



IMPLEMENTASI TRAFFIC ACCIDENT ANALYSIS GUNA MENANGGULANGI KECELAKAAN LALU LINTAS

TESIS

**Diajukan Dalam Rangka Memenuhi Persyaratan
Program Magister Ilmu Hukum**

OLEH :

**SABAR SUPRIYONO, SIK.
B4A 005 268**

PEMBIMBING

PROF. DR. NYOMAN SERIKAT PUTRA JAYA , SH. MH.

**PROGRAM MAGISTER ILMU HUKUM
PROGRAM PASCASARJANA
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
2010**

**IMPLEMENTASI TRAFFIC ACCIDENT ANALYSIS
GUNA MENANGGULANGI KECELAKAAN LALU LINTAS**

DISUSUN OLEH :

**SABAR SUPRIYONO, SIK.
B4A 005 268**

**DIPERTAHANKAN DI DEPAN DEWAN PENGUJI
PADA TANGGAL 8 MEI 2010**

**TESIS INI TELAH DITERIMA
SEBAGAI PERSYARATAN UNTUK MEMPEROLEH GELAR
MAGISTER ILMU HUKUM**

**PEMBIMBING
MAGISTER ILMU HUKUM**

**PROF. DR. NYOMAN SERIKAT PUTRA JAYA , SH. MH.
NIP. 19481212 197603 1 003**

IMPLEMENTASI TRAFFIC ACCIDENT ANALYSIS GUNA MENANGGULANGI KECELAKAAN LALU LINTAS

DISUSUN OLEH :

**SABAR SUPRIYONO, SIK.
B4A 005 268**

**DIPERTAHANKAN DI DEPAN DEWAN PENGUJI
PADA TANGGAL 8 MEI 2010**

**TESIS INI TELAH DITERIMA
SEBAGAI PERSYARATAN UNTUK MEMPEROLEH GELAR
MAGISTER ILMU HUKUM**

**PEMBIMBING
MAGISTER ILMU HUKUM**

**MENGETAHUI
KETUA PROGRAM**

**PROF. DR. NYOMAN SERIKAT P.J., SH. MH.
NIP. 19481212 197603 1 003**

**PROF. DR. PAULUS HADISUPRAPTO, SH. MH.
NIP. 19490721 197603 1 001**

KATA PENGANTAR

Assalamualaikum Wr. Wb.

Dengan mengucapkan segala puji dan syukur kepada Allah SWT, Tuhan YME yang menguasai seluruh alam semesta dan memberikan perlindungan kepada seluruh umat-Nya, maka akhirnya penulis dapat menyelesaikan Tesis ini. Sebagai Judul Dalam Tesis ini penulis memilih **“IMPLEMENTASI TRAFFIC ACCIDENT ANALYSIS GUNA MENANGGULANGI KECELAKAAN LALU LINTAS”** namun penulis sadari walaupun telah banyak masukan, arahan, bimbingan yang diberikan terutama oleh Dosen Pembimbing dalam upaya menyempurnakan Tesis ini, namun Tesis ini masih jauh dari kesempurnaan dan masih banyak kekurangan. Hal ini merupakan keterbatasan pengetahuan dan pengalaman penulis, dan bukan merupakan suatu kesengajaan.

Berangkat dari pendapat, bahwa banyak pendapat orang akan lebih menyempurnakan pendapat kita dalam mencapai tujuan, maka dengan segala kerendahan hati penulis mengharapkan masukan, kritik serta saran yang bersifat membangun sekaligus memperbaiki guna sempurnanya Tesis ini.

Pada kesempatan yang baik ini dengan segala kerendahan hati dan rasa hormat yang sangat dalam maka penulis menghaturkan terima kasih yang setinggi – tingginya, kepada :

1. Prof. Dr. Nyoman Serikat Putra Jaya, S.H. MH. selaku Dosen Pembimbing dalam Penulisan Tesis ini
2. Prof. Dr. Paulus Hadisuprpto, S.H. MH. selaku Ketua Program Pascasarjana Magister Ilmu Hukum Universitas Diponegoro dan selaku Dosen Pembimbing Metodologi Penelitian.

3. Prof. Dr. Barda Nawawi Arief, S.H. selaku Dosen Senior pada Program Magister Ilmu Hukum dan Mantan Ketua Program Pascasarjana Magister Ilmu Hukum Universitas Diponegoro pada saat Kelas Khusus Polda Masuk Sebagai Mahasiswa.
4. Prof. Dr. Arief Hidayat, S.H. MS. selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Diponegoro dan Dosen pada Program MIH Universitas Diponegoro
5. Prof. Dr. Yos Johan Utama, S.H. MHum. selaku Pembantu Dekan I Fakultas Hukum Universitas Diponegoro dan Dosen pada Program MIH Universitas Diponegoro
6. Bapak R.B. Sularto, S.H. MHum. selaku Dosen Hukum Pidana Fakultas Hukum Universitas Diponegoro dan Dosen Penguji.
7. Bapak Pujiyono, S.H. MHum. selaku Dosen Hukum Pidana Fakultas Hukum Universitas Diponegoro dan Dosen Penguji.
8. Ibu Ani Purwanti, S.H. MHum, Ibu Amalia, S.H. MHum. dan Bapak Eko Sabar Prihatin, S.H. MH. dimana Beliau – Beliau ini telah banyak membantu penulis untuk menyelesaikan studi pada Program Pascasarjana Magister Ilmu Hukum Universitas Diponegoro
9. Bapak dan Ibu Dosen serta Para Guru Besar pada Program Magister Ilmu Hukum Universitas Diponegoro Semarang yang telah memberikan bimbingan dan membantu dalam kelancaran penyelesaian Tesis ini.

Karena atas Bimbingan dan Arahan serta Pengajaran Beliau – Beliau tersebut maka penulis memperoleh pengetahuan yang sangat berharga. Semoga Allah SWT Memberkahi dan Melindungi Bapak dan Ibu Sekalian.
10. Seluruh Civitas Akademika Program Magister Ilmu Hukum Universitas Diponegoro, yang telah memberikan semangat kepada penulis dalam penulisan Tesis ini.

11. Istriku yang tercinta Arwina Devianty, S Sos. serta anak – anakku tersayang Callista Shekar Ayu Supriyono dan Banyu Ajinagoro Supriyono, yang selalu medoakan sehingga Tesis ini dapat terselesaikan.
12. Bapak Irjen Pol (Purn) H. Drs. Chaerul Rasjid, S.H. MH. Mantan Kapolda Jateng yang telah Mengajak dan Mendorong penulis bergabung di Kelas Khusus Polda untuk Menuntut Ilmu di Program Magister Ilmu Hukum Universitas Diponegoro, untuk itu penulis ucapkan terima kasih yang sebesar - besarnya atas semua bantuan dan bimbingan Beliau.
13. Bapak - Bapak di Kelas Khusus Polda yaitu “ Kelompok 16 “ yang selalu bersama – sama dalam Menuntut Ilmu di Program Magister Ilmu Hukum Universitas Diponegoro, penulis ucapkan terima kasih atas Kebersamaan, Kerukunan dan Kekompakan yang terjalin dengan baik, semoga ini dapat dijadikan Contoh dan Panutan bagi yang lain.
14. Semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu yang telah membantu pada saat Mununtut Ilmu maupun membantu dalam kelancaran penulisan Tesis ini, dan tak lupa penulis ucapkan terima kasih kepada AKBP. Suharti, S.H. MH. dan suami, Bapak Didi Pramudji Hartanto, S.H. MH. yang telah bersusah payah dan membantu dalam penyusunan Tesis ini hingga selesai.

Akhirnya besar harapan penulis agar Tesis ini dapat bernilai strategis dan bermanfaat bagi siapapun yang membaca dan menggunakannya untuk kepentingan dan kemajuan kehidupan bermasyarakat, berbangsa dan bernegara.

Bilahi taufiq wal hidayah, Wasalamualaikum. Wr. Wb.

Semarang, Mei 2010.

Penulis

ABSTRAK

Polres Sukoharjo yang terletak di wilayah Surakarta merupakan daerah lintas selatan Pulau Jawa (pantai Selatan Pulau Jawa) dan daerah lintas pertemuan antara Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta–Jawa Tengah dan Jawa Timur sehingga merupakan jalur padat yang sering terjadi kecelakaan lalu lintas yang menimbulkan banyak korban. Berdasarkan latar belakang tersebut di atas, maka Polres 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 Polri di wilayah Sukoharjo.

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui implementasi *Traffic Accident Analysis* saat ini dan untuk mengetahui implementasi *Traffic Accident Analysis* sebagai sarana peningkatan Profesionalisme Polri.

Penelitian ini bersifat deskriptif dan dilihat dari tujuannya termasuk penelitian hukum empiris. Lokasi penelitian ini dilakukan di beberapa Polres Kota Sukoharjo. Jenis data yang digunakan meliputi data primer dan data sekunder. Teknik pengumpulan data melalui wawancara dan penelitian kepustakaan baik buku-buku, peraturan perundang-undangan, makalah-makalah, hasil penelitian terdahulu, dokumen-dokumen, dan sebagainya. Analisis data menggunakan analisis kualitatif.

Berdasarkan penelitian ini, diperoleh hasil bahwa kualitas personil Satlantas kota Sukoharjo apabila dilihat dari pendidikan kejuruan yang dimiliki masih relatif kurang, masih ada kecenderungan untuk menyelesaikan perkara laka lantas di luar pengadilan yang berakibat tidak dilaporkan / tidak terdata sehingga menyebabkan pengambilan keputusan untuk pencegahan kecelakaan lalu lintas tidak didukung data akurat dan adanya sikap mental beberapa petugas yang kurang peduli terhadap masalah penyelesaian kecelakaan lalu 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 di samping itu disiplin masyarakat pengguna jalan raya masih sangat rendah. Apabila tidak ada kehadiran anggota Polri / Polantas secara fisik ada kecenderungan melakukan pelanggaran dengan melanggar rambu-rambu lalu lintas. Maka untuk tujuan mewujudkan Kamseltibcar Lantas Kota Sukoharjo dan peningkatan Profesionalisme Polri dibutuhkan implementasi *Traffic Accident Analysis* yaitu dengan menerapkan penanganan TKP Kecelakaan lalu lintas yang benar, pendataan yang benar, membuat data kecelakaan lalu lintas yang detail dan spesifik, analisis data yang benar.

Kata Kunci : *Traffic Accident Analysis*, Profesionalisme Polri.

ABSTRACT

Sukoharjo County Police, located in the Surakarta region, is the Southern line of Java Island (Java Island South Coast) region and the area of crossing between the Province of the Special Region of Yogyakarta – Central Java and East Java so that it is a crowded line in which accidents causing many casualties occur frequently. Based on the above-mentioned background, therefore, the County Police should perform efforts to eliminate occurring accidents by using some serious prevention. One of many efforts that can be conducted is by implementing the *Traffic Accident Analysis* in order to reduce traffic accidents to realize the Indonesian Police professionalism in Sukoharjo region.

The objectives of this research are to find out the implementation of *Traffic Accident Analysis* today and to find out the implementation of *Traffic Accident Analysis* as the means used for the improvement of Indonesian Police professionalism.

This research is a descriptive research and viewed from its objectives, it is included in the legal-empirical research. The locations of this research involve some County Police offices in Sukoharjo Regency. The used types of data include primary data and secondary data. Data collection techniques include interviews and literature research covering books, law and order, papers, previous research results, documents, and so on. Data analysis used the qualitative analysis.

Based on this research results, it is found that the quality of Sukoharjo Regency Traffic Unit personnel is still relatively inadequate. There is still a tendency to resolve traffic accident cases outside of the court resulting in the absence of reports/registrations of the cases, so that, it does not make the decision making of the prevention of traffic accident be supported by accurate data. Also, the mental attitudes of some officers who do not care of the matters of traffic accident resolutions faced on the particular roads and times, in which, they consider it as routine activities because they expect more to be transferred to the vehicle or driver administration service tasks. Besides that, the discipline of the road users is still very low. If there is no physical presence of Indonesian Police/traffic police officers, there is a tendency of committing violations by violating traffic signs. Therefore, for the purpose of realizing the Traffic Safety, Orderliness, and Fluency in Sukoharjo Regency and the improvement of Indonesian Police professionalism, it requires the implementation of *Traffic Accident Analysis*, which is, by implementing the correct handling of traffic accident sites, correct registration, creating detailed and specific traffic accident data, and correct data analysis.

Keywords : *Traffic Accident Analysis*, Indonesian Police professionalism

DAFTAR ISI

Hal

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGESAHAN	ii
KATA PENGANTAR	iii
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	viii
DAFTAR ISI	ix
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Perumusan Masalah	7
C. Tujuan Penelitian	7
D. Manfaat Penelitian	7
E. Kerangka Teori	8
F. Metode Penelitian	25
G. Sistematika Penulisan	30
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	31
A. Konsepsi <i>Traffic Accident Analysis</i>	17
B. Profesionalisme Polri	45
BAB III PEMBAHASAN	59
A. Implementasi <i>Traffic Accident Analysis</i> Saat Ini	58
B. Implementasi <i>Traffic Accident Analysis</i> Di Masa Mendatang Demi Meningkatkan Professionalisme Polri	90
BAB IV PENUTUP	109
A. Kesimpulan	109
B. Saran	110

DAFTAR PUSTAKA

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

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 sumberdaya 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**¹ 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.

¹ David Osborne, Ted Gaebler, 1999, *Mewirauahakan Birokrasi (Reinventing government)*, Jakarta PT Pustaka Binaman Pressindo, hal. 2

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. Benalu tersebut salah satunya adalah gangguan keamanan yang dapat berupa tindak kriminal, kerusuhan, konflik sosial, dsb. 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.²

Menurut **Satjipto Rahardjo**³: "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).

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.⁴ Dengan kata lain kegiatan-kegiatan polisi adalah berkenaan dengan sesuatu gejala yang ada dalam kehidupan sosial dari sesuatu masyarakat yang dirasakan

²Suparlan Parsudi (Ed), 2004, *Bunga Rampai Ilmu Kepolisian Indonesia*, Jakrta, YPKIK, hal. 5

³- Satjipto Rahardjo, 2000, *Menuju Kepolisian Republik Indonesia Mandiri yang Profesional*, Jakarta Yayasan Tenaga Kerja, hal. 10

⁴Awaloedin Djamin, *Administrasi Kepolisian*, CV Mandira Buana, Jakarta, 1995, hal. 1

sebagai beban/ gangguan yang merugikan para anggota masyarakat tersebut.⁵ Menurut **Bayley** “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”⁶

Perkembangan di bidang teknologi transportasi telah menyebabkan perkembangan moda 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. Di wilayah Polres Sukoharjo, setiap tahun rata-rata terjadi 200 kejadian kecelakaan lalu lintas

⁵ Parsudi Suparlan (Ed), *Op.Cit.*

⁶Kunarto, *Kapita Selekta Binteman (pembinaan tenaga manusia) Kepolisian Republik Indonesia*, Jakarta ,Cipta Manunggal, 1999, hal. 9

dengan korban meninggal dunia, luka berat dan ringan serta kerugian materiil yang menunjukkan trend peningkatan.⁷

Pada tahun 2006⁸ Polres Sukoharjo mencatat total kecelakaan lalu lintas sebanyak 296 kejadian dengan 32 orang meninggal dunia, 46 orang luka berat, 441 orang luka ringan dan kerugian materiil kurang lebih Rp. 387.100.000. Sampai dengan Juni 2007, angka kecelakaan lalu lintas sudah mencapai 218 kejadian dengan 16 orang meninggal dunia, 22 orang luka berat dan 279 orang luka ringan serta kerugian materiil sebesar Rp. 204.495.000. Dari data 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*)⁹ yang bisa mengakibatkan tingkat kefatalan, sedangkan untuk kecelakaan di luar kota (jalan antar kota), seperti daerah pada jalur Pantura menunjukkan gambaran yang mengindikasikan dominasi dengan keterlibatan kendaraan roda empat ke atas dengan tingkat kefatalan yang juga menghawatirkan. 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

⁷ Ditlantas Kepolisian Republik Indonesia, 2007 : *Kumpulan Materi Rakemis Fungsi Lalu Lintas TA 2007*, Jakarta.

⁸ Ditlantas Kepolisian Republik Indonesia, 2007, *Ibid*.

⁹ Agus Bari Sailendra, *Pengkajian Besaran Biaya Kecelakaan Lalu Lintas Atas Dasar Perhitungan Biaya Korban Kecelakaan Studi Kasus Bandung, Cirebon Dan Purwokerto*, Karya Tulis Penelitian Tim studi Pengembangan Besaran Biaya Kecelakaan Lalu Lintas Pusat Litbang Jalan dan Jembatan, Puslitbang Jalan dan Jembatan, Bandung, hal. 6

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.

Polres Sukoharjo yang terletak di wilayah Surakarta merupakan daerah lintas selatan Pulau Jawa (pantai Selatan Pulau Jawa) dan daerah lintas pertemuan antara Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta - Jawa Tengah dan Jawa Timur sehingga merupakan jalur padat yang sering terjadi kecelakaan lalu lintas yang menimbulkan banyak korban. Berdasarkan latar belakang tersebut di atas, maka Polres 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 di wilayah Sukoharjo.

B. PERMASALAHAN

Adapun permasalahan dalam penelitian ini adalah :

- 1) Bagaimana implementasi *Traffic Accident Analysis* di dalam kerangka penanggulangan kecelakaan lalu lintas ?

- 2) Bagaimana implementasi *Traffic Accident Analysis* sebagai sarana peningkatan Profesionalisme Kepolisian Republik Indonesia ?

C. TUJUAN PENELITIAN

Adapun tujuan penelitian ini adalah:

- 1) Untuk mengetahui implementasi *Traffic Accident Analysis* menanggulangi kecelakaan lalu lintas saat ini.
- 2) Untuk mengetahui implementasi *Traffic Accident Analysis* dalam rangka menanggulangi kecelakaan lalu lintas di masa mendatang.

D. MANFAAT PENELITIAN

Adapun manfaat yang diharapkan dari penelitian ini adalah:

1. Manfaat Teoretis:
 - a. Untuk mengetahui penjabaran konsep implementasi *Traffic Accident Analysis* Kepolisian Republik Indonesia guna mendukung keberhasilan Kepolisian Republik Indonesia dibidang penegakan hukum dalam rangka mewujudkan Keamanan Dalam Negeri.
 - b. Untuk menjadi bahan kajian akademis dalam melihat implementasi *Traffic Accident Analysis* guna menurunkan kecelakaan lalu lintas mewujudkan Keamanan Dalam Negeri.
 - c. Untuk menjadi bahan kajian ilmiah penanggulangan kecelakaan lalu lintas.
2. Manfaat Praktis:

Sebagai sumbangan pemikiran akademis yang aplikatif kepada Lembaga Kepolisian Republik Indonesia secara umumnya, dan khususnya pula kepada Satlantas Polres Sukoharjo Surakarta tentang perlunya implementasi *Traffic Accident Analysis* guna menurunkan kecelakaan lalu lintas dalam rangka mewujudkan profesionalisme Kepolisian Republik Indonesia.

E. KERANGKA PEMIKIRAN

1. Strategi *Traffic Accident Analysis* Dalam Penanggulangan Kecelakaan Lalu Lintas

a) Konsepsi *Traffic Accident Analysis*

Lalu-lintas adalah gerak pindah manusia dengan atau tanpa alat penggerak dari satu tempat ke tempat yang lain dengan menggunakan jalan sebagai ruang geraknya.¹⁰ Kemudian Lalu-lintas Adalah gerak Kendaraan dan orang di Ruang Lalu Lintas Jalan..¹¹ 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 Engineering Study and Project Agency (RoSPA)*¹² 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).

¹⁰Djajoesman, H. S. 1976. *Polisi dan Lalu-Lintas*. Bandung : Mabes Kepolisian Republik Indonesia Press, hal. 69

¹¹ Lihat Pasal 1, UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

¹²TRL-UK/Institute of Road Engineering, 1997, *Accident Costs in Indonesia. Road Research Development Project*, Report No. RRD 17, Agency for Research and Development, Bandung, Indonesia, hal. 2

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 Nomor 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 pengaman Pengguna Jalan, alat pengawasan dan pengamanan Jalan, serta fasilitas pendukung.

Menurut Naskah Direktorat Lalu Lintas¹³, Kepala Penyidik Kecelakaan Lalu Lintas tentang Analisis Kecelakaan Lalu Lintas tahun 2004 dinyatakan bahwa analisis kecelakaan lalu lintas 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”.

¹³ Ditlantas Babinkum Kepolisian Republik Indonesia, Lalu Lintas Dalam Angka Tahun 2005 dan Semester I Tahun 2006.

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.¹⁴ Akurasi data diterapkan dengan *scientific crime investigation* dalam masalah penyidikan kecelakaan lalu lintas dalam menggali penyebab dari berbagai faktor:

- Faktor manusia;
- Faktor kendaraan;
- Faktor jalan;
- 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. Apabila Traffic Accident Analysis* dapat diimplementasikan dengan benar, maka *performance* Satuan Lalu Lintas Polres Sukoharjo akan semakin meningkat.

b) Strategi *Traffic Accident Analysis* sebagai Sarana Penal

Upaya penanggulangan kejahatan secara garis besar dapat dibagi dua yaitu: lewat jalur "*penal*" (hukum pidana) dan lewat jalur "*non penal*" (bukan hukum pidana/diluar hukum pidana).

Penegakan Hukum Lalu Lintas di Bidang Represif, yaitu:

(a) Dasar Hukum

- Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang KUHP;
- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Peraturan Pelaksanaannya;

¹⁴M. Naufal Yahya, *Kinerja Keselamatan di Indonesia*, Jagatara ed. I, Jakarta, 2004, hal.5

- Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia;
- Undang-Undang 38 Tahun 2004 tentang Jalan ;
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 41 sampai dengan No. 44 Tahun 1993;
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol;
- Keputusan Menteri Perhubungan;
- Peraturan Daerah.

(b) Definisi

Pelanggaran adalah penyimpangan terhadap ketentuan undang-undang yang berlaku. Pelanggaran lalu lintas adalah pelanggaran terhadap persyaratan administrasi dan/atau pelanggaran terhadap persyaratan teknis oleh pemakai kendaraan bermotor sesuai ketentuan peraturan perundangan lalu lintas yang berlaku. Penindakan pelanggaran lalu lintas adalah tindakan hukum yang ditujukan kepada pelanggar peraturan lalu lintas yang dilakukan oleh petugas Kepolisian Republik Indonesia secara edukatif maupun secara yuridis.

Tindakan edukatif adalah tindakan yang diberikan oleh petugas Kepolisian Republik Indonesia berupa pemberian teguran dan peringatan dengan cara simpatik terhadap para pelanggar lalu lintas, sedangkan secara yuridis adalah penindakan dengan menggunakan tilang dan atau menggunakan berita acara singkat / sumir / tipiring atau dengan berita acara biasa terhadap pelanggaran yang berpotensi atau memiliki bobot sangat fatal / berat dan dapat merusak fasilitas umum (putusnya jembatan dan lain-lain) serta melakukan penyidikan terhadap kecelakaan lalu lintas yang meliputi sejak penanganan Tindakan Pertama Tempat Kejadian Perkara

(TPTKP), olah TKP, pemeriksaan dan pemberkasan serta pengajuan ke sidang pengadilan maupun pengajuan permohonan klaim asuransi.

Penegakan Hukum Lalu Lintas di Bidang Pencegahan (*Prevetif*), yaitu:

(a) Dasar Hukum

- Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang KUHP;
- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Peraturan Pelaksanaannya;
- Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia;
- Undang-Undang 38 Tahun 2004 tentang Jalan ;
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 41 sampai dengan 44 Tahun 1993;
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol;
- Keputusan Menteri Perhubungan;
- Peraturan Daerah.

(b) Definisi :

Penegakan hukum (law enforcement), merupakan suatu istilah yang mempunyai keragaman pengertian. Menurut Satjipto Rahardjo, penegakan hukum diartikan sebagai suatu proses untuk mewujudkan keinginan-keinginan hukum, yaitu pikiran-pikiran dari badan-badan pembuat undang-undang yang dirumuskan dan ditetapkan dalam peraturan-peraturan hukum yang kemudian menjadi kenyataan¹⁵

Penegakan hukum bidang **pencegahan (preventif)**, yang meliputi kegiatan pengaturan, penjagaan, pengawalan dan patroli. Dimana di dalam pelaksanaannya

¹⁵ Satjipto Rahardjo, *Masalah Penegakan Hukum, Suatu Tinjauan Sosiologis*, Sinar Baru, Bandung, 1993, hal. 15.

tidak dapat dipisah-pisahkan, karena merupakan suatu sistem lalu lintas untuk mewujudkan Kamticar Lantas.

c) **Strategi *Traffic Accident Analysis* sebagai Sarana Non Penal**

G Peter Hoefnagels menggambarkan ruang lingkup "*Criminal Policy*" dalam upaya penanggulangan kejahatan dapat ditempuh dengan :

- a. Penerapan hukum pidana (*Criminal Law Application*)
- b. Pencegahan tanpa pidana (*Prevention without punishment*)
- c. Mempengaruhi pandangan masyarakat mengenai kejahatan dan pemidanaan lewat media massa (*Influency views of society on crime an funishment/ mass media*).

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

(1) 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/ corak sebab-sebab kecelakaan.

(2) Pendekatan *Statistic*

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

- a. Frekuensi kejadian – melihat jumlah kejadian.
- b. 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 rasio 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 variabel 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 belum tentu semuanya digunakan. Point ketiga sulit untuk membandingkan *safety* pada moda 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 dari sistem 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*, ganti rugi 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 Wilayah akan bisa menghadapi tantangan organisasi ke depan, khususnya permasalahan kecelakaan lalu lintas, karena sistem perencanaan yang dibuat berdasarkan pencermatan lingkungan (implementasi *Traffic Accindent Analysis*) sehingga upaya penurunan angka kecelakaan lalu lintas implemetasinya akan aplikatif. Di sisi lain,

rencana tersebut akan dapat dilaksanakan oleh Satlantas secara efektif, mampu memproyeksikan *scenario profiling* dan dapat dipertanggungjawabkan kepada publik berkaitan dengan kewenangan maupun anggaran yang diamanatkan oleh publik / masyarakat kepada Kepolisian Republik Indonesia.

d) Hubungan *Traffic Accident Analysis* dengan Profesionalisme Kepolisian Republik Indonesia

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia tahun 2003, Profesionalisme adalah mutu, kualitas atau tindak - tanduk yang merupakan ciri suatu profesi. Profesionalisme adalah kinerja atau kerja yang ditunjukkan oleh seseorang, yaitu seorang profesional melalui tindakan-tindakan dan sikap-sikapnya dimana dia tahu apa yang dikerjakannya dan menghasilkan pekerjaan yang bermutu yang memuaskan bagi yang dilayani atau yang memesan pekerjaannya. Seorang profesional memperoleh gaji atau uang yang cukup dari profesi yang ditekuninya.¹⁶

Profesionalisme Kepolisian Republik Indonesia merupakan sikap, cara berfikir, tindakan dan perilaku serta pelaksanaan tugasnya yang dilandasi ilmu Kepolisian dalam pelaksanaan tugas untuk melindungi harkat dan martabat manusia sebagai aset utama bangsa dalam wujud terpeliharanya keamanan, ketertiban dan tegaknya hukum¹⁷.

Paradigma baru Kepolisian Republik Indonesia¹⁸ adalah “kedekatan polisi dan masyarakat dalam mengeliminir akar-akar kejahatan dan ketidak tertiban”, menampilkan gaya perpolisian yang lebih responsif-persuasif, polisi abdi rakyat, bukan abdi penguasa, oleh Satjipto Rahardjo disebut sebagai Polisi yang *protagonis*. Polisi sipil memiliki 3 (tiga) kriteria yakni: (1) Ketanggapsegeraan (*responsiveness*), (2) Keterbukaan

¹⁶ Farris, *Profesionalisme Kepolisian Republik Indonesia*, 2005 : 784-787

¹⁷ Refleksi Pemikiran Jenderal Polisi Sutanto: 2005

¹⁸ Chairudin Ismail, *Kepolisian Sipil Sebagai Paradigma Baru Kepolisian Republik Indonesia*, Pembekalan Kepada Peserta Sespati Kepolisian Republik Indonesia Dikreg ke 14 T.P. 2008

(*Openness*), dan (3) Akuntabel (*accountability*). Kriteria demikian itu menuntut sikap dan perilaku yang berlandaskan nilai-nilai inti (*core values*) tertentu, yang di dalam *Code of Conduct for Law Enforcement Official* PBB dirumuskan sebagai berikut :

- a. Integritas Pribadi (*integrity*) adalah nilai sentral, menurut disiplin pribadi yang konsisten yang merupakan pondasi penegakan hukum dalam masyarakat demokratis.
- b. Kewajaran (*fairness*), adalah nilai bersifat netral sebagai landasan Polisi yang egaliter.
- c. Rasa hormat (*respect*), adalah nilai kebanggaan nasional, penghargaan yang tinggi kepada warga masyarakat, kontribusi dan kewenangan jabatan pemerintahan.
- d. Kejujuran (*honesty*), adalah dapat dipercaya, tulus hati, sesuai dengan fakta dan pengalaman yang ada.
- e. Keberanian / keteguhan (*courage*) adalah nyali untuk berpihak kepada kebenaran.
- f. Welas asih (*compassion*), yaitu dapat memahami atau bersimpati terhadap korban atau orang yang menderita.

Nilai-nilai inti tersebut di atas diharmonisasikan dengan nilai yang terkandung di dalam Tribata dan Catur Prasetia, kemudian diimplementasikan pada sikap dan perilaku anggota Kepolisian Republik Indonesia yang terakomodir di dalam Peraturan Disiplin dan Kode Etik Profesi Kepolisian Republik Indonesia yang ada saat ini.

Menurut Soekanto¹⁹, proses penegakan hukum selalu melibatkan sejumlah unsure / faktor yang saling terkait, yakni : a) Faktor hukum itu sendiri; b) Faktor aparat penegak hukum; c) Faktor sarana atau fasilitas yang mendukung penegakan hukum tersebut; d) Faktor masyarakat; e) Faktor kebudayaan.

Dikaitkan dengan substansi materi bahasan dalam tesis ini yaitu penegakan hukum yang khusus berlaku bagi anggota Kepolisian Republik Indonesia yaitu hukum

¹⁹Soerjono Soekanto 1986, *Faktor-faktor yang mempengaruhi Penegakan Hukum*, Jakarta, Rajawali, hal. 5

disiplin anggota Kepolisian Republik Indonesia sebagaimana yang dimaksud dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 2 tahun 2003 tentang Peraturan Disiplin Anggota Kepolisian Republik Indonesia, sehingga unsur-unsur yang saling terkait adalah : 1) Faktor hukum disiplin anggota Kepolisian Republik Indonesia yaitu Peraturan disiplin anggota Kepolisian Republik Indonesia; 2) Faktor aparat penegak hukum disiplin Kepolisian Republik Indonesia yaitu Provos Kepolisian Republik Indonesia; 3) Faktor sarana atau fasilitas yang mendukung penegakan hukum disiplin anggota Kepolisian Republik Indonesia; 4) Faktor anggota Kepolisian Republik Indonesia yang menjadi obyek penegakan hukum disiplin anggota Kepolisian Republik Indonesia; 5) Faktor kebudayaan yaitu kebudayaan yang berlaku sebagai keseharian dalam pergaulan hidup di lingkungan organisasi Kepolisian Republik Indonesia.

Sejumlah persoalan terkait dengan substansi atau aturan hukum” dalam peraturan disiplin anggota Kepolisian Republik Indonesia berikut ketentuan tentang tata cara penyelesaian pelanggaran disiplin anggota Kepolisian Republik Indonesia tersebut, antara lain : apakah rumusan peraturan cukup jelas dan tegas atau apakah tidak terjadi kontradiksi dan *overlapping* antara peraturan yang satu dengan yang lain, apakah tersedia sanksi yang equivalent dengan perbuatan yang dilarang, serta apakah peraturan tersebut masih sesuai atau relevan untuk mewujudkan *Good Governance* dan *Clean Government* di Internal Kepolisian Republik Indonesia.

Faktor aparat yaitu anggota Provos Kepolisian Republik Indonesia maupun Atasan yang Berhak Menghukum (Ankum) yang akan menerapkan hukum disiplin anggota Kepolisian Republik Indonesia yaitu sejauh mana merasa terikat pada peraturan yang ada, sejauh mana tingkat kapabilitas, integritas dan komitmen penegak hukum disiplin dan sampai batas mana diperkenankan melakukan “diskresi” demi menerapkan

hukum secara tepat serta teladan macam apakah yang harus ditunjukkan kepada masyarakat dalam rangka memantapkan citra Kepolisian Republik Indonesia.

Terkait dengan faktor sarana dan prasarana terdapat sejumlah persoalan seperti apakah sarana yang tersedia (peralatan, keuangan dan lain-lain) masih cukup memadai dan masih dapat dipakai, apakah sarana yang ada telah dipergunakan secara efektif dan sarana-sarana apakah yang perlu diadakan untuk mendukung proses penegakan hukum disiplin anggota Kepolisian Republik Indonesia.

Faktor anggota Kepolisian Republik Indonesia sebagai obyek penegakan hukum disiplin persoalannya adalah: apakah seluruh anggota Kepolisian Republik Indonesia mengetahui dan memahami pesan hukum yang ada dalam peraturan disiplin anggota Kepolisian Republik Indonesia, bagaimana persepsi anggota Kepolisian Republik Indonesia terhadap aparat penegak hukumnya (Provos Kepolisian Republik Indonesia) dan aturan hukum disiplin.

Faktor budaya organisasi Kepolisian Republik Indonesia persoalannya adalah: apakah nilai-nilai paradigma baru Kepolisian Republik Indonesia dan nilai-nilai reformasi Kepolisian Republik Indonesia sudah mendasari peraturan disiplin anggota Kepolisian Republik Indonesia, apakah hasil penegakan hukum disiplin anggota Kepolisian Republik Indonesia akan membawa pada individu Kepolisian Republik Indonesia yang berwatak sipil, dan sebagainya.

Dalam penegakan hukum disiplin anggota Kepolisian Republik Indonesia terdapat beberapa ketentuan hukum yang menjadi landasan pelaksanaannya yaitu :

- Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Republik Indonesia ditegaskan tentang tugas pokok Kepolisian Republik Indonesia sebagaimana diatur dalam Pasal 13 yaitu memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat, menegakkan

hukum dan memberikan perlindungan, pengayoman dan pelayanan kepada masyarakat.

- Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 70 Tahun 2002 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kepolisian Negara Republik Indonesia, selanjutnya oleh Kepolisian Republik Indonesia kemudian membentuk dan menyusun struktur organisasi dan tata kerja satuan-satuan organisasi pada tingkat Markas Besar dan kewilayahan Kepolisian Republik Indonesia dengan menerbitkan Keputusan KaKepolisian Republik Indonesia No. Pol.: Kep/53/X/2002 dan Keputusan KaKepolisian Republik Indonesia No. Pol.: Kep/54/X/2002 tanggal 17 Oktober 2002 berikut perubahan-perubahannya, diantaranya dengan Keputusan KaKepolisian Republik Indonesia No. Pol.: Kep/97/XII/2003 tanggal 31 Desember 2003 tentang Organisasi dan Tata Kerja Divpropam Kepolisian Republik Indonesia, di mana tugas pokok Divpropam Kepolisian Republik Indonesia dinyatakan secara tegas dalam Pasal 2 yaitu membina dan menyelenggarakan fungsi pertanggungjawaban profesi dan pengamanan internal termasuk penegakan disiplin dan ketertiban di lingkungan Kepolisian Republik Indonesia dan pelayanan pengaduan masyarakat tentang adanya penyimpangan tindakan anggota Kepolisian Republik Indonesia / PNS.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 2 tahun 2003 tentang Peraturan Disiplin Anggota Kepolisian Republik Indonesia pada Pasal 22 yang menegaskan bahwa Provos Kepolisian Republik Indonesia berwenang melakukan pemanggilan dan pemeriksaan, membantu pimpinan menyelenggarakan pembinaan dan penegakan disiplin, serta memelihara tata tertib kehidupan anggota Kepolisian Republik Indonesia.
- Kep. KaKepolisian Republik Indonesia No. Pol.: Kep/97/XII/2003 tanggal 30 Desember 2003 tentang Organisasi dan Tata Kerja Divpropam Kepolisian Republik

Indonesia pada pasal 22 ayat (3) huruf c yang menegaskan bawah Pusprovos menyelenggarakan penyelidikan / penyidikan dalam rangka menegakkan hukum disiplin terhadap personel tingkat Markas Besar Kepolisian Republik Indonesia dan personel tertentu sesuai kebijakan dan perintah Ka Kepolisian Republik Indonesia termasuk pengawasan dan pengendalian atas penegakan hukum oleh satuan-satuan organisasi dalam lingkungan Markas Besar dan kewilayahan Kepolisian Republik Indonesia. Berkenaan dengan penegakan disiplin dan ketertiban di lingkungan Kepolisian Republik Indonesia, pelaksanaannya dipertanggung jawabkan kepada Provos Kepolisian Republik Indonesia baik di tingkat Markas Besar maupun kewilayahan Kepolisian Republik Indonesia yang secara langsung berada di bawah kendali teknis operasional dan pembinaan Divpropam Kepolisian Republik Indonesia.

- Keputusan Ka Kepolisian Republik Indonesia No. Pol. : Kep/43/IX/2004 tanggal 30 September 2003 tentang Tata Cara Penyelesaian Pelanggaran Disiplin Anggota Kepolisian Republik Indonesia pada Pasal 18 tentang tugas Provos Kepolisian Republik Indonesia untuk menindaklanjuti laporan yang diterima, Pasal 23 tentang Tugas Provos Kepolisian Republik Indonesia melakukan pemanggilan guna pemeriksaan terhadap anggota Kepolisian Republik Indonesia yang melakukan pelanggaran disiplin.
- Pelaksanaan penyidikan terhadap pelanggaran peraturan disiplin anggota Kepolisian Republik Indonesia tersebut dilakukan dengan memperhatikan bentuk pelanggaran sebagaimana yang diatur dalam Pasal 3, 4, 5 dan Pasal 6 PP RI No. 2 Tahun 2003 tentang Peraturan Disiplin Anggota Kepolisian Republik Indonesia mengenai pelanggaran tentang kewajiban dan larangan bagi setiap anggota Kepolisian

Republik Indonesia di dalam pelaksanaan tugas maupun di dalam rangka kehidupan bernegara dan bermasyarakat.

Polisi lalu lintas adalah unsur pelaksana yang bertugas menyelenggarakan tugas kepolisian mencakup penjagaan, pengaturan, pengawalan dan patroli, pendidikan masyarakat dan rekayasa lalu lintas, registrasi dan identifikasi pengemudi / kendaraan bermotor, penyidikan kecelakaan lalu lintas dan penegakan hukum dalam bidang lalu lintas, guna memelihara keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.²⁰

Pelayanan kepada masyarakat di bidang lalu lintas dilaksanakan juga untuk meningkatkan kualitas hidup masyarakat, karena dalam masyarakat yang modern lalu lintas merupakan faktor utama pendukung produktifitasnya. Dan dalam lalu lintas banyak masalah atau gangguan yang dapat menghambat dan mematikan proses produktifitas masyarakat. Seperti kecelakaan lalu lintas, kemacetan maupun tindak pidana yang berkaitan dengan kendaraan bermotor.²¹

Untuk itu polisi lalu lintas juga mempunyai visi dan misi yang sejalan dengan bahasan Kepolisian Republik Indonesia di masa depan (yang telah dibahas di atas). Para petugas kepolisian pada tingkat pelaksana menindaklanjuti kebijakan-kebijakan pimpinan terutama yang berkaitan dengan pelayanan di bidang SIM, STNK, BPKB dan penyidikan kecelakaan lalu lintas.

F. METODE PENELITIAN

1. Metode Pendekatan

Sesuai dengan tujuan penelitian *Traffic Accident Analysis* ini, maka penelitian yang digunakan adalah metode pendekatan *yuridis-empiris*. Hal ini sesuai pendapat *Ronny*

²⁰ Markas Besar kepolisian Republik Indonesia, *Analisis Data Personil Dan Dimensi Permasalahannya Dalam Rangka Menunjang Operasional Kepolisian Republik Indonesia*, Jakarta, Cipta Manunggal, 1999, *Op.Cit*, hal. 10

²¹ Markas Besar Kepolisian Republik Indonesia, *Analisis Data*, *Ibid.* hal. 11

Hanitiyo Soemitro yang menyatakan bahwa dengan penekanan pada penelitian hukum normatif, sedangkan penelitian pendekatan yuridis sosiologis dimaksudkan untuk mempelajari dan meneliti hubungan timbal balik antara hukum dengan lembaga-lembaga sosial yang lain. Disini hukum tidak dikonsepsikan sebagai suatu gejala normatif yang mandiri (otonom), tetapi sebagai institusi sosial yang dikaitkan secara riil; dengan fakta-fakta hukum.²² Sedangkan pendekatan kualitatif yaitu suatu prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan dari orang-orang dan perilaku yang dapat diamati.²³

2. Spesifikasi Penelitian

Menurut *I.S Susanto* bahwa penelitian ini berbentuk deskriptif analitis yang bertujuan menggambarkan dengan suatu interpretasi, evaluasi dan pengetahuan umum terhadap realitas obyek yang diteliti, karena fakta tidak akan mempunyai arti tanpa interpretasi, evaluasi dan pengetahuan umum.²⁴

Untuk dapat melaksanakan analisis, akan dilaksanakan observasi terhadap fakta-fakta tentang pengimplementasian *Traffic Accident Analysis* guna menurunkan kecelakaan lalu lintas dalam rangka mewujudkan profesionalisme Kepolisian Republik Indonesia di wilayah Sukoharjo dalam rangka mewujudkan Keamanan Dalam Negeri.

3. Jenis Data:

Data dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder meliputi :

a) Data Primer:

Data penelitian adalah berupa *data primer* dan *data sekunder*. *Data sekunder* diperoleh dengan cara menelaah peraturan perundang-undangan yang erat kaitannya

²² Ronny Hanitijo Soemitro, 1988, Metodologi Penelitian Hukum dan Yurimetri, Ghalia Indonesia, Jakarta, hal. 34-35

²³ Lexy J. Moeleong, 1990, Metode Penelitian Kualitatif, Remaja Rosdakarya, Bandung, hal. 3

²⁴ IS Susanto, 1990, Kriminologi, FH Undip, Semarang, hal. 15

dengan masalah yang dibahas, menelaah buku-buku / literatur, laporan penelitian serta data yang diambil dari instansi pemerintah yang berkaitan erat dengan obyek yang diteliti.

Sedangkan *data primer* dalam penelitian ini diperoleh dari wawancara dengan pertanyaan yang terstruktur yang telah disiapkan lebih dulu baik kepada petugas, pejabat, maupun para pakar yang berkaitan dengan masalah yang diteliti.

b) Data Sekunder:

1) Bahan hukum primer:

Bahan hukum primer yang dimaksud adalah Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 Tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia, Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Peraturan Pemerintah No. 2 Tahun 2003 tentang Peraturan Disiplin Anggota Kepolisian Republik Indonesia, Peraturan Kepolisian Negara Republik Indonesia No. Pol.: 7 Tahun 2006 tentang Kode Etik Profesi Kepolisian Negara Republik Indonesia menjelaskan tentang Sistem Penegakan Kode Etik Profesi, Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2003 tentang Peraturan Disiplin Anggota Kepolisian Negara Republik Indonesia, Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 Tentang Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana, Keputusan KaKepolisian Republik Indonesia No. Pol.: KEP/54/X/2002 Tanggal 17 Oktober 2002 tentang Organisasi dan Tata Kerja Satuan-Satuan Organisasi Kepolisian Republik Indonesia pada Tingkat Kewilayahan, Keputusan Ka Kepolisian Republik Indonesia No. Pol.: KEP/53/X/2002 tanggal 17 Oktober 2002 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Satuan-Satuan Organisasi Pada Tingkat Mabes Kepolisian Republik Indonesia, dan Peraturan-Peraturan Pelaksanaan lainnya.

2) Bahan hukum sekunder:

Adalah buku, majalah, jurnal, makalah hukum yang memuat pemikiran atau pendapat para ahli hukum (jurist).

3) Bahan hukum tertier:

Bahan yang baik memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder, dalam hal ini menyangkut data kecelakaan lalu lintas.

4. Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data penelitian ini adalah melalui pengumpulan data sekunder, diperoleh dari studi kepustakaan untuk menunjang informasi berkaitan dengan bahan hukum primer. Sementara data primer dalam penelitian ini dilakukan dengan wawancara narasumber.

5. Metode Analisis Data

Data-data dianalisis secara kualitatif-kuantitatif, dari hasil analisis kualitatif ini akan dapat diketahui persepsi para responden terhadap instrumen-instrumen dalam masing-masing variabel. Disamping penyebaran kuesioner kepada responden, peneliti juga melakukan wawancara langsung kepada responden. Jawaban-jawaban responden kemudian diolah.

G. SISTEMATIKA PENULISAN

BAB I PENDAHULUAN

Dalam bab ini penulis, menguraikan hal-hal yang bersifat umum, yaitu latar belakang, permasalahan penelitian, tujuan penelitian, manfaat penelitian, kerangka pemikiran, metode penelitian, dan sistematika penulisan.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Dalam bab ini akan diuraikan teori yang digunakan untuk pemecahan persoalan yaitu landasan konseptual mengenai *Traffic Accident Analysis* dan Teori profesionalisme Kepolisian Republik Indonesia.

BAB III HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Implementasi *Traffic Accident Analysis*, serta kecelakaan lalu lintas saat ini; peluang dan kendala yang mempengaruhi *Traffic Accident Analysis* di Polres Sukoharjo baik yang bersifat internal maupun eksternal; situasi keadaan lalu lintas Polres Sukoharjo yang diharapkan kedepannya, dan implementasi *Traffic Accident Analysis* serta kecelakaan lalu lintas; serta Pencermatan Lingkungan, Implementasi *Traffic Accident Analysis* dalam rangka mewujudkan Keamanan Dalam Negeri.

BAB IV PENUTUP

Dalam bab ini akan diuraikan mengenai kesimpulan dan rekomendasi.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. *Konsepsi Traffic Accident Analysis*

Lalu-lintas adalah gerak pindah manusia dengan atau tanpa alat penggerak dari satu tempat ke tempat yang lain dengan menggunakan jalan sebagai ruang geraknya.²⁵ Kemudian Lalu-lintas Adalah gerak Kendaraan dan orang di Ruang Lalu Lintas Jalan..²⁶ 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)*²⁷ 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 ketidakmampuan 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.

²⁵ Djayoesman, H. S. 1976. *Polisi dan Lalu-Lintas*. Bandung : Mabes Kepolisian Republik Indonesia Press, hal. 69

²⁶ Lihat Pasal 1, UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

²⁷ 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, Indonesia, hal. 2

Menurut Naskah Direktur Lalu Lintas, Kepala Penyidik Lalu Lintas tentang Analisis Kecelakaan Lalu Lintas tahun 2004 dinyatakan bahwa analisis kecelakaan lalu lintas 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 / corak sebab-sebab kecelakaan.

b) Pendekatan *Statistic*

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

- a. Frekuensi kejadian – melihat jumlah kejadian.
- b. 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 jaringanjalan dapat dikaitkan dengan :

- a) Per kepala populasi (biasanya 100.000 populasi).
- b) Per jumlah kendaraan yang teregister (biasanya 10.000 jumlah kendaraan).
- c) Per jam perjalanan.
- d) 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 moda 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 dari sistem transportasi, sehingga penggunaan kilometer pemakaian kendaraan lebih sesuai dibanding dengan menggunakan resiko yang lainnys. Pada negara-negara berkembang seperti Indonesia untuk mendapatkan data pemakaian kendaraan masih sulit, sehingga penggunaan pembanding pada point 1), 2) dan 3) dapat digunakan.

Dengan pendataan yang akurat, penentuan target ntuk 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*, ganti rugi 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 public / 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 ayat 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 jalan dan 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 bukti lain 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 mengiringi 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 :

- Surat Izin Mengemudi
- Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor
- Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor
- Tanda Nomor Kendaraan Bermotor, dan
- 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 :

- Menghentikan kendaraan bermotor
- Meminta keterangan kepada pengemudi
- 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 :

- Pemeriksaan terhadap tanda bukti lulus uji
- Melakukan pemeriksaan terhadap :
 - 1) Sistem rem
 - 2) Sistem kemudi
 - 3) Posisi roda depan
 - 4) Badan dan kerangka kendaraan
 - 5) Pemuatan
 - 6) Klakson
 - 7) Lampu-lampu
 - 8) Penghapus kaca
 - 9) Kaca spion.
 - 10) Ban
 - 11) Emisi gas buang

- 12) Kaca depan dan kaca jendela
- 13) Alat pengukur kecepatan
- 14) Sabuk keselamatan
- 15) 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 laik 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 :

- 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
- 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 Spetek, 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:

- 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.
- 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.
- 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:

- Dasar hitam, tulisan putih untuk kendaraan bermotor sewa.
- Dasar kuning, tulisan hitam untuk kendaraan umum.
- Dasar merah, tulisan putih untuk kendaraan bermotor dinas pemerintah.
- Dasar putih, tulisan hitam untuk kendaraan bermotor korps diplomatik negara asing.

B. 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’,²⁸ berarti harus mempunyai dasar / basis ilmu pengetahuan, pengalaman,

²⁸ Erlyn Indarti, *Membangun Profesionalisme dan Kemandirian Polisi, Mewujudkan Demokrasi*, Beranda Kompolnas, Jakarta, 2008

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.

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 di dalam profesi polisi dan yang setiap pikiran, sikap, kata, dan perbuatannya dijiwai oleh profesionalisme polisi itu sendiri.

Indonesia adalah negara berdasar hukum, begitu kata-kata dalam penjelasan Undang-Undang Dasar kita. Dalam praktik, pikiran kita pada umumnya lalu meloncat kepada *Rule of Law*. Artinya, rumusan UUD itu lalu kita praktikkan dengan doktrin dan asas yang ada

pada Rule Of Law tersebut. Untuk itu sudah semestinya dan menjadi (satu-satunya) cara untuk mempraktikkan negara berdasar hukum.²⁹

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.³⁰

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**, maka La Favre menyatakan, bahwa pada hakikatnya diskresi berada di antara hukum dan moral.³¹

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

²⁹ Satjipto Rahardjo, *Sisi-Sisi Lain Dari Hukum di Indonesia*, Cetakan Pertama, PT Kompas Media Nusantara, Jakarta, 2003, hlm 5.

³⁰ Romli Atmasasmita, *Reformasi Hukum. Hak Asasi Manusia dan Penegakan Hukum* Cetakan Pertama. CV. Mandar Maju, Jakarta, 2001, hlm 54.

³¹ Soerjono Soekanto, *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*. Cetakan Pertama, CV. Rajawali, Jakarta, hlm 3.

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 :³²

- 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,

³² *Ibid*, hlm 3

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 arti material adalah peraturan tertulis yang berlaku umum dan dibuat oleh penguasa pusat maupun daerah yang sah. Dengan demikian maka undang-undang dalam materiil mencakup³³.

- 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 dipenuhi 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.

³³ Soerjono Soekanto, Op.Cit hlm 7

- 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 asing (Belanda) yang kurang tepat.³⁴

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.³⁵

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

³⁴ Ibid, hlm 11

³⁵ Ibid, hlm 13

atau peranan aktual, maka terjadi suatu kesenjangan peranan (*role-distance*).³⁶ Menurut Megawati Soekarno Putri 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.³⁷

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 pendapatpendapat masyarakat mengenai hukum, yang sangat mempengaruhi

³⁶ Megawati Soekarno Putri Dalam Pidato Kenegaraan Presiden Republik Indonesia Dan Keterangan Pemerintah atas Rancangan Undang-Undang tentang Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara Tahun Anggaran 2003 Serta Nota Keuangannya di Depan Sidang Dewan Perwakilan Rakyat Pada Tanggal 16 Agustus 2002.

³⁷ Soerjono Soekanto, Op.Cit, hlm 27.

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. 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). 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.³⁸

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*). 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.³⁹

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 sistem

³⁸ Soerjono Soekanto, *Op. Cit*, hlm 33-34

³⁹ Baharudin Lopa, *Pertumbuhan Demokrasi, Penegakan Hukum dan Perlindungan Hak Asasi Manusia*, Cetakan Pertama, PT. Yarsif Watampone, Jakarta, 1999, hlm 53

(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:

- Nilai ketertiban dan nilai ketentraman
- Nilai jasmaniah, kebendaan dan nilai rohaniah / keakhlakan
- Nilai kelanggengan / konservatisme dan nilai kebauran inovatisme kualitas bangsa dan negara pada taraf terakhir bergantung pada kualitas warganegaranya serta kualitas golongan-golongan yang terbentuk dalam masyarakat dan hidup di bawah 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 ke arah 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 ke langkah-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 keistimewaan-keistimewaan yang dimilikinya sebagai aparatur hukum.

BAB III

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Implementasi *Traffic Accident Analysis* Saat Ini

Upaya Implementasi *Traffic Accident Analysis* di tingkat Polres guna mengurangi angka kecelakaan lalu lintas sehingga profesionalisme Kepolisian Republik Indonesia dapat terwujud, dipengaruhi oleh berbagai faktor yang sangat kompleks dan adanya keterkaitan antara satu dengan yang lainnya. Faktor-faktor tersebut meliputi internal dan eksternal organisasi Polres, baik relatif statis maupun kondisi riil yang sedang berkembang.

1. Faktor Internal

Faktor internal Polres yang mempengaruhi terciptanya keamanan dan ketertiban masyarakat, terdiri dari :

a. Kekuatan

- 1) Kepolisian Republik Indonesia telah mengambil langkah reformasi menuju lembaga kepolisian sipil, professional, 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 Kepolisian Republik Indonesia akan mereformasi pola kerja dan perilaku para anggota polisi untuk mewujudkan pelayanan terbaik kepada masyarakat.

- 2) Salah satu strategi/ kebijakan pimpinan Kepolisian Republik Indonesia selaku penanggung jawab bidang keamanan dan ketertiban adalah memperluas kemitraan (*partnership* dan *networking*) secara bertahap dengan masyarakat memanfaatkan potensi yang ada dalam masyarakat.
- 3) Komitmen pimpinan Kepolisian Republik Indonesia 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 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 Republik Indonesia baik markas, sarana transportasi dan komunikasi semakin ditingkatkan dalam rangka menunjang tugas pokoknya.

b. Kelemahan

- 1) Apabila dilihat dari jumlah personel Satlantas 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 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 lantas di luar pengadilan yang berakibat tidak dilaporkan/ 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 lantas 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 Republik Indonesia 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.

2. Faktor Eksternal

a. Peluang

- 1) Makin aktifnya kontrol eksternal dari DPR / DPRD, BPK, berbagai lembaga negara lain dan LSM serta harapan masyarakat terhadap kinerja Kepolisian Republik Indonesia merupakan bentuk kepedulian masyarakat yang memotivasi peningkatan sumber daya dan kinerja Kepolisian Republik Indonesia / Polantas.
- 2) Melihat dari kekuatan jumlah masyarakat sukarelawan pengatur lalu lintas yang relatif besar, sangat berpeluang untuk menambah kekuatan mitra Kepolisian Republik Indonesia dalam rangka ikut serta mengemban fungsi Kamtibmas lalu lintas. Selain itu menjamurnya berbagai kelompok pemilik motor seperti misalnya "*Paguyuban Honda Tiger, MIO Club, Vespa Club*" dan lain-lain bisa dijadikan mitra dan sarana kampanye kamtibmas lalu lintas 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 terutama di kota-kota besar guna meningkatkan keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.
- 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 Republik Indonesia menfokuskan pada upaya meningkatkan service excellence dalam penanggulangan kejahatan dan ketidaktertiban.

b. Kendala

- 1) Pengaturan oleh supeltas di jalan yang tidak terkendali dan tidak mempunyai ketrampilan 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.
- 2) Disiplin masyarakat pengguna jalan raya masih sangat rendah. Apabila tidak ada kehadiran anggota Kepolisian Republik Indonesia / Polantas secara fisik aka kecenderungan melakukan pelanggaran dengan melanggar rambu-rambu dan peraturan akan meningkat. Ketidak tertiban 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.
- 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.
- 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.
- 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.
- 7) Pemberian ijin trayek yang melebihi kapasitas kebutuhan jalur atau terjadinya penyerobotan dari jalur lain ke jalur gemuk / basah.
- 8) Terbatasnya pembangunan infrastruktur jalan yang tidak dapat mengimbangi pertumbuhan jumlah kendaraan yang demikian pesat.

Berkaitan dengan konsep teori dan kondisi awal yang telah dijelaskan pada Bab I dan II, beberapa hal yang perlu diperhatikan dalam menilai kondisi di lapangan untuk mengimplementasikan Traffic Accident Analysis yang dapat dilakukan Kapolres agar angka kecelakaan lalu lintas turun dalam rangka mewujudkan profesionalisme Kepolisian Republik Indonesia dengan demikian dapat digambarkan sebagai berikut :

1. Pencermatan Lingkungan

Dalam pencermatan lingkungan yang dilakukan adalah sebagaimana mengamati lingkungan internal dan eksternal organisasi sendiri. Apabila melihat dari data kecelakaan lalu lintas yang terjadi sepanjang tahun 2002 sampai dengan 2007 terlihat bahwa faktor manusia menjadi penyebab utama permasalahan lalu lintas jalan raya di wilayah Polres Sukoharjo. Fakta

tersebut menguatkan asumsi bahwa kecelakaan selalu dimulai dari pelanggaran / kelalaian pengemudi. Oleh karena itu upaya yang dapat mengeliminir terjadinya kecelakaan lalu lintas harus difokuskan kepada masyarakat pengguna jalan raya. Ketidaksiplinan para pengguna jalan raya harus dijadikan prioritas utama disamping faktor prasarana jalan.

Agar *traffic accident analysis* dapat diimplementasikan dalam pelaksanaan tugas maka harus disusun secara sistematis yang memuat formulasi strategi, terdiri dari visi, misi (alasan untuk bertahan), tujuan (hasil apa dan kapan diselesaikan), strategi (rencana untuk mencapai misi dan tujuan) dan kebijakan (aturan-aturan untuk membuat keputusan) sebagai berikut :

a. Visi :

Terciptanya Polantas yang profesionalisme guna mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas untuk menurunkan kecelakaan lalu lintas di wilayah Polres Sukoharjo.

b. Misi :

- 1) Mewujudkan kamseltibcar lantas melalui implementasi *traffic accident analysis* di Polres Sukoharjo.
- 2) Melakukan koordinasi dengan instansi yang berada dalam CJS guna meningkatkan penegakan hukum di bidang pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas.
- 3) Pendataan penyidik kecelakaan lalu lintas melakukan analisa data guna penanganan kecelakaan lalu lintas yang optimal.
- 4) Sebagai penyidik kecelakaan lalu lintas melakukan analisa data guna penanganan kecelakaan lalu lintas yang optimal.
- 5) Melakukan kerjasama dengan Pemda dan instansi terkait di bidang lalu lintas untuk mengatasi berbagai masalah guna mewujudkan kamseltibcar lantas di Polres Sukoharjo.

c. Tujuan

Secara spesifik, penjabarandari visi dan misi di bidang lalu lintas bertujuan :

- 1) Melindungi, mengayomi dan meningkatkan keselamatan lalu lintas melalui upaya penanganan kecelakaan lalu lintas serta mengurangi fatalitas korban kendaraan lalu lintas.
- 2) Terciptanya koordinasi lintas sektoral dengan instansi terkait dn komponen masyarakat di bidang lalu lintas dalam rangka peningkatan keselamatan lalu lintas (*improving global road safety*).
- 3) Meningkatkan pelayanan dan kepastian hukum dalam rangka registrasi identifikasi pengemudi dan kendaraan bermotor serta optimalisasi peran regident lalu lintas dalam forensik kepolisian dan penegakan hukum.
- 4) Terbangunnya kepercayaan (trust) dari masyarakat kepada Kepolisian Republik Indonesia khususnya Polantas sehingga stigma negatif yang selama ini melekat akan berubah menjadi citra positif.

d. Strategi

Selaku penanggung jawab bidang keamanan, strategi dimaksud adalah cara mencapai tujuan yang ingin dicapai dengan memberdayakan sarana pendukung yang tersedia meliputi :

- 1) Membangun Polisi yang dipercaya masyarakat
Membangun Polisi yang dipercaya masyarakat sejalan dengan rencana strategi dan operasionalisasi membangun kepercayaan terpadu yang mencakup: menanamkan kepercayaan (trust building) dengan khalayak publik; memperluas kemitraan (partnership dan networking) secara bertahap dengan masyarakat; meningkatkan kesempurnaan (strive for excellence) dalam setiap kegiatan Polisi, dan menghindari kompromi atau sub-optimaliasi kinerja.
- 2) Membangun sinergi penyelenggaraan di bidang lalu lintas dalam rangka peningkatan keselamatan lalu lintas (Improving Global Road safety) dengan instansi terkait. Strategi

tersebut berupa pembuatan rekayasa lalu lintas yang berdasar kepada analisis penyebab laka lantas yang *valid*. sinergisitas dilaksanakan dengan :

- a) Membangun kemitraan: koordinasi lintas sektoral.
- b) Membangun kapasitas Polres sebagai daya dukung yang handal pada setiap pelayanan anggota Polisi mulai dari nilai-nilai, budaya, pengetahuan, ketrampilan, kesejahteraan SDM, teknologi khususnya bagi anggota Satlantas karena Polantas adalah merupakan “etalasnya Kepolisian Republik Indonesia”.
- c) Membangun masyarakat pengguna jalan yang patuh hukum.

e. Sasaran

- 1) Tertanganinya kasus kecelakaan lalu lintas terutama yang menyebabkan jatuhnya korban sehingga ada efek jera bagi pelaku maupun guna pencegahan kecelakaan serupa terjadi.
- 2) Terdatkannya peristiwa kecelakaan lalu lintas sehingga dapat diketahui pola / corak sebab-sebab kecelakaan.
- 3) Terwujudnya keinginan masyarakat untuk memperoleh pelayanan keamanan, keselamatan dan kenyamanan khususnya di jalan raya.
- 4) Meningkatnya kesadaran hukum dan disiplin lalu lintas.
- 5) Meningkatnya kualitas pengemudi sebagai upaya preventif.
- 6) Tegaknya hukum dengan skala prioritas sehingga menimbulkan efek jera bagi pemakai jalan yang melanggar.

f. Kebijakan

- 1) Membangun kekuatan Polres sebagai KOD dan Polsek sebagai ujung tombak operasional Kepolisian terdepan dalam melaksanakan dan memberikan pelayanan Kepolisian.

- 2) Meningkatkan kehadiran polisi di tengah masyarakat.
- 3) Meningkatkan kesadaran hukum dan disiplin lalu lintas dengan pola persuasif dan edukatif.
- 4) Pembangunan SDM Kepolisian Republik Indonesia meliputi kuantitas yang cukup sesuai dengan kebutuhan organisasi dan kemampuan anggaran serta kualitas yang profesional dalam mengemban tugas pokoknya.
- 5) Program *Safety Riding* dengan prioritas pengendara roda dua sebagai kelompok dengan potensi terbesar dalam kecelakaan lalu lintas serta daerah rawan kecelakaan lalu lintas lainnya.

Seperti telah digambarkan dalam bab-bab terdahulu, dengan implementasi *Traffic Accident Analysis* akan dapat diketahui tingkat keakuratan penyebab kecelakaan dari berbagai aspek: manusia, kendaraan, jalan atau lingkungan. Dengan demikian Satlantas akan mampu merekonstruksi kasus-kasus kecelakaan yang membawa banyak korban baik untuk kepentingan *pro-yustisia* maupun untuk pengkajian / penelitian guna pengambilan keputusan yang akurat dalam rangka pencegahan / menurunkan kecelakaan. Kriteria keamanan keselamatan dan ketertiban lalu lintas (Kamseltibcar) antara lain adalah : bagaimana kecelakaan bisa dicegah (aspek orang), bagaimana kecelakaan bisa dikurangi (aspek infra struktur dan kendaraan) serta bagaimana laka lintas dan tingkat fatalitas korban dapat ditekan / dikurangi dalam rangka keselamatan.

Upaya terdiri dari program-program, program terdiri dari berbagai aktivitas yang sesuai dengan rencana, anggaran dan prosedur (meliputi rangkaian atau langkah-langkah yang diinginkan sesuai dengan tugas) yang implementasinya dapat dilaksanakn sebagai berikut :

a. Pembenahan piranti lunak (pilun)

1) Penyusunan piranti lunak (pilun) sebagai pedoman kerja

Menekankan kepada penyusunan instrumen-instrumen atau perangkat-perangkat lunak dan sistem kerja yang dapat menunjang tugas-tugas kepolisian dalam upaya memelihara dan menanggulangi berbagai gangguan kamtibmas, khususnya dalam mewujudkan kamseltibcar lalu lintas. Termasuk di dalamnya adalah penyusunan produk-produk Sisrenstra Polres yang secara manajerial melalui berbagai proses maupun pendekatan (*doel matigheid, recht matigheid*) secara sistematis. Dengan demikian diharapkan dapat mengakomodir tuntutan masyarakat terhadap kinerja Satlantas Polres dan dapat dilaksanakan bukan semata-mata membuat rencana yang sempurna tetapi juga dapat diimplementasikan di lapangan secara efektif, mampu memproyeksikan skenario *profiling* dan dapat dipertanggungjawabkan secara publik. Khusus permasalahan kecelakaan lalu lintas, karena sistem perencanaan yang dibuat berdasarkan pencermatan lingkungan (*implementasi Traffic Accident Analysis*) maka akan diketahui secara akurat penyebabnya sehingga upaya penurunan angka kecelakaan lalu lintas implementasinya akan aplikatif.

2) Penegakan peraturan

Apabila kita lihat dari data-data kecelakaan yang terjadi di wilayah Polres Sukoharjo, maka penyebab kecelakaan lalu lintas yang terjadi sepanjang tahun 2002 sampai dengan Juni 2007 yaitu 610 kasus apabila dilihat dari penyebabnya secara berurutan adalah faktor manusia sebanyak 497 (81,48%), faktor kendaraan 67 (10,98%) dan faktor jalan sebanyak 31 (5,08%) dan lingkungan sebanyak 15 (2,46%). Dengan demikian faktor manusia memang menjadi penyebab paling utama permasalahan lalu lintas jalan raya di wilayah Polres Sukoharjo. Oleh karena itu untuk mengurangi angka kecelakaan dapat dibuat berbagai peraturan atau implementasi peraturan yang sudah ada secara optimal terhadap pengemudi / pengendara kendaraan bermotor sebagai berikut :

- a) Secara umum ada permasalahan di bidang peraturan perundang-undangan, yakni peraturan perundangan yang diterapkan selama ini terhadap para pelanggar lalu lintas dirasakan masih belum mampu untuk menimbulkan efek deteren, menimbulkan peluang terjadinya kolusi dalam bentuk denda damai, pungli dan lain-lain. Kondisi tersebut tidak semata-mata penyimpangan yang dilakukan oleh beberapa anggota Satlantas, tetapi di kalangan masyarakat pengguna jalan sendiri memang belum ada budaya tertib, kesadaran berlalu lintas rendah dan kecenderungan tidak mau susah / mencari gampang yang terlihat apabila terkena tilang / melanggar tidak mau repot mengurus sesuai prosedur dan memilih memberikan denda damai. Dalam situasi ini masyarakat hanya mengkambing hitamkan Polantas saja.

Situasi demikian lama kelamaan akan menimbulkan ketidakpastian hukum dan ketidakadilan di kalangan masyarakat luas, sehingga menyulitkan para pelaksana penegak hukum di jalan untuk menegakkan hukum dan ketertiban konsekuen.

Sanksi atas pelanggaran lalu lintas tidak boleh main-main sebatas denda, tetapi apabila perlu sanksinya perlu ditambah dengan hukuman penjara untuk kasus-kasus seperti berkendara di bawah pengaruh alkohol, sanksi-sanksi tersebut dimasukkan ke dalam file yang digunakan sebagai pertimbangan atau catatan dalam memperoleh SKCK (Surat Keterangan Catatan Kepolisian). Sanksi ini tentu harus diimbangi dengan sikap tidak kenal kompromi dari Kepolisian Republik Indonesia sebagai penegak hukum.

- b) Sebagai sebuah strategi jangka pendek, penegakan hukum lebih bersifat sebagai shock terapi, untuk menimbulkan efek jera.

Salah satu faktor penyebab tetap berlanjutnya ketidak tertiban berlalu lintas adalah lemahnya penegakan hukum terhadap pelanggar lalu lintas, karena dilatar belakangi oleh kurangnya penguasaan perundangan oleh petugas di lapangan.

Perundang-undangan yang kita miliki sudah menjangkau setiap perilaku menyimpang kendaraan bermotor alam bentuk pelanggaran lalu lintas yang dapat berakibat kecelakaan atau kemacetan lalu lintas, namun masih dihadapkan pada faktor kendala pada petugas itu sendiri selaku pengawal undang-undang yang harus ditegakkan petugas di lapangan seringkali rentan terhadap iming-iming yang ditawarkan pelaku pelanggaran lalu lintas dalam bentuk denda damai di lapangan.

- c) Untuk mengantisipasi kondisi demikian pimpinan kesatuan melaksanakan operasi bersih sebagai langkah penertiban internal, yang efektivitasnya terbatas pada periode operasi, sehingga kondisi tersebut secara perlahan akan kembali semula.

Pendapat para pakar bahwa hukum harus ditegakkan dengan ketat, keras dan tegas, artinya bahwa hukum dijalankan secara konsekuen tanpa pandang buku dan tidak bisa dibeli. Namun kembali kepada kendala dari petugas di lapangan yang masih renta terhadap iming-iming denda damai di lapangan, maka perilaku tidak tertib berlalu lintas akan terus berlangsung tanpa dirasakan efek jera oleh pelanggar lalu lintas.

Menghadapi kerentanan tersebut, maka perlu ditempuh solusi dalam bentuk sistem kontrol yang lebih efektif terhadap setiap tindakan petugas di lapangan dalam bentuk pertanggung jawaban administrasi sebagaimana telah berlangsung selama ini serta ditopang dengan sistem bonus dalam bentuk prosentase langsung diterima oleh petugas penindak tanpa harus melalui birokrasi yang memakan waktu. Dalam hal ini petugas penindak dapat langsung mendapat bonus dalam prosentase yang telah ditetapkan menuut ketentuan perundang-undangan setelah pelanggar ditetapkan

perundang-undangan setelah pelanggar ditetapkan denda tilang dan pendistribusian kepada petugas penindak sebagai hak yang bersangkutan, dilakukan melalui prosedur perbankan.

Dengan demikian pemerintah tidak perlu menyediakan anggaran untuk menaikkan tingkat kesejahteraan petugas di lapangan. Terhadap petugas di lapangan yang telah dipayungi dengan aspek legalitas memperoleh hak atas tindakannya di lapangan, juga diawasi dengan sistem kontrol yang efektif, sehingga petugas di lapangan dapat bertindak dengan tegas, berwibawa dan pada gilirannya dipercaya oleh masyarakat karena tidak mudah diiming-imingi denda damai di lapangan. Hal ini tentunya diharapkan akan berdampak pada peningkatan keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.

3) Penerbitan Surat Ijin Mengemudi

Bahwa persyaratan pengemudi wajib memiliki surat ijin mengemudi telah diatur dalam Bab VIII pasal 77 UU No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, serta ujian bagi pemohon Surat Ijin Mengemudi sebagaimana diatur dalam paragraf 3 pasal 219 sampai dengan UU No. 223 Peraturan Pemerintah RI Nomor 44 tahun 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi. Dalam Undang-Undang Nomor 2 tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia, pasal 14 ayat (1) b, bahwa Kepolisian Republik Indonesia bertugas menyelenggarakan segala kegiatan dalam menjamin keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas di jalan.

Dalam pelaksanaannya antara lain menyelenggarakan penerbitan surat ijin mengemudi dengan persyaratan sebagaimana ketentuan perundang-undangan.

Dikaitkan dengan data kecelakaan lalu lintas dilihat dari aspek penyebab kecelakaan yang ternyata didominasi oleh faktor manusia sebagai faktor utama diantara faktor kendaraan, jalan dan lingkungan, maka adalah merupakan tantangan sekaligus

kewajiban bagi kita Kepolisian Negara Republik Indonesia yang bertugas dalam menjamin keamanan, ketertiban dan kelancaran berlalu lintas di jalan untuk meningkatkan kualitas kemampuan dan ketrampilan setiap pemohon Surat Ijin Mengemudi melalui pengujian yang bertanggung jawab.

Tidak dapat dipungkiri bahwa dalam kasus-kasus kecelakaan lalu lintas, ketidakdisiplinan pengemudi, ketidak tertiban berlalu lintas, berkaitan dengan perolehan surat ijin mengemudi yang penyelenggaranya oleh Kepolisian Republik Indonesia. Dijumpai adanya proses peilikan SIM tanpa prosedur yang benar sehingga kita sering orang yang tidak bisa menyetir tetapi mempunyai SIM A, hal ini akan berakibat pengguna jalan raya kita berisi orang yang tidak terampil berkendara, tida paham peraturan lalu lintas dan tidak peduli pada prinsip-prinsip keamanan.

Menghadapi tantangan tersebut maka untuk meningkatkan kualitas kemampuan dan ketrampilan serta disiplin mengemudi, maka diperlukan perubahan serta disiplin mengemudi, maka diperlukan perubahan paradigma dalam penyelenggaraan penertiban surat ijin mengemudi, dari penekanan pada kecepatan pelayanan dengan tetap memperhatikan ketentuan prosedur yang berlaku kepad penekanan kualitas kemampuan dan ketrampilan pengemudi melalui proses pengujian yang bertanggung jawab. Artinya bahwa proses pengujian teori dan praktek diselenggarakan dengan nyata bahwa pemohon surat ijin mengemudi benar-benar paham dan ketrampilannya teruji yang dilakukan oleh penguji teori dan praktek yang bertanggung jawab atas hasil ujian yang telah direkomendasikannya.

Hal ini dipandang perlu untuk dapat diselenggarakan dalam strategi jangka pendek mengingat sarana dan prasarana pengujian sudah tersedia disetiap satuan penerbit administrasi surat ijin mengemudi yaitu di Polres-Polres.

Dengan terselenggaranya proses pengujian yang bertanggung jawab dalam penerbitan surat ijin mengemudi maka diharapkan pada gilirannya akan meningkatkan keamanan, ketertiban dan kelancaran berlalu lintas serta berdampak pada menurunnya jumlah kejadian kecelakaan lalu lintas maupun korban fatal yang ditimbulkan.

Disamping hal tersebut di atas sebagai dampaknya, maka yang tidak kalah pentingnya adalah tumbuhnya kepercayaan masyarakat kepada Kepolisian Republik Indonesia.

Sebagai bahan perbandingan, di Jepang untuk mendapatkan SIM seseorang dituntut memiliki ketrampilan tinggi dalam mengendarai kendaraan serta berpengetahuan cukup mengenai peraturan lalu lintas dan keselamatan di jalan. Ini semua nyaris mustahil dipelajari secara mandiri sehingga mengikuti kursus menyetir (termasuk untuk kendaraan roda dua) boleh dikatakan sebagai kewajiban bagi siapa saja yang ingin memperoleh SIM (Hasanudin, 2005, 1)

b. Rekayasa Lalu Lintas

Lalu lintas dan angkutan jalan memiliki peranan yang sangat penting dan strategis sehingga penyelenggaranya dikuasai oleh negara, dan pembinaannya dilakukan oleh pemerintah dengan tujuan untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman dan efisien, mampu memadukan transportasi lainnya, menjangkau seluruh pelosok wilayah daratan, untuk menunjang pemerataan pertumbuhan dan stabilitas sebagai pendorong, penggerak dan penunjang pembangunan nasional dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat.

Pembinaan di bidang lalu lintas jalan yang meliputi aspek-aspek pengaturan, pengendalian dan pengawasan lalu lintas harus ditujukan untuk keselamatan, keamanan, ketertiban, kelancaran lalu lintas. Disamping itu dalam aspek kepentingan umum atau masyarakat pemakai jalan, pengetahuan dan teknologi, hubungan internasional serta

koordinasi antar wewenang pembinaan lalu lintas jalan tingkat pusat dan daerah serta antar instansi, sektor dan unsur terkait lainnya.

Dalam rangka pembinaan lalu lintas jalan sebagaimana tersebut diatas, diperlukan penetapan aturan-aturan umum yang bersifat seragam dan berlaku secara nasional serta dengan memperhatikan ketentuan-ketentuan lalu lintas yang berlaku secara internasional.

Disamping itu untuk dapat lebih meningkatkan daya guna dan hasil guna dalam menggunakan dan pemanfaatan jalan diperlukan pula adanya ketentuan-ketentuan bagi pemerintah dalam melaksanakan kegiatan-kegiatan perencanaan, pengaturan, pengawasan dan pengendalian lalu lintas dan juga dalam melaksanakan kegiatan-kegiatan perencanaan, pengadaan, pemasangan dan pemeliharaan fasilitas perlengkapan jalan di seluruh jaringan jalan primer dan sekunder yang ada di tanah air baik yang merupakan jalan nasional, jalan provinsi, jalan kabupaten, jalan kota maupun jalan desa.

c. Edukasi (Diklat dan Pemahaman)

Apabila melihat dari faktor-faktor yang mempengaruhi pada bab terdahulu, maka kelemahan internal mendasar yang ditemui adalah keterbatasan pengetahuan dan ketrampilan anggota Polantas dalam menangani kecelakaan lalu lintas. Sementara faktor eksternalnya adalah kesadaran masyarakat akan kepatuhan terhadap peraturan lalu lintas sangat rendah, yang terlihat dari tingginya angka kecelakaan yang disebabkan oleh faktor manusia. Oleh karena itu edukasi / pendidikan yang harus dilakukan adalah kepada anggota Polantas dan masyarakat secara terus menerus dan intensif sebagai berikut :

1) Peningkatan kemampuan anggota Kepolisian Republik Indonesia / Polantas

a) Pelatihan

Mengingat program pendidikan kejuruan lalu lintas baik dasar maupun lanjutan sangat terbatas kapasitasnya, maka pelatihan yang diadakan pada level Polres sifatnya bisa terstruktur dijadwalkan dalam waktu tertentu serta pelatihan

mengenai analisa kecelakaan lalu lintas di lapangan menangani kasus di TKP. Materi yang diberikan adalah Penyidikan laka lintas; olah TKP dan melakukan rekonstruksi sebelum, saat dan setelah kejadian.

Dengan pola latihan-latihan ini akan dapat diketahui pola / corak sebab-sebab kecelakaan serta keadaan korban yang terlibat kecelakaan sehingga penyidik akan mendapatkan suatu kesimpulan rentetan peristiwa sebab kecelakaan yang lengkap khususnya dari barang bukti pendukung lainnya.

b) Pendataan :

Pendataan yang benar dan akurat serta berkelanjutan mengenai kasus-kasus kecelakaan lalu lintas yang terinci :

- (1) Frekuensi kejadian – berapa sering terjadi.
- (2) Rasio kejadian dibandingkan dengan data tertentu :
 - (a) Rasio jumlah penduduk
 - (b) Usia
 - (c) Jenis kelamin
 - (d) Tingkat pendidikan
 - (e) Profesi
 - (f) Kepemilikan SIM
 - (g) Jenis kendaraan yang terlibat

Dengan pendataan yang akurat, penentuan target untuk pencegahan lalu lintas menjadi terukur dan tepat sasaran sehingga angka kecelakaan akan dapat dihindarkan minimal dikurangi.

2) Pendidikan / Sosialisasi kepada masyarakat

Kecelakaan selalu dimulai dari adanya pelanggaran terhadap lalu lintas oleh karena itu selain adanya penindakan secara tegas untuk efek jera, perlu diberikan bimbingan / sosialisasi agar masyarakat tahu ketentuan peraturan sehingga bisa disiplin.

a) Sosialisasi konsep *Defensife Driving* kepada masyarakat

Selama ini, kebanyakan pengemudi yang santun membawa kendaraannya sebatas menerapkan pola safety driving yang lebih mengarah pada kemampuan atau keahlian pengendara kendaraan dengan hati-hati. Tapi itu saja tidak cukup, karena itu diperlukan *defensife driving* yang mengarah pada pola, cara, mental serta attitude pengendara. Defensife Driving adalah cara mengemudi yang benar berdasarkan penguasaan teknis dan mental pengemudi. Terdapat 4 (empat kunci utama dalam menjalankan prinsip *defensive driving* :

(1) Kewaspadaan (*alertness*)

Kewaspadaan merupakan faktor utama yang menjamin pengendara selalu siaga dan waspada terhadap pengguna jalan lain. Bila pengemudi selalu waspada maka dia akan bertindak benar dalam menghadapi pengendara lain yang bisa selalu serampangan. Hasilnya dia tidak akan ikut-ikutan melakukan kesalahan yang bisa membahayakan orang lain.

(2) Kesadaran (*awareness*)

Pengemudi sadar dan memiliki pengetahuan serta prosedur berkendara yang baik, benar dan aman. Menyadari akan perlunya mengemudi dengan benar, membuat sopir tidak akan berhenti, menaikkan dan menurunkan penumpang secara sembarangan, misalnya. Berhenti sembarangan tidak saja mengganggu pengguna lain, tetapi bisa juga membahayakan bagi diri sendiri.

(3) Sikap dan mental (*attitude*)

Pengemudi yang memiliki sikap lebih mementingkan kepentingan umum dan keselamatan orang lain akan berarti sekaligus menjaga keamanan diri. Pengemudi yang memiliki sikap mental baik bersedia saling bergantian bila mendapati antrian di jalanan. Bila pengemudi menjalankan sikap ini sehingga tidak emosional menghadapi perilaku buruk pengemudi lain, maka keruwetan lalu lintas dapat berkurang.

(4) Antisipasi (*anticipation*)

Pengemudi harus membuat scenario berkendara yang baik sebagai evaluasi setiap kali melakukan kegiatan tersebut. Memang terkesan bagai impian, apalagi bila melihat semakin ruwet dan macetnya lalu lintas di kota-kota besar seperti Jakarta, Surabaya dan lain-lain.

Kemacetan yang terus menerus meningkat cenderung membuat membuat emosi pengemudi meningkat, sebagai pengemudi yang menjalankan konsep defensif driving, antisipasi ini harus dijalani mulai dari menanggapi brutalnya pengemudi lainnya dengan mental baik, hingga mengamati tren arus lalu lintas pada waktu dan tempat tertentu bila itu memungkinkan.

b) Penerapan Taman Lalu Lintas

Sebagaimana diterangkan di atas bahwa manusia sebagai faktor dominan penyebab kecelakaan lalu lintas, maka kebijakan untuk membentuk perilaku tertib berlalu lintas sejak usia dini melalui pola bermain di taman lalu lintas adalah sangat positif.

Kebijakan untuk membentuk taman lalu lintas di setiap daerah atau pada setiap sekolah tingkat Taman Kanak-Kanak maupun tingkat Sekolah Dasar telah

ditempuh jauh sebelum terbitnya undang-undang nomor 4 tahun 2009 yang didalam pasal 24 (1) antara lain menegaskan bahwa : “Untuk keselamatan, keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan, setiap orang yang menggunakan jalan wajib berperilaku tertib”.

Untuk membentuk perilaku tertib tersebut ditempuh antara lain melalui pola bermain di taman lalu lintas, dimana anak-anak dapat mulai mengenal tata cara berlalu lintas, rambu-rambu dan markas jalan sambil bermain.

Pemahaman tentang berlalu lintas dikenalkan kepada anak-anak secara dini antara lain melalui taman lalu lintas karena ditinjau dari aspek psikologis, perkembangan anak dapat diartikan sebagai proses transmisi dan konstitusi psiko-fisik yang herediter (pembawa kodrati), dirangsang oleh faktor-faktor lingkungan yang menguntungkan, dalam perwujudan proses aktif menjadi secara kontinu.

Setiap fenomena / gejala perkembangan anak merupakan produk dari kerjasama dan pengaruh timbal balik antara potensialitas hereditas dengan faktor-faktor lingkungan. Dengan demikian melalui pengenalan lingkungan yang menguntungkan pada usia dini maka secara kontinu akan membentuk perilaku sebagaimana pengaruh lingkungan yang menguntungkan tersebut, dalam hal ini lingkungan tertib berlalu lintas yang dikenalkan di taman lalu lintas.

Melalui pola bermain dalam taman lalu lintas berpindah yang hanya memerlukan biaya yang sangat rendah diharapkan terbentuk perilaku tertib berlalu lintas dikemudian hari setelah para peserta berhak memperoleh surat ijin mengemudi kelak.

d. Fasilitasi

- 1) Program Pengembangan Sarana dan Prasarana Kepolisian.

- a) Penyediaan sarana dan prasarana penunjang pelaksanaan tugas di lapangan seperti kendaraan untuk mobilitas Polantas, Tool kit untuk olah TKP laka lintas dan sebagainya.
 - b) Penyediaan fasilitas untuk pelatihan fungsi operasional, khususnya lalu lintas.
 - c) Mengoptimalkan anggaran yang tersedia secara selektif.
 - d) Menyusun prosedur standar baku pelaksanaan operasional satuan-satuan, sehingga setiap jajaran kepolisian di tingkat Polres memiliki arah dan sistem pelaksanaan tugas yang jelas.
 - e) Peningkatan koordinasi dan kerjasama yang baik secara internal dan eksternal di lingkungan jajaran Polres akan sangat membantu pelaksanaan tugas Polres dalam menghadapi tindak pidana, gangguan keamanan dan ketertiban.
 - f) Menyediakan fasilitas-fasilitas sarana pendataan / komputerisasi.
- 2) Memberikan masukan kepada instansi pemerintah yang lain yang berkaitan dengan pengaturan sistem transportasi jalan seperti Bappenas, Kementerian Lingkungan Hidup, Departemen Perhubungan, Departemen Pemukiman dan Prasarana Wilayah serta instansi lainnya yang mempunyai kewenangan khususnya kewenangan untuk melakukan edukasi pada publik.

e. Koordinasi

- 1) Menjaga mekanisme hubungan yang harmonis antara anggota dan komponen masyarakat dengan Polres yang telah terbangun dalam upaya penanggulangan kamtibmascar lalu lintas.
- 2) Perangkat kebijakan operasional bagi pelaksanaan tugas di lapangan, dengan mengacu kepada kebijakan operasional Mabes Kepolisian Republik Indonesia. Di tingkat kewilayahan perlu dilakukan penguatan sistem kerja dan koordinasi yang komprehensif antar instansi yang terdiri dari beberapa pilar, yaitu Kepolisian Republik Indonesia,

Dinas Sosial, Disnakertrans, DLLAJR dan Satpol PP. dalam penanganan masalah transportasi lalu lintas, instansi-instansi tersebut harus memiliki satu pemahaman dan gerak, sehingga dalam pelaksanaannya selalu menekankan prinsip koordinasi lintas sektoral. Koordinasi merupakan hal yang sangat penting dan bisa berjalan jika semua sector menjalankan fungsinya masing-masing secara professional. Koordinasi yang tidak mengambil alih fungsi sektoral yang ada, namun hanya memadukannya membuat lebih efisien dan efektif serta terfokus kepada sasaran demi terwujudnya kamtibmas lantans.

- 3) Upaya pemberdayaan berbagai kelompok masyarakat agar ikut berperan dalam mengatasi masalah kemacetan lalu lintas, dapat dilakukan oleh satuan-satuan ke wilayah (Satuan Lalu Lintas, Bagian Bina Mitra dan Babinkamtibmas) bekerja sama dengan pemerintah daerah.
- 4) Pemberdayaan masyarakat (*Community Policing*) yang diarahkan agar terbangun keterpaduan langkah dalam penanganan masalah ketertiban dan kelancaran lalu lintas, antara masyarakat dan Kepolisian Republik Indonesia, yang berbasiskan masyarakat dan mencerminkan kekuatan masyarakat sebagai *social asset* dalam bidang keamanan dan ketertiban. Upaya membina masyarakat untuk meningkatkan partisipasi, kesadaran hukum serta ketaatan terhadap hukum dan perundang-perundangan serta mewujudkan partisipasi masyarakat dalam memelihara ketertiban khususnya dalam berlalu lintas dapat diwujudkan sebagai bagian dari upaya pemolisian masyarakat.

Kegiatan pemberdayaan masyarakat ini diarahkan pada terbentuknya :

- a) Keamanan masyarakat pengguna jalan umum.
- b) Keamanan masyarakat / pengemudi kendaraan pribadi.
- c) Keamanan masyarakat / penumpang angkutan umum.

2. Pengawasan dan evaluasi, meliputi proses untuk menilai kinerja dan mengoreksi kesalahan dan hasil akhir.

Sebagai langkah terakhir dalam proses manajemen adalah pengawasan (*controlling*). Sering kali pada tingkat bawah apabila tidak dikontrol secara rutin, para pelaksana tidak melaksanakan tugasnya dengan benar. Oleh karena itu berbagai mekanisme pengawasan baik dilakukan secara langsung maupun bertingkat sesuai dengan hirarki sangat diperlukan agar kegiatan sesuai dengan rencana dan tidak terjadi penyimpangan.

Pengawasan juga diperlukan dalam rangka pembimbingan agar apa yang ditemukan dalam pelaksanaan yang tidak sesuai dengan ketentuan dapat diluruskan sesuai dengan ketentuan yang ada.

B. Implementasi *Traffic Accident Analysis* Di Masa Mendatang Demi Meningkatkan Profesionalisme Kepolisian Republik Indonesia

Dari jajaran fungsi Openal, fungsi lalu lintas sesuai dengan tugas, fungsi dan peranannya dalam membina kamtibmas lantas adalah merupakan fungsi kepolisian yang berdiri paling depan sebagai “etalase polisi berseragam” dan mempunyai peran yang lengkap, baik dalam tugas preemtif, 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 Kesatuan Lalu Lintas Polres Sukoharjo

- a. Terpenuhinya jumlah anggota Satlantas Polres Sukoharjo 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 lantas 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 (conclusion 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 oleh Ba / Kanit laka 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.

Apabila *Traffic Accident Analysis* dapat diimplementasikan dengan benar maka *performance* Satlantas Polres Sukoharjo akan semakin meningkat. Satlantas 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 Kepolisian Republik Indonesia 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 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.

Selanjutnya, bahwa dalam rangka mewujudkan kondisi keselamatan lalu lintas dan tingkat kepatuhan masyarakat terhadap hukum dibidang lalu lintas tidaklah mungkin bisa dilaksanakan dengan pendekatan yang sederhana dan konvensional atau mengandalkan kegiatan yang sifatnya parsial oleh instansi-instansi tertentu, melainkan harus dilaksanakan secara komprehensif terpadu terencana dan terprogram dengan jelas.

Untuk mendapatkan gambaran tentang kondisi keselamatan lalu lintas dan tingkat kepatuhan hukum masyarakat yang diharapkan dapat diuraikan sebagai berikut :

1. Tingkat Keselamatan Lalu Lintas

a. Pelanggaran lalu lintas

Tingginya pelanggaran lalu lintas baik yang berhasil ditindak oleh aparat penegak hukum maupun pelanggaran yang secara kasat mata masih mewarnai kehidupan lalu lintas sehari-hari diharapkan dapat ditekan (di minimize) melalui langkah-langkah penegakan hukum baik dalam bentuk preventif maupun represif, tegas serta diimbangi upaya lainnya dalam bentuk giat pendidikan masyarakat lalu lintas dan langkah-langkah rekayasa lalu lintas.

Dengan demikian upaya dimaksud diharapkan dapat mengurangi jumlah pelanggaran lalu lintas yang terjadi dan pada gilirannya akan mengurangi jumlah kecelakaan lalu lintas serta merubah situasi tidak tertib menjadi makin tertib.

Upaya meminimize pelanggaran lalu lintas yang terjadi harus ditangani dengan melibatkan unsur-unsur yang terkait sesuai dengan porsi kewenangannya baik dalam rangka upaya penegakan hukum, pendidikan masyarakat lalu lintas serta upaya rekayasa lalu lintas.

b. Kecelakaan Lalu Lintas

Tingginya angka kecelakaan lalu lintas yang menjadi indikator keselamatan lalu lintas apabila tidak dilakukan langkah-langkah untuk menguranginya maka tingkat fatalitas kecelakaan maupun banyaknya korban kecelakaan lalu lintas akan semakin besar, oleh karena itu perlunya dilakukan upaya konkrit dalam mengurangi besarnya korban dan kerugian.

“Kematian dan luka-luka berat sebagai akibat kecelakaan lalu lintas menggambarkan terbuangnya sumberdaya suatu Negara dan menyebabkan penderitaan yang berat serta duka kepada keluarga dan teman mereka yang meninggal dunia” (Panduan Keselamatan Jalan untuk Kawasan Asia Pasifik). Korban kecelakaan lalu lintas yang merupakan asset bangsa sudah menjadi kewajiban aparat penegak hukum untuk sudah menjadi kewajiban aparat penegak hukum untuk memberikan perlindungan melalui kegiatan baik edukatif, preventif serta represif, sehingga kondisi keselamatan lalu lintas dapat ditingkatkan dengan makin berkurangnya jumlah kecelakaan lalu lintas yang terjadi sekaligus mengurangi kerugian maupun penderitaan bagi korban dan keluarganya.

Selanjutnya dalam upaya menekan jumlah kecelakaan lalu lintas dilakukan dengan langkah-langkah penegakan hukum yang tegas terhadap pelanggaran yang berpotensi terhadap kecelakaan lalu lintas yang terjadi sekaligus mengurangi kerugian maupun penderitaan bagi korban dan keluarganya.

Selanjutnya dalam upaya menekan jumlah kecelakaan lalu lintas dilakukan dengan langkah-langkah penegakan hukum yang tegas terhadap pelanggaran yang berpotensi terhadap kecelakaan lalu lintas dan imbangi pendidikan masyarakat lalu lintas serta rekayasa lalu lintas yang diproyeksikan terhadap penanganan faktor penyebab terjadinya kecelakaan baik dari faktor manusia, faktor kendaraan, faktor jalan dan lingkungan dan didukung dengan sistem pendataan yang benar.

c. Kemacetan Lalu Lintas

Kompleksitas kemacetan lalu lintas utamanya di kota-kota besar diharapkan bisa dikurangi melalui langkah antisipasi terhadap penyebab terjadinya kemacetan baik yang berkaitan dengan pengelolaan beroperasinya jumlah kendaraan, makin berkurangnya fungsi jalan serta perencanaan dalam kebijakan rencana umum tata ruang wilayah (RUTRW) sehingga kondisi kemacetan tidak makin bertambah yang justru dapat menimbulkan kerugian dan in-efisiensi.

Konsistensi penegakan hukum yang diproyeksikan pelanggaran yang berpotensi terhadap terjadinya kemacetan lalu lintas dengan SPPT dilaksanakan secara tegas dan terukur. Keterlibatan pihak-pihak terkait dalam mengatasi kemacetan lalu lintas perlu ditumbuhkembangkan melalui aktivitas nyata secara terpadu terencana dan terprogram. Sehingga tidak terkesan kebijakan hanya dilaksanakan secara parsial.

2. Tingkat kepatuhan hukum masyarakat

Tingkat kepatuhan hukum masyarakat terhadap undang-undang atau peraturan lalu lintas akan sangat mendominasi tingkat keselamatan lalu lintas, tinggi rendahnya pelanggaran lalu lintas maupun ketertiban lalu lintas. Makin patuh masyarakat terhadap hukum maka tingkat keselamatan akan makin tinggi sebaliknya apabila tingkat kepatuhan terhadap hukum rendah maka tingkat keselamatan dan ketidaktertiban akan semakin rendah pula.

Kita menginginkan tingkat kepatuhan hukum masyarakat bisa dibangun melalui proses pembelajaran baik dalam forum pendidikan formal melalui kurikulum yang jelas maupun pendidikan non formal dengan melibatkan berbagai pihak guna menjadikan kepatuhan hukum sebagai kebutuhan dan budaya masyarakat.

Sebuah pendekatan dalam rangka meningkatkan keselamatan lalu lintas dapat diadopsi dan pendapat sebagai berikut “Pembekalan keselamatan jalan tidak dapat hanya mengandalkan ceramah yang diberikan tersendiri dan hanya sesekali oleh pembicara tamu, tetapi harus

dimasukkan ke dalam pelatihan reguler / pendidikan” (Panduan Keselamatan Jalan untuk Kawasan Asia Pasifik).

Dengan demikian masalah kepatuhan hukum masyarakat terhadap peraturan / undang-undang lalu lintas harus diupayakan secara serius untuk mendapatkan hasil yang optimal melalui proses pendidikan.

3. Penegakan Hukum

Penegakan hukum dibidang lalu lintas yang dilaksanakan aparat penegak hukum diharapkan memberikan makna bahwa penegakan hukum yang dilakukan dapat memberikan tindakan edukatif, preventif, maupun represif yang kesemuanya bermuara dan bertujuan untuk mendidik masyarakat agar mentaati peraturan dan sopan santun berlalu lintas sehingga pada gilirannya masyarakat akan dapat terhindar dari korban kecelakaan lalu lintas.

Efektifitas pelaksanaan penegakan hukum akan dipengaruhi oleh beberapa faktor seperti pendapat Suryono Sukanto sebagai berikut : ada lima faktor yang mempengaruhi penegakan hukum : faktor hukumnya sendiri, faktor penegak hukum yakni pihak-pihak yang membentuk maupun menerapkan hukum, faktor sarana atau fasilitas yang mendukung penegakan hukum, faktor masyarakat yakni lingkungan dimana hukum tersebut berlaku atau diterapkan dan faktor budaya masyarakat (Suryono Sukanto, 1983).

Untuk terlaksananya penegakan hukum yang berjalan secara efektif dan membuahkan hasil pada upaya peningkatan keselamatan lalu lintas dan kepatuhan hukum masyarakat, diharapkan bisa diwujudkan melalui hal-hal sebagai berikut :

a. Aspek materi hukum

1) Peraturan perundang-undangan dibidang lalu lintas

Diperlukan peraturan-peraturan pemerintah untuk melengkapi atas peraturan pemerintah yang belum diwujudkan sebagaimana amanat Undang-Undang No. 22 tahun 2009. Sebanyak dua puluh enam (26) PP dari 30 PP yang seharusnya ada.

2) Penerapan Undang-Undang

- a) Terhadap pelaku pelanggaran lalu lintas aparat penegak hukum dapat mengeterapkan ketentuan-ketentuan yang diatur didalam ketentuan pidana pada Bab XX mulai pasal 273 sampai dengan pasal 316 Undang-Undang 22 tahun 2009 dan tidak lagi mengacu pada ketentuan yang diatur berdasarkan kesepakatan bersama Ketua Mahkamah Agung, Menteri Kehakiman, Jaksa Agung dan Ka Kepolisian Republik Indonesia tanggal 19 Juni 1963.
- b) Proses peradilan baik terhadap pelanggaran lalu lintas maupun kecelakaan lalu lintas hendaknya dapat dilakukan dengan mekanisme yang lebih sederhana namun dapat memberikan kepastian hukum.
- c) Perlu segera diterapkan ketentuan yang diatur dalam Pasal 235, 236 dan 237 peraturan pemerintah (PP) 44 Tahun 1993 tentang pendidikan mengemudi yang memberikan tanggung jawab kepada Departemen Pendidikan, Departemen Perhubungan dan Kepolisian Negara Republik Indonesia untuk secara berkoordinasi mewujudkan dibentuknya sekolah-sekolah mengemudi sebagai wadah berprosesnya calon pengemudi yang berkualitas
- d) Pemanfaatan laboratorium Forensik Kepolisian dalam rangka penyidikan kasus kecelakaan lalu lintas.

b. Aspek penegak hukum

Aparat penegak hukum yang bertanggung jawab terhadap tegaknya aturan-aturan hukum guna mewujudkan supremasi hukum harus dapat memenuhi indikator-indikator sebagai berikut :

- 1) Menjunjung tinggi keadilan dan kebenaran
- 2) Menjunjung tinggi HAM
- 3) Bebas dari KKN
- 4) Bersifat terbuka / transparansi
- 5) Akuntabilitas publik dan

6) Bebas dari intervensi

Selain indikator tersebut diatas aparat penegak hukum dituntut untuk :

- (a) Mempunyai kualitas etika dan moral yang baik
- (b) Profesionalisme dan proporsionalisme dalam mengemban tugas
- (c) Tidak arogan / sok kuasa
- (d) Mementingkan kepentingan umum / rakyat
- (e) Dapat memberikan tauladan
- (f) Tegass dalam bertindak namun tetap sopan
- (g) Bijaksana dalam mengambil keputusan
- (h) Didukung insentif atau anggaran yang memadai
- (i) Dapat bekerja dan menunjukkan kinerja yang baik secara terkoordinasi.

c. Sarana dan Prasarana

Sarana dan prasarana merupakan salah satu faktor efektifitas hukum dalam masyarakat. Dengan perundang-undangan yang baik, aparaturnya yang profesional tanpa mereka dilengkapi dengan sarana dan prasarana yang memadai akhirnya penegakan hukum akan sia-sia belaka.⁴⁰

Penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas tidak cukup hanya dilakukan melalui proses penegakan hukum yang konvensional / sederhana akan tetapi perlu disesuaikan dengan kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi serta hakekat permasalahan yang muncul dan didukung dengan sarana dan prasarana yang memadai.

Sarana dan prasarana yang dibutuhkan dalam rangka efektifnya pelaksanaan penegakan hukum antara lain :

1) Jalan

Jalan sebagai prasarana penunjang utama dalam terselenggaranya lalu lintas yang baik perlu diwujudkan dalam bentuk jalan yang memenuhi persyaratan geometrik jalan,

⁴⁰ Loebv Logman, *Pra Peradilan di Indonesia*, Jakarta, Ghalia Indonesia, 1987, hal. 15

(aman dapat difungsikan sebagai fungsi jalan seperti : rambu-rambu lalu lintas, marka jalan, traffic light, penerangan jalan dan perlengkapan lain yang memenuhi standar baku.

2) Angkutan / Kendaraan

Angkutan sebagai prasarana yang menunjang terselenggaranya lalu lintas haruslah memenuhi standar kelaikan kendaraan yang sesuai dengan standar baku. Pada kenyataannya masalah kelaikan kendaraan masih jauh dari yang diharapkan sehingga tidak sedikit kasus-kasus kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan karena kondisi kendaraan yang tidak laik jalan.

3) Alat Bantu Penegakan Hukum

Diperlukan alat bantu untuk efektifitas penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas antara lain : alat pemantau kecepatan (Speed Gun), alat identifikasi, alat pengukur kelebihan muatan yang secara kualitatif memadai serta dilindungi oleh ketentuan hukum dalam pengoperasiannya.

4) Sistem Tilang

Sistem tilang yang digunakan dalam rangka penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas masih perlu disempurnakan dengan sistem yang lebih efektif dan sederhana namun tidak mengurangi wibawa hukum.

d. Lingkungan Masyarakat

Lingkungan dimana hukum diberlakukan adalah untuk kepentingan masyarakat sendiri. Peran dan kultur masyarakat terhadap efektifitas hukum sangat menentukan. Karena ketentuan perundang-undangan yang sedemikian ketat sekalipun tidak akan menjadi satu-satunya berlalu lintas bila masyarakatnya tidak tertib.

Demikian halnya ketatnya suatu aturan menjadi tidak berarti tanpa ditunjang dengan ketegasan dalam menegakkan hukum serta faktor penunjang lainnya termasuk tingkat

kesejahteraan aparat penegak hukum. Sebagai contoh kalau orang Indonesia bepergian ke Singapura, dia akan berperilaku tertib terhadap aturan disana, tapi saat kembali ke Indonesia maka ia akan kembali pada kebiasaan semula yang tidak tertib. Hal ini memberikan gambaran bahwa lingkungan masyarakat ikut menjaga efektifnya hukum.

e. Budaya hukum masyarakat

Partisipasi masyarakat dalam efektifitasnya penegakan hukum sangat diperlukan, 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.

Dalam rangka pelaksanaan penegakan hukum guna meningkatkan tingkat keselamatan lalu lintas serta terwujudnya masyarakat yang patuh hukum maka diharapkan ditegakkan dalam rangka memberikan perlindungan, pengayoman dan pelayanan masyarakat dalam beraktivitas sekaligus menjadikan tingkat kepatuhan dan kesadaran hukum masyarakat menjadi budaya hukum masyarakat.

Untuk menjadikan kesadaran tertib hukum menjadi budaya hukum masyarakat diperlukan upaya sinergis dari pihak-pihak yang bertanggung jawab, dalam hal ini pemerintah dan komponen masyarakat lainnya untuk senantiasa berupaya menciptakan situasi yang mendukung terwujudnya budaya hukum masyarakat.

4. Badan Keselamatan Lalu Lintas (BKLL)

Mencermati permasalahan lalu lintas seperti banyaknya pelanggaran lalu lintas, terjadinya kecelakaan lalu lintas dan ketidaktertiban lalu lintas serta kepatuhan masyarakat terhadap hukum yang sekaligus merupakan masalah sosial yang multi dimensional, oleh karenanya perlu penanganan dengan serius dengan melibatkan instansi terkait, dan pihak-pihak yang berkompeten dalam masalah keselamatan lalu lintas. Dengan demikian maka unsur

penegakan hukum dibidang lalu lintas dan instansi-instansi maupun komponen masyarakat yang ikut bertanggung jawab dalam keselamatan lalu lintas dituntut untuk lebih proaktif dalam rangka melaksanakan fungsi preventif guna menekan angka kecelakaan lalu lintas.

Untuk menjawab dan mengantisipasi kedepan terhadap permasalahan lalu lintas pentingnya dibentuk suatu badan yang menangani permasalahan keselamatan lalu lintas seperti halnya BNN (Badan Narkotik Nasional) yang concern terhadap masalah penyalahgunaan Narkoba, KPK (Komisi Pemberantasan Korupsi) yang diberikan tanggung jawab terhadap pemberantasan korupsi dan Komisi Ombudsman yang menangani masalah sosial kemasyarakatan yang kesemuanya itu mendapat dukungan pemerintah.

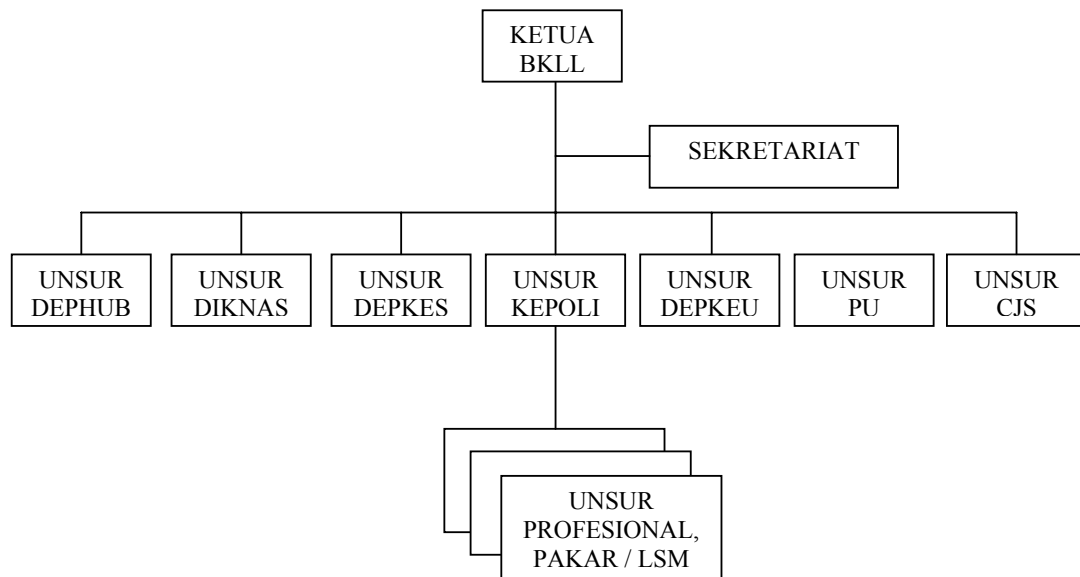
Dengan demikian diharapkan pula adanya wadah atau badan yang bertanggung jawab atas permasalahan keselamatan lalu lintas yang merupakan masalah nasional dalam bentuk badan keselamatan lalu lintas (BKLL) pada lingkup nasional yang dapat menangani permasalahan-permasalahan dibidang lalu lintas khususnya dalam rangka penanganan masalah keselamatan lalu lintas dan peningkatan kepatuhan hukum masyarakat.

Sebagai gambaran tentang struktur organisasi, keanggotaan dan Job Discription badan keselamatan lalu lintas (BKLL) sebagai berikut :

- a. BKLL adalah : suatu badan koordinasi tingkat pusat yang berkedudukan di bawah Presiden atau Menkokesra yang bertanggung jawab atas kondisi keselamatan lalu lintas dan kepatuhan hukum masyarakat di bidang lalu lintas jalan, yang beranggotakan unsur-unsur Departemen, Kepolisian Republik Indonesia, LSM, para Profesional dan Pakar di bidang keselamatan lalu lintas yang mempunyai kompetensi bidang transportasi dan masalah keselamatan lalu lintas.
- b. Dasar Hukum adalah :
 - 1) Pasal 5 ayat 1 UU 22 tahun 2009 tentang pembinaan lalu lintas
 - 2) Perlu ditetapkan Kepres tentang pembentukan Badan Keselamatan Lalu Lintas.

- c. Tugas dan wewenang adalah : BKLL mempunyai tugas dan wewenang untuk mengkoordinasikan instansi-instansi yang terkait di bidang transportasi dan keselamatan lalu lintas dalam rangka mengembangkan sistem per lalu-lintasan secara terpadu baik yang berkaitan dengan masalah manusia sebagai pelaku lalu lintas, pendidikan lalu lintas, sarana dan prasarana di bidang lalu lintas, manajemen lalu lintas dan penegakan hukum di bidang lalu lintas.
- d. Keanggotaan dan *Job Description* BKLL sebagai berikut :
- 1) Ketua badan selaku koordinator dari departemen-departemen dan komponen masyarakat yang duduk pada BKLL diketuai oleh Pejabat yang mempunyai kompetensi di bidang keselamatan lalu lintas, dalam hal ini unsur Menkokesra atau Kepolisian Republik Indonesia.
 - 2) Unsur Departemen Perhubungan yang bertanggungjawab di bidang manajemen transportasi dan kelaikan kendaraan.
 - 3) Unsur Departemen Pekerjaan Umum (Kimpraswil) yang bertanggung jawab di bidang prasarana jalan.
 - 4) Unsur Departemen Pendidikan bersama-sama Departemen Perhubungan dan Kepolisian Republik Indonesia yang bertanggung jawab di bidang Pendidikan Pengemudi.
 - 5) Unsur Kepolisian Republik Indonesia bertanggung jawab dalam penegakan hukum, peningkatan kualitas pengemudi melalui penerbitan SIM dan pendataan kecelakaan lalu lintas.
 - 6) Unsur Departemen Kesehatan yang bertanggung jawab di bidang kegawat daruratan korban kecelakaan.
 - 7) Unsur Komponen Masyarakat, (Profesional dan Pakar) di bidang transportasi dan masalah keselamatan lalu lintas bertanggung jawab untuk memberikan masukan tentang keselamatan lalu lintas.

- 8) Unsur Departemen Keuangan yang bertanggung jawab dalam pendanaan untuk kepentingan keselamatan lalu lintas.
- 9) Unsur Penegak Hukum (CJS) yang bertanggung jawab dalam pelaksanaan efektifitas penegakan hukum.
- 10) Struktur organisasi BKLL :



- e. Prioritas Program yang perlu diagendakan meliputi: peningkatan keselamatan jalan melalui program pendidikan masyarakat tentang tata tertib lalu lintas sejak usia dini, ketersediaan informasi masyarakat tentang lalu lintas jalan, Peraturan Perundang-undangan Lalu Lintas dan penegakan hukum, persyaratan sarana dan prasarana, fasilitas dan perlengkapan jalan, fasilitas kegawatdaruratan jalan serta pendanaan keselamatan.

Dengan demikian, untuk menuju Kepolisian RI yang dapat memberikan pelayanan kepada masyarakat secara prima bukanlah hal mudah dan membutuhkan waktu namun demikian yang terpenting disini adalah kemauan untuk mencapai hal tersebut serta diimbangi dukungan baik dari pemerintah, sistem politik dan kebijakan pimpinan Kepolisian Republik Indonesia sendiri.

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Adapun Kesimpulan Penulis adalah:

1. Implementasi *Traffic Accident Analysis* Saat Ini adalah:

- Dilihat dari jumlah personel Satlantas yang bertugas di bidang operasional, dibandingkan dengan luas wilayah, panjang jalan serta jumlah kendaraan umum yang ada tentu masih sangat kurang.
- Selain dari kuantitas (jumlah), kualitas personil Satlantas 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.
- Adanya sikap mental beberapa petugas yang kurang peduli terhadap masalah penyelesaian kecelakaan laka lantas 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.

2. Implementasi *Traffic Accident Analysis* Di Masa Mendatang adalah:

- Dari jajaran fungsi Operasional, fungsi lalu lintas sesuai dengan tugas, fungsi dan peranannya dalam membina kamtibmas lantas adalah merupakan fungsi Kepolisian yang berdiri paling depan sebagai “etalase polisi berseragam” dan mempunyai peran yang lengkap, baik dalam tugas pre-emptif, 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.

B. SARAN

- 1) Diharapkan partisipasi masyarakat dalam efektifitasnya penegakan hukum, 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.
- 2) Diharapkan dalam rangka pelaksanaan penegakan hukum guna meningkatkan tingkat keselamatan lalu lintas serta terwujudnya masyarakat yang patuh hukum.

DAFTAR PUSTAKA

A. LITERATUR:

_____, 1999, *Analisis Data Personil Dan Dimensi Permasalahannya Dalam Rangka Menunjang Operasional Kepolisian Republik Indonesia*, Cipta Manunggal, Jakarta.

_____, 1999, *Menuju Kepolisian Republik Indonesia Mandiri yang Profesional*, Yayasan Tenaga Kerja, Jakarta.

_____, 2005, *Buku Biru Grand Strategi Kepolisian Republik Indonesia Menuju Tahun 2025, Kerjasama Mabes Kepolisian Republik Indonesia dan LPEM Universitas Indonesia*, Jakarta, 2005.

_____, 2005, *Buku Biru Grand Strategi Kepolisian Republik Indonesia Menuju Tahun 2025, Kerjasama Mabes Kepolisian Republik Indonesia dan LPEM Universitas Indonesia*, Jakarta.

_____, 2005, *Reformasi Berkelanjutan Kepolisian Republik Indonesia: Membangun Reputasi, Markas Besar Kepolisian Republik Indonesia*, Jakarta.

Abdurachman, Oemi, Dra., M.A., *Public Relation*, Bandung, Alumni, 1975.

Abiding, A.Z., Prof., dr., SH., *Bunga Rampai Hukum Pidana*, Jakarta, Pradnya Paramitha, 1981.

Adlow, Elijah, Prof., *Policeman and People*, Boston, William J. Roch Ford, Inc., 1957.

B.N. Marbun dan Chandra Gautama, *Hak Azasi Manusia*, Penyelenggaraan Negara Yang Baik dan Masyarakat Warga, Jakarta, Komnas HAM, 2000.

Baldwin, John, dan A.Keith Botemley, *Criminal Justice Reading*, London, Martin Robertson, 1978.

Barnes, Harry Almer dan Negley K, Tecters, *New Horizon in Criminology*, New York, Prentice Hall Inc., 1972.

Casper, Jonathan d, *American Criminal Justice, the Defenden's Perspective*, New York, Printice Hall, Inc, 1959.

Chatterton, Michael, Dr., *Police in Social Control*, Institute of Criminology, Cambrigde, 1976.

De Jong, Paul, Dr. *Het Blouwe Rechtop Wegnaar enn Berveplode Van de Politie*, Amsterdam, Koninklykevermande, 1986.

Dipoyono, Kirdi, Dr. *Keadilan Sosial*, Jakarta, CV. Rajawali, 1985.

Ditlantas Kepolisian Republik Indonesia, 2007 : *Kumpulan Materi Rakemis Fungsi Lalu Lintas TA 2007*, Jakarta.

- Djamin, Awaloedin, 1995, *Administrasi Kepolisian*, Jakarta , CV Mandira Buana, Jakarta.
- Djajoeman, H. S. 1976. *Polisi dan Lalu-Lintas*. Mabes Kepolisian Republik Indonesia Press, Bandung.
- DPM, Sitompul, *Beberapa Tugas dan Peranan Polisi*, Jakarta, Wanthy Jaya, 2002.
- Galaizel, Jeans Jacques, *La Police Nationale (Droit et Pratique Policence en France)*, Grenoble, Preses Universitaires de Grenoble, 1974.
- Hamzah, Andi, Dr., SH., *Hukum Pidana Politik*, Jakarta, Pradnya Paramitha, 1985.
- Hamzah, Andi, Dr., SH., *Perbandingan KUHAP HIR dan Komentar*, Jakarta, Erlangga, 1984.
- Hamzah, Andi, Dr., SH., *Sistem Pidana dan Pemidanaan di Indonesia*, Jakarta, Pradnya Paramitha, 1986.
- Hulsman, Mr. H.C., Prof., *Sistem Peradilan Pidana Hukum Perspektif Perbandingan Hukum (The Dutch Criminal Justice System From Comparative Legal Perspective)*, Jakarta, CV. Rajawali, 1984.
- Ismail, Chairudin, *Kepolisian Sipil Sebagai Paradigma Baru Kepolisian Republik Indonesia, Pembekalan Kepada Peserta Sespati Kepolisian Republik Indonesia Dikreg ke 14 T.P.* 2008.
- John, Pearce A & Robinson, Richard B., 2005. *Strategic Management : Formulation, Implementation & Control*, New York : Mc Graw-Hill.
- Kadis, Standford H. dan M.G Aulaen, *Criminal Law and its Processess*, Cases and Materials, Boston : Little Brown, 1969.
- Kansil, CST Drs, SH, , 1995, *Disiplin Berlalu Lintas di Jalan Raya*, Pt. Airlangga, Jakarta.
- Kantaprawira, Rusadi, *Sistem Politik Indonesia*, Bandung, Sinar Baru, 1988.
- Karim, Abdul Gaffar, 2003, *Kompleksitas Persoalan Otonomi Daerah di Indonesia*, Cetakan Pertama, Pustaka Pelajar, Yogyakarta.
- Kertanegara, Satochid, prof. S.H, *Hukum Pidana Bagian I*, Jakarta, Balai Lektur Mahasiswa, 1998.
- Kertanegara, Satochid, Prof. S.H, *Hukum Pidana II*, Jakarta, Balai Lektur Mahasiswa, 1985.
- Kunarto, 1999, *Kapita Selekta Binteman (Pembinaan Tenaga Manusia) Kepolisian Republik Indonesia*, Cipta Manunggal, Jakarta.
- Logman, Loebly, SH, MH, *Pra Peradilan di Indonesia*, Jakarta : Ghalia Indonesia, 1987.
- Mabes Kepolisian Republik Indonesia, *Kamus Istilah Kepolisian*, Jakarta, Dislitbang Kepolisian Republik Indonesia, 1987.

- Madellum U.E, 1972, *Rangkuman Mata Kuliah Manajemen Transportasi*, PTIK XXVII, Jakarta.
- Malik, Abdul, 1981. *Pembinaan Kesadaran Hukum dalam Bidang Lalu Lintas, Makalah, Seminar Nasional Kesadaran Hukum Masyarakat Jalan Raya*, Fakultas Hukum UII, Yogyakarta.
- Marsudi H, **Kepemimpinan Pancasila**, Jakarta, Setyaki Eka, 1993.
- Maskat, Djunaidi H. 1994. *Manajemen Kepolisian – Teori dan Praktek Jilid I (Perencanaan)*, Sukabumi : Secapa Kepolisian Republik Indonesia.
- Moeljatno, Prof. S.H, *Kitab Undang-Undang Hukum Pidana*, Jakarta, Bumi Aksara, 1992.
- Muladi, Dr. S.H, *Lembaga Pidana Bersyarat*, Bandung: Alumni 1985.
- Nasution, A. Karim, *Masalah Surat Tuduhan Dalam Proses Pidana*, Jakarta, CV. Pantjuran Tujuh, 1981.
- Osborne, David, dan Ted Gaebler, 1999, *Mewirausahakan Birokrasi (Reinventing government)*, PT Pustaka Binaman Pressindo, Jakarta.
- Prodjo Dikoro Wiryono, Prof, S.H, *Hukum Acara Pidana di Indonesia*, Jakarta, Rajawali Press, 1982.
- Sahetapi J. E, Prof. Dr, S.H, *Pisau Analisa kriminologi*, Bandung Amrio, 1983.
- Sailendra, Agus Bari, 1995, *Pengkajian Besaran Biaya Kecelakaan Lalu Lintas Atas Dasar Perhitungan Biaya Korban Kecelakaan Studi Kasus Bandung, Cirebon Dan Purwokerto, Karya Tulis Penelitian Tim studi Pengembangan Besaran Biaya Kecelakaan Lalu Lintas Pusat Litbang Jalan dan Jembatan*, Puslitbang Jalan dan Jembatan, Bandung.
- Senoaji, Oemar, Prof, S.H, *Hersening Ganti Rugi, Suap, Perkembangan Delik*, Jakarta, Erlangga, 1984.
- Senoaji, Oemar, Prof. SH, *KUHP Sekarang*, Jakarta Erlangga, 1985.
- Senoaji, Oemar, Prof., S.H, *Hukum Pidana Pengembangan*, Jakarta, Erlangga, 1985.
- Siegel, Larry L. Phd. *Introduction To Criminal Justice*, New York, Publishing Company, 1981.
- Siljander, Raymond, *Fundamentals of Physical Surveillance*, Jakarta, OTIC, 1986.
- Soekanto, Soerjono dan Sri Mamudji, 2004, *Penelitian Hukum Normatif*, Suatu Tinjauan Singkat, Pt. RadjaGrafindo Persada Indonesia, Jakarta.
- Soekanto, Soerjono, 1986, *Faktor-faktor yang mempengaruhi Penegakan Hukum*, Rajawali, Jakarta.
- Suparlan, Parsudi (Ed), 2004, *Bunga Rampai Ilmu Kepolisian Indonesia*, YPKIK Jakarta.

Susilo, Djoko, 2006, Kombes Pol, *Lalu Lintas dan Jatidiri Bangsa*, Majalah Jagratara Edisi XXII, Jakarta.

Tabah, Anton, *Menatap dengan Mata Hati Polisi Indonesia*, PT. Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, Tanpa Tahun.

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, Indonesia.

Weststrate, Peter 1998, *Dealing With Marks*, LSOP & Politie Instituut Verkeer en Milieu, Apeldoorn, 1998.

Yahya, M. Naufal, Drs. MSc. Eng : *Kinerja Keselamatan di Indonesia*, Jagratara ed. I, Jakarta, 2004.

B. PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN:

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

Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang *Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*.

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

Peraturan Pemerintah Nomor 1 Tahun 2003 tentang *Pemberhentian Anggota Kepolisian Negara Republik Indonesia*

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2003 tentang *Peraturan Disiplin Anggota Kepolisian Negara Republik Indonesia*.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2003 tentang *Pelaksanaan Teknis Institusional Peradilan Umum Bagi Anggota Kepolisian Negara Republik Indonesia*.

Keputusan KaKepolisian Republik Indonesia No. Pol.: KEP/54/X/2002 Tanggal 17 Oktober 2002 tentang *Organisasi dan Tata Kerja Satuan-Satuan Organisasi Kepolisian Republik Indonesia pada Tingkat Kewilayahan*.

Keputusan KaKepolisian Republik Indonesia No. Pol.: KEP/53/X/2002 tanggal 17 Oktober 2002 Tentang *Organisasi dan Tata Kerja Satuan-Satuan Organisasi Pada Tingkat Mabes Kepolisian Republik Indonesia, dan Peraturan-Peraturan Pelaksanaan lainnya*.

Keputusan KaKepolisian Republik Indonesia No. Pol.: KEP/42/IX/2004 tentang *Atasan Yang Berhak Menjatuhkan Hukuman Disiplin Di Lingkungan Kepolisian Negara Republik Indonesia*

Keputusan Ka Kepolisian Republik Indonesia No. Pol.: KEP/44/IX/2004 tentang ***Tata Cara Sidang Bagi Kepolisian Negara Republik Indonesia.***

Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia No. Pol: 7 Tahun 2006 tentang ***Kode Etik Profesi Kepolisian Negara Republik Indonesia.***

Surat Keputusan KaKepolisian Republik Indonesia No. Pol : Skep/20/IX/2005 tanggal 7 September 2005 tentang ***Grand Strategi Kepolisian Republik Indonesia 2005 – 2025***, Jakarta, 2005.

Peraturan KaKepolisian Republik Indonesia No. Pol : 9 Tahun 2007 tanggal 26 April 2007 tentang ***Rencana Strategis Kepolisian Negara Republik Indonesia 2005-2009 (Perubahan)***, Jakarta, 2007.

Surat Keputusan Direktur Lalu Lintas Kepolisian Republik Indonesia No. Pol.:Skep/22/IX/1999 tentang ***Vademikum Polisi Lalu Lintas.***

C. LAINNYA:

Bahan Ajaran M.P ***Sisrenstra Kepolisian Republik Indonesia dan Implementasinya***, Lembang 2007.

_____, ***Meningkatkan Perilaku Disiplin Ber Lalu Lintas***, Majalah Marka Edisi XXII, Jakarta, 2003

