdampak positif dalam menunjang mobilitas manusia dan arus barang. Di lain sisi, jumlah kendaraan bermotor yang besar akan mengganggu lalu lintas jalan raya seperti kemacetan dan kecelakaan lalu lintas.

Kecelakaan lalu lintas merupakan suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda². Kecelakaan lalu lintas merupakan masalah yang harus mendapat perhatian serius dari semua pihak karena hal tersebut membawa banyak kerugian. Kerugian yang tampak nyata dilapangan ialah hilangnya nyawa para korban kecelakaan. Selain itu, kecelakaan lalu lintas juga menyebabkan korban mengalami luka berat maupun luka ringan. Kecelakaan lalu lintas tidak hanya menyebabkan kerugian fisik tetapi juga menyebabkan kerugian materi. Kerugian materi tersebut dikarenakan pembiayaan pengobatan bagi para korban kecelakaan dan untuk memperbaiki kendaraan yang rusak akibat terlibat kecelakaan lalu lintas. angka kecelakaan lalu lintas di Indonesia terbilang cukup tinggi. Hal tersebut dapat dilihat dari data berikut ini:

² Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pasal 1

Tabel I.2
Data kecelakaan lalu lintas di Indonesia tahun 2006 - 2009

Tahun	Jumlah Kecelakaan	Pertumbuhan Kecelakaan Tiap Tahun (%)
2006	87.020	
2007	48.508	-44,26
2008	59.164	21,97
2009	62.960	6,42

Sumber: Statistik Perhubungan Buku I, Kementerian Perhubungan 2010 (Data diolah)

Data Tabel I.2 diatas menunjukkan kecelakaan di Indonesia pada tahun 2006-2009 cenderung fluktuatif. Pada tahun 2007 kecelakaan lalu lintas di Indonesia mengalami penurunan yakni sebesar 38.512 kejadian atau 44,26%. Sedangkan kecelakaan lalu lintas mengalami kenaikan pada tahun 2008 sebesar 10.656 kejadian atau 21,97%. Kenaikan juga terjadi pada tahun 2009 yakni sebesar 3.796 kejadian atau 6,42%.

Tingginya angka kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Indonesia menimbulkan keprihatinan yang besar bagi pemerintah. Pemerintah selaku penyelenggara pemerintahan memiliki tanggung jawab untuk mengatasi tingginya kecelakaan lalu lintas. Untuk mengatasi permasalahan tersebut pemerintah di tuntut untuk mengeluarkan kebijakan khusus untuk pengendara sepeda motor. Sebagai bentuk komitmen dalam menekan angka kecelakaan lalu lintas yang melibatkan pengendara sepeda motor, Pemerintah bersama Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia telah mengesahkan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Undang-undang tersebut merupakan pembaharuan dari Undang-Undang nomor 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan tersebut kemudian diharapkan mampu menjadi jalan keluar atas permasalahan yang terjadi saat ini. Permasalahan terkait dengan lalu lintas salah satunya adalah kewajiban menyalakan lampu di siang hari. Peraturan mengenai menyalakan lampu pada siang hari atau sering di sebut Daytime Running Lights (DRL) pertama kali diberlakukan di negara Finlandia pada tahun 1972. Di dalam undang-undang tersebut juga telah disebutkan terdapat kebijakan pengendara sepeda motor wajib menyalakan lampu utama pada siang hari. Kebijakan tersebut tertuang dalam pasal 107 ayat 2. Di dalam undang-undang tersebut pula terdapat sanksi bagi pengendara sepeda motor yang melanggar. Penggunaan lampu pada siang hari atau DRL hanya digunakan pada jalanan desa pada saat musim dingin atau pada saat cuaca siang hari sedang gelap.

Gagasan mengenai pengendara sepeda motor wajib menyalakan lampu utama pada siang hari di Indonesia pertama kali muncul pada masa pemerintahan presiden Soeharto. Seperti terlanisir berita online Historia.id pada hari Kamis, 7 September 2017 pukul 13.06 WIB yang memberitakan Peraturan sepeda motor menyalakan lampu utama di siang hari (Day Light Time/Lamp) pertama kali oleh Direktorat Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan pada tahun 1988. Dirjen Perhubungan darat, Giri Suseno Hadihardjono menjelaskan:

“Pertimbangan dikeluarkannya peraturan itu bahwa dalam berlalu lintas harus mengedepankan prinsip *see and to be seen* (melihat dan dilihat). Pada siang hari yang sangat terang membuat mata pengendara melihat berbagai benda (jalan, trotoar, pohon dan sebagainya). Ketika melihat ada cahaya pada saat seperti itu membuat pengendara segera mengarah ke cahaya itu. Alasan ilmiah kenapa siang hari harus menyalakan lampu kendaraan karena cahaya memiliki kecepatan 300 ribu kilometer per detik. Sedangkan kecepatan suara hanya 344 meter per detik. Saat menyalakan lampu walau terang hari, akan segera terlihat kendaraan lain melalui spion daripada bunyi klakson”.

Peraturan DRL baru efektif diberlakukan setelah UU No. 14 Tahun 1992 direvisi menjadi UU No. 22 Tahun 2009 tentang LLAJ. Mengingat masih ada saja pengendara yang tidak menyalakan lampu di siang hari, produsen sepeda motor pun mengeluarkan motor-motor terbaru dengan menyetel lampu depan selalu menyala sejak motor di hidupkan³.

Dengan dikeluarkannya kebijakan pengendara sepeda motor tentang wajib menyalakan lampu utama pada siang hari yang tercantum dalam pasal 107 ayat 2 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, maka hal tersebut menjadi salah satu penyebab terjadinya angka kecelakaan lalu lintas di jalan raya menurun. Hal tersebut dapat dilihat dari data kecelakaan lalu lintas berikut ini:

Tabel I.3
Data Kecelakaan Lalu Lintas di Indonesia Tahun 2013-2017

Tahun	Jumlah Kecelakaan	Pertumbuhan Kecelakaan Tiap Tahun (%)
2014	95.906	
2015	98.970	3,19
2016	106.644	7,75
2017	103.287	-3,15

Sumber: Statistik Perhubungan Buku I, Kementerian Perhubungan 2017 (Data diolah)

Menurut Tabel I.3 diatas dapat dilihat bahwa kecelakaan yang terjadi di Indonesia cenderung fluktuatif. Kecelakaan lalu lintas mengalami kenaikan pada tahun 2015 sebesar 3.064 kejadian atau 3,19% serta tahun 2016 sebesar 7.674

³ <https://historia.id/kota/articles/tudingan-kotor-kepada-aturan-menyalakan-lampu-motor-PIBwW> (Di akses pada 5 oktober 2018 pukul 16.13 WIB)

kejadian atau 7,75%. Sedangkan pada tahun 2017 kecelakaan mengalami penurunan sebesar 3.357 kejadian atau 3,15%.

Dari tabel diatas bisa dilihat bahwa penurunan angka kecelakaan yang terjadi di Indonesia pada tahun 2017 mengalami penurunan dimana hal tersebut menjadi salah bentuk implementasi kebijakan tentang lalu lintas yang mengacu dari kebijakan pengendara sepeda motor tentang wajib menyalakan lampu utama pada siang hari yang tercantum dalam pasal 107 ayat 2 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan meskipun di beberapa tahun masih mengalami peningkatan yang signifikan. Kemudian, terkait dengan peraturan diatas juga tidak lepas dengan jumlah unit (kendaraan) yang mengalami kecelakaan dari tahun ke tahun, seperti terlihat pada tabel I.4 tentang jumlah unit (kendaraan) yang mengalami kecelakaan lalu lintas dari tahun 2010 – 2014 seperti berikut:

Tabel I.4
Jumlah Jenis Kendaraan (unit) yang mengalami kecelakaan lalu lintas di Indonesia tahun 2010-2014

Jenis kendaraan	Tahun				
	2010	2011	2012	2013	2014
Sepeda motor	140.277	147.391	111.015	119.550	108.883
Mobil penumpang	26.495	25.502	25.200	21.304	18.147
Mobil beban	20.347	25.227	16.165	21.335	18.185
Bus	6.099	5.272	8.375	4.893	4.808
Kendaraan khusus	2.050	3.109	2.132	1.092	1.050
Kendaraan tak bermotor	4.000	4.200	-	-	-
Jumlah	199.268	210.701	162.887	168.174	151.073

Sumber: Djaja, Sarimawar. dkk. Gambaran Kecelakaan Lalu Lintas Di Indonesia Tahun 2010-2014

Tabel I.4 diatas menunjukkan, jenis kendaraan yang paling banyak mengalami kecelakaan lalu lintas adalah sepeda motor. Meski mendominasi, jumlah sepeda motor yang mengalami kecelakaan lalu lintas setiap tahunnya cenderung fluktuatif. Jumlah sepeda motor yang mengalami kecelakaan lalu lintas terjadi kenaikan pada tahun 2011 dan 2013, dan mengalami penurunan pada tahun 2012 dan 2014. Namun pada periode tersebut, jumlah sepeda motor yang mengalami kecelakaan lalu lintas terbanyak terjadi pada tahun 2011 yakni sebanyak 147.391 unit. Dari pembahasan mengenai angka kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Indonesia bahwa provinsi yang paling banyak terjadi kecelakaan lalu lintas ialah Jawa Timur. Hal tersebut dapat dilihat dari data berikut ini:

Tabel I.5**Data kecelakaan lalu lintas menurut provinsi di Indonesia tahun 2014-2016**

No.	Tahun 2014	Kasus	Tahun 2015	Kasus	Tahun 2016	Kasus
1.	Jawa Timur	19.068	Jawa Timur	20.532	Jawa Timur	23.099
2.	Jawa Tengah	16.830	Jawa Tengah	18.427	Jawa Tengah	19.978
3.	Jawa Barat	9.480	Jawa Barat	8.509	Jawa Barat	7.591
4.	DKI Jakarta	6.342	DKI Jakarta	6.435	Sulawesi Selatan	6.581
5.	Sumatera Utara	6.165	Sumatera Utara	6.396	Sumatera Utara	6.300

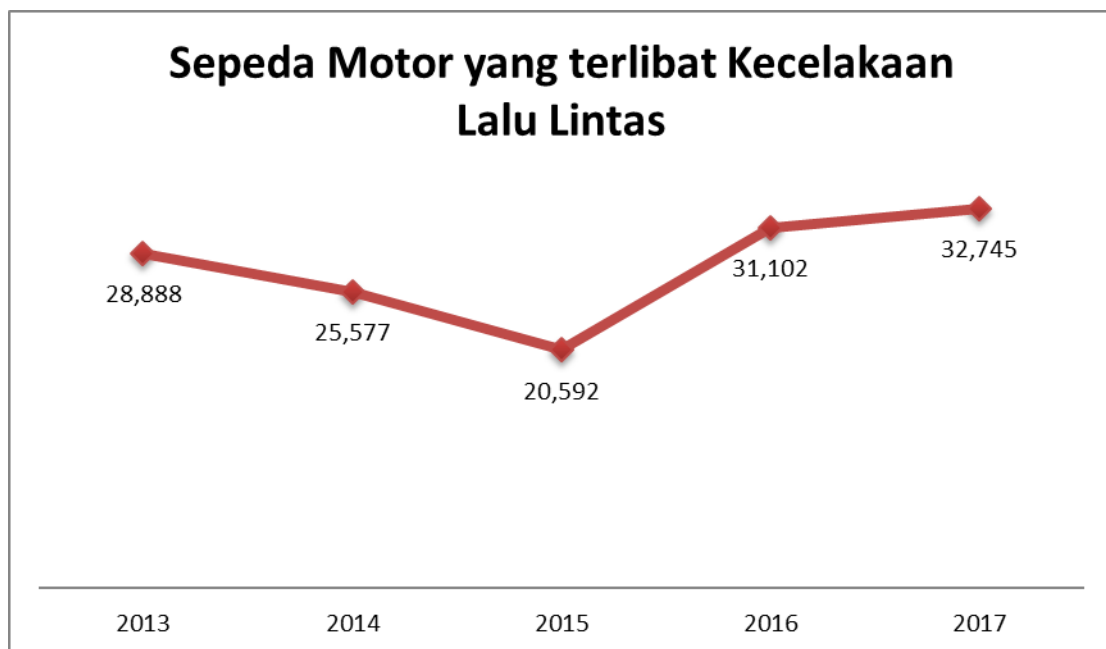
Sumber: Badan Pusat Statistik (Data diolah)

Dilihat dari Tabel I.5 diatas, kecelakaan lalu lintas di Indonesia pada tahun 2014-2016 masih di dominasi oleh provinsi yang berasal dari pulau Jawa. Dalam periode tersebut tidak banyak terjadi perubahan peringkat. Jawa Timur masih menjadi provinsi dengan jumlah kecelakaan terbanyak disusul provinsi Jawa Tengah, Jawa

Barat serta Sumatera Utara yang masing-masing menduduki peringkat kedua, ketiga serta kelima. Perubahan hanya terjadi pada peringkat keempat pada tahun 2016 yang diisi oleh provinsi Sulawesi Selatan. Sebelumnya peringkat ke empat pada tahun 2014-2015 diduduki oleh provinsi DKI Jakarta. Dari pembahasan tabel di atas maka bisa kita simpulkan masih adanya kasus kecelakaan lalu lintas yang terbesar berada di Jawa Timur. Kecelakaan lalu lintas yang melibatkan sepeda motor di provinsi Jawa Timur juga cenderung fluktuatif. Data tersebut dapat dilihat berikut ini:

Grafik I.1

Jumlah Sepeda Motor yang terlibat Kecelakaan Lalu Lintas Di Provinsi Jawa Timur tahun 2013-2017



Sumber: Direktorat lalu Lintas Polda Jawa Timur (Data diolah)

Grafik I.1 diatas menunjukkan jumlah sepeda motor yang terlibat kecelakaan lalu lintas di provinsi jawa timur sepanjang tahun 2013-2017 cenderung fluktuatif. Penurunan terjadi pada tahun 2014 dan 2015. Namun mengalami kenaikan pada

tahun 2016 dan 2017. Pada periode tersebut, jumlah sepeda motor yang terlibat kecelakaan lalu lintas terbanyak terjadi pada tahun 2017 yakni sebanyak 32.745 unit.

Salah satu kota di provinsi Jawa Timur dengan jumlah kecelakaan lalu lintas terbanyak yakni Kota Surabaya. Kota Surabaya mengalami kenaikan jumlah Kecelakaan lalu lintas setiap tahunnya. Kenaikan tersebut tidak hanya dari angka kecelakaan lalu lintas tetapi juga dalam segi urutan. Hal tersebut dapat dilihat dari data berikut ini:

Tabel I.6
Data Kecelakaan Lalu lintas di Jawa Timur berdasarkan Kabupaten/Kota
Tahun 2015-2017

No.	Tahun 2015	JK	Tahun 2016	JK	Tahun 2017	JK
1.	Kab. Sidoarjo	1.206	Kab. Tuban	1.502	Kota Surabaya	1.537
2.	Kab. Kediri	1.126	Kab. Sidoarjo	1.404	Kab. Sidoarjo	1.446
3.	Kab. Jombang	1.072	Kab. Kediri	1.328	Kab. Kediri	1.285
4.	Kab. Nganjuk	1.065	Kota Surabaya	1.294	Kab. Tuban	1.218
5.	Kab. Tuban	1.065	Kab. Jombang	1.186	Kab. Jember	1.121
6.	Kota Surabaya	1.050	Kab. Jember	954	Kab. Jombang	1.120
7.	Kab. Jember	871	Kab. Bojonegoro	924	Kab. Bojonegoro	1.055
8.	Kab. Pasuruan	813	Kab. Pasuruan	908	Kab. Lamongan	934
9.	Kab. Tulungagung	788	Kab. Lamongan	876	Kab. Malang	907
10.	Kab. Banyuwangi	745	Kab. Tulungagung	867	Kab. Tulungagung	904

Sumber: Direktorat Lalu Lintas Polda Jawa Timur (Data diolah)

Jika dilihat dari Tabel I.6 diatas, Kabupaten/Kota yang menduduki urutan pertama dengan jumlah kecelakaan terbanyak pada periode tahun 2015-2017 mengalami perubahan setiap tahunnya. Pada tahun 2015 Kabupaten Sidoarjo menduduki urutan pertama dengan 1.206 kejadian. Namun pada tahun 2016-2017, Kabupaten Sidoarjo mengalami penurunan secara urutan yakni ke urutan kedua. Pada tahun 2016 yang menduduki urutan pertama dihuni oleh Kabupaten Tuban dengan 1.502 kejadian. Angka kecelakaan lalu lintas di kabupaten Tuban cenderung fluktuatif, pada tahun 2015 menduduki urutan kelima dan pada tahun 2017 di urutan

keempat. Kecelakaan lalu lintas terbanyak pada tahun 2017 ialah Kota Surabaya. Angka kecelakaan lalu lintas di kota Surabaya pada periode tahun 2015-2017 terus mengalami kenaikan dalam segi peringkat dan angka kecelakaan. Pada tahun 2015 kota Surabaya hanya menduduki urutan keenam dengan 1.050 kejadian dan mengalami kenaikan pada tahun 2016 ke peringkat empat dengan 1.537 kejadian. Kecelakaan lalu lintas di Jawa Timur yang menduduki peringkat satu sampai sepuluh pada periode 2015-2017 yang mengalami kenaikan hanya Kabupaten Jember dan Kota Surabaya. Namun dalam hal peringkat dan jumlah, Kota Surabaya mengalami kenaikan yang cukup signifikan daripada Kabupaten Jember.

Kota Surabaya sendiri merupakan kota yang menjadi tempat uji coba pertama kali terkait kebijakan sepeda motor wajib menyalakan lampu utama pada siang hari. Uji coba tersebut dilakukan pada tahun 2005 dan diklaim mampu menurunkan angka kecelakaan hingga 50%. Mengacu pada hasil uji coba tersebut, Polda Metro Jaya mengeluarkan seruan kepada pengendara sepeda motor untuk menyalakan lampu di siang hari mulai 4 Desember 2006. Namun, tidak ada sanksi bagi pengendara yang melanggar.⁴

Sebagai kota yang menjadi tempat uji coba di implementasikannya kebijakan pengendara sepeda motor wajib menyalakan lampu utama pada siang hari tidak lantas menjadikan kecelakaan lalu lintas yang melibatkan sepeda motor di Kota Surabaya menurun. Meskipun pada masa uji coba diklaim mampu menekan angka kecelakaan sehingga menginisiasi daerah lain untuk menerapkan kebijakan tersebut, namun berdasarkan data, bahwa kecelakaan lalu lintas yang melibatkan sepeda motor cenderung mengalami kenaikan. Hal tersebut dapat dilihat dari data berikut ini:

⁴ <https://historia.id/kota/articles/tudingan-kotor-kepada-aturan-menyalakan-lampu-motor-P1BwW> (Di akses pada 5 oktober 2018 pukul 16.13 WIB)

Tabel I.7

Data kendaraan (unit) yang terlibat kecelakaan lalu lintas di kota Surabaya tahun 2015-2017

Tahun	Kendaraan yang terlibat kecelakaan				
	Sepeda Motor	Mobil Penumpang	Mobil Barang	Bus	Kendaraan Khusus
2015	1121	1411	248	188	9
2016	1611	312	186	20	-
2017	2005	364	227	7	10

Sumber: Direktorat Lalu Lintas Polda Jawa Timur (Data diolah)

Dilihat dari Tabel I.7 diatas, kendaraan yang paling banyak terlibat kecelakaan lalu lintas di Kota Surabaya pada periode tahun 2015-2017 didominasi oleh sepeda motor. Kecelakaan lalu lintas yang melibatkan sepeda motor mengalami kenaikan setiap tahunnya. Kecelakaan lalu lintas yang melibatkan sepeda motor terbanyak pada tahun 2017 yakni 2005 unit.

Masih banyaknya sepeda motor yang terlibat kecelakaan lalu lintas di Kota Surabaya menjadi permasalahan tersendiri yang harus segera di atasi. Berangkat dari permasalahan tersebut diperlukan suatu kajian mengenai efektivitas kebijakan dalam rangka mengurangi kecelakaan lalu lintas di Kota Surabaya. Penelitian ini dimaksudkan untuk melihat efektivitas kebijakan yangt diperlukan untuk mengetahui seberapa jauh pencapaian tujuan dari kebijakan tersebut dalam upaya mengurangi kecelakaan lalu lintas melalui efektifas impelemntasi kebijakan publik.di Kota Surabaya.

Menurut Henry⁵, keefektifan adalah *'the full production of intended result'* atau tercapainya hasil-hasil yang diinginkan. Jelasnya, keefektifan merupakan perbandingan antara hasil yang terlaksana secara nyata dengan hasil yang direncanakan. Dengan kata lain suatu kebijakan dikatakan berhasil atau efektif apabila dapat mencapai tujuannya.

Penelitian terdahulu yang menjadi bahan rujukan peneliti yakni penelitian yang dilakukan oleh Muhammad Fathoni Rosyidin⁶ dengan judul Efektivitas Implementasi Program Gerakan Nasional Pelopor Keselamatan Berlalu Lintas Di Daerah Istimewa Yogyakarta. Kesimpulan dari penelitian Fathoni tersebut yaitu pelaksanaan Program Gerakan Nasional Pelopor Keselamatan Berlalu Lintas sudah baik. Dalam pelaksanaan program tersebut Ditlantas Polda DIY juga melakukan program-program lain guna mengoptimalkan tujuan dapat menekan jumlah kecelakaan yang terjadi di jalan raya. Ditlantas Polda DIY juga bekerjasama dengan instansi lain serta menerima masukan masyarakat serta organisasi seperti IMI (Ikatan Motor Indonesia) setelah itu diproses untuk dijadikan bahan evaluasi serta rekomendasi. Ditlantas Polda DIY juga melaksanakan pertemuan rutin untuk saling bertukar pikiran menyangkut program yang telah atau akan dilaksanakan. Kesadaran pengendara bermotor mulai membaik karena adanya program Gerakan Nasional Pelopor Keselamatan Berlalu lintas di buktikan dengan menurunnya angka kecelakaan yang terjadi. Memberikan pemahaman dan pendidikan kebijakan melalui media massa baik media cetak atau elektronik tentang pentingnya berlalu lintas. Menggalakan sosialisasi kepada berbagai lapisan masyarakat khususnya yang belum mengetahui program tersebut. Menjadikan anggota kepolisian sebagai pelopor agar dapat memberikan contoh kepada masyarakat.

⁵ Asmorowati, Sulikah, 2005. *Efektifitas Kebijakan Perlindungan Pekerja Anak (child labour) Dengan Fokus Anak Jalanan di Surabaya*. Surabaya: Lembaga Penelitian dan Pengabdian Kepada Masyarakat Universitas Airlangga, hal. 6

⁶ Muhammad Fathoni Rosyidin, 2014, *Efektivitas Implementasi Program Gerakan Nasional Keselamatan Berlalu Lintas Di Daerah Istimewah Yogyakarta*, Skripsi, Universitas Negeri Yogyakarta,

Pelaksanaan program Gerakan Nasional Pelopor Keselamatan Berlalu Lintas juga memiliki beberapa faktor penghambat yakni tidak semua anggota menguasai teknologi khususnya sistem komputerisasi. Hal tersebut dapat diatasi dengan melakukan pelatihan teknologi dan menempatkan anggota sesuai kebutuhan. Kemudian kepolisian terus melakukan pemeriksaan dan penindakan bagi pengendara yang memiliki kesadaran rendah yang melanggar tata tertib dalam berlalu lintas. Adapun faktor pendukung dari pelaksanaan program tersebut ialah sarana dan prasarana yang memadai, jumlah sumber daya yang cukup untuk melaksanakan kegiatan dari Ditlantas Polda DIY. Serta adanya dukungan masyarakat umum atau organisasi seperti IMI (Ikatan Motor Indonesia) melalui masukan Kepada Ditlantas Polda DIY.

Pada penelitian yang dilakukan oleh Fathoni tersebut lebih berfokus kepada efektivitas implementasi program Gerakan Nasional Keselamatan Berlalu Lintas dalam menekan jumlah kecelakaan lalu lintas dan faktor pendukung serta penghambat program tersebut. Sedangkan pada penelitian ini berfokus pada efektivitas implementasi kebijakan pengendara sepeda motor wajib menyalakan lampu utama pada siang hari dalam upaya menekan angka kecelakaan lalu lintas.

I.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang permasalahan yang telah dijelaskan diatas, maka rumusan masalah penelitian yang akan diteliti, maka penelitian ini dilakukan untuk mengetahui:

- Bagaimanakah efektivitas kebijakan pengendara sepeda motor wajib menyalakan lampu pada siang hari dalam upaya mengurangi kecelakaan lalu lintas di Kota Surabaya?

I.3 Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah untuk menjawab rumusan masalah yaitu mengetahui dan mendeskripsikan tentang bagaimana efektivitas dari kebijakan pengendara sepeda motor wajib menyalakan lampu utama pada siang hari dalam upaya mengurangi kecelakaan lalu lintas di Kota Surabaya.

I.4 Manfaat Penelitian

Penelitian yang disusun diharapkan dapat memberikan manfaat sebagai berikut:

- Manfaat akademis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi dan penjelasan yang objektif sehingga dapat digunakan sebagai bahan pengkajian dalam rangka penelitian dan pengembangan keilmuan lebih lanjut khususnya ilmu administrasi negara mengenai kebijakan publik. Dengan mengambil rujukan studi terdahulu milik Muhammad Fathoni Risyidin dengan judul Efektivitas Implementasi Program Gerakan Nasional Pelopor Keselamatan Berlalu Lintas Di Daerah Istimewa Yogyakarta. Kesimpulan dari penelitian Fathoni tersebut yaitu pelaksanaan Program Gerakan Nasional Pelopor Keselamatan Berlalu Lintas sudah baik. pelaksanaan Program Gerakan Nasional Pelopor Keselamatan Berlalu Lintas sudah baik. Dalam pelaksanaan program tersebut Ditlantas Polda DIY juga melakukan program-program lain guna mengoptimalkan tujuan dapat menekan jumlah kecelakaan yang terjadi di jalan raya. Ditlantas Polda DIY juga bekerjasama dengan instansi lain serta menerima masukan masyarakat serta organisasi seperti IMI (Ikatan Motor Indonesia) setelah itu diproses untuk dijadikan bahan evaluasi serta rekomendasi. Ditlantas Polda DIY juga melaksanakan pertemuan rutin untuk saling bertukar pikiran menyangkut program yang telah atau akan dilaksanakan. Kesadaran pengendara bermotor mulai membaik karena adanya program Gerakan Nasional Pelopor Keselamatan

Berlalu lintas di buktikan dengan menurunnya angka kecelakaan yang terjadi. Memberikan pemahaman dan pendidikan kebijakan melalui media massa baik media cetak atau elektronik tentang pentingnya berlalu lintas. Menggalakan sosialisasi kepada berbagai lapisan masyarakat khususnya yang belum mengetahui program tersebut. Menjadikan anggota kepolisian sebagai pelopor agar dapat memberikan contoh kepada masyarakat.

Pelaksanaan program Gerakan Nasional Pelopor Keselamatan Berlalu Lintas juga memiliki beberapa faktor penghambat yakni tidak semua anggota menguasai teknologi khususnya sistem komputerisasi. Hal tersebut dapat diatasi dengan melakukan pelatihan teknologi dan menempatkan anggota sesuai kebutuhan. Kemudian kepolisian terus melakukan pemeriksaan dan penindakan bagi pengendara yang memiliki kesadaran rendah yang melanggar tata tertib dalam berlalu lintas. Selain itu, terdapat juga beberapa faktor pendukung dari pelaksanaan program tersebut antara lain sarana dan prasarana yang memadai, jumlah sumber daya yang cukup untuk melaksanakan kegiatan dari Ditlantas Polda DIY. Serta adanya dukungan masyarakat umum atau organisasi seperti IMI (Ikatan Motor Indonesia) melalui masukan Kepada Ditlantas Polda DIY.

- **Manfaat Praktis**

Penelitian yang dilakukan ini diharapkan mampu memberikan informasi dan gambaran mengenai efektivitas kebijakan pengendara sepeda motor wajib menyalakan lampu utama pada siang hari dalam upaya mengurangi kecelakaan lalu lintas di kota Surabaya sehingga dapat menjadi bahan rujukan atau masukan khususnya kepolisian resort kota besar Surabaya dan Dinas Perhubungan untuk perbaikan dalam mengimplementasikan kebijakan tersebut kedepannya.

I.5 Tinjauan Teoritik

Merujuk pada permasalahan yang telah dijlaskan diatas, maka diperlukan suatu landasan berpikir atau disebut juga kerangka teori. Teori adalah serangkaian asumsi, konsep, konstruksi, definisi dan proposisi untuk menerangkan suatu fenomena sosial secara sistematis dengan cara merumuskan hubungan antar konsep.⁷

Serangkaian konsep yang menjadi landasan berpikir dalam penelitian ini dibagi kedalam tiga konsep. Konsep pertama yang dibahas yakni kebijakan publik, dalam konsep tersebut terdapat sub-bab mengenai definisi kebijakan publik dan jenis kebijakan publik. Selanjutnya, konsep yang dipakai yakni implementasi kebijakan. Konsep ketiga yakni kebijakan menyalakan lampu utama pada siang hari bagi pengendara sepeda motor. Dan yang terakhir, konsep yang dibahas yakni mengenai efektivitas, didalamnya terdapat sub-bab definisi efektivitas dan efektivitas implementasi kebijakan menyalakan lampu pada siang hari bagi pengendara sepeda motor.

I.5.1 Kebijakan Publik

I.5.1.1 Definisi Kebijakan Publik

Secara ringkas, kebijakan publik merupakan suatu keputusan atau tindakan pemerintah yang dilakukan sebagai solusi bagi permasalahan publik. Berikut akan dikemukakan definisi kebijakan publik menurut beberapa para ahli agar memiliki kesamaan maksud dan pengertian dalam penelitian ini.

Thomas R, Dye⁸ mengatakan bahwa kebijakan publik adalah apapun yang dipilih pemerintah untuk dilakukan atau tidak dilakukan. Kemudian Dye⁹ mengatakan bila pemerintah memilih untuk melakukan sesuatu maka harus ada tujuannya (objektifnya) dan kebijakan publik itu meliputi semua tindakan pemerintah, jadi

⁷ Prastowo, Andi. 2011. *Metode Penelitian Kualitatif*. Ar-Ruzz Media. Yogyakarta. Hal. 18

⁸ Harbani Pasolong, 2010, *Teori Administrasi Publik*, Alfabeta, Bandung, Hal. 39

⁹ Ibid, hal.39

bukan semata-mata merupakan pernyataan keinginan pemerintah atau pejabat pemerintah saja.

Pandangan mengenai kebijakan publik sebagai tindakan-tindakan yang dilakukan oleh pemerintah juga dikemukakan oleh seorang ahli analisis kebijakan yakni R.S Parker yang menyebutkan bahwa kebijakan publik itu adalah suatu tujuan tertentu, atau serangkaian asas tertentu, atau tindakan yang dilaksanakan oleh pemerintah pada suatu waktu tertentu dalamkaitannya dengan suatu subyek atau sebagai respon terhadap suatu keadaan yang krisis¹⁰.

Kemudian pendapat lain dikemukakan oleh Richard Ros¹¹ yang mendefinisikan kebijakan publik sebagai sebuah rangkaian panjang dari banyak atau sedikit kegiatan yang saling berhubungan dan memiliki konsekuensi bagi yang berkepentingan sebagai keputusan yang berlainan. Rose memberikan catatan yang berguna pada kita bahwa kebijakan publik merupakan bagian mozaik atau pola kegiatan dan bukan hanya suatu kegiatan dalam pola regulasi.

Carl Friedrich¹² juga menawarkan mengenai definisi kebijakan publik, yang mengatakan bahwa kebijakan adalah serangkaian tindakan/kegiatan yang diusulkan oleh seseorang, kelompok, atau pemerintah dalam suatu lingkungan tertentu dimana terdapat hambatan-hambatan (kesulitan-kesulitan) dan kemungkinan-kemungkinan (kesempatan-kesempatan) dimana kebijakan tersebut diusulkan agar berguna dalam mengatasinya untuk mencapai tujuan yang dimaksud.

James Anderson (1984:3) memberikan pengertian atas definisi kebijakan publik, dalam bukunya *Public Policy Making*, sebagai berikut:¹³ serangkaian kegiatan yang mempunyai maksud/tujuan tertentu yang diikuti dan dilaksanakan oleh seorang aktor atau sekelompok aktor yang berhubungan dengan suatu permasalahan atau suatu hal yang diperhatikan.

¹⁰ Solichin Abdul Wahab, *Pengantar Analisis Kebijakan Publik*, UMM Press, Malang, Hal 51

¹¹ Leo Agustino, 2006, *Dasar-Dasar Kebijakan Publik*, CV. Alfabeta, Bandung, Hal 7

¹² Ibid, Hal 7

¹³ Ibid, Hal 7

Dalam kaitannya dengan definisi-definisi tersebut diatas maka dapat disimpulkan beberapa karakteristik utama dari suatu definisi kebijakan publik¹⁴:

- *Pertama*, pada umumnya kebijakan publik perhatiannya ditujukan pada tindakan yang mempunyai maksud atau tujuan tertentu daripada pelaku yang berubah atau acak.
- *Kedua*, kebijakan publik pada dasarnya mengandung bagian atau pola kegiatan yang dilakukan oleh pejabat pemerintah daripada keputusan yang terpisah-pisah. Misalnya, suatu kebijakan tidak hanya meliputi keputusan untuk mengeluarkan peraturan tertentu tetapi juga keputusan berikutnya yang berhubungan dengan penerapan dan pelaksanaannya.
- *Ketiga*, kebijakan publik merupakan apa yang sesungguhnya dikerjakan oleh pemerintah dalam mengatur perdagangan, mengontrol inflasi, atau menawarkan perumahan rakyat, bukan apa maksud yang dikerjakan atau yang akan dikerjakan. Jika legislatif mengeluarkan suatu regulasi yang mengharuskan para pengusaha membayar tidak kurang dari upah minimum yang telah ditetapkan tetapi tidak ada yang dikerjakan untuk melaksanakan hukum tersebut, maka akibatnya tidak terjadi perubahan dalam perilaku ekonomi, sehingga dapat dikatakan bahwa kebijakan publik dalam contoh ini sungguh-sungguh merupakan suatu pengupahan yang tidak diatur perundang-undangan. Ini artinya kebijakan publik pun memperhatikan apa yang kemudian akan atau dapat terjadi setelah kebijakan itu diimplementasikan.
- *Keempat*, kebijakan publik dapat berbentuk positif maupun negatif. Secara positif, kebijakan melibatkan beberapa tindakan pemerintah yang jelas dalam menangani suatu permasalahan; secara negatif, kebijakan publik dapat melibatkan suatu keputusan pejabat pemerintah untuk tidak melakukan suatu tindakan atau tidak mengerjakan apapun padahal dalam konteks tersebut keterlibatan pemerintah amat diperlukan.

¹⁴ Ibid, Hal 8-9

- *Kelima*, kebijakan publik paling tidak secara positif, didasarkan pada hukum dan merupakan tindakan yang bersifat memerintah. Anggota masyarakat dapat menerima sebagai sesuatu yang sah bahwa pajak haruslah dibayar, pengontrolan import harus dipatuhi, dan peraturan antimonopoli harus diikuti, bila tidak menginginkan adanya risiko didenda, hukuman penjara, atau sanksi-legal lainnya yang dapat dijatuhkan. Kebijakan publik bersifat memerintah kemungkinan besar mempunyai sifat yang memaksa secara sah, yang mana hal ini tidak dimiliki oleh kebijakan-kebijakan organisasi swasta.

Untuk memahami berbagai definisi kebijakan publik, Young dan Quinn, yang dikutip oleh Suharto (2010:44) menyatakan terdapat beberapa konsep kunci yang termuat dalam kebijakan publik¹⁵:

- Tindakan pemerintah yang berwenang. Kebijakan publik adalah tindakan yang dibuat dan diimplementasikan oleh badan pemerintah yang memiliki kewenangan hukum, politis dan finansial untuk melakukannya.
- Sebuah reaksi terhadap kebutuhan dan masalah dunia nyata. Kebijakan publik berupaya merespon masalah atau kebutuhan konkrit yang berkembang di masyarakat.
- Seperangkat tindakan yang berorientasi pada tujuan. Kebijakan publik biasanya bukanlah sebuah keputusan tunggal melainkan terdiri dari beberapa pilihan tindakan atau strategi yang dibuat untuk mencapai tujuan tertentu demi kepentingan orang banyak.
- Sebuah keputusan untuk melakukan atau tidak melakukan sesuatu. Kebijakan publik pada umumnya merupakan tindakan kolektif untuk memecahkan masalah sosial. Namun, kebijakan publik bisa juga dirumuskan berdasarkan keyakinan bahwa masalah sosial akan dapat dipecahkan oleh kerangka kebijakan yang sudah ada dan karenanya tidak memerlukan tindakan tertentu.

¹⁵ Suharto, Edi, 2010, *Analisis Kebijakan Publik*, Alfabeta, Bandung, Hal. 44

- Sebuah justifikasi yang dibuat oleh seseorang atau beberapa orang aktor. Kebijakan publik berisi sebuah pernyataan atau justifikasi terhadap langkah-langkah atau rencana tindakan yang telah dirumuskan, bukan sebuah maksud atau janji yang belum dirumuskan. Keputusan yang telah dirumuskan dalam kebijakan publik bisa dibuat oleh sebuah badan pemerintah.

Pengertian Kebijakan mempunyai beberapa implikasi sebagai berikut¹⁶:

1. Bahwa kebijakan dalam bentuk perdananya berupa penetapan tindakan-tindakan dari pemerintah.
2. Bahwa kebijakan tidak cukup hanya dinyatakan, tetapi dilaksanakan dalam bentuk yang nyata.
3. Bahwa kebijakan itu harus senantiasa ditujukan bagi kepentingan seluruh anggota masyarakat.

Dari berbagai pendapat para ahli tentang kebijakan publik diatas, dapat disimpulkan bahwa kebijakan publik adalah segala keputusan atau tindakan yang diambil dan dilakukan oleh pemerintah dengan tujuan untuk menyelesaikan permasalahan-permasalahan yang sedang dihadapi masyarakat.

I.5.1.2 Jenis Kebijakan Publik

Kebijakan publik memiliki hirarki yang cukup banyak, namun demikian, Nugroho¹⁷ membagi jenis kebijakan publik menjadi tiga kelompok, yaitu:

1. Kebijakan publik yang bersifat Makro, yaitu kebijakan atau peraturan yang bersifat umum, seperti: Undang-Undang Dasar 1945, Undang-Undang/Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang, Peraturan Pemerintah, Peraturan Presiden dan Peraturan Daerah.
2. Kebijakan yang bersifat Meso, yaitu kebijakan yang bersifat menengah atau memperjelas pelaksanaan, seperti: Kebijakan Menteri, Peraturan Gubernur, Peraturan Bupati dan Peraturan Walikota.
3. Kebijakan yang bersifat Mikro, yaitu: kebijakan yang bersifat mengatur pelaksanaan atau implementasi dari kebijakan diatasnya, seperti: kebijakan

¹⁶ Mas Roro Lilik Ekowati, 2009, *Perencanaan Implementasi dan Evaluasi Kebijakan atau Program*, Pustaka Cakra, Surakarta, Hal 1-2

¹⁷ Opcit, harbani Pasolong, Hal 40

yang dikeluarkan oleh aparat publik dibawah Menteri, Gubernur, Bupati dan Walikota.

Dengan merujuk pada pengelompokan jenis kebijakan diatas, maka kebijakan pengendara sepeda motor wajib menyalakan lampu utama pada siang hari yaitu Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan merupakan kebijakan makro.

I.5.2 Implementasi Kebijakan

Dalam proses kebijakan publik terdapat beberapa tahapan yang masing-masing memiliki peran yang sangat krusial. Salah satu tahapan yang memiliki peran krusial yakni implementasi. Implementasi kebijakan publik dikatakan krusial dikarenakan disana letak keberhasilan dari suatu kebijakan yang telah dirumuskan dengan matang. Tujuan dari kebijakan akan tercapai jika implementasi kebijakannya sesuai yang direncanakan.

Kamus Webster¹⁸ dalam Wahab (1991:50) implementasi diartikan sebagai “ *to provide the means for carrying out* (menyediakan sarana untuk melaksanakan sesuatu); *to give oractical effects to* (menimbulkan dampak/akibat terhadap sesuatu)”. Implementasi berarti menyediakan sarana untuk melaksanakan suatu kebijakan dan dapat menimbulkan dampak/akibat terhadap sesuatu tertentu¹⁹.

Ripley dan Franklin²⁰ berpendapat bahwa implementasi adalah apa yang terjadi setelah undang-undang ditetapkan yang memberikan otoritas program, kebijakan, keuntungan (*benefit*), atau suatu jenis keluaran yang nyata (*tangible output*). Istilah implementasi menunjuk pada sejumlah kegiatan yang mengikuti pernyataan maksud tentang tujuan-tujuan program dan hasil-hasil yang diinginkan oleh para pejabat pemerintah. Implementasi mencakup tindakan-tindakan (tanpa

¹⁸ Joko Widodo, 2006, *Analisis Kebijakan Publik: Konsep dan Aplikasi Analisis Proses Kebijakan Publik*, Banyumedia, Malang, Hal. 86

¹⁹ Ibid, Hal. 86

²⁰ Budi Winarno, 2012, *Kebijakan Publik: Teori, Proses, dan Studi Kasus (Edisi dan Revisi Terbaru)*, CAPS, Yogyakarta, Hal, 148

tindakan-tindakan) oleh berbagai aktor, khususnya para birokrat, yang dimaksudkan untuk membuat program berjalan.

Sementara itu, Grindle²¹ juga memberikan pandangannya tentang implementasi dengan mengatakan bahwa secara umum, tugas implementasi adalah membentuk suatu kaitan (*linkage*) yang memudahkan tujuan-tujuan kebijakan bisa direalisasikan sebagai dampak dari suatu kegiatan pemerintah. Oleh karena itu, tugas implementasi mencakup terbentuknya “a policy delivery system,” dimana sarana-sarana tertentu dirancang dan dijalankan dengan harapan sampai pada tujuan-tujuan yang diinginkan.

Donald S. Van Mater dan Carl E. Va²², menguraikan batasan implementasi sebagai:

“policy implementation encompasses those actions by public and private individuals (or groups) that are directed at the achievement of objectives set forth in prior policy decisions. This include both one time efforts to transform decisions into operational terms, as well as conditioning efforts to achieve the large and small changes mandated by policy decisions”.

Implementasi kebijakan menekankan pada suatu tindak, baik yang dilakukan oleh pihak pemerintah maupun individu (atau kelompok) swasta yang di arahkan untuk mencapai tujuan-tujuan yang telah ditetapkan dalam suatu keputusan kebijakan sebelumnya. Pada suatu tindakan-tindakan ini, berusaha mentransformasikan keputusan-keputusan menjadi pola-pola operasional serta melanjutkan usaha-usaha tersebut unjtuk mencapai perubahan. Baik besar maupun kecil yang diamanatkan oleh keputusan-keputusan kebijakan tertentu.

Lester dan Stewart Jr.²³ mendefinisikan bahwa implementasi sebagai suatu proses dan suatu hasil (*output*). Keberhasilan suatu implementasi kebijakan dapat

²¹ Ibid, Hal. 149

²² Opcit, Jokko Widodo, Hal. 86-87

²³ Opcit, Leo Agustino, Hal. 139

diukur atau dilihat dari proses dan pencapaian tujuan hasil akhir (*output*), yaitu: tercapai atau tidaknya tujuan-tujuan yang ingin diraih.

Perlu dicatat bahwa implementasi kebijakan merupakan tahapan yang sangat penting dalam keseluruhan struktur kebijakan, karena melalui prosedur ini proses kebijakan secara keseluruhan dapat dipengaruhi tingkat keberhasilan atau tidaknya pencapaian tujuan. Hal ini dipertegas oleh Chief J.O. Udoji (1981) dengan mengatakan bahwa pelaksanaan kebijakan adalah sesuatu yang penting bahkan mungkin jauh lebih penting daripada pembuatan kebijakan. Kebijakan-kebijakan hanya akan sekedar berupa impian atau rencana bagus yang tersimpan rapi dalam arsip kalau tidak diimplementasikan²⁴.

I.5.3 Kebijakan Menyalakan Lampu Utama Pada Siang Hari Bagi Pengendara Sepeda Motor

Sesuai dengan ketentuan Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 Tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan Bab I Pasal 1 ayat 3, yang dimaksud Undang-Undang adalah Peraturan Perundang-Undangan yang dibentuk oleh Dewan Perwakilan Rakyat dengan persetujuan bersama Presiden.

Sedangkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 merupakan suatu undang-undang yang dibentuk oleh DPR dan ditetapkan dengan persetujuan bersama Presiden yang mengatur tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Undang-Undang ini diundangkan terhitung sejak 22 Juni 2009. Latar belakang pembentukan Undang-Undang sebagaimana tertera dalam bagian konsideran UU, yaitu bahwa Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional. Selain itu Lalu Lintas dan Angkutan Jalan juga sebagai bagian dari system transportasi nasional harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas dan angkutan jalan.

²⁴ Opcit, Leo Agustino, Hal. 140

Dalam penelitian ini kebijakan publik yang relevan yakni kebijakan menyalakan lampu utama pada siang hari bagi pengendara sepeda motor. Kebijakan tersebut terdapat dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 107 Ayat 2. Kebijakan menyalakan lampu utama pada siang hari bagi pengendara sepeda motor untuk meningkatkan keselamatan bagi setiap pengendara sepeda motor di jalan raya. Dengan prinsip *see to be seen* (melihat dan di lihat) ketika pengendara sepeda motor berada dibelakang kendaraan lain maka ia akan terlihat dari lampu yang menyorot kedepan serta kendaraan di depannya akan melihat pengendara sepeda motor dibelakangnya dari kaca spion masing-masing. Kondisi tersebut sengaja diciptakan agar kewaspadaan para pengendara kendaraan bermotor meningkat dengan diberikannya sinyal dari lampu utama sepeda motor yang dinyalakan.

I.5.4 Efektivitas

I.5.4.1 Definisi Efektivitas

Kebijakan publik merupakan segala keputusan atau tindakan yang diambil dan dilakukan oleh pemerintah dengan tujuan untuk menyelesaikan permasalahan-permasalahan yang sedang dihadapi masyarakat. Tujuan dari kebijakan publik tersebut akan tercapai jika implemenentasinya sesuai dengan yang telah direncanakan. oleh karena itu, suatu implementasi kebijakan yang dijalankan memiliki tujuan agar kebijakan tersebut berhasil sehingga konsep yang tepat untuk mengetahui ketepatan implementasi dalam suatu kebijakan yakni efektivitas. Banyak sekali pengertian mengenai efektivitas menurut para ahli, berikut penjabaran lebih jelasnya terkait pengertian efektivitas.

Pendapat yang pertama mengenai efektivitas (*effectiveness*) ialah berkenaan dengan apakah suatu alternatif mencapai hasil (akibat) yang diharapkan, atau

mencapai tujuan diadakannya tindakan. Yang secara dekat berhubungan dengan rasionalitas teknis, selalu diukur dari unit produk atau layanan atau nilai moneter²⁵

Kemudian keefektifan juga dikemukakan oleh Pariata Westra. Secara teoritis, Pariata Westra²⁶ mengartikan keefektifan sebagai suatu keadaan yang menunjukkan tingkat keberhasilan kegiatan dalam mencapai tujuan yang telah ditetapkan terlebih dahulu. Selanjutnya, menurut Henry²⁷, keefektifan adalah *'the full production of intended result'* atau tercapainya hasil-hasil yang diinginkan. artinya keefektifan merupakan perbandingan antara hasil yang terlaksana secara nyata dengan hasil yang direncanakan. Dapat ditarik kesimpulan lain yakni suatu kebijakan dikatakan berhasil atau efektif bila dapat mencapai tujuannya.

The Liang Gie mendefinisikan efektivitas yakni suatu keadaan yang terjadi karena dikehendaki. Kalau seseorang melakukan suatu perbuatan dengan maksud tertentu dan memang dikehendaki, maka pekerjaan orang itu dikatakan efektif bila menimbulkan akibat atau mempunyai maksud sebagaimana yang dikehendaki sebelumnya.²⁸

Pendapat lain tentang efektivitas dikemukakan oleh supriyono²⁹ yang menjelaskan hubungan antara keluaran suatu pusat tanggung jawab dengan sasaran yang mesti dicapai, semakin besar kontribusi daripada keluaran yang dihasilkan terhadap nilai pencapaian sasaran tersebut maka dapat dikatakan efektif pula pada unit tersebut. Atmosoeparto mendefinisikan efektivitas³⁰ merupakan tindakan dalam melakukan hal yang benar dan hal yang tersebut adalah sampai sejauh mana sasaran dapat dicapai.

²⁵ William N. Dunn, 2003, *Pengantar Analisis Kebijakan Publik*: Edisi Kedua, Gajah Mada University Press, Yogyakarta, Hal. 429

²⁶ Sulikah Asmorowati, 2005, *Efektifitas Kebijakan Perlindungan Pekerja Anak (Child Labour) Dengan Fokus Anak Jalanan di Surabaya*, Surabaya: Lembaga Penelitian dan Pengabdian Masyarakat Universitas Airlangga, Hal. 6

²⁷ Ibid, Hal. 6

²⁸ The Liang Gie, 1997, *Ensiklopedia Administrasi*, Gunung Agung, Jakarta, Hal 57

²⁹ Supriyono, 2000, *Sistem Pengendalian Manajemen*, Erlangga, Jakarta, Hal 29

³⁰ Kisdarto Atmosoeparto, 2000, *Menuju SDM Berdaya: Dengan Kepemimpinan Efektif dan Manajemen Efisien*, Elek Media Komputindo, Jakarta, Hal. 139

Menurut Agung Kurniawan³¹ efektivitas merupakan kemampuan melaksanakan tugas, fungsi (operasi kegiatan program dan misi) daripada suatu organisasi atau sejenisnya yang tidak adanya tekanan atau ketegangan diantara pelaksanaannya. Peter F. Drucker yang dikutip H.A.S. Moenir juga berpendapat sama terkait efektivitas yang mendefinisikan sebagai berikut³²:

“Effectiveness, on the other hand, is the ability to choose appropriate objectives. An effective manager is one who selects the right things to get done”. (Efektivitas, pada sisi lain, menjadi kemampuan untuk memilih sasaran sesuai hasil. Seorang manajer yang efektif adalah satu yang memilih kebenaran untuk melaksanakan)

Dari beberapa definisi efektivitas menurut para ahli yang telah dijelaskan diatas maka dapat disimpulkan bahwa efektivitas merupakan suatu alat ukur untuk mengetahui sejauh mana keberhasilan kebijakan dalam mencapai tujuan yang telah ditetapkan.

Efektivitas secara umum dapat diukur, Campbell JP berpendapat efektivitas dapat diukur dari beberapa aspek berikut:

1. Keberhasilan Program
2. Keberhasilan Sasaran
3. Kepuasan Terhadap program
4. Tingkat Input dan Output
5. Pendapaian Tujuan menyeluruh³³

Terkait dengan pengukuran efektivitas, James L. Gibson mengemukakan pendapat lain terhadap ukuran efektivitas, yaitu:

³¹ Agung Kurniawan, 2005, *Transformasi Pelayanan Publik*, Yogyakarta: Pembaharuan, Hal 109

³² H.A.S Moenir, 2006, *Manajemen Pelayanan Umum di Indonesia*, PT. Bumi Aksara. Jakarta, Hal. 166

³³ Campbell JP, 1989, *Riset Dalam Efektivitas Organisasi Terjemahan Sahat Simamora*, Erlangga, Jakarta, Hal. 121

1. Kejelasan tujuan yang hendak dicapai sehingga dapat dijadikan alasan mengapa suatu program harus diimplementasikan secara tepat
2. Kejelasan strategi pencapaian tujuan, berhubungan dengan cara-cara yang akan digunakan untuk mencapai tujuannya secara efektif
3. Proses analisis dan perumusan kebijakan yang mantap
4. Perencanaan yang matang
5. Penyusunan program yang tepat
6. Tersedianya sarana dan prasarana yang merupakan salah satu aktor pendukung keberhasilan suatu program
7. Sistem pengawasan dan pengendalian yang bersifat mendidik untuk menjaga pelaksanaan suatu program agar tetap dapat berjalan sesuai dengan rencana dan strategi yang telah disusun sebelumnya.³⁴

Richard M. Steers berpendapat terkait ukuran efektivitas, pendapat tersebut berbeda dari apa yang telah dikemukakan oleh para ahli sebelumnya diatas, beberapa ukuran efektivitas menurut Richard M. Steers yaitu³⁵:

1. Kualitas artinya kualitas yang dihasilkan oleh organisasi
2. Produktivitas artinya kuantitas dari jasa yang dihasilkan
3. Kesiagaan yaitu penilaian menyeluruh sehubungan dengan kemungkinan dalam hal penyesuaian suatu tugas khusus dengan baik
4. Efisien merupakan perbandingan beberapa aspek prestasi terhadap biaya untuk menghasilkan prestasi tersebut
5. Penghasilan yaitu jumlah sumber daya yang masih tersisa setelah semua biaya dan kewajiban dipenuhi
6. Pertumbuhan adalah suatu perbandingan mengenai eksistensi sekarang dan masa lalunya

³⁴ Opcit, Agung Kurniawan, Hal 107

³⁵ Richard M Steers, 1977, *Efektivitas Organisasi. Seri Manajemen* , Erlangga, Jakarta Hal 46-47

7. Stabilitas yaitu pemeliharaan struktur, fungsi dan sumber daya sepanjang waktu
8. Kecelakaan yaitu frekuensi dalam hal perbaikan yang berakibat pada kerugian waktu
9. Semangat kerja yaitu adanya perasaan terikat dalam hal pencapaian tujuan, yang melibatkan usaha tambahan, kebersamaan tujuan dan perasaan memiliki
10. Motivasi artinya adanya kekuatan yang muncul dari setiap individu untuk mencapai tujuan
11. Kepaduan yaitu fatwa bahwa para anggota organisasi saling menyukai satu sama lain, artinya bekerja sama dengan baik, berkomunikasi dan mengkoordinasikan
12. Keluwesan adaptasi artinya adanya suatu rangsangan baru untuk mengubah prosedur standar operasinya, yang bertujuan untuk mencegah keterbekuan terhadap rangsangan lingkungan.

I.5.4.2 Efektivitas Implementasi Kebijakan Menyalakan Lampu Utama Pada Siang Hari Bagi Pengendara Sepeda Motor

Berdasarkan jenis kebijakannya, kebijakan menyalakan lampu utama pada siang hari bagi pengendara sepeda motor tersebut tertuang dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, sebagaimana yang telah dijelaskan diatas bahwa Undang-Undang termasuk jenis kebijakan makro. Kebijakan tersebut ditujukan khusus bagi pengendara sepeda motor. Kebijakan menyalakan lampu utama pada siang hari bagi pengendara sepeda motor di implementasikan terhitung sejak Undang_undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tersebut di sahkan oleh DPR bersama Presiden Republik Indonesia. Dalam pengimplementasian suatu kebijakan diperlukan indikator-indikator guna mengetahui seberapa jauh tujuan dari kebijakan tersebut dapat dicapai. Oleh karena itu, dalam penelitian ini menggunakan indikator-indikator efektivitas implementasi menurut Riant Nugroho. Dalam

implementasi kebijakan, Nugroho mengatakan ada “Empat Tepat” yang harus dipenuhi dalam efektivitas. Berikut penjabaran “Empat Tepat” menurut Nugroho:³⁶

1. Tepat Kebijakan

Ketepatan kebijakan itu dinilai dari sejauh mana kebijakan yang ada telah bermuatan hal-hal yang memang memecahkan masalah yang hendak dipecahkan. Pertanyaannya adalah *how excellent is the policy*. Sisi kedua dari kebijakan adalah apakah kebijakan tersebut sudah dirumuskan sesuai dengan karakter masalah yang hendak dipecahkan. Sisi ketiga adalah, apakah kebijakan dibuat oleh lembaga yang mempunyai kewenangan (misi kelembagaan) yang sesuai dengan karakter kebijakannya.

Dalam penelitian ini, tepat kebijakan digunakan untuk melihat apakah kebijakan menyalakan lampu utama pada siang hari bagi pengendara sepeda motor sudah tepat untuk mengurangi permasalahan kecelakaan lalu lintas.

2. Tepat Pelaksanaannya

“Tepat” yang kedua adalah “tepat pelaksanaannya”. Aktor implementasi kebijakan tidak hanya pemerintah. Ada tiga lembaga yang dapat menjadi pelaksana, yaitu pemerintah, kerjasama antara pemerintah-masyarakat/swasta, atau implementasi kebijakan yang diswastakan (*privatization* atau *contracting out*). Kebijakan-kebijakan yang bersifat monopoli, seperti kartu identitas penduduk, atau mempunyai derajat politik keamanan yang tinggi, seperti pertahanan dan keamanan, sebaiknya diselenggarakan oleh pemerintah. Kebijakan yang bersifat memberdayakan masyarakat, seperti penanggulangan kemiskinan, sebaiknya diselenggarakan pemerintah bersama dengan masyarakat. Kebijakan yang bertujuan mengarahkan kegiatan masyarakat, seperti bagaimana perusahaan harus dikelola, atau dimana pemerintah tidak efektif menyelenggarakannya sendiri,

³⁶ Nugroho, Riant. 2011. *Public Policy: Dinamika Kebijakan - Analisis Kebijakan – Manajemen Kebijakan*. Elex Media Komputindo. Jakarta. Hal. 650

seperti pembangunan industri-industri berskala menengah dan kecil yang tidak strategis, sebaiknya diserahkan kepada masyarakat.

Dalam konteks penelitian ini, tepat pelaksanaan yakni siapa aktor-aktor dalam pimplementasi kebijakan menyalakan lampu pada siang hari bagi pengendara sepeda motor serta bagaimana pembagian tugas antar instansi terkait.

3. Tepat Target

Ketepatan target berkenaan dengan tiga hal. Pertama, apakah target yang diintervensi sesuai dengan yang direncanakan, apakah tidak ada tumpang tindih dengan intervensi lain, atau tidak bertentangan dengan intervensi kebijakan lain. Di Indonesia kebijakan untuk *income generating* diwarnai dengan banyaknya kebijakan pemberian kredit bersubsidi oleh berbagai departemen yang akhirnya *overlapping* dan saling mematikan dilapangan. Kedua, apakah targetnya dalam kondisi siap untuk disintervensi, ataukah tidak. Kesiapan bukan saja dalam arti secara alami, namun juga apakah kondisi target ada dalam konflik atau harmoni, dan apakah kondisi target dan kondisi mendukung atau menolak. Sosialisasi kebijakan pertanian dikawasan konflik tidaklah salah, namun tidak efektif karena prioritas utama adalah keselamatan nyawa. Pembangunan kawasan industri maju dikawasan terbelakang tanpa menyiapkan masyarakatnya menghasilkan penolakan yang laten seperti kasus di papua (Irian Jaya). Ketiga, apakah intervensi implementasi kebijakan bersifat baru atau memperbaharui implementasi kebijakan sebelumnya. Terlalu banyak kebijakan yang tampaknya baru namun pada prinsipnya mengulang kebijakan lama dengan hasil yang sama tidak efektifnya dengan kebijakan sebelumnya.

Dalam penelitian ini, tepat target mencakup sasaran kebijakan menyalakan lampu pada siang hari dan sifat dari kebijakan tersebut termasuk dalam kebijakan baru atau kebijakan lama yang diperbaharui.

4. Tepat Lingkungan

Ada dua lingkungan yang paling menentukan, yaitu lingkungan kebijakan, yaitu interaksi di antara lembaga perumus kebijakan dan pelaksana kebijakan dengan lembaga lain yang terkait. Donald J. Calista (1994) menyebutkan sebagai variabel endogen, yaitu *authoritative arrangement* yang berkenaan dengan kekuatan sumber otoritas dari kebijakan, *network composition* yang berkenaan dengan komposisi jejaring dari berbagai organisasi yang terlibat dengan kebijakan, baik dari pemerintah maupun masyarakat, dan *implementation setting* yang berkenaan dengan posisi tawar menawar antara otoritas yang mengeluarkan kebijakan dengan jejaring yang berkenaan dengan implementasi kebijakan. Lingkungan kedua adalah lingkungan eksternal kebijakan yang disebut oleh Calista sebagai variabel eksogen yang terdiri dari *public opinion* yaitu persepsi publik akan kebijakan dan implementasi kebijakan, *interpretive institutions* yang berkenaan dengan interpretasi dari lembaga-lembaga strategis dalam masyarakat, seperti media massa, kelompok penekan, dan kelompok kepentingan, dalam menginterpretasikan kebijakan dan implementasi kebijakan, dan *individuals* yakni individu-individu tertentu yang mampu memainkan peran penting dalam menginterpretasikan kebijakan dan implementasi kebijakan.

Dalam penelitian ini, tepat lingkungan mencakup interaksi lingkungan internal dan eksternal dalam implementasi kebijakan menyalakan lampu utama pada siang hari. Penggunaan indikator efektivitas implementasi menurut Riant Nugroho karena peneliti menganggap bahwa indikator tersebut sesuai dan mampu untuk menjawab rumusan masalah penelitian ini tentang bagaimana efektivitas implementasi kebijakan menyalakan lampu utama pada siang hari bagi pengendara sepeda motor dalam upaya menekan angka kecelakaan lalu lintas di Kota Surabaya.

I.6 Definisi Konsep

Dalam rangka mempermudah dalam memahami konsep yang ada pada penelitian ini, maka dapat disusun definisi konsep dari simpulan masing-masing teori atau konsep yang telah dijelaskan sebelumnya sesuai dengan batasan dalam penelitian ini. Beberapa konsep yang digunakan dalam penelitian ini antara lain:

1. Kebijakan Publik

Segala keputusan atau tindakan yang diambil dan dilakukan oleh pemerintah dengan tujuan menyelesaikan permasalahan-permasalahan yang sedang terjadi di masyarakat.

2. Implementasi Kebijakan

Dalam penelitian ini implementasi kebijakan yang dimaksud ialah suatu cara atau usaha yang dilakukan dan telah ditetapkan sebelumnya guna mencapai tujuan dari kebijakan.

3. Kebijakan Menyalakan Lampu Utama Pada Siang Hari

Upaya yang dilakukan oleh pemerintah Indonesia dalam mengatur khususnya pengendara sepeda motor dalam rangka menekan angka kecelakaan lalu lintas.

4. Efektivitas

Suatu gambaran keadaan yang dijelaskan oleh para aktor untuk mengetahui sejauh mana kebijakan atau program yang telah ditetapkan mampu mencapai tujuannya.

5. Efektivitas Implementasi Kebijakan Menyalakan Lampu utama Pada Siang Hari

Suatu kegiatan yang berupa penelitian yang dilakukan dalam rangka untuk mengetahui keefektifan dari implementasi kebijakan menyalakan lampu utama pada siang hari dalam mencapai tujuan yang ada.

I.7 Metode Penelitian

Metode merupakan keseluruhan proses berpikir yang diawali dengan menemukan permasalahan, kemudian menjabarkannya kedalam sebuah kerangka

teoritis tertentu, pengumpulan data untuk pengujian empiris, sampai dengan penjelasan dan penarikan gejala sosial yang diteliti. Sedangkan yang dimaksud dengan metode penelitian adalah suatu cara ilmiah yang digunakan untuk mendapatkan data dengan tujuan dan kegunaan tertentu.³⁷

Berdasarkan rumusan dan tujuan dalam penelitian ini, metode penelitian yang digunakan yaitu metode penelitian kualitatif. Penggunaan metode penelitian kualitatif karena didasarkan pada maksud penelitian ini yaitu untuk mengetahui dan menggambarkan implementasi kebijakan menyalakan lampu utama pada siang hari bagi pengendara sepeda motor yang kemudian dianalisis bagaimana keefektifannya dalam menekan angka kecelakaan lalu lintas di kota Surabaya. Dalam penelitian ini, pendekatan kualitatif digunakan untuk mengungkapkan sesuatu dibalik fenomena tingginya angka kecelakaan lalu lintas di Kota Surabaya ketika sudah ada dan diimplementasikannya kebijakan menyalakan lampu utama pada siang hari bagi pengendara sepeda motor sehingga perlu untuk dilakukan penelitian tentang keefektifan implementasi kebijakan menyalakan lampu utama pada siang hari dalam upaya menekan angka kecelakaan lalu lintas di Kota Surabaya.

Bogdan dan Taylor³⁸ mendefinisikan metodologi penelitian kualitatif sebagai prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan dari orang-orang dan perilaku yang dapat diamati. Metode penelitian kualitatif ini digunakan untuk mengungkapkan, memahami serta untuk mendapatkan wawasan tentang sesuatu di balik fenomena yang baru sedikit diketahui atau bahkan belum diketahui sama sekali. Dengan menggunakan metode penelitian kualitatif ini pula, dapat diperoleh rincian yang kompleks tentang fenomena yang sulit untuk diungkapkan oleh metode penelitian kuantitatif.³⁹

³⁷ Sugiyono. 2008. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: CV. ALFABETA. Hal. 2

³⁸ Moleong, Lexy. J. 2006. *Metode Penelitian Kualitatif* (Edisi Revisi). Bandung: PT. REMAJA ROSDAKARYA. Hal. 4

³⁹ Strauss, Anselm, dan Juliet Corbin. 2003. *Dasar-Dasar Penelitian Kualitatif (Tatalangkah dan Teknik-teknik Teoritisasi Data)*. Yogyakarta. PUSTAKA PELAJAR. Hal. 5

Oleh karena itu peneliti menggunakan metode penelitian kualitatif untuk dapat memperoleh data yang nantinya digunakan untuk memperdalam wawasan mengenai efektifitas implementasi kebijakan menyalakan lampu utama bagi pengendara sepeda motor dalam upaya menekan angka kecelakaan lalu lintas di Kota Surabaya, sehingga data yang didapat bersifat kredibel dan bermakna untuk mencapai apa yang menjadi tujuan pada penelitian ini.

I.7.1 Tipe Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk memperoleh gambaran tentang bagaimana efektifitas implementasi kebijakan menyalakan lampu utama pada siang bagi pengendara sepeda motor dalam menekan angka kecelakaan lalu lintas di Kota Surabaya. Oleh karena itu, tipe penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah tipe penelitian deskriptif. Tipe penelitian deskriptif adalah tipe penelitian yang menyajikan satu gambar yang terperinci tentang satu situasi khusus, setting sosial, atau hubungan.⁴⁰

Penelitian deskriptif selain memiliki tujuan untuk menggambarkan secara cermat karakteristik dari suatu gejala atau masalah yang diteliti, penelitian deskriptif juga focus pada pertanyaan dasar “bagaimana” dengan berusaha mendapatkan dan menyampaikan fakta-fakta dengan jelas, teliti, dan lengkap tanpa banyak detail yang tidak penting seperti dalam penelitian eksploratif.⁴¹ Dengan menggunakan tipe penelitian deskriptif, peneliti berusaha untuk menggambarkan tentang efektifitas implementasi kebijakan menyalakan lampu utama pada siang hari bagi pengendara sepeda motor yang dideskripsikan oleh stakeholder terkait. Dari pendeskripsian tersebut nantinya akan memberikan gambaran-gambaran sehingga dapat diketahui efektifitas implementasi kebijakan tersebut.

Dengan demikian, dalam lap[oran ini akan berisi kutipan-kutipan data untuk memberi gambaran penyajian laporan tersebut. Data tersebut berasal dari naskah

⁴⁰ Silalahi, Ulber. 2009. *Metode Penelitian Sosial*. Bandung: PT. Refika Aditama. Hal. 26

⁴¹ Ibid. Hal 28

wawancara, catatan lapangan, foto, rekaman suara, dokumen pribadi, catatan atau memo dan dokumen resmi lainnya yang didapat peneliti dari para informan. Sehingga dengan menggunakan metode penelitian deskriptif, peneliti berusaha memberikan gambaran rinci mengenai efektifitas implementasi kebijakan menyalakan lampu utama pada siang hari bagi pengendara sepeda motor dalam upaya menekan angka kecelakaan lalu lintas di Kota Surabaya.

I.7.2 Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian adalah suatu tempat dimana penelitian dilakukan. Lokasi penelitian ini ditetapkan secara purposive, yakni ditentukan secara sengaja dengan mempertimbangkan permasalahan dalam penelitian ini. Penelitian ini dilakukan di instansi-instansi yang dianggap relevan dalam pengimplementasian kebijakan menyalakan lampu utama pada siang hari bagi pengendara sepeda motor. Adapun instansi terkait tersebut antara lain:

1. Satlantas Polrestabes Surabaya,
Jalan Ikan Kerapu No. 2-4 Surabaya

Pemilihan lokasi penelitian tersebut berdasarkan beberapa pertimbangan yang telah dilakukan sebelumnya. Pertimbangan peneliti sehingga menentukan lokasi penelitian tunggal tersebut karena telah melakukan observasi kepada lokasi yang dianggap relevan sehingga dari informasi-informasi tersebut disimpulkan hanya Satlantas Polrestabes Surabaya saja yang dipilih. Satlantas Polrestabes Surabaya dipilih sebagai subjek dalam penelitian karena dalam implementasi kebijakan menyalakan lampu utama pada siang hari bagi pengendara sepeda motor bertugas mulai dari sosialisasi hingga penegakkan aturan kepada para pengendara sepeda motor yang tidak mematuhi aturan tersebut.

I.7.3 Teknik Penentuan Informan

Pada penelitian kualitatif, pentingnya keberadaan informan adalah untuk memberikan data serta informasi yang dibutuhkan terkait obyek penelitian. Peneliti melakukan observasi dan wawancara kepada orang-orang yang dianggap mengetahui permasalahan penelitian ini kemudian dianggap sebagai informan. Oleh karena itu, Informan merupakan orang-orang yang dianggap mengetahui tentang fokus penelitian dan nantinya dimanfaatkan untuk mendapatkan informasi guna kepentingan penelitian.

Dalam penelitian ini, teknik penentuan informan menggunakan teknik purposive sampling. Purposive sampling merupakan pemilihan siapa subjek yang ada dalam posisi terbaik untuk dapat memberikan informasi yang dibutuhkan. Untuk bisa mendapatkan informasi yang dibutuhkan dengan baik, maka peneliti harus menentukan informan awal atau informan kunci. Pada tahap kerja penelitian, Patton⁴² menjelaskan bahwa informan kunci mampu menjadi sumber informasi yang sangat penting. Informan kunci sendiri yaitu seseorang yang sangat berpengetahuan dan bisa menyampaikan gagasan, serta pandangannya berguna untuk membantu pengamat memahami apa yang sedang terjadi. Wawancara dalam penelitian ini dilakukan kepada subyek penelitian, khususnya pihak-pihak yang dianggap memahami serta berhubungan secara langsung dengan masalah dalam penelitian ini.

Sebelum menentukan informan maka harus ditentukan terlebih dahulu kriteria seperti apa yang pantas untuk dipilih, sebagaimana yang jelaskan oleh Spradley dalam Sugiyono ada lima kriteria yang harus dimiliki oleh seorang informan adalah sebagai berikut⁴³:

- a. Mereka yang menguasai dan memahami sesuatu melalui proses akulturasi sehingga sesuatu itu bukan sekedar diketahui tetapi juga di hayatinya.
- b. Mereka yang tergolong masih sedang berkecimpung dan terlihat pada kegiatan yang tengah diteliti.

⁴² Patton, Michael Quinn. 2009. *Metode Evaluasi Kualitatif*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar. Hal. 41

⁴³ Suyanto, Bagong, dan Sutinah. 2011. *Metode Penelitian Sosial, Berbagai Alternative Pendekatan*. Jakarta: Prenada Media. Hal. 171

- c. Mereka yang mempunyai waktu yang memadai untuk dimintai informasi.
- d. Mereka yang tidak cenderung menyampaikan informasi hasil.
- e. Mereka yang pada mulanya tergolong cukup asing dengan peneliti sehingga lebih menggairahkan untuk dijadikan sebagai guru atau narasumber.

Dalam menemukan kedalaman data, peneliti menggunakan teknik lanjutan yakni teknik bola salju (snowball). Langkah awal peneliti melakukan wawancara terhadap informan awal yang sebelumnya ditentukan dengan teknik purposive. Wawancara dilakukan guna mendapatkan data dan informasi terkait permasalahan dalam penelitian ini. Dalam wawancara tersebut, peneliti juga mencari rekomendasi informan lanjutan yang mengerti permasalahan dalam penelitian ini dari informan awal. Setelah itu, peneliti juga akan melakukan wawancara kepada informan lanjutan tersebut. Begitulah cara kerja teknik bola salju (snowball). Hal tersebut dilakukan secara bertahap sehingga jumlah informan kian lama kian banyak seperti halnya bola salju yang semakin menggelinding kian membesar. Penentuan informan dengan teknik bola salju (snowball) akan berhenti ketika permasalahan dalam penelitian mampu terjawab oleh semua informan.

Penentuan informan yang dilakukan oleh peneliti berdasarkan pencarian informasi mengenai siapa saja yang terlibat secara langsung maupun tidak langsung dalam implementasi kebijakan menyalakan lampu utama pada siang hari bagi pengendara sepeda motor. Oleh karena itu, di awal peneliti menentukan informan kunci sebanyak satu orang dan kemudian berkembang sesuai petunjuk dari informan kunci tersebut. Para informan berasal dari Instansi Satlantas Polrestabes Surabaya karena instansi tersebut sebagai pelaksana kebijakan menyalakan lampu utama pada siang hari bagi pengendara sepeda motor. Berikut nama-nama informan serta posisi dalam penelitian ini:

1. Aiptu. Maksum, Selaku Anggota Satlantas Polrestabes Surabaya Unit Tilang
2. Aiptu Sri Yadi, Selaku Anggota Satlantas Polrestabes Surabaya Unit Laka

3. Brigadir Agung, Selaku Anggota Satlantas Polrestabes Surabaya Unit Dikyasa
4. Aiptu Resi Wintolo, Selaku Anggota Satlantas Polrestabes Surabaya Unit Turjawali

Sedangkan dari informan lain yang mendukung penelitian ini dari unsur masyarakat selaku penerima kebijakan menyalakan lampu utama pada siang hari bagi pengendara sepeda motor di tentukan secara accidental. Beberapa informan tersebut antara lain:

1. Mas Zamzami, Selaku Pengendara Ojek Online
2. Mas Zainul, Selaku Pengendara Ojek Online
3. Mas Aris, Selaku Pengendara Sepeda motor
4. Mas Anton, Selaku Pengendara Sepeda Motor
5. Mas Febri, Selaku Pengendara Sepeda Motor

I.7.4 Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data dalam penelitian ilmiah merupakan suatu prosedur yang teratur untuk memperoleh data guna menjawab permasalahan penelitian. Dalam penelitian ini, data yang relevan sangat dibutuhkan untuk menjawab permasalahan empiric terkait dengan kebijakan menyalakan lampu pada siang hari bagi pengendara sepeda motor dalam upaya menekan angka kecelakaan lalu lintas di Kota Surabaya. Keberadaan data sangat diperlukan dalam suatu penelitian tidak terkecuali penelitian ini. Karena dengan memperoleh data, peneliti mampu mengetahui fenomena sosial yang terjadi dilapangan untuk kemudian dianalisis menggunakan teori-teori yang digunakan sesuai dengan permasalahan penelitian.

Pada penelitian kualitatif ini, peneliti menggunakan tiga teknik pengumpulan data antara lain:

a. Observasi

Menurut Creswell⁴⁴ observasi kualitatif merupakan observasi yang didalamnya peneliti langsung turun kelapangan untuk mengamati perilaku-perilaku serta aktivitas individu-individu dilokasi penelitian. Peneliti juga merekam/mencatat dengan cara terstruktur maupun semistruktur. Dengan melakukan observasi langsung ke lapangan, peneliti mampu melihat dan mengetahui dengan nyata seluruh kegiatan secara langsung. Tidak hanya itu objek dan kondisi penunjang yang juga tidak akan luput dari pengamatan dan nantinya akan di catat oleh peneliti. Dengan demikian, peneliti dapat memperoleh informasi dan data yang relevan sehingga dapat menguatkan dan mendukung hasil wawancara.

Pada konteks penelitian ini, data atau informasi yang di kumpulkan melalui observasi langsung adalah informasi yang mendalam mengenai pengimplementasian kebijakan menyalakan Impu utama pada siang hari bagi pengendara sepeda motor, pengamatan terhadap lalu lintas dijalan raya pada siang hari khususnya pengendara sepeda motor.

b. Wawancara

Wawancara merupakan teknik pengumpulan data yang sering digunakan dalam penelitian kualitatif. Wawancara digunakan sebagai teknik pengumpulan data karena peneliti menemukan permasalahan yang harus diteliti serta memiliki keinginan untuk mengetahui hal-hal yang berhubungan dengan informan lebih mendalam. kegiatan wawancara berarti melakukan suatu interaksi dengan iforman yang bertujuan untuk

⁴⁴Creswell, John W. 2009. *Research Design (Pendekatan Kualitatif, Kuantitatif, dan Mixed)*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar. Hal. 267

mengumpulkan informasi. Sebagaimana yang dikemukakan Moleong⁴⁵ tentang wawancara yakni percakapan yang memiliki maksud tertentu. Percakapan dilakukan oleh dua pihak, yakni pihak pewawancara (interviewer) yang mengajukan pertanyaan dan pihak terwawancara (interviewee) atau yang memberikan jawaban atas pertanyaan itu. Dalam penelitian ini, peneliti melakukan wawancara guna menggali keterangan lebih mendalam mengenai bagaimana efektifitas implementasi kebijakan menyalakan lampu utama pada siang hari bagi pengendara sepeda motor dalam upaya menekan angka kecelakaan lalu lintas di Kota Surabaya.

Dalam wawancara yang dilakukan peneliti tersebut, peneliti menggunakan teknik wawancara mendalam, dimana peneliti memperoleh informasi guna kepentingan penelitian melalui dialog yang sifatnya terbuka dan terstruktur agar informan dapat berbicara sesuai dengan pandangan, pengetahuan, pemahaman serta pengalaman yang berkaitan dengan fenomena sosial yang terjadi. Untuk membatasi agar penelitian ini focus dan tidak melebar maka peneliti menggunakan pedoman wawancara.

c. Studi Dokumen (Pemanfaatan Dokumen Tertulis)

Pemanfaatan dokumen tertulis merupakan salah satu teknik pengumpulan data dalam metode penelitian kualitatif. Pada tahap ini, peneliti mengumpulkan dokumen-dokumen yang relevan serta mampu menunjang dalam menjelaskan dan mengungkapkan fenomena permasalahan yang ada didalam penelitian. Setelah dokumen yang dibutuhkan dan relevan telah terkumpul, kemudian dilakukan suatu analisis konten atau isi terhadap dokumen tersebut. Holsti⁴⁶ menjelaskan tentang definisi kajian isi, yakni teknik apapun yang digunakan untuk

⁴⁵ Moleong, Lexy J. Op.cit. Hal. 186

⁴⁶ Ibid. Hal. 220

menarik kesimpulan melalui usaha menemukan karakteristik pesan dan dilakukan secara objektif dan sistematis.

Pada penelitian ini, peneliti mengumpulkan dan mencatat data yang berupa dokumen-dokumen pelaksanaan kebijakan menyalakan lampu utama bagi pengendara sepeda motor antara lain:

- Data jumlah kecelakaan lalu lintas di Kota Surabaya
- Data jumlah kendaraan bermotor di Kota Surabaya
- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009

I.7.5 Teknik Pemeriksa Keabsahan Data

Dalam sebuah penelitian ilmiah, data yang dipergunakan membutuhkan pembuktian sehingga nantinya dapat dipertanggung jawabkan secara ilmiah. Terkait dengan pemeriksaan keabsahan data, Moleong⁴⁷ menjelaskan bahwa setiap keadaan harus memenuhi: (1) Mendemonstrasikan nilai yang benar; (2) Menyediakan dasar agar hal itu dapat diterapkan, dan (3) Memperbolehkan keputusan luar yang dapat dibuat tentang konsistensi dari prosedurnya dan kenetralan dari temuan dan keputusan-keputusannya. Sebelum menetapkan keabsahan data diperlukan teknik pemeriksaan. Pelaksanaan teknik pemeriksaan didasarkan atas kriteria tertentu. Menurut Moleong⁴⁸, terdapat empat macam kriteria yang dapat digunakan, yakni: derajat kepercayaan (credibility), keteralihan (transferability), kebergantungan (dependability), dan kepastian (confirmability).

Pada penelitian ini, peneliti menggunakan teknik pemeriksaan keabsahan data dengan menggunakan teknik triangulasi data. Triangulasi data adalah teknik pemeriksaan keabsahan data yang memanfaatkan sesuatu yang lain.⁴⁹ Teknik triangulasi memiliki tujuan menghilangkan perbedaan-perbedaan konstruksi kenyataan yang ada dalam konteks suatu studi pada saat mengumpulkan data tentang

⁴⁷ Ibid. Hal. 320-321

⁴⁸ Ibid. Hal. 324

⁴⁹ Ibid. Hal. 330

berbagai kejadian dan hubungan dengan berbagai pandangan. Dengan kata lain, triangulasi digunakan peneliti untuk mengecek kembali temuan-temuan yang ada dengan membandingkannya dengan berbagai sumber, metode maupun teori. Dalam penelitian ini menggunakan triangulasi sumber yakni dengan membandingkan dan melakukan pengecekan kembali atas data-data yang telah terkumpul melalui waktu dan alat yang tersedia dalam penelitian kualitatif. Berikut langkah-langkah yang dilakukan:

- a. Membandingkan data hasil pengamatan (observasi) dengan data hasil wawancara mendalam. Proses ini bertujuan membandingkan apa yang telah peneliti amati tentang kondisi yang terjadi pada lokasi penelitian yang berkaitan dengan fokus permasalahan penelitian dengan apa yang didapatkan dari hasil wawancara mendalam informan yang telah ditentukan.
- b. Membandingkan data dari dokumen tertulis dengan hasil wawancara mendalam. Peneliti bertujuan membandingkan informasi yang telah didapat melalui hasil wawancara dengan dokumen-dokumen pendukung implementasi kebijakan menyalakan lampu utama pada siang hari bagi pengendara sepeda motor di Kota Surabaya.
- c. Membandingkan data hasil wawancara mendalam dari berbagai informan yang berbeda. Informasi hasil wawancara yang diperoleh dari satu informan yang telah ditentukan sebelumnya akan dibandingkan dengan informasi hasil wawancara yang diperoleh dari informan lainnya tentang topic yang sama.

I.7.6 Teknik Analisis Data

Setelah melakukan pengumpulan data dengan menggunakan teknik observasi, wawancara serta studi dokumentasi, kemudian tahap berikutnya yakni menganalisis data atau informasi yang telah diperoleh sehingga nantinya dapat ditarik sebuah kesimpulan. Dalam penelitian kualitatif, bogdan⁵⁰ menjelaskan tentang analisis data yakni sebuah proses guna mencari dan menyusun data secara sistematis yang diperoleh dari hasil wawancara, catatan lapangan, dan bahan-bahan lain, sehingga mudah dipahami oleh para pembacanya. Analisis data dilakukan mulai dari pengumpulan data sampai pengumpulan data selesai dilakukan yang terjadi dalam periode waktu tertentu. Miles and Huberman mengemukakan bahwa dalam penelitian kualitatif, analisis data terbagi dalam tiga aktivitas yakni: reduksi data, penyajian data dan kesimpulan.⁵¹ Ketiga aktivitas menurut Miles and Huberman tersebut yang akan di pakai dalam penelitian, berikut penjabarannya:

a. Reduksi Data

Reduksi data merupakan suatu proses berfikir sensitive yang didalamnya memerlukan kecerdasan dan keluasan serta kedalaman wawasan yang tinggi.⁵² Mereduksi data berarti peneliti memilih data dan memfokuskan diri pada penyederhanaan, pengabstrakan dan transformasi data kasar dari catatan-catatan tertulis di lapangan. Berikutnya proses reduksi data yang dilakukan peneliti yakni dengan menajamkan, menggolongkan, mengarahkan serta membuang yang tidak perlu kemudian diorganisasikan dengan sedemikian rupa sehingga kesimpulan final bisa didapat.

Dalam konteks penelitian ini, setelah proses pengumpulan data selesai dilakukan maka peneliti melanjutkan dengan melakukan transkrip hasil wawancara yang kemudian dilakukan pemilahan. Pemilahan tersebut hanya difokuskan pada efektifitas implementasi kebijakan menyalakan lampu utama

⁵⁰ Sugiyono. Op.cit. Hal. 244

⁵¹ Ibid. Hal. 246

⁵² Ibid. Hal. 249

pada siang hari bagi pengendara sepeda motor saja. Hal tersebut dilakukan guna mendukung alur penelitian yang telah ditetapkan. Data yang diperoleh dari pengumpulan melalui wawancara dengan Kepolisian Resort Kota Besar Surabaya maupun dengan Dinas Perhubungan Kota Surabaya, hasil wawancara tersebut akan disederhanakan untuk mempermudah analisis dan pemahaman masalah.

b. Penyajian Data

Setelah sebelumnya data direduksi, maka langkah selanjutnya adalah menyajikan data. Penyajian data merupakan sekumpulan informasi yang telah tersusun baik guna memberi kemungkinan untuk dilakukan penarikan kesimpulan dan pengambilan tindakan. Penyajian yang sering digunakan dalam data kualitatif adalah dalam bentuk teks naratif. Namun dewasa ini, penyajian data dalam penelitian kualitatif juga dapat berbentuk matriks, grafik, jaringan serta bagan. Semuanya dirancang guna menggabungkan informasi yang tersusun dalam bentuk yang padu dan mudah diraih. Dengan demikian, seorang penganalisis dapat melihat serta mampu menentukan apakah menarik kesimpulan benar atau terus melangkah menganalisis yang menurut saran yang dikiaskan oleh nyajian sebagai sesuatu yang mungkin akan berguna.

c. Penarikan Kesimpulan

Pada saat kegiatan pengumpulan data dilakukan, seorang penganalisis kualitatif mulai mencari arti benda-benda, mencatat keteraturan pola-pola, penjelasan, konfigurasi-konfigurasi yang mungkin, alur sebab akibat, dan proposisi. Singkatnya makna-makna yang muncul dari data harus diuji kebenarannya, kekukuhannya, dan kecocokannya, yakni yang merupakan validitasnya. Kemudian peneliti harus mampu menyimpulkan berbagai temuan data yang diperolehnya selama penelitian berlangsung.