

# IMPLEMENTASI PROGRAM LIGHT ON (MENYALAKAN LAMPU UTAMA BAGI SEPEDA MOTOR PADA SIANG HARI) DI KOTA SEMARANG

Oleh  
Delima Anggasetya Prabuninggar, Hartuti Purnaweni, Kismartini

JURUSAN ADMINISTRASI PUBLIK  
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK  
UNIVERSITAS DIPONEGORO

Jl. Prof. Haji Soedarto, Sarjana Hukum Tembalang Semarang Kotak Pos 1269  
Telepon (024) 7465407 Faksimile (024) 7465405  
Laman : <http://www.fisip.undip.ac.id> email : [fisip@undip.ac.id](mailto:fisip@undip.ac.id)

## ABSTRACT

*Traffic problems facing today is the high number of traffic accidents on the highway. Through the Light On to turn on the headlights for motorcycles during the day, is expected to reduce the number of traffic accidents, especially in the Semarang City.*

*The purpose of the study to describe and analyze the implementation of the Light On program (turn on the headlights for motorcycles during the day) in the city of Semarang. In answer to the problem and the purpose of this study, used the theory of George C. Edwards III combined with the theory of Donald S. Van Metter and Carl E. Van Horn in analyzing the factors that affect the implementation of the Light On program by using descriptive qualitative research methods to describe the actual implementation. In data collection, use the way through interviews, documentation, and observations relating to the title taken. The informants were selected include : Kasatlantas Polrestabes Semarang, Kanit Laka Satlantas Polrestabes Semarang, Kanit Dikyasa Satlantas Polrestabes of Semarang City, and 28 students of Diponegoro University who use motorcycle in Semarang City.*

*The results showed that the implementation of the Light On is not optimal. There are many findings that actual discrepancy is not in accordance with what the goals of the Light Programme.*

*It is recommended that a large commitment of each implementer to support the implementation of Light On program in Semarang City both in the budget provision and awareness in the application of the Light On program on field. It takes good communication coordination in order to support the success of the Light On program.*

**Keywords :** *Implementation, Light On*

## ABSTRAK

Masalah lalu lintas yang dihadapi saat ini adalah masih tingginya angka kecelakaan lalu lintas di jalan raya. Melalui Program Light On dengan menyalakan lampu utama bagi sepeda motor pada siang hari, diharapkan dapat mengurangi angka kecelakaan lalu lintas khususnya di Kota Semarang.

Tujuan penelitian untuk mendeskripsikan dan menganalisis implementasi Program Light On (menyalakan lampu utama bagi sepeda motor pada siang hari) di Kota Semarang. Dalam menjawab permasalahan dan tujuan penelitian ini, digunakan teori George C. Edwards III dikombinasikan dengan teori Donald S. Van Metter dan Carl E. Van Horn dalam menganalisis faktor-faktor yang mempengaruhi implementasi Program Light On dengan menggunakan metode penelitian kualitatif deskriptif guna menggambarkan implementasi yang senyatanya. dalam pengumpulan data, digunakan cara melalui wawancara, dokumentasi, dan observasi yang berkaitan dengan judul yang diambil. Adapun informan yang dipilih meliputi: Kasatlantas Polrestabes Kota Semarang, Kanit Laka Satlantas Polrestabes Kota Semarang, Kanit Dikyasa Satlantas Polrestabes Kota Semarang, dan 28 mahasiswa Universitas Diponegoro yang menggunakan sepeda motor di Kota Semarang.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa implementasi Program Light On belum optimal. Masih banyak temuan ketidaksesuaian yang senyatanya belum sesuai dengan apa yang menjadi tujuan dari Program Light tersebut.

Disarankan adanya komitmen yang besar dari setiap pelaksana guna mendukung implementasi Program Light On di Kota Semarang baik dalam penyediaan anggaran maupun kesadaran dalam penerapan Program Light On di lapangan. Dibutuhkan koordinasi komunikasi yang baik guna menyokong keberhasilan Program Light On.

**Kata Kunci :** Implementasi, Light On

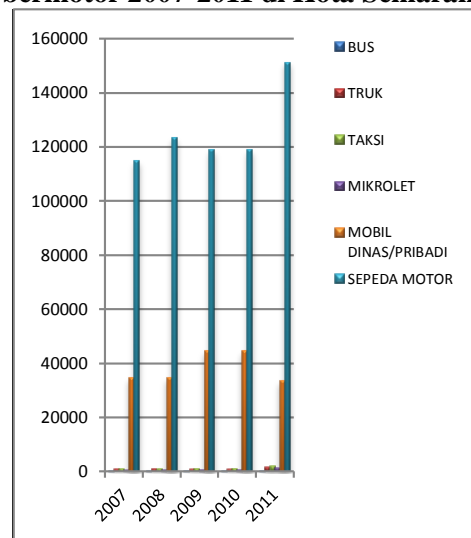
## PENDAHULUAN

### A. LATAR BELAKANG

Pada tahun 2009, Polri mengeluarkan peraturan baru yaitu Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Undang-Undang ini ditetapkan dalam Rapat Paripurna DPR RI pada tanggal 26 Mei 2009 yang kemudian disahkan oleh Presiden RI pada tanggal 22 Juni 2009. Dalam UU tersebut terdapat peraturan baru bagi pengendara bermotor khususnya pengendara sepeda motor. Latar belakang pembuatan peraturan ini adalah tingginya angka kecelakaan yang terjadi disetiap harinya, serta kurangnya kesadaran untuk berkendara secara bijak dan tanggung jawab. Dari berbagai peristiwa kecelakaan yang terjadi, didapatkan fakta bahwa sebagian besar kecelakaan terjadi pada roda dua atau sepeda motor. Selain itu, kecelakaan juga banyak memakan korban jiwa. Tingginya pelanggaran

lalu lintas bisa dilihat dari angka kecelakaan yang terus meningkat.

**Pertumbuhan Jumlah Kendaraan bermotor 2007-2011 di Kota Semarang**



Sumber : BPS, Kota Semarang dalam Angka Tahun 2011

**Jumlah Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas 2009-2012 di Kota Semarang**

N O	JENIS KENDARAAN	2009	2010	2011	2012
1	NON KENDARAAN BERMOTOR	13	48	81	184
2	SEPEDA MOTOR	78	239	553	1304
3	KENDARAAN PENUMPANG	32	76	172	346
4	KENDARAAN BEBAN	13	60	164	291
5	KENDARAAN BUS	10	18	35	65
	JUMLAH	146	441	1005	2190

Sumber : Polwiltabes Kota Semarang

Salah satu peraturan yang diatur dalam UU No. 22 Tahun 2009 yaitu kewajiban pengendara sepeda motor untuk menyalakan lampu pada siang hari terdapat pada Pasal 107 ayat (2) yang berbunyi "*Pengemudi Sepeda Motor selain mematuhi ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib menyalakan lampu utama pada siang hari.*". Dengan adanya pasal tersebut, mewajibkan pengendara sepeda motor untuk menyalakan lampu kendaraannya pada siang hari namun dalam kenyataannya masih banyak pengendara sepeda motor yang tidak menjalankan peraturan tersebut.

Analisis ilmiah mengenai menyalakan lampu utama sepeda motor dapat menghindarkan kecelakaan lalu lintas adalah dengan menyalakan lampu utama maka pengendara atau pengguna jalan lain didepannya akan lebih cepat melakukan reaksi. Sehingga pengendara atau pengguna jalan lain akan segera mengetahui keberadaan sepeda motor yang menyalakan lampu utama dan dapat memberikan jarak atau posisi aman di jalan.

Semarang sebagai ibukota propinsi dan kota industri mempunyai daya tarik bagi tenaga kerja yang berakibat pada peningkatan aktifitas dan kepadatan penduduk. Hal ini menuntut pelayanan jasa angkutan yang memadai bagi masyarakat. Angkutan umum yang ada belum dapat memberikan pelayanan

yang maksimal (nyaman dan aman), maka penggunaan kendaraan pribadi masih merupakan alternatif berkendaraan yang masih diminati terutama sepeda motor. Meskipun dari pihak kepolisian Kota Semarang telah melakukan sosialisasi di berbagai tempat berkenaan dengan peraturan UU No. 22 Tahun 2009 khususnya pada Pasal 107 ayat (2) yaitu kewajiban menyalakan lampu utama bagi sepeda motor pada siang hari. Namun masalah kecelakaan ini tidak dapat dihindarkan lagi, mengingat masih kurangnya kesadaran dan kepatuhan dalam bersepeda motor.

Untuk menciptakan suasana lalu lintas yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman dan efisien perlu adanya dukungan dari masyarakat Kota Semarang selaku pihak yang dikenai kebijakan. Satuan Polisi Lalu Lintas Polrestabes Kota Semarang melaksanakan kebijakan yang dibuat oleh Polri guna mengatasi tingginya angka kecelakaan lalu lintas di Kota Semarang, salah satunya melalui Program Light On (menyalakan lampu utama pada siang hari). Dengan adanya program tersebut pengguna sepeda motor Kota Semarang diharapkan lebih mawas diri, sehingga dapat lebih berhati-hati dalam mengendarai sepeda motor di jalan raya.

Diharapkan ada respon yang positif serta partisipasi yang baik dari pengguna sepeda motor Kota Semarang terhadap kebijakan ini.

**B. TUJUAN PENELITIAN**

1. Untuk mengetahui bagaimana implementasi Program Light On di Kota Semarang.
2. Untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi implementasi Program Light On di Kota Semarang

## **C. KERANGKA TEORI**

### **C.1 Komunikasi**

Keberhasilan implementasi kebijakan mensyaratkan agar implementor mengetahui apa yang harus dilakukan. Apa yang menjadi tujuan dan sasaran kebijakan harus ditransmisikan kepada kelompok sasaran (*target group*) sehingga akan mengurangi distorsi implementasi. Apabila tujuan dan sasaran kebijakan tidak jelas atau bahkan tidak diketahui sama sekali oleh kelompok sasaran, maka akan terjadi resistensi dari kelompok sasaran.

### **C.2 Sumber daya**

Walaupun isi kebijakan sudah dikomunikasikan secara jelas dan konsisten, tetapi apabila implementor kekurangan sumber daya untuk melaksanakan, implementasi tidak akan berjalan efektif. Sumber daya tersebut dapat berwujud sumber daya manusia, yakni kompetensi implementor, dan sumber daya finansial. Sumber daya adalah faktor penting untuk implementasi kebijakan agar efektif.

### **C.3 Disposisi**

Disposisi adalah watak dan karakteristik yang dimiliki oleh implementor, seperti komitmen, kejujuran, sifat demokratis. Apabila implementor memiliki disposisi yang baik. Maka dia akan dapat menjalankan kebijakan dengan baik seperti apa yang diinginkan oleh pembuat kebijakan. Ketika implementor memiliki sikap atau perspektif yang berbeda dengan pembuat kebijakan, maka proses implementasi kebijakan juga menjadi tidak efektif.

### **C.4 Struktur Birokrasi**

Struktur birokrasi yang bertugas mengimplementasikan kebijakan memiliki pengaruh yang signifikan terhadap implementasi kebijakan. Salah satu dari aspek struktur yang penting dari setiap organisasi adalah adanya

prosedur operasi yang standar (*standard operating procedures* atau SOP). Struktur organisasi yang terlalu panjang akan cenderung melemahkan pengawasan dan menimbulkan *red-tape*, yakni prosedur birokrasi yang rumit dan kompleks.

### **C.5 Kondisi Ekonomi, Sosial, Politik.**

Variabel ini mencakup sumber daya ekonomi lingkungan yang dapat mendukung keberhasilan implementasi kebijakan. Sejauh mana kelompok-kelompok kepentingan memberikan dukungan bagi implementasi kebijakan. Karakteristik para partisipan, yakni mendukung atau menolak, bagaimana sifat opini publik yang ada di lingkungan, dan apakah elite politik mendukung implementasi kebijakan.

## **D. METODE PENELITIAN**

### **D.1 DESAIN PENELITIAN**

Dalam penelitian ini digunakan metode penelitian kualitatif bersifat deskriptif.

### **D.2 POPULASI DAN SAMPEL**

Pemilihan *informan* dilakukan dengan cara *purposive*/bertujuan. Sebagaimana dalam penelitian ini, peneliti menggunakan :

- a) Kasatlantas Polrestabes Kota Semarang.
- b) Kanit Laka (Kecelakaan Lalu Lintas) Polrestabes Kota Semarang.
- c) Kanit Dikyasa (Pendidikan Masyarakat dan Rekayasa Lalu Lintas) Polrestabes Kota Semarang.
- d) 28 mahasiswa dari 11 fakultas di Universitas Diponegoro yang Menggunakan Sepeda motor di Kota Semarang.

### **D.3 JENIS DATA**

1. Teks/tulisan
2. Kata-kata tertulis
3. Tindakan dan peristiwa dalam kehidupan sosial

### **D.4 SUMBER DATA**

1. Sumber data primer

2. Sumber data sekunder

#### **D.5 TEKNIK PENGUMPULAN DATA**

1. Wawancara
2. Dokumentasi
3. Observasi

#### **D.6 TEHNIK ANALISIS DATA**

Analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah menurut Miles dan Huberman dalam Sugiyono (2008:246) yang menyatakan bahwa “Aktivitas dalam analisis data, yaitu *data reduction, data display, dan conclusion drawing/verification*”.

#### **D.7 KUALITAS DATA**

1. Melakukan wawancara mendalam kepada informan
2. Melakukan uji silang antara informan yang diperoleh dari informan dengan hasil observasi di lapangan.
3. Mengkonfirmasi ulang hasil yang diperoleh kepada informan dan sumber-sumber lain.

### **HASIL DAN PEMBAHASAN**

#### **A. IMPLEMENTASI PROGRAM LIGHT ON DI KOTA SEMARANG**

Dalam melaksanakan program Light On Satlantas Polrestabes menggunakan struktur organisasi yang ada di Satlantas, seperti Kasatlantas, Wakasatlantas, Kaurbinops, Kaurmintu, Kanit Laka, Kanit Dikyasa, Kanit Patroli dan Kanit Regident. Semua staf melaksanakan Program Light On sesuai dengan perannya.

Dalam pelaksanaan Program Light On di Kota Semarang pihak Satlantas Polrestabes Kota Semarang hanya sebagai pelaksana saja. Mereka tidak ikutserta dalam pembuatan kebijakan/program.

Selama 2 tahun pertama, yakni dari tahun 2009 sampai 2011 Satlantas Polrestabes Kota Semarang melakukan sosialisasi kepada seluruh masyarakat

yang terorganisir (sekolah-sekolah, kantor-kantor, dll) agar senantiasa menyalakan lampu utama pada siang hari. Bahkan Satlantas Polrestabes Kota Semarang tidak segan-segan melakukan sosialisasi di jalan raya untuk mengingatkan para pengguna sepeda motor agar menyalakan lampu utama pada siang hari.

Setelah 2 tahun dilakukan sosialisasi, Satlantas Polrestabes Kota Semarang baru melakukan tindakan apabila mendapati pengguna sepeda motor yang tidak menyalakan lampu utama pada siang hari. Dalam menindak pengguna sepeda motor yang melanggar Program Light On tersebut, petugas menilang pengguna sepeda motor dengan denda Rp 100.000,- atau kurungan maksimal 15 hari seperti yang sudah tercantum pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 293 ayat 2.

Tugas dan tanggung jawab Satlantas Polrestabes Kota Semarang:

1. Satlantas adalah unsur pelaksanaan tugas pokok yang berada di bawah Kapolrestabes
2. Satlantas bertugas menyelenggarakan dan membina fungsi lalu lintas kepolisian, yang meliputi turjawali, pendidikan masyarakat dan rekayasa lalu lintas, registrasi dan identifikasi pengemudi/kendaraan bermotor, penyidikan kecelakaan lalu lintas dan penegakan hukum di bidang lalu lintas, guna memelihara keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas
3. Satlantas dipimpin oleh Kasatlantas, yang bertanggungjawab kepada Kapolrestabes dan pelaksanaan tugas sehari-hari di bawah kendali Wakapolrestabes.

Kasatlantas dalam melaksanakan tugas kewajibannya dibantu oleh:

- a. Wakasat Lantas
- b. Kaurbinops
- c. Kaurmintu
- d. Kanit Turjawali
- e. Kanit Dikayasa
- f. Kanit Regident
- g. Kanit Laka

**B. FAKTOR-FAKTOR YANG  
MEMPENGARUHI  
IMPLEMENTASI PROGRAM  
LIGHT ON DI KOTA  
SEMARANG**

Banyak pandangan negatif yang berkembang terkait Program Light On ini, seperti pemborosan dan *global warming*.

Mengenai *global warming*, adanya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 pasal 107 ayat 2 ini bertentangan pasal 217 yang disebutkan “Masyarakat wajib menjaga kelestarian lingkungan hidup di bidang lalu lintas dan angkutan jalan.” dan juga pasal 213 ayat 2 disebutkan “Untuk melaksanakan ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat 1 pemerintah wajib menyampaikan informasi yang benar dan akurat tentang kelestarian di bidang lalu lintas dan angkutan jalan”. Oleh karena itu ada suatu kejanggalan dalam Undang-Undang lalu lintas, dimana satu sisi kita harus menjaga kelestarian lingkungan satu sisinya lagi kita diwajibkan menyalakan lampu utama yang itu akan menambah temperatur suhu semakin naik.

George Edwards III (dalam Tangkilisan, 2003:19) menyebutkan adanya tiga indikator yang merupakan komunikasi ukuran dari implementasi kebijakan, yaitu adalah *Pertama*, Transmisi adalah salah satu dari berbagai rintangan untuk mentransmisikan perintah-perintah implementasi adalah penolakan implementor terhadap keputusan yang ada. Komunikasi yang dilakukan oleh Satlantas Polrestabes Kota Semarang

kepada pengguna sepeda motor dalam menginformasikan Program Light On dinilai kurang baik, dikarenakan Satlantas Polrestabes Kota Semarang hanya melakukan sosialisasi pada masyarakat yang terorganisir dan kurang menyeluruh.

*Kedua*, Kejelasan adalah jika kebijakan harus diimplementasikan sebagaimana mereka yang memberlakukannya dimaksudkan, petunjuk implementasi pasti bukan saja diterima, melainkan mesti juga jelas. Masyarakat hanya mengetahui adanya pengaturan baru yang mewajibkan pengendara sepeda motor untuk menyalakan lampu utama pada siang hari tanpa adanya penjelasan mengenai tujuan, dan undang-undang yang berkaitan dengan Program Light On.

*Ketiga*, Konsistensi adalah aturan implementasi mesti konsistensi sebagaimana juga jelas jika implementasi kebijakan adalah untuk efektif. Pelaksanaan Program Light On di Kota Semarang dinilai kurang efektif dan efisien. Ketidakefektifan tersebut dapat dilihat dengan tidak semua pengguna sepeda motor mau menyalakan lampu utama pada siang hari.

Dilakukan observasi terhadap fenomena sumber daya yang dikaitkan dengan Program Light On di Kota Semarang yaitu sumberdaya dan anggaran dalam implementasi Program Light On dinilai belum memadai, dibuktikan dengan adanya website Satlantas yang belum terdapat penjelasan tentang Program Light On, dimana website tersebut hanya memberitahukan informasi kegiatan dari Satlantas Polrestabes Kota Semarang.

George Edwards (dalam Tangkilisan, 2003:55) sumber daya mempunyai beberapa indikator yang merupakan sebagai ukuran implementasi, yaitu :

*Pertama*, Staf adalah Dalam sebuah era dimana “pemerintah besar” berada dalam serangan dari semua arahan, hal ini mungkin nampak mengejutkan untuk belajar bahwa sebuah sumber pokok kegagalan implementasi adalah staf yang tidak cukup. Dengan adanya susunan organisasi dalam Satlantas Polrestabes Kota Semarang dirasa sudah cukup memadai dalam pelaksanaan Program Light On. Susunan organisasi Satlantas Polrestabes Kota Semarang yang terdiri dari : Kasatlantas, Wakasatlantas, Kaurbinops, Kaurmintu, Kanit Laka, Kanit Dikyasa, Kanit Patroli, dan Kanit Regident sudah mempunyai kapasitas yang cukup baik dalam melakukan Program Light On.

*Kedua*, Informasi merupakan sumber essensial kedua dalam implementasi kebijakan. Pentingnya pemberitahuan informasi yang jelas mengenai Program Light On kepada publik bertujuan agar masyarakat dapat berpartisipasi dalam meminimalisir terjadinya kecelakaan lalu lintas, karena faktor penyebab kecelakaan sepeda motor bukan hanya berasal dari sarana dan prasarana tetapi pengguna dapat menjadi faktor penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas di jalan raya.

*Ketiga*, Kewenangan merupakan beragam dari program ke program dan masuk dalam berbagai bentuk berbeda: hak untuk mengeluarkan jaminan; membawa kasus ke pengadilan; mengeluarkan perintah untuk para pejabat lain; menarik dana dari sebuah program; memberikan dana, staf, dan bantuan teknik yuridiksi pemerintah tingkat lebih rendah; mengeluarkan cek untuk para warga; membeli barang atau jasa; atau memungut pajak. Kewenangan yang dimiliki Satlantas Polrestabes Kota Semarang dalam melaksanakan Program Light On sangatlah mutlak, dapat dilihat dengan

adanya surat perintah dari Kapolrestabes Kota Semarang kepada Satlantas Polrestabes untuk melaksanakan Program Light On ini dengan sebaik-baiknya.

*Keempat*, seorang implementor mungkin memiliki staf cukup, mungkin memahami apa yang ia duga harus dikerjakan, mungkin memiliki otoritas untuk mengamalkan tugasnya, namun tanpa peralatan, persediaan, dan bahkan anggaran tidak akan berhasil. Fasilitas untuk melaksanakan Program Light On ini belum bisa dikatakan memadai. Terlihat dari tidak adanya anggaran khusus Program Light On ini. Fasilitas yang memadai akan memudahkan Satlantas Polrestabes Kota Semarang khususnya Kanit Dikyasa dapat lebih mudah dan cepat dalam melaksanakan sosialisasi.

Beberapa informan memiliki pandangan yang berbeda tentang implementasi Program Light On. Ketika menyalakan lampu motor, akan membuat pengendara lain lebih terlihat, sehingga akan mengurangi kecelakaan yang terjadi di Semarang. Akan tetapi ada yang memandang bahwa faktor manusialah yang membuat Program Light On menjadi terkesan sia-sia.

George Edwards (dalam Tangkilisan, 2003:90) ada beberapa indikator dari disposisi, dimana indikator tersebut sebagai ukuran implementasi kebijakan, yaitu *Pertama*, Staffing Birokrasi merupakan disposisi implementor menimbulkan rintangan serius terhadap implementasi kebijakan. Namun jika personalia yang ada tidak mengimplementasikan kebijakan dengan cara dimana para pejabat puncak kehendaki, mengapa mereka tidak digantikan dengan orang-orang yang lebih reponsif terhadap para pemimpin ? Kemampuan aparatur Kasatlantas Polrestabes Kota Semarang secara ketrampilan dan konseptual

sudah cukup baik dibandingkan dulu, karena dari perekrutmen pegawai sudah lebih ketat dibandingkan dulu, pendidikan dan pelatihan yang diberikan kepada pegawai untuk meningkatkan kemampuannya sudah diberikan Polrestabes secara rutin, dan para pejabat yang memiliki kemampuan dan ketrampilan kurang baik siap untuk dilakukan rotasi pegawai agar tidak terlalu lama menempati bidang yang tidak sesuai dengan keahliannya.

*Kedua*, Insentif adalah teknik potensial lainnya untuk berhubungan dengan masalah disposisi implementor adalah untuk merubah disposisi implementor yang tengah ada melalui manipulasi insentif. Hambatan atau kendala merupakan sesuatu yang dapat menghambat kerja dari suatu pegawai. Dalam pelaksanaan Program Light On di Kota Semarang, yaitu hambatan tidak adanya SOP yang mengatur secara khusus Program Light On di Kota Semarang. Tidak adanya SOP dalam Program Light On ini sangat menghambat kinerja pegawai. Karena sudah jelas tidak adanya standard yang dapat menilai tingkat keberhasilan dari Program Light On ini. Sehingga dapat menyebabkan aparatur Satlantas Polrestabes Kota Semarang bekerja dengan semauanya. Kinerja aparatur yang tidak bisa berjalan dengan baik membuat Program Light On juga menjadi tidak dapat berjalan efektif dan efisien.

George Edwards (dalam Tangkilisan, 2003:127) menjelaskan beberapa indikator dalam struktur birokrasi adalah *Pertama*, SOP dikembangkan sebagai respon internal terhadap keterbatasan waktu dan sumber daya dari pelaksana dan keinginan untuk keseragaman dalam bekerjanya organisasi-organisasi yang kompleks dan tersebar luas. SOP yang bersifat

rutin didesain untuk situasi tipikal di masa lalu mungkin menghambat perubahan dalam kebijakan karena tidak sesuai dengan situasi atau program baru. SOP sangat mungkin menghalangi implementasi kebijakan-kebijakan baru yang membutuhkan cara-cara kerja baru atau tipe-tipe personil baru untuk mengimplementasikan kebijakan. Semakin besar kebijakan membutuhkan perubahan dalam cara-cara yang rutin dari suatu organisasi, semakin besar probabilitas SOP menghambat implementasi. Karena memang tidak adanya SOP yang mengatur secara khusus Program Light On ini, maka dapat dikatakan struktur birokrasi dalam Program Light On di Kota Semarang tidak baik. Hal ini menghambat proses implementasi Program Light On.

*Kedua*, Fragmentasi berasal terutama dari tekanan-tekanan di luar unit-unit birokrasi, seperti komite-komite legislatif, kelompok-kelompok kepentingan, pejabat-pejabat eksekutif, konstitusi Negara dan sifat kebijakan yang mempengaruhi organisasi birokrasi publik. Fragmentasi adalah penyebaran tanggung jawab terhadap suatu wilayah kebijakan di antara beberapa unit organisasi. *"fragmentation is the dispersion of responsibility for a policy area among several organizational units."* Semakin banyak aktor-aktor dan badan-badan yang terlibat dalam suatu kebijakan tertentu dan semakin saling berkaitan keputusan-keputusan mereka, semakin kecil kemungkinan keberhasilan implementasi. Edwards menyatakan bahwa secara umum, semakin koordinasi dibutuhkan untuk mengimplementasikan suatu kebijakan, semakin kecil peluang untuk berhasil. Komitmen yang dimiliki para pegawai Satlantas Polrestabes Kota Semarang



sudah cukup memadai. Walaupun tidak terdapat SOP, namun komitmen ini dapat terlihat dari beberapa program yang dapat berjalan meskipun masih kurang efektif dan efisien.

Program Light On yang telah diuji oleh ahlinya dalam menyalakan lampu, senyatanya memberatkan masyarakat. Jika masyarakat merasa terbebani, sama halnya justru menambah masalah baru. Padahal suatu kebijakan/program dirumuskan untuk mengurangi permasalahan yang dihadapi oleh masyarakat. Jika suatu kebijakan tersebut justru menimbulkan masalah baru, perlu dikoreksi ulang dalam implementasinya.

## **PENUTUP**

### **A. SIMPULAN**

Satlantas Polrestabes Kota Semarang mempunyai media informasi mengenai kegiatan dan program yang dilakukan oleh Satlantas Polrestabes Kota Semarang dimana segala informasi mengenai Satlantas Polrestabes Kota Semarang dapat diakses melalui website resmi Satlantas Polrestabes Kota Semarang (<http://satlantas-polrestabessemarang.blogspot.com>).

Dengan menerapkan prinsip koordinasi, integrasi dan sinkronisasi ini diharapkan Satlantas Polrestabes Kota Semarang tetap melaksanakan Program Light On di Kota Semarang ini dengan baik dan benar. Dalam hal ini dimungkinkan Satlantas Polrestabes Kota Semarang kurang melakukan inisiatif dalam pelaksanaan Program Light On di Kota Semarang untuk meminimalisir angka kecelakaan lalu lintas di jalan raya, karena dalam kurun waktu 4 tahun kecelakaan lalu lintas di jalan raya masih mengalami peningkatan

Dalam melaksanakan Program Light On harga lampu utama sepeda motor menjadi pertimbangan masyarakat

untuk mengeluarkan uang lebih sering dibandingkan sebelumnya untuk membeli lampu utama sepeda motor. Karena dengan melihat kondisi ekonomi masyarakat di Kota Semarang ini bahwa tidak semua masyarakat memiliki kondisi ekonomi yang setidaknya dapat dikatakan cukup untuk membeli lampu. Hal ini akan menjadi beban bagi masyarakat yang tingkat ekonominya rendah.

Melihat masih meningkatnya angka kecelakaan lalu lintas di Kota Semarang. Masyarakat menjadi ragu akan adanya Program Light On ini dalam mengurangi tingginya angka kecelakaan lalu lintas di Kota Semarang. Hal ini berpengaruh pada tingkat kepatuhan masyarakat dalam menyalakan lampu utama sepeda motor pada siang hari. Dan juga menimbulkan tanggapan negatif masyarakat terhadap Program Light On di Kota Semarang ini.

Strategi Satlantas Polrestabes Kota Semarang untuk mempengaruhi masyarakat dengan terjun langsung di jalan raya dan mengingatkan untuk selalu menyalakan lampu utama dianggap cukup ampuh. Namun kepentingan masyarakat tidak hanya untuk menyalakan lampu utama saja, banyak kepentingan masyarakat yang bertolak belakang terhadap Program Light On ini, beberapa diantaranya adalah global warming dan ekonomi.

### **B. REKOMENDASI**

1. Komunikasi yang diberikan Satlantas Polrestabes Kota Semarang tentang Program Light On di Kota Semarang dalam melakukan sosialisasi kepada masyarakat diharapkan secara spesifik. Sosialisasi tersebut diharapkan dapat mencapai tujuan yang diharapkan dalam Program Light On di Kota Semarang.

## DAFTAR PUSTAKA

- Hariyoso, S. 2002. *Pembangunan Birokrasi dan Kebijakan Publik*. Bandung: Peradaban.
- Moleong, Lexy, J. 2007. *Metodologi Penelitian Kualitatif edisi Revisi*. Bandung: PT Remaja Rosda Karya.
- Nawawi, Hadari. 2003. *Metode Penelitian Bidang Sosial*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Nugroho D, Riant. 2003. *Kebijakan Publik Formulasi, Implementasi, dan Evaluasi*. Jakarta: PT. Gramedia.
- Karjadi, M. 1976. *Perundang-undangan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Raya di Indonesia*. Bogor: Politeia.
- Santosa. Pandji. 2008. *Administrasi Publik Teori dan Aplikasi Good Governance*. Bandung: PT Refika Aditama.
- Singarimbun, Masri dkk. 1989. *Metode Penelitian Survei*. Jakarta: PT. Pustaka LP3ES.
- Subarsono, AG. 2006. *Analisis Kebijakan Publik : Konsep, Teori, dan Aplikasi*. Yogyakarta: Pustaka Penerbit.
- Sugiyono. 2008. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung: CV Alfabeta.
- Thoha, Miftah. 1984. *Dimensi Administrasi Negara*. Jakarta: CV Rajawali.
- Warsito, Hermawan. 1997. *Pengantar Metodologi Penelitian*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.
- Winarno, Budi. 2007. *Teori dan Proses Kebijakan Publik*. Yogyakarta: Media Pressindo.
- Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan 2009 (UU No. 22 Tahun 2009). 2009. Jakarta: Sinar Grafika.
- Februastuti, Dwi. (2013, April). Implementasi Kebijakan Light On Bagi Pengendara Sepeda Motor Pada Siang Hari di Kota Pontianak. <http://jurnalmahasiswa.fisip.untan.ac.id>
- Kota Semarang dalam Angka Tahun 2011  
<http://www.bantuanhukum.or.id>  
[www.semarang.go.id](http://www.semarang.go.id)