

**SKRIPSI**  
**PENYIDIKAN TINDAK PIDANA DENGAN METODE *TRAFFIC ACCIDENT***  
***ANALYSIS* DALAM KASUS KECELAKAAN LALU LINTAS**  
**DI KOTA MAKASSAR**  
**(Studi Kasus Pada Tahun 2013 s/d 2014 Di Sub Direktorat Pembinaan**  
**Hukum Direktorat Lalu Lintas Polda Sulsel)**



Oleh

**IRFAN NUR HADI**

**B 111 11 141**

**BAGIAN HUKUM PIDANA**  
**FAKULTAS HUKUM**  
**UNIVERSITAS HASANUDDIN**  
**MAKASSAR**  
**2015**

**PENYIDIKAN TINDAK PIDANA DENGAN METODE TRAFFIC  
ACCIDENT ANALYSIS DALAM KASUS KECELAKAAN LALU  
LINTAS DI KOTA MAKASSAR**

**(Study Kasus Pada Tahun 2013 s/d 2014 Di Sub Direktorat  
Pembinaan Hukum Direktorat Lalu Lintas Polda Sulsel)**

**OLEH  
IRFAN NUR HADI  
B 111 11 141**

**SKRIPSI**

Diajukan Sebagai Tugas Akhir Dalam Rangka Penyelesaian  
Studi Sarjana Hukum Dalam Bagian Hukum Pidana  
Program Studi Ilmu Hukum

**FAKULTAS HUKUM  
UNIVERSITAS HASANUDDIN  
MAKASSAR  
2015**

## PENGESAHAN SKRIPSI

**PENYIDIKAN TINDAK PIDANA DENGAN METODE TRAFFIC  
ACCIDENT ANALYSIS DALAM KASUS KECELAKAAN LALU LINTAS  
DI KOTA MAKASSAR (STUDI KASUS PADA TAHUN 2013-2014 DI  
SUB DIREKTORAT PEMBINAAN HUKUM DIREKTORAT LALU LINTAS  
POLDA SULSEL)**

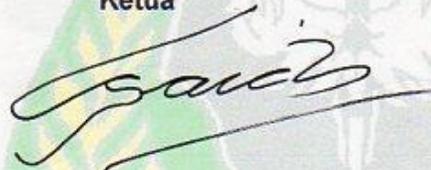
Disusun dan diajukan oleh:

**IRFAN NUR HADI  
B111 11 141**

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Ujian Skripsi yang dibentuk dalam rangka Penyelesaian Studi Program Sarjana Bagian Hukum Pidana Program Studi Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin pada Rabu tanggal 11 Februari 2015 dan Dinyatakan Diterima

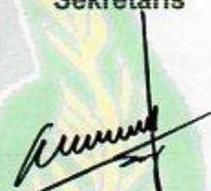
### Panitia Ujian

Ketua



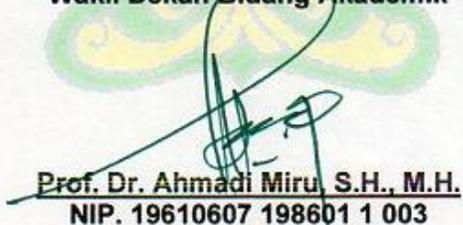
Prof. Dr. H.M. Said Karim, S.H., M.H.M.Si  
NIP. 19620705 198601 1 001

Sekretaris



Dr. Amir Ilyas, S.H., M.H.  
NIP. 19800710 200604 2 001

A. n. Dekan  
Wakil Dekan Bidang Akademik



Prof. Dr. Ahmadi Miru, S.H., M.H.  
NIP. 19610607 198601 1 003

## PERSETUJUAN PEMBIMBING

Diterangkan bahwa Mahasiswa :

Nama : Irfan Nur Hadi

NomorInduk : B 111 11 141

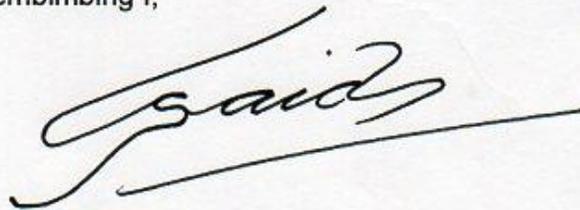
Bagian : Hukum Pidana

Judul: Penyidikan Tindak Pidana Dengan Metode *Traffic Accident Analysis* Dalam Kasus Kecelakaan Lalu Lintas Di Kota Makassar ( Studi Kasus Pada Tahun 2013 s/d 2014 Di Sub Direktorat Pembinaan Hukum Direktorat Lalu Lintas Polda Sulse )

Telah diperiksa dan disetujui untuk diajukan dalam Ujian Skripsi

Makassar, 12 Januari 2015

Pembimbing I,



Prof. Dr. H.M. Said Karim, SH.,MH,M.Si  
NIP : 196207051986011001

Pembimbing II



Dr. Amir Ilyas, SH.,MH  
NIP : 198007102006042001

## PERSETUJUAN MENEMPUH UJIAN SKRIPSI

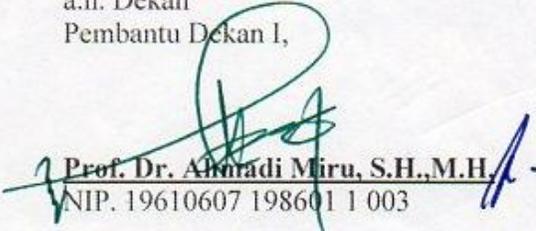
Diterangkan bahwa skripsi mahasiswa :

Nama : **IRFAN NUR HADI**  
No. Pokok : B111 11 141  
B a g i a n : Hukum Pidana  
Judul Skripsi : Penyidikan Tindak Pidana dengan Metode Traffic Accident Analysis dalam Kasus Kecelakaan Lalu Lintas Di Kota Makassar (Studi Kasus pada Tahun 2013-2014 di Sub Direktorat Pembinaan Hukum Direktorat Lalu Lintas Polda Sulsel).

Memenuhi syarat untuk diajukan dalam ujian skripsi sebagai ujian akhir program studi.

Makassar, 22 Januari 2015

a.n. Dekan  
Pembantu Dekan I,

  
Prof. Dr. Ahmad Miru, S.H., M.H. -  
NIP. 19610607 198601 1 003

## ABSTRAK

IRFAN NUR HADI (B 111 11 141), dengan judul “Penyidikan Tindak Pidana Dengan Metode *Traffic Accident Analysis* Dalam Kasus Kecelakaan Lalu Lintas Di Kota Makassar ( Studi Kasus Pada Tahun 2013 s/d 2014 Di Sub Direktorat Pembinaan Hukum Direktorat Lalu Lintas Polda Sulsel)”. Di bawah bimbingan H.M. Said Karim selaku Pembimbing I dan Amir Ilyas selaku Pembimbing II.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dan menganalisis dua hal. Pertama, Implementasi *traffic accident analysis* di dalam proses penyidikan kecelakaan lalu lintas di Kota Makassar. kedua, kendala-kendala dalam proses penyidikan kecelakaan lalu lintas dan apa saja upaya yang dilakukan oleh Sub Direktorat Pembinaan Hukum Direktorat Lalu Lintas Polda Sulsel pada tahun 2013 s/d 2014.

Penelitian ini menggunakan metode penelitian lapangan (*Field research*) dan dilaksanakan di Kota Makassar, Sulawesi Selatan, khususnya di Sub Direktorat Pembinaan Hukum Direktorat Lalu Lintas Polda Sulsel dengan mengambil data Laka Lintas Sejak Tahun 2013-2014. Selain itu, penulis juga mewawancarai pihak-pihak yang berkaitan langsung dengan masalah yang dibahas, yaitu Kasubdit Bin Gakkum Dirlantas Polda Sulsel berguna memperoleh informasi mengenai implementasi *Traffic Accident Analysis* dalam proses penyidikan kecelakaan lalu lintas sekaligus kendala-kendala yang dihadapi serta upaya-upaya yang dilakukan oleh Dirlantas Polda Sulsel baru Untuk mengurangi kecelakaan lalu lintas dengan mengimplementasikan *Traffic Accident Analysis*. Peneliti juga melakukan pengumpulan data-data berkenaan dengan objek penelitian dan melakukan studi kepustakaan dengan cara menelaah buku-buku serta literature yang berkaitan dengan masalah yang dibahas dalam skripsi ini.

Hasil yang diperoleh Penulis dalam penelitian ini, antara lain bahwa: (1) Implementasi *Traffic Accident Analysis* Di Dalam Proses Penyidikan Kecelakaan Lalu Lintas Di Kota Makassar Ini disebabkan oleh dua factor yaitu faktor internal dan factor eksternal.(2) Kendala-Kendala dalam proses penyidikan kecelakaan lalu lintas adanya pengaturan yang tidak terkendali dan tidak mempunyai keterampilan dasar teknik pengaturan lalu lintas dan motifnya ekonomi semata. Adapun upaya yang dilakukan menampilkan sosok polisi lalu lintas di jalan “Melindungi dan Mengayomi”.

## KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan atas kehadiran Allah SWT, yang telah melimpahkan rahmat dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan Skripsi dengan judul “ **PENYIDIKAN TINDAK PIDANA DENGAN METODE TRAFFIC ACCIDENT ANALYSIS DALAM KASUS KECELAKAAN LALU LINTAS DI KOTA MAKASSAR (STUDI KASUS PADA TAHUN 2013-2014 DI SUB DIREKTORAT PEMBINAAN HUKUM DIREKTORAT LALU LINTAS POLDA SULSEL**”.

Penulis menyadari penyusunan skripsi ini tidak dapat terselesaikan tanpa bantuan, bimbingan, petunjuk, saran serta motivasi dari berbagai pihak. Untuk itu penulis dengan segala kerendahan hati ingin mengucapkan terima kasih kepada pihak-pihak yang telah membantu dalam penyusunan skripsi ini khususnya kepada:

1. Dekan Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin Prof. Dr. Farida Patittingi S.H., M.H.,
2. Prof. Dr. Muhadar S.H., M.S selaku Kepala Jurusan Bagian Hukum Pidana
3. Prof. Dr. H. M. Said Karim S.H, M.H., M.Si. selaku dosen Pembimbing I dan Dr. Amir Ilyas S.H., M.H. selaku Pembimbing II Terima kasih banyak atas waktu yang telah diluangkan untuk bimbingan, petunjuk, dan nasihat dalam proses pembuatan skripsi ini sampai selesai.

4. Untuk bapak Abdul Asiz S.H, M.H , Ibu H.Nur Azisa S.H,. M.H. , Dan ibu H.Haeranah S.H,. M.H selaku dosen Penguji saya. Terima kasih banyak atas Kritik dan saran yang membangun selama proses ujian Proposal hingga ujian Skripsi ini selesai
5. Untuk Ibu dan Bapak tercinta saya terima kasih atas doa, kasih sayang, pengorbanan, motivasi, bimbingan, nasihat, bekal ilmu hidup, dan segalanya yang telah diberikan.
6. Untuk Sahabat-sahabat yang senantiasa menemani dari awal menjadi Maba hingga Pengerjaan Skripsi ini selesai.
7. GARDA TIPIKOR, terima kasih telah menjadi organisasi sekaligus keluarga buat saya selama menimba ilmu di Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin.
8. *Special one* Annisa Mutmainna Wideasari.
9. Semua pihak yang telah berkenan memberi bantuan kepada penulis. Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan. Oleh karena itu, segala kritik dan saran yang membangun akan sangat berguna agar penulisan selanjutnya dapat menghasilkan karya yang lebih baik. Semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi pihak yang membacanya.

Makassar, 11 Februari 2015

Irfan Nur Hadi

## DAFTAR ISI

<b>HALAMAN JUDUL.....</b>	<b>i</b>
<b>PERSETUJUAN PEMBIMBING.....</b>	<b>ii</b>
<b>PERSETUJUAN MENEMPUH UJIAN SKRIPSI.....</b>	<b>iii</b>
<b>ABSTRAK.....</b>	<b>iv</b>
<b>KATA PENGANTAR.....</b>	<b>v</b>
<b>DAFTAR ISI.....</b>	<b>vii</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN.....</b>	<b>1</b>
A. Latar belakang Masalah.....	1
B. Rumusan Masalah.....	7
C. Tujuan Penelitian.....	8
D. Kegunaan Penelitian.....	8
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....</b>	<b>10</b>
A. Pengertian <i>Traffic Accident Analysis</i> .....	10
B. Tinjauan Umum Tentang Polisi Lalu Lintas (Polantas).....	26
1. Sejarah Polisi Lalu Lintas (Polantas).....	26
2. Pengertian Polisi Lalu Lintas (Polantas).....	27
C. Tinjauan Umum Kecelakaan Lalu Lintas.....	29
1. Pengertian Kecelakaan Lalu Lintas.....	29
2. Faktor-Faktor Terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas.....	35

D. Hubungan <i>Traffic Accident Analysis</i> dengan Profesionalisme Kepolisian Republik Indonesia.....	39
<b>BAB III METODE PENELITIAN.....</b>	<b>52</b>
A. Lokasi Penelitian.....	52
B. Jenis dan Sumber Data.....	52
C. Teknik pengumpulan Data.....	53
D. Analisis Data.....	53
<b>BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....</b>	<b>55</b>
A. Hasil Penelitian.....	55
1. Gambaran Umum Kota Makassar.....	55
1.1. Letak Wilayah.....	55
1.2. Luas Wilayah.....	56
2.Data Jenis Dan Jumlah Laka Lantas Sub Direktorat Pembinaan Hukum Direktorat Lalu Lintas Polda Sulsel.....	58
B. Pembahasan.....	61
1. Implementasi <i>Traffic Accident Analysis</i> Di Dalam Proses Penyidikan Kecelakaan Lalu Lintas Di Kota Makassar.....	61
2.Kendala-Kendala dalam Proses Penyidikan Kecelakaan Lalu Lintas dan Upaya yang Dilakukan Oleh Sub Direktorat Pembinaan Hukum Direktorat Lalu Lintas Polda Sulsel Pada Tahun 2013 s/d 2014.....	70

2.1 Kendala-Kendala dalam Proses Penyidikan Kecelakaan Lalu Lintas Di Kota Makassar.....	70
2.2 Upaya yang Dilakukan Oleh Sub Direktorat Pembinaan Hukum Direktorat Lalu Lintas Polda Sulsel Pada Tahun 2013 s/d 2014.....	74
<b>BAB V PENUTUP.....</b>	<b>81</b>
A. Kesimpulan .....	81
B. Saran.....	83
<b>DAFTAR PUSTAKA.....</b>	<b>84</b>

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang Masalah

Sekarang ini sifat hakikat pekerjaan dan organisasi di sektor modern mulai berubah dari pekerjaan yang bersifat craft (kerajinan) menjadi pekerjaan yang berbasis pengetahuan (*knowledge based works*) dan kebutuhan sumber daya manusia juga berubah ke arah pekerja yang berpengetahuan (*knowledge workers*), karena itu pekerjaan yang bersifat rutin (*meaningless repetitive task*) mulai diganti dengan tugas pekerjaan yang menekankan pada inovasi dan perhatian (*innovation and caring*). Ketrampilan dan keahlian tunggal mulai ditinggalkan diganti dengan profesionalisasi dengan keahlian ganda. Di samping itu penugasan yang bersifat individual mulai berubah menjadi pekerjaan tim (*team work*).”

Pemikiran David Osborne dan Ted Gaebler (1999:2) dalam bukunya yang berjudul *Reinventing government* mengupayakan peningkatan pelayanan publik oleh birokrasi pemerintah yaitu dengan memberi wewenang kepada pihak swasta lebih banyak berpartisipasi karena pemerintah itu milik rakyat bukan rakyat milik kekuasaan pemerintah.

Bagaimana dengan Kepolisian Republik Indonesia ? Pada organisasi Kepolisian Republik Indonesia yang menuju polisi sipil dan demokratis, yang peran dan fungsinya adalah memberikan pelayanan keamanan dengan

tujuan melindungi harkat dan martabat manusia sehingga dapat melakukan produktifitasnya dengan aman. Dapat dikatakan juga prinsip yang hakiki peran dan fungsi Kepolisian Republik Indonesia adalah untuk meningkatkan kualitas hidup masyarakat dan menyadari bahwa sumber daya manusia sebagai aset utama bangsa.

Tulisan ini berupaya menunjukkan peran dan fungsi polisi lalu lintas dalam mendukung reformasi Kepolisian Republik Indonesia menuju polisi sipil yang modern dan demokratis.

Dalam masyarakat yang modern dituntut adanya produktifitas. Dengan adanya produktifitas tersebut maka dapat tumbuh dan berkembang, dan yang tidak produktif akan menjadi benalu yang menghambat atau bahkan dapat mematikan produktifitas tersebut. Suparlan Parsudi (2004:5) Mengatakan bahwa Benalu tersebut salahsatunya adalah gangguan keamanan yang dapat berupa tindak kriminal, kerusuhan, konflik sosial, dan sebagainya. Sehingga untuk mengatur dan menjaga keteraturan sosial dalam masyarakat diperlukan adanya aturan, norma yang adil dan beradab. Dan untuk menegakkan aturan tersebut, mengajak masyarakat untuk mematuhi serta menyelesaikan berbagai masalah sosial dalam masyarakat diperlukan suatu institusi yang dapat bertindak sebagai wasit yang adil salah satunya adalah polisi.

Menurut Satjipto Rahardjo (2000:10) bahwa "Sosok Polisi yang ideal di seluruh dunia adalah polisi yang cocok dengan masyarakat".

Dengan prinsip tersebut diatas masyarakat mengharapkan adanya polisi yang cocok dengan masyarakatnya, yang berubah dari polisi yang antagonis (polisi yang tidak peka terhadap dinamika tersebut dan menjalankan gaya pemolisian yang bertentangan dengan masyarakatnya) menjadi polisi yang protagonis (terbuka terhadap dinamika perubahan masyarakat dan bersedia untuk mengakomodasikannya ke dalam tugas-tugasnya).

Awaloedin Djamin (1995:1) menyatakan bahwa fungsi polisi dalam struktur kehidupan masyarakat sebagai pengayom masyarakat, penegakkan hukum, mempunyai tanggung jawab kusus untuk memelihara ketertiban masyarakat dan menangani kejahatan baik dalam bentuk tindakan terhadap kejahatan maupun bentuk pencegahan kejahatan agar para anggota masyarakat dapat hidup dan bekerja dalam keadaan aman dan tenteram. Dengan kata lain kegiatan-kegiatan polisi adalah berkenaan dengan sesuatu gejala yang ada dalam kehidupan sosial dari sesuatu masyarakat yang dirasakan sebagai beban atau gangguan yang merugikan para anggota masyarakat tersebut.

Menurut Bayley dalam Kunarto (1999:9) mengatakan bahwa“Untuk mewujudkan rasa aman itu mustahil dapat dilakukan oleh polisi saja, mustahil dapat dilakukan dengan cara-cara pemolisian yang konvensional yang dilibat oleh birokrasi yang rumit, mustahil terwujud melalui perintah-perintah yang terpusat tanpa memperhatikan kondisi setempat yang sangat berbeda dari tempat yang satu dengan tempat yang lain” Perkembangan di

bidang teknologi transportasi telah menyebabkan perkembangan model transportasi di Indonesia baik udara, darat, maupun laut menjadi sangat beragam dan semakin cepat. Perkembangan transportasi, khususnya transportasi darat telah semakin mempermudah mobilitas masyarakat dari satu daerah ke daerah lain, namun di sisi lain seperti yang terlihat hampir di semua kota-kota besar telah berdampak pada munculnya berbagai permasalahan lalu lintas seperti pelanggaran, kemacetan dan kecelakaan lalu lintas yang dari waktu ke waktu semakin kompleks.

Mobilitas manusia dan barang dengan kendaraan bermotor berkembang begitu cepat sebagai akibat peningkatan kesejahteraan dan kemajuan teknologi transportasi. Hal ini berdampak kepada meningkatnya frekuensi kecelakaan lalu-lintas dengan korban pengemudi maupun masyarakat pemakai jalan. Penyebab meningkatnya kecelakaan di jalan selain penambahan penduduk dan kemakmuran yang menyebabkan semakin banyak orang bepergian, dan ini berkisar dari sifat acuh perseorangan dan masyarakat terhadap pengekangan emosional dan fisik agar dapat hidup aman pada lingkungan yang serba mesin.

Faktor lain yang menyebabkan terjadinya kecelakaan adalah keadaan jalan dan lingkungan, kondisi kendaraan, dan keadaan pengemudi. Salah satu permasalahan lalu lintas yang perlu mendapatkan perhatian serius adalah kecelakaan lalu lintas, yang biasanya selalu berawal dari adanya pelanggaran lalu lintas. Diwilayah Satuan Patroli Jalan Raya (PJR) Polda

Sulsel misalnya, setiap tahun menunjukkan angka peningkatan kecelakaan lalu lintas dengan korban meninggal dunia, luka berat dan ringan serta kerugian materiil. Hal tersebut terlihat adanya kenaikan kuantitas maupun kualitas kecelakaan.

Berbagai hasil penelitian yang ada, memberi gambaran bahwa kecelakaan lalu lintas di Indonesia mengindikasikan ada hubungan yang cukup signifikan antara perilaku kejadian kecelakaan dengan karakteristik lalu lintasnya. Contoh, di jalan perkotaan pada umumnya yang terlibat kecelakaan terbesar adalah grup pengendara sepeda motor, pejalan kaki dan sepeda (*vulnerable road user*) yang bisa mengakibatkan tingkat kefatalan, sedangkan untuk kecelakaan di luar kota (jalan antar kota), seperti daerah pada jalur Mamminasata menunjukkan gambaran yang mengindikasikan dominasi dengan keterlibatan kendaraan roda empat ke atas dengan tingkat kefatalan yang juga mengkhawatirkan.

Dua gambaran perilaku kecelakaan berkaitan dengan karakteristik lalu lintas, dianggap cukup menarik untuk menjadi pilihan penetapan lokasi studi dalam menentukan besaran biaya kecelakaan ini, terutama berkaitan dengan tingkat luka (fatal, luka berat, luka ringan dan kerusakan) dan lokasi kejadian (antar kota dan dalam kota).

Pemahaman tentang kecelakaan lalu lintas oleh sebagian masyarakat Indonesia sering disebut sebagai suatu nasib.

Pemahaman ini tidak sepenuhnya benar dan telah menimbulkan efek tidak mau berusaha mencegah atau mengurangi resiko terjadinya kecelakaan lalu lintas. Kecelakaan lalu lintas merupakan suatu kejadian karena kelalaian sehingga sebenarnya dapat dilakukan pencegahan. Pencegahan dapat dimulai dari proses penyidikan kecelakaan lalu lintas yang benar mulai dari TKP sampai proses P-21 (penyerahan berkas), pendataan yang benar, analisa yang akurat serta melalui implementasi analisa kecelakaan lalu lintas (*Traffic Accident Analysis*) yang konsisten. Implementasi *Traffic Accident Analysis* digunakan untuk mengetahui keakuratan penyebab kecelakaan dari berbagai aspek: manusia, kendaraan, jalan atau lingkungan. Dengan demikian Satuan Lalu Lintas akan mampu merekonstruksi kasus-kasus kecelakaan yang membawa banyak korban, baik untuk kepentingan *pro-yustisia* maupun pengkajian/ penelitian guna pengambilan keputusan yang akurat dalam rangka pencegahan / menanggulangi kecelakaan.

Kepolisian Daerah Sulsel (Satuan Patroli Jalan Raya) di Kota Makassar yang menjadi ibu Kota dari Provinsi Sulawesi Selatan merupakan daerah pusat perekonomian timur Indonesia yang tentu mengalami kepadatan penggunaan transportasi baik kendaraan dari luar kota maupun kendaraan dari masyarakat kota Makassar itu sendiri. Olehnya tidak dapat dipungkiri bahwa sering terjadi kecelakaan lalu lintas yang menimbulkan banyak korban.

Berdasarkan latarbelakang tersebut di atas, maka Polda Sulsel dalam hal ini melalui Satuan Patroli Jalan Raya (PJR) harus melakukan upaya-upaya untuk menekan kecelakaan yang terjadi dengan pencegahan yang serius. Salah satu upaya yang bisa dilakukan adalah dengan mengimplementasikan *Traffic Accident Analysis* guna menurunkan kecelakaan lalu lintas dalam rangka mewujudkan profesionalisme Kepolisian Republik Indonesia khususnya diwilayah Kota Makassar dan Sekitarnya.

Dengan lebih mengarahkan pada kenyataan-kenyataan (empiris) yang terjadi dilapangan sebagai bahan analisis. Tekanan dalam penelitian ini adalah pada hal-hal yang dialami oleh polisi lalu lintas dalam pencegahan kecelakaan lalu lintas di Kota Makassar.

Terakhir, Kendala yang dihadapi penulis dalam menyusun Proposal ini adalah hanya masalah waktu yang singkat. Oleh sebab itu penelitian ini dipilih dengan judul “ **Penyidikan Tindak Pidana Dengan Metode *Traffic Accident Analysis* Dalam Kasus Kecelakaan Lalu Lintas Di Kota Makassar (Studi Kasus Pada Tahun 2013 s/d 2014 Di Sub Direktorat Pembinaan Hukum Direktorat Lalu Lintas Polda Sulsel)**”

## **B. Rumusan Masalah**

Rumusan masalah merupakan salah satu bagian penting di dalam sebuah penelitian, sebab dengan adanya rumusan masalah akan memudahkan peneliti untuk melakukan pembahasan searah dengan tujuan

yang diterapkan, maka adapun rumusan masalah dalam penelitian ini, sebagai berikut :

1. Bagaimanakah Implementasi *traffic accident analysis* di dalam proses penyidikan kecelakaan lalu lintas di Kota Makassar?
2. Apakah yang menjadi kendala-kendala dalam proses penyidikan kecelakaan lalu lintas dan apa saja upaya yang dilakukan oleh Sub Direktorat Pembinaan Hukum Direktorat Lalu Lintas Polda Sulsel pada tahun 2013 s/d 2014?

### **C. Tujuan Penelitian**

Tujuan diadakan penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui dan menganalisis Implementasi *traffic accident analysis* di dalam proses penyidikan kecelakaan lalu lintas di Kota Makassar.
2. Untuk mengetahui dan menganalisis kendala-kendala dalam proses penyidikan kecelakaan lalu lintas dan apa saja upaya yang dilakukan oleh Sub Direktorat Pembinaan Hukum Direktorat Lalu Lintas Polda Sulsel pada tahun 2013 s/d 2014.

### **D. Kegunaan Penelitian**

Kegunaan penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Secara teoritis penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi pemikiran mengenai kerangka penanggulangan

kecelakaan lalu lintas dengan menggunakan implementasi *traffic accident analysis*.

2. Secara Praktis diharapkan penelitian ini memberi jawaban atas kekeliruan atau ketidaktahuan yang terjadi terhadap implementasi *traffic accident analysis* serta menjadi referensi khusus bagi mahasiswa yang menggeluti ilmu hukum pidana, mengingat perkembangan disiplin ilmu ini mengalami banyak permasalahan dan membutuhkan suatu pemecahan untuk menjelaskan semua itu, tentunya diperlukan suatu konstruksi pemikiran sehingga dapat memecahkan bersama.

## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### **A. Pengertian *Traffic Accident Analysis***

Djajoesman, H. S. (1976:69) mengatakan bahwa Lalulintas adalah gerak pindah manusia dengan atau tanpa alat penggerak dari satu tempat ke tempat yang lain dengan menggunakan jalan sebagai ruang geraknya. Kemudian Lalulintas adalah gerak Kendaraan dan orang di Ruang Lalu Lintas Jalan.

S.Wojowasito dalam Kamus Umum Lengkap Inggris–Indonesia, Indonesia–Inggris mengartikan accident sebagai kejadian (yang tidak disangka) atau kecelakaan sehingga kecelakaan lalu lintas dapat diartikan sebagai suatu peristiwa yang tidak disengaja terjadi di jalan umum, melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pemakai jalan lainnya yang mengakibatkan korban jiwa dan atau kerugian harta benda. *Road Study and Project Agency* (RosPa) pada tahun 1997 menyatakan bahwa kecelakaan lalu lintas sebagai suatu kejadian yang jarang dan acak yang bersifat multy factor, yang umumnya didahului oleh suatu situasi di mana satu atau lebih dari pengemudi dianggap gagal menguasai lingkungan jalan (lalu lintas & lingkungannya).

Pengertian lainnya menggambarkan bahwa kecelakaan lalu lintas merupakan suatu peristiwa di jalan yang terjadi akibat ketidak mampuan

seseorang dalam menterjemahkan informasi dan perubahan kondisi lingkungan jalan ketika berlalu lintas yang pada gilirannya menyebabkan terjadinya tabrakan.

Menurut UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah Ruang Lalu Lintas, Terminal, dan Perlengkapan Jalan yang meliputi marka, rambu, Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, alat pengendali dan pengamanan Pengguna Jalan, alat pengawasan dan pengamanan Jalan, serta fasilitas pendukung.

Menurut Naskah Direktur Lalu Lintas, Kepala Penyidik Lalu Lintas tentang Analisis Kecelakaan Lalu Lintas tahun 2004 dinyatakan bahwa **analisis kecelakaan lalu lintas (*Traffic Accident Analysis*)** adalah serangkaian tindakan penyidik dalam hal dan menurut cara yang diatur dalam undang-undang untuk mencari, mengumpulkan dan mengolah barang bukti sehingga membuat terang suatu kejadian kecelakaan lalu lintas.

Aspek keselamatan (safety) dalam berlalu lintas dipengaruhi oleh beberapa hal yaitu antara lain: kualitas pengemudi, kelaikan kendaraan dan sarana prasarana yang memenuhi standar keselamatan. Jika salah satu komponen ini tidak baik atau tidak memenuhi syarat maka kemungkinan terjadi kecelakaan lalu lintas menjadi besar. Kecelakaan lalu lintas yang ditangani oleh Polisi Lalu Lintas, mulai dari pengumpulan data, analisa sampai dengan penyidikannya menjadi menarik ketika orang peduli akan masalah keselamatan. Angka kecelakaan lalu lintas menjadi dasar penilaian

atau tolok ukur “keselamatan lalu lintas”, dari jumlah kecelakaan tersebut dapat dianalisis “indeks keselamatan” yang pada akhirnya akan mencerminkan ‘kualitas kecelakaan’.

Tingkat akurasi data (ketepatan di dalam mengumpulkan data sesuai dengan sesuai kejadian riil) sangat diperlukan sebagai dasar analisa, evaluasi dan pengambilan kebijakan untuk menentukan langkah-langkah pencegahan kecelakaan lalu lintas dan target yang ingin dicapai dalam mengurangi tingkat kecelakaan sehingga berbagai usaha dan tindakan yang akan dilaksanakan dalam meningkatkan keselamatan tidak salah sasaran. (Naufal Yahya,2004).

Dalam analisa kecelakaan lalu lintas (*Traffic Accident Analysis*) ada beberapa pendekatan yaitu:

a) Pendekatan Klinik “Kajian Mendalam”

Pendekatan ini biasanya menyertakan multi disiplin ilmu, dengan mendatangi tempat kejadian dan melakukan rekonstruksikan ini dilakukan untuk mengetahui sebab-sebab kecelakaan serta keuntungan pendekatan ini investigator akan mendapatkan suatu kesimpulan rentetan peristiwa sebab kecelakaan yang lengkap khususnya dari barang bukti dan bukti pendukung lainnya, terutama bila ada keraguan untuk menentukan kesalahan “tersangka” dari kendaraan yang terlibat. Pendekatan ini disamping membutuhkan biaya tinggi juga memerlukan waktu yang lama.

Meskipun demikian pendekatan klinik ini perlu dikembangkan untuk beberapa sampel kecelakaan sehingga dapat diketahui pola atau corak sebab-sebab kecelakaan.

b) Pendekatan Statistik

Pendekatan ini menampilkan angka-angka dengan cara melihat data kecelakaan untuk mengetahui model kecelakaan. Dalam teori problem dapat diidentifikasi dalam dua cara :

1. Frekuensi kejadian; melihat jumlah kejadian.
2. Rasio kejadian kecelakaan dibandingkan dengan data tertentu.

Pendekatan statistik disamping membandingkan dengan rasio jumlah penduduk maupun karakteristik populasi seperti usia, jenis kelamin, jenis kendaraan, dan sebagainya. Dengan pendekatan ini ratio dapat dibandingkan lebih detail, disamping dapat melihat kemungkinan akan terjadi kecelakaan pada tipe jenis/khusus kendaraan seperti roda dua dan sebagainya atau kecelakaan yang terjadi pada lokasi tertentu.

Resiko kemungkinan kecelakaan dijadikan *variable terikat (dependent variable)* dalam *multivariate problem*. Sekarang dapat diterapkan analisis regresi atau teknik statistik yang lain, tergantung pada data dan output yang diinginkan. Penggunaan analisis statistik ini dapat diambil suatu kesimpulan yang lebih dalam seperti pengemudi sepeda motor mempunyai resiko

meninggal dalam kecelakaan lebih tinggi, kemungkinan resiko kecelakaan pada pengemudi motor wanita lebih sedikit dibanding pria atau sebaliknya, dan sebagainya.

Beberapa alternatif untuk mengukur resiko pada jaringan jalan dapat dikaitkan dengan :

1. Per kepala populasi (biasanya 100.000 populasi).
2. Per jumlah kendaraan yang teregister (biasanya 10.000 jumlah kendaraan)
3. Per jam perjalanan.
4. Per jarak perjalanan (100 juta miles perjalanan atau 100 juta kilometer).

Pada negara-negara maju menggunakan ukuran keempat yaitu jumlah kecelakaan dikaitkan dengan jumlah perjalanan yang dilakukan. Hal ini memang ideal karena poin pertama kepemilikan kendaraan pada masing-masing group populasi berbeda, pada kelompok "*the have*" populasinya kecil tetapi jumlah kendaraannya jumlah kendaraan belum tentu semuanya digunakan. Point ketiga sulit untuk membandingkan safety pada model yang berbeda dengan kecepatan yang berbeda pula seperti bepergian dengan pesawat, kereta api, mobil bus, sepeda motor, sepeda dan berjalan kaki. Kilometer pemakaian kendaraan adalah standar untuk mengukur produktifitas darisistem transportasi, sehingga penggunaan kilometer pemakaian kendaraan lebih sesuai dibanding dengan menggunakan resiko

yang lainnya. Pada negara-negara berkembang seperti Indonesia untuk mendapatkan data pemakaian kendaraan masih sulit, sehingga penggunaan pembandingan pada point 1, 2 dan 3 dapat digunakan. Dengan pendataan yang akurat, penentuan target untuk pencegahan kecelakaan lalu lintas menjadi terukur dan tepat sasaran sehingga korban mati sia-sia di jalan dapat dihindarkan atau minimal dikurangi.

Demikian juga kerugian yang diakibatkan oleh kecelakaan tersebut antara lain biaya perawatan rumah sakit, perbaikan kendaraan dan kehilangan lapangan pekerjaan bagi yang cacat dan juga biaya lain seperti *social cost*, gantirugi dan sebagainya dapat ditekan seminimal mungkin.

Dari landasan teori yang telah digambarkan di atas akan semakin terlihat bahwa siklus manajemen selalu dimulai dengan perencanaan. Penerapan lingkungan organisasi di atas diharapkan akan melahirkan konsep perencanaan yang baik. Dengan perencanaan yang baik maka Kapolres selaku pimpinan di tingkat KOD akan bisa menghadapi tantangan organisasi ke depan, khususnya permasalahan kecelakaan lalu lintas, karena sistem perencanaan yang dibuat berdasarkan pencermatan lingkungan (*implementasi Traffic Accident Analysis*) sehingga upaya penurunan angka kecelakaan lalu lintas implementasinya akan aplikatif. Di sisi lain, rencana tersebut akan dapat dilaksanakan oleh Satlantas secara efektif, mampu memproyeksikan scenario profiling dan dapat dipertanggungjawabkan kepada public berkaitan dengan kewenangan maupun anggaran yang

diamanatkan oleh masyarakat kepada Kepolisian Republik Indonesia. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dan peraturan pemerintah sebagai peraturan pelaksanaannya bertujuan untuk menertibkan seluruh pemakai jalan termasuk juga para pengendara kendaraan bermotor. Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 yang dimaksud dengan kendaraan bermotor adalah kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknik yang berada pada kendaraan itu. Dalam Pasal 4 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 bahwa pembinaan lalu lintas dan angkutan jalan diarahkan untuk meningkatkan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan dalam keseluruhan moda transportasi secara terpadu dengan memperhatikan seluruh aspek kehidupan masyarakat untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan dengan selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman dan efisien, mampu memadukan moda transportasi lainnya, menjangkau seluruh pelosok daratan.

Berdasarkan pasal 25 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 disebutkan bahwa untuk keselamatan, keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas serta kemudahan bagi pemakai jalan wajib di lengkapi dengan :

- a. Rambu jalan,
- b. Marka jalan,
- c. Alat Pemberi isyarat lalu lintas,
- d. Alat pengendali dan alat pengamanan pemakai jalan,
- e. Alat pengawasan dan pengamanan jalan,

- f. Fasilitas pendukung kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan yang berada di jalandan di luar jalan.

Menurut Pasal 19 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan. harus sesuai dengan peruntukannya, memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan serta sesuai dengan kelas jalan yang dilalui. Dalam pasal 48 sampai pasal 56 disebutkan bahwa setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan harus diuji, yang mana pengujian meliputi uji tipe dan atau uji berkala.

Bagi kendaraan yang lulus uji maka akan diberikan tanda bukti. Disamping diuji bagi kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan menurut Pasal 55 ayat (2) wajib didaftarkan. Sebagai tanda bukti dari pendaftaran maka akan diberikan bukti pendaftaran kendaraan bermotor. Menurut Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 1993 Pasal 175 bagi kendaraan yang telah didaftarkan, diberikan Buku Pemilik Kendaraan Bermotor, Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor serta Nomor Kendaraan Bermotor. Surat tanda nomor kendaraan bermotor berdasarkan Pasal 179 dan Pasal 185 Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 1993 tentang kendaraan dan pengemudi berlaku selama lima tahun dan tiap tahun diadakan pengesahan kembali dengan tidak dipungut biaya.

Bagi pengemudi kendaraan bermotor diwajibkan memiliki Surat izin untuk mengemudi. Untuk mendapatkan surat izin untuk mengemudi, calon

pengemudi wajib mengikuti ujian mengemudi, setelah mendapat pendidikan dan latihan mengemudi.

Pengemudi kendaraan bermotor dalam mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib :

- 1) Mampu mengemudikan kendaraannya dengan wajar,
- 2) Mengutamakan keselamatan pejalan kaki,
- 3) Menunjukkan surat tanda bukti pendaftaran kendaraan bermotor, atau surat tanda coba kendaraan bermotor, Surat izin mengemudi, dan tanda bukti lulus uji, atau tanda buktilain yang sah.
- 4) Mematuhi ketentuan tentang kelas jalan, rambu-rambu dan marka jalan, atau pemberi isyarat lalu lintas, waktu kerja dan waktu istirahat pengemudi, gerakan lalu lintas,berhenti dan parkir, persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor, pengguna kendaraan bermotor, peringatan dengan bunyi dan sinar, kecepatan maksimum dan atau minimum, tata cara mengangkut orang dan atau barang dan tata cara penggandengan dan penempelan kendaraan lain.
- 5) Memakai sabuk keselamatan bagi pengemudi kendaraan bermotor roda empat atau lebih dan menggunakan helm bagi pengemudi kendaraan bermotor roda dua atau bagi pengemudi kendaraan bermotor roda empat atau lebih yang tidak dilengkapi dengan rumah-rumah.

Untuk menjamin keselamatan, keamanan, kelancaran, dan ketertiban lalu lintas dan angkutan jalan ditetapkan ketentuan-ketentuan mengenai :

1. Rekayasa dan manajemen lalu lintas.
2. Gerakan lalu lintas kendaraan bermotor.
3. Berhenti dan parkir.
4. Penggunaan dan peralatan dan perlengkapan kendaraan bermotor yang diharuskan, peringatan dengan bunyi dan sinar.
5. Tata cara mengiring hewan dan penggunaan kendaraan tidak bermotor di jalan.
6. Tata cara penetapan kecepatan maksimum dan atau minimum kendaraan bermotor.
7. Prilaku pengemudi terhadap pejalan kaki.
8. Penetapan sumbu kurang dari muatan sumbu terberat yang diizinkan.
9. Tata cara mengangkut orang dan atau barang beserta penggandengan dan penempelan dengan kendaraan lain.
10. Penetapan larangan penggunaan jalan.
11. Penunjukan lokasi, pembuatan dan pemeliharaan tempat pemberhentian untuk kendaraan umum.

Untuk keselamatan, keamanan, dan ketertiban lalu lintas dan angkutan jalan, menurut Pasal 60 juncto Pasal 206 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dapat dilakukan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan, yang mana

pemeriksaan kendaraan bermotor tersebut meliputi persyaratan teknis dan layak jalan, serta pemeriksaan tanda bukti lulus uji, surat-surat yang berhubungan dengan pengemudi dan kendaraan bermotor.

Di dalam melaksanakan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan raya menurut Pasal 2 PP Nomor 42 Tahun 1993 dilakukan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia dan Pegawai Negeri Sipil yang memiliki kualifikasi tertentu di bidang lalu lintas dan angkutan jalan. Wewenang Kepolisian dalam pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan diatur dalam Pasal 3 PP Nomor 42 Tahun 1993 yang pemeriksaannya meliputi persyaratan administratif pengemudi dan kendaraan, yang terdiri dari pemeriksaan :

1. Surat Izin Mengemudi
2. Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor
3. Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor
4. Tanda Nomor Kendaraan Bermotor, dan
5. Tanda Coba Kendaraan Bermotor

Sedang Pasal 4 PP Nomor 42 Tahun 1993 disebutkan bahwa pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan yang dilakukan oleh Pegawai Negeri Sipil meliputi pemeriksaan persyaratan teknis dan laik jalan yang terdiri dari :

1. Pemeriksaan tanda bukti lulus uji, bagi kendaraan bermotor yang wajib uji.
2. Pemeriksaan fisik kendaraan bermotor yang meliputi :

- a) Sistem rem
- b) Sistem Kemudi
- c) Posisi roda depan
- d) Badan dan kerangka kendaraan
- e) Pemuatan
- f) Klakson
- g) Lampu-lampu
- h) Penghapus kaca
- i) Kaca spion
- j) Ban
- k) Emisi gas buang
- l) Kaca depan dan kaca jendela
- m) Alat pengukur kecepatan
- n) Sabuk keselamatan
- o) Perlengkapan dan peralatan.

Menurut Pasal 7 Peraturan Pemerintah Nomor 42 Tahun 1993 Polisi Negara Republik Indonesia dalam melaksanakan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan berwenang untuk :

1. Menghentikan kendaraan bermotor
2. Meminta keterangan kepada pengemudi

3. Melakukan pemeriksaan terhadap surat izin mengemudi, Surat tanda nomor kendaraan, surat tanda coba kendaraan, tanda nomor kendaraan bermotor atau tanda coba kendaraan bermotor.

Sedangkan Pegawai Negeri Sipil dalam melaksanakan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan, berwenang untuk :

1. Pemeriksaan terhadap tanda bukti lulus uji
2. Melakukan pemeriksaan terhadap :
  - a. Sistem rem
  - b. Sistem kemudi
  - c. Posisi roda depan
  - d. Badan dan kerangka kendaraan
  - e. Pemuatan
  - f. Klakson
  - g. Lampu-lampu
  - h. Penghapus kaca
  - i. Kaca spion.
  - j. Ban
  - k. Emisi gas buang
  - l. Kaca depan dan kaca jendela
  - m. Alat pengukur kecepatan
  - n. Sabuk keselamatan
  - o. Perlengkapan dan peralatan.

Dalam melaksanakan pemeriksaan kendaraan bermotor baik yang dilakukan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia maupun yang dilakukan oleh Pegawai Negeri Sipil yang memenuhi persyaratan menurut pasal 5 Peraturan Pemerintah Nomor 42 Tahun 1993 harus dilengkapi dengan Surat tugas. Surat tugas sekurang-kurangnya memuat :

- a) Alasan dan jenis pemeriksaan
- b) Waktu pemeriksaan
- c) Tempat pemeriksaan
- d) Penanggung jawab dalam pemeriksaan
- e) Daftar petugas pemeriksa
- f) Daftar pejabat penyidik yang ditugaskan selama dalam pemeriksaan

Berdasarkan pasal 15 pada tempat pemeriksaan kendaraan bermotor wajib dilengkapi tanda yang menunjukkan adanya pemeriksaan kendaraan bermotor. Tanda tersebut ditempatkan pada jarak sekurang-kurangnya 100 (seratus) meter sebelum tempat pemeriksaan. Pelaksanaan pemeriksaan yang dilakukan pada jalur jalan. yang memiliki lajur lalu lintas dua arah yang berlawanan dan hanya dibatasi oleh marka jalan. Ditempatkan tanda sebagaimana tersebut diatas pada jarak sekurang-kurangnya 100 (seratus) meter sebelum dan sesudah tempat pemeriksaan. Apabila pemeriksaan dilakukan pada malam hari, selain harus memenuhi ketentuan di atas wajib dipasang lampu isyarat bercahaya kuning terang.

Menurut Pasal 9 Peraturan Pemerintah Nomor 42 Tahun 1993 Kepolisian Negara, Republik Indonesia melaksanakan pemeriksaan kendaraan bermotor apabila : Angka pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas di jalan raya cenderung meningkat dan atau Angka kejahatan yang menyangkut kendaraan bermotor cenderung meningkat.

Sedangkan bagi Pegawai Negeri Sipil menurut Pasal 10 Peraturan Pemerintah Nomor 42 Tahun 1993 pemeriksaan kendaraan bermotor dilaksanakan apabila : Angka kecelakaan lalu lintas di jalan cenderung meningkat, disebabkan oleh kondisi kendaraan yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan. Jumlah kendaraan bermotor yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan layak jalan cenderung meningkat.

Sedangkan menurut Pasal 18 PP Nomor 42 Tahun 1993 disebutkan bahwa pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan dilaksanakan secara gabungan yang terdiri dari pihak pemeriksa dari Kepolisian dan pemeriksa Pegawai Negeri Sipil yang memiliki kualifikasi tertentu di bidang lalu lintas dan angkutan jalan. Pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan dapat pula dimanfaatkan untuk kepentingan tertentu oleh instansi lain, Dalam hal ditemukan pelanggaran lalu lintas dalam pemeriksaan yang berupa :

1. Pelanggaran terhadap pemenuhan persyaratan administratif pengemudi dan kendaraan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3, pemeriksa polisi Negara Republik Indonesia melaporkan kepada pejabat penyidik polisi Negara Republik Indonesia.

2. Pelanggaran terhadap pemenuhan persyaratan teknis dan laik jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4, pemeriksa pegawai negeri sipil melaporkan kepada penyidik Pegawai Negeri Sipil.

Tanda Nomor Kendaraan harus sesuai dengan Spestek, yang mana bentuk Tanda Nomor Kendaraan Bermotor diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 1993 Pasal 178 yang berupa Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 1993 Pasal 178 yang berupa:

1. Lempengan tipis persegi empat, dengan ukuran panjang 250 melimeter untuk ukuran panjang 395 melimeter serta lebar 135 melimeter untuk kendaraan jenis lainnya serta ditambahkan tempat untuk pemasangan mass uji.
2. Terbuat dari bahan yang cukup kuat serta tahan terhadap cuaca, yang pada permukaannya berisi huruf dan angka yang dibuat dari bahan yang dapat memantulkan cahaya.
3. Tinggi huruf dan angka pada tanda nomor kendaraan bermotor yang dituliskan pada lempengan sekurang-kurangnya 45 melimeter untuk sepeda motor, dan 70 melimeter untuk kendaraan jenis lainnya.

Warna tanda nomor kendaraan lainnya adalah sebagai berikut:

1. Dasar hitam, tulisan putih untuk kendaraan bermotor sewa.
2. Dasar kuning, tulisan hitam untuk kendaraan umum.

3. Dasar merah, tulisan putih untuk kendaraan bermotor dinas pemerintah.
4. Dasar putih, tulisan hitam untuk kendaraan bermotor korps diplomatik negara asing.

## **B. Tinjauan Umum Tentang Polisi Lalu Lintas (Polantas)**

### **1. Sejarah Polisi Lalu Lintas**

Sejarah lalu lintas di Indonesia tidak lepas dari perkembangan teknologi automotif dunia, yang berawal dari penemuan mesin dengan bahan bakar minyak bumi. Pada Jaman revolusi di Eropa terutama akhir abad 19 mobil dan sepeda motor mulai berkembang banyak diproduksi. Industri Mobil dipelopori oleh Benz yang perusahaannya berkembang sejak tahun 1886. Pemerintah Hindia Belanda yang saat itu menjajah Indonesia mulai membawa mobil dan sepeda motor masuk ke Indonesia.

Mulai munculnya aktivitas lalu lintas kendaraan bermotor di Indonesia. Ketika mobil dan sepeda motor bertambah banyak Pemerintah Hindia Belanda mulai merasa perlu mengatur penggunaannya. Peraturan pertama dikeluarkan pertama kali pada tanggal 11 Nopember 1899 dan dinyatakan berlaku tepat tanggal 1 Januari 1900. Bentuk peraturan ini adalah Reglement (Peraturan Pemerintah) yang disebut *Reglement op gebruik van automobilen* ( *stadblaad 1899 no 301* ). Sepuluh tahun kemudian pada tahun 1910 dikeluarkan lagi Motor Reglement ( *stb 1910 No.73* ). Dengan demikian

pemerintah Hindia Belanda telah memperhatikan masalah lalu lintas di jalan dan telah menetapkan tugas Polisi dibidang lalu lintas secara represif.

Organ kepolisian sendiri telah ada lebih awal sejak jaman VOC, namun baru dipertegas susunannya pada masa pemerintah Gubernur Jenderal Sanford Raffles, masa pendudukan Inggris. Kantor-kantor Polisi baru ada di beberapa kota-kota besar seperti Jayakarta, Semarang, Surabaya, yang umumnya dipegang oleh Polisi Belanda pada intinya.

Untuk mengimbangi perkembangan lalu lintas yang terus meningkat, maka pemerintah Hindia Belanda memandang perlu membentuk wadah Polisi tersendiri yang khusus menangani lalu lintas, sehingga pada tanggal 15 Mei 1915, dengan Surat Keputusan Direktur Pemerintah Dalam Negeri No. 64/a lahirlah satu organ Polisi Lalu Lintas dalam tubuh Polisi Hindia Belanda. Dalam organ Polisi pada waktu itu ada empat bagian, yaitu bagian sekretaris, bagian serse, bagian pengawas umum dan bagian lalu lintas. Pada mulanya bagian lalu lintas di sebut Voer Wesen, sebagai jiplakan dari bahasa Jerman "Fuhr Wessen" yang berarti pengawasan lalu lintas. Organ ini terus disempurnakan, diberi nama asli dalam bahasa Belanda Verkeespolitie. artinya Polisi Lalu Lintas.

## **2. Pengertian Polisi Lalu Lintas (Polantas)**

Sebelum mendefenisikan pengertian Polantas maka yang mesti dipahami terlebih dahulu adalah Pengertian polisi itu sendiri. Menurut Satjipto Raharjo (2009:111) polisi merupakan alat negara yang bertugas memelihara

keamanan dan ketertiban masyarakat, memberikan pengayoman, dan memberikan perlindungan kepada masyarakat. Selanjutnya Satjipto Raharjo yang mengutip pendapat Bitner menyebutkan bahwa apabila hukum bertujuan untuk menciptakan ketertiban dalam masyarakat, diantaranya melawan kejahatan. Akhirnya polisi yang akan menentukan secara konkrit apa yang disebut sebagai penegakan ketertiban.

Dalam Undang-Undang No. 2 Tahun 2002 Tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia dalam Pasal 1 ayat (1) dijelaskan bahwa Kepolisian adalah segala hal-ihwal yang berkaitan dengan fungsi dan lembaga polisi sesuai dengan peraturan perundang-undangan. Istilah kepolisian dalam Undang-undang ini mengandung dua pengertian, yakni fungsi polisi dan lembaga polisi. Dalam Pasal 2 Undang-undang NO. 2 tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia, fungsi kepolisian sebagai salah satu fungsi pemerintahan negara di bidang pemeliharaan keamanan dan ketertiban masyarakat, penegakan hukum, pelindung, pengayom dan pelayan kepada masyarakat. Sedangkan lembaga kepolisian adalah organ pemerintah yang ditetapkan sebagai suatu lembaga dan diberikan kewenangan menjalankan fungsinya berdasarkan peraturan perundang-undangan (Sadjiyono, 2008: 52-53).

Selanjutnya Pasal 5 Undang-Undang No. 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia menyebutkan bahwa:

1. Kepolisian Negara Republik Indonesia merupakan alat negara yang berperan dalam memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat, menegakkan hukum, serta memberikan perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat dalam rangka terpeliharanya keamanan dalam negeri.
2. Kepolisian Negara Republik Indonesia adalah Kepolisian Nasional yang merupakan satu kesatuan dalam melaksanakan peran sebagaimana dimaksud dalam ayat (1).

Berdasarkan Pengertian Polisi di atas maka salah satu tugas kepolisian dalam menciptakan keamanan, ketertiban dan perlindungan adalah dalam bidang lalu lintas.

Adapun penanganan bidang lalu lintas dilakukan oleh Polisi Lalu Lintas (Polantas), Pengertian Polantas tidak lain adalah polisi yang menjaga keamanan dan keselamatan dalam berlalu lintas.

### **C. Tinjauan Umum Kecelakaan Lalu Lintas**

#### **1. Pengertian Kecelakaan Lalu Lintas**

Sebelumnya yang harus kita pahami terlebih dahulu adalah pengertian lalu lintas. Lalu lintas merupakan gabungan dua kata yang masing-masing dapat diartikan tersendiri. Menurut Djajoesman (1976:50) mengemukakan bahwa secara harfiah lalu lintas diartikan sebagai gerak (bolak balik) manusia atau barang dari satu tempat ketempat lainnya dengan menggunakan sarana jalan umum.

Kecelakaan (*accident*) adalah kejadian yang tak terduga dan tidak diharapkan (Ismoyo Djati, 2001:13). Kecelakaan lalu-lintas adalah kejadian di mana sebuah kendaraan bermotor tabrakan dengan benda lain dan menyebabkan kerusakan. Kadang kecelakaan ini dapat mengakibatkan luka-luka atau kematian manusia atau binatang (WHO, 2004).

Sedangkan menurut Djajoesman (1976:67) menyatakan bahwa kecelakaan adalah kejadian yang tidak disengaja atau tidak disangka-sangka dengan akibat kematian, luka-luka atau kerusakan benda-benda.

Kecelakaan dapat didefinisikan sebagai suatu peristiwa yang jarang dan tak tentu kapan terjadi dan bersifat multi faktor yang selalu didahului oleh situasi dimana seorang atau lebih pemakai jalan telah gagal mengatasi lingkungan mereka. Filosofi penelitian kecelakaan menganggap kecelakaan sebagai suatu peristiwa yang acak, dari dua aspek yaitu lokasi, dan waktu (Dirjen Hubungan Darat DLLAJ, 1997).

Kecelakaan lalu lintas merupakan suatu masalah yang perlu mendapatkan perhatian lebih besar, khususnya pada jalan tol yang sebenarnya telah di rancang sebagai jalan bebas hambatan dan dilengkapi dengan fasilitas untuk kenyamanan, kelancaran dan keamanan bagi lalu lintas.

Definisi kecelakaan menurut Peraturan Pemerintah Nomor : 43 tahun 1993 pasal 93 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan adalah : suatu peristiwa di jalan yang tidak disangka-sangka dan tidak disengaja melibatkan

kendaraan dengan atau tanpa pemakai jalan lainnya, mengakibatkan korban manusia atau kerugian harta benda. Korban kecelakaan lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam hal ini adalah terbagi menjadi 3 (tiga), yaitu : Korban Mati, korban luka berat dan korban luka ringan.

Sedangkan dalam Pasal 1 Angka 24 UU Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan menjelaskan bahwa Kecelakaan Lalu Lintas adalah suatu peristiwa di Jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan Kendaraan dengan atau tanpa Pengguna Jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda.

Korban kecelakaan lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) disebut dalam Pasal 93 ayat (2), antara lain;

- a. Korban mati; Korban mati (*Fatality*), sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) adalah korban yang pasti mati sebagai akibat kecelakaan lalu lintas dalam jangka waktu paling lama 30 hari setelah kecelakaan tersebut. (ayat 3)
- b. Korban luka berat; Korban luka berat (*Serious Injury*), sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) adalah korban yang karena luka-lukanya menderita cacat tetap atau harus dirawat dalam jangka waktu 30 hari sejak terjadi kecelakaan. (ayat 4).
- c. Korban luka ringan; Korban luka ringan (*Light Injury*), sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) adalah korban yang tidak masuk dalam pengertian diatas, (ayat 3) dan (ayat 4).

Secara teknis kecelakaan lalu lintas didefinisikan sebagai suatu kejadian yang disebabkan oleh banyak faktor yang tidak sengaja terjadi (*Random Multy Factor Event*). Dalam pengertian secara sederhana, bahwa suatu kecelakaan lalu lintas terjadi apabila semua faktor keadaan tersebut secara bersamaan pada satu titik waktu tertentu bertepatan terjadi. Hal ini berarti memang sulit meramalkan secara pasti dimana dan kapan suatu kecelakaan akan terjadi.

Kurangnya Kesadaran Membawa Malapetaka, Kesadaran adalah kesadaran akan perbuatan. Sadar artinya merasa, tau atau ingat (kepada keadaan yang sebenarnya), keadaan ingat akan dirinya, ingat kembali (dari pingsannya), siuman, bangun (dari tidur) ingat, tau dan mengerti. Manusia sebagai pengguna dapat berperan sebagai pengemudi atau pejalan kaki yang dalam keadaan normal mempunyai kemampuan dan kesiagaan yang berbeda-beda (waktu reaksi, konsentrasi dll). Perbedaan-perbedaan tersebut masih dipengaruhi oleh keadaan fisik dan psikologi, umur serta jenis kelamin dan pengaruh-pengaruh luar seperti cuaca, penerangan/lampu jalan dan tata ruang.

Kesadaran pengguna harus timbul dari hati dan pikiran pengguna itu sendiri, pemerintah hanya memfasilitasi dan membuat aturan agar nyaman, selamat di jalan. Banyak pelanggaran yang sudah dilakukan oleh pengguna jalan.

Kurangnya kesadaran pengguna jalan menyebabkan Pelanggaran lalu lintas seperti contoh photo pelanggaran dibawah ini dalam Undang-Undang Lalu Lintas Pasal 23 (1) Pengemudi kendaraan bermotor pada waktu mengemudikan kendaraan bermotor di jalan, wajib :

- a) Mampu mengemudikan kendaraannya dengan wajar;
- b) Mengutamakan keselamatan pejalan kaki;
- c) Menunjukkan surat tanda bukti pendaftaran kendaraan bermotor, atau surat tanda coba kendaraan bermotor, surat izin mengemudi, dan tanda bukti lulus uji, atau tanda bukti lain yang sah, dalam hal dilakukan pemeriksaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 16;
- d) Mematuhi ketentuan tentang kelas jalan, rambu-rambu dan marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, waktu kerja dan waktu istirahat pengemudi, gerakan lalu lintas, berhenti dan parkir, persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor, penggunaan kendaraan bermotor, peringatan dengan bunyi dan sinar, kecepatan maksimum dan/atau minimum, tata cara mengangkut orang dan barang, tata cara penggandengan dan penempelan dengan kendaraan lain;
- e) Memakai sabuk keselamatan bagi pengemudi kendaraan bermotor roda empat atau lebih, dan mempergunakan helm bagi pengemudi kendaraan bermotor roda dua atau bagi

pengemudi kendaraan bermotor roda empat atau lebih yang tidak dilengkapi dengan rumah-rumah.

Pasal 32 ayat (2) Penumpang kendaraan bermotor roda empat atau lebih yang duduk di samping pengemudi wajib memakai sabuk keselamatan, dan bagi penumpang kendaraan bermotor roda dua atau kendaraan bermotor roda empat atau lebih yang tidak dilengkapi dengan rumah-rumah wajib memakai helm.

Berdasarkan uraian diatas, maka dapat disimpulkan lalu lintas adalah kegiatan kendaraan bermotor dengan menggunakan jalan raya sebagai jalur lintas umum sehari-hari. Lalu lintas identik dengan jalur kendaraan bermotor yang ramai yang menjadi jalur kebiutuhan masyarakat umum. Oleh kerana itu lalu lintas selalu identik pula dengan penerapan tata tertib bermotor dalam menggunakan jalan raya.

Dengan demikian maka pelanggaran lalu lintas adalah pengabaian terhadap tata tertib lalu lintas yang dilakukan oleh pengguna kendaraan bermotor yang menimbulkan kecelakaan lalu lintas bagi pengguna jalan lainnya baik hilangnya nyawa maupun luka-luka.

Olehnya kita mengetahui bahwa kesadaran dalam berlalu lintas mesti ditingkatkan karena hal ini akan sangat menyelamatkan kita dari kecelakaan berlalu lintas.

Menurut Sartono (1993), korban manusia dalam kecelakaan lalu lintas dikelompokkan dalam empat macam kelas, yaitu ;

1. Klasifikasi berat (fatal accident), yaitu jika terdapat korban yang meninggal dunia meskipun hanya satu orang dengan atau tanpa korban luka berat atau ringan.
2. Klasifikasi sedang (serious injury accident), yaitu jika tidak terdapat korban yang meninggal dunia, namun dijumpai sekurang-kurangnya satu orang yang mengalami luka berat.
3. Klasifikasi ringan (light injury accident) yaitu, jika tidak terdapat korban meninggal dunia meskipun hanya dijumpai korban dengan luka ringan saja.
4. Klasifikasi lain, jika tidak ada manusia yang menjadi korban, sedangkan yang ada hanya kerugian material saja, baik berupa kerusakan kendaraan, jalan, jembatan.

## **2. Faktor-faktor Penyebab Kecelakaan**

Secara umum ada tiga faktor utama penyebab kecelakaan antara lain :

1. Faktor pengemudi (Road user),
2. Faktor kendaraan (Vehicle),
3. Faktor lingkungan jalan (Road environment).

Kecelakaan yang terjadi pada umumnya tidak hanya disebabkan oleh satu faktor saja, melainkan hasil interaksi antara faktor lain. Hal-hal yang tercakup dalam faktor-faktor tersebut antara lain ;

1. Faktor pengemudi : kondisi fisik (mabuk, lelah, sakit, dsb). Kemampuan mengemudi, penyebrang atau pejalan kaki yang lengah, dan lain-lain.
2. Faktor kendaraan : kondisi mesin, rem, lampu, ban, muatan, dan lain-lain.
3. Faktor lingkungan jalan : desain jalan (median, gradient, aliyemen, jenis permukaan, dsb), control lalu lintas (marka, rambu, lampu lalu lintas) dan lain-lain.
4. Faktor cuaca : hujan, kabut, asap, salju, dsb.

Pada dasarnya faktor-faktor tersebut berkaitan atau saling menunjang bagi terjadinya kecelakaan. Namun, dengan diketahuinya faktor penyebab kecelakaan dapat ditentukan langkah-langkah penanggulangan untuk menurunkan jumlah kecelakaan.

Sedangkan dalam sumber Wikipedia Indonesia (akses 12 oktober 2014) bahwa ada tiga faktor utama yang menyebabkan terjadinya kecelakaan, pertama yaitu faktor manusia, kedua adalah faktor kendaraan, dan yang terakhir adalah faktor jalan.

Kombinasi dari ketiga faktor itu bisa saja terjadi, antara manusia dengan kendaraan misalnya berjalan melebihi batas kecepatan yang ditetapkan kemudian ban pecah yang mengakibatkan kendaraan mengalami kecelakaan. Disamping itu masih ada faktor lingkungan, cuaca yang juga bisa berkontribusi terhadap kecelakaan.

## 1. Faktor manusia

Faktor manusia merupakan faktor yang paling dominan dalam kecelakaan. Hampir semua kejadian kecelakaan didahului dengan pelanggaran rambu-rambu lalu lintas. Pelanggaran dapat terjadi karena sengaja melanggar, ketidaktahuan terhadap arti aturan yang berlaku ataupun tidak melihat ketentuan yang diberlakukan atau pura-pura tidak tahu. Selain itu manusia sebagai pengguna jalan raya sering sekali lalai bahkan ugal ugalan dalam mengendarai kendaraan, tidak sedikit angka kecelakaan lalu lintas diakibatkan karena membawa kendaraan dalam keadaan mabuk, mengantuk, dan mudah terpancing oleh ulah pengguna jalan lainnya yang mungkin dapat memancing gairah untuk balapan.

## 2. Faktor kendaraan

Faktor kendaraan yang paling sering terjadi adalah ban pecah, rem tidak berfungsi sebagaimana seharusnya, kelelahan logam yang mengakibatkan bagian kendaraan patah, peralatan yang sudah aus tidak diganti dan berbagai penyebab lainnya. Keseluruhan faktor kendaraan sangat terkait dengan teknologi yang digunakan, perawatan yang dilakukan terhadap kendaraan. Untuk mengurangi faktor kendaraan perawatan dan perbaikan kendaraan diperlukan, disamping itu adanya

kewajiban untuk melakukan pengujian kendaraan bermotor secara reguler.

### 3. Faktor jalan

Faktor jalan terkait dengan kecepatan rencana jalan, geometrik jalan, pagar pengaman di daerah pegunungan, ada tidaknya median jalan, jarak pandang dan kondisi permukaan jalan. Jalan yang rusak/berlobang sangat membahayakan pemakai jalan terutama bagi pemakai sepeda motor.

### 4. Faktor Cuaca

Hari hujan juga memengaruhi unjuk kerja kendaraan seperti jarak pengereman menjadi lebih jauh, jalan menjadi lebih licin, jarak pandang juga terpengaruh karena penghapus kaca tidak bisa bekerja secara sempurna atau lebatnya hujan mengakibatkan jarak pandang menjadi lebih pendek. Asap dan kabut juga bisa mengganggu jarak pandang, terutama di daerah pegunungan.

Pada dasarnya faktor-faktor tersebut berkaitan atau saling menunjang bagi terjadinya kecelakaan. Namun, dengan diketahuinya faktor penyebab kecelakaan yang utama dapat ditentukan langkah-langkah penanggulangan untuk menurunkan jumlah kecelakaan.

#### **D. Hubungan *Traffic Accident Analysis* dengan Profesionalisme Kepolisian Republik Indonesia**

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia edisi Ketiga terbitan Pusat Bahasa Departemen Pendidikan Nasional dan Balai Pustaka (2005), profesionalisme dimaknai sebagai “mutu, kualitas, dan tindak tanduk yang merupakan ciri suatu profesi atau orang yang profesional”.

Selanjutnya, dalam buku Reformasi Menuju Kepolisian Republik Indonesia yang Profesional, terbitan Mabes Kepolisian Republik Indonesia (1999), “profesional”, berarti harus mempunyai dasar atau basis ilmu pengetahuan, pengalaman, keterampilan, kemahiran, dan keahlian yang memadai serta mempunyai kode etik atau etika profesi yang menjadi pedoman untuk ditaati secara tulus dan ikhlas.

Ciri seorang ‘profesional’ haruslah jujur, tahu akan kewajibannya, dan senantiasa menghormati hak orang lain. Tekad dalam jiwanya dan setiap moral perbuatannya dilandasi oleh niat untuk mengabdikan dirinya kepada kepentingan orang banyak. Dalam perkembangannya, pemahaman tentang profesi sempat didominasi oleh gagasan tentang ‘monopoli’ dan ‘otonomi’. Monopoli secara umum dimaksudkan sebagai hak eksklusif atas pekerjaan maupun manfaat apapun darinya yang menyangkut profesi yang bersangkutan. Sedangkan ‘otonomi’ atau ‘kemandirian’ yang akan dibahas kemudian diartikan sebagai kemerdekaan atau kebebasan suatu profesi untuk mengatur atau mengelola dirinya sendiri.

Erlyn Indarti (2008:3) mengatakan bahwa Polisi, dalam segala maknanya, adalah sebuah profesi. Ada seperangkat standar atau tolok-ukur tertentu yang membedakannya dengan profesi lain. Dikatakan demikian karena untuk menjadi atau untuk dapat disebut sebagai polisi, seseorang dituntut untuk memiliki kepakaran intelektual dan teknis, menjalani pelatihan dan pendidikan, mempunyai kompetensi, tergabung dalam suatu organisasi, serta hidup dengan disiplin dan kode etik, tertentu sebagaimana telah disepakati dan digariskan oleh profesi polisi itu sendiri.

Seorang polisi dituntut untuk mempunyai komitmen terhadap pelayanan publik. Dalam hal ini, selain memiliki karakteristik sebagaimana disebut di atas, polisi yang profesional dimaknai sebagai polisi yang memenuhi standar yang telah disepakati bersama didalam profesi polisi dan yang setiap pikiran, sikap, kata, dan perbuatannya dijiwai oleh profesionalisme polisi itu sendiri.

Satjipto Rahardjo (2003:5) mengatakan bahwa Indonesia adalah negara berdasar hukum, begitu kata-kata dalam penjelasan Undang-Undang Dasar kita. Dalam praktik, pikiran kita pada umumnya lalu melorompat kepada *Rule of Law*. Artinya, rumusan UUD NRI 1945 itu lalu kita praktikkan dengan doktrin dan asas yang adapada *Rule Of Law* tersebut. Untuk itu sudah semestinya dan menjadi (satu-satunya) cara untuk mempraktikkan negara berdasar hukum.

Begitupula Romli Atmasasmita (2001:54) mengatakan bahwa Penegakan hukum dalam keadaan bagaimanapun tidak boleh surut karena dalam dunia

akademis, para juris selalu berkata bahwa "sekalipun langit runtuh hukum harus tetap ditegakkan". Oleh karena itu masa transisi bukanlah suatu alasan untuk tidak menegakkan hukum baik secara baik, benar dan bertanggungjawab.

Secara konseptual, maka inti dan arti profesionalisme Kepolisian Republik Indonesia dalam penegakan hukum terletak pada kegiatan menyasikan hubungan nilai-nilai yang terjabarkan didalam kaidah-kaidah yang mantap dan mengejewantah dan sikap tindak sebagai rangkaian penjabaran nilai tahap akhir, untuk menciptakan, memelihara dan mempertahankan kedamaian pergaulan hidup. Konsepsi yang mempunyai dasar filosofis tersebut, memerlukan penjelasan lebih lanjut, sehingga akan tampak lebih kongkrit.

Penegakan hukum sebagai suatu proses, pada hakikanya merupakan penerapan diskresi yang menyangkut membuat keputusan yang tidak secara ketat diatur oleh kaidah hukum, akan tetapi mempunyai unsur penilalan pribadi. Dengan mengutip pendapat Roscoe Pound dalam Soerjono Soekanto dalam bukunya Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum maka La Favre menyatakan bahwa pada hakikatnya diskresi berada di antara hukum dan moral.

Oleh karena itu dapatlah dikatakan, bahwa penegakan hukum bukanlah semata-mata berarti pelaksanaan perundang-undangan, walaupun di dalam

kenyataan di Indonesia kecenderungannya adalah demikian, sehingga pengertian "*law enforcement*" begitu populer.

Selain dari itu, maka ada kecenderungan yang kuat untuk mengartikan penegakan hukum sebagai pelaksanaan keputusan-keputusan hakim. Perlu dicatat bahwa pendapat-pendapat yang agak sempit tersebut mempunyai kelemahan-kelemahan, apabila pelaksanaan daripada perundang-undangan atau keputusan-keputusan hakim tersebut malahan mengganggu kedamaian di dalam pergaulan hidup.

Berdasarkan penjelasan-penjelasan tersebut di atas dapatlah ditarik suatu kesimpulan sementara, bahwa masalah pokok dari pada penegakan hukum sebenarnya terletak pada faktor-faktor yang mungkin mempengaruhinya. Faktor-faktor tersebut mempunyai arti yang netral sehingga dampak positif atau negatifnya terletak pada isi faktor tersebut.

Faktor-faktor tersebut adalah sebagai berikut :

- 1) Faktor hukumnya sendiri yang didalam tulisan ini akan dibatasi pada Undang-Undang saja.
- 2) Faktor penegak hukum, yakni pihak-pihak yang membentuk maupun menerapkan hukum.
- 3) Faktor sarana atau fasilitas yang mendukung penegakan hukum.
- 4) Faktor masyarakat, yakni lingkungan dimana hukum tersebut berlaku atau diterapkan.

5) Faktor kebudayaan, yakni sebagai hasil karya, cipta dan rasa yang didasarkan pada karsa manusia di dalam pergaulan hidup.

Kelima faktor tersebut saling berkaitan antara yang satu dengan yang lainnya karena semuanya merupakan esensi dari penegakan hukum serta juga merupakan tolak ukur daripada efektivitas dari penegakan hukum.

Dengan demikian Kelima faktor tersebut akan dibahas sebagai berikut :

a. Undang-Undang

Salah satu cara yang dapat ditempuh untuk mewujudkan supremasi hukum tersebut adalah dengan melakukan perubahan-perubahan di setiap aspek kehidupan bernegara, terutama perubahan dan pembaruan terhadap aspek hukum atau yang dikenal dengan reformasi hukum. Program reformasi hukum tidak bisa harus digulirkan secara bersama-sama. perwujudan reformasi hukum ini dapat dilakukan melalui berbagai upaya seperti penyempurnaan dan pembaharuan peraturan perundang-undangan.

Di dalam tulisan ini, maka yang diartikan dengan Undang-Undang dalam artimaterial adalah peraturan tertulis yang berlaku umum dan dibuat oleh penguasa pusat maupun daerah yang sah. Dengan demikian maka undang-undang dalam materiil mencakup:

1) Peraturan pusat yang berlaku untuk semua warga negara atau suatu golongan tertentu saja maupun yang berlaku umum di sebagian wilayah negara.

- 2) Peraturan setempat yang hanya berlaku di suatu tempat atau daerah saja.

Undang-undang merupakan suatu sarana untuk mencapai kesejahteraan spiritual dan material bagi masyarakat maupun pribadi, melalui pelestarian ataupun pembaharuan (inovasi). Artinya, supaya pembuat Undang-undang tidak sewenang-wenang atau supaya undang-undang tersebut tidak menjadi huruf mati, maka perlu di penuhi beberapa syarat tertentu, yakni antara lain sebagai berikut :

- 1) Keterbukaan di dalam proses pembuatan undang-undang.
- 2) Pemberian hak kepada warga masyarakat untuk mengajukan usul tertentu, melalui cara-cara, sebagai berikut :
  - a) Penguasa setempat mengundang mereka yang berminat untuk menghadiri suatu pembicaraan mengenai peraturan tertentu yang akan dibuat.
  - b) Suatu Departemen tertentu mengundang organisasi-organisasi tertentu untuk memberikan masukan bagi suatu rancangan undang-undang yang sedang disusun.
  - c) Acara dengar pendapat di Dewan Perwakilan Rakyat.
  - d) Pembentukan kelompok-kelompok penasehat yang terdiri dari tokoh-tokoh dan ahli-ahli terkemuka.

Masalah yang dijumpai didalam undang-undang adalah adanya berbagai undang-undang yang belum juga mempunyai peraturan pelaksanaan,

padahal didalam undang-undang tersebut diperintahkan demikian. Persoalan lain yang mungkin timbul didalam undang-undang adalah ketidakjelasan didalam kata-kata yang dipergunakan di dalam perumusan pasal-pasal tertentu. Kemungkinan hal itu disebabkan, oleh karena persamaan kata-kata yang artinya dapat ditafsirkan secara luas sekali, atau karena soal terjemahan dari bahasa Belanda yang kurang tepat.

#### b. Faktor Penegak Hukum

Ruang lingkup dari istilah "penegak hukum" adalah luas sekali, oleh karena mencakup mereka, yang secara langsung dan secara tidak langsung berkecimpung dibidang penegakan hukum. Di dalam tulisan ini, maka dimaksudkan dengan penegak hukum akan dibatasi pada kalangan yang secara langsung berkecimpung dalam bidang penegakan hukum yang tidak hanya mencakup "*law enforcement*", akan tetapi juga "*peace maintenance*".

Kiranya sudah dapat diduga kalangan tersebut mencakup mereka yang bertugas di bidang-bidang kehakiman, kejaksaan, kepolisian, kepengacaraan dan pemasyarakatan.

Seorang penegak hukum, sebagaimana halnya dengan warga-warga masyarakat lainnya, lazimnya mempunyai beberapa kedudukan dan peranan sekaligus. Dengan demikian tidaklah mustahil, bahwa antara berbagai kedudukan dan peranan timbul konflik (*status conflict* "dan *conflict of roles*). Kalau di dalam kenyataannya terjadi suatu kesenjangan antara peranan

yang seharusnya dengan peranan yang sebenarnya dilakukan atau peranan aktual, maka terjadi suatu kesenjangan peranan (*role-distance*).

Teringat dalam Pidato Megawati Soekarno Putri pada tahun 2002 mengatakan di samping faktor masyarakat peta permasalahan penegakan hukum, sangat dipengaruhi oleh kondisi badan-badan yang berada di bawah pemerintah, lembaga peradilan, dan kegiatan profesi kepengacaraan, yang masing-masing tunduk pada undang-undang yang mengaturnya.

#### c. Faktor Sarana Atau Fasilitas

Tanpa adanya sarana atau fasilitas tertentu, maka tidak mungkin penegakan hukum akan berlangsung dengan lancar. Sarana atau fasilitas tersebut antara lain, mencakup tenaga manusia yang berpendidikan dan terampil, organisasi yang baik, peralatan yang memadai, keuangan yang cukup, dan seterusnya. Kalau hal-hal itu tidak terpenuhi maka mustahil penegakan hukum akan mencapai tujuannya.

#### d. Faktor Masyarakat

Penegakan hukum selain ditentukan oleh aturan-aturan hukumnya sendiri, fasilitas, dan penegak hukumnya tetapi juga sangat ditentukan juga terhadap kesadaran dan kepatuhan masyarakat.

Faktor-faktor itu telah memenuhi standar yang diperlukan untuk tegaknya hukum dengan baik. Penegakan hukum berasal dari masyarakat, bertujuan untuk mencapai kedamaian didalam masyarakat. Oleh karena itu dipandang dari sudut tertentu, maka masyarakat dapat mempengaruhi hukum tersebut.

Di dalam bagian ini, maka diketengahkan secara garis besar perihal pendapat-pendapat masyarakat mengenai hukum, yang sangat mempengaruhi kepatuhan hukumnya.

Kirannya jelas, bahwa hal ini pasti ada kaitannya dengan faktor-faktor terdahulu, yaitu Undang-undang, penegak hukum dan sarana dan fasilitas. Kualitas masyarakat dan golongan-golongan tersebut, pada saat yang sama juga akan mencerminkan budaya hukum yang kuat baik sikap, perilaku dan tingkat kepatuhan terhadap norma ataupun aturan yang berlaku, sangat menentukan dalam upaya mewujudkan ketertiban dan penegakan hukum.

Masyarakat Indonesia pada khususnya, mengenai pendapat-pendapat tertentu mengenai hukum. Pertama ada berbagai pengertian atau arti yang diberikan pada hukum yang variasinya adalah sebagai berikut :

- 1) Hukum diartikan sebagai ilmu pengetahuan.
- 2) Hukum diartikan sebagai disiplin, yakni sistem ajaran tentang kenyataan.
- 3) Hukum diartikan sebagai norma atau kaidah, yakni patokan perilaku pantas yang diharapkan.
- 4) Hukum diartikan sebagai tata hukum (hukum positif tertulis).
- 5) Hukum diartikan sebagai keputusan, pejabat atau penguasa.
- 6) Hukum demikian sebagai proses pemerintahan.
- 7) Hukum diartikan sebagai perilaku teratur dan unik.
- 8) Hukum diartikan sebagai jalinan nilai.

#### 9) Hukum diartikan sebagai seni.

Dari sekian banyaknya pengertian yang diberikan pada hukum, terdapat kecenderungan yang besar pada masyarakat, untuk mengartikan hukum dan bahkan mengidentifikasikannya dengan petugas (dalam hal ini penegak hukum sebagai pribadi).

Menurut Soerjono Soekanto (2008:33-34) bahwa salah satu akibatnya adalah bahwa baik buruknya hukum adalah senantiasa dikaitkan dengan pola perilaku bahwa baik buruknya hukum adalah senantiasa dikaitkan dengan pola perilaku penegak hukum tersebut, yang menurut pendapatnya merupakan pencerminan dari hukum sebagai struktur maupun proses. Untuk jelasnya, akan dikemukakan suatu contoh yang diambil suatu unsur kalangan penegak hukum, yakni polisi yang dianggap sebagai penegak hukum oleh masyarakat luas disamping unsur-unsur lainnya, seperti misalnya, seperti misalnya, hakim, jaksa dan seterusnya.

#### e. Faktor Kebudayaan

Apabila masyarakat mematuhi hukum karena kesukarelaannya, tidak karena dipaksa, maka ketaatannya itu menandakan adanya budaya hukum yang tumbuh di dalam masyarakat tersebut. Budaya hukum perlu ditumbuhkan, karena tanpa budaya hukum mudah terjadi pelanggaran hukum di dalam masyarakat.

Oleh karena itu pemerintah yang tidak memiliki budaya hukum atau budaya hukumnya rapuh, biasanya mudah memerintah dengan tangan besi

karena cenderung akan selalu menggunakan pendekatan kekuasaan/keamanan (*security approach*).

Baharudin Lopa, (1999:53) mengingatkan bahwa Pemerintah yang demikian akan memprioritaskan terjaminnya kepatuhan hukum oleh masyarakat sehingga terwujud keamanan dan ketertiban. Ia akan berusaha agar tercipta kepatuhan hukum oleh masyarakat sehingga terwujud keamanan dan ketertiban. Artinya, masyarakat harus patuh kepada hukum meskipun mereka harus dipaksa atau dipertakuti. Padahal kepatuhan (ketaatan) kepada hukum yang seyogyanya memang harus ditegakkan, haruslah kepatuhan dengan sukarela. Tetapi hal ini bisa dicapai kalau masyarakat yang akan patuh kepada hukum itu menyadari bahwa hukum itu bermanfaat baginya seperti dapat menjamin hak-haknya, mampu menciptakan keadilan, ketentraman dan sebagainya.

Faktor kebudayaan yang sebenarnya bersatu padu dengan faktor masyarakat sengaja dibedakan, oleh karena di dalam pembahasannya akan diketengahkan masalah sistem nilai-nilai yang menjadi inti dari kebudayaan spiritual atau non material. Sebagai suatu system (atau sub sistem dari sistem kemasyarakatan), maka Hukum mencakup struktur, substansi dan kebudayaan.

Kebudayaan (sistem) hukum pada dasar hukum yang berlaku, nilai-nilai mana merupakan konsep-konsep abstrak mengenai apa yang dianggap baik (sehingga dianuti) dan apa yang dianggap buruk (sehingga dihindari). Nilai-

nilai tersebut, lazimnya merupakan nilai-nilai yang mencerminkan dua keadaan ekstrim yang harus diserasikan.

Pasangan nilai yang berperan dalam hukum, adalah sebagai berikut:

1. Nilai ketertiban dan nilai ketentraman.
2. Nilai jasmaniah, kebendaan dan nilai rohaniah atau akhlak.
3. Nilai kelanggengan atau *konservatisme* dan nilai kebauran inovatisme kualitas bangsa dan negara pada taraf terakhir bergantung pada kualitas warga negaranya serta kualitas golongan-golongan yang terbentuk dalam masyarakat dan hidup dibawah kepemimpinan masing-masing.

Dari sudut yang hakiki ini, melalui penulisan ini saya menghimbau lapisan kepemimpinan seluruh golongan untuk secara berencana dan sinkron dengan penataan sistem nasional, melakukan penataan masing-masing golongan sebagai subsistem dari sistem nasional itu.

Proses perubahan sosial kemasyarakatan yang cepat sekarang ini, tidak hanya menumbuhkan kemajuan daya kritis masyarakat terhadap tatanan yang mengekangnya selama ini, namun lebih jauh lagi, proses ini juga mendorong sikap tindak masyarakat kearah partisipasi secara aktif dalam penyelenggaraan kehidupan bermasyarakat dan bernegara.

Di bidang hukum, kesadaran yang kuat dari masyarakat untuk terlibat secara optimal dalam hal pembentukan, pelaksanaan, pengawasan sampai dengan evaluasi mengalami peningkatan yang signifikan. Kesadaran hukum

di dalam masyarakat, walau dalam bidang tertentu masih lemah, telah cukup dapat dianggap sebuah langkah awal untuk diayunkan kelangkah-langkah berikutnya. Yang mengkhawatirkan justru kesadaran hukum dari aparatur hukum sendiri, yang selama ini menjadi kepanjangan tangan dari kekuasaan dan sampai saat ini masih menikmati keistimewaaan-keistimewaan yang dimilikinya sebagai aparatur hukum.

### **BAB III**

#### **METODE PENELITIAN**

Menurut Soerjono Soekanto (2006:6), pada dasarnya metodologi penelitian merupakan pedoman tentang tata cara seseorang ilmuwan mempelajari, menganalisa, dan memahami lingkungan yang dihadapinya. Untuk itu dalam penulisan proposal yang akan dijadikan skripsi nantinya untuk dapat memenuhi persyaratan ilmiah dan kebenarannya dapat dipercaya haruslah menggunakan metode yang tepat.

##### **A. Lokasi Penelitian**

Penelitian ini dilakukan di Makassar, yaitu di Direktorat Lantas Polda Sulsel (Sub Direktorat Pembinaan Hukum Direktorat Lalu Lintas Polda Sulsel). Pemilihan lokasi pelaksanaan penelitian ini berdasarkan pada pertimbangan bahwa Sub Direktorat Pembinaan Hukum Direktorat Lalu Lintas Polda Sulsel merupakan salah satu Institusi yang menangani kasus kecelakaan lalu lintas di Kota Makassar.

##### **B. Jenis dan Sumber Data**

Jenis dan sumber data yang dipergunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

- a. Data Primer yaitu data pokok yang diperoleh dari studi lapangan pada lokasi penelitian dalam hal ini di Direktorat Lantas Polda

Sulsel (Sub Direktorat Pembinaan Hukum Direktorat Lalu Lintas Polda Sulsel), melakukan wawancara dengan Dirlantas Polda Sulsel dan Anggota Sub Direktorat Pembinaan Hukum Direktorat Lalu Lintas Polda Sulselsesuai dengan permasalahan yang dibahas.

- b. Data Sekunder yaitu data penunjang yang diperoleh melalui studi pustaka pada berbagai literatur, Peraturan perundang-undangan, hasil penelitian dan berbagai sumber lain yang berkaitan dengan pokok pembahasan ini.

### **C. Teknik Pengumpulan Data**

Untuk memperoleh data baik data Primer maupun data Sekunder dilakukan dengan melalui teknik yaitu :

- a. Telaah Pustaka, yaitu mempelajari dan mengkaji data pada berbagai literatur yang ada.
- b. Wawancara, yaitu melakukan wawancara (*interview*) langsung kepada responden yang telah ditetapkan yang dalam hal ini Dirlantas Polda Sulsel dan Anggota Sub Direktorat Pembinaan Hukum Direktorat Lalu Lintas Polda Sulsel.

### **D. Analisis Data**

Analisis data dari penulis berusaha untuk memecahkan permasalahan yang tertuang dalam rumusan masalah dengan menggunakan analisis data

deskriptif kualitatif, yaitu menggambarkan suatu keadaan atau status fenomena dengan kata-kata atau kalimat, kemudian dipisahkan menurut kategori untuk memperoleh kesimpulan.

## **BAB IV**

### **HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

#### **A. Hasil Penelitian**

##### **1. Gambaran Umum Kota Makassar**

###### **1.1 Letak Wilayah**

Secara geografis, Kota Makassar berada berada koordinat 119derajat bujur timur dan 5,8 derajat lintang selatan, dengan batas-bataswilayah sebagai berikut :

- a. Sebelah Utara berbatasan dengan Kabupaten Pangkajene Kepulauan.
- b. Sebelah Timur berbatasan dengan Kabupaten Maros.
- c. Sebelah Selatan berbatasan dengan Kabupaten Gowa dan Takalar.
- d. Sebelah Barat berbatasan dengan Selat Makassar.

Wilayah Kota Makassar yang berbatasan langsung dengan Selat Makassar mempunyai garis pantai sepanjang 32 km yang membentang dari arah Selatan ke Utara, membujur ke arah Timur Laut. Wilayahnya mencakup beberapa pulau, diantaranya Pulau Kayangan, Pulau Lae-Lae, Pulau Lanjukang, Pulau Langkai, Pulau Lumu-Lumu, Pulau Bone Batang, Pulau Barang Lompo, Pulau Barangkeke, Pulau Kodingareng Iompo, Pulau Samalona dan pulau-pulau kecil lainnya.

## 1.2 Luas Wilayah

Luas Wilayah Kota Makassar adalah 175,77 km<sup>2</sup>. Secara umum konfigurasi bentuk wilayah Kota Makassar termasuk datar dan menurut morfologi regional merupakan deretan pegunungan Lompobattang yang berrelief rendah. Keadaan topografinya datar hingga berombak dengan ketinggian berkisar antara 1-25 meter di atas permukaan laut. Satuan relief di daerah ini pada umumnya ditutupi aluvium hasil sedimentasi rawa, pantai dan sungai serta material hasil gunung api, dengan kemiringan lereng 0-2 %.

Bentuk lahan adalah hasil bentukan asal aluvial di beberapa tempat mempunyai ketinggian yang sangat rendah dari permukaan laut sehingga sering tergenang dan merupakan rawa-rawa. Bentuk lahan ini dijumpai disekitar muara Sungai Tallo dan Sungai Jeneberang yang secara geomorfologi dikategorikan sebagai dataran banjir sungai. Selanjutnya daerah yang mempunyai bentuk topografi berombak sebagai bagian terkecil dari wilayah Kota Makassar hanya dijumpai di wilayah utara dan timur yang secara administratif termasuk Kecamatan Biringkanaya.

Secara administratif Kota Makassar sebagai Ibukota Propinsi Sulawesi Selatan, mempunyai luas wilayah 175,77 km<sup>2</sup> atau 0,28 % dari luas wilayah Sulawesi Selatan, terdiri dari 14 Kecamatan 143 Kelurahan.

Dari 14 Wilayah Kecamatan, Kecamatan Biringkanaya yang merupakan wilayah terluas yaitu : 48,22 km<sup>2</sup> atau 27,43 persen luas Kota Makassar dan Kecamatan Mariso yang merupakan wilayah kecamatan terkecil dengan luas

wilayah : 0, 182 Ha. Gambaran luas wilayah perkecamatan dalam Kota Makassar dapat dilihat pada tabel dibawah ini :

Tabel 1

Luas Wiayah Perkecamatan Kota Makassar, Sulawesi Selatan

NO	KECAMATAN	LUAS (Km2)
1	Mariso	1,82
2	Mamajang	2,25
3	Tamalate	20,21
4	Makassar	2,52
5	Ujung Pandang	2,63
6	Wajo	1,99
7	Bontoala	2,1
8	Ujung Tanah	5,94
9	Tallo	5,83
10	Panakkukang	17,05
11	Biringkanaya	48,22
12	Tamalanrea	31,84
13	Manggala	24,14
14	Rappocini	9,23
<b>Jumlah</b>		<b>175,77</b>

*Sumber : Dinas Kependudukan dan Catatan Sipil Kota Makassar 2014*

## 2. Data Jenis Dan Jumlah Laka Lantas Sub Direktorat Pembinaan Hukum Direktorat Lalu Lintas Polda Sulsel

Sesuai hasil penelitian yang dilakukan penulis di Sub Direktorat Pembinaan Hukum Direktorat Lalu Lintas Polda Sulsel, diperoleh informasi bahwa ada beberapa Jenis dan Jumlah Laka Lantas di Sulawesi Selatan. Untuk lebih jelasnya penulis memaparkan dalam bentuk tabel.

Tabel 1

Jumlah Laka Lantas Tahun 2013

NO	POLRES	JUMLAH LAKA	KORBAN			
			MD	LB	LR	RUMAT
1	POLRESTABES MKS	961	136	261	945	2.321.325.000
2	POLRES PELABUHAN MKS	30	5	1	21	1.206.750.000
3	POLRES GOWA	295	57	126	331	916.900.000
4	POLRES MAROS	357	92	129	250	1.272.310.000
5	POLRES PARE-PARE	123	28	39	95	194.950.000
6	POLRES PANGKEP	120	53	21	120	557.200.000
7	POLRES BARRU	91	56	33	68	1.136.710.000
8	POLRES SIDRAP	211	55	189	121	787.360.000
9	POLRES PINRANG	301	50	63	300	846.950.000
10	POLRES POLMAN	104	28	61	67	681.600.000
11	POLRES MAMASA	16	1	7	14	14.300.000
12	POLRES MAJENE	84	24	22	66	189.200.000
13	POLRES MAMUJU	68	54	20	60	215.300.000
14	POLRES MAMUJU UTARA	87	33	62	76	280.850.000
15	POLRES LUWU	214	58	69	246	726.600.000
16	POLRES LUWU TIMUR	58	26	28	35	403.400.000
17	POLRES LUTRA	204	40	24	208	642.350.000
18	POLRES PALOPO	98	20	17	211	253.750.000
19	POLRES ENREKANG	24	8	25	18	308.600.000
20	POLRES TATOR	52	30	3	46	98.500.000

21	POLRES BONE	249	92	137	212	794.550.000
22	POLRES TAKALAR	69	43	23	68	465.780.000
23	POLRES JENEPONTO	109	37	83	87	392.350.000
24	POLRES BANTAENG	119	36	51	138	138.025.000
25	POLRES BULUKUMBA	175	77	123	88	223.850.000
26	POLRES SINJAI	54	23	25	25	64.850.000
27	POLRES SELAYAR	38	5	8	36	314.100.000
28	POLRES WAJO	167	59	42	184	555.210.000
29	POLRES SOPPENG	85	35	77	47	418.100.000
JUMLAH		4.563	1.261	1.769	4.184	16.421.720.000

*Sumber : Direktorat Lalu Lintas Kepolisian Daerah Sulawesi Selatan 2013*

Menurut analisis penulis, terjadi penurunan angka kecelakaan lalu lintas yang sangat signifikan dari tahun 2013 ke tahun 2014 (Jan-Okt). Khususnya yang terjadi di Kota Makassar. Dimana sesuai tabel yang ada bahwa pada Tahun 2013 telah terjadi kecelakaan lalu lintas sebanyak 961 dan mengakibatkan sedikitnya 136 korban yang meninggal dunia, 261 luka berat dan 945 korban luka ringan. Adapun kerugian materi mencapai Rp. 2.321.325.000,- (dua miliar lebih). Sedangkan dalam tahun 2014 (Jan-Okt) sesuai tabel yang ada bahwa kecelakaan lalu lintas di Kota Makassar berjumlah 689 yang mengakibatkan sedikitnya 92 korban meninggal dunia, 199 korban luka berat dan 596 korban luka ringan. Adapun kerugian materinya mencapai Rp. 1.557.451.000,- (satu miliar lebih). Sebagaimana dalam tabel dibawah ini :

Tabel 2

## Jumlah Laka Lantas Tahun 2014 (Jan-Okt)

NO	POLRES	JUMLAH LAKA	KORBAN			
			MD	LB	LR	RUMAT
1	POLRESTABES MKS	689	92	199	596	1.557.451.000
2	POLRES PELABUHAN MKS	26	1	1	12	105.900.000
3	POLRES GOWA	234	62	104	235	785.600.000
4	POLRES MAROS	261	74	56	175	520.285.000
5	POLRES PARE-PARE	91	34	15	30	98.850.000
6	POLRES PANGKEP	117	44	4	94	460.800.000
7	POLRES BARRU	78	43	23	107	1.107.750.000
8	POLRES SIDRAP	166	45	86	146	542.425.000
9	POLRES PINRANG	271	40	64	305	788.400.000
10	POLRES POLMAN	56	18	61	90	1.072.900.000
11	POLRES MAMASA	10	0	1	12	11.800.000
12	POLRES MAJENE	55	26	14	64	178.100.000
13	POLRES MAMUJU	53	48	16	73	326.600.000
14	POLRES MAMUJU UTARA	65	31	25	89	354.500.000
15	POLRES LUWU	204	61	16	310	605.200.000
16	POLRES LUWU TIMUR	30	20	24	33	377.600.000
17	POLRES LUTRA	169	37	41	172	497.250.000
18	POLRES PALOPO	87	23	2	145	196.050.000
19	POLRES ENREKANG	27	12	18	18	93.750.000
20	POLRES TATOR	33	22	3	64	84.500.000
21	POLRES BONE	204	62	106	167	674.600.000
22	POLRES TAKALAR	56	24	26	31	150.150.000
23	POLRES JENEPONTO	106	47	101	40	314.700.000
24	POLRES BANTAENG	97	34	14	152	136.450.000
25	POLRES BULUKUMBA	167	72	50	133	223.150.000
26	POLRES SINJAI	47	17	6	60	184.950.000
27	POLRES SELAYAR	25	8	5	36	72.500.000
28	POLRES WAJO	168	39	42	152	619.550.000
29	POLRES SOPPENG	72	37	62	47	323.550.000
JUMLAH		3.664	1.073	1.185	3.588	12.464.311.000

Sumber : Direktorat Lalu Lintas Kepolisian Daerah Sulawesi Selatan 2014

Olehnya itu, dapat ditarik sebuah kesimpulan bahwa persentase dalam angka penurunan kecelakaan lalu lintas di Kota Makassar terjadi penurunan yang signifikan.

Namun disisi lain, tidak dapat dipungkiri bahwa angka kecelakaan lalu lintas di Kota Makassar masih terbilang besar, olehnya masih membutuhkan beberapa upaya yang harus dilakukan oleh pihak **Kepolisian Daerah Sulawesi Selatan** untuk meminimalisir angka kecelakaan setiap tahunnya.

Dan menurut analisis penulis dari data yang tersedia diatas adalah tingkat kecelakaan lalu lintas di Kota Makassar dipengaruhi sebagian besar oleh masyarakat yang tidak mentaati peraturan lalu lintas, jumlah kendaraan yang makin bertambah setiap harinya, dan balap liar yang masih menjadi musuh utama setiap warga.

## **2.1 Pembahasan**

### **1. Implementasi *Traffic Accident Analysis* Di Dalam Proses Penyidikan Kecelakaan Lalu Lintas Di Kota Makassar**

Implementasi *Traffic Accident Analysis* dalam proses penyidikan kecelakaan lalu lintas di Kota Makassar sehingga dapat mengurangi kecelakaan lalu lintas, dipengaruhi oleh berbagai faktor yang sangat kompleks dan adanya keterkaitan antara satu dengan yang lainnya. Faktor-faktor tersebut meliputi internal dan eksternal, baik relatif statis maupun kondisi ril yang sedang berkembang.

## a. Faktor Internal

Faktor internal yang mempengaruhi terciptanya keamanan dan ketertiban masyarakat dalam berlalu lintas, terdiri dari :

### 2.1.1 Kekuatan

Adapun dari segi kekuatan yang dimiliki oleh Kepolisian Daerah Sulawesi Selatan dan Barat (sulsebar) adalah sebagai berikut :

- 1) Kepolisian Daerah Sulawesi Selatan dan Barat (Sulsebar) telah mengambil langkah reformasi menuju lembaga kepolisian sipil, profesional, dan mandiri, dengan pembenahan berkelanjutan pada reformasi *structural*, *instrumental* dan *cultural*. Reformasi di bidang *cultural* dalam menghadapi masa depan yang makin kompleks dengan tuntutan masyarakat yang makin ketat, maka Polda Sulsebar akan mereformasi pola kerja dan perilaku para anggota polisi untuk mewujudkan pelayanan terbaik kepada masyarakat dalam rangka mewujudkan kesadaran berkendara.
- 2) Salah satu strategi / kebijakan pimpinan Polda Sulsebar selaku penanggung jawab bidang keamanan dan ketertiban dalam berkendara di Sulawesi Selatan dan Barat adalah memperluas kemitraan (*partnership dan networking*) secara bertahap dengan masyarakat memanfaatkan potensi yang ada dalam masyarakat.
- 3) Komitmen pimpinan Polda Sulsebar untuk terus mengembangkan SDM yang mampu mengemban tugas Kepolisian Republik

Indonesia dan mencukupi baik dari segi kualitas maupun kuantitas dalam rangka menciptakan lembaga kepolisian yang profesional.

- 4) Rekrutmen Kepolisian Republik Indonesia khususnya di Polda Sulsebar yang semakin ditingkatkan kuantitasnya sehingga ratio Kepolisian Republik Indonesia dibandingkan masyarakat yang dilayani semakin kecil.
- 5) Semakin meningkatnya kesempatan bagi anggota Kepolisian Republik Indonesia untuk dapat mengikuti pendidikan di luar negeri sekaligus menjadikan kontribusi perbandingan kondisi perilaku tertib berlalu lintas.
- 6) Sarana dan prasarana yang dimiliki Kepolisian Daerah Sulawesi Selatan dan Barat baik markas, sarana transportasi dan komunikasi semakin ditingkatkan dalam rangka menunjang tugas pokoknya.

b. Kelemahan

Adapun dari segi kelemahan yang dimiliki oleh Kepolisian Daerah Sulawesi Selatan dan Barat (sulsebar) adalah sebagai berikut :

- 1) Apabila dilihat dari jumlah personel Satlantas Polda Sulsebar yang bertugas di bidang operasional, dibandingkan dengan luas wilayah, panjang jalan serta jumlah kendaraan umum yang ada tentu masih sangat kurang.

- 2) Selain dari kuantitas (jumlah), kualitas personil Satlantas Polda Sulsebar apabila dilihat dari pendidikan kejuruan yang dimiliki masih relatif kurang. Dengan tidak dimilikinya pendidikan kejuruan apabila tidak diimbangi dengan pelatihan-pelatihan di kesatuan secara rutin, maka ketrampilan dasar sebagai seorang anggota polisi lalu lintas tentu tidak akan memadai.
- 3) Masih ada kecenderungan untuk menyelesaikan perkara laka lintas di luar pengadilan yang berakibat tidak dilaporkan atau tidak terdata sehingga menyebabkan pengambilan keputusan untuk pencegahan kecelakaan lalu lintas tidak didukung data akurat.
- 4) Adanya sikap mental beberapa petugas yang kurang peduli terhadap masalah penyelesaian kecelakaan laka lintas yang dihadapi pada jalan-jalan dan waktu-waktu tertentu dan menganggap sebagai kegiatan rutinitas, karena lebih berharap alih tugas dibidang pelayanan administrasi kendaraan atau pengemudi.
- 5) Tingkat kepercayaan masyarakat khususnya pengguna jalan raya kepada Polantas relatif masih rendah, bahkan ketakutan pada Polantas di jalan masih tinggi, akibat persepsi masa lampau tentang penyimpangan perilaku Polisi yang lebih menonjolkan aspek represif/ penindakan kepada para pelanggar peraturan lalu lintas di jalan raya. Di tengah rendahnya budaya / kesadaran

berlalu lintas di jalan raya maka pendekatan yang sifatnya represif diimbangi dengan persuasif dan edukatif akan lebih bisa diterima.

- 6) Apabila dilihat dari sarana pendukung pelaksanaan tugas dapat dilihat jumlah kendaraan dinas yang dimiliki bila dibandingkan dengan jumlah personil yang ada, masih kurang sehingga tidak akan bisa menunjang mobilitas anggota Sat Lantas secara optimal.
- 7) Kesejahteraan anggota Kepolisian Daerah Sulawesi Selatan dan Barat (Sulselbar) yang rendah membuka peluang perilaku “tidak patuh hukum” dari anggota-anggota Polisi khususnya Polisi lalu lintas dalam penanganan kasus-kasus pelanggaran lalu lintas. Diantara petugas lapangan disinyalir masih ada yang melakukan penindakan sekaligus vonis ditempat secara menyolok tanpa melalui prosedur yang telah ditetapkan. Hal tersebut karena bersinggungan dengan kepentingan masyarakat secara langsung telah menciptakan penilaian yang negatif kepada Polantas.
- 8) Ketakutan dalam mendatakan kasus laka lantas dikaitkan dengan target penyelesaian kasus sehingga ada modus manipulasi laporan.
- 9) Sebagai anggota di lapangan dipandang masih kurang menguasai perundang-perundangan sehingga kewenangan selaku aparat penegak hukum tidak dapat diaplikasikan sepenuhnya dalam mengantisipasi ketidak tertiban berlalu lintas, sebaliknya masih

ada diantara anggota yang dalam menjalankan kewenangannya menunjukkan arogansi.

#### **b. Faktor Eksternal**

Adapun faktor eksternal yang mempengaruhi keamanan dan ketertiban berlalu lintas di Kota Makassar antara lain sebagai berikut :

- 1) Makin kontrol eksternal dari DPR / DPRD, BPK, berbagai lembaga negara lain dan LSM serta harapan masyarakat terhadap kinerja Kepolisian Daerah Sulawesi Selatan dan Barat (Sulselbar) merupakan bentuk kepedulian masyarakat yang memotivasi peningkatan sumber daya dan kinerja Kepolisian Daerah Sulawesi Selatan dan Barat (Sulselbar) terkhususnya bagian lalu lintas di Kota Makassar.
- 2) Melihat dari kekuatan jumlah masyarakat sukarelawan pengatur lalu lintas yang relatif besar, sangat berpeluang untuk menambah kekuatan mitra Kepolisian Daerah Sulawesi Selatan dan Barat (Sulselbar) dalam rangka ikut serta mengemban fungsi Kamtibcar lalu lintas. Selain itu menjamurnya berbagai kelompok pemilik motor seperti misalnya “ Makassar Honda Tiger Club, Makassar Scoopy Club, Vespa Club dan lain-lain (yang memberikan contoh baik terhadap pengendara bermotor) bisa dijadikan mitra dan sarana kampanye kamtibselcar lantas yang efektif.
- 3) Keberadaan petugas Polantas di lapangan dipandang sebagai sosok hukum bagi pemakai jalan.

- 4) Kepedulian masyarakat dalam menciptakan perilaku tertib berlalu lintas disampaikan melalui program penyiaran televisi melalui dialog interaktif dengan nara sumber atau melalui media cetak dalam kolom kontak pembaca.
- 5) Pembangunan infrastruktur / prasarana transportasi guna meningkatkan keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas di Kota Makassar.
- 6) Terbitnya berbagai regulasi pemerintah daerah dalam rangka peningkatan pendapatan asli daerah, pada sisi lain masyarakat menuntut peningkatan pelayanan transportasi umum serta kondisi prasarana transportasi yang semakin memadai.
- 7) Hasil-hasil kajian para pakar maupun lembaga-lembaga penelitian yang disampaikan dalam forum-forum ilmiah atau melalui media cetak dan elektronika, sebagai bentuk kepedulian dalam meningkatkan perilaku tertib berlalu lintas.
- 8) Peningkatan tuntutan standard service pada berbagai *public service providers* di masyarakat, mendorong Kepolisian Daerah Sulawesi Selatan dan Barat (Sulselbar) menfokuskan pada upaya meningkatkan *service excellence* dalam penanggulangan kejahatan dan ketidaktertiban.

Analisis penulis dari implementasi *traffic accident analysis* sangat membantu polantas dalam mengidentifikasi jumlah kecelakaan yang ada di

Kota Makassar agar angka kecelakaan lalu lintas turun dalam rangka mewujudkan profesionalisme Kepolisian Republik Indonesia.

Selanjutnya dalam proses penyidikan kasus kecelakaan lalu lintas, peran pihak kepolisian adalah sebagai berikut:

1. Memproses Laporan / Informasi Proses penyidikan kasus kecelakaan lalu lintas yang dilaksanakan di pihak kepolisian, yang menangani adalah Sat Lantas khususnya Idik Laka. Pejabat yang bertanggung jawab secara teknis dalam proses tersebut adalah Kasat Lantas sebagai penyidik. Dalam proses tersebut mulai dari TKP yang menangani adalah petugas lalu lintas lapangan (Unit penjagaan dan pengaturan) atau Unit Patwal. Penyidik pembantu dari Idik Laka selanjutnya memproses laporan dan melakukan pemeriksaan awal, pemeriksaan terhadap tersangka, korban dan saksi serta melengkapi berkas perkara.
2. Mendatangi Tempat Kejadian Perkara Persiapan mendatangi TKP kecelakaan lalu lintas yaitu personil terdiri dari anggota Polantas minimal 2 (dua) orang dan anggota Sabhara minimal 2 (dua) orang serta unsur bantuan teknis (laboratorium kriminal dan identifikasi untuk melakukan pemotretan, pengambilan sidik jari dan tindakan lain yang diperlukan). Apabila kecelakaan lalu lintas berakibat kemacetan lalu lintas yang panjang perlu menyertai anggota Bimmas untuk memberikan informasi kepada pengemudi

agar pengemudi sabar untuk antri karena telah terjadi kecelakaan lalu lintas.

3. Permintaan Visum et Repertum Pembuktian merupakan tahap paling menentukan dalam proses persidangan pidana mengingat pada tahap pembuktian tersebut akan ditentukan terbukti tidaknya seorang terdakwa melakukan perbuatan pidana sebagaimana yang didakwakan penuntut umum. Oleh karena pembuktian merupakan bagian dari proses peradilan pidana, maka tata cara pembuktian tersebut terikat pada Hukum Acara Pidana yang berlaku yaitu Undang-Undang nomor 8 tahun 1981. Dalam pasal 183 Undang-Undang nomor 8 tahun 1981 dinyatakan: “Hakim tidak boleh menjatuhkan pidana kepada seseorang kecuali apabila dengan sekurang-kurangnya dua alat bukti yang sah ia memperoleh keyakinan bahwa suatu tindak pidana benar-benar terjadi dan bahwa terdakwalah yang melakukannya”.
4. Pembuatan Berita Acara Pemeriksaan di TKP   Berita Acara Pemeriksaan di TKP dibuat oleh Penyidik/ Penyidik Pembantu yang melakukan pengolahan TKP, dengan materi sebagai berikut:
  - 1) Hasil yang ditemukan di TKP baik TKP itu sendiri, korban, saksi-saksi, tersangka maupun barang bukti.
  - 2) Tindakan yang dilakukan oleh petugas (TPTKP dan pengolahan TKP) terhadap hasil yang ditemukan di TKP.

- 3) Disamping Berita Acara Pemeriksaan di TKP dibuat juga Berita Acara Pemetretan di TKP dan Berita Acara lain-lain sesuai tindakan yang dilakukan.
- 4) Berita Acara Pemeriksaan di TKP dibuat ditandatangani pemeriksa dan ditandatangani juga oleh saksi/ tersangka yang menyaksikan pemeriksaan.
- 5) Mengadakan koordinasi dengan pihak Jasa Raharja dalam rangka mempercepat klaim asuransi bagi korban luka maupun meninggal dunia.

Menurut **Nurdin**, selaku Kasubdit Bin Gakkum mengatakan bahwa Proses Penyidikan Kecelakaan Lalu Lintas dilakukan dengan menggunakan metode Traffic Accident Analysis di lokasi kejadian. Menurutnya, metode ini lebih efektif dalam mengungkapkan penyebab kecelakaan dan mengumpulkan bukti-bukti. Metode ini, dilakukan diantaranya dilihat dengan bekas pengereman dan posisi kendaraan. Metode TAA ini melibatkan sekitar 60 personil dan beberapa alat.

## **2. Kendala-Kendala dalam Proses Penyidikan Kecelakaan Lalu Lintas dan Upaya yang Dilakukan Oleh Sub Direktorat Pembinaan Hukum Direktorat Lalu Lintas Polda Sulsel Pada Tahun 2013 s/d 2014**

### **2.1 Kendala-Kendala dalam Proses Penyidikan Kecelakaan Lalu Lintas Di Kota Makassar**

Adapun kendala yang dihadapi oleh pihak **Direktorat Pembinaan Hukum Direktorat Lalu Lintas Polda Sulsel** antara lain sebagai berikut :

- 1) Pengaturan oleh anggota di jalan yang tidak terkendali dan tidak mempunyai keterampilan dasar teknik pengaturan lalu lintas dan motifnya ekonomi semata, maka banyak ditemui hal-hal yang justru bisa menyebabkan kemacetan lalu lintas dan kriminal (perusakan, pemerasan, dan intimidasi) maupun kecelakaan.

Sebagaimana hasil wawancara penulis dengan bapak **Nurdin, Kasubdit Bin Gakkum Polda Sulselbar** bahwa hal ini telah menjadi budaya yang tidak baik bagi peraturan lalu lintas, sehingga banyaknya kecelakaan, pelanggaran lalu lintas terjadi. Akibatnya menimbulkan kerugian serta budaya penegakan hukum tidak tercermin ditengah masyarakat. Kurangnya wawasan dari anggota di lapangan sehingga biasanya kewenangan disalahgunakan dalam menegakkan hukum.

- 2) Disiplin masyarakat pengguna jalan raya masih sangat rendah.

Hal ini sebagai mana ditegaskan oleh bapak **Nurdin**, bahwa kurangnya kedisiplinan masyarakat disebabkan karena kurangnya anggota kepolisian yang berjaga di pos-pos lalu lintas. Apabila tidak ada kehadiran anggota Kepolisian Republik Indonesia / Polantas secara fisik aka kecenderungan melakukan pelanggaran dengan melanggar rambu-rambu dan peraturan akan meningkat. Ketidaktertiban berlalu lintas sebagai fenomena sehari-hari telah dipandang

sebagai suatu budaya sehingga perilaku pemakai jalan yang menyimpang diterima sebagai suatu kondisi yang tidak dapat dielakkan.

- 3) Penerapan sanksi denda atas pelanggaran lalu lintas yang masih jauh lebih rendah dari denda maksimal sebagaimana ditetapkan dalam perundang-undangan, sehingga tidak menimbulkan efek jera bagi pelanggar.

Hal ini karena mayoritas masyarakat yang terkena tilang, dan ditambah kurang disiplinnya anggota polantas maka sering terjadi “bayar ditempat” sebagaimana yang telah disebutkan di atas.

- 4) Sistem pelayanan penumpang angkutan umum yang diberi peluang untuk mengangkut melebihi kapasitas sehingga membuat operator lebih condong mengejar uang setoran tanpa mempedulikan/mengesampingkan disiplin berlalu lintas.

**Nurdin, Kasubdit Bin Gakkum Polda Sulselbar** mengatakan bahwa kendaraan angkutan berat seperti truk, dan lain-lain masih dibiarkan beroperasi di siang hari sedangkan telah ada regulasi yang mengatur bahwa kendaraan roda sepuluh (angkutan berat) tidak diperbolehkan untuk beroperasi di siang hari untuk mengurangi angka kecelakaan lalu lintas dan juga mengurangi volume kemacetan khususnya di Kota Makassar.

5) Ketidak tertiban berlalu lintas sebagai dampak dari kebijakan pemerintah dalam hal pemberian ijin membangun tempat-tempat konsentrasi publik yang tidak disertai dengan sarana dan prasarana untuk perparkiran yang memadai atau penyeberangan.

Salah satu faktor terjadinya kecelakaan lalu lintas adalah karena berbagai macam sebab yang bisa menimbulkan kecelakaan lalu lintas misalnya kurangnya sarana dan prasarana perparkiran yang dimiliki oleh swalayan ataukah tempat public service lainnya. Hal ini karena tidak tegasnya pemerintah setempat untuk melakukan penutupan dan penertiban terhadap tempat public service atau swalayan yang tidak memiliki lahan parkir.

6) Jumlah korban meninggal dunia karena kecelakaan lalu lintas sebagai akibat dari ulah ketidak disiplin pemakai jalan, belum dipandang sebagai suatu keprihatinan bersama, namun dianggap sebagai suatu resiko pemakai jalan yang bisa menimpa siapa saja.

Sebagai telah kita ketahui bersama bahwa tidak sedikit yang mengalami kecelakaan lalu lintas meninggal ditempat. Hal ini masih dipandang oleh sebagian masyarakat sebagai suatu resiko pemakai jalan, oleh karenanya **Nurdin, Kasubdit Bin Gakkum Polda Sulselbar** mengajak kepada masyarakat agar lebih berhati-hati dalam berkendara karena “ingat keluarga di rumah”.

7) Terbatasnya pembangunan infrastruktur jalan yang tidak dapat mengimbangi pertumbuhan jumlah kendaraan yang demikian pesat.

Kota Makassar telah menjadi kota Dunia yang tiap harinya telah mengalami peningkatan volume kendaraan baik itu roda dua maupun roda empat. Volume kendaraan ini tidak berbanding lurus dengan sarana dan prasarana baik jalan dan sebagainya. Olehnya pemerintah dan memikirkan hal tersebut guna mengurangi kecelakaan lalu lintas khususnya di kota Makassar.

Analisis penulis mengenai kendala-kendala yang dihadapi dalam proses penyidikan kecelakaan di Kota Makassar adalah kurangnya data yang akurat dalam proses penyidikan dan disiplin masyarakat yang masih rendah mengenai aturan tata tertib lalu lintas.

## **2.2 Upaya yang Dilakukan Oleh Sub Direktorat Pembinaan Hukum Direktorat Lalu Lintas Polda Sulsel Pada Tahun 2013 s/d 2014**

Kepolisian Daerah Sulawesi Selatan dan Barat (Sulselbar) khususnya Direktorat Lalu Lintas memiliki fungsi lalu lintas sesuai dengan tugas dan peranannya dalam membina kamtibmas. Bahwa fungsi dan tugasnya merupakan fungsi kepolisian yang berdiri paling depan sebagai “etalase polisi berseragam” dan mempunyai peran yang lengkap, baik dalam tugas prementif, preventif sekaligus tugas-tugas penegakan hukum.

Secara umum Satlantas harus mampu menampilkan sosok polisi lalu lintas di jalan sesuai dengan motto yang selalu dituliskan di pintu kendaraan patroli Polantas yaitu “Melindungi dan Mengayomi”. Dalam kaitannya dengan permasalahan Implementasi Traffic Accident Analysis guna menurunkan angka kecelakaan lalu lintas, kondisi yang diharapkan adalah :

1. Situasi dan Kondisi Kepolisian Daerah Sulawesi Selatan dan Barat (Sulselbar) khususnya Direktorat Lalu Lintas.
  - a) Terpenuhinya jumlah anggota Satlantas baik secara kuantitas maupun kualitas.
    - 1) Perbandingan antara anggota Satlantas yang berada di pelayanan administrasi dan operasional diharapkan lebih banyak di operasional.
    - 2) Kualifikasi anggota Satlantas diharapkan minimal sudah memiliki dikjur Lantas. Sementara untuk mengimplementasikan *Traffic Accident Analysis* diperlukan anggota-anggota lantas yang sudah pernah dikjur lanjutan penyidikan kecelakaan lalu lintas.
  - b) Terpenuhinya sarana dan prasarana pendukung operasional Satlantas antara lain kendaraan operasional yang akan memudahkan petugas dengan cepat mendatangi TKP serta untuk keperluan mobilitas.

- c) Tersedianya alat / alsus lintas terutama untuk mendukung proses penyidikan kecelakaan lalu lintas.

## 2. Strategi Implementasi *Traffic Accident Analysis*

### a. Penanganan TKP Kecelakaan lalu lintas yang benar

- 1) Melaksanakan penanganan oleh TKP kecelakaan lalu lintas sesuai dengan tahapan yaitu 4 (empat) model tahapan penyidikan di Tempat Kejadian Perkara (TKP) kecelakaan lalu lintas yaitu : Tahap orientasi (*orientasi stage*), Tahap Persiapan (*preparation stage*), Tahap Pelaksanaan (*exsecution stage*) dan Tahap Kesimpulan (*conclution stage*). Penggunaan model tahapan di atas sangat penting, selain mempermudah dan mempersingkat waktu penyidikan juga menghindari adanya kepentingan yang saling tumpang tindih yang akan berdampak pada proses pembuktian.
- 2) Diterapkannya *scientific crime investigation* dalam masalah penyidikan kecelakaan lalu lintas dalam menggali penyebab, baik dari faktor manusia, kendaraan, jalan maupun lingkungannya. Pengungkapan terhadap kasus kecelakaan lalu lintas harus didasarkan pada teknologi kepolisian dengan langkah penyidikan yang terarah pada pembuktian secara ilmiah (*forensic criminalistic*).

### b. Pendataan yang benar.

Semua kejadian kecelakaan diketahui dan dilaporkan ke kesatuan. Kasus yang dilaporkan tidak hanya yang meninggal dunia, luka berat (tidak semua) atau kira-kira yang mudah ditangani. Demikian juga tidak ada pengabaian terhadap kasus tabrak lari dalam pendataan maupun upaya pengungkapannya. Diharapkan tidak ada lagi kecenderungan anggota hanya menyelesaikan kasus-kasus yang menguntungkan, tanpa melihat dampak. Tidak ada lagi adanya ketakutan dalam mendatakan dengan target penyelesaian kasus (modus manipulasi).

c. Data kecelakaan lalu lintas detail dan spesifik

Adanya keseragaman dalam pencantuman pada buku 1 oleh unit laka lintas dan mampu merangkum semua kasus laka yang terjadi di wilayahnya secara detail (antara lain : jenis tabrakan, bentuknya, lokasi) dan spesifik (korban terbesar, dilihat dari usia, profesi dan lain-lain). Demikian juga pengalihan ke buku 2 harus ada kriteria tertentu yang menjadi tanggung jawab atau porsi Perwira.

d. Analisa data yang benar

Diterapkannya scientific crime investigation dalam masalah penyidikan kecelakaan lalu lintas dalam menggali penyebab dari berbagai faktor :

- 1) Faktor manusia,
- 2) Faktor kendaraan,

- 3) Faktor jalan,
- 4) Faktor lingkungannya.

Dengan diketahuinya faktor-faktor penyebab tadi akan bisa diambil keputusan dalam rangka pencegahan yang akurat; penentuan sasaran menjadi jelas, penetapan cara bertindak jelas dan bisa ditetapkan skala prioritas.

### 3. Kecelakaan Lalu Lintas

- a. Terjadinya penurunan angka kecelakaan lalu lintas baik kuantitas maupun kualitas sehingga jatuhnya korban baik jiwa maupun materi akan bisa dihindarkan atau minimal ditekan seminimal mungkin.
- b. Polantas dalam pencegahan dan pengurangan kecelakaan lalu lintas harus mampu melakukan observasi dan penindakan terhadap pelanggaran-pelanggaran yang potensial menimbulkan kecelakaan lalu lintas tanpa pandang bulu dan konsisten sehingga tercipta kondisi dimana para pengguna jalan merasa bahwa kehadiran polantas ada dimana-dimana dan akan menindak setiap pelanggaran lalu lintas yang membahayakan diri sendiri ataupun orang lain termasuk pelanggaran terhadap ketertiban lalu lintas.
- c. Keamanan dan ketertiban lalu lintas terjaga dan menjamin ketentraman dan kenyamanan bagi pengguna jalan.

- d. Kesadaran hukum dan kepatuhan hukum masyarakat pengguna jalan raya yang meningkat terwujud dalam bentuk partisipasi aktif dan dinamis masyarakat terhadap upaya Kamseltibcar lantas yang semakin tinggi.

Menurut analisis penulis apabila *Traffic Accident Analysis* dapat diimplementasikan dengan benar maka *performance* Dirlantas Polda Sulselbar akan semakin meningkat. Dirlantas Polda Sulselbar akan mampu merekonstruksi kasus-kasus kecelakaan maut yang membawa banyak korban baik untuk kepentingan *pro yustisia* maupun untuk pengkajian / penelitian guna pengambilan keputusan dalam rangka pencegahan kecelakaan yang akurat karena didasarkan pada analisa yang akurat mengenai penyebab kecelakaan dari berbagai aspek.

Dengan demikian maka angka kecelakaan lalu lintas akan dapat dikurangi semaksimal mungkin sehingga keselamatan berlalu lintas semakin terwujud. Pada gilirannya maka pengakuan terhadap profesionalisme Dirlantas Polda Sulselbar akan muncul dari masyarakat. Tingkat profesionalisme Kepolisian yang didalamnya terkandung kapabilitas profesi, moral dan mental serta sikap perilaku selaku alat negara penegak hukum, pelindung, pengayom, pembimbing, dan pelayan masyarakat sesuai dengan harapan masyarakat. Profesionalisme Kepolisian Daerah Sulawesi Selatan dan Barat (Sulselbar) Republik Indonesia antara lain ditunjukkan dengan sikap yang selalu berpegang pada aturan yang berlaku, baik yang berlaku

secara umum maupun yang khusus untuk institusi kepolisian. Profesionalisme bukan semata-mata menjalankan tugasnya dengan mengandalkan tenaga, namun sikap profesionalisme ditunjukkan dengan pemahaman yang luas tentang bidang tugasnya.

## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **A. Kesimpulan**

Adapun Kesimpulan Penulis adalah:

1. Implementasi *Traffic Accident Analysis* Di Dalam Proses Penyidikan Kecelakaan Lalu Lintas Di Kota Makassar ini disebabkan oleh dua faktor yaitu faktor internal dan faktor eksternal. Adapun faktor internal antara lain : pertama, Kepolisian Daerah Sulawesi Selatan dan Barat (Sulselbar) telah mengambil langkah reformasi menuju lembaga kepolisian sipil, profesional, dan mandiri. Kedua, memperluas kemitraan (*partnership dan networking*) secara bertahap dengan masyarakat memanfaatkan potensi yang ada dalam masyarakat. Ketiga, mengembangkan SDM, keempat, Rekrutmen Kepolisian Republik Indonesia khususnya di Polda Sulselbar yang semakin ditingkatkan kuantitasnya sehingga ratio Kepolisian Republik Indonesia dibandingkan masyarakat yang dilayani semakin kecil. Adapun faktor eksternal seperti : kontrol eksternal dari DPR / DPRD, BPK, berbagai lembaga negara lain dan LSM serta harapan masyarakat terhadap kinerja Kepolisian Daerah Sulawesi Selatan dan Barat (Sulselbar).

2. Kendala-Kendala dalam Proses Penyidikan Kecelakaan Lalu Lintas dan Upaya yang Dilakukan Oleh Sub Direktorat Pembinaan Hukum Direktorat Lalu Lintas Polda Sulsel Pada Tahun 2013 s/d 2014.

Kendala yang dialami dalam proses penyidikan kecelakaan lalu lintas antara lain : pertama, Pengaturan oleh anggota di jalan yang tidak terkendali dan tidak mempunyai keterampilan dasar teknik pengaturan lalu lintas dan motifnya ekonomi semata. kedua, disiplin masyarakat pengguna jalan raya masih sangat rendah. Ketiga, Penerapan sanksi denda atas pelanggaran lalu lintas yang masih jauh lebih rendah dari denda maksimal sebagaimana ditetapkan dalam perundang-undangan, sehingga tidak menimbulkan efek jera bagi pelanggar. Keempat, Ketidaktertiban berlalu lintas sebagai dampak dari kebijakan pemerintah dalam hal pemberian ijin membangun tempat-tempat konsentrasi publik yang tidak disertai dengan sarana dan prasarana untuk perparkiran yang memadai atau penyeberangan. Dan lain sebagainya.

Adapun upaya yang dilakukan oleh Direktorat Lalu Lintas Polda Sulselbar Secara umum menampilkan sosok polisi lalu lintas di jalan sesuai dengan motto yang selalu dituliskan di pintu kendaraan patroli Polantas yaitu "Melindungi dan Mengayomi". Dalam kaitannya dengan permasalahan Implementasi *Traffic Accident Analysis* guna

menurunkan angka kecelakaan lalu lintas maka pihak konsisten untuk mengambil langkah dan tindakan seperti terpenuhinya jumlah polantas di lapangan, memberikan pengetahuan yang baik kepada anggota polentas terhadap penanganan kecelakaan lalu lintas, penerapan *scientified crime investigation*, pengambilan data yang akurat, dan lain sebagainya.

## **B. Saran**

Adapun saran penulis adalah :

1. Diharapkan partisipasi masyarakat dalam efektifitasnya penegakan hukum khususnya mengendarai kendaraan baik motor maupun mobil, selain aturan hukum memadai, aparat penegak hukum yang baik dan sarana dan prasarana yang menunjang cukup memadai, karena tanpa partisipasi masyarakat justru aturan hukum akan tidak berjalan efektif. Olehnya *Traffic Accident Analysis* akan menjadi “alat pamer” kepolisian khususnya Direktorat Lalu Lintas Polda Sulselbar manakala penegak hukum / polentas masih memiliki moral yang tidak baik dalam setiap penegakan hukum.
2. Diharapkan dalam rangka pelaksanaan penegakan hukum guna meningkatkan tingkat keselamatan lalu lintas serta terwujudnya masyarakat yang patuh hukum maka pihak kepolisian dalam hal ini Direktorat Lalu Lintas Polda Sulselbar harus menempatkan personilnya di tempat yang rawan kecelakaan dan kemacetan agar pengendara bisa disiplin dalam berkendara.

## DAFTAR PUSTAKA

### A. Buku

- Anton Tabah, 2002. *Polri Dalam Transisi Demokrasi*, Mitra Hardhasuma, Jakarta.
- Awaloedin Djamin, 1995. *Administrasi Kepolisian*, Mandira Buana, Jakarta.
- Baharudin Lopa, 1999. *Pertumbuhan Demokrasi, Penegakan Hukum dan Perlindungan Hak Asasi Manusia, Cetakan Pertama*, Yarsif Watampone, Jakarta.
- David Osborne, Ted Gaebler, 1999. *Mewirauahakan Birokrasi (Reinventing government)*, Pustaka Binaman Pressindo, Jakarta.
- Ditlantas Kepolisian Republik Indonesia, 2007. *Kumpulan Materi Rakemis Fungsi Lalu Lintas TA 2007*, Jakarta.
- Djajoesman, H. S. 1976. *Polisi dan Lalu-Lintas*. Mabes Kepolisian Republik Indonesia Press, Bandung.
- Erlin Indarti, 2008. *Membangun Professionalisme dan Kemandirian Polisi, Mewujudkan Demokrasi*, Beranda Kopolnas, Jakarta.
- Kansil, 1995. *Disiplin Berlalu Lintas di Jalan Raya*, Airlangga, Jakarta.
- Kunarto, 1999. *Kapita Selekta Binteman (pembinaan tenaga manusia) Kepolisian Republik Indonesia*, Cipta Manunggal, Jakarta.
- Mabes Kepolisian Republik Indonesia, 1987. *Kamus Istilah Kepolisian*, Dislitbang Kepolisian Republik Indonesia, Jakarta.
- Megawati Soekarno Putri, 2002. *Dalam Pidato Kenegaraan Presiden Republik Indonesia Dan Keterangan Pemerintah atas Rancangan Undang-Undang tentang Anggaran Pendapatan dan Belanja*

***Negara Tahun Anggaran 2003 Serta NotaKeuangannya di Depan Sidang Dewan Perwakilan Rakyat Pada Tanggal 16 Agustus 2002.***

Romli Atmasasmita, 2001. ***Reformasi Hukum. Hak Asasi Manusia dan Penegakan Hukum***, Mandar Maju, Jakarta.

S.T Simorangkir, Dkk,1980, ***Kamus Hukum Indonesia***, Alinea Baru, Jakarta.

Sadjiono, 2009, ***Memahami Hukum Kepolisian***, Laksbang Pressindo, Yogyakarta.

Satjipto Rahardjo,2000. ***Menuju Kepolisian Republik Indonesia Mandiri yang Profesional***, Yayasan Tenaga Kerja, Jakarta.

\_\_\_\_\_, 2003. ***Sisi-Sisi Lain Dari Hukum di Indonesia, Cetakan Pertama***, Kompas Media Nusantara, Jakarta.

Soerjono Soekanto,2006. ***Pengantar Penelitian Hukum***, UI Press, Jakarta.

\_\_\_\_\_,2008. ***Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum***, Rajawali, Jakarta.

Suparlan Parsudi (Ed), 2004. ***Bunga Rampai Ilmu Kepolisian Indonesia***, YPKIK, Jakarta.

TRL-UK/Institute of Road Engineering, 1997. ***Accident Costs in Indonesia. Road Research Development Project, Report No. RRDP 17***, Agency for Research and Development, Bandung.

## **B.Peraturan Perundang-undangan**

Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 Tentang Kepolisian Negara Republik  
Indonesia

UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan AngkutanJalan

Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 Tentang Kitab Undang-Undang  
Hukum Acara Pidana.

Peraturan Pemerintah Nomor 42 Tahun 1993 tentang Pemeriksaan  
Kendaraan Bermotor di Jalan.

Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 1993 tentang Kendaraan dan  
Pengemudi.

### **C.Internet**

([http://id.wikipedia.org/w/index.php?title=Kecelakaanlalu-  
lintas&action=edit&section=1](http://id.wikipedia.org/w/index.php?title=Kecelakaanlalu-lintas&action=edit&section=1))