

**OPTIMALISASI PELAKSANAAN *REGIONAL TRAFFIC
MANAGEMENT CENTER* (RTMC) OLEH DIREKTORAT
LALU LINTAS POLDA SUMATERA UTARA**

TESIS

*Diajukan Guna Memenuhi Salah Satu Syarat
Untuk Memperoleh Gelar Magister Hukum (M.H)
Program Studi Ilmu Hukum
Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara*

Oleh:

RINA SRY NIRWANA TARIGAN
NPM: 1920010048



UMSU

Unggul | Cerdas | Terpercaya

**PROGRAM STUDI MAGISTER ILMU HUKUM
PROGRAM PASCASARJANA
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
MEDAN
2021**

PENGESAHAN TESIS

Nama : RINA SRY NIRWANA TARIGAN

Nomor Pokok Mahasiswa : 1920010048

Prodi/Konsentrasi : Magister Ilmu Hukum/Hukum Pidana

Judul Tesis : OPTIMALISASI PELAKSANAAN REGIONAL TRAFFIC MANAGEMENT CENTER (RTMC) OLEH DIREKTORAT LALU LINTAS POLDA SUMATERA UTARA



Pengesahan Tesis

Medan, 18 September 2021

Komisi Pembimbing

Pembimbing I

Pembimbing II

Prof. Dr. H. Triono Eddy, S.H., M.Hum

Dr. Alpi Sahari, S.H., M.Hum

Diketahui

Direktur

Ketua Program Studi

Dr. SYAIFUL BAHRI, M.AP

Dr. ALPI SAHARI, S.H., M.Hum

UMSU
Unggul | Cerdas | Terpercaya

PENGESAHAN

**OPTIMALISASI PELAKSANAAN REGIONAL
TRAFFIC MANAGEMENT CENTER (RTMC)
OLEH DIREKTORAT LALU LINTAS
POLDA SUMATERA UTARA**

RINA SRY NIRWANA TARIGAN

NPM: 1920010048

Program Studi : Magister Ilmu Hukum

Tesis ini Telah Dipertahankan Dihadapan Panitia Penguji , Yang Dibentuk Oleh Program Pascasarjana Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara. Dinyatakan Lulus Dalam Ujian Tesis dan Berhak Menyandang Gelar Magister Hukum (M.H) Pada Hari Sabtu , Tanggal 18 September 2021

Komisi Penguji

1. **Dr. Ahmad Fauzi, S.H., M.Kn.**
Ketua
2. **Dr. T. Erwinsyahbana, S.H., M.Hum.**
Sekretaris
- 3 **Dr. H. Surya Perdana, S.H., M.Hum**
Anggota

1.

2.

3.

UMSU
Unggul | Cerdas | Terpercaya

PERNYATAAN

OPTIMALISASI PELAKSANAAN *REGIONAL TRAFFIC MANAGEMENT CENTER (RTMC)* OLEH DIREKTORAT LALU LINTAS POLDA SUMATERA UTARA

Dengan ini peneliti menyatakan bahwa :

1. Tesis ini disusun sebagai syarat untuk memperoleh Gelar Magister Pada Program Magister Ilmu Hukum Program Pascasarjana Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara merupakan hasil karya peneliti sendiri.
2. Tesis ini adalah asli belum pernah diajukan untuk mendapatkan Gelar Akademik (Sarjana, Magister, dan/atau Doktor), baik di Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara maupun di perguruan lain.
3. Tesis ini adalah murni gagasan, rumusan, dan penelitian saya sendiri, tanpa bantuan pihak lain, kecuali arahan Komite Pembimbing dan masukan Tim Penguji.
4. Dalam Karya tulis ini tidak terdapat karya atau pendapat yang telah ditulis atau dipublikasikan orang lain, kecuali secara tertulis dengan jelas dicantumkan sebagai acuan dalam naskah dengan disebutkan nama pengarang dan dicantumkan dalam daftar pustaka.
5. Pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya. Apabila di kemudian hari ternyata ditemukan seluruh atau sebagian tesis ini bukan hasil karya peneliti sendiri atau adanya plagiat dalam bagian-bagian tertentu, peneliti bersedia menerima sanksi pencabutan gelar akademik yang peneliti sandang dan sanksi-sanksi lainnya sesuai dengan peraturan perundangan yang berlaku.

Medan, 18 September 2021

Peneliti



RINA SRY NIRWANA TARIGAN
NPM : 1920050033

ABSTRAK

OPTIMALISASI PELAKSANAAN *REGIONAL TRAFFIC MANAGEMENT CENTER* (RTMC) OLEH DIREKTORAT LALU LINTAS POLDA SUMATERA UTARA

RINA SRY NIRWANA TARIGAN
NPM: 1920010048

Terselenggaranya sistem *Regional Traffic Management Centre* merupakan transformasi digital yang sejalan dengan amanah Undang-Undang R.I Nomor 14 Tahun 2008 tentang Keterbukaan Informasi Publik. Undang-Undang RI Nomor 22 Tahun 2009 tentang Sistem informasi dan komunikasi lalu lintas dan angkutan jalan juga telah mereduksikan transformasi digital secara substantive di dalam peraturan perundang-undangan. Hal ini dirumuskan pada Pasal 245 ayat (1) yang merumuskan untuk mendukung keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas dan Angkutan Jalan diselenggarakan sistem informasi dan angkutan jalan dengan diselenggarakannya sistem informasi dan komunikasi yang terpadu dalam pusat LLAJ yang dikendalikan dan dikelola oleh Kepolisian Negera Republik Indonesia. Polri khususnya Direktorat Lalu Lintas telah mengaplikasikan *Regional Traffic Management Center* (RTMC) dalam rangka pelayanan informasi publik bidang lalu lintas dan mengakselerasi Program Reformasi Birokrasi Polri di bidang Lalu Lintas. Adapun permasalahan dalam penelitian yakni: *Pertama*, pelaksanaan *Regional Traffic Management Center* oleh Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara. *Kedua*, hambatan dalam pelaksanaan *Regional Traffic Management Center* oleh Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara. *Ketiga*, upaya untuk mengatasi hambatan dalam pelaksanaan *Regional Traffic Management Center* oleh Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara

Metode penelitian didasarkan pada jenis penelitian hukum normatif. Penelitian ini cenderung menggunakan data sekunder baik berupa bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder sehingga metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode pendekatan hukum normatif atau penelitian hukum kepustakaan. Analisis data dilakukan secara kualitatif, artinya melalui analisis kualitatif maka data yang dianalisis akan dikemukakan dalam bentuk uraian yang sistematis dengan menjelaskan hubungan antara berbagai jenis data, selanjutnya semua data diseleksi dan diolah kemudian dianalisis secara deskriptif sehingga selain menggambarkan dan mengungkapkan diharapkan akan memecahkan permasalahan (*problem solving*) yang telah diidentifikasi pada penelitian tesis ini

Perkembangan teknologi informasi dan komunikasi serta pemanfaatan media sosial secara masif menyebabkan kondisi VUCA (*Volatility, Uncertainty, Complexity, Ambiguity*) ditengah masyarakat dan berpengaruh terhadap pelayanan publik sebagaimana dimaksud Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik. Hal ini mendorong Indonesia sebagai sebuah negara melakukan transformasi digital yang tentunya harus diikuti dengan regulasi hukum berupa peraturan perundang-undangan dengan mereduksi RTMC sebagai pusat informasi publik terkait lalu lintas dan angkutan jalan termasuk penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan. Pentingnya aturan hukum terkait RTMC di dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dasarkan pertimbangan sebagai berikut: **Pertama**, *Regional Traffic Management Centre* sebagai Pusat Pengendalian Anggota. **Kedua**, *Regional Traffic Management Centre* sebagai Pusat Pendataan Lalu Lintas. **Ketiga**, *Regional Traffic Management Centre* sebagai Penerima dan Pemberi Informasi Lalu Lintas. **Keempat**, *Regional Traffic Management Centre* sebagai rekam Jejak Elektronik.

Kata Kunci: *Regional Traffic Management Center (RTMC), Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara*

ABSTRACT

OPTIMIZATION OF THE IMPLEMENTATION OF THE REGIONAL TRAFFIC MANAGEMENT CENTER (RTMC) BY THE DIRECTORATE OF TRAFFIC POLICE NORTH SUMATERA

RINA SRY NIRWANA TARIGAN
NPM: 1920010048

The implementation of the Regional Traffic Management Center system is a digital transformation that is in line with the mandate of the Republic of Indonesia Law Number 14 of 2008 concerning Openness of Public Information. The Law of the Republic of Indonesia Number 22 of 2009 concerning Information and communication systems for traffic and road transportation has also reduced digital transformation substantially in the laws and regulations. This is formulated in Article 245 paragraph (1) which formulates to support security, safety, order and smoothness of traffic and road transportation, an information system and road transportation are carried out with the implementation of an integrated information and communication system in the LLAJ center which is controlled and managed by the State Police. Republic of Indonesia. The National Police, especially the Traffic Directorate, has applied the Regional Traffic Management Center (RTMC) in the context of providing public information services in the traffic sector and accelerating the Police Bureaucratic Reform Program in the Traffic sector. The problems in the research are: First, the implementation of the Regional Traffic Management Center by the Traffic Directorate of the North Sumatra Police. Second, the obstacles in implementing the Regional Traffic Management Center by the Traffic Directorate of the North Sumatra Police. Third, efforts to overcome obstacles in the implementation of the Regional Traffic Management Center by the North Sumatra Police Traffic Directorate

The research method is based on the type of normative legal research. This study tends to use secondary data in the form of primary legal materials and secondary legal materials so that the method used in this research is a normative legal approach or library law research. Data analysis was carried out qualitatively, meaning that through qualitative analysis the data analyzed would be presented in the form of a systematic description by explaining the relationship between various types of data, then all data were selected and processed and then analyzed descriptively so that in addition to describing and expressing it is expected to solve the problem (problem. solving) that have been identified in this thesis research.

The development of information and communication technology as well as the massive use of social media causes VUCA (Volatility, Uncertainty, Complexity, Ambiguity) conditions in the community and affects public services as referred to in Law of the Republic of Indonesia Number 25 of 2009 concerning Public Services. This encourages Indonesia as a country to carry out digital transformation which of course must be followed by legal regulations in the form of laws and regulations by reducing the RTMC as a public information center related to traffic and road transportation, including law enforcement against traffic violations and road transportation. The importance of legal rules related to RTMC in the Law of the Republic of Indonesia Number 22 of 2009 concerning Information and Communication Systems for Traffic and Road Transportation based on the following considerations: First, the Regional Traffic Management Center as a Member Control Center. Second, the Regional Traffic Management Center as a Traffic Data Collection Center. Third, the Regional Traffic Management Center as the Recipient and Giver of Traffic Information. Fourth, the Regional Traffic Management Center as an Electronic Track record.

Keywords : Regional Traffic Management Center (RTMC), North Sumatra Police Traffic Directorate

KATA PENGANTAR

Segala puji dan syukur atas rahmat Tuhan Yang Maha Esa yang telah memudahkan, meridhoi dan mengabulkan segala doa serta memberikan hidayah-Nya sehingga peneliti dapat menyelesaikan dan menyusun tesis ini dengan judul **“OPTIMALISASI PELAKSANAAN REGIONAL TRAFFIC MANAGEMENT CENTER (RTMC) OLEH DIREKTORAT LALU LINTAS POLDA SUMATERA UTARA”**.

Peneliti menyadari sepenuhnya bahwa penyusunan tesis ini tidak akan terwujud tanpa adanya bantuan, bimbingan dan motivasi dari berbagai pihak. Oleh karena itu peneliti mengucapkan terima kasih tak terhingga kepada:

1. Bapak Assoc. Prof. Dr. Agussani, M.AP, selaku Rektor Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara
2. Dr. Alpi Sahari, S.H., M.Hum, selaku Ketua Program Studi Magister Ilmu Hukum yang telah banyak memberikan bimbingan, arahan dan motivasi selama perkuliahan.
3. Prof. Dr. H. Triono Eddy, S.H., M.Hum, selaku pembimbing I yang telah banyak memberikan masukan serta meluangkan waktu dalam penyusunan tesis ini.
4. Dr. Alpi Sahari, S.H., M.Hum, selaku Pembimbing II yang telah banyak memberikan nasehat.
5. Sahabat-sahabat saya yang selalu memberikan dorongan, semangat dan menjadi pendengar yang baik dalam penyusunan tesis ini hingga akhir

Semoga Tesis ini dapat dipahami bagi siapapun yang membacanya. Sekiranya Tesis yang telah disusun ini dapat berguna bagi penulis sendiri maupun orang yang membacanya. Sebelumnya penulis memohon maaf apabila terdapat kesalahan kata-kata yang kurang berkenan dan penulis memohon kritik dan saran yang membangun demi perbaikan di masa depan.

Medan, 18 September 2021

RINA SRY NIRWANA TARIGAN
NPM : 1920010048

DAFTAR ISI

ABSTRAK	i
ABSTRACT	iii
KATA PENGANTAR.....	v
DAFTAR ISI.....	vii
BAB I : PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang	1
B. Perumusan Masalah.....	12
C. Tujuan Penelitian.....	12
D. Kegunaan Penelitian.....	12
E. Keaslian Penelitian.....	13
F. Kerangka Teori dan Konsepsi	14
1. Kerangka Teori	14
2. Kerangka Konsep	26
G. Metode Penelitian.....	28
1. Spesifikasi Penelitian.....	28
2. Sumber Data Penelitian	30
3. Teknik Pengumpulan Data	30
4. Analisis Data	32
BAB II : PELAKSANAAN <i>REGIONAL TRAFFIC MANAGEMENT</i> <i>CENTER</i> OLEH DIREKTORAT LALU LINTAS POLDA SUMATERA UTARA	33
A. Peningkatan Kinerja di bidang Pelayanan Publik	33
B. Transformasi Polri PRESISI melalui pemanfaatan <i>Regional</i> <i>Traffic Management Centre (RTMC)</i>	39
BAB III : HAMBATAN DALAM PELAKSANAAN <i>REGIONAL TRAFFIC</i> <i>MANAGEMENT CENTER</i> OLEH DIREKTORAT LALU LINTAS POLDA SUMATERA UTARA.....	50
A. Hambatan Internal.....	50

1. Kondisi Sumber Daya Manusia Ditlantas Polda Sumut	51
2. Dukungan Anggaran	59
3. Dukungan Sarana dan Prasarana.....	60
4. Metode yang digunakan dalam pelaksanaan <i>Regional Traffic Management Center</i>	62
B. Hambatan Eksternal	63
1. Operasional <i>Regional Traffic Management Center</i> Ditlantas Polda Sumut dalam meningkatkan soliditas antar fungsi Kepolisian	63
2. Pelaksanaan kerjasama yang dijalin antar Ditlantas Polda Sumut dengan Lintas Sektor dalam penyelenggaraan RTMC	71
BAB IV: UPAYA UNTUK MENGATASI HAMBATAN DALAM PELAKSANAAN <i>REGIONAL TRAFFIC MANAGEMENT CENTER</i> OLEH DIREKTORAT LALU LINTAS POLDA SUMATERA UTARA.....	76
A. Pelaksanaan <i>Regional Traffic Management Centre</i> (RTMC).....	76
B. Upaya mengoptimalkan pelaksanaan <i>Regional Traffic Management Center</i> oleh Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara.....	82
1. Mengoptimalkan Pemanfaatan <i>Regional Traffic Management Centre</i>	84
2. Optimalisasi Pelaksanaan Operasional <i>Regional Traffic Management Centre</i> (RTMC).....	85
BAB V: KESIMPULAN DAN SARAN.....	100
A. Kesimpulan	100
B. Saran.....	102

DAFTAR PUSTAKA

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Polri telah mentransformasi pelayanan publik berbasis *transforming public services* yang harus menjadi kerangka acuan organisasi Polri disetiap tingkatan termasuk penyelenggara fungsi teknis Kepolisian di bidang lalu lintas dalam bentuk *road map* revitalisasi Polri yang berorientasi pada pendekatan kualitas pelayanan.¹ Salah satu upaya untuk merevitalisasi strategi dalam kerangka mewujudkan Kamseltibcar Lantas dalam tatakelola *e-governance* melalui *Government Chief Information Officer (GCIO)*² sebagai informasi yang cepat yang bisa diterima baik antar fungsi teknis Kepolisian maupun masyarakat yang berkaitan dengan permasalahan lalu lintas dengan memanfaatkan teknologi informasi yang pada hakekatnya ditujukan untuk mengaplikasikan perubahan budaya Polri sebagai wujud percepatan reformasi Polri dalam memberikan pelayanan kepada

¹ Korlantas Mabes Polri, *Penjabaran Transformasi Pelayanan Publik*, 2021 bahwa performa pelayanan publik Polri berkorelasi secara positif terhadap kepercayaan masyarakat terhadap Polri. Peningkatan kualitas pelayanan publik oleh Polri dilakukan dengan modernisasi fasilitas sarana dan prasarana sentra pelayanan publik. Selain itu, hal lain yang akan dilakukan adalah penguatan standarisasi sistem manajemen mutu dan kontrol di semua sentra pelayanan publik. Beberapa hal tersebut bertujuan untuk meningkatkan pelayanan publik yang unggul, mewujudkan rasa aman dan kepercayaan masyarakat terhadap Polri sebagai institusi negara dalam pemeliharaan keamanan dan ketertiban masyarakat serta penegakan hukum.

² Ahmad Budi Setiawan Peneliti Pertama Puslitbang APTIKA & IKP, *Peran Government Chief Information Officer (GCIO) Dalam Tata Kelola Keamanan Informasi Nasional*, menyatakan bahwa: "*Information security governance is part of the implementation of e-government. Implementation of e- government at government agencies require the Human Resources professional and reliable that have capabilities in the field of ICT. Government Chief Information Officer (GCIO) is spearheading the implementation of e-government to the institutions of government. Thus GCIO also has an important role in information security governance. In this study addressed an important role of GCIO in information security governance on government agencies. This study aims to determine the GCIO strategic role in managing national security information as a valuable asset for the State*".

masyarakat pada era digital revolusi industri 4.0 yang berorientasi pada pertumbuhan ekonomi.³

Perkembangan teknologi informasi dan komunikasi serta pemanfaatan media sosial secara masif menyebabkan kondisi VUCA (*Volatility, Uncertainty, Complexity, Ambiguity*) ditengah masyarakat. Hal ini mendorong Indonesia sebagai sebuah negara melakukan transformasi digital sebagaimana diutarakan oleh Presiden Indonesia Joko Widodo pada Senin 3 Agustus 2020 terkait 5 (lima) percepatan transformasi digital sebagai berikut:⁴

1. Segera lakukan percepatan perluasan akses dan peningkatan infrastruktur digital dan penyediaan layanan internet.
2. Persiapkan road map transformasi digital di sektor-sektor strategis, baik di sektor pemerintahan, layanan publik, bantuan sosial, pendidikan, kesehatan, perdagangan, industri maupun penyiaran.
3. Percepat integrasi pusat data nasional.
4. Siapkan kebutuhan SDM talenta digital.
5. Yang berkaitan dengan regulasi, sistem pendanaan dan pembiayaan segera disiapkan secepat-cepatnya.

Polri merespons kebijakan percepatan transformasi digital tersebut dengan turut serta melakukan transformasi secara menyeluruh di tubuh instansi Kepolisian dengan ‘Polri baru di *era police 4.0*’ dengan karakteristik sebagai berikut:⁵

1. Berwawasan strategis kelas dunia (*strategic insight*).
2. Menempatkan kepentingan dan keamanan masyarakat sebagai prioritas utama dalam setiap tindakan kepolisian (*person-centered design*).
3. Mensinergikan SDM Kepolisian dan teknologi siber (*cyber physical systems*).
4. Bertindak berbasis data (*harnesses data*).

³ Mardjono Reksodiputro, *Kemajuan Pembangunan Ekonomi dan Kejahatan*, Pusat Pelayanan Keadilan dan Pengabdian Hukum, Jakarta, 1995, hal. 127

⁴ Listyo Sigit Prabowo, *Transformasi Menuju Polri yang PRESISI (Prediktif, Responsibilitas, Transparansi berkeadilan)*, Uji Kelayakan dan Keputusan Calon Kapolri, di hadapan Komisi III DPR RI, Tahun 2021, hal. 49

⁵ *Ibid*

5. Menyatukan dan selalu terhubung dengan masyarakat dan stakeholder lainnya (*seamless connectivity with the public and other agencies*).
6. Menstransformasi sistem kepolisian untuk keamanan masyarakat (*transform public safety*).

Terselenggaranya sistem *Regional Traffic Management Centre* merupakan transformasi digital yang sejalan dengan amanah Undang-Undang R.I Nomor 14 Tahun 2008 tentang Keterbukaan Informasi Publik yang merumuskan sebagai berikut:

“Informasi Publik adalah informasi yang dihasilkan, disimpan, dikelola, dikirim, dan/atau diterima oleh suatu badan publik yang berkaitan dengan penyelenggara dan penyelenggaraan negara dan/atau penyelenggara dan penyelenggaraan badan publik lainnya yang sesuai dengan Undang-Undang ini serta informasi lain yang berkaitan dengan kepentingan public”.

Undang-Undang RI Nomor 22 Tahun 2009 tentang Sistem informasi dan komunikasi lalu lintas dan angkutan jalan juga telah mereduksikan transformasi digital secara substantive di dalam peraturan perundang-undangan bahwa agar terselenggaranya sistem informasi dan komunikasi di bidang lalu lintas. Hal ini dirumuskan pada Pasal 245 ayat (1) yang menyatakan bahwa untuk mendukung keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas dan Angkutan Jalan diselenggarakan sistem informasi dan angkutan jalan dengan diselenggarakannya sistem informasi dan komunikasi yang terpadu dalam pusat LLAJ yang dikendalikan dan dikelola oleh Kepolisian Negera Republik Indonesia. Untuk mendukung terselenggaranya sistem informasi dan komunikasi lalu lintas dan angkutan jalan ini maka Polri khususnya Direktorat Lalu Lintas telah mengaplikasikan *Regional Traffic Management Center* (RTMC) dalam rangka

pelayanan informasi publik bidang lalu lintas dan mengakselerasi Program Reformasi Birokrasi Polri di bidang Lalu Lintas.

Salah satu arti pentingnya *Regional Traffic Management Center* (RTMC) di samping dapat digunakan untuk peningkatan soliditas antar fungsi kepolisian adalah agar adanya informasi yang cepat yang bisa diterima oleh masyarakat yang berkaitan dengan permasalahan lalu lintas di jalan dengan memanfaatkan teknologi informasi dan tingkat keamanan informasi yang memadai. Dengan adanya penyampaian informasi di bidang lalu lintas ini diharapkan masyarakat yang akan berkendara di jalan dapat memahami situasi dan perkembangan lalu lintas secara dini, sehingga tidak terjebak dengan kemacetan karena telah mengantisipasi untuk mengambil jalan alternatif yang lebih nyaman dan lancar. Penyebab kemacetan disebabkan pertumbuhan yang tidak sebanding antara sarana prasarana jalan dengan jumlah kendaraan, misalnya di Sumatera Utara terjadi pertumbuhan kendaraan bermotor dengan jumlah 4.982.417 unit ranmor, peningkatan jumlah kendaraan sekitar 22 % per tahun.⁶ Dengan demikian penyampaian informasi kepada masyarakat yang cepat dan akurat dapat mendukung langkah-langkah bagi terciptanya Kamseltibcar Lantas. Di samping itu penggunaan teknologi informasi digunakan untuk penyampaian informasi kepada masyarakat khususnya yang berkaitan dengan informasi lalu lintas yang meliputi informasi kendaraan bermotor, pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas.

Lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integritas nasional dalam kerangka kebijakan

⁶ Analisis dan Evaluasi Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara, Maret Tahun 2021

ekonomi pemerintah sebagai upaya untuk memajukan kesejahteraan umum dengan *out put* yang akan dicapai yakni, “Terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa.” Salah satu wujud pelayanan di bidang lalu lintas adalah terwujudnya kamseltibcar lantas dengan sasaran penciptaan situasi yang aman dan tertib serta lancar dalam berlalu lintas yang diikuti dengan terwujudnya etika berlalu lintas sebagai wujud budaya bangsa.

Pengaruh lingkungan strategis yang meliputi situasi dan kondisi lalu lintas dewasa ini cukup meningkat, sejalan dengan pesatnya laju pertumbuhan kendaraan bermotor dan perkembangan kehidupan manusia dalam beraktifitas untuk memenuhi kebutuhan hidupnya. Aktifitas masyarakat tentunya tidak terlepas dari penggunaan alat transportasi sebagai sarana mobilisasi untuk mencapai tujuan hidup yang diinginkan. Dengan demikian tidak bisa dipungkiri telah terjadi perkembangan dibidang lalu lintas sebagai dampak dari perkembangan transportasi dengan segala permasalahannya dengan tingkat kesibukan lalu lintas yang sangat tinggi dan mengandung kerawanan sosial termasuk gangguan Kamtibmas khususnya di bidang keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas (Kamseltibcar lantas) yang memerlukan soliditas antar fungsi kepolisian dalam penanggulangannya. Hal ini merupakan

salah satu sasaran prioritas Polri, sebagaimana dikemukakan oleh Kapolri Jenderal Polisi Listyo Sigit Prabowo sebagai berikut:⁷

“Kondisi dinamis saat ini menciptakan situasi VUCA membuat pembacaan situasi keamanan dalam negeri harus mampu memiliki kejelasan dalam mendeskripsikan masalah. Situasi keamanan dalam negeri bersifat insidental parsial dan kasuistik antara situasi satu dengan situasi lainnya. Pada sisi lain, tatanan masyarakat dan berbagai bidang kehidupan mengalami keusangan atau distrupsi oleh pemanfaatan teknologi yang begitu masif digunakan dan mempengaruhi kehidupan sehari-hari. Dalam kepemimpinan Polri saat ini dan kedepan, kami berkomitmen untuk menyikapi perubahan situasi tersebut secara real time. Penanganan ini memerlukan optimalisasi sistem deteksi dan pengawasan, sehingga dapat mengubah ancaman menjadi kesempatan. Dalam penanganan mekanisme ini, diperlukan kepemimpinan yang tidak lagi single fighter tetapi kepemimpinan yang dapat membangun team work, agar dapat membangun kecerdasan kolektif sebagai fundamen penyelesaian masalah secara komprehensif dan holistik, inilah yang kami kenalkan sebagai kepemimpinan dalam Polri PRESISI yakni kepemimpinan yang mengoptimalkan pemolisian prediktif, responsibilitas dan transparansi berkeadilan”.

Pemanfaatan E Tilang di dalam sistem *Regional Traffic Management Centre* sebagai pusat pengendalian terpadu mengenai pelayanan kebutuhan data, informasi, komunikasi dan penanganan terkait lalu lintas kemudian sebagai dukungan cepat dalam penyampaian informasi yang berkaitan dengan pelanggaran, kemacetan dan kecelakaan serta kejadian lain yang berdampak terhadap lalu lintas, serta sebagai tempat analisis, evaluasi terhadap pelanggaran, kemacetan dan kecelakaan lalu lintas belum berjalan secara optimal sehingga berimplikasi terhadap ***pengakselerasian pemantapan soliditas dan profesionalisme Polri*** dalam memberikan kecepatan (*quick wins*) pelayanan masyarakat. Hal ini dilihat dengan indikator sebagai berikut : ***Pertama, Regional***

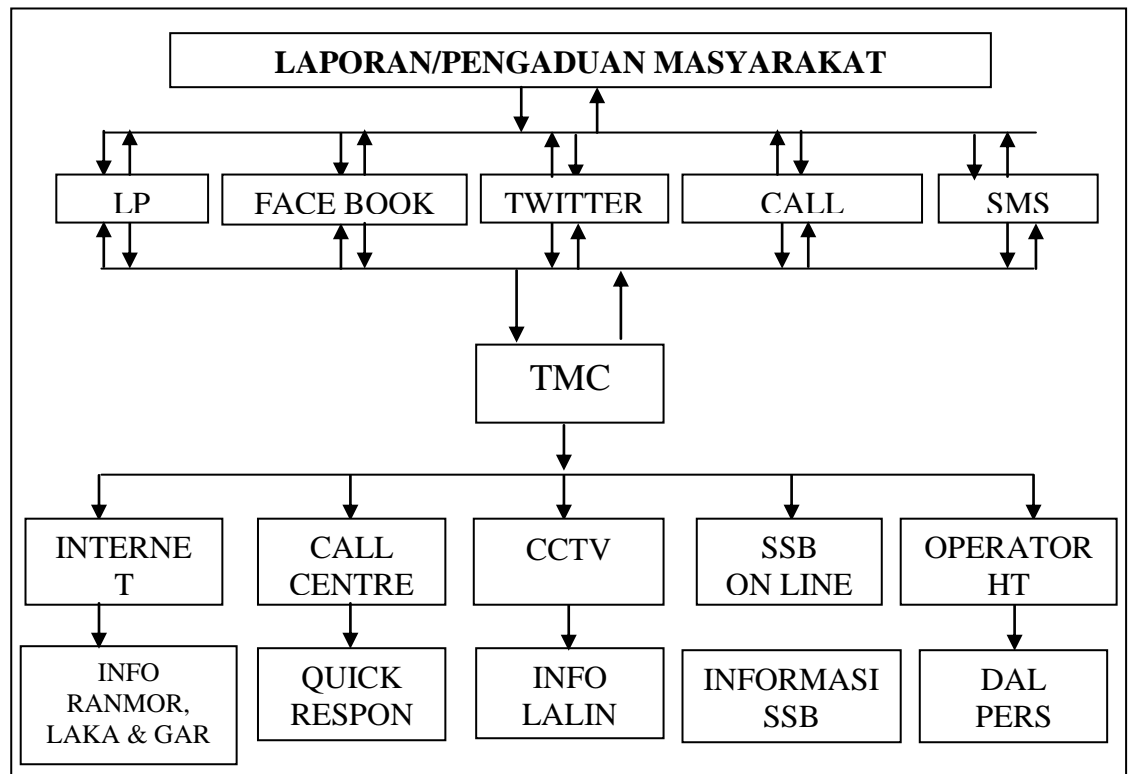
⁷ Listyo Sigit Prabowo, *Komitmen Calon Kapolri*, Uji Kelayakan dan Kepatutan Komisi III DPR RI, 2021

Traffic Management Centre sebagai Pusat Pengendalian Anggota. **Kedua**, *Regional Traffic Management Centre* sebagai Pusat Pendataan Lalu Lintas. **Ketiga**, *Regional Traffic Management Centre* sebagai Penerima dan Pemberi Informasi Lalu Lintas. **Keempat**, *Regional Traffic Management Centre* sebagai rekam Jejak Elektronik.

Penerapan metode manajemen teknologi informasi *Regional Traffic Management Center* sudah dilakukan dengan berbagai penyesuaian strategis dalam manajemen teknologi informasi yang ditranslasikan ke dalam kriteria seperti keunggulan kompetitif, ketepatan waktu pemenuhan layanan, kepuasan masyarakat, produktivitas tenaga kerja dan profitabilitas.⁸ Namun manajemen teknologi informasi sebagai upaya pencapaian efektivitas *Regional Traffic Management Center* atas dukungan layanan dan produk teknologi informasi, serta pengelolaan dari operasional teknologi informasi saat ini masih kurang optimal, secara rinci mekanisme operasional *Regional Traffic Management Centre* dapat terlihat pada diagram sebagai berikut:

⁸ Sondang P. Siagian, *Manajemen Strategik*, Bumi Aksara, Cetakan Keempat, Jakarta, Juli 2001, hal. 27 menyatakan bahwa pada dasarnya, manajemen yang berhasil mengelola organisasi dibedakan dengan mereka yang tidak atau kurang berhasil oleh kemampuan mereka untuk menjadikan organisasi yang dipimpinnya menjadi organisasi berkinerja tinggi. Ciri-ciri utama organisasi berkinerja tinggi, antara lain adalah sebagai berikut: **Pertama**, organisasi berkinerja tinggi mempunyai arah yang jelas untuk ditempuhnya. Arah tersebut tercermin pada visi yang dimiliki oleh para manajer dalam organisasi tentang mau ke mana organisasi akan dibawa di masa depan dan mengapa. Para manajer dalam organisasi memiliki keberanian mengambil risiko “memasuki medan baru” dan tidak ragu-ragu meninggalkan cara kerja, metode, teknik dan kultur lama apabila dipandang bahwa hal-hal tersebut tidak sesuai lagi dengan tuntutan internal dan eksternal yang baru pula. **Kedua**, manajemen yang berhasil menjadikan organisasi berkinerja tinggi selalu berupaya agar dalam organisasi tersedia tenaga-tenaga berpengalaman dan keterampilan tinggi. **Ketiga**, pada organisasi berkinerja tinggi, para manajernya membuat komitmen kuat pada suatu rencana aksi strategik. **Keempat**, orientasi organisasi berkinerja tinggi adalah hasil dan memiliki kesadaran yang tinggi tentang pentingnya efektivitas dan produktivitas yang meningkat. **Kelima**, salah satu sifat penting yang dimiliki oleh para manajer yang berhasil ialah kesediannya membuat komitmen yang mendalam pada strategi yang telah ditentukan dan berupaya bersama seluruh komponen organisasi lainnya agar strategi tersebut membuahkan hasil yang diharapkan.

GAMBAR 1.MEKANISME OPERASIONAL RTMC



Kamsetibcar Lantas saat ini cukup terganggu yang tentunya sangat berpengaruh terhadap penerapan sistem *Regional Traffic Management Centre* Ditlantas Polda Sumatera Utara dalam penyampaian informasi lalu lintas kepada masyarakat. Hal ini tentunya sangat dipengaruhi oleh kemampuan sumber daya yang terdiri dari sumber daya manusia yang berorientasi pada penataan sistem manajemen sumber daya manusia Polri yang didukung revolusi mental dengan terbangunnya postur Polri menuju Polri yang paripurna (*word class organization*), adanya modernisasi dan peningkatan kemampuan Polri guna mewujudkan postur Polri yang paripurna pada 2025 (*world class organization*), untuk itu Polri diharapkan dapat memiliki keunggulan di bidang tertentu (*superior advantages*), berkemampuan diatas rata-rata (*extraordinary performance*), menjadi rujukan

bagi organisasi lain, dan dikenal secara internasional (*worldwide recognition*). Mewujudkan *word class organization* tentunya tidak dapat dipisahkan dari keberadaan regulasi yang bersifat independensi. Dapat dicontohkan independensi regulasi yang diterapkan di beberapa negara antara lain Kanada, *United Kingdom* dan *United States* yang dapat diuraikan sebagai berikut:⁹

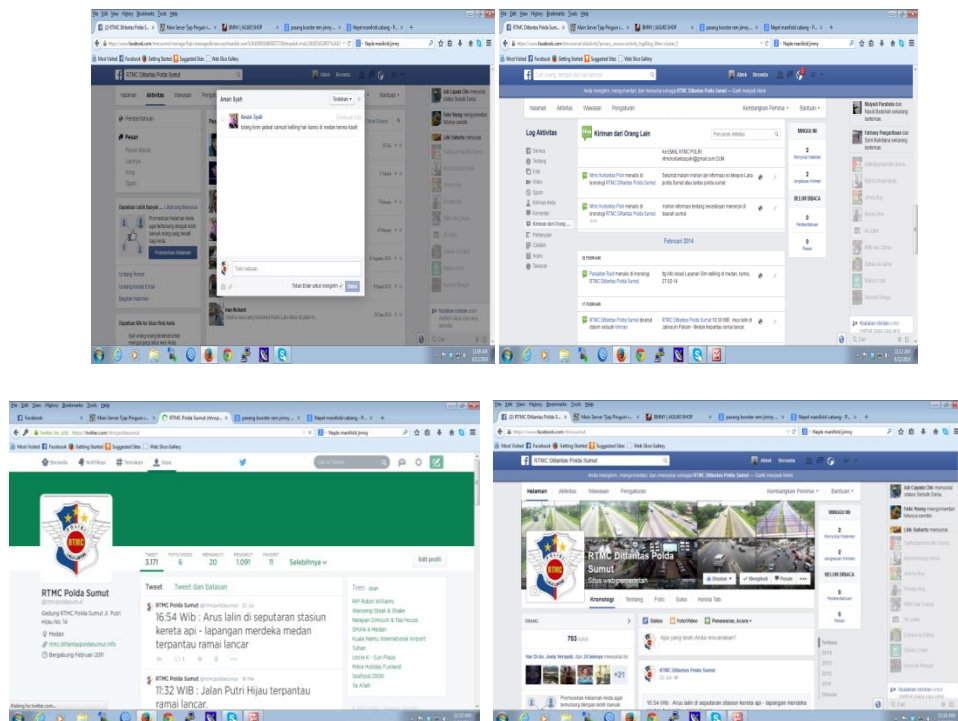
"In general, the development services regulation in many countries has followed a historic pattern. Among the factors that effect the pattern are public policy, the structure of the existing legal framework (including the national constitution, as in the case of Canada), the impact of international best practices on various aspects of financial regulation, movements toward regional integration, a government's response of financial scandals (such as the collapse of Barings and BCCI in the United Kingdom, and the collapse of Enron in the United States), pressure from the international community, and market pressure in general.

Dalam rangka merealisasikan harapan itu secara keorganisasi, Polri menyiapkan konsep organisasi yang menganut pola piramida yang berstandar kinerja profesional, bermoral, dan modern. Untuk mewujudkan sasaran mewujudkan postur Polri yang paripurna (*world class organization*) sesuai dengan harapan diperlukan suatu program penataan sistem manajemen SDM Polri didasarkan pada prinsip SMART-C (*Specific, Measurable, Attainable, Relevance, Timely and Contiunity*). Sistem *Regional Traffic Management Centre* (RTMC) yang ada di Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara telah dirumuskan dalam Rencana Kerja Ditlantas Polda Sumut, Analisa dan Evaluasi Pelaksanaan Renstra Ditlantas Polda Sumut dan Rencana Strategis Direktorat Lalu Lints Polda Sumut. *Regional Traffic Management Centre* (RTMC) Polda Sumut merupakan salah satu upaya untuk dapat memberikan pelayanan secara prima kepada masyarakat

⁹ Kenneth Kaoma Mwenda, *Legal. Aspects of Financial Services Regulation and The Concept of A Unified Regulation*, The Word Bank, 2006, hal. 4

dengan meningkatkan penyampaian informasi yang dibutuhkan oleh masyarakat yang berkaitan dengan lalu lintas. Informasi yang dapat diakses meliputi informasi yang berkaitan dengan kendaraan bermotor, pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas serta kemacetan di wilayah Sumatera Utara. Informasi yang dibutuhkan dapat disampaikan melalui SMS, *Face Book* dan *Twitter* yang kemudian akan diterima oleh operator yang ada di *Regional Traffic Management Centre* dan operator akan menjawab sesuai jawaban yang dibutuhkan oleh masyarakat yang menyampaikan keluhan atau permintaan data tersebut. Dapat dicontohkan sebagai berikut:

Contoh informasi yang dibutuhkan melalui SMS, *Face Book* dan *Twitter*



Di samping *Regional Traffic Management Centre* juga dapat dijadikan sebagai pusat pengendalian, pendataan dan penyajian data untuk evaluasi sebagai bahan pengambilan keputusan dalam peningkatan pelaksanaan tugas kedepan. Oleh karena itu pemanfaatan *Regional Traffic Management Centre* yang didukung oleh teknologi informasi dan komunikasi adalah dalam rangka merespon secara cepat informasi lalu lintas yang dibutuhkan masyarakat. Untuk pelaksanaan ini Dit Lantas Polda Sumut telah mengaplikasikan CCTV Mobile. Hal ini dapat dilihat dalam gambar berikut ini:



Pada tataran pelaksanaan operasionalisasi *Regional Traffic Management Centre* Dit Lantas Polda Sumatera Utara, masih belum berjalan secara optimal, yakni belum optimalnya pemanfaatan dalam memberikan pelayanan penyampaian informasi yang dibutuhkan oleh masyarakat ataupun untuk kepentingan fungsi lain di lingkungan Polri sendiri. Permasalahan tersebut timbul disebabkan karena terbatasnya sumber daya organisasi Dit Lantas Polda Sumut dalam pemanfaatan *Regional Traffic Management Centre* yang terdiri atas Sumber Daya Manusia, Anggaran, Sarana Prasarana dan Metode yang digunakan belum berjalan secara optimal.

B. Perumusan Masalah.

Adapun perumusan masalah diuraikan sebagai berikut:

1. Bagaimana pelaksanaan *Regional Traffic Management Center* oleh Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara?
2. Bagaimana hambatan dalam pelaksanaan *Regional Traffic Management Center* oleh Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara?
3. Bagaimana upaya untuk mengatasi hambatan dalam pelaksanaan *Regional Traffic Management Center* oleh Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara?

C. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian sebagai berikut:

1. Untuk mengkaji pelaksanaan *Regional Traffic Management Center* oleh Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara.
2. Untuk menganalisis hambatan dalam pelaksanaan *Regional Traffic Management Center* oleh Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara.
3. Untuk menemukan upaya untuk mengatasi hambatan dalam pelaksanaan *Regional Traffic Management Center* oleh Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara

D. Kegunaan penelitian

Dari penelitian yang dilakukan penulis, diharapkan penelitian ini dapat memberikan kegunaan sebagai berikut:

1. Secara teoritis, penelitian ini akan memberikan informasi yang jelas tentang pelaksanaan sistem *Regional Traffic Management Centre* Ditlantas Polda Sumatera Utara di lihat dari perspektif hukum sehingga tentunya akan memperkaya khasanah dan kemajuan bagi kepentingan ilmu pengetahuan khususnya ilmu hukum dan lebih khusus lagi ilmu hukum di bidang lalu lintas;
2. Secara praktis, penelitian ini diharapkan dapat menjadi rujukan bagi para akademisi, praktisi perbankan, pasar modal, praktisi hukum dan instansi pemerintah dalam menentukan langkah dan kebijakan hukum khususnya terhadap pelaksanaan sistem *Regional Traffic Management Centre* Ditlantas Polda Sumatera Utara.

E. Keaslian Penelitian

Berdasarkan penelusuran terhadap hasil-hasil penelitian di perpustakaan Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara dan perpustakaan Pasacasarjana Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, judul tesis menyangkut “Optimalisasi Pelaksanaan *Regional Traffic Management Center* (RTMC) oleh Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara”, belum pernah diteliti oleh peneliti lain selain penulis sendiri. Penelitian menyangkut lalu lintas dan pelaksanaan *Regional Traffic Management Center* telah ada, namun pendekatan yang dilakukan jelas berbeda baik analisis dan penggunaan sumber data baik itu data primer maupun data skunder. Oleh sebab itu dapat dikatakan bahwa penelitian ini baru pertama kali dilakukan dan dikaji dari sudut pandang ilmiah dan dinyatakan asli.

F. Kerangka Teori dan Konsep

1. Kerangka Teori

Di dalam kepustakaan konseptual penulis menggunakan teori dan konsep sebagai kerangka acuan atau kerangka berpikir yang akan menjadi dasar dan pedoman yang dapat membantu penulis dalam menentukan tujuan dan arah penelitian. Kepustakaan konseptual membantu si peneliti dalam menentukan tujuan dan arah penelitiannya dan dalam memilih konsep-konsep yang tepat guna. Kerangka teori adalah kerangka pemikiran atau butir-butir pendapat. Teori mengenai suatu kasus atau permasalahan menjadi bahan perbandingan penulis di bidang hukum.¹⁰ Suatu kerangka teori bertujuan untuk menyajikan cara-cara untuk mengorganisasikan dan menginterpretasikan hasil-hasil penelitian dan menghubungkannya dengan hasil-hasil penelitian terdahulu. Kata lain dari kerangka teori adalah kerangka pemikiran atau butir-butir pendapat teoritis mengenai suatu kasus atau permasalahan yang menjadi bahan perbandingan atau pegangan teoritis dalam penelitian.¹¹ Fred N. Kerlinger dalam bukunya *Foundation of Behavioral Research* menjelaskan teori adalah seperangkat konsep, batasan dan proposisi yang menyajikan suatu pandangan sistematis tentang fenomena dengan merinci hubungan antar variabel dengan tujuan menjelaskan dan memprediksi gejala tersebut.¹² Sedangkan Gorys Keraf berpendapat bahwa teori merupakan asas-asas

¹⁰ M. Solly Lubis, *Filsafat Ilmu dan Penelitian*, Mandar Maju, Bandung, 1994, hal. 27

¹¹ *Ibid*, hal. 23

¹² Fred N. Kerlinger, *Asas-Asas Penelitian Behavioral*, Gadjah Mada University Press, Yogyakarta, 2004, hal. 14

umum dan abstrak yang diterima secara ilmiah dan sekurang-kurangnya dapat dipercaya untuk menerangkan fenomena-fenomena yang ada.¹³

Kerangka teori sangat diperlukan untuk membuat jelas oleh postulat-postulat hukum sampai kepada landasan filosofinya yang tertinggi.¹⁴ (*Rene Descartes: kumpulan segala pengetahuan dimana tuhan, alam dan manusia menjadi pokok penyelidikan, Filsafat: induk semua ilmu (mater scientiarum), the great mother of sciences, Problem Filsafat: hakikat dan sejarah perkembangan ilmu*). Menurut Mahadi, filsafat hukum adalah falsafah tentang hukum, falsafah tentang segala sesuatu di bidang hukum secara mendalam sampai ke akar-akarnya secara sistematis. Purnadi Purbacaraka menyatakan bahwa filsafat hukum adalah perenungan dan perumusan nilai-nilai, penyerasian nilai-nilai, seperti antara ketertiban dan ketenteraman, kebendaan dan keakhilkan (moralitas), dan antara kelanggengan atau konservatisme dengan pembaharuan atau perubahan.¹⁵ Pandangan ini mereduksi bahwa pada hakekatnya hukum terletak pada *law in book* yang lebih berorientasi pada positivisme (aturan-aturan hukum yang dibuat) dan *law in action* yang di dalamnya terdapat etika dan moral karena merupakan hasil perenungan, perumusan nilai-nilai dan penyerasian nilai-nilai. Menurut E.Utrecht bahwa filsafat hukum memberikan jawaban atas pertanyaan-pertanyaan seperti: apakah hukum itu sebenarnya? (persoalan: adanya dan tujuan hukum). Apakah sebabnya kita menaati hukum? (persoalan: berlakunya hukum). Apakah yang

¹³ Gorys Keraf, *Argumentasi dan Narasi*, Gramedia, Jakarta, 2001, hal. 47

¹⁴ Satjipto Raharjo, *Ilmu Hukum*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 1994, hal. 254

¹⁵ *Ibid*

menjadi ukuran baik dan buruknya hukum itu? (persoalan: keadilan hukum). Pertanyaan-pertanyaan di atas membawa orang memahami hukum sebagai kaedah dalam arti kata *ethisch wardeordeel* (etika dan moral).¹⁶

Kerangka teori yang digunakan dalam penelitian tesis ini menyangkut aktualisasi ditujukan untuk efektivitas kaedah hukum. Penerapan aturan hukum di dalam suatu kebijakan yang berdaya guna dan memberikan kemanfaatan tidak dapat dipisahkan dari kerangka pembentukan hukum di dalam pembangunan sistem hukum di Indonesia yang berorientasi pada keadilan dan kemanfaatan hukum sebagai sarana pembaharuan masyarakat.¹⁷ Hal ini sebagaimana dikemukakan oleh Sunaryati Hartono sebagai berikut:

“Konsep hukum pembangunan yang menempatkan peranan hukum sebagai sarana pembaharuan masyarakat. Dalam konsep yang demikian, pelaksanaan pembangunan hukum mempunyai fungsi sebagai pemelihara dalam ketertiban dan keamanan, sebagai sarana pembangunan, sarana penegak keadilan, dan sarana pendidikan masyarakat.

Hukum yang dibuat haruslah disesuaikan dengan perkembangan dinamika dan memperhatikan aspek keadilan¹⁸ dan memberikan perlindungan untuk menciptakan tertib hukum, di sinilah fungsi hukum sebagai aturan. Penerapan suatu kebijakan hukum tentunya tidak dapat dipisahkan dari efektivitas suatu kaedah hukum. Menurut John Rawls

¹⁶ *Ibid*, hal. 17

¹⁷ Sunaryati Hartono, *Beberapa Pemikiran Tentang Pembangunan Sistem Hukum Nasional Indonesia*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2011, hal. 92

¹⁸ John Rawls, *Teori Keadilan*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta, 2006 hal. 3

keadilan adalah kebajikan utama dalam institusi sosial, sebagaimana kebenaran dalam sistem pemikiran. Suatu teori betapapun elegan dan ekonomisnya harus ditolak atau direvisi jika ia tidak benar, demikian juga hukum dan institusi tidak peduli betapapun efisien dan rapinya harus direformasi atau dihapuskan jika tidak adil.¹⁹

Menurut Soerjono Soekanto bahwa untuk melihat suatu efektivitas kaedah hukum sebagai suatu proses yang pada hakekatnya merupakan penerapan direksi yang menyangkut membuat keputusan yang secara ketat tidak diatur oleh kaedah hukum, akantetapi mempunyai unsur penilaian pribadi dan pada hakekatnya direksi berada diantara hukum dan moral (etika dalam arti sempit), hal ini sebagaimana pendapat Roscoe Pound.²⁰ Hukum dapat dikatakan sebagai *rules of conduct for men behavior in a society*²¹ dan hukum menghilangkan ketidakpastian, hukum memberikan jaminan bagi terjadinya perubahan sosial. Berkaitan dengan hal ini maka Dardji Darmodihardjo dan Sidharta²² mengatakan bahwa sebagai suatu sistem hukum mempunyai berbagai fungsi yakni fungsi hukum sebagai kontrol sosial, disini hukum membuat norma-norma yang mengontrol perilaku individu dalam berhadapan dengan kepentingan-kepentingan individu dan fungsi hukum sebagai sarana penyelesaian konflik (*dispute*

¹⁹ *Ibid*

²⁰ Soerjono Soekanto, *Faktor-faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2004, hal. 7

²¹ Dimiyati Hartono, Ketidak Mandirian Hukum Mempengaruhi Reformasi di Bidang Hukum, dalam Edi Setiadi, *Hukum Pidana Ekonomi*, Bandung: Fakultas Hukum Universitas Islam Bandung, 2004, hal. 7.

²² Dardji Darmodihardjo, Sidharta, *Pokok-Pokok Filsafat Hukum, Apa dan Bagaimana Filsafat Hukum Indonesia*, Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, 1996, hal. 159-161.

settlement) serta berfungsi untuk memperbaharui masyarakat. Hukum menjadi berarti apabila perilaku manusia dipengaruhi oleh hukum dan apabila masyarakat menggunakan hukum menurut perilakunya, sedangkan di lain pihak efektivitas hukum berkaitan erat dengan masalah kepatuhan hukum sebagai norma. Hal ini berbeda dengan kebijakan dasar yang relatif netral dan bergantung pada nilai universal dari tujuan dan alasan pembentukan undang-undang yang melandasi suatu kebijakan.²³

Pemerintah termasuk institusi Kepolisian sebagai pelaksana amanah dari rakyat untuk menjalankan tugas-tugas negara melaksanakan fungsi pada dasarnya berorientasi pada kemamfaatan. Teori kemanfaatan (*utilitarianisme*) dari Jeremy Bentham menyatakan bahwa negara didirikan atas kehendak rakyat.²⁴ Berdasarkan teori ini Bentham menganjurkan campur tangan pemerintah untuk mencapai kesejahteraan rakyat. Filsafat utilitarianisme menyatakan bahwa semua peraturan atau kebijakan adalah ditujukan untuk "*the greatest happiness for the greatest number*", yaitu untuk kebahagiaan bagi jumlah masyarakat yang terbanyak.²⁵ Dalam hal ini Bentham menyatakan bahwa:

“By the principle of utility is meant that principle which approves or disapproves of every action whatsoever according to the tendency it appears to have to augment or diminish the happiness of the party whose interest is in

²³ Hikmahanto Juwana, *Politik Hukum UU Bidang Ekonomi di Indonesia*: Disampaikan Pada Seminar Nasional Reformasi Hukum dan Ekonomi, Sub Tema: Reformasi Agraria Mendukung Ekonomi Indonesia diselenggarakan dalam rangka Dies Natalis USU ke-52, Medan, 2004.

²⁴W. Friedman, *Legal Theory, 4th Edition*, Steven & Sons Limited, London, 1996, hal. 268.

²⁵http://en.wikipedia.org/wiki/Jeremy_Bentham.

*question: or, what is the same thing in other words to promote or to oppose that happiness. I say of every action whatsoever, and therefore not only of every action of a private individual, but of every measure of government.*²⁶

(“Yang dimaksud dengan prinsip kemanfaatan adalah berarti prinsip yang menerima atau menolak setiap tindakan apapun yang berdasarkan kecenderungan bahwa tindakan itu akan memberikan atau menghilangkan kebahagiaan bagi pihak yang kepentingannya berkaitan: atau dengan pengertian yang sama dalam perkataan lain untuk mendorong atau menentang kebahagiaan. Saya katakan setiap tindakan apapun, oleh karena itu bukan hanya tindakan individu secara pribadi, tetapi juga setiap tindakan pemerintah”).

Prinsip kemanfaatan adalah suatu prinsip yang mendukung atau menolak segala tindakan sesuai dengan kecenderungan yang timbul untuk memperoleh atau menghilangkan kebahagiaan atas pihak yang berkepentingan, atau dengan perkataan lain untuk menciptakan atau untuk meniadakan kebahagiaan itu. Bentham menyatakan bahwa yang dimaksudkannya adalah setiap tindakan apapun, dan oleh karena itu bukan hanya setiap tindakan seseorang secara individu, tetapi setiap tindakan yang dilakukan oleh pemerintah.

Pendapat Bentham tersebut didukung oleh John Stuart Mill yang menyatakan bahwa kemanfaatan yaitu prinsip mencapai

²⁶Jeremy Bentham, *An Introduction to the Principles of Morals and Legislations. With an Introduction by Joseph Carrig*, Barnes & Noble, New York, 2008, hal. 14

kebahagiaan yang sebesar-besarnya akan tercapai apabila suatu tindakan cenderung menuju ke arah kebahagiaan bukan ke arah sebaliknya, ia menyatakan:

“Utility, or the Greatest Happiness Principle, holds that actions are right in proportion as they tend to promote happiness, wrong as they tend to produce the reverse of happiness.”²⁷

(“Kemanfaatan, atau Prinsip Kebahagiaan Terbesar, menyatakan bahwa tindakan adalah benar proporsinya jika tindakan tersebut cenderung untuk mendorong kebahagiaan, salah apabila tindakan tersebut mengakibatkan kebalikan dari kebahagiaan”).

Mill menyatakan bahwa Kemanfaatan atau Prinsip Kebahagiaan Bagi Yang Terbanyak berarti bahwa pemerintah harus cenderung untuk menciptakan kemakmuran, adalah salah apabila mereka cenderung untuk menciptakan sesuatu yang berlawanan dengan kemakmuran. Teori ini sesuai dengan tujuan negara yang tercantum di dalam Alinea Keempat Pembukaan UUD1945, yang menyatakan:

“Kemudian daripada itu untuk membentuk suatu Pemerintahan Negara Indonesia yang melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia dan untuk memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa, dan ikut melaksanakan ketertiban dunia yang berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi dan keadilan sosial, maka disusunlah Kemerdekaan Kebangsaan Indonesia itu dalam suatu Undang-undang Dasar Negara Indonesia, yang terbentuk dalam suatu susunan Negara Republik Indonesia yang berkedaulatan rakyat dengan berdasarkan kepada: Ketuhanan Yang Maha Esa, Kemanusiaan yang adil dan beradab, Persatuan Indonesia, dan Kerakyatan yang dipimpin oleh hikmat kebijaksanaan dalam Permusyawaratan/ Perwakilan, serta dengan mewujudkan suatu Keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia.”

²⁷John Stuart Mill, *Utilitarianism*, Canada Batoche Books Limited, Ontario, 2001, hal.10.

Pembukaan UUD1945 mengemukakan pula tujuan negara untuk melindungi segenap bangsa Indonesia. Dengan terlindunginya kepentingan rakyat maka tujuan pembangunan negara akan dapat tercapai.²⁸ Hal ini sesuai dengan pendapat Roscoe Pound yang menyatakan:

*“For present purposes I am content to see in legal history the record of a continually wider recognizing and satisfying of human wants or claims or desires through social control; a more embracing and more effective securing of social interests; a continually more complete and effective elimination of waste and precluding of friction in human enjoyment of the goods of existence – in short, a continually more efficacious social engineering.”*²⁹

(“Dalam hal ini saya cukup puas karena melihat adanya kemajuan dalam perkembangan hukum yaitu semakin berlanjut dan meluasnya pengakuan dan pemenuhan keinginan, kehendak dan hasrat manusia dengan pengawasan dari masyarakat; itu merupakan suatu hal yang lebih dapat diterima dan lebih efektif dalam melindungi kepentingan masyarakat; yaitu suatu cara yang berkelanjutan yang lebih lengkap dan efektif untuk menghilangkan gangguan dan mengurangi pertentangan diantara manusia dalam menikmati kebahagiaan hidupnya – ringkasnya, suatu rekayasa masyarakat yang lebih efektif dan berkelanjutan”).

Pendapat Roscoe Pound tersebut sesuai dengan pendapat Mochtar Kusumaatmadja bahwa hukum diperlukan dalam pembangunan untuk menjamin bahwa perubahan itu terjadi dengan cara yang teratur,³⁰ bukan hanya sebagai alat *social engineering*, karena terdapat masalah yang dihadapi dalam memperkembangkan hukum sebagai suatu alat pembaharuan masyarakat (*social engineering*), antara lain karena hukum itu tidak dapat dipisahkan dari sistem nilai-nilai yang dianut oleh suatu masyarakat. Hukum terbentuk tidak lain adalah untuk menciptakan

²⁸*Ibid*, hal. 23

²⁹Roscoe Pound, *An Introduction to the Philosophy of Law*, Yale University Press, New Haven and London, 1982, hal. 47.

³⁰Mochtar Kusumaatmadja, *Konsep-Konsep Hukum Dalam Pembangunan. Kumpulan Karya Tulis*, Alumni, Bandung, 2002, hal. 19.

kepastian hukum dan keadilan di samping adanya kemanfaatan hukum.³¹ Terkait hukum yang bertujuan mencapai keadilan di masyarakat itu dapat digambarkan oleh Muchtar Kusumaatmadja dalam definisi hukumnya sebagai berikut: “Hukum adalah keseluruhan asas dan kaidah yang mengatur pergaulan hidup manusia dalam masyarakat yang bertujuan untuk memelihara ketertiban dan mencapai keadilan, juga meliputi lembaga serta proses yang mewujudkan berlakunya kaidah tersebut sebagai kenyataan di masyarakat.³² Definisi dari Muchtar Kusumaatmadja ini mengaris bawahi bahwa sebelum tercapainya keadilan harus diciptakan dulu ketertiban di masyarakat, tidak mungkin ada keadilan kalau masyarakat tidak tertib. Artinya masyarakat harus mentaati hukum, baik hukum materil maupun hukum formil.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan secara tegas mensyaratkan beberapa perbuatan yang dapat dikategorikan sebagai pelanggaran di bidang lalu lintas untuk menjamin kemanfaatan dalam lingkup fungsionalisasi lalu lintas yakni keamanan dan ketertiban,³³ walaupun di

³¹ Gustav Radbruch, *Gerechtigkeit, Rechtssicherheit, Zweckmäßigkeit*, dikutip oleh Shidarta dalam tulisan *Putusan Hakim: Antara Keadilan, Kepastian Hukum, dan Kemanfaatan*, dari buku Reformasi Peradilan dan Tanggung Jawab Negara, Komisi Yudisial, Jakarta, 2010, hal. 3, bahwa menurut Gustav Radbruch terdapat tiga (3) unsur utama/tujuan dalam penegakan hukum, yaitu keadilan (*Gerechtigkeit*), kepastian hukum (*Rechtssicherheit*) dan kemanfaatan (*Zweckmäßigkeit*).

³² P. Sitorus, *Pengantar Ilmu Hukum (dilengkapi tanya jawab)*, Alumnus Press, Bandung, 1998, hal. 94

³³ Adapun kemanfaatan pada fungsionalisasi lalu lintas sebagai berikut: *Pertama*, orientasi UULLAJ adalah terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu. Di samping itu terwujudnya etika berlalu lintas, penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat. *Kedua*, keselamatan lalu lintas diartikan sebagai suatu keadaan yang berdasarkan pada penilaian tolok ukur kecelakaan lalu-lintas yang dipengaruhi

dalam undang-undang ini hanya mencantumkan beberapa pasal sebagai norma yang mengkriminalisasikan³⁴ terhadap pelanggaran lalu lintas. Menurut Sudarto dalam menngaktualisasikan kriminalisasi dalm hokum pidana di dalam undang-undang bahwa “penggunaan hukum pidana harus memperhatikan kapasitas atau kemampuan daya kerja dari badan-badan penegak hukum yaitu jangan sampai ada kelampauan beban tugas (*overbelasting*)”³⁵. Selanjutnya dijelaskan bahwa fungsi khusus bagi hukum pidana ialah melindungi kepentingan hukum terhadap perbuatan yang hendak memperkosanya (*rechtsgüterschutz*) dengan sanksi yang berupa pidana yang sifatnya lebih tajam jika dibandingkan dengan sanksi yang terdapat pada cabang hukum lainnya. Kepentingan-kepentingan hukum (benda-benda hukum) ini boleh dari orang seorang dari badan atau dari kolektivitasnya. Sanksi yang tajam itu dapat mengenai harta benda, kehormatan, badan dan kadang-kadang nyawa seseorang yang memperkosa benda-benda hukum itu. Dapat dikatakan bahwa hukum pidana itu memberi aturan-aturan untuk menanggulangi perbuatan jahat.

Beberapa pasal di dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dikriminalisasi dijadikan sebagai ketentuan hukum tentang perbuatan yang dilarang dan diharuskan, disertai dengan ancaman pidana bagi barang siapa yang melanggar larangan tersebut. Pelanggaran atas ketentuan

oleh berbagai hal termasuk didalamnya kualitas pengemudi, kelaikan kendaraan dan sarana prasarana jalan yang memenuhi standar *safety*.

³⁴ Sudarto, *Hukum dan Hukum Pidana*, Alumni, Bandung, 1981, hal. 44-47

³⁵ *Ibid*

hukum pidana biasa disebut sebagai tindak pidana, perbuatan pidana, delik, peristiwa pidana dan banyak istilah lainnya.³⁶ Terhadap pelakunya dapat diancam sanksi sebagaimana sudah ditetapkan dalam undang-undang.³⁷ Kriminalisasi mensyaratkan bahwa suatu perbuatan tidak dapat dipidana kecuali berdasarkan ketentuan perundang-undangan pidana yang telah ada sebelum perbuatan dilakukan.³⁸ Rumusan tersebut mengandung unsur antara lain: *Pertama*, hukum pidana harus bersumber pada undang-undang. Asas ini disebut asas legalitas (*lege*), karena penguasa dalam melaksanakan tugas peradilan terkait ketentuan perundang-undangan maka akan terhindar dari kesewenang-wenangan atau penilaian pribadi seenaknya. Hal ini berarti terdapat kepastian hukum bagi setiap pencari keadilan yang juga terikat kepada ketentuan perundang-undangan tersebut. *Kedua*, asas bahwa ketentuan pidana dalam undang-undang tidak boleh berlaku surut (*asas non retroaktif*).

Penentuan hukum pidana yang disertai dengan sanksi³⁹ sebagaimana dirumuskan oleh Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai kriminalisasi hendaknya

³⁶ Munculnya istilah-istilah ini merupakan terjemahan dari kata “*Strafbaarfeit*”, terjemahan dilakukan berdasarkan kemampuan para ahli hukum sehingga tidak ada terjemahan baku. Misalnya

³⁷ Pasal 10 KUH Pidana menyebutkan: Pidana terdiri dari: a. pidana pokok yang meliputi pidana mati, pidana penjara, pidana kurungan dan pidana denda, b. Pidana tambahan yang terdiri dari pencabutan hak-hak tertentu, perampasan barang-barang tertentu, dan pengumuman putusan hakim.

³⁸ Pasal 1 ayat 1 Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana

³⁹ Muladi dan Barda Nawawi Arief, *Teori-teori dan Kebijakan Pidana*, Alumni, Bandung, 1984, hal. 94-95, bahwa kebijakan menetapkan sanksi pidana apa yang dianggap paling baik untuk mencapai tujuan, setidaknya-tidaknya mendekati tujuan, tidak dapat dilepaskan dari persoalan pemilihan alternatif. Masalah pemilihan berbagai alternatif untuk memperoleh pidana mana yang dianggap paling baik, paling tepat, paling patur, paling berhasil atau efektif, jelas merupakan masalah yang tidak mudah.

memperhatikan kemampuan dari badan penegak hukum yang terkait dalam pelaksanaan hukum tersebut, artinya kriminalisasi itu hendaknya jangan menyebabkan *over criminalization* yang dapat menyebabkan kelampauan tugas dari aparat-aparat penegak hukum. Hal ini sebagaimana dijelaskan oleh Muladi sebagai berikut:

“Sebagai bagian yang integral dari keseluruhan politik kriminal yang juga merupakan bagian dari politik kriminal yang juga merupakan bagian dari politik sosial maka kriminalisasi oleh pembuat undang-undang berarti harus juga memperhatikan kemampuan dari badan penegak hukum lainnya yang terlibat dalam pelaksanaan politik itu”.⁴⁰

Lawrence M. Friedman yang mengkaji sistem hukum (*legal system*) menyatakan bahwa ada tiga komponen yang ikut menentukan berfungsinya suatu hukum (dalam hal ini hukum pidana), yaitu substansi hukum, struktur hukum, dan budaya hukumnya. Dari ketiga komponen inilah menurut Friedman dapat dilakukan analisis terhadap bekerjanya hukum sebagai suatu sistem.⁴¹ Substansi hukum adalah segala aturan atau norma-norma maupun pola perilaku dari manusia yang ada atau diatur dalam substansi hukum yang ada tersebut, substansi hukum merupakan produk dari hasil sebuah keputusan dan aturan-aturan yang ada baik yang sedang dalam proses pembuatan maupun yang sudah ditertibkan, aturan-aturan tidak tertulis yang hidup dan berjalan di dalam masyarakat juga dapat dikategorikan sebagai substansi hukum. Struktur hukum adalah sebuah institusi atau lembaga yang melaksanakan atau menjalankan proses

⁴⁰ *Ibid*, hal. 129

⁴¹ Lawrence Friedmen, *America Law An Introduction*, sebagaimana diterjemahkan oleh Wisnu Basuki, PT. Tatanusa, Jakarta, 1984, hal. 6-7.

penegakan hukum itu sendiri termasuk proses-proses penegakan hukum yang ada didalamnya. Budaya hukum dianggap sebagai suatu sikap manusia dan masyarakat umum terhadap hukum itu sendiri, mulai dari pemahaman hukum hingga sikap dari masyarakat dalam melaksanakan atau mentaati hukum tersebut.

2. Kerangka Konsep

Dari uraian kerangka teori di atas penulis akan menjelaskan beberapa konsep dasar yang digunakan tesis ini antara lain:

- a. Optimalisasi. Istilah optimalisasi, berasal dari kata optimal, yang artinya adalah terbaik; tertinggi”. Jadi optimalisasi, membentuk sesuatu menjadi yang terbaik dan yang tertinggi”. Istilah optimalisasi dapat digunakan pada berbagai aspek tergantung dari apa yang akan dibahas. Dalam tulisan ini yang dimaksud optimalisasi adalah bahwa dalam pemanfaatan *Regional Traffic Management Centre* yang ada di Polda Sumatera Utara bisa lebih meningkat dan lebih baik pelaksanaan operasionalnya sehingga penyampaian informasi kepada masyarakat akan lebih cepat, tepat dan akurat dalam penyampaiannya dan dapat digunakan untuk mengakselerasi pemantapan solidaritas dan profesionalisme Polri melalui quick respon dalam kerangka kecepatan kehadiran Negara (Polri) di tengah-tengah masyarakat.
- b. *Regional Traffic Management Center* adalah pemanfaatan elektronik pada pelaksanaan tilang. Tilang adalah singkatan dari bukti pelanggaran lalu

lintas jalan tertentu yaitu catatan penyidik/penyidik pembantu Polri dalam bentuk surat yang diberikan oleh penyidik/penyidik pembantu Polri kepada pelanggar sebagai bukti bahwa pelanggar telah melakukan satu atau lebih pelanggaran lalu lintas jalan tertentu.⁴²

- c. Lalu Lintas menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 1 Ayat (2), bahwa lalu lintas adalah gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan. Dalam tulisan ini yang dimaksudkan lalu lintas adalah gerak kendaraan dan orang yang berada diwilayah Propinsi Sumatera Utara. Sedangkan Kamseltibcar lantas (keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas) adalah situasi dan kondisi lalu lintas yang penggunaanya baik dengan atau tanpa kendaraan merasa aman (terbebas dari rasa ketakutan, tidak adanya ancaman hambatan maupun gangguan) kapan saja dan di mana saja”. Dalam tulisan ini yang dimaksud dengan Kamseltibcar lantas adalah bahwa para pengguna jalan yang ada di wilayah Sumatera Utara merasa terjamin keselamatannya (terhindar dari segala marabahaya) dalam berlalu lintas di jalan. Kemudian tercipta ketertiban di jalan, yang dapat dipahami adanya pengaturan dan kesadaran serta tanggung jawab baik untuk dirinya maupun orang lain dalam mengemudikan kendaraan di jalan. Sehingga tercipta kelancaran yang mempunyai pengertian arus lalu lintas dapat berjalan lancar tanpa ada hambatan tanpa ada gangguan yang dapat menimbulkan kemacetan.

⁴² Skep Kapolri No. Pol : SKEP/373/IX/2008 tanggal September 2008 tentang buku pedoman pelaksanaan bukti pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan tertentu, BAB II, ketentuan umum, nomor 6, hal/ 3.

- d. Direktorat Lalu Lintas adalah Satuan Kerja yang melaksanakan fungsi di bidang lalu lintas baik registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor maupun penindakan atas terjadinya pelanggaran lalu lintas

G. Metode Penelitian

Metode adalah cara kerja untuk dapat memahami obyek yang menjadi sasaran suatu ilmu,⁴³ dan penelitian adalah usaha untuk menangkap gejala-gejala berdasarkan disiplin metodologi ilmiah dengan tujuan menemukan prinsip-prinsip baru dibelakang gejala-gejala tersebut.⁴⁴ Agar mendapatkan hasil yang maksimal, maka diupayakan pengumpulan data yang baik dan layak. Untuk itu dilakukan penelitian yang meliputi:

1. Spesifikasi Penelitian

Penelitian ini merupakan penelitian hukum normatif, dimana datanya bersumberkan dari data pustaka (*library research*). Penelitian ini cenderung menggunakan data sekunder baik berupa bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder sehingga metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode pendekatan hukum normatif atau penelitian hukum kepustakaan dan metode perbandingan hukum. Soejono Soekanto dan Sri Mamudji mengemukakan bahwa penelitian hukum normatif mencakup:

⁴³ Koentjaraningrat, *Metode-metode Penelitian Masyarakat*, Penerbit PT Gramedia, Jakarta, 1981, hal. 16.

⁴⁴ *Ibid.* hal 22-23.

- a. Penelitian terhadap azas-azas hukum
- b. Penelitian terhadap sistematik hukum
- c. Penelitian terhadap taraf sinkronisasi vertikal dan horizontal
- d. Perbandingan hukum
- e. Sejarah hukum.⁴⁵

Dalam pendekatan hukum normatif, upaya untuk mendapatkan data-data yang diperlukan dilakukan dengan penelitian bahan-bahan kepustakaan hukum yang berkaitan dengan permasalahan, penelitian dilakukan dengan menghimpun data sekunder berupa bahan hukum primer, bahan sekunder maupun bahan hukum tertier⁴⁶. Menurut Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, dengan metode perbandingan hukum dapat dilakukan penelitian terhadap pelbagai sub-sistem hukum yang berlaku di suatu masyarakat tertentu, atau secara lintas sektoral terhadap sistem-sistem hukum pelbagai masyarakat yang berbeda.⁴⁷

Bahan hukum primer yang diteliti adalah peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan lalu lintas, dan peraturan lainnya yang berkaitan dengan kewenangan fungsi lalu lintas. Bahan hukum sekunder yang diteliti adalah bahan-bahan yang memberi penjelasan terhadap bahan hukum primer berupa buku-buku, karya ilmiah, atau hasil penelitian yang relevan dengan penelitian ini. Sedangkan bahan hukum tertier adalah bahan-bahan yang memberi petunjuk dan penjelasan terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder yang berupa kamus umum, kamus hukum, majalah, surat kabar dan jurnal ilmiah.

⁴⁵Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta, 1995, hal. 14.

⁴⁶*Ibid*, hal. 13.

⁴⁷Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Op.cit*, hal. 88.

2. Sumber Data Penelitian

Data penelitian didapatkan melalui studi kepustakaan, yakni dengan melakukan pengumpulan referensi yang berkaitan dengan obyek penelitian yang meliputi:

- a. Bahan hukum primer, berupa perundang-undangan yang berkaitan dengan lalu lintas yakni Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Skep Kapolri No. Pol : SKEP/373/IX/2008 tanggal September 2008 tentang buku pedoman pelaksanaan bukti pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan tertentu, Kitab Undang-undang Hukum Pidana serta Hukum Acara Pidana.
- b. Bahan hukum sekunder, berupa buku-buku bacaan yang relevan dengan penelitian ini, hasil tulisan ilmiah seperti tesis, disertasi, journal, makalah, laporan penelitian yang sesuai dengan topik kajian penelitian ini;
- c. Bahan hukum tersier, yaitu kamus hukum yang meliputi Kamus Bahasa Indonesia, Kamus Bahasa Inggris, *Blacks Law Dictionary*, *Layman Dictionary of English Law* dan ensiklopedia hukum.

3. Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data yang dilakukan dalam penelitian tesis ini adalah menggunakan teknik dokumentasi. Metode ini penulis lakukan tidak lain hanya mengumpulkan bahan-bahan melalui kepustakaan, yakni berupa

buku-buku, journal, dokumen-dokumen serta sumber-sumber teoritis lainnya sebagai dasar penyelesaian pokok masalah dalam tesis ini. Selanjutnya digunakan juga wawancara dengan informan yang dianggap memahami permasalahan-permasalahan yang dikemukakan dalam tesis ini.

Pengumpulan data sekunder dilakukan melalui penelitian kepustakaan (*library research*). Sedangkan sebagai pendukung, dilakukan pula pengumpulan data primer dilakukan melalui wawancara dengan responden yaitu personil pada Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara.

Maksud diadakannya wawancara adalah antara lain mengkonstruksikan informasi mengenai orang, kejadian, kegiatan, organisasi, perasaan, motivasi, tuntutan dan lain-lain. Dalam penelitian ini akan digunakan jenis wawancara dengan menggunakan pedoman umum wawancara. Untuk wawancara dalam rangka pengumpulan data primer, responden yang dipilih adalah pihak-pihak yang dianggap mengetahui bidang penelitian ini dan diharapkan dapat memberikan informasi yang bermanfaat dalam melengkapi dan memperkuat hasil studi kepustakaan. Sekalipun dalam penelitian ini juga digunakan data primer dalam bentuk hasil wawancara dengan beberapa informan, namun hal tersebut tidaklah mengurangi arti penelitian ini sebagai sebuah penelitian hukum normatif. Artinya, data primer yang digunakan hanyalah sekedar pelengkap untuk mempertegas data sekunder berupa bahan hukum-bahan hukum sebagai data utama

4. Analisis Data

Data primer berupa hasil wawancara dan data sekunder berupa bahan-bahan hukum primer, sekunder dan tertier serta semua informasi dari berbagai ahli yang dihimpun akan dianalisis secara yuridis normatif berdasarkan metode analisis kualitatif dan hasilnya dipaparkan dalam bentuk deskriptif analitis. Artinya melalui analisis kualitatif maka data yang dianalisis akan dikemukakan dalam bentuk uraian yang sistematis dengan menjelaskan hubungan antara berbagai jenis data, selanjutnya semua data diseleksi dan diolah kemudian dianalisis secara deskriptif sehingga selain menggambarkan dan mengungkapkan diharapkan akan memecahkan permasalahan (*problem solving*) yang telah diidentifikasi pada penelitian tesis ini.

BAB II

PELAKSANAAN *REGIONAL TRAFFIC MANAGEMENT CENTER* OLEH DIREKTORAT LALU LINTAS POLDA SUMATERA UTARA

A. Peningkatan Kinerja di bidang Pelayanan Publik

Reformasi Birokrasi yang dilakukan Polri bertujuan untuk mewujudkan berbagai harapan masyarakat yang menghendaki agar Polri dalam melaksanakan tugas pokoknya sebagai penegak hukum, pelindung, pengayom dan pelayan masyarakat serta pemelihara keamanan dan ketertiban masyarakat, benar-benar dapat bekerja secara profesional sesuai dengan fungsi dan tugasnya. Oleh karena itu perubahan yang telah dilaksanakan oleh Polri tersebut, merupakan salah satu langkah menuju Polri yang dipercaya masyarakat, dalam pelaksanaan tugasnya sebagai pelindung, pengayom dan pelayan masyarakat dengan keluaran (*out put*) yakni dapat mendukung pembangunan dan integritas nasional,⁴⁸ sebagai perwujudan kewibawaan negara sebagaimana digariskan oleh Presiden RI. Ir. Joko Widodo yang tercantum dalam agenda prioritas “*Nawacita*”.

Polisi lalu lintas berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia dan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah unsur pelaksana yang bertugas menyelenggarakan tugas kepolisian mencakup penjagaan, pengaturan, pengawalan dan patroli, pendidikan masyarakat dan rekayasa lalu lintas, registrasi dan identifikasi kendaraan

⁴⁸ Penjelasan Umum Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan,

bermotor, penyidikan kecelakaan lalu lintas dan penegakan hukum dalam bidang lalu lintas guna memelihara keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas (kamtibcarlantas).

Pelayanan kepada masyarakat di bidang lalu lintas dilaksanakan untuk meningkatkan kualitas hidup masyarakat, karena dalam masyarakat yang modern lalu lintas merupakan faktor utama pendukung produktivitasnya. Dalam lalu lintas banyak masalah atau gangguan yang dapat menghambat dan mematikan proses produktivitas masyarakat seperti kecelakaan lalu lintas,⁴⁹ kemacetan maupun tindak pidana yang berkaitan dengan kendaraan bermotor antara lain penyalahgunaan dokumen kendaraan bermotor. Kemajuan sektor transportasi, dengan segala sarana dan prasarana teknologi pendukung yang ada, merupakan sarana sangat vital dalam kehidupan modern yang semakin mengglobal ini, untuk memudahkan kita akses ke berbagai sumberdaya yang ada. Salah satu wujud pelayanan yang diberikan Polri kepada masyarakat adalah pelayanan dibidang lalu lintas untuk terwujudnya kamtibmas dengan tujuan menciptakan situasi yang aman dan tertib serta lancar dalam mengemudikan kendaraannya di jalan sehingga

⁴⁹ Korban kecelakaan lalu-lintas yang merupakan aset bangsa sudah menjadi kewajiban aparat penegak hukum untuk memberikan perlindungan melalui kegiatan baik edukatif, preventif dan represif sebagai strategi penanggulangan, sehingga kondisi keselamatan lalu-lintas dapat ditingkatkan dengan makin berkurangnya jumlah kecelakaan lalu-lintas yang terjadi sekaligus berkurangnya kerugian maupun penderitaan bagi korban maupun keluarganya. Dalam upaya menekan jumlah kecelakaan lalu-lintas, *dilakukan langkah-langkah yang salah satunya mengurangi jumlah maupun volume kendaraan bermotor*. Berdasarkan data yang diperoleh di Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara bahwa tingginya angka kecelakaan lalu lintas di jalan raya didominasi pengguna kendaraan bermotor roda 2 (dua). Pada tahun 2021 sejak bulan Januari s/d bulan Juli telah terjadi 6.232 kasus kecelakaan lalu lintas di Sumut yang mengakibatkan 1.895 orang meninggal dunia, 2.761 orang luka berat, 6.652 orang luka ringan dengan kerugian materil atau harta benda sebesar Rp. 6,75 Milyar, jika dihitung perhari korban meninggal dunia di jalan akibat kecelakaan lalu lintas ± 4 sampai dengan 5 orang setiap harinya terjadi di Provinsi Sumatera Utara.

diharapkan dapat mengakselerasi pencapaian program *Decade Of Action For Road Safety*.

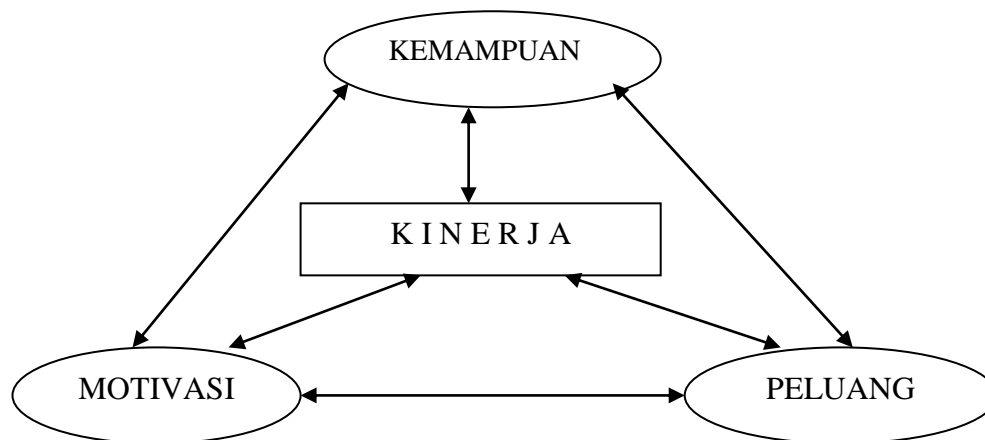
Situasi dan kondisi lalu lintas dewasa ini cukup meningkat, sejalan dengan pesatnya laju pertumbuhan kendaraan bermotor dan perkembangan kehidupan manusia dalam beraktifitas untuk memenuhi kebutuhan hidupnya. Tentunya aktifitas yang dilakukan tidak terlepas dari penggunaan alat transportasi sebagai sarana mobilisasi untuk mencapai tujuan hidup yang diinginkan. Dengan demikian tidak bisa dipungkiri telah terjadi perkembangan dibidang lalu lintas sebagai dampak dari perkembangan transportasi dengan segala permasalahannya dengan tingkat kesibukan lalu lintas yang sangat tinggi dan permintaan kendaraan bermotor yang cukup tinggi (*market*) dengan tidak diimbangi sarana dan prasarana jalan yang memadai. Hal ini tentunya mengandung kerawanan sosial termasuk gangguan Kamtibmas khususnya di bidang keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas (Kamtibcarlantas).

Kinerja Polri yang menjalankan pelayanan publik di bidang lalu lintas sebagai unsur aparatur negara, abdi negara, abdi masyarakat dan bangsa perlu ditingkatkan. Hal ini bukan saja merupakan tuntutan pemerintah agar tujuannya tercapai, akan tetapi juga tuntutan masyarakat sebagai pelanggan (*kastomer*). Masyarakat yang dianggap sebagai pelanggan harus mendapatkan pelayanan yang berkualitas dari user pelayanan publik. Untuk itu, Polisi Lalu Lintas haruslah menempatkan prioritas pada peningkatan kinerja personil sebagai pelayanan publik. Peningkatan kinerja personil lalu lintas di bidang pelayanan publik banyak faktor yang harus diperhatikan. Dengan menggunakan rumus yang

bersifat matematis, Robbins dalam Rivai dan Basri,⁵⁰ menggambarkan kinerja (*performance*) sebagai fungsi dari kemampuan atau *ability* (*A*), motivasi atau *motivation* (*M*) dan kesempatan atau *opportunity* (*O*), secara matematis dinyatakan $Kinerja = f(A \times M \times O)$, yang artinya kinerja merupakan fungsi dari kemampuan, motivasi dan kesempatan. *Ability* (*A*) adalah kemampuan untuk menetapkan dan atau melaksanakan suatu sistem pemanfaatan sumber daya dan teknologi secara efektif dan efisien guna mencapai hasil yang optimal. *Motivation* (*M*) adalah keinginan dan kesungguhan seseorang pekerja untuk mengerjakan pekerjaan dengan baik serta berdisiplin untuk mencapai prestasi kerja yang maksimal. *Opportunity* (*O*) adalah kesempatan yang dimiliki oleh karyawan secara individu dalam mengerjakan, memanfaatkan waktu dan peluang untuk mencapai hasil tertentu. Dengan demikian, kinerja ditentukan oleh faktor kemampuan, motivasi dan kesempatan.

Kesempatan kinerja adalah tingkat-tingkat kinerja yang tinggi yang sebagian merupakan fungsi dari tidak adanya rintangan-rintangan yang menjadi kendala bagi personil tersebut. Meskipun seorang personil bersedia bekerja dan mampu, bisa saja ada rintangan yang menjadi penghambat sebagaimana ditunjukkan pada gambar berikut:

⁵⁰ Rivai, Veithzal dan Ahmad Fauzi Basri. *Performance Appraisal*. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2005, hal. 14



Gambar 1. Dimensi dari Kinerja Robbins dalam Rivai dan Basri

Konsep kinerja dalam menjalankan fungsinya tidak dapat berdiri sendiri, akan tetapi mempengaruhi dan dipengaruhi (*reciprocal*) oleh variabel lain yaitu kemampuan, motivasi dan peluang yang dimiliki oleh personil lalu lintas. Selanjutnya, model *Partner-Lawyer* dalam Gibson,⁵¹ menggambarkan bahwa kinerja individu pada dasarnya dipengaruhi oleh faktor-faktor : a) harapan mengenai imbalan, b) dorongan, c) kemampuan, kebutuhan dan sifat, d) persepsi terhadap tugas, e) imbalan internal dan eksternal, f) persepsi terhadap tingkatan imbalan dan kepuasan kerja. Dengan demikian, sesungguhnya kinerja pegawai ditentukan oleh tiga hal, yaitu (1) kemampuan, (2) motivasi, dan (3) faktor eksternal yaitu lingkungan. Tanpa melihat ketiga unsur ini, maka akan sulit untuk meningkatkan kinerja personil. Untuk meningkatkan kinerja personil lalu lintas kiranya peningkatan kemampuan, motivasi, dan lingkungannya perlu menjadi perhatian pimpinan Polri.

⁵¹ Gibson, James L, John I Ivancevich and James H Donnelly, *Organizations, Behavior, Structure, Processes*, Business Publications, Inc. Texas, 1997, hal. 47

Kemampuan personil Polri di bidang lalu lintas untuk melakukan pekerjaan sebagai pelayanan publik akhir-akhir ini belum menggembirakan berbagai pihak. Definisi kemampuan dalam Kamus Umum Bahasa Indonesia adalah kecakapan, kesanggupan, kekuatan. Kemampuan personil lalu lintas berarti kemampuan, atau kesanggupan personil dalam melakukan pekerjaannya sebagai pelayanan publik.⁵² Kemampuan mencakup kemampuan teknis, kemampuan manajerial, kemampuan perilaku dan kemampuan konseptual yang dikenal sebagai tiga kemampuan saja yaitu kemampuan teknis, kemanusiaan atau sosial dan konseptual.⁵³

Kemampuan teknis (*technical skill*) adalah kemampuan yang menyangkut aktivitas khusus terutama menyangkut proses, prosedur, kemampuan menggunakan pengetahuan, metode, teknik dan peralatan yang diperlukan untuk melakukan pekerjaan tertentu. Kemampuan sosial (*social skill*) adalah kemampuan untuk melihat organisasi secara keseluruhan (*holostic*) memikirkan kemajuan organisasi di masa depan, *forecasting*, dan kemampuan manajemen stratejik. Ketiga kemampuan ini dalam prakteknya berbeda-beda untuk setiap level pimpinan/manajer, dan harus dikombinasikan secara kontingensi di dalam organisasi. Semakin tinggi level pimpinan/manajer dalam organisasi, maka akan semakin membutuhkan kemampuan konseptual (*conceptual skill*) dan sebaliknya

⁵² Anonim, *Kamus Umum Bahasa Indonesia*. Balai Pustaka Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, Jakarta, 1990, hal. 17

⁵³ Rao, *Performance Appraisal : Theory and Practice (Penilaian Prestasi Kerja : teori dan Praktek)*, Pustaka Binaman Pressindo. Jakarta, 1986, hal. 28

semakin rendahnya level pimpinan/manajer dalam organisasi, maka akan semakin membutuhkan kemampuan teknis (*technical skill*).

Lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integritas nasional dalam kerangka kebijakan ekonomi pemerintah sebagai upaya untuk memajukan kesejahteraan umum dengan *out put* yang akan dicapai yakni, “Terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa.” Salah satu wujud pelayanan di bidang lalu lintas adalah terwujudnya kamselbticar lintas dengan sasaran penciptaan situasi yang aman dan tertib serta lancar dalam berlalu lintas yang diikuti dengan terwujudnya etika berlalu lintas sebagai wujud budaya bangsa.

B. Transformasi Polri PRESISI melalui pemanfaatan *Regional Traffic Management Centre (RTMC)*

Pengaruh lingkungan strategis yang meliputi situasi dan kondisi lalu lintas dewasa ini cukup meningkat, sejalan dengan pesatnya laju pertumbuhan kendaraan bermotor dan perkembangan kehidupan manusia dalam beraktifitas untuk memenuhi kebutuhan hidupnya. Aktifitas masyarakat tentunya tidak terlepas dari penggunaan alat transportasi sebagai sarana mobilisasi untuk mencapai tujuan hidup yang diinginkan. Dengan demikian tidak bisa dipungkiri telah terjadi perkembangan dibidang lalu lintas sebagai dampak dari

perkembangan transportasi dengan segala permasalahannya dengan tingkat kesibukan lalu lintas yang sangat tinggi dan mengandung kerawanan sosial termasuk gangguan Kamtibmas khususnya di bidang keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas (Kamseltibcar lantas) yang memerlukan soliditas antar fungsi kepolisian dalam penanggulangannya. Hal ini merupakan salah satu sasaran prioritas Polri, sebagaimana dikemukakan oleh Kapolri Jenderal Polisi Sigit Listyo Prawobo di dalam transformasi Polri PRESISI bahwa “Polri harus lebih memantapkan soliditas dan melakukan penguatan reformasi internal dalam rangka untuk mewujudkan profesionalisme Polri dan penguatan public trust”.

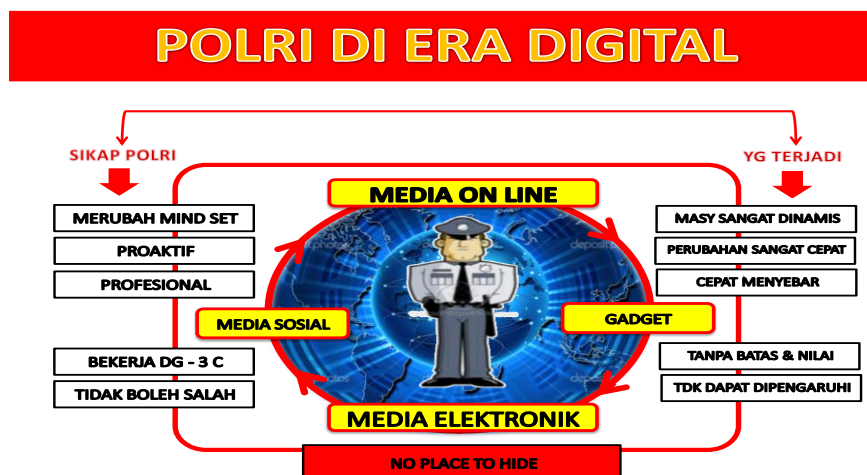
Polri sebagai institusi yang bertanggungjawab dalam pemeliharaan Kamtibmas dituntut untuk mampu menghadapi beberapa tantangan yang timbul dari pengaruh lingkungan strategis saat ini termasuk perkembangan di bidang lalu lintas dengan melakukan terobosan di bidang budaya pelayanan melalui program revolusi mental⁵⁴ dan pelopor tertib sosial dengan target pencapaian sasaran yakni terwujudnya pemantapan solidaritas dan profesionalisme Polri. Hal ini sebagaimana dikemukakan oleh Kapolri sebagai berikut:

“Program revolusi mental saat ini merupakan suatu kebutuhan yang sejalan dengan program pemerintah dan Polri untuk turut serta memperbaiki kondisi karakter bangsa yang memprihatinkan. Dalam hal ini, Polri berkomitmen dan bertekad untuk ikut bertanggungjawab dalam mengatasi berbagai permasalahan pokok bangsa. Muara dari segenap upaya yang dilakukan oleh Polri adalah dalam rangka mencapai dan mewujudkan Indonesia yang berdaulat dalam politik, mandiri dalam ekonomi dan berkepribadian dalam kebudayaan”.

⁵⁴ **Revolusi mental** dimaknai bahwa Perubahan cara berfikir (mind set) atau cara pandang dan memiliki empati (berperasaan) dalam melaksanakan tugas dengan mengedepankan “suara hati/spiritual”. Memiliki sifat-sifat kejiwaan (karakter) yang membedakan dengan yang lain dan meyakini akan nilai-nilai budaya Polri yaitu Tribrata sebagai “Ruh” (pedoman hidup Polri).

Pemantapan solidaritas dan profesionalisme Polri merupakan penguatan visi Kapolri yang dirumuskan berdasarkan penjabaran sembilan agenda prioritas NAWACITA ke dalam 11 (sebelas) program prioritas dan 8 (delapan) program *quick wins* pemerintah yang menjadi tanggung jawab Polri. Mewujudkan pemantapan solidaritas dan Polri yang profesional sebagai penggerak revolusi mental tentunya harus dimulai melalui redefinisi, reposisi, restrukturisasi kelembagaan dan kembali pada tugas pokoknya, dalam peningkatan pelayanan yang profesional. Agar terimplementasinya pemantapan solidaritas dan Polri yang profesional sebagai penggerak revolusi mental maka Polri harus mereformasi dan merevitalisasi kembali strategi yang harus menjadi kerangka acuan organisasi Polri disetiap tingkatan termasuk penyelenggara fungsi teknis Kepolisian di bidang lalu lintas dalam bentuk *road map* revitalisasi Polri yang berorientasi pada pendekatan kualitas pelayanan. Salah satu upaya untuk merevitalisasi strategi dalam kerangka mewujudkan Kamseltibcar Lantas dalam tatakelola *e-governance* melalui *Government Chief Information Officer* (GCIO) adalah adanya informasi yang cepat yang bisa diterima baik antar fungsi teknis Kepolisian maupun masyarakat yang berkaitan dengan permasalahan lalu lintas dengan memanfaatkan teknologi informasi yang pada hakekatnya ditujukan untuk mengaplikasikan perubahan budaya Polri sebagai wujud percepatan reformasi Polri dalam memberikan pelayanan kepada masyarakat pada era digital saat ini, dapat digambarkan pada gambar di bawah ini:

Gambar 2. Perubahan Budaya Pelayan Polri di Era Digital



Pelayanan yang berorientasi pada kepuasan masyarakat tentunya akan membentuk citra atau image positif terhadap Polri sehingga kepercayaan (*trust*) masyarakat semakin meningkat dan mantap.⁵⁵ Dengan terbentuknya citra inilah polisi dapat dekat dengan masyarakat sehingga program-program pemerintah dan Polri dalam kerangka Kepolisian yang *excellence* dapat terimplementasi dengan baik sebagai polisi yang hebat dan martabat. Polisi yang hebat dan bermartabat adalah polisi yang dengan pemolisiannya mampu mengangkat harkat dan martabat manusia. Keberadaan polisi melegakan, memberi rasa aman bagi warga masyarakat. Mampu menjembatani, menjadi teman dan sahabat dalam penderitaan, kedukaan, mungkin bisa juga dikatakan sebagai sosok penolong. Konteks hebat bagi polisi memang bukan semata-mata dari teknologinya tetapi bagaimana polisi mampu menjadi ikon kemanusiaan, ikon peradaban serta ikon bagi hidup dan kehidupan. Ini berarti polisi keberadaannya diterima dan mendapat dukungan yang tulus dari warga masyarakat. Polisi hebat dan bermartabat bukan

⁵⁵ Pembekalan Kapolri Kepada Pasis Sespimmen dan Peserta Sespimti Polri Tahun 2015, Jakarta, 26 Oktober 2015

atas dasar pangkat/jabatan atau hal-hal yang keduniawian. Melainkan polisi dengan otak, otot dan hati nuraninya dengan tulus dicurahkan bahkan rela dikorbankan demi warga yang dilayaninya dapat hidup aman, nyaman, tenteram damai, tanpa adanya rasa ketakutan dari ancaman hambatan gangguan dalam hidup dan kehidupannya. Selain itu juga ditandai adanya budaya patuh hukum.

Disinilah perlunya revolusi mental untuk menjadikan polisi menjadi ikon kemanusiaan yang lemah lembut dan rendah hati yang mampu melegakan beban/menjadi jembatan/mitra-sahabat yang aman, menyenangkan dan membawa manfaat. Mendengar/melihat ada polisi rasa aman menyelimuti dan menaungi seluruh warga. Polisi dengan pemolisiannya menjadi ikon penjaga kehidupan, pembangun peradaban dan pejuang kemanusiaan. Memperbaiki citra buruk dimulai dari hal yang mendasar dari akarnya, yaitu kesadaran akan keberadaannya sebagai aparat yang mengemban amanah dan kepercayaan dari rakyatnya, sehingga dalam bekerja harus menjadi profesional yang dapat dibangun dari kepemimpinan, administrasi dan operasional serta capacity building-nya. Selain itu juga mind set dan culture set serta untuk menjadi polisi yang cerdas yaitu senantiasa mengembangkan kemampuannya untuk mencari terobosan-terobosan baru untuk mengantisipasi, menangani dan menyiapkan masa depan yang lebih baik. Memperbaiki citra bermakna juga membangun kepercayaan dengan membangun karakter yang dalam konteks ini dapat dipahami memiliki komitmen, kompetensi dan keunggulan. Polisi yang amanah adalah polisi yang sadar dan bekerja dengan tulus profesional, cerdas, bermoral dan modern untuk membuat

masyarakatnya hidup aman damai dan tenteram serta meningkat kualitas hidupnya.

Program revolusi mental saat ini merupakan suatu kebutuhan yang sejajar dengan program pemerintah dan Polri untuk turut serta memperbaiki kondisi karakter bangsa yang memprihatinkan.⁵⁶ Dalam hal ini Polri berkomitmen dan bertekad untuk ikut bertanggungjawab dalam mengatasi berbagai permasalahan pokok bangsa. Muara dari segenap upaya yang dilakukan oleh Polri adalah dalam rangka mencapai dan mewujudkan Indonesia yang berdaulat dalam politik, mandiri dalam ekonomi dan berkepribadian dalam kebudayaan.

Pemanfaatan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi yang telah ada saat ini adalah pusat pengendalian informasi atau lebih dikenal dengan nama *Regional Traffic Management Centre* (RTMC). Namun demikian pada tataran pelaksanaan operasionalisasi *Regional Traffic Management Centre* masih belum berjalan secara optimal, yakni belum optimalnya pemanfaatan dalam memberikan pelayanan penyampaian informasi yang dibutuhkan oleh masyarakat sebagai bentuk keterbukaan informasi publik ataupun untuk kepentingan fungsi lain di lingkungan Polri sendiri dalam kerangka pemantapan solidaritas.

Terselenggaranya *Regional Traffic Management Centre* sejalan dengan amanah Undang-Undang R.I Nomor 14 Tahun 2008 tentang Keterbukaan Informasi Publik dan Undang-Undang RI Nomor 22 Tahun 2009 tentang Sistem informasi dan komunikasi lalu lintas dan angkutan jalan yang mereduksikan

⁵⁶ Mendagri, *Polri Melayani Dengan Revolusi Mental*, bahan pembekalan Pasis Sespimen Dikreg 55, Lembang 2015 bahwa Revolusi Mental bertitik tolak pada upaya pembentukan, penguatan karakter bangsa dan perubahan cepat terhadap paradigma cara berpikir dalam merespon, bertindak dan bekerja.

secara substantive bahwa agar terselenggaranya sistem informasi dan komunikasi di bidang lalu lintas. Hal ini dirumuskan pada Pasal 245 ayat 1 dimana untuk mendukung keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas dan Angkutan Jalan diselenggarakan sistem informasi dan angkutan jalan dengan diselenggarakannya sistem informasi dan komunikasi yang terpatu dalam pusat LLAJ yang dikendalikan dan dikelola oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia. Untuk mendukung terselenggaranya sistem informasi dan komunikasi lalu lintas dan angkutan jalan ini maka Polri khususnya Direktorat Lalu Lintas telah mengaplikasikan *Regional Traffic Management Center* (RTMC) dalam rangka pelayanan informasi publik bidang lalu lintas dan mengakselerasi Program Reformasi Birokrasi Polri di bidang Lalu Lintas.

Salah satu arti pentingnya pengaplikasian *Regional Traffic Management Center* (RTMC) di samping dapat digunakan untuk peningkatan soliditas antar fungsi kepolisian adalah agar adanya informasi yang cepat yang bisa diterima oleh masyarakat yang berkaitan dengan permasalahan lalu lintas di jalan dengan memanfaatkan teknologi informasi dan tingkat keamanan informasi yang memadai. Dengan adanya penyampaian informasi di bidang lalu lintas ini diharapkan masyarakat yang akan berkendara di jalan dapat memahami situasi dan perkembangan lalu lintas secara dini, sehingga tidak terjebak dengan kemacetan karena telah mengantisipasi untuk mengambil jalan alternatif yang lebih nyaman dan lancar. Penyebab kemacetan disebabkan pertumbuhan yang tidak sebanding antara sarana prasarana jalan dengan jumlah kendaraan, misalnya di Sumatera Utara terjadi pertumbuhan kendaraan bermotor dengan jumlah 4.982.417 unit

ranmor, peningkatan jumlah kendaraan sekitar 22 % per tahun. Dengan demikian penyampaian informasi kepada masyarakat yang cepat dan akurat dapat mendukung langkah-langkah bagi terciptanya Kamseltibcar Lantas. Di samping itu penggunaan teknologi informasi digunakan untuk penyampaian informasi kepada masyarakat khususnya yang berkaitan dengan informasi lalu lintas yang meliputi informasi kendaraan bermotor, pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas.

Upaya meminimalkan pelanggaran lalu-lintas yang terjadi harus ditangani dengan melibatkan unsur-unsur yang terkait sesuai dengan porsi kewenangannya baik dalam rangka upaya penegakkan hukum, pendidikan masyarakat lalu-lintas serta upaya rekayasa lalu-lintas. Di samping itu, dalam upaya penanggulangan kecelakaan lalu lintas maka upaya-upaya yang dilakukan oleh Direktorat Lalu Lintas dapat dirumuskan dalam beberapa strategi antara lain:⁵⁷

- a. Bidang pembangunan kekuatan.
 - 1) Pengorganisasian aparat penegak hukum dibidang lalu-lintas, instansi terkait dan komponen masyarakat yang mempunyai kompetensi dibidang lalu-lintas dilaksanakan melalui pembentukan Badan Keselamatan Lalu-Lintas (BKLL) dengan pemberian wewenang dan tanggung-jawab yang jelas. Inti pembentukan Badan Keselamatan Lalu-Lintas ini adalah terdapatnya keleluasaan organisasi untuk menyelenggarakan pengaturan dibidang kelalulintasan secara sistematis (Discretionary Power) berdasarkan prakarsa, kreatifitas serta peran aktif masyarakat dalam rangka pengembangan sistem perlalu-lintasan yang berorientasi pada upaya peningkatan keselamatan lalu-lintas. Keanggotaan Badan Keselamatan Lalu-Lintas melibatkan unsur Departemen terkait, Polri, LSM, Pakar dibidang transportasi/lalu-lintas dan unsur Perguruan Tinggi.
 - 2) Pembangunan personil secara kuantitatif dan kualitatif dilaksanakan dengan memperhatikan porsi kewenangan masing-masing aparat penegak hukum sehingga dapat mendukung pelaksanaan tugas.

⁵⁷ Agus Budi Karyanto, *Strategi Peningkatan Keselamatan Lalu-Lintas Jalan Guna Mereduksi Kecelakaan Dalam Rangka Mewujudkan Kamtibmas Lantas*, Markas Besar Kepolisian Negara Republik Indonesia, Sekolah Staff dan Pimpinan, Lembang, Mei 2007, hal. 17

- 3) Pemberian kewenangan yang jelas kepada satuan kewilayahan sehingga mampu menceminkan keberpihakan kepada pelayanan publik dalam rangka penegakkan hukum dan terwujudnya masyarakat patuh hukum.
- b. Bidang pembinaan kekuatan.
- 1) Pola rekrutmen aparat penegak hukum diarahkan untuk memenuhi strategi tersedianya aparat penegak hukum yang profesional dan proporsional dengan tetap memperhatikan persyaratan dan proses yang harus dipenuhi dan dilaksanakan guna memperoleh aparat penegak hukum yang terbaik.
 - 2) Peningkatan kualitas pendidikan baik pendidikan pembentukan maupun pengembangan guna memperoleh hasil didik yang profesional, intelektualis dan memiliki integritas kepribadian yang baik/bermoral.
 - 3) Peningkatan latihan-latihan secara terukur dan terarah untuk terdapatnya kultur kepemimpinan dan profesionalisme sesuai dengan tantangan tugas kedepan serta harapan masyarakat.
 - 4) Penyempurnaan piranti lunak tentang peningkatan kemampuan profesionalisme penegak hukum secara berjenjang guna mengantisipasi munculnya permasalahan dibidang lalu-lintas yang lebih besar.
 - 5) Penyempurnaan Hubungan Tata Cara Kerja (HTCK) yang jelas dan baku bagi aparat penegak hukum baik pada tingkat pusat sampai pada tingkat kewilayahan.
 - 6) Pembangunan sarana dan prasarana perangkat penegak hukum yang terkait langsung dengan upaya penegakan hukum serta peningkatan kepatuhan masyarakat terhadap hukum.
- c. Bidang operasional.
- 1) Melakukan sosialisasi dan internalisasi hukum dan HAM serta demokratisasi baik terhadap aparat penegak hukum dan masyarakat melalui pendidikan formal maupun non-formal serta melalui media dimulai dari tingkat dasar sampai dengan strata tertentu.
 - 2) Pengoperasian sistem informasi lalu-lintas yang dapat didayagunakan untuk pengambilan keputusan dalam rangka mengantisipasi masalah keamanan ketertiban dan kelancaran lalu-lintas sekaligus dalam rangka ketersediaan informasi masyarakat tentang lalu-lintas jalan.
 - 3) Penyempurnaan peraturan perundang-undangan lalu-lintas yang mendukung efektifitas penegakkan hukum.
 - 4) Peningkatan penggelaran aparat penegak hukum dibidang lalu-lintas di lapangan yang diarahkan pada tugas-tugas yang bersifat pelayanan, pencegahan dan penertiban.

- 5) Meningkatkan upaya penegakkan hukum dan pendidikan masyarakat lalu-lintas yang diarahkan untuk meningkatkan aspek keselamatan lalu-lintas dan peningkatan disiplin masyarakat dalam berlalu-lintas.
- 6) Meningkatkan koordinasi aparat penegak hukum dan bersama-sama dengan instansi terkait melakukan upaya meminimalkan permasalahan dibidang lalu-lintas sesuai dengan porsi kewenangan dan tanggung-jawabnya.
- 7) Menentukan target yang realistis terhadap tercapainya tingkat keselamatan lalu-lintas dalam batas toleransi yang ditentukan serta target terhadap tingkat pemahaman masyarakat terhadap hukum.
- 8) Menggelar operasi penegakkan hukum baik secara terpusat maupun kewilayahan yang diproyeksikan pada berkurangnya angka kejadian kecelakaan lalu-lintas dan peningkatan disiplin masyarakat serta terciptanya situasi keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu-lintas.
- 9) Mengupayakan dukungan dana melalui kebijakan pemerintah untuk aktifitas yang berkaitan dengan peningkatan keselamatan lalu-lintas melalui wadah BKLL.

Permasalahan yang timbul belum optimalnya *Regional Traffic Management Centre* disebabkan karena terbatasnya sumber daya organisasi Polri dalam pemanfaatan *Regional Traffic Management Centre* yang terdiri atas Sumber Daya Manusia, Anggaran, Sarana Prasarana dan Metode yang digunakan untuk operasional pemanfaatan *Regional Traffic Management Centre* sehingga berimplikasi terhadap soliditas antar fungsi kepolisian dan terwujudnya Kamseltibcarlantas.

Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara telah menyelenggarakan pelayanan publik informasi lalu lintas, pengendalian anggota dan data lalu lintas melalui *Regional Traffic Management Centre (RTMC)*, namun penerapan sistem dan metodenya belum dimanfaatkan secara maksimal guna meningkatkan transparansi dan akuntabilitas pelayanan publik sehingga berimplikasi terhadap peningkatan soliditas antar fungsi kepolisian dan Kamseltibcar Lantas, diuraikan sebagai berikut:

- a. Kecepatan dan kualitas pelayanan informasi lalu lintas dalam kerangka mewujudkan Kamseltibcarlantas kurang optimal sehingga berpengaruh terhadap Brand Polri sebagai institusi unggulan melalui pemantapan soliditas dan profesionalisme.⁵⁸
- b. Keamanan, kenyamanan dan keakurasian *Regional Traffic Management Centre (RTMC)* sebagai pusat pengendalian anggota dan pusat pendataan lalu lintas kurang optimal tentunya sangat berpengaruh terhadap pemantapan soliditas dan profesionalisme Polri sebagai institusi yang menjadi rujukan bagi organisasi lain dan penataan sistem manajemen yang didasarkan pada prinsip SMART-C (*Specific, Measurable, Attainable, Relevance, Timely and Contiunity*).⁵⁹

⁵⁸ Hasil Wawancara dengan personi Binopsnal Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara, tanggal 13 Agustus, 2021

⁵⁹ Hasil Wawancara dengan Kabag Binopsnal Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara, tanggal 13 Agustus, 2021

BAB III

HAMBATAN DALAM PELAKSANAAN *REGIONAL TRAFFIC*

***MANAGEMENT CENTER* OLEH DIREKTORAT LALU LINTAS POLDA**

SUMATERA UTARA

A. Hambatan Internal

Regional Traffic Management Centre adalah merupakan suatu sistem yang didesain untuk kepentingan lalu lintas jalan dan kepentingan lainnya dengan fungsi *pertama* sebagai pusat kendali yaitu RTMC berfungsi untuk melakukan pengecekan terhadap situasi arus lalu lintas, kesiapan infrastruktur jalan serta keberadaan petugas Polisi lalu lintas di lapangan. *Kedua*; sebagai pusat koordinasi yaitu RTMC sangat berfungsi untuk dalam rangka kecepatan penanganan suatu kejadian dengan mengkoordinasikan seluruh petugas Kepolisian yang ada di lapangan. *Ketiga* sebagai pusat komunikasi data dan informasi terpadu yaitu RTMC berfungsi untuk menginformasikan tentang situasi lalu lintas termasuk keberadaan petugas di lapangan, fasilitas jalan, penutupan dan pengalihan arus lalu lintas, lokasi macet dan kecelakaan lalu lintas. *Keempat*; yaitu RTMC sebagai pelayanan masyarakat dan rekam jejak elektronik untuk penegakan hukum yaitu dengan menampung semua laporan dan pengaduan dari masyarakat, media, instansi terkait maupun petugas di lapangan. Hasil analisa dan kompulasi tersebut akan digunakan untuk berbagai kepentingan termasuk aparat penegak hukum yang membutuhkan data. Adapun yang dimaksud *Regional Traffic Management*

Centre (RTMC) adalah *Regional Traffic Management Centre* yang ada pada Ditlantas Polda Sumatera Utara.

Tataran pelaksanaan operasionalisasi *Regional Traffic Management Centre* Ditlantas Polda Sumatera Utara, masih belum berjalan secara optimal, yakni belum optimalnya pemanfaatan dalam memberikan pelayanan penyampaian informasi yang dibutuhkan oleh masyarakat ataupun untuk kepentingan fungsi lain di lingkungan Polri sendiri. Permasalahan tersebut timbul disebabkan karena terbatasnya sumber daya organisasi Ditlantas Polda Sumut dalam pemanfaatan *Regional Traffic Management Centre* yang terdiri atas Sumber Daya Manusia, Anggaran, Sarana Prasarana dan Metode yang digunakan belum berjalan secara optimal. Hal ini diuraikan sebagai berikut:

1. Kondisi Sumber Daya Manusia Ditlantas Polda Sumut

a. Kuantitas

Pengumpulan dan pengelolaan data, penyajian informasi dan dokumentasi bidang lalu lintas serta pengelolaan teknologi informasi dan dokumentasi lalu lintas merupakan tugas Bagian pembinaan operasional (Bagbinopsnal) yang dipimpin oleh Kabag Binopsnal. Dengan demikian penanggung jawab pelaksanaan tugas operasional pemanfaatan *Regional Traffic Management Centre* adalah personil Bagbinopsnal. Secara rinci jumlah personil Ditlantas berdasarkan unit organisasi adalah sebagai berikut:

TABEL 1
DATA KEKUATAN PERSONIL DITLANTAS

NO	UNIT ORGANISASI	POLRI		KET	
		RIIL	DSP		
S : Lap ora n Bul ana	1.	PIMPINAN	1	2	-1
	2.	SUBAG RENMIN	17	9	+8
	3.	BAG BINOPSNAL	6	7	-1
	4.	SUBDIT DIKYASA	9	13	-4
	5.	SUBDIT GAKUM	22	16	+8
	6.	SUBDIT REGIDENT	127	26	+101
	7.	SUBDIT KAMSEL	9	10	-1
	8.	SAT PJR	87	89	-2
	JUMLAH	279	172	+108	

n Subbag Renmin Ditlantas Polda Sumut Tahun 2021

Berdasarkan tabel tersebut di atas, dapat diketahui bahwa jumlah personil Bagbinopsnal adalah 6 (enam) personil dengan perincian 4 PA dan 2 BA, sedangkan jumlah personil sesuai dengan DSP adalah berjumlah 7 (tujuh) personil dengan perincian 5 Pa dan 2 Ba, sehingga dengan demikian masih kekurangan personil sebanyak 1 (satu) personil untuk memenuhi DSP di Bagbinopsnal Ditlantas Polda Sumut.

Kemudian dari keseluruhan jumlah personil yang ada di Bagbinopsnal, hanya 3 (tiga) personil yang terdiri dari 3 shift (diluar personil bagninops) untuk mengelola dan mengoperasikan *Regional Traffic Management Centre*. Kalau dibandingkan dengan jumlah personil secara keseluruhan yang ada pada Ditlantas yang mengelola *Regional Traffic Management Centre* hanya 1,5% saja. Dengan demikian berpengaruh terhadap pemanfaatan *Regional Traffic Management Centre*

yang berjalan saat ini belum optimal, hal ini disebabkan karena anggota merangkap pekerjaan dalam pelaksanaan tugas.⁶⁰

b. Kualitas

Kemampuan personil Ditlantas terutama yang mengelola *Regional Traffic Management Centre* saat ini dalam penyampaian informasi kepada masyarakat melalui jaringan teknologi informasi masih jauh dari profesional, sebagian besar personil Ditlantas belum terampil dan mahir mengoperasikan peralatan berbasis teknologi seperti komputer dan jaringan internet. Secara rinci tingkat pendidikan personil Ditlantas dapat terlihat seperti dalam tabel dibawah ini:

TABEL 2
DATA PERSONIL DITLANTAS BERDASARKAN
DIK UMUM DAN DIKJUR

NO	PANGKAT	JMH	DIK UMUM				DIKJUR		DIK SUS
			SMA	D3	S. 1	S.2	DSR	LAN	KOMPUTER
1.	KOMBES	1	-	-	1	-	-	1	-
2.	AKBP	5	3	-	1	1	-	3	-
3.	KOMPOL	17	8	1	6	2	-	10	-
4.	AKP	52	27	3	20	1	-	20	-
5.	INSPEKTUR	101	80	2	18	1	2	10	-
6.	BRIGADIR	212	212	-	-	-	20	50	-
7.	PNS	37	37	-	-	-	-	-	5
JUMLAH		425	367	6	46	5	30	-	-

Sumber : Laporan Bulanan Subbag Renmin Tahun 2021

Berdasarkan tabel di atas, secara kualitas dari 425 personil yang ada di Direktorat Lalu Lintas Polda Sumut hanya 5 personil PNS, yang telah mengikuti pendidikan khusus dibidang Komputer dan itupun

⁶⁰ Hasil Wawancara dengan Kabag Binopsnal Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara, tanggal 13 Agustus, 2021

penempatannya di Subag Regident sehingga personil tersebut tidak mengelola *Regional Traffic Management Centre*. Kalau dilihat dari tabel di atas dari 2 (dua) personil yang ada di Bag Binopsnal Ditlantas Polda Sumut yang mengelola *Regional Traffic Management Centre* belum memiliki keterampilan (*skill*) dan kemahiran dalam mengoperasikan teknologi berbasis komputer dan jaringan internet.

Kemudian tingkat pengetahuan (*knowledge*) secara akademis juga masih minim hal ini dapat terlihat dari data diatas bahwa pendidikan anggota Ditlantas Polda Sumut lebih banyak pada tingkat level SMA, yaitu sebanyak 367 (tiga ratus enam puluh tujuh) personil, sedangkan yang telah menyelesaikan pendidikan S1 (Sarjana) hanya berjumlah 46 (empat puluh enam) personil. Kemudian dari 3 (tiga) personil yang mengoperasikan *Regional Traffic Management Centre* tingkat pendidikannya hanya sebatas lulusan SMA, dengan demikian wawasan anggota tersebut dibidang akademis sangat minim sekali.⁶¹

Kemudian dari aspek perilaku (*attitude*) anggota yang mengoperasikan *Regional Traffic Management Centre* sering mengeluh dan merasa bosan dalam melaksanakan tugas-tugasnya, karena suasana kerja pelaksanaan tugasnya lebih banyak didalam ruangan dan melaksanakan tugas rangkap di luar RTMC. Dengan demikian motivasi anggota dalam melaksanakan tugas menjadi menurun dan kurang bersemangat, karena secara jujur keinginan atau harapan anggota tersebut

⁶¹ Hasil Wawancara dengan Kabag Binopsnal Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara, tanggal 13 Agustus, 2021

lebih menyukai pelaksanaan tugas operasional dilapangan yang lebih banyak bekerja diluar ruangan.⁶²

Berdasarkan uraian di atas dapat diidentifikasi sebagai berikut:

1) Aspek Pengetahuan (*knowledge*)

Untuk meninjau sejauhmana kemampuan pengetahuan sumber daya manusia personil Ditlantas terutama yang mengelola *Regional Traffic Management Centre* saat ini, maka dapat dikaji melalui tingkat pendidikan dan pelatihan kejuruan yang pernah diikuti oleh setiap personel. Menurut teori kompetensi, pengetahuan merupakan kompetensi yang kompleks dan untuk dapat melihat apakah seseorang dapat melakukan pekerjaan berdasarkan pengetahuan yang dimilikinya. Hal ini dapat terlihat dari bagaimana kondisi awal dari aspek pengetahuan petugas Polantas yang ada masih sangat kurang baik dari segi tingkat pendidikan dan kejuruan yang tergambar sebagai berikut: **Pertama**, personel yang masih kurang pemahamannya terhadap pengelolaan *Regional Traffic Management Centre*. **Kedua**, personel yang belum memahami fungsi dan mengoperasikan *Regional Traffic Management Centre* yang berbasis teknologi komputer dan internet.

⁶² Hasil Wawancara dengan Kabag Binopsnal Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara, tanggal 13 Agustus, 2021

2) Aspek Keterampilan (*skill*)

Kemampuan keterampilan dalam teknis dan taktis dalam memberikan pelayanan publik dalam pengoperasionalan *Regional Traffic Management Centre* belum optimal dalam pelaksanaan tugasnya di lapangan. Jika ditinjau dari kompetensi keterampilan, maka seorang petugas pelaksana harus memiliki kemampuan untuk melaksanakan suatu tugas tertentu baik secara fisik maupun mental dengan baik. Namun keadaan ini banyak ditemukan bertolak belakang seperti: **Pertama**, masih kurangnya kemampuan keterampilan *basic literacy skill, interpersonal skill, problem solving skill, dan leadership skill*, sehingga mengakibatkan lemahnya kemampuan menganalisis dan menyelesaikan setiap permasalahan dalam proses pelayanan pemberian informasi terkait Kamseltibcarlantas. **Kedua**, kurangnya sumber daya manusia Polri khususnya personil Ditlantas terutama yang mengelola *Regional Traffic Management Centre* yang menguasai teknologi informasi, disebabkan pelatihan keterampilan/kemampuan di bidang teknologi informasi yang belum optimal.

3) Aspek Sikap dan Perilaku (*attitude*)

Aspek sikap dan perilaku merupakan hal yang tidak kalah pentingnya bagi personil Ditlantas yang mengelola *Regional Traffic Management Centre*. Adapun sikap dan perilaku personil

dapat dideskripsikan sebagai berikut: **Pertama**, masih ditemukan personel yang mengawaki dan mengelola *Regional Traffic Management Centre* tidak proaktif dan inovatif masih mencerminkan paradigma lama yakni reaktif dan sikap ingin dilayani. **Kedua**, masih kurangnya etika pelayanan perilaku personil Ditlantas yang mengelola *Regional Traffic Management Centre* dalam penyajian pelayanan informasi lalu lintas, penyajian data lalu lintas dan pengelolaan pengendalian anggota.

Aspek kemampuan sumber daya personil memiliki peranan penting dalam peningkatan kinerja yang dapat dilakukan melalui peningkatan motivasi kerja sudah tidak asing lagi di dalam paradigmatis pelayanan publik. Hasil penelitian menunjukkan bahwa motivasi mempunyai korelasi yang positif dan signifikan dengan kinerja personil. Oleh sebab itu, Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara harus dapat meningkatkan motivasi personil. Motivasi merupakan dorongan dalam diri seseorang untuk mau bekerja dengan giat dan baik. Nadler dan Lawyer III menyatakan motivasi sebagai kekuatan dalam diri individu untuk mengarahkan daya upaya.⁶³

Motivasi berasal dari kata motif, yang artinya pendorong manusia untuk bertindak dan berbuat. Hersey, menyatakan "*The motivation of people depends on the strength of their motives*". *Motives are sometimes*

⁶³ Usmara A, *Handbook of Organization. Kajian dan Teori Organisasi*, Amara Books, Yogyakarta, 2003, hal. 87

*define as needs, wants, or impulses within the individual.*⁶⁴ Dengan demikian, membahas motivasi tidak terlepas dari faktor pendorong (motif) mengapa manusia mau berperilaku, berbuat dan bertindak. Faktor pendorong ini seringkali diidentikkan dengan kebutuhan atau keinginan. Kebutuhan atau keinginan yang dirasakan oleh setiap pegawai pada dasarnya berbeda-beda. Selain itu, kebutuhan atau keinginan yang dirasakan pegawai sangat kompleks sifatnya. Oleh karena itu, untuk mengetahui kebutuhan apa yang diinginkan pegawai, maka pimpinan perlu melakukan survey terhadap setiap bawahannya. Adanya motif mengakibatkan munculnya motivasi. Untuk memahami apa sesungguhnya yang menjadi motivasi seseorang dalam bekerja, para ahli manajemen perilaku mengembangkan konsep dan teori tentang motivasi.

Motivasi adalah daya dorong yang digunakan oleh seseorang dalam berkarya. Dengan melakukan strategi, yang maksimal ke arah tercapainya tujuan. Organisasi dengan pengertian bahwa dengan tercapainya tujuan organisasi tujuan dan yang bersangkutan turut tercapai. Adapun elemen motivasi yaitu strategi maksimal yang diberikan oleh anggota organisasi atas pekerjaannya, pencapaian tujuan organisasi, dan pencapaian tujuan pribadi. Ketiga hal ini penting untuk menimbulkan motivasi dalam diri anggota organisasi, sebab motivasi yang timbul tersebut akan menjadikan anggota organisasi melakukan sesuatu yang apabila tujuan organisasi tercapai maka tujuan pribadinya pun akan ikut

⁶⁴ Hersey, Paul and Kenneth H Blanchard, *Management of Organizational Behavior*, Prentice Hall, New Jersey, 1992, hal. 4

tercapai. Hal-hal yang berkaitan dengan motivasi kerja antara lain: *Pertama*, motivasi dan tingkah Laku. *Kedua*, motivasi dan insentif. *Ketiga*, moral kerja/kegairahan kerja

Kebutuhan personil merupakan pendorong munculnya motivasi kerja baik kebutuhan yang bersifat fisik dan nonfisik. Dengan demikian, untuk meningkatkan motivasi personil, maka mau tidak mau pemerintah harus sedapat mungkin memenuhi kebutuhan personil paada sektor pelayanan publik mulai dari kebutuhan yang paling dasar (fisik) yaitu kebutuhan sandang, pangan dan papan sampai pada kebutuhan yang paling tinggi yaitu kebutuhan aktualisasi diri.

2. Dukungan Anggaran

Anggaran yang ideal adalah anggaran yang mampu untuk mendukung kegiatan operasional pemanfaatan *Regional Traffic Management Centre*. Namun kondisi saat ini dalam pelaksanaan operasional *Regional Traffic Management Centre* belum didukung oleh anggaran dari APBN/anggaran DIPA. Hal ini seperti yang tergambar dalam dukungan anggaran Bagbinopsnal Ditlantas Polda Sumut, pada tabel dibawah ini:

TABEL 3
DUKUNGAN ANGGARAN BAGBINOPSNAL DITLANTAS
POLDA SUMATERA UTARA TH. 2012

NO	PROGRAM KEGIATAN	ANGGARAN	KET
1.	OPERASI SIMPATIK	Rp. 52.500.000,-	
2.	OPERASI PATUH	Rp. 35.000.000,-	
3	OPERASI ZEBRA	Rp. 35.000.000,-	
	JUMLAH	Rp. 122.500.000,-	

Sumber: Bensatker Ditlantas Polda Sumatera Utara Tahun 2021

Dari tabel tersebut dapat diketahui bahwa dukungan anggaran saat ini pada tahun 2021 untuk Sub Satker Bagbinopsnal Ditlantas Polda Sumut belum teranggarkan secara khusus untuk mendukung kegiatan operasional pemanfaatan *Regional Traffic Management Centre*, sehingga kegiatan operasional saat ini masih menggunakan anggaran swadaya dari pimpinan Direktorat Lalu Lintas Polda Sumut.⁶⁵

3. Dukungan Sarana dan Prasarana

Keberhasilan pelaksanaan pendataan dan penyampaian informasi kepada masyarakat melalui pemanfaatan *Regional Traffic Management Centre* harus didukung oleh penggunaan teknologi yang memadai. Dukungan teknologi tersebut akan mempengaruhi kecepatan dan ketepatan dalam mengakses data-data yang masuk ke *Regional Traffic Management Centre* melalui jaringan *online* internet. Namun dalam penyampaian informasi tersebut belum didukung oleh sarana teknologi yang memadai, secara rinci

⁶⁵ Hasil wawancara dengan personil Bagbinopsnal Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara, tanggal 14 Agustus 2021

dukungan sarana teknologi yang ada saat ini dapat dilihat pada data inventaris *Regional Traffic Management Centre* Ditlantas Polda Sumut sebagai berikut:

TABEL 4
DATA INVENTARIS SARANA PRASARANA
RTMC POLDA SUMUT

NO	INVENTARIS	KONDISI		
		B	RR	RB
1.	Monitor	14	-	-
2.	CPU	13	-	-
3.	Printer	-	-	-
4.	Proyektor	2	-	-
5.	CCTV	11	-	-
6.	Werless Jaringan Internet	1	-	-
7.	TV Monitor	24	-	-
8.	Sound Sistem	1	-	-
9.	AC	3	-	-
10.	Meja	18	-	-
11.	Kursi	34	-	-
1 2 .	Papan dan Panel Data	2	-	-
1 3 .	Layar Lebar	1	-	-
Jumlah		124	-	-

Sumber : Data Ditlantas Polda Sumatera Utara Tahun 2021

Berdasarkan tabel di atas dapat terlihat bahwa dukungan teknologi informasi dan komunikasi yang dimiliki *Regional Traffic Management Centre* belum memadai yang meliputi:⁶⁶

- a. Belum memiliki alat pencetak dokumen, seperti Printer. Sehingga data-data yang ada tidak bisa dicetak dalam bentuk hard Copy sebagai arsip dokumen.

⁶⁶ Hasil wawancara dengan personil Bagbinopsnal Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara, tanggal 14 Agustus 2021

- b. CCTV yang telah dipasang di 6 (enam) titik hanya di wilayah Kota Medan saja (Bundaran Sib, Budnaran Polonia, Simp Pinang Baris, Lapangan Merdeka, Simp Polonia-Juanda, Jl. Pandu, Ruang RTMC, Mobil RTMC, Medan-Pakam, Jl. Sudirman dan Simp Pos, akan tetapi di kota-kota kabupaten yang lainnya yang juga merupakan daerah rawan kemacetan belum dipasang CCTV, termasuk tempat-tempat penyebrangan antar pulau dengan menggunakan Kapal Laut yang ada di wilayah Sumatera Utara, sehingga dapat termonitor banyaknya kendaraan bermotor dan orang yang terangkut dalam kapal tersebut.
- c. Jaringan internet yang menghubungkan antara *Regional Traffic Management Centre* dengan sub sistem yang ada di Ditlantas belum semuanya terkoneksi secara online, sehingga data dari sub sistem tersebut belum dapat ditampilkan dilayar monitor yang ada pada *Regional Traffic Management Centre*.

4. Metode yang digunakan dalam pelaksanaan *Regional Traffic Management Centre*

Adapun menyangkut metode yang digunakan dalam pemanfaatan *Regional Traffic Management Centre* yang dilakukan oleh Ditlantas Polda Sumut, diuraikan sebagai berikut:⁶⁷

1. *RTMC* merupakan suatu wadah yang dapat menampung berbagai informasi dari masyarakat yang berkaitan dengan lalu lintas melalui sarana kontak telepon, SMS, *face book* dan *twitter* tentunya memerlukan sistem penyampain informasi publik yang memadai, namun pada pelaksanaanya belum optimal

⁶⁷ Hasil Wawancara dengan Kabag Binopsnal Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara, tanggal 13 Agustus, 2021

2. RTMC selain menampung informasi dari masyarakat juga dapat memberikan informasi sebagai jawaban dari informasi dari masyarakat yang membutuhkannya. Namun dalam pelaksanaan penerimaan, pemberian pengolahan dan penyajian data informasi kepada masyarakat belum sepenuhnya berjalan secara optimal.
3. Pengendalian anggota dilapangan dalam mengontrol situasi dan kondisi lalu lintas di jalan belum optimal terutama menyangkut monitoring dan pemantauan terhadap situasi Kamseltibcarlantas sehingga belum memadai untuk meningkatkan soliditas antar fungsi kepolisian.

B. Hambatan Ekternal

1. Operasional *Regional Traffic Management Center* Ditlantas Polda Sumut dalam meningkatkan soliditas antar fungsi Kepolisian

Pemanfaatan teknologi informasi yang harus diperhatikan oleh Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara dan jajarannya adalah investasi teknologi informasi *Regional Traffic Management Center* yang sudah dibangun harus sejalan dengan tujuan strategi dan membangun kapabilitas yang diperlukan untuk menghasilkan nilai tambah yang diharapkan untuk meningkatkan transparansi dan akuntabilitas pelayanan publik berbasis *e-governance* sehingga dapat meningkatkan soliditas antar fungsi kepolisian.

Sistem informasi menurut Steven Alter menyatakan bahwa bahwa : “*A work system is a system in which human participants and/or machines perform work using information, technology, and other resources to produce*

products and/or service for internal or external customers''⁶⁸ (Sistem kerja adalah suatu sistem di mana manusia dan/atau mesin melakukan pekerjaan dengan menggunakan informasi, teknologi, dan sumber daya lainnya untuk menghasilkan produk dan/atau jasa bagi pelanggan internal atau eksternal). Sistem informasi merupakan cara bagaimana data mengalir dari satu orang atau organisasi ke orang/organisasi, dalam sistem informasi komputer memainkan peran utama sehingga disebut sebagai sistem informasi berbasis komputer. Sumber daya sistem informasi ini terdiri dari lima elemen⁶⁹, yaitu :

- a. **Hardware.** *The term hardware refers to machinery. This category includes the computer itself, which is sometimes referred to as the central processing unit (CPU), and all of its support equipment. Among the support equipment are input and output device, storage (memory) devices, and communications devices.*
- b. **Software,** *the term software refers to computers and the manuals that support them. Computer programs are machine-readable instructions that direct the circuitry within the hardware part of the CBIS to function in ways that produce useful information from data. Program are generally stored on some input/output medium-say, disk or tape-for ready use by the computer.*
- c. **Data.** *As we defined earlier, data are facts that are used by programs to produce useful information. Like programs, data are generally stored in machine-readable form on disk or tape until the computer needs them.*
- d. **Procedures.** *Procedures are the policies that govern the operation of a computer system, for instance, a policy stating that a formal, written purchase request must be submitted for all computer systems costing over \$10,000 is a procedure.*
- e. **People.** *Every CBIS needs people if it is to be useful, often the most overlooked element of the CBIS, people are probably the component that most influence the success or failure of information system.*

Teknologi informasi menurut Kridanto Surendro merupakan upaya pencapaian efektivitas internal atas dukungan layanan dan produk teknologi

⁶⁸ Andri Kristanto, *Perancangan Sistem Informasi dan Aplikasinya*, Gava Media, 2008, Yogyakarta, hal 15-16.

⁶⁹ *Ibid*

informasi serta pengelolaan dari operasional teknologi informasi yang ada saat ini.⁷⁰ Pengembangan teknologi informasi adalah dalam tata kelola teknologi informasi, yaitu memiliki cakupan lebih luas dan berkonsentrasi pada kinerja dan transformasional teknologi informasi untuk memenuhi kebutuhan bisnis saat ini dan saat akan datang, baik dari sudut internal bisnis maupun eksternal. Tata kelola teknologi informasi mencakup sejumlah aktivitas manajerial akan peran dan dampak teknologi informasi di perusahaan, menentukan kewajiban, pendefinisian hambatan-hambatan dalam suatu operasi, pengukuran kinerja, penanganan resiko. Saat ini menurut Kridanto Surendro bahwa yang menjadi isu pengelolaan teknologi informasi adalah penyelarasan strategis, penyampaian nilai resiko dan sumber daya.⁷¹ Hal ini sejalan dengan rumusan di dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 19 Tahun 2016 tentang Perubahan atas Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 11 Tahun 2008 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik yang merumuskan sebagai berikut:

“Informasi Elektronik adalah satu atau sekumpulan data elektronik, termasuk tetapi tidak terbatas pada tulisan, suara, gambar, peta, rancangan, foto, electronic data interchange (EDI), surat elektronik (electronic mail, telegram, teleks, telecopy atau sejenisnya, huruf, tanda, angka, Kode Akses, simbol, atau perforasi yang telah diolah yang memiliki arti atau dapat dipahami oleh orang yang mampu memahaminya. Transaksi Elektronik adalah perbuatan hukum yang dilakukan dengan menggunakan Komputer, jaringan Komputer, dan/atau media elektronik lainnya. Teknologi Informasi adalah suatu teknik untuk mengumpulkan, menyiapkan, menyimpan, memproses, mengumumkan, menganalisis, dan/ atau menyebarkan informasi. Dokumen Elektronik adalah setiap Informasi Elektronik yang dibuat, diteruskan, dikirimkan, diterima, atau disimpan dalam bentuk analog,

⁷⁰ Kridanto Surendro, *Implementasi Tata Kelola Teknologi Informasi*, Informatika, Bandung, 2009, hal 6.

⁷¹ *Ibid*, hal. 146

digital, elektromagnetik, optikal, atau sejenisnya, yang dapat dilihat, ditampilkan, dan/atau didengar melalui Komputer atau Sistem Elektronik, termasuk tetapi tidak terbatas pada tulisan, suara, gambar, peta, rancangan, foto atau sejenisnya, huruf, tanda, angka, Kode Akses, simbol atau perforasi yang memiliki makna atau arti atau dapat dipahami oleh orang yang mampu memahaminya. Sistem Elektronik adalah serangkaian perangkat dan prosedur elektronik yang berfungsi mempersiapkan, mengumpulkan, mengolah, menganalisis, menyimpan, menampilkan, mengumumkan, mengirimkan, dan/atau menyebarkan Informasi Elektronik”.

Menurut Kaplan dan Norton bahwa mengevaluasi teknologi informasi pada level perusahaan dengan menganalisis keuangan namun adalah mekanisme dukungan untuk tata kelola teknologi informasi. Kepentingan strategis akan pengukuran kriteria performansi teknologi informasi salah satunya melalui “*Balance Scorecard*”, berikut tabel pengendali nilai teknologi utama.⁷²

PENGENDALI NILAI TEKNOLOGI INFORMASI UTAMA			
Penggerak Nilai	Penyampaian Layanan	Solusi Terintegrasi	Inovasi Strategis
Deskripsi	<ul style="list-style-type: none"> menyediakan operasi dan jasa TI yg andal, disampaikan dengan keandalan dan ketersediaan yg maks 	<ul style="list-style-type: none"> Menawarkan produk dan jasa unggul kpd bisnis secara konsisten akan kat pemakaian bisnis akan produk dan jasa 	<ul style="list-style-type: none"> Target penggerak nilai bisnis dan memberikan tawaran yang baik yg dpt memenuhi kebutuhan bisnis
Fokus	<ul style="list-style-type: none"> Menyediakan utiliti dan yan TI yg andal, efisien serta aman, kelola sinergi unit seluruh korporat, kelola standar infastruktur TI, tetapkan fleksibilitas dan skalabilitas infastruktur TI 	<ul style="list-style-type: none"> Analisis strategis kebutuhan bisnis akan TI, menetapkan aplikasi diperlukan dan menyampaikan melalui software yang dikembangkan internal dan eksternal. Fokus penyampaian layan aplikasi TI secara tepat waktu dan efisien 	<ul style="list-style-type: none"> Fokus pd peningkatan komeptensi bisnis, hubungan dgn konsumen dan partner bisnis. Meyakinkan bahwa aplikasi TI berfokus pd nilai (keunggulan produk, keunggulan layanan)
Ambang Batas	Infrastruktur	Integrasi	Dampak

⁷² *Ibid*, hal 51.

Inovasi strategis merupakan nilai yang menghubungkan antara performansi teknologi dan performansi bisnis. Penyampaian layanan dan integrasi solusi menyediakan landasan untuk inovasi strategis, hal ini menyediakan kemampuan strategi teknologi informasi bagi keunggulan operasional, keunggulan produk dan keunggulan layanan.

Polri sebagai Intitusi dari Pemerintah Republik Indonesia tentunya dituntut untuk dapat memberikan dan menampilkan fungsi fisik sebagai penjabaran dari terwujudnya revolusi mental dan fungsi secara profesional dan proporsional dalam memberikan pelayanan terhadap masyarakat sehingga pemantapan solidaritas dan profesionalisme dapat terwujud. Artinya bahwa Polri harus memberikan hasil yang maksimal dalam mendukung terciptanya pelayanan yang berorientasi pada terbangunnya postur Polri menuju Polri yang paripurna (*word class organization*) dengan melakukan tindakan yang cepat, tepat, akuntabel dan efisiensi secara terintegrasi dengan melakukan solidaritas pada setiap fungsi yang mengemban tanggungjawab untuk melaksanakan pelayanan terhadap masyarakat sebagaimana dimaksud dalam akselerasi transformasi Polri menuju Polri yang mandiri, profesional dan dipercaya masyarakat sebagai arahan dari Reformasi Birokrasi Polri.

Perkembangan teknologi yang sangatlah pesat kemajuannya, dan dampak positif teknologi terhadap dunia kerja Polri sudah tidak perlu diragukan. Teknologi informasi yang berkembang cepat seiring dengan meningkatnya perkembangan teknologi elektronik, sistem transmisi dan

sistem modulasi, mengakibatkan suatu informasi dapat disampaikan dengan cepat dan tepat. Berbagai hasil penelitian menunjukkan bahwa media yang paling efektif digunakan untuk mencapai mutu kinerja yang efektif dan efisien salah satunya adalah dengan memanfaatkan teknologi informasi. Adapun manfaat teknologi informasi dalam peningkatan kinerja profesional Polri yaitu dapat meningkatkan pengetahuan diantara rekan sejawat, dapat melakukan kerjasama dengan rekan-rekan lain dari luar satuan/instansi lain ataupun masyarakat, dapat memberikan ruang kesempatan untuk menyalurkan informasi secara langsung, mengatur komunikasi secara teratur, berpartisipasi dalam forum dengan rekan kerja maupun dengan masyarakat. Dengan memanfaatkan teknologi, pekerjaan atau tugas dapat dilaksanakan dengan lebih baik, lebih cepat dan efisien. Sehingga untuk memecahkan kendala terjadinya benturan kepentingan dan peningkatan pelayanan publik kepada masyarakat diperlukan suatu inovasi yang memanfaatkan teknologi terhadap pelayanan publik sistem tilang yang dilaksanakan secara *online* serta berjalan secara terpadu (*sinergitas*) antar instansi penegak hukum maupun masyarakat seperti dalam pengurusan perpanjangan Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) secara *online*, dan *Traffic Management Center* (TMC) yang dapat membantu pengemudi menghindari kemacetan.

Pengaruh lingkungan strategik dan perkembangan dinamika masyarakat yang menuntut dilakukannya pemantapan solidaritas dan profesionalisme Polri, antara lain sebagaimana dirumuskan pada sasaran program Kapolri

bahwa “Profesionalisme dan modernisasi organisasi Polri disetiap tingkatan merupakan suatu keharusan dalam kerangka pencapaian quick wins dengan tetap mengakomodasi setiap komplain masyarakat sesegera mungkin di satuan Polri berjenjang dan mempertanggungjawabkan dengan tuntas”. Profesionalisme pada hakekatnya ditujukan untuk mewujudkan citra positif Polri dimasyarakat dengan sasaran dapat mengubah pandangan masyarakat terhadap Polri yang selama ini negative akibat ketidakpuasan masyarakat terhadap pelayanan yang diberikan Polri sehingga berdampak pada *brand* Polri. Terbangunnya citra positif terhadap institusi Polri tentunya dipengaruhi oleh tindakan-tindakan yang dilakukan oleh personel Polri dalam memberikan pelayanan terhadap masyarakat dengan terlebih dahulu melakukan perubahan *mind set* dan *culture set* (revolusi mental), dimana pada saat ini opini dan citra negatif yang terbentuk di mata masyarakat terhadap organisasi Polri merupakan hasil penilaian dan pandangan masyarakat sebagai akumulasi dari ketidaksienergitas *partnership* Polri ke dalam institusi Polri sendiri untuk memberikan pelayanan terhadap masyarakat sebagaimana perwujudan dari solidaritas Polri maupun ketidakprofesionalitasan Polri dalam menjalankan tugas di bidang pelayanan.

Adapun menyangkut soliditas antar fungsi kepolisian dalam pemanfaatan *Regional Traffic Management Centre* yang dilakukan oleh Ditlantas Polda Sumut, diuraikan sebagai berikut:⁷³

- a. Mekanisme dan prosedur manajemen teknologi informasi yang diterapkan pada pemanfaatan *Regional Traffic Management Centre* untuk meningkatkan soliditas antar fungsi kepolisian masih kurang sehingga belum dapat digunakan untuk mendukung pelaksanaan tugas pada fungsi kepolisian di luar fungsi lalu lintas.
- b. Masih kurangnya penentuan sistem dan metode dalam manajemen teknologi informasi pemanfaatan *Regional Traffic Management Centre* yang diterapkan oleh Ditlantas Polda Sumut sehingga belum terencana untuk dapat dimanfaatkan oleh fungsi kepolisian lain di luar fungsi lalu lintas.
- c. *Regional Traffic Management Centre* disamping sebagai pusat pendataan juga sebagai sarana untuk memberikan informasi lalu lintas yang dapat digunakan untuk memudahkan kecepatan dalam memberikan pelayanan sehingga peningkatan soliditas antar fungsi kepolisian dapat terwujud, namun pemanfaatan *Regional Traffic Management Centre* belum optimal sehingga kurang mampu untuk memberikan pelayanan secara baik sebagai pusat pengendalian anggota (baik fungsi lintas maupun fungsi Sabhara dan Reserse), pusat pendataan lalu lintas, penerima dan pemberi informasi lalu lintas.
- d. Belum optimalnya pemanfaatan *Regional Traffic Management Centre* dalam pengendalian anggota dilapangan dan pengontrolan situasi dan kondisi lalu lintas di jalan, sehingga apabila terjadi permasalahan lalu lintas seperti terjadi kemacetan, kecelakaan maupun kejadian lainnya maka anggota yang terdekat dengan lokasi akan segera diluncurkan

⁷³ Hasil Wawancara dengan Kabag Binopsnal Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara, tanggal 13 Agustus, 2021

untuk menangani kejadian tersebut dengan segera. Namun dalam pelaksanaannya belum berjalan secara maksimal dengan keterbatasan sumber daya yang ada sehingga pengendalian anggota dilapangan belum terintegrasi secara baik.

2. Pelaksanaan kerjasama yang dijalin antar Ditlantas Polda Sumut dengan Lintas Sektoral dalam penyelenggaraan RTMC

Polri sebagai Intitusi dari Pemerintah Republik Indonesia tentunya dituntut untuk dapat memberikan dan menampilkan fungsi fisik dan fungsi secara professional dan proporsional dalam memberikan pelayanan terhadap masyarakat. Artinya bahwa Polri harus memberikan hasil yang maksimal dalam mendukung terciptanya pelayanan yang berorientasi pada terbangunnya postur Polri menuju Polri yang paripurna (*word class organization*) dengan melakukan tindakan yang cepat, tepat, akuntabel dan efesiensi secara terintegrasi dengan melakukan penguatan *patnership* secara internal (ke dalam institusi Polri) pada setiap fungsi yang mengemban tanggungjawab untuk melaksanakan pelayanan terhadap masyarakat sebagaimana dimaksud dalam akselerasi trasformasi polri menuju Polri yang mandiri, profesional dan dipercaya masyarakat sebagai arahan dari program sasaran prioritas Kapolri berupa “Pemantapan Solidaritas dan Profesionalisme Polri”. Salah satu sasaran transpormasi Polri pada program Kapolri yakni menekankan kecepatan dan ketepatan dalam pelayanan, untuk itu diharapkan institusi polri mampu melakukan langkah-langkah strategik dalam mensinergikan *patnership* ke dalam institusi Polri sendiri. Apabila *patnership*

antar fungsi kepolisian dapat terbangun secara kuat tentunya *out put* yang dicapai yakni terakselerasinya kepercayaan masyarakat.

Pengaruh lingkungan strategik dan perkembangan dinamika masyarakat yang menuntut dilakukannya reformasi birokrasi Polri mengarah pada profesionalisme dan modernisasi organisasi Polri disetiap tingkatan dengan mengakomodasi setiap komplain masyarakat sesegera mungkin di satuan Polri terdepan secara berjenjang dan mempertanggungjawabkan dengan tuntas. Hal ini sebagaimana ditegaskan dalam komitmen anggota Kepolisian Negara Republik Indonesia khususnya butir (3). Untuk mewujudkan citra positif Polri dimasyarakat perlunya membangun kepercayaan masyarakat dengan sasaran dapat mengubah pandangan masyarakat terhadap Polri yang selama ini negative akibat ketidakpuasan masyarakat terhadap pelayanan yang diberikan Polri sehingga berdampak pada *Brand* Polri. Terbangunnya kepercayaan masyarakat terhadap Polri dipengaruhi oleh tindakan-tindakan yang dilakukan oleh personel Polri dalam memberikan pelayanan terhadap masyarakat, dimana pada saat ini opini dan citra negatif yang terbentuk di mata masyarakat terhadap organisasi Polri merupakan hasil penilaian dan pandangan masyarakat sebagai akumulasi dari ketidaksenergitan *patnership* Polri ke dalam institusi Polri sendiri untuk memberikan pelayanan terhadap masyarakat.

Adapun kondisi faktual lemahnya sinergitas *patnership* Polri ke dalam institusi Polri sendiri (*patnership* ke dalam) dapat dilihat baik dari sumber daya dalam mensinergikan *patnership* internal maupun pelayanan yang diberikan oleh

Polri khususnya dalam penanganan tindak pidana di bidang regident ranmor sebagai sub sistem dari fungsi lintas sebagai berikut: *Pertama*, belum berjalannya secara optimal HTCK (Hubungan Tata Cara Kerja) antar fungsi terkait dengan fungsi lintas sebagaimana dirumuskan oleh Peraturan Kapolda Sumatera Utara Nomor 1/V/2012 tentang Pokok-Pokok Hubungan Tata Cara Kerja (HTCK) di Lingkungan Kepolisian Daerah Sumatera Utara. *Kedua*, sistem *data base* antar fungsi terkait dengan lalu lintas masih terpecah-pecah, belum terintegrasi sehingga tidak terakurasi dan dapat dimanfaatkan secara luas untuk kepentingan masing-masing instansi yang terkait maupun pengguna lainnya.

Optimalisasi pemanfaatan *Regional Traffic Management Centre* yang ada di Polda Sumatera Utara bisa lebih meningkat dan lebih baik pelaksanaan operasionalnya sehingga penyampaian informasi kepada masyarakat akan lebih cepat, tepat dan akurat dalam penyampaiannya dan dapat digunakan untuk mengakselerasi pemantapan solidaritas dan profesionalisme Polri melalui quick respon dalam kerangka kecepatan kehadiran Negara (Polri) di tengah-tengah masyarakat Aspek pelaksanaan kerjasama menunjukkan sebagai berikut:

- a. *Regional Traffic Management Centre* sebagai suatu wadah yang dapat menampung berbagai informasi dari masyarakat yang berkaitan dengan lalu lintas melalui sarana kontak telepon, SMS, *face book* dan *twitter* yang memerlukan kerjasama dengan provaider maupun intansi dibidang informasi dan komunikasi. Belum adanya kerjasama di Ditlintas Polda Sumut berdampak pada belum optimalnya pemanfaatan *Regional Traffic Management Centre*. Kemudian

Regional Traffic Management Centre selain menampung juga dapat memberikan informasi sebagai jawaban dari informasi dari masyarakat yang membutuhkannya. Namun dalam pelaksanaan penerimaan dan pemberian informasi kepada masyarakat belum sepenuhnya berjalan secara maksimal. Hal ini disebabkan karena masyarakat belum sepenuhnya mengetahui keberadaan, fungsi dan kegunaan dari pada *Regional Traffic Management Centre*.⁷⁴

- b. *Regional Traffic Management Centre* dapat dimanfaatkan untuk kepentingan penegakan hukum dibidang lalu lintas, melalui rekam jejak elektronis yang tertangkap oleh kamera CCTV yang terpasang dijalan. Namun sampai saat ini belum dimanfaatkan untuk kepentingan penegakan hukum tersebut, karena terkendala oleh jaringan internet yang sering terputus sehingga CCTV yang sudah terpasang tidak bisa maksimal dan tidak terekam dengan baik dalam pengoperasiannya. Hal ini disebabkan belum terjalinnya kerjasama secara berkesinambungan dengan instansi maupun lembaga pemegang otoritas penggunaan jaringan internet.
- c. Pemanfaatan *Regional Traffic Management Centre* agar supaya lebih optimal dalam pengendalian harus menjalin hubungan kerjasama dengan semua pihak termasuk salah satunya adalah dengan pemerintah daerah untuk mengetahui kondisi sarana dan parasarana jalan, media massa dan akademisi yang saat ini belum dilibatkan secara aktif dalam

⁷⁴ Hasil Wawancara dengan Kabag Binopsnal Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara, tanggal 13 Agustus, 2021

mengkaji permasalahan-permasalahan lalu lintas, sehingga belum teroptimalisasinya solusi yang efektif dan bersifat strategis dalam penyelesaian masalah lalu lintas yang ada di Sumatera Utara.⁷⁵

⁷⁵ Hasil Wawancara dengan personil Binopsnal Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara, tanggal 13 Agustus, 2021

BAB IV
UPAYA UNTUK MENGATASI HAMBATAN DALAM PELAKSANAAN
***REGIONAL TRAFFIC MANAGEMENT CENTER* OLEH DIREKTORAT**
LALU LINTAS POLDA SUMATERA UTARA

A. Pelaksanaan *Regional Traffic Management Centre* (RTMC)

Faktor lingkungan atau eksternal mempengaruhi kinerja personil Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara dalam pelaksanaan *Regional Traffic Management Centre* (RTMC). Semakin baik faktor lingkungan atau eksternal, maka akan semakin baik kinerja personil dan sebaliknya. Faktor lingkungan atau eksternal dalam hal ini adalah kebijakan, prosedur/peraturan yang dibuat dan mengatur pekerjaan personil pada pelaksanaan *Regional Traffic Management Centre* (RTMC). Pada dasarnya, kebijakan/peraturan/prosedur yang dibuat adalah untuk memperlancar dan mempermudah pekerjaan. Akan tetapi kadangkala kebijakan/peraturan/prosedur justru menjadi penghambat personil untuk memberikan pelayanan publik yang cepat dan tepat. Ada banyak peraturan daerah yang tumpang tindih dan bahkan menghambat kinerja personil dalam memberikan pelayanan publik. Kebijakan/peraturan/prosedur yang menghambat personil dalam pelaksanaan *Regional Traffic Management Centre* (RTMC) harus segera dievaluasi atau jika perlu dihapuskan. Apabila pemerintah dan pimpinan Polri tidak cepat tanggap terhadap kebijakan/peraturan/prosedur yang menghambat cepat atau lambat justru akan menjadi *counter-productive* bagi kinerja personil dalam pelaksanaan *Regional Traffic Management Centre* (RTMC).

Menghindarkan rintangan/hambatan (*eliminate*) adalah kegiatan menghindarkan atau menghapuskan rintangan-rintangan yang menghambat pekerjaan personil dalam pelaksanaan *Regional Traffic Management Centre* (RTMC). Berkaitan dengan menghindarkan rintangan-rintangan (*eliminate*), Stewart menyatakan "*Eliminate any unnecessary rules or regulation which stand in the way of empowerment. Remove obstacles and barriers of all kinds, whether human, administrative, or technical,*".⁷⁶ Selain itu, DeVrye menyatakan salah satu kunci kinerja pegawai adalah mengurangi hambatan birokrasi yang tidak perlu untuk membuat pegawai lebih bertanggung jawab dan memiliki daya tanggap lebih lanjut.⁷⁷ Bennis dan Mische menyatakan "organisasi perlu menghilangkan batas birokrasi yang mengkotak-kotakkan orang lain membuat mereka menggunakan seefektif mungkin keterampilan, pengalaman, energi, dan ambisinya".⁷⁸ Dengan demikian, pemerintah harus menghindarkan rintangan/hambatan yaitu kebijakan/peraturan/ prosedur yang menghambat pekerjaan personil dalam memberikan pelayanan publik terkait pelaksanaan *Regional Traffic Management Centre* (RTMC). Pada dasarnya, peraturan/sistem dan prosedur yang sifatnya mendasar perlu tetap ada. Menghindarkan rintangan-rintangan (*eliminate*) dalam hal ini berupaya bekerja dengan sistem, prosedur yang sedikit mungkin dan peraturan atau birokrasi sependek mungkin dan iklim kerja yang kondusif perlu diciptakan.

⁷⁶ Stewart, Aileen Mitchel, *Empowering People*, Pitman Publishing, London, 1994, hal. 37

⁷⁷ DeVrye, Catherine, *Good Service is Good Business. 7 Strategi Sederhana Menuju Sukses*, Alih Bahasa M. Prihminto Widodo, PT Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, 2001, hal. 58

⁷⁸ Bennis, Warren dan Michael Mische, *Organisasi Abad 21. Reinventing Melalui Reengineering*. Alih Bahasa Irma Andriani Rachmawati, PT Pusytaka Binaman Pressindo, Jakarta, 1999, hal. 3

Menurut Saxena, secara garis besar hambatan-hambatan pada birokrasi di Indonesia dikelompokkan atas dua bagian yaitu hambatan proses dan hambatan orientasi. Hambatan proses adalah hambatan yang mengarah kepada pelestarian gaya kerja yang selalu harus mengikuti struktur yang berlapis-lapis dan prosedur yang panjang, sedangkan hambatan orientasi adalah hambatan yang menyangkut etos kerja yang selalu taat kepada batas-batas tanggung jawab yang menjurus kepada pelestarian *status-quo*, kurang bersifat mencari inovasi terhadap cara-cara kerja yang baru untuk meningkatkan kualitas pelayanan yang diberikan kepada masyarakat.⁷⁹ Hambatan-hambatan ini sudah barang tentu perlu dihindari atau setidaknya dikurangi, sehingga personil lalu lintas Polda Sumatera Utara dapat meningkatkan kinerjanya dalam pelaksanaan *Regional Traffic Management Centre* (RTMC) yang selaras dengan prinsip-prinsip tata kelola pemerintahan yang baik sebagaimana dimaksud di dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik. Adapun tujuan undang-undang tentang pelayanan public sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik sebagai berikut:

- a. Terwujudnya batasan dan hubungan yang jelas tentang hak, tanggung jawab, kewajiban, dan kewenangan seluruh pihak yang terkait dengan penyelenggaraan pelayanan publik;
- b. Terwujudnya sistem penyelenggaraan pelayanan publik yang layak sesuai dengan asas-asas umum pemerintahan dan korporasi yang baik;
- c. Terpenuhinya penyelenggaraan pelayanan publik sesuai dengan peraturan perundang-undangan;

⁷⁹ Saxena, A.P, *Peningkatan Produktivitas Tatalaksana Pemerintahan*, Majalah Prisma, LP3ES, Jakarta, 1986, hal. 13

- d. Terwujudnya perlindungan dan kepastian hukum bagi masyarakat dalam penyelenggaraan pelayanan publik.

Penyelenggaraan negara dengan dasar *Good governance* didasarkan pada asas umum penyelenggaraan negara yaitu asas kepastian hukum, asas tertib penyelenggaraan negara, asas kepentingan umum, asas keterbukaan, asas proporsionalitas, asas profesionalitas, asas akuntabilitas, asas efisiensi, asas efektivitas

Di sisi lain, hambatan-hambatan yang tampak adalah iklim budaya birokrasi yang belum mendukung, terlalu statis, legalistik-formal dan kurang fleksibel. Walaupun personil sudah mencapai pendidikan tambahan, tidak serta merta diikuti dengan penempatan kerja yang sesuai dengan keahlian/pendidikannya, sehingga pendidikan tambahan yang diperolehnya tidak dapat secara langsung disumbangkan untuk peningkatan kualitas pekerjaannya. Selain itu, peraturan-peraturan yang ajek dan tumpang tindih akan membatasi gerak gerik personil untuk melakukan inovasi dalam pekerjaannya dan melayani masyarakat. Di sisi lain, jumlah peralatan yang minim kurang mendukung peningkatan kinerja personil dalam pelaksanaan *Regional Traffic Management Centre* (RTMC). Oleh karena itu, untuk meningkatkan kinerja personil, maka hambatan-hambatan/rintangan dalam bekerja mau tidak mau harus dieliminasi atau dikurangi.

Peningkatan kualitas pelayanan publik dalam pelaksanaan *Regional Traffic Management Centre* (RTMC) dapat ditingkatkan dengan membuat standar operasional prosedur (SOP), waktu pengurusan, sekaligus biaya yang dibutuhkan untuk menekan biaya ekonomi yang tinggi. Selain itu, pembukaan kotak-kotak

pengaduan hendaknya ditindaklanjuti oleh instansinya, bukan hanya sebagai *kamouflage* belaka dalam menenangkan/mengurangi keresahan masyarakat. Bila perlu, pihak pengadu diberikan pelayanan gratis sebagai penghargaan atas informasi temuan penyimpangan yang dilakukan di lingkungan kerja.

Upaya mengoptimalkan pelaksanaan *Regional Traffic Management Centre* untuk mengakselerasi pemantapan soliditas dan profesionalisme Polri perlu dilakukan analisa terhadap faktor-faktor yang mempengaruhi baik dari lingkungan internal maupun dari lingkungan eksternal. Identifikasi indikator-indikator yang berpengaruh tersebut dapat digambarkan sebagai berikut:

1. Faktor Internal

a. Kekuatan

- 1) Visi Presiden Jokowi yakni “Terwujudnya Indonesia yang Berdaulat, Mandiri dan Berkepribadian Berlandaskan Gotong Royong”. Selanjutnya, visi tersebut diimplementasikan ke dalam agenda “*Nawa Cita*”, sasarannya untuk segera mengembalikan jati diri bangsa agar mempunyai kedaulatan rakyat, kedaulatan ekonomi dan kedaulatan kebudayaan. Ketiga sasaran tersebut diimplementasikan ke dalam sembilan program pembangunan *Nawa Cita*.
- 2) Kapolri telah merumuskan visi Polri terkait akselerasi kebijakan Presiden dengan mentransformasi menuju Polri yang PRESISI yaitu “Pemantapan soliditas dan profesionalisme Polri guna mendukung terwujudnya Indonesia yang berdaulat, mandiri dan berkepribadian berdasarkan gotong royong”. Visi dimaksud kemudian dijabarkan ke dalam program revitalisasi melalui penguatan institusi, terobosan kreatif dan peningkatan integritas untuk mencapai pelayanan prima.
- 3) Komitmen yang tinggi dari pimpinan Polda Sumatera Utara untuk mewujudkan *Regional Traffic Management Center* sebagai upaya peningkatan pelayanan masyarakat dalam bentuk penyampaian informasi dengan kepada masyarakat berbasis teknologi sehingga dengan demikian akan mendukung terciptanya kamseltibcar lintas.
- 4) Adanya pengembangan dan peningkatan sarana teknologi dalam pelaksanaan tugas-tugas Kepolisian, baik dalam pelaksanaan tugas dibidang pembinaan maupun dibidang operasional, termasuk didalamnya pengembangan dan peningkatan sarana teknologi *Regional Traffic Management Centre* dengan memanfaatkan

teknologi informasi dan komunikasi serta teknologi komputer yang semakin canggih.

- 5) Komitmen dan semangat etos kerja personil Ditlantas yang masih tinggi untuk mengoptimalkan pemanfaatan *Regional Traffic Management Centre* dalam memberikan informasi lalu lintas sehingga Kamseltibcar Lantas dapat terwujud dalam menyikapi dinamika perkembangan masalah lalu lintas dan situasi tuntutan masyarakat.

b. Kelemahan

- 1) Terbatasnya jumlah personil Ditlantas yang mengelola dan mengoperasikan *Regional Traffic Management Centre*. Sehingga ada rangkap pekerjaan dalam *in put* dan *up date* data kemudian menyajikannya sebagai informasi kepada masyarakat.
- 2) Minimnya personil Ditlantas yang memiliki kemampuan di bidang ilmu pengetahuan teknologi komputer dan internet sehingga mengakibatkan sering terjadi kesalahan dalam mengoperasikan komputer maupun alat elektronik lainnya yang ada pada *Regional Traffic Management Centre*.
- 3) Masih adanya budaya kerja anggota yang lebih berminat dibidang tugas operasional dilapangan dengan anggapan bahwa pelaksanaan tugas dilapangan lebih menantang, dari pada menekuni pekerjaan dibidang staf atau pekerjaan dikantor yang monoton dan membosankan.
- 4) Masih terbatasnya dukungan sarana teknologi yang tersedia baik dalam bentuk *software* maupun *hardware* sehingga operasional Traffic Management belum berjalan secara maksimal.
- 5) Belum adanya anggaran khusus untuk menunjang kegiatan operasional *Regional Traffic Management Center* baik dalam dana harwat maupun honor bagi pelaksana operator serta pengadaan alat-alat pendukung RTMC.

2. Faktor Eksternal

a. Peluang

- 1) Adanya dukungan dari Pemerintah Daerah baik tingkat kabupaten/kota dan Propinsi daerah Sumatera Utara dalam meningkatkan kepedulian terhadap lalu lintas dalam bentuk pembangunan sarana dan prasarana jalan guna mewujudkan kamseltibcar lantas.
- 2) Adanya dukungan dan keinginan masyarakat yang mengharapkan pelayanan yang diberikan Polri dalam memberikan informasi lalu lintas semakin cepat, tepat, transparan dan dapat dipertanggung jawabkan.
- 3) Adanya kontrol sosial dari LSM melalui akses informasi yang terbuka terhadap kinerja pelayanan khususnya dalam memberikan informasi lalu lintas melalui *Regional Traffic Management Centre*, sehingga memberikan dorongan kepada

- personil untuk lebih meningkatkan pelayanannya kepada masyarakat.
- 4) Dibentuknya Forum Komunikasi Lalu Lintas dalam rangka mempermudah koordinasi antar *stake holder* yang terkait dibidang lalu lintas untuk memecahkan setiap permasalahan lalu lintas yang dapat mengganggu Kamseltibcar lantas.
 - 5) Semakin meningkatnya pengetahuan masyarakat terhadap teknologi informasi melalui pemanfaatan jaringan sosial seperti *SMS*, *facebook* dan *twiteer* sehingga mempercepat dalam pelayanan informasi.
- b. Kendala
- 1) Masih adanya sikap kecurigaan yang tinggi dari sebagian masyarakat terhadap pelayanan yang diberikan oleh personil pengelola *Regional Traffic Management Centre* mengenai keakuratan data yang diberikan sehingga kecurigaan ini akan berdampak terhadap ketidakpatuhan masyarakat dalam berlalu lintas di jalan.
 - 2) Adanya rasa khawatir dari sebagian masyarakat bahwa kebijakan-kebijakan yang digulirkan oleh Polri hanya sebatas wacana dan tidak diterapkan sebagaimana mestinya.
 - 3) Pemahaman masyarakat Sumatera Utara dalam memanfaatkan sarana teknologi informasi dan komunikasi masih kurang, sehingga respon dalam memanfaatkan keberadaan *Regional Traffic Management Centre* sebagai sarana tukar menukar informasi lalu lintas belum berjalan secara maksimal.
 - 4) Rendahnya kesadaran hukum dan disiplin masyarakat Sumatera Utara dalam berlalu lintas, sehingga banyak pelanggaran lalu lintas yang terjadi dan berdampak terhadap terganggunya Kamseltibcar lantas.
 - 5) Belum maksimalnya kerjasama dengan pihak terkait dalam mengkaji dan menangani permasalahan lalu lintas yang ada di Sumatera Utara, sehingga terkesan adanya kegiatan sendiri-sendiri tanpa memperdulikan kepentingan instansi terkait lainnya.

B. Upaya mengoptimalkan pelaksanaan *Regional Traffic Management*

***Center* oleh Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara**

Salah satu kebijakan yang ditempuh untuk mewujudkan apa yang menjadi harapan sesuai dengan *Road Map* Polri dalam pelaksanaan tugas yang meliputi

penguatan institusi dan sinergitas polisional serta program prioritas Kapolri menyangkut pematapan solidaritas dan profesionalisme Polri sebagai bentuk Polri yang PRESISI maka institusi Polri disetiap menjalankan fungsinya harus melakukan berbagai upaya dan terobosan-terobosan dengan mengedepankan nilai-nilai (*value's*) dan asas-asas profesionalisme, akuntabilitas dan transparansi. Kurangnya pengedepanan nilai dan asas ini tentunya berpengaruh terhadap tata kelola penataan sistem manajemen pelayanan fungsi lintas dan kepercayaan masyarakat terhadap Polri sehingga berdampak pada pencapaian *partnership buliding* sebagai sasaran dari *Grand Desain* Polri sebagaimana tertuang dalam Grand Strategi Polrimeruju *strive for excellence*.

Polri sebagai bagian dari aparaturn pemerintah yang memiliki tugas pokok sebagai pelindung, pengayom, dan pelayan masyarakat,⁸⁰ senantiasa menjadi sorotan dan penilaian masyarakat. Setiap gerak-gerik, sikap, dan perilaku Polri dalam menjalankan tugas yang langsung bersentuhan dengan masyarakat terutama dalam memberikan pelayanan tentunya tidak lepas dari penilaian masyarakat baik positif maupun negatif. Penilaian tersebut kemudian membentuk suatu opini publik yang lebih luas dan abstrak yang biasa dinamakan dengan citra. Pencitraan negatif terhadap institusi Polri saat ini disebabkan oleh adanya penilaian negatif masyarakat terhadap ketidakprofesionalan personel Polri dalam melaksanakan tugasnya disamping faktor-faktor lainnya di dalam lingkup *instrumental input* (dari dalam) dan *instrumental output* (dari luar) yang mempengaruhi pelaksanaan tugas Polri.

⁸⁰ Pasal (2) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia

1. Mengoptimalkan Pemanfaatan *Regional Traffic Management Centre*

Pemanfaatan *Regional Traffic Management Centre* sebagai pusat pengendalian terpadu mengenai pelayanan kebutuhan data, informasi dan komunikasi tentang lalu lintas kemudian sebagai dukungan cepat dalam pengendalian anggota dilapangan untuk menindak lanjuti penyampaian informasi dari masyarakat yang berkaitan dengan pelanggaran, kemacetan dan kecelakaan serta kejadian lain yang berdampak terhadap lalu lintas, maka diharapkan mekanisme operasional pemanfaatan *Regional Traffic Management Centre* dapat berjalan secara optimal. Adapun metode yang digunakan meliputi:

- a. Pemanfaatan *Regional Traffic Management Centre* yang diikuti dengan mekanisme dan prosedur tata kelola teknologi informasi yang diterapkan memadai, antara lain **Pertama**, optimalnya kegiatan perencanaan kebutuhan sesuai dengan visi dan misi pelayanan prima dengan memanfaatkan *Regional Traffic Management Centre*. **Kedua**, penentuan sistem dan metode dalam manajemen teknologi informasi pemanfaatan *Regional Traffic Management Centre* optimal sehingga terencana untuk diterapkan diseluruh jajaran Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara.
- b. Memberikan pelayanan secara baik dengan memanfaatkan *Regional Traffic Management Centre* sebagai pusat pengendalian anggota, pusat pendataan lalu lintas, penerima dan pemberi informasi lalu lintas.
- c. Pada aspek pelaksanaan diharapkan sebagai berikut: **Pertama**, *Regional Traffic Management Centre* dalam pelaksanaan penerimaan dan pemberian

informasi kepada masyarakat melalui sarana kontak telepon, SMS, *face book* dan *twitter* berjalan secara maksimal. **Kedua**, *Regional Traffic Management Centre* dapat dimanfaatkan untuk kepentingan penegakan hukum dibidang lalu lintas, melalui rekam jejak elektronis yang tertangkap oleh kamera CCTV yang terpasang di jalan.

- d. Pada aspek pengendalian sebagai berikut: **Pertama**, pengendalian anggota dilapangan melalui *Regional Traffic Management Centre* dapat optimal dengan sasaran apabila terjadi permasalahan lalu lintas seperti terjadi kemacetan, kecelakaan ataupun kejadian lainnya misalnya **kejahatan di jalan raya** maka anggota yang terdekat dengan lokasi akan segera diluncurkan untuk menangani kejadian tersebut dengan segera.. **Kedua**, optimalnya pengendalian pemanfaatan *Regional Traffic Management Centre* dengan menjalin hubungan kerjasama dengan lintas sektoral misalnya pemerintah daerah media massa dan akademisi.

3. Optimalisasi Pelaksanaan Operasional *Regional Traffic Management Centre* (RTMC)

Mengoptimalkan pelaksanaan operasionalnya *Regional Traffic Management Centre* (RTMC) melalui peningkatan kemampuan sumber daya organisasi pada Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara sangat penting dengan pertimbangan sebagai berikut: **Pertama**, RTMC di samping

berorientasi berkinerja tinggi⁸¹, harus mampu dimanfaatkan secara maksimal sehingga mampu melaksanakan fungsi pelayanannya secara cepat, tepat, akurat, dan transparan. **Kedua**, RTMC dijadikan etalase penilaian masyarakat sekaligus barometer profesionalisme pelayanan Polri secara keseluruhan sebagai penguatan *Brand* Polri ditengah adanya upaya pelemahan institusi Polri untuk mengambil alih fungsi Polri, merevitalisasi RTMC diharapkan mampu merebut simpati masyarakat dan dapat meningkatkan kredibilitas Polri sebagai salah satu pelayan masyarakat yang professional. **Ketiga**, RTMC dapat dimanfaatkan untuk meningkatkan pemantapan solidaritas internal Polri dalam kerangka mengakselerasi *quick wins* dan *quick respons* Polri. Oleh karena itu guna menghasilkan sebuah konsepsi yang sistematis dan terfokus, maka penjabaran dilakukan dengan merumuskan terlebih dahulu kebijakan, strategi dan upaya (*action plan*). Agar strategi yang dirumuskan selaras dengan teori manajemen strategi maka dilakukan pentahapan-pentahapan strategi, sebagai berikut:

a. Strategi Jangka Pendek

Strategi jangka pendek ditujukan pada hal-hal yang perlu dan mendesak untuk segera diatasi dan mendapat prioritas, yaitu meningkatkan kemampuan sumber daya manusia personil dalam pengelolaan *Regional Traffic Management Centre* yang didukung revolusi mental dan meningkatkan sinergitas dengan instansi terkait dalam pengembangan *Regional Traffic Management Centre*.

⁸¹ Lihat, Sondang P. Siagian, *Manajemen Strategik*, Bumi Aksara, Cetakan Keempat, Juli 2001, hlm. 27.

b. Strategi Jangka Sedang

Strategi jangka sedang ini ditujukan pada optimalisasi manajemen teknologi informasi *Regional Traffic Management Centre* sebagai pusat pengendalian, komunikasi, koordinasi dan informasi untuk mengakselerasi pemantapan soliditas dan profesionalisme Polri. Di samping itu ditujukan dalam kerangka meningkatkan pemahaman masyarakat terhadap pentingnya pemanfaatan *Regional Traffic Management Centre*.

c. Strategi Jangka Panjang

Pada strategi jangka panjang merupakan upaya memantapkan manajemen teknologi informasi *Regional Traffic Management Centre* dengan menerapkan pengukuran kriteria informasi teknologi melalui adanya pengendali nilai teknologi informasi utama.

Pemanfaatan *Regional Traffic Management Centre* dapat diseleraskan dengan pencapaian arah kebijakan program Polri untuk mewujudkan pemantapan soliditas dan profesionalisme Polri yang didukung revolusi mental untuk meningkatkan pelayanan yang lebih prima kepada publik (Misi ke-5). Hal ini sejalan dengan Renstra Polri yakni “*Terbangunnya Teknologi Kepolisian Dan Sistem Informasi Secara Berkelanjutan Yang Terintegrasi Melalui Penelitian Dan Kajian Ilmiah Dalam Mendukung Kinerja Polri Yang Optimal*” dan *time line* program prioritas Polri yakni meningkatnya jumlah kehadiran anggota di lapangan, berkurangnya titik-titik rawan kemacetan, dan menurunnya laju angka kejahatan (tidak boleh melebihi 5%). Pelaksanaan

operasionalisasi *Regional Traffic Management Centre* Ditlantas Polda Sumatera Utara, masih belum berjalan secara optimal, yakni belum optimalnya pemanfaatan dalam memberikan pelayanan penyampaian informasi yang dibutuhkan oleh masyarakat ataupun untuk kepentingan fungsi lain di lingkungan Polri sendiri dalam kerangka pemantapan solidaritas dan pusat pengendali data. Permasalahan tersebut timbul disebabkan karena terbatasnya sumber daya organisasi Ditlantas Polda Sumut dalam pemanfaatan *Regional Traffic Management Centre* yang terdiri atas Sumber Daya Manusia, Anggaran, Sarana Prasarana dan Metode yang digunakan untuk operasional pemanfaatan *Regional Traffic Management Centre*. Hal ini dapat dideskripsikan dalam strategi yang diikuti dengan upaya sebagai berikut:

1). Strategi Jangka Pendek

a). Meningkatkan kemampuan sumber daya manusia personil dalam pengelolaan *Regional Traffic Management Centre* yang didukung revolusi mental. **Upaya** yang dilakukan yakni:⁸²

(1). Mengajukan usulan kepada Biro SDM dalam rangka rekrutmen personil untuk mencukupi kekurangan personil yang mengelola *Regional Traffic Management Centre*, sehingga dengan usulan tersebut apabila ada pergeseran personil melalui mutasi dapat direncanakan dengan prioritas penempatan pada Direktorat lalu lintas dan diarahkan untuk melaksanakan tugas dan

⁸² Hasil Wawancara dengan Kabag Binopsnal Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara, tanggal 13 Agustus, 2021

tanggungjawab sebagai pengelola *Regional Traffic Management Centre*.

- (2). Mengajukan usulan agar personil yang ditempatkan untuk mengelola *Regional Traffic Management Centre* melalui pelaksanaan rekrutment personil tersebut, disamping personil yang memiliki kualifikasi pengetahuan (*knowledge*) dan keterampilan (*skill*) informasi teknologi tentunya harus didukung dengan personil memenuhi syarat kompetensi sejalan dengan revolusi mental (*attitude*) yang meliputi :
 - (a). Mematuhi etika profesi Polri yang meliputi etika kenegaraan, etika kelembagaan, etika kemasyarakatan dan etika kepribadian.
 - (b). Sikap dan perilaku yang menunjang terhadap pelayanan pengelolaan *Regional Traffic Management Centre* secara kreatif dengan mencerminkan **kepribadian personil yang mendorong kinerja positif, mempertahankan stabilitas kerja, tidak cepat putus asa dan mendorong motivasi kerja**. Adapun nilai-nilai yang dikembangkan antara lain: **nilai *positive thinking*, memiliki inisiatif bekerja, toleran terhadap kegagalan, tangguh menghadapi tantangan, memiliki daya cipta dan berani mencoba hal baru.**

- a) Memiliki sikap tanggap, cekatan, dan ulet tidak mudah bosan.
 - b) Tidak berorientasi pada bisnis, melainkan bersifat pada pelayanan masyarakat
- b). Meningkatkan sinergitas dengan instansi terkait dalam pengembangan *Regional Traffic Management Centre*. Upaya yang dilakukan antara lain:⁸³
- (a). Melakukan kerjasama dengan lembaga-lembaga pendidikan khususnya universitas dan lembaga ketrampilan di bidang komputer untuk dapat mendidik dan melatih anggota Polri yang nantinya diarahkan menjadi operator komputer dengan memanfaatkan jaringan internet pada *Regional Traffic Management Centre*.
 - (b). Melakukan pelatihan secara rutin mengenai penggunaan teknologi komputer dalam rangka meningkatkan kemampuan dengan cara mendatangkan ahli komputer sebagai pengajar, termasuk penggunaan jaringan internet.
 - (c). Mengadakan kerjasama dengan pihak terkait dalam pemanfaatan *Regional Traffic Management Centre* sehingga pengoperasionalannya akan lebih maksimal. Pelaksanaan kerjasama tersebut melibatkan pihak-pihak terkait yaitu:

⁸³ Hasil Wawancara dengan Kabag Binopsnal Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara, tanggal 13 Agustus, 2021

- (1). Melakukan kerjasama dengan para pemangku kepentingan dibidang lalu lintas yang ada diwilayah Sumatera Utara untuk membahas permasalahan-permasalahan lalu lintas untuk dikaji, dianalisa dan dievaluasi terutama permasalahan yang berkaitan dengan pelanggaran, kemacetan, kecelakaan lalu lintas maupun kejadian lainnya antara lain kejahatan dijalan raya sehingga ditemukan solusi yang efektif untuk menangani permasalahan lalu lintas yang bernilai strategis dalam rangka mewujudkan kamseltibcar lantas.
- (2). Melakukan kerjasama dengan para akademisi dari berbagai perguruan tinggi yang ada di Sumatera Utara yang peduli dengan permasalahan lalu lintas untuk memberikan saran dan masukan dari segi pandangan akademis dan dari segi pandangan kebiasaan, adat istiadat masyarakat Sumatera Utara untuk mencari pemecahan masalah atau solusi yang berkaitan dengan permasalahan lalu lintas yang terjadi diwilayah Sumatera Utara.
- (3). Melakukan kerjasama dengan Stasiun TV Medan, RRI dan Radio Swasta lainnya guna menyiarkan secara live pada waktu-waktu tertentu mengenai situasi

kamseltibcar lantas terkini yang berhasil di himpun oleh *Regional Traffic Management Centre* Ditlantas Polda Sumatera Utara kepada masyarakat secara luas diwilayah Sumatera Utara.

2). Strategi Jangka Sedang

(a). Pemanfaatan *Regional Traffic Management Centre* sebagai pusat pengendalian terpadu mengenai pelayanan kebutuhan data, informasi dan komunikasi tentang lalu lintas kemudian sebagai dukungan cepat dalam pengendalian anggota untuk segera datang ketempat-tempat terjadinya pelanggaran, kemacetan dan kecelakaan maupun kejahatan dijalan raya serta kejadian lain yang berdampak terhadap lalu lintas. **Upaya** yang dilakukan antara lain:⁸⁴

(1). Meningkatkan dukungan sarana teknologi dalam bentuk *software* dan *hardwere*. Dalam operasional *Regional Traffic Management Centre* yang sangat vital adalah piranti lunak (*software*) dan piranti keras (*hardwere*). Oleh karena itu, dukungan yang sangat penting adalah *software* dan *hardware* seperti pengadaan printer, penambahan CCTV dan penambahan kuota jaringan internet supaya lebih cepat dalam mengakses data dan

⁸⁴ Hasil Wawancara dengan Personil Binopsnal Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara, tanggal 13 Agustus, 2021

informasi. Kemudian dukungan *software* dan *hardware* harus sesuai dengan kondisi yang dihadapi. Artinya *software* dan *hardware* tidak boleh ketinggalan jaman. Kemudian melakukan pengadaan perangkat teknologi informasi pada fasilitas operasional Polri khusus pada kendaraan-kendaraan patroli lalu lintas. Dalam rangka mendukung operasionalisasi *Regional Traffic Management Centre*, maka kendaraan-kendaraan operasional Polri khususnya kendaraan patroli harus dilengkapi dengan teknologi tinggi seperti GPS untuk pengendalian anggota dan mendeteksi pelaksanaan tugas anggota dilapangan.

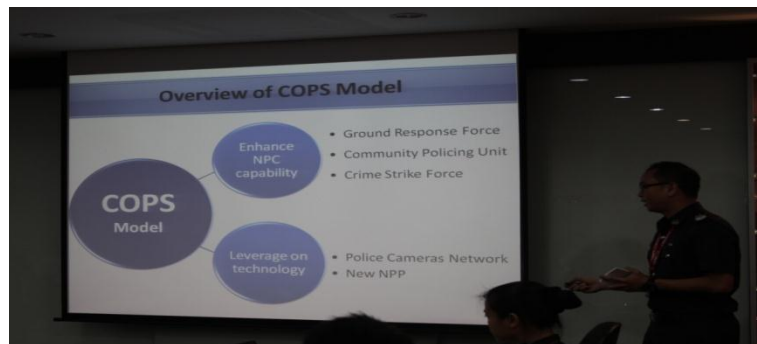
- (2). Menyusun kebutuhan anggaran dalam pemanfaatan *Regional Traffic Management Centre* dengan melibatkan personil Biro Perencanaan Anggaran Polda dan personil Bidang Keuangan Polda sehingga dapat diketahui kebutuhan anggaran yang diperlukan untuk kegiatan operasional pemanfaatan *Regional Traffic Management Centre*. Kemudian rencana anggaran yang telah disusun tersebut kemudian diajukan sebagai usulan anggaran ke Biro Perencanaan Polda, yang selanjutnya diteruskan untuk dibahas ditingkat Mabes Polri sehingga pelaksanaan pemanfaatan *Regional Traffic Management*

Centre yang akan datang dapat didukung dengan anggaran APBN/anggaran DIPA, sesuai dengan rencana anggaran yang telah disusun.

- (3). Untuk memaksimalkan pengendalian situasi dan kondisi lalu lintas di jalan yang meliputi situasi arus lalu lintas dan kesiapan/keberadaan anggota dilapangan dalam menangani kemungkinan terjadinya kemacetan, kecelakaan, kejahatan dan kejadian lalannya terkait lalu lintas sudah dikendalikan melalui *Regional Traffic Management Centre*. Sehingga Pemantauan arus lalu lintas dan pergerakan anggota dilapangan dikendalikan melalui CCTV yang ada yang telah terpasang dititik-titik rawan kemacetan, kecelakaan, kejahatan dan kejadian lalannya terkait lalu lintas kemudian apabila terjadi maka operator *Regional Traffic Management Centre* akan segera memberikan informasi kepada petugas yang ada dilapangan melalui alat komunikasi yang ada untuk segera datang ketempat kejadian menangani kejadian tersebut (*quick respons*). Kemudian dalam waktu yang bersamaan petugas operator pun segera menyampaikan informasi kepada masyarakat melalui media elektronik agar menghindari jalan yang sedang mengalami kejadian tersebut. Hal ini dapat digambarkan pada gambar di

bawah ini, seperti efektivitas pemanfaatan teknologi informasi di **Negara Singapura**, sebagai berikut:

Gambar: Pemanfaatan Teknologi Informasi di Negara Singapura



- (4). *Regional Traffic Management Centre* dapat menampung data-data dan informasi-informasi yang masuk baik dari jajaran kepolisian maupun data atau informasi yang datang dari masyarakat secara keseluruhan. Data-data dan informasi-informasi tersebut meliputi data kendaraan bermotor, data pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas, data kemacetan serta data dan informasi lain yang berkaitan dengan tugas kepolisian yang disampaikan masyarakat, kemudian data tersebut setelah masuk selanjutnya diolah untuk disajikan dalam bentuk penyampaian informasi untuk kepentingan tindakan Kepolisian lebih lanjut maupun untuk kepentingan masyarakat yang berkaitan dengan situasi lalu lintas di jalan.

(5). *Regional Traffic Management Centre* menampung berbagai informasi masyarakat yang berkaitan dengan lalu lintas melalui sarana kontak telepon, SMS, *face book* dan *twitter*. Semakin banyaknya penggunaan teknologi informasi dengan berbagai kemudahannya maka semakin banyak pula informasi yang akan diterima oleh *Regional Traffic Management Centre*. Hal tersebut menunjukkan adanya kepedulian dan partisipasi masyarakat terhadap kondisi lalu lintas. Karena tanpa dukungan informasi masyarakat maka kondisi lalu lintas tidak dapat tercapai sebagaimana yang diharapkan. Tentunya setelah dilakukan penampungan informasi yang diterima dari masyarakat, maka informasi yang masuk tersebut diharapkan dapat terdistribusi secara cepat dan tepat sesuai dengan sarannya. Kemudian selain menampung informasi, *Regional Traffic Management Centre* juga diharapkan dapat memberikan informasi sebagai jawaban informasi dari masyarakat yang membutuhkannya.

(b). Merumuskan manajemen informasi yang dapat dimanfaatkan masyarakat secara langsung terkait *Regional Traffic Management Centre*, antara lain:

- (1). *Regional Traffic Management Centre* dapat menampung laporan dan pengaduan dari masyarakat, media massa atau instansi terkait lainnya yang berkaitan dengan permasalahan lalu lintas. Sehingga upaya penegakan hukum dibidang lalu lintas melalui jejak rekam elektronik melalui CCTV yang terpasang didaerah rawan pelanggaran maupun daerah rawan kecelakaan akan menambah keyakinan sebagai pembuktian dalam proses penegakan hukum, sehingga para pelanggar atau pelaku kecelakaan maupun pelaku kejahatan tidak dapat mengelak terhadap pelanggaran yang dilakukan walaupun tidak ada petugas ataupun saksi yang melihat langsung dalam kejadian tersebut, akan tetapi melalui jejak rekam elektronik tidak bisa menyangkal karena terpantau dan akan terlihat dalam rekaman sebagai barang bukti petunjuk yang kuat. Sehingga diharapkan kondisi CCTV yang terpasang dalam keadaan berfungsi dengan baik dan bisa merekam setiap aktivitas dijalan yang terpantau oleh CCTV secara terus menerus.
- (2). Memberikan informasi melalui kegiatan penyuluhan dan penerangan kepada masyarakat dengan menggunakan sarana teknologi yang ada pada *Regional Traffic Management Centre* dengan cara penyampaian melalui

jejaring sosial seperti *Face Book* dan *Twitter* serta layanan SMS tentang peraturan lalu lintas untuk meningkatkan disiplin dan kesadaran hukum masyarakat dalam berlalu lintas di jalan.

3). Strategi Jangka Panjang

Meningkatkan pengukuran kinerja meningkatkan transparansi dan akuntabilitas pelayanan publik dalam pemanfaatan *Regional Traffic Management Centre*. **Upaya** yang dilakukan yakni:⁸⁵

- (a). Meningkatkan survey sistem informasi teknologi *Regional Traffic Management Centre*.
- (b). Menerapkan pengukuran kriteria performansi teknologi informasi *Regional Traffic Management Centre* melalui “*Balance Scorecard*” di lingkungan Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara dan jajarannya (Satwil). Oleh karena itu perlu adanya pengendali nilai teknologi informasi utama, melalui penyampaian layanan, solusi terintegrasi dan inovasi strategis. Hal ini dapat diidentifikasi pada diagram di bawah ini:

⁸⁵ Hasil Wawancara dengan Kabag Binopsnal Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara, tanggal 13 Agustus, 2021

**DIAGRAM PENGENDALI NILAI TEKNOLOGI INFORMASI UTAMA
REGIONAL TRAFFIC MANAGEMENT CENTRE DITLANTAS POLDA
SUMUT DAN JAJARAN SATUAN KEWILAYAHAN**

**Penggerak
Nilai**

Deskripsi

Fokus

**Ambang
Batas**

Penyampaian Layanan	Solusi Terintegrasi	Inovasi Strategis
<ul style="list-style-type: none"> Menyediakan operasi dan teknologi RTMC yang maksimal 	<ul style="list-style-type: none"> pusat pengendalian, komunikasi, dan informasi on line sediakan informasi Kamseltibcarlantas berbasis TI optimalkan kerma dgn pihak ke tiga dlm pengembangan RTMC zona bebas percaloan & KKN 	<ul style="list-style-type: none"> SMS <i>Gateway</i> info Kamseltibcarlantas & HTCK antar fungsi Website www.RTMC.Ditlantas-sumut.com info kemacetan, info kecelakaan; info kejahatan, pelayanan pengaduan Bang aplikasi info & berbasis android Bang media yan duan Masy berbasis TI Kat CCTV jajaran Ditlantas Polda Sumut (Satwil) yg terintegrasi ke Dit Lantas Poldasu
<ul style="list-style-type: none"> Mendukung hardware dan software yg lbh terintergrasi dan <i>update</i> Kat pemeliharaan & perawatan sarpras Integrasi database Polri, DPKAD dan jasa raharja optimalkan hasil (<i>output</i>) guna kat akuntabilitas & transparansi yan publik 	<ul style="list-style-type: none"> Analisis strategis kebutuhan akan TI, menetapkan aplikasi diperlukan dan menyampaikan melalui software yang dikembangkan internal dan eksternal. Fokus penyampaian layan aplikasi TI secara tepat waktu dan efisien 	<ul style="list-style-type: none"> Yan RTMC terintegrasi Yan RTMC seluruh Satwil Polda Sumut Yan RTMC <i>quick wins</i> dan <i>quick respons</i> Yan RTMC <i>e-governance (Government Chief Information Officer/GCIO)</i> <i>E-document</i> RTMC berbasis web
Infrastruktur	Integrasi	Dampak

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Adapun kesimpulan dalam penelitian tesis ini, berdasarkan rumusan masalah dan pembahasan sebagai berikut:

1. Pelaksanaan pemanfaatan *Regional Traffic Management Centre* (RTMC) oleh Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara dapat diseleraskan dengan pencapaian arah kebijakan program Polri untuk mewujudkan pematapan soliditas dan profesionalisme Polri menuju Polri yang PRESISI dalam rangka meningkatkan pelayanan yang lebih prima kepada public sebagaimana dimaksud Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik. Hal ini sejalan dengan program *transforming public services* yakni terbangunnya teknologi Kepolisian dan sistem informasi secara berkelanjutan yang terintegrasi melalui penelitian dan kajian ilmiah dalam mendukung kinerja Polri yang optimal dan *time line* program prioritas Polri yakni meningkatnya jumlah kehadiran anggota di lapangan, berkurangnya titik-titik rawan kemacetan, dan menurunnya laju angka kejahatan (tidak boleh melebihi 5%).
2. Pelaksanaan operasionalisasi *Regional Traffic Management Centre* (RTMC) Ditlantas Polda Sumatera Utara tentunya didasarkan pada Pasal 245 ayat (1) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pelaksanaan RTMC masih belum berjalan secara optimal, yakni belum optimalnya

pemanfaatan dalam memberikan pelayanan penyampaian informasi yang dibutuhkan oleh masyarakat ataupun untuk kepentingan fungsi lain di lingkungan Polri sendiri dalam kerangka pemantapan solidaritas dan pusat pengendali data. Permasalahan tersebut timbul disebabkan karena terbatasnya sumber daya organisasi Ditlantas Polda Sumut dalam pemanfaatan *Regional Traffic Management Centre* yang terdiri atas Sumber Daya Manusia, Anggaran, Sarana Prasarana dan Metode yang digunakan untuk operasional pemanfaatan *Regional Traffic Management Centre*. Hal ini dapat dideskripsikan sebagai berikut: *Pertama*, Sumber daya Ditlantas dalam mengoperasikan *Regional Traffic Management Centre* belum sepenuhnya memadai baik kuantitas maupun kualitas. *Kedua*, dukungan anggaran dan sarana teknologi yang ada saat ini belum memadai dalam mengoptimalkan pemanfaatan *Regional Traffic Management Centre*. *Ketiga*, metode yang digunakan dalam pemanfaatan *Regional Traffic Management Centre* belum berjalan dengan sempurna baik sebagai pengendali lalu lintas di jalan raya, pendataan lalu lintas dan penerimaan serta pemberian informasi

3. Upaya untuk mengatasi hambatan terkait pelaksanaan *Regional Traffic Management Centre* (RTMC) oleh Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara dalam kerangka mewujudkan pelayanan publik yang selaras dengan prinsip-prinsip memberikan kepastian hukum dalam hubungan antara masyarakat dengan penyelenggara dalam pelayanan publik sebagaimana dimaksud Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik dapat dideskripsikan sebagai berikut: *Pertama*, pengadaan

perangkat teknologi informasi untuk memudahkan pengendalian anggota dan mendeteksi permasalahan lalu lintas, menurunkan angka kejahatan di jalan raya dengan *quick respons* pelaksanaan tugas anggota dilapangan. *Kedua*, dukungan yang sangat penting adalah software dan hardware mampu mengolah data menjadi informasi yang dibutuhkan oleh user dengan cepat. *Ketiga*, memberikan informasi melalui kegiatan penyuluhan dan penerangan kepada masyarakat dengan menggunakan sarana teknologi yang ada pada *Regional Traffic Management Centre (RTMC)* dengan cara penyampaian melalui jejaring sosial seperti *Face Book* dan *Twitter* serta layanan SMS.

B. Saran

Penelitian tesis ini menyarankan sebagai berikut:

1. Disarankan agar pelaksanaan *Regional Traffic Management Centre (RTMC)* pada Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara dapat terintegrasi secara *on-line* berupa *database* dengan Satuan Kewilayahan berlandaskan *Quality Management System* sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik. Di samping itu, *Regional Traffic Management Centre (RTMC)* pada Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara dapat juga digunakan untuk mendukung fungsi lain di Satuan Wilayah misalnya Reskrim dan Intelkam terutama dalam memantau gangguan Kamtibmas, misalnya unjuk rasa anarkhis dan kriminalitas berupa curanmor, aksi geng motor dan lain-lain.

2. Disarankan untuk mengatasi hambatan dalam pelaksanaan *Regional Traffic Management Centre* (RTMC) pada Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara yang selaras dengan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan agar dibentuknya Subdit *Regional Traffic Management Centre* dengan harapan dapat mengakselerasi *time line* pencapaian program prioritas dan mengefektifkan *Regional Traffic Management Centre* sebagai pusat pengendali anggota, pusat data dan pusat informasi.
3. *Regional Traffic Management Centre* (RTMC) pada Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara berorientasi pada keamanan, kenyamanan dan keakurasian didasarkan pada prinsip SMART-C (*Specific, Measurable, Attainable, Relevance, Timely and Contiunity*) yang ditujukan untuk memberikan kepastian hukum dalam hubungan antara masyarakat dengan penyelenggara dalam pelayanan publik. Untuk itu diharapkan adanya dukungan pemerintah Provinsi Sumatera Utara di dalam pelaksanaan *Regional Traffic Management Centre* (RTMC) pada Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara dengan memasukkan *Regional Traffic Management Centre* (RTMC) di dalam RAPBD Provinsi Sumatera Utara.

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku-Buku

- Bentham, Jeremy, *An Introduction to the Principles of Morals and Legislations. With an Introduction by Joseph Carrig*, Barnes & Noble, New York, 2008
- Darmodihardjo, Dardji, Sidharta, *Pokok-Pokok Filsafat Hukum, Apa dan Bagaimana Filsafat Hukum Indonesia*, Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, 1996
- DeVrye, Catherine, *Good Service is Good Business. 7 Strategi Sederhana Menuju Sukses*, Alih Bahasa M. Prihminto Widodo, PT Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, 2001
- Friedman, W., *Legal Theory, 4th Edition*, Steven & Sons Limited, London, 1996
- Hartono, Sunaryati, *Beberapa Pemikiran Tentang Pembangunan Sistem Hukum Nasional Indonesia*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2011
- James L Gibson, John I Ivancevich and James H Donnelly, *Organizations, Behavior, Structure, Precesses*, Business Publications, Inc. Texas, 1997
- John Stuart Mill, *Utilitarianism*, Canada Batoche Books Limited, Ontario, 2001
- Kerlinger, Fred N., *Asas-Asas Penelitian Behavioral*, Gadjah Mada University Press, Yogyakarta, 2004
- Keraf, Gorys, *Argumentasi dan Narasi*, Gramedia, Jakarta, 2001
- Koentjaraningrat, *Metode-metode Penelitian Masyarakat*, Penerbit PT Gramedia, Jakarta, 1981
- Kristanto, Andri, *Perancangan Sistem Informasi dan Aplikasinya*, Gava Media, Yogyakarta, 2008
- Kusumaatmadja, Mochtar, *Konsep-Konsep Hukum Dalam Pembangunan. Kumpulan Karya Tulis*, Alumni, Bandung, 2002

- Lubis, M. Solly, *Filsafat Ilmu dan Penelitian*, Mandar Maju, Bandung, 1994
- Muladi dan Barda Nawawi Arief, *Teori-teori dan Kebijakan Pidana*, Alumni, Bandung, 1984
- Pound, Roscoe, *An Introduction to the Philosophy of Law*, Yale University Press, New Haven and London, 1982
- Rao, *Performance Appraisal : Theory and Practice (Penilaian Presztasi Kerja : teori dan Praktek)*, Pustaka Binaman Pressindo. Jakarta, 1986,
- Rawls, John, *Teori Keadilan*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta, 2006
- Reksodiputro, Mardjono, *Kemajuan Pembangunan Ekonomi dan Kejahatan*, Pusat Pelayanan Keadilan dan Pengabdian Hukum, Jakarta, 1995
- Stewart, Aileen Mitchel, *Empowering People*, Pitman Publishing, London, 1994
- Setiadi, Edi, *Hukum Pidana Ekonomi*, Bandung: Fakultas Hukum Universitas Islam Bandung, 2004
- Sitorus, P., *Pengantar Ilmu Hukum (dilengkapi tanya jawab)*, Alumnus Press, Bandung, 1998
- Siagian, Sondang P., *Manajemen Strategik*, Bumi Aksara, Cetakan Keempat, Jakarta, Juli 2001
- Soekanto, Soerjono, *Faktor-faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2004
- , dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*, PT RajaGrafindoPersada, Jakarta, 1995
- Sudarto, *Hukum dan Hukum Pidana*, Alumni, Bandung, 1981
- Surendro, Kridanto, *Implementasi Tata Kelola Teknologi Informasi*, Informatika, Bandung, 2009
- Veithzal, Rivai, dan Ahmad Fauzi Basri. *Performance Appraisal*. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2005

Warren, Bennis, dan Michael Mische, *Organisasi Abad 21. Reinventing Melalui Reengineering*. Alih Bahasa Irma Andriani Rachmawati, PT Pusytaka Binaman Pressindo, Jakarta, 1999

B. Majalah/ Jurnal/ Artikel

Ahmad Budi Setiawan Peneliti Pertama Puslitbang APTIKA & IKP, *Peran Government Chief Information Officer (GCIO) Dalam Tata Kelola Keamanan Informasi Nasional*

Analisis dan Evaluasi Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara, Maret Tahun 2021

Anonim, *Kamus Umum Bahasa Indonesia*. Balai Pustaka Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, Jakarta, 1990

Bismar Nasution, *Undang-Undang Nomor 21 Tahun 2011 tentang Otoritas Jasa Keuangan: Kajian Terhadap Independensi dan Pengintegrasian Pengawasan Lembaga Keuangan*, disampaikan pada Sosialisasi Undang-Undang Nomor 21 Tahun 2011 tentang Otoritas Jasa Keuangan Era Baru Pengawasan Sektor Jasa Keuangan yang Terintegrasi, dilaksanakan Badan Pengawas Pasar Modal dan Lembaga Keuangan, Medan, tanggal 8 Juni 2012

Juwana, Hikmahanto, *Politik Hukum UU Bidang Ekonomi di Indonesia: Disampaikan Pada Seminar Nasional Reformasi Hukum dan Ekonomi, Sub Tema: Reformasi Agraria Mendukung Ekonomi Indonesia diselenggarakan dalam rangka Dies Natalis USU ke-52*, Medan, 2004

Karyanto, Agus Budi, *Strategi Peningkatan Keselamatan Lalu-Lintas Jalan Guna Mereduksi Kecelakaan Dalam Rangka Mewujudkan Kamtibmas Lantas*, Markas Besar Kepolisian Negara Republik Indonesia, Sekolah Staff dan Pimpinan, Lembang, Mei 2007

Kenneth Kaoma Mwenda, *Legal Aspects of Financial Services Regulation and The Concept of A Unified Regulation*, The World Bank, 2006

Korlantas Mabes Polri, *Penjabaran Transformasi Pelayanan Publik*, 2021

Listyo Sigit Prabowo, *Transformasi Menuju Polri yang PRESISI (Prediktif, Responsibilitas, Transparansi berkeadilan)*, Uji

Kelayakan dan Kepatutan Calon Kapolri, di hadapan
Komisi III DPR RI, Tahun 2021

-----, *Komitmen Calon Kapolri*, Uji Kelayakan dan Kepatutan
Komisi III DPR RI, 2021

Mendagri, *Polri Melayani Dengan Revolusi Mental*, bahan pembekalan
Pasis Sespimen Dikreg 55, Lembang 2015

Pembekalan Kapolri Kepada Pasis Sespimmen dan Peserta Sespimti Polri
Tahun 2015, Jakarta, 26 Oktober 2015

Saxena, A.P, *Peningkatan Produktivitas Tatalaksana Pemerintahan*,
Majalah Prisma, LP3ES, Jakarta, 1986

Shidarta dalam tulisan *Putusan Hakim: Antara Keadilan, Kepastian
Hukum, dan Kemanfaatan*, dari buku Reformasi Peradilan
dan Tanggung Jawab Negara, Komisi Yudisial, Jakarta,
2010

C. Internet/ website/ blog

http://en.wikipedia.org/wiki/Jeremy_Bentham.

<http://www.fca.gov.uk>

<http://www.legislation.gov.uk>

<http://www.lse.ac.uk/collections/law>

<http://mpira.ub.uni-muenchen.de>

<http://www.publications.parliament.uk/>

<http://www.supremecourt.gov.uk>

<http://www.wdm.org.uk>

D. Perundang-undangan

- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009
Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 Tentang Kepolisian Negara
Republik Indonesia
- Skep Kapolri No. Pol : SKEP/373/IX/2008 tanggal September
2008 tentang buku pedoman pelaksanaan bukti pelanggaran lalu
lintas dan angkutan jalan tertentu
- Kitab Undang-undang Hukum Pidana
- Hukum Acara Pidana