



KELALAIAN SEBAGAI PENYEBAB TIMBULNYA KECELAKAAN

LALU LINTAS DI KAB. SIDRAP TAHUN 1998 - 2002

(Suatu Tinjauan Sosiologi Yuridis)



PERSEKUTUAN	19/10/05
Tgl. Terbit	19/10/05
Asal Dari	Hukum
Papahnya	1 (satu) ekse
Marga	H
No. Inventaris	231/19-10-05
No. R/Us	-

**Diajukan untuk memenuhi persyaratan terakhir
guna memperoleh gelar Sarjana Hukum
Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin
Program Ekstensi**

OLEH :

MUHAMMAD SALEH

No. Induk : B11199786-2

**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR
2003**

HALAMAN PENGESAHAN

KELALAIAN SEBAGAI PENYEBAB TIMBULNYA KECELAKAAN LALU LINTAS DI KAB. SIDRAP TAHUN 1998 - 2002 (Suatu Tinjauan Sosiologi Yuridis)

Disusun dan diajukan oleh

MUHAMMAD SALEH

B111 99 786 -1

Telah dipertahakan di hadapan Panitia Ujian Skripsi yang dibentuk dalam
Rangka Penyelesaian Studi Program Sarjana Bagian Hukum Acara
Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin
Pada dan dinyatakan diterima

Panitia Ujian

Ketua



Prof. Dr. H. A. Djalal Abubakar, SH., MH.
NIP : 130 178 396

Sekretaris,



Dr. H. Arfin Hamid, SH., MH.
NIP : 131 961 601



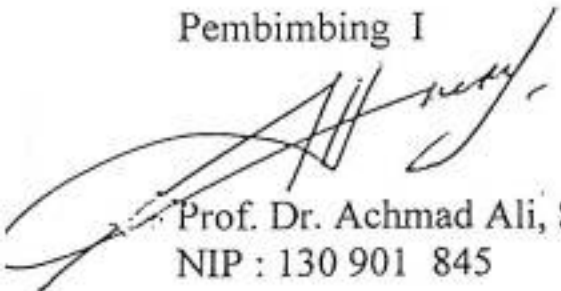
PERSETUJUAN PEMBUNBING

Menerangkan bahwa Skripsi dari :

N a m a : MUHAMMAD SALEH
N I M : B111 99 786 -1
Program Studi : Ilmu Hukum
Bagian : Hukum Pidana
Fakultas : Hukum
J u d u l : KELALAIAN SEBAGAI PENYEBAB TIMBULNYA KECELAKAAN
LALU LINTAS DI KAB. SIDRAP TAHUN 1998 - 2002
(Suatu Tinjauan Sosiologi Yuridis)

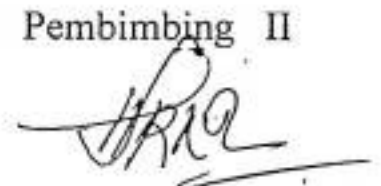
Memenuhi Syarat Untuk diajukan dalam Ujian Skripsi Sebagai Ujian Akhir
Program Studi

Pembimbing I



Prof. Dr. Achmad Ali, S.H., M.H.
NIP : 130 901 845

Pembimbing II



Haeranah, S.H., M.H.
NIP : 131 961 576

PERSETUJUAN UNTUK MENEMPUH UJIAN SKRIPSI

Menerangkan bahwa Skripsi dari :

N a m a : MUHAMMAD SALEH
N I M : B111 99 786 -1
Program Studi : Ilmu Hukum
Bagian : Hukum Pidana
Fakultas : Hukum
J u d u l : **KELALAIAN SEBAGAI PENYEBAB TIMBULNYA KECELAKAAN
LALU LINTAS DI KAB. SIDRAP TAHUN 1998 - 2002
(Suatu Tinjauan Sosiologi Yuridis)**

Memenuhi Syarat Untuk diajukan dalam Ujian Skripsi Sebagai Ujian Akhir
Program Studi

Makassar, Oktober 2003

a.n. Dekan
Pembantu Dekan I.

Muhammad Ashri, S.H., M.H.
NIP. 131 862 972





KATA PENGANTAR

Dengan Rahmat Tuhan yang Maha Esa, penulis akhirnya dapat menyusun dan menyelesaikan skripsi ini dengan judul **KELALAIAN SEBAGAI PENYEBAB TIMBULNYA KECELAKAAN LALU LINTAS DI KAB. SIDRAP TAHUN 1998 – 2002 (Suatu Tinjauan Sosiologi)**. Atas Berkah dan Rahmat-Nya pulalah sehingga skripsi ini bisa diajukan pada ujian skripsi untuk memperoleh gelar Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin Program Ekstensi.

Pembahasan ini diawali dengan pengajuan judul, penyusunan proposal, pelaksanaan penelitian, pengolahan data, sampai kepada pembahasan dan penyusunan skripsi ini. Dalam menempuh semua itu, penulis sering menemui beberapa hambatan, akan tetapi berkat ketabahan dan ketekunan untuk maju, maka semua itu dapat teratasi.

Sehubungan dengan itu, tidaklah berarti bahwa skripsi ini sudah dalam bentuk yang paling sempurna. Seperti kata pepatah *tiada gading yang tak retak*. Demikian pula dalam penyusunan skripsi ini, penulis menyadari masih jauh dari kesempurnaan. Untuk itu kritik dan saran dari semua pihak yang sifatnya membangun menuju kesempurnaan skripsi ini dikemudian hari sangat penulis harapkan.

Dalam penyusunan skripsi ini, penulis telah banyak memperoleh bantuan, bimbingan dan pengarahan dari beberapa pihak. Karena itu pada kesempatan yang berharga ini, penulis menyampaikan terima kasih dan penghargaan yang setinggi-tingginya kepada :

1. Bapak Abdul Razak, S.H., M.H., sebagai Dekan Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin.
2. Bapak Prof. Dr. Achmad Ali, S.H., M.H., sebagai Pembimbing I penulis atas bimbingan dan petunjuk-petunjuk beliau.
3. Ibu Haeranah, S.H., M.H., sebagai Pembimbing II penulis atas bimbingan dan petunjuk-petunjuknya dalam penyusunan skripsi ini.
4. Isteri yang tercinta, Dra. Nurlaela dan anakda Fahrurrasik yang telah mencurahkan perhatian dan kasih sayangnya serta kesetiiaannya mendampingi penulis sejak menempuh pendidikan serta telah memberikan motivasi kepada penulis sejak menempuh pendidikan sampai selesai di Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin Program Ekstensi.
5. Segenap guru besar, dosen pengajar, pegawai Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin, atas segala ilmu yang dicurahkan kepada penulis, bimbingan serta bantuannya sejak penulis menuntut ilmu di Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin Program Ekstensi.
6. Bapak Kapolres Sidrap dalam hal ini Sat Lantas Polres Sidrap, Kajari Sidrap dan Ketua Pengadilan Negeri Sidrap beserta stafnya masing-masing yang telah memberikan keterangan kepada penulis yang sangat membantu penulis dalam penyusunan skripsi ini.
7. Rekan-rekan mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin khususnya Program Ekstensi, tanpa terkecuali.

8. Segenap pihak yang telah membantu penulis yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

Akhirnya penulis berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi pembaca.

Semoga bantuan dan jasa baik dari semua pihak yang telah memberikan bantuan kepada penulis dalam rangka penyusunan skripsi ini mendapat balasan yang setimpal dari Allah SWT, *Amin*.

Pangkajene,

2003

Penulis

ABSTRAK

Muhammad Saleh (B 11199786-2). Kelalaian Sebagai Penyebab Timbulnya Kecelakaan Lalu Lintas Di Kab. Sidrap Tahun 1998 – 2002 (Suatu Tinjauan Sosiologi Yuridis). Dibimbing oleh Prof. Dr. Ahmad Ali, S.H., M.H. dan Haeranah, S.H., M.H.

Tujuan penulisan Skripsi ini adalah : 1) Untuk mengetahui faktor penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas jalan; 2) Untuk mengetahui sejauhmana kelalaian menjadi penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas jalan; 3) Untuk mengetahui upaya yang dilakukan oleh pihak terkait dalam menanggulangi kecelakaan lalu lintas akibat kelalaian.

Dalam menyusun skripsi ini, penulis terlebih dahulu melakukan pengumpulan data melalui teknik; 1) Penelitian kepustakaan (*library research*); 2) Penelitian Lapangan (*field research*). Hasil pengumpulan data tersebut didapat data primer dan data sekunder yang selanjutnya kedua data tersebut diolah, maka selanjutnya akan dianalisis secara kuantitatif yang disajikan dalam bentuk penyajiab deskriptif.

Hasil dari penelitian tersebut didapat bahwa perkembangan ilmu pengetahuan di bidang transportasi dewasa ini telah membawa dampak yaitu semakin meningkatnya kecelakaan lalu lintas jalan yang terjadi dari tahun ke tahun. Pada dasarnya timbulnya kecelakaan tersebut disebabkan oleh empat faktor, yaitu faktor manusia, faktor sarana jalan, faktor kendaraan dan faktor keadaan alam. Dari keseluruhan faktor tersebut, faktor manusia merupakan yang paling dominan sebagai penyebab timbulnya kecelakaan lalu lintas jalan. Faktor ini dipengaruhi oleh timbulnya kelalaian daripada pengendara/pengemudi kendaraan bermotor disaat mengendarai atau sebelum menjalankan kendaraannya. Kelalaian tersebut diantaranya kurang memperhatikan kondisi kendaraan bermotor yang akan digunakan apakah laik jalan atau tidak misalnya kondisi ban, weser dan lain sebagainya. Begitu pula saat menjalankan kendaraannya ditandai dengan adanya sikap dan tingkah laku pengendara/pengemudi yang ugal-ugalan di jalan, menjalankan kendaraan disaat kondisi badan kurang fit, mabuk-mabukan dan lain-lain. Untuk mengantisipasi adanya peningkatan kecelakaan lalu lintas akibat kelalaian ini, maka aparat kepolisian dalam hal ini Sat Lantas mengadakan berbagai operasi rutin seperti pengawasan, pengaturan dan lain sebagainya. Sedangkan untuk tindakan penanggulangan melalui penegakan hukum, pendidikan masyarakat, pembinaan ketertiban di jalan yang terdiri program pembinaan berwawasan ke dalam dan program pembinaan berwawasan ke luar.

Berdasarkan hasil analisa mengenai pengetahuan, sikap dan tingkah laku pengendara/pengemudi terhadap timbulnya kecelakaan lalu lintas jalan akibat kelalaian, maka terlihat bahwa faktor kelalaian manusia merupakan faktor utama seperti ngebut, mabuk-mabukan, kurang memperhatikan resiko yang dapat timbul setiap saat dan lain sebagainya.



DAFTAR ISI

	<i>Halaman</i>
Halaman Judul	i
Pengesahan Persetujuan Konsultan	ii
Persetujuan Persetujuan Untuk Menempuh Ujian Skripsi	iii
Halaman Pengesahan Komisi Penguji.....	iv
Kata Pengantar.....	v
Abstrak.....	viii
Daftar isi	ix
Daftar Tabel.....	xi
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang Masalah	1
1.2 Rumusan Masalah.....	4
1.3 Tujuan dan Kegunaan Penelitian.....	4
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	6
2.1 Pengertian-Pengertian.....	6
2.2 Delik Culpa	8
2.3 Pengertian Kecelakaan Lalu Lintas	11
BAB III METODE PENELITIAN.....	16
3.1 Lokasi Penelitian.....	16
3.2 Teknik Pengumpulan Data.....	16
3.3 Jenis dan Sumber Data	18
3.4 Analisis Data	18

BAB	IV	HASIL DAN PEMBAHASAN.....	19
	4.1	Gambaran Umum Kabupaten Sidenreng Rappang.....	19
	4.2	Faktor-Faktor Penyebab Terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas Jalan	21
	4.3	Data Kecelakaan Lalu Lintas Jalan Akibat Kelalaian yang Terjadi di Kab. Sidrap.....	23
	4.3.1	Data di Kejaksaan Negeri Sidrap.....	30
	4.3.2	Data di Pengadilan Negeri Sidrap.....	31
	4.3.3	Analisa tingkat pengetahuan, sikap dan perilaku pengendara/pengemudi terhadap kecelakaan lalu lintas jalan akibat kelalaian.	32
	4.3.4	Upaya penanggulangan kecelakaan lalu lintas jalan akibat kelalaian.....	43
BAB	V	PENUTUP	47
	5.1	Kesimpulan	47
	5.2	Saran-saran.....	48
DAFTAR PUSTAKA			49
LAMPIRAN-LAMPIRAN			50

DAFTAR TABEL

<i>Tabel</i>	<i>Halaman</i>
1. Kecelakaan lalu lintas jalan di Kab. Sidrap Tahun 1998-2002.....	23
2. Kecelakaan lalu lintas yang terjadi karena kelalaian supir/pengendara.....	24
3. Jumlah kecelakaan lalu lintas jalan akibat kelalaian supir/pengendara ditinjau dari segi usia pelaku.....	25
4. Jumlah kecelakaan lalu lintas jalan akibat kelalaian ditinjau dari segi profesi pelaku.....	27
5. Jumlah kecelakaan lalu lintas jalan akibat kelalaian ditinjau dari segi dasar pendidikan pelaku.....	29
6. Kecelakaan lalu lintas jalan akibat kelalaian di Kab. Sidrap dan dilimpahkan ke Kejaksaan Negeri Sidrap dari Tahun 1998 sampai tahun 2002.....	30
7. Kecelakaan lalu lintas jalan akibat kelalaian di Kab. Sidrap yang diputus oleh Pengadilan Negeri Sidrap dari Tahun 1998 sampai tahun 2002.....	30
8. Analisis pengetahuan, sikap dan perilaku Pengendara/Pengemudi terhadap kecelakaan lalu lintas jalan akibat kelalaian.....	33

BAB I

P E N D A H U L U A N

1.1 Latar Belakang Masalah

Perkembangan zaman telah menuntut adanya perubahan di berbagai bidang dalam rangka pemenuhan kebutuhan manusia yang semakin kompleks. Pembangunan di berbagai bidang digalakkan pemerintah. Di bidang perhubungan misalnya, dimana arah pembangunan ditujukan ke hal-hal yang mendukung bidang ini, baik itu yang menyangkut sarana maupun prasarananya. Pengadaan berbagai jenis alat transportasi serta pengadaan dan atau perbaikan jalan raya merupakan salah satu langkah yang diambil dalam rangka pembangunan di bidang perhubungan khususnya lalu lintas.

Masalah transportasi di dunia modern kini telah merupakan masalah yang teramat esensial. Kebutuhan sarana transportasi bagi masyarakat modern telah menjadi kebutuhan primer, baik di kota-kota besar maupun di pedesaan. Dunia justru semakin sempit karena pesatnya kemajuan di bidang transportasi, baik transportasi laut, udara, maupun darat. Cepatnya perubahan dalam bidang transportasi ini, secara menarik dilukiskan oleh Alvin Toffler (1987 : 32) sebagai berikut :

... telah dikemukakan, misalnya bahwa pada 6.000 tahun sebelum masehi angkutan paling cepat yang digunakan manusia untuk jarak jauh adalah kafilah unta, dengan kecepatan rata-rata 8 mil perjam. Sekitar tahun 1.600 sebelum masehi ketika ditemukan kereta kuda, kecepatan maksimum meningkat hingga mencapai kurang lebih 20 mil perjam.

Selanjutnya Alvin Toffler (1987 : 32) meneruskan bahwa :

Demikian hebatnya penemuan ini dan begitu sukarnya untuk melampaui batas kecepatannya, sehingga hampir 3.500 tahun kemudian, ketika kereta pos yang pertama diperkenalkan pada tahun 1825, hanya mampu mencapai kecepatan puncak 13 mil perjam, dan kapal layar besar zaman itu bergerak maju dengan kecepatan yang kurang dari setengah kecepatan tadi. Mungkin sebelum tahun 1880-an manusia dengan bantuan lokomotif yang lebih maju buatannya belum pernah mencapai kecepatan 100 mil perjam. Umat manusia membutuhkan waktu berjuta-juta tahun untuk mencapai rekor tersebut.

Akhirnya Alvin Toffier (1987 : 32) mengemukakan bahwa :

Namun, hanya 58 tahun diperlukan untuk melipat limit ini sehingga menjelang tahun 1936 manusia yang mengudara menembus garis kecepatan 400 mil perjam. Hanya 20 tahun kemudian diperlukan untuk melipat duakan limit yang terakhir ini. Menjelang tahun 1960-an pesawat roket mendekati kecepatan 4.800 mil perjam manusia dalam kapsul ruang angkasa mengedari bumi dengan kecepatan 18.000 mil perjam. Jika dicantumkan dalam gambar grafik, garis yang melalui kemajuan pada generasi yang lalu akan meloncat vertikal ke luar halaman kertas.

Makna dari perkembangan yang sangat pesat tersebut sangat besar utama bagi masyarakat "dunia ketiga" yang secara realistis biasanya "belum siap" untuk menerima perubahan yang demikian cepat.

Adanya perkembangan yang demikian cepat tersebut di satu sisi telah menimbulkan dampak kehidupan manusia. Salah satu hal yang menjadi sisi negatif dari perkembangan tersebut adalah meningkatnya angka kecelakaan dari tahun ke tahun. Kecelakaan yang menimbulkan korban jiwa tersebut semakin memprihatinkan saja dan penyebab yang paling utama adalah dari faktor individu atau pribadi dari si pengendara/pengemudi yang bersangkutan yang

terkadang lalai. Hal ini berhubungan erat dengan masalah kesadaran hukum individu tersebut.

Faktor manusia/individu disebabkan pemakai jalan yang kurang memperhatikan kedisiplinan dan kesadaran hukum, sehingga mereka terkadang mempergunakan sarana dan prasarana lalu lintas yang ada tanpa menghiraukan konsekuensi yang dapat ditimbulkannya baik itu bagi orang lain maupun bagi dirinya sendiri. Bila di kota-kota besar, mungkin permasalahan yang timbul sehingga terjadi kecelakaan lalu lintas karena kurangnya pengamanan jalan traffic light, rambu-rambu lalu lintas, atau juga karena kesemrawutan dan kondisi jalanan yang kurang baik. Sedangkan di daerah-daerah, kemungkinan faktor penyebabnya adalah kurangnya marka jalan, kondisi jalan yang bergelombang atau licin, dan juga jalur jalan yang tidak seimbang dengan kendaraan. Di sisi lain, petugas kita di jalan raya, masih tidak seimbang dengan penambahan jalan dan jumlah kendaraan yang setiap tahunnya mengalami peningkatan sejalan dengan makin lajunya pembangunan nasional.

Namun upaya untuk menekan makin meningkatnya jumlah korban di jalan raya, Polri lewat satuan Lalu Lintasnya berikut instansi yang terkait telah berupaya. Hanya persoalannya, apakah dengan sarana transportasi yang ada bersamaan dengan upaya petugas melakukan berbagai tindakan pengamanan dalam mewujudkan Kamtibmas Lintas, mampu terjawab oleh setiap pribadi pemakai jalan (masyarakat), masih memiliki kesadaran berlalu lintas yang rendah? Jawabnya terpulang kepada kita semua (pemakai jalan).

Hal tersebut pulalah yang mendorong penulis sehingga membahasnya dalam bentuk skripsi dengan judul : **KELALAIAN SEBAGAI SALAH SATU FAKTOR PENYEBAB TIMBULNYA KECELAKAAN LALU LINTAS JALAN DI KAB. SIDRAP** (Suatu Tinjauan Sosiologi Yuridis).

1.2 Rumusan Masalah

Dengan menyadari betapa luasnya persoalan yang menyangkut masalah kelalaian sebagai faktor penyebab timbulnya kecelakaan lalu lintas jalan ini, maka penulis membatasi diri untuk membahas permasalahan yang menyangkut hal-hal sebagai berikut :

1. Faktor apakah yang menyebabkan timbulnya kecelakaan lalu lintas jalan ?
2. Sejauh manakah kelalaian menjadi faktor penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas jalan ?
3. Upaya-upaya apa yang telah dilakukan oleh instansi terkait dalam menanggulangi terjadinya kecelakaan lalu lintas jalan ?

1.3 Tujuan dan Kegunaan Penelitian

Tujuan penulisan dalam skripsi ini adalah :

1. Untuk mengetahui faktor yang menyebabkan timbulnya kecelakaan lalu lintas di jalan.
2. Untuk mengetahui sejauhmana kelalaian menjadi faktor penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas di jalan.

3. Untuk mengetahui upaya yang dilakukan oleh pihak terkait dalam menanggulangi timbulnya kecelakaan lalu lintas jalan akibat kelalaian.

Adapun kegunaan dari penulisan ini adalah :

1. Sebagai bahan perbandingan bagi penulisan selanjutnya, khususnya yang menyangkut kecelakaan lalu lintas.
2. Memberikan tambahan pengetahuan bagi masyarakat utamanya remaja serta mahasiswa dalam rangka pengembangan pola pemikiran yang obyektif terhadap perkara-perkara yang terjadi dalam masyarakat khususnya yang menyangkut lalu lintas jalan.
3. Sebagai bahan kajian bagi instansi terkait dalam upaya mengambil langkah-langkah selanjutnya dalam upaya penanggulangan kecelakaan lalu lintas jalan.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 *Pengertian-Pengertian*

Sebelum membahas lebih lanjut, maka untuk menghindari kesalahan pendefinisian/kesalahan pengertian tentang istilah-istilah yang ada kaitannya dengan penelitian, maka perlu menyainakan pandangan/persepsi sehingga dengan demikian akan memperoleh gambaran yang jelas. Dengan demikian penulis akan mencoba menguraikan beberapa istilah yang dianggap perlu. Uraian tersebut mengacu kepada beberapa tinjauan pustaka, sehingga dengan dasar itu akan didapat pengertian operasional yang sesuai. Oleh karena itu akan dikemukakan beberapa istilah antara lain :

Ketidaktaatan terhadap hukum adalah identik dengan ketidaktaatan terhadap kaidah hukum, merupakan suatu peristiwa yang sudah lama kita jumpai di masyarakat yang mempunyai kebudayaan dan struktur sosial. Ketidaktaatan terhadap hukum tidak hanya dimonopoli oleh kalangan masyarakat atas, namun kalangan masyarakat yang sederhanapun dapat dijumpai tindakan/prilaku ketidaktaatan atau tidak mematuhi terhadap kaidah-kaidah termasuk di dalamnya kaidah hukum.

Disiplin identik dengan ketaatan/kepatuhan. Pengertian disiplin menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia adalah "tata tertib" (di sekolah,

kemiliteran dan sebagainya, KBBI, 1980 : 208). Disiplin menurut naskah sementara tentang kamus istilah yang dalam singkatan "ABRI" adalah kepatuhan, ketaatan yang dilandasi oleh kesadaran terhadap semua peraturan dan tata tertib yang ditetapkan (1989 : 45).

Dalam Ensiklopedia Kepolisian menyatakan bahwa disiplin adalah persesuaian antara tingkah laku yang nyata yang dilandasi oleh kesadaran dan keinsyafan bahwa hal ini alasannya memang demikian (1985 : 5). Berdasarkan pengertian tersebut, maka disiplin masyarakat pada hakekatnya adalah menerapkan sikap mental masyarakat untuk mentaati/mematuhi segala peraturan/ketentuan yang berlaku di dalam masyarakat. Hal ini tentu akan terlihat pada sikap dan perilaku hidup sehari-hari. Kaitannya dengan masalah lalu lintas, maka perilaku pengemudi angkutan penumpang umum dalam mentaati/mematuhi semua peraturan perundangan-undangan lalu lintas, hal ini merupakan perwujudan disiplin dalam berlalu lintas.

Dengan demikian disiplin lalu lintas pengemudi adalah perwujudan sikap mental/prilaku dari pengemudi dalam berlalu lintas sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992.

Pengemudi adalah orang yang mengemudikan kendaraan bermotor (dalam penjelasan Pasal 18 Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992). Sedangkan dalam Peraturan Pemerintah RI No.44 Tahun 1993, bab I Ketentuan Umum Pasal 1 ayat 12 adalah yang mengemudikan kendaraan

bermotor atau yang secara langsung mengawasi calon pengemudi yang sedang belajar mengemudikan kendaraan bermotor.

Kamtibmas lintas (keamanan, ketertiban, kelancaran lalu lintas) adalah suatu kondisi, situasi atau merupakan perwujudan dari keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas. Kamtibcar lintas yaitu suatu kondisi dan situasi dimana gerak pindah pemakai jalan dari suatu tempat ke tempat lain, bebas dari segala gangguan dan hambatan lalu lintas serta semua berjalan dengan tertib teratur sesuai dengan norma-norma hukum yang berlaku, untuk mencapai tujuan dengan waktu yang telah ditentukan dan seefisien mungkin.

2.2 *Delik Culpa*

Delik culpa sering disebut *Culpose delicten* (Satochid Kartanegara, Kumpulan Kuliah Hukum Pidana I, 140) atau delik *culpose* (Utrecht, 1986 : 327).

P.A.F. Laminten (1983 : 204) menuliskan tentang delik culpa sebagai berikut :

Culpose delicten atau delik-delik yang oleh pembentuk undang-undang telah disyaratkan bahwa delik tersebut cukup terjadi dengan tidak disengaja agar pelakunya dapat dihukum.

Satochid Kartanegara (I, 140) memberikan pengertian delik culpa sebagai berikut : "*Culpose delicten* adalah delik yang mempunyai unsur culpa atau kesalahan (*schuld*). Contoh : Pasal 359, Pasal 188 KUHP".

Bambang Poernomo (1978 : 59) juga memakai istilah *culpose delicten* dengan rumusan sebagai berikut :

Culpose delicten adalah perbuatan yang dilarang dan diancam dengan pidana yang dilakukan dengan kealpaan atau *nalatiqheid* atau *onachtzaamheid schuld* seperti pada Pasal 59 KUHP.

Dari beberapa rumusan delik culpa di atas, penulis dapat menyimpulkan bahwa delik culpa adalah suatu delik yang di dalam rumusannya terdapat unsur kelalaian atau kealpaan (culpa lata).

Tentang arti culpa, Wirjono Prodjodikoro (1979 : 61) menuliskan sebagai berikut :

Arti kata dari culpa adalah kesalahan pada umumnya, tetapi dalam ilmu pengetahuan hukum mempunyai arti teknis, yaitu suatu macam kesalahan si pelaku tindak pidana yang tidak seberat kesengajaan, yaitu kurang hati-hati sehingga akibat yang tidak disengaja terjadi.

Moeljatno (1983 : 201) mengutip pendapat Van Hamel yang menyebut dua syarat adanya culpa lata sebagai berikut :

- a. Tidak mengadakan praduga-praduga sebagaimana yang diharuskan oleh hukum yang oleh Andi Zainal Abidin (1981 : 226) barangkali seharusnya tidak mengadakan dugaan-dugaan sebagai syarat dari hukum pidana.
- b. Tidak mengadakan penghati-hatian sebagaimana diharuskan oleh hukum. Andi Zainal Abidin, tidak mengadakan kehati-hatian sebagaimana diharuskan oleh hukum (kalau diteruskan dalam kalimat Bahasa Indonesia adalah tidak hati-hati sebagaimana disyaratkan oleh hukum pidana).

Prof. Satochid Kartanegara (I, 342-343) juga menyebutkan dua syarat adanya culpa lata yaitu :

- a. Tidak kehati-hatian yang dipergunakan atau tiada ketelitian yang diperlukan.

- b. Akibat yang dapat diduga sebelumnya atau keadaan atau akibat yang dapat diduga sebelumnya yang membuat perbuatan itu menjadi perbuatan yang dapat dihukum.

H.A.K. Moch. Anwar (1982 : 110) menuliskan sebagai berikut :

Kelalaian atau culpa menurut ilmu pengetahuan mempunyai dua syarat :

- a. Perbuatan yang dilakukan merupakan perbuatan kurang hati-hati atau kurang waspada.
- b. Pelaku harus dapat membayangkan timbulnya akibat karena perbuatan yang dilakukan dengan kurang hati-hati itu.

Dari beberapa pendapat sarjana hukum tersebut di atas, maka penulis dapat menyimpulkan bahwa arti kelalaian (culpa lata) adalah kurang hati-hati, salah perhitungan dan kurang dugaan-dugaan bagi si pembuat.

Dari uraian M. V. T. (Andi Zainal Abidin, 1981 : 228), dapat disimpulkan bahwa pembuat undang-undang mengakui dua gradasi atau corak culpa lata, yaitu :

- a. Culpa lata yang diinsyafi atau disadari (bewuste schuld), dan
- b. Culpa lata yang tidak diinsyafi (anbewuste schuld).

Sianturi (1986 : 195) menyebut corak yang pertama dengan istilah kealpaan yang disadari dan corak yang kedua memakai istilah kealpaan yang tidak disadari dengan rumusan sebagai berikut :

Dikatakan sebagai kealpaan yang disadari, jika pelaku dapat membayangkan/memperkirakan akan timbulnya suatu akibat. Tetapi ketika ia melakukan tindakannya dengan usaha pencegahan supaya tidak timbul akibat itu, namun akibat itu timbul juga. Dikatakan sebagai kealpaan yang tidak disadari, dimana pelaku tidak dapat memperkirakan akan timbulnya suatu akibat, tetapi seharusnya (menurut perhitungan umum/yang layak) pelaku dapat membayangkannya.

Andi Zainal Abidin (1981 : 228) memakai istilah untuk culpa lata yang disadari dengan istilah kealpaan dan untuk culpa lata yang tidak disadari memakai istilah kelalaian. Tentang alpa dan lalai, Andi Zainal Abidin merumuskan sebagai berikut :

Alpa dalam dirinya mengandung kesadaran akan dugaan terwujud. Sesuatu atau hilangnya larangan, sedangkan lalai tidak ada kesadaran itu, tetapi pembuat kurang hati-hati.

2.3 Pengertian Kecelakaan Lalu Lintas

Kecelakaan lalu lintas menurut ketentuan Pasal 93 ayat 1 PP No.43

Tahun 1993 tentang prasarana lalu lintas jalan adalah :

Suatu peristiwa di jalan yang tidak disangka-sangka dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pemakai jalan lainnya mengakibatkan korban manusia atau kerugian harta benda.

Meskipun peraturan ini tidak merinci bentuk-bentuknya, namun dalam kenyataan kecelakaan itu dapat dibagi dalam dua golongan besar yaitu :

1. Kecelakaan lalu lintas yang tidak melibatkan pihak lain seperti kendaraan terbalik, kendaraan masuk jurang, menabrak benda, slip, penumpang jatuh dan sebagainya.
2. Kecelakaan lalu lintas karena tabrakan antara mobil dengan kendaraan tidak bermotor, tabrakan dengan mobil/bukan mobil penumpang, dengan pejalan kaki, dengan sepeda motor dan sebagainya.

Sedangkan menyangkut korban kecelakaan lalu lintas, dalam PP No.43/1993 diatur dalam Pasal 93 ayat 3 adalah :

- a) Korban mati, adalah korban yang dipastikan mati sebagai akibat kecelakaan lalu lintas dalam jangka waktu paling lama 30 hari setelah kecelakaan tersebut.
- b) Korban luka berat, adalah korban yang karena luka-lukanya menderita cacat tetap atau harus dirawat dalam jangka waktu 30 hari setelah kecelakaan.
- c) Korban luka ringan, adalah korban yang tidak termasuk dalam pengertian point a dan point b di atas.

Adapun yang dimaksud dengan cacat tetap ialah bila sesuatu anggota badan hilang atau tidak dapat digunakan sama sekali atau tidak dapat sembuh pulih untuk selama-lamanya, perawatan dapat dilakukan di rumah sakit atau di tempat lainnya.

Sedangkan lalu lintas itu secara umum digambarkan sebagai tindakan hilir mudik, baik oleh kendaraan bermotor maupun tidak bermotor serta orang atau makhluk lainnya yang sedang berjalan.

Secara harfiah istilah lalu lintas dapat diartikan sebagai gerak (bolak balik) manusia atau barang dari suatu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sarana jalan umum.

Menurut Poerwadarminta (1989 : 555) dalam Kamus Umum Bahasa Indonesia, pengertian lalu lintas sebagai berikut :

Lalu lintas adalah berjalan bolak-bolak, hilir mudik, perihal perjalanan, serta perihal perhubungan antara satu tempat dengan tempat lainnya (dengan jalan pelayaran, angkutan udara, darat dan sebagainya).



Sedangkan pengertian lalu lintas yang termuat di dalam Undang-Undang No.14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Bab 1 Pasal 1 butir 1, adalah sebagai berikut : "Lalu Lintas adalah gerak kendaraan, orang dan hewan di jalan".

Pengertian lalu lintas mengandung unsur kesibukan atau gerakan pada umumnya merupakan gerak pindah orang atau barang dengan melalui jalan lalu lintas.

Pengertian lalu lintas menurut H.S. Djajoesman dalam bukunya Polisi dan Lalu Lintas (1976 : 87) : "Gerak manusia dengan atau tanpa alat pergerakan dari suatu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan jalan sebagai ruang geraknya".

Dari uraian tersebut di atas mengenai pengertian lalu lintas, maka menurut penulis/peneliti adalah lalu lintas dengan termasuk unsur-unsurnya yaitu :

Gerak pindah manusia dan barang dengan menggunakan atau tanpa menggunakan alat angkut serta ada ketentuan yang tertentu dan dilakukan di jalan umum. Sedangkan lalu lintas jalan adalah gerak pindah pemakai jalan dari satu tempat ke tempat lain dengan atau tanpa sarana angkutan jalan umum untuk mencapai tujuan tertentu.

Berkaitan erat dengan masalah lalu lintas di jalan, dengan sendirinya jalan adalah bagian yang penting dalam hubungannya dengan transportasi darat.

Jalan merupakan suatu sarana bagi manusia untuk mengadakan hubungan antara satu tempat dengan tempat lainnya dengan mempergunakan berbagai jenis kendaraan bermotor maupun tidak bermotor. Masyarakatpun telah menyadari betapa pentingnya akan kebutuhan jalan serta kendaraan bagi manusia.

Soerjono Soekanto (1990 : 42) mengemukakan bahwa :

Jalan mempunyai peranan penting dalam bidang ekonomi, politik, sosial-budaya, pertahanan keamanan dan hukum serta dipergunakan untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat. Dengan demikian maka jalan merupakan suatu kesatuan sistem jaringan jalan yang mengikat dan menghubungkan pusat-pusat pertumbuhan dengan wilayah yang berada dalam pengaruh pelayanannya dalam suatu hubungan hirarki.

Uraian di atas menunjukkan bahwa jalan adalah salah satu unsur yang sangat penting dalam kehidupan bersama dalam masyarakat. Adapun jalan merupakan salah satu kebutuhan dasar bagi manusia dan sarana untuk memenuhi kebutuhan dasar lainnya. Oleh karena itu, manusia berlalu lintas untuk mempunyai hasrat mempergunakan secara teratur dan tenteram.

Pengertian jalan itu sendiri dapat dilihat dalam Undang-Undang No.14

Tahun 1980 tentang jalan sebagai berikut :

Jalan adalah suatu prasarana perhubungan dalam bentuk apapun meliputi segala bagian jalan termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang selanjutnya ditetapkan pula pengertian jalan umum dan jalan khusus.

Dalam Undang-Undang No.14 Tahun 1992, yang dimaksudkan jalan adalah pengertian jalan umum sebagaimana dimaksud di dalam Undang-Undang No.13 Tahun 1980 yaitu jalan yang diperuntukkan bagi lalu lintas

umum (Bab I, Pasal 1 Butir 4 Undang-Undang No.14 Tahun 1992). Berdasarkan hal tersebut, maka dalam Undang-Undang ini (Undang-Undang No.14 Tahun 1992), pengertian jalan tidak termasuk jalan khusus yaitu jalan yang tidak diperuntukkan bagi lalu lintas umum, antara lain jalan inspeksi pengairan, jalan inspeksi minyak dan gas, jalan perkebunan, jalan pertambangan, jalan kehutanan, jalan kompleks bukan untuk umum, jalan untuk keperluan pertahanan dan keamanan.



BAB III

METODE PENELITIAN

3.1 Lokasi Penelitian

Penelitian yang dilakukan itu berlokasi di wilayah hukum Kabupaten Sidenreng Rappang yang merupakan salah satu kabupaten dalam wilayah Propinsi Sulawesi Selatan.

Adapun lokasi penelitian yang dipilih penulis adalah di Polres Sidrap dan masyarakat di wilayah Kabupaten Sidenreng Rappang khususnya pengemudi dan pemakai jalan (masyarakat).

Pertimbangan penulis memilih lokasi penelitian ini berhubungan dengan masalah proses pengumpulan data penelitian sebagai salah satu unsur penting dalam suatu penelitian. Di samping itu Kabupaten Sidenreng Rappang banyak mendapat permasalahan yang menyangkut kecelakaan lalu lintas jalan yang meningkat dari tahun ke tahun.

3.2 Teknik Pengumpulan Data

Dalam usaha pengumpulan data, penulis menggunakan teknik pengumpulan data sebagai berikut :

1. Penelitian Kepustakaan (*Library Research*)

Dalam penelitian kepustakaan, penulis membaca dokumen-dokumen yang berkaitan dengan masalah yang diteliti untuk mencari

konsepsi-konsepsi, teori-teori, pendapat-pendapat ataupun penemuan-penemuan yang berhubungan erat dengan pokok permasalahan.

Kepustakaan tersebut dapat berupa :

- Yurisprudensi
- Karya ilmiah para sarjana
- Berbagai literatur
- Dan sumber lain

2. Penelitian Lapangan (*Field Research*)

Study lapangan adalah cara memperoleh data-data dalam bentuk primer. Dalam hal ini penulis menempuh teknik pengumpulan data sebagai berikut :

- a) Dokumentasi, yaitu penulis mengumpulkan data-data dalam bentuk statistik kriminal, yang mana data-data tersebut penulis dapatkan dari Sat Lantas Polres Sidrap. Penulis dapatkan dalam bentuk kuantitatif.
- b) Wawancara, yaitu penulis mengadakan wawancara dengan pihak terkait dalam hal ini Sat Lantas Polres Sidrap.
- c) Kuisisioner, yakni penulis menggunakan pertanyaan tertulis kepada para pengendara/pengemudi dan pemakai jalan (masyarakat) di wilayah hukum Kabupaten Sidenreng Rappang.

3.3 *Jenis dan Sumber Data*

Jenis data yang diperoleh dari penelitian ini adalah berupa data primer dan data sekunder. Data primer adalah data yang diperoleh dari hasil penelitian lapangan. Dalam hal ini berupa data yang dihimpun dari informan. Data sekunder diperoleh dari study dokumen/bahan pustaka.

3.4 *Analisis Data*

Data primer dan data sekunder setelah diolah, maka selanjutnya akan dianalisis secara kuantitatif. Dari hasil ini akan disajikan dalam bentuk penyajian deskriptif.

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 *Gambaran Umum Kabupaten Sidenreng Rappang*

Berdasarkan data dari Kantor Statistik Kabupaten Sidrap, jumlah penduduk untuk Tahun 2002 adalah sebanyak 250.100 jiwa yang terdiri dari suku bugis mayoritas beragama Islam.

Daerah Kabupaten Sidrap yang luasnya kurang lebih 1.883,25 km² yang terbagi atas 11 kecamatan dan 102 desa/kelurahan dengan batas-batas sebagai berikut :

- Sebelah utara : Kabupaten Pinrang dan Enrekang
- Sebelah timur : Kabupaten Luwu dan Wajo
- Sebelah selatan : Kabupaten Barru dan Soppeng
- Sebelah barat : Kabupaten Pinrang dan Kota Parepare

Di bidang lalu lintas, dapat penulis gambarkan keadaan Kabupaten Sidrap yaitu bahwa panjang jalanan adalah sebagai berikut :

- Panjang jalan Negara : 4.010 km
- Panjang jalan Propinsi : 936.479 km
- Panjang jalan Kabupaten : 7.040 km

Sedangkan berdasarkan data terakhir, data tahun 2001, jumlah kendaraan bermotor yang ada di Kabupaten Sidrap adalah 24.989, terdiri dari :

- Plat hitam : 22.938
- Plat merah : 941
- Plat kuning : 1.110

Mobil beban :

- Plat hitam : 1.955
- Plat merah : 62
- Plat kuning : 75

Mobil bus :

- Plat hitam : 10
- Plat merah : 7
- -Plat kuning : 128

Sepeda motor :

- Plat hitam : 19.853
- Plat merah : 759
- Plat kuning : -

Jika dilihat dari data di atas, maka tidaklah mengherankan kalau kita sering kita dengarkan adanya kecelakaan lalu lintas jalan, baik itu yang mengakibatkan terjadinya korban meninggal, luka-luka berat dan luka ringan. Hal ini menurut penulis dikarenakan antara jumlah kendaraan bermotor yang ada dengan kondisi jalanan sekarang ini masih boleh dikata seimbang.

4.2 *Faktor-Faktor Penyebab Terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas Jalan*

Kecelakaan lalu lintas jalan yang terjadi tidak lepas dari pengaruh beberapa faktor. Sejumlah faktor-faktor penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas jalan berdasarkan hasil yang penulis dapatkan dari Sat Lantas Polres Sidrap adalah sebagai berikut :

1. Faktor manusia

Biasanya disebabkan sikap pemakai jalan yang kurang memperhatikan kedisiplinan dan kesadaran hukum, baik sebagai penumpang maupun sebagai pengemudi. Adanya tingkah laku dari sebagian pengemudi yang tidak pernah menyadari resiko yang dapat ditimbulkan dari tindakannya, seperti menjalankan kendaraan dengan kecepatan tinggi (ngebut) sehingga di saat tertentu tidak dapat mengendalikan kendaraannya sehingga terjadilah kecelakaan (tabrakan, slip, menabrak dan lain sebagainya).

2. Faktor sarana jalan

Sarana jalan sebagai penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas jalan antara lain disebabkan adanya pipa galian, seperti pipa listrik, pipa air minum dan sebagainya yang kesemuanya itu dapat menimbulkan terjadinya arus kemacetan lalu lintas jalan.



3. Faktor kendaraan

Kendaraan sebagai salah satu faktor penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas jalan berkaitan erat dengan adanya perkembangan yang semakin pesat dibidang teknologi yang semakin canggih itu. Berbagai jenis kendaraan dan jumlah mampu diproduksi dalam waktu yang relatif singkat. Berbagai type kendaraan mutakhir diproduksi yang juga membawa dampak timbulnya persaingan di jalanan yang sudah barang tentu mengundang terjadinya kecelakaan lalu lintas di jalan.

Selain itu instrumen-instrumen kendaraan yang tidak lengkap seperti lampu weser, lampu stop, dan ban yang gundul serta instrumen lainnya menjadi pemicu terjadinya kecelakaan lalu lintas di jalan.

4. Faktor keadaan alam

Kecelakaan lalu lintas jalan akibat faktor keadaan alam atau lingkungan itu biasanya terjadi dalam keadaan yang tidak disangka-sangka. Apabila hujan turun, maka pada umumnya semua kendaraan akan menambah kecepatannya sehingga kecelakaan mungkin terjadi. Misalnya, seorang pengendara sepeda motor karena takut kena hujan sehingga tidak segan-segan menambah kecepatannya sehingga dapat berakibat terjadinya kecelakaan lalu lintas di jalan.

Namun demikian, diantara faktor-faktor terjadinya kecelakaan lalu lintas tersebut, faktor manusia merupakan faktor yang paling dominan.

4.3 Data Kecelakaan Lalu Lintas Jalan Akibat Kelalaian yang Terjadi di Kab. Sidrap

Untuk lebih jelasnya kecelakaan lalu lintas yang terjadi akibat kelalaian yang terjadi di Kab. Sidrap, maka penulis memberikan data kecelakaan lalu lintas jalan yang terjadi dari tahun 1998 sampai tahun 2002 yang penulis dapatkan dari Sat Lantas Polres Sidrap.

Data kecelakaan lalu lintas jalan yang terjadi di Kab. Sidrap dari tahun 1998 – 2002 yang penulis dapatkan dari Sat Lantas Polres Sidrap akan penulis sajikan seperti dalam tabel berikut ini:

Tabel 1

**Kecelakaan lalu lintas jalan
Di Kab. Sidrap Tahun 1998 – 2002**

No.	Tahun	Kecelakaan				Jumlah Kasus	Jumlah Korban
		LR	LB	MD	Kerugian		
1.	1998	11	4	2	Rp 13.645.000	11	17
2.	1999	7	6	4	Rp 9.729.000	14	17
3.	2000	9	3	3	Rp 17.986.000	19	15
4.	2001	13	7	5	Rp 14.100.500	17	25
5.	2002	17	8	7	Rp 18.579.000	23	32
Jumlah		57	28	21	Rp 74.039.500	84	106

Sumber : Sat Lantas Polres Sidrap

Keterangan :

- LR : Luka Ringan
 LB : Luka Berat
 MD : Meninggal Dunia
 LAKA : Kecelakaan Lalu Lintas

Dari data tersebut dapat dilihat bahwa jumlah kasus kecelakaan lalu lintas jalan yang terjadi di Kab. Sidrap dari tahun 1998-2002 mencapai 84 kasus dengan jumlah korban 106 orang, yaitu 57 orang yang luka ringan, 28

orang luka berat dan 21 orang yang meninggal dunia dengan jumlah kerugian sebesar Rp. 74.039.000,- (tujuh puluh empat juta tiga puluh sembilan ribu rupiah) selama kurung waktu 5 (lima) tahun yaitu dari tahun 1998 hingga tahun 2002. Dapat pula dilihat bahwa angka kecelakaan lalu lintas jalan dari tahun ke tahun mengalami peningkatan, hingga pada tahun 2002 mencapai 23 kasus kecelakaan lalu lintas jalan dengan jumlah korban 32 orang, 17 luka ringan, 8 orang luka berat dan 7 orang yang meninggal dunia dengan jumlah kerugian materi Rp. 18.579.000,- atau sekitar 28,7 % dari keseluruhan kasus kecelakaan yang terjadi selama kurung waktu tahun 1998 sampai 2002.

Dari sekian banyak jumlah kasus kecelakaan lalu lintas jalan yang terjadi setiap tahun (tahun 1998 s.d. 2002), maka penulis akan mengemukakan kasus kecelakaan lalu lintas jalan yang terjadi akibat kelalaian daripada supir/pengendara.

Tabel 2

**Kecelakaan lalu lintas jalan yang terjadi
Karena kelalaian Supir/pengendara**

No.	Tahun	Jumlah Laka	Jumlah Kelalaian	Lain-lain
1.	1998	11	9	2
2.	1999	14	13	1
3.	2000	19	16	3
4.	2001	17	17	
5.	2002	13	10	3
Jumlah		74	65	9

Sumber : Sat Lantas Polres Sidrap

Dari data tersebut di atas, dapat dilihat bahwa dari 84 kasus kecelakaan lalu lintas yang terjadi selama tahun 1998 hingga tahun 2002, 74 diantaranya disebabkan oleh kelalaian daripada supir/pengendara kendaraan bermotor, sedangkan 9 kasus lainnya disebabkan oleh beberapa faktor seperti faktor kelalaian korban sendiri, atau 91 %.

Selanjutnya penulis akan mengemukakan data kecelakaan lalu lintas jalan yang terjadi di Kab. Sidrap akibat kelalaian dari tahun 1998 sampai tahun 2002 ditinjau dari segi usia pelaku.

Tabel 3

**Jumlah Kecelakaan Lalu Lintas Jalan Akibat
Karena Kelalaian Supir/Pengendara
Ditinjau Dari Segi Usia Pelaku**

No.	Tahun	Usia Pelaku		Jumlah
		16 – 20	21 Tahun ke atas	
1.	1998	2	7	9
2.	1999	1	12	13
3.	2000	5	11	16
4.	2001	6	11	17
5.	2002	3	17	20
Jumlah		53	58	75

Sumber : Sat Lantas Polres Sidrap

Dari data tersebut di atas, dapat dilihat bahwa dari 75 kecelakaan lalu lintas jalan karena kelalaian yang terjadi di Kab. Sidrap dari tahun 1998 sampai tahun 2002, 58 kasus yang dilakukan oleh mereka yang telah berusia 21 tahun

ke atas dan 17 kasus yang dilakukan oleh yang berusia 16 hingga 20 tahun ke atas atau 87,8 % dari keseluruhan kasus kecelakaan lalu lintas jalan karena kelalaian yang terjadi.

Pada tabel 3 tersebut di atas, dapat kita lihat bahwa kecelakaan lalu lintas jalan karena kelalaian yang terbesar adalah mereka yang berumur 21 tahun ke atas, yaitu sebanyak 58 kasus atau 67,8 %. Sedangkan 17 kasus lainnya dilakukan oleh mereka yang berumur 16 sampai 20 tahun atau 32,2 % dari keseluruhan kasus yang terjadi antara tahun 1998 – 2002.

Kecelakaan lalu lintas jalan karena kelalaian terbesar dilakukan oleh mereka yang berumur 21 tahun ke atas ini dikarenakan mereka pada umumnya bermata pencaharian sebagai supir yang dalam menjalankan profesinya tersebut terkadang lalai, misalnya dipengaruhi oleh faktor emosional sehingga dalam menjalankan kendaraannya dengan kecepatan tinggi yang terkadang tak bisa dikendalikan pada saat tertentu dengan konsekuensi terjadinya kecelakaan lalu lintas yang dapat menimbulkan korban jiwa.

Sedangkan mereka yang berumur 16 sampai 20 tahun karena kelalaiannya menjadi penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas jalan, menurut penulis dikarenakan yang berada pada umur ini mempunyai emosional yang penuh dengan dinamika. Pada fase ini, seseorang akan mudah dirasuki oleh pengaruh-pengaruh yang akan berasal dari lingkungannya. Mereka dalam berinisiatif, berkemauan cenderung menonjolkan egonya. Untuk menunjukkan jati dirinya berbagai cara ditempuh, sehingga dalam proses pencarian jati

dirinya berbagai tindakan dilakukan sehingga terkadang over acting pada hal-hal yang dapat berakibat fatal, baik itu bagi dirinya maupun bagi orang lain seperti menimbulkan kecelakaan lalu lintas di jalan.

Berikutnya penulis akan mengemukakan pula kecelakaan lalu lintas jalan karena kelalaian dari pelaku ditinjau dari profesi pelaku yang bersangkutan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut ini :

Tabel 4
Jumlah Kecelakaan Lalu Lintas Jalan Akibat Kelalaian
Ditinjau Dari Segi Profesi Pelaku

No.	Tahun	Profesi Pelaku				Jumlah
		Pelajar/ Siswa	Mahasiswa	Swasta	Lain-lain	
1.	1998	2	-	4	3	9
2.	1999	-	1	10	2	13
3.	2000	5	-	8	3	16
4.	2001	4	2	6	5	17
5.	2002	1	2	11	6	20
Jumlah		12	5	39	19	75

Sumber : Sat Lantas Polres Sidrap

Dari tabel 4 tersebut di atas, terlihat bahwa pelaku karena kelalaiannya menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas jalan yang terbesar dari tahun 1998 sampai tahun 2002 di Kab. Sidrap adalah mereka yang berprofesi sebagai



swasta, yaitu mereka yang rata-rata bermata pencaharian sebagai sopir dengan jumlah kecelakaan lalu lintas jalan sebanyak 39 kasus atau 63,75 %.

Pelaku terbesar berikutnya (urutan kedua) adalah mereka yang berprofesi sebagai lain-lain yaitu mereka yang bekerja sebagai karyawan pada perusahaan, Pegawai Negeri Sipil, karyawan toko dan lain sebagainya. Jumlah kasus kecelakaan lalu lintas jalan yang terjadi oleh mereka yang berprofesi dimaksud adalah 19 kasus atau 27,9 % kasus kecelakaan lalu lintas jalan karena kelalaian dari tahun 1998 sampai dengan 2002.

Urutan ketiga terbesar berikutnya adalah mereka yang berprofesi sebagai pelajar/siswa yaitu mereka yang rata-rata berada pada usia 16 sampai dengan 20 tahun. Jumlah kasus kecelakaan lalu lintas jalan karena kelalaian dari yang bersangkutan ini adalah sebanyak 12 kasus atau 19,87 %.

Sedangkan yang merupakan kelompok terkecil pelaku penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas jalan karena kelalaiannya adalah mereka yang berprofesi sebagai mahasiswa yaitu dengan jumlah kasus sebanyak 5 kasus atau 9,52 % dari tahun 1998 hingga tahun 2002.

Lebih lanjut lagi, penulis akan mengemukakan kecelakaan lalu lintas jalan akibat kelalaian pelaku ditinjau dari dasar pendidikan yang bersangkutan, seperti pada tabel berikut ini :

Tabel 5
Jumlah Kecelakaan Lalu Lintas Jalan Akibat Kelalaian
Ditinjau Dari Pendidikan Pelaku

No.	Tahun	Dasar Pendidikan Pelaku				Jumlah
		SD	SLTP	SMU	PT	
1.	1998	2	5	2	-	9
2.	1999	7	5	1	-	13
3.	2000	3	8	2	-	16
4.	2001	4	9	3	1	17
5.	2002	6	11	1	2	20
Jumlah		22	38	9	6	75

Sumber : Sat Lantas Polres Sidrap

Pada tabel 5 tersebut di atas, tergambar bahwa pelaku kecelakaan lalu lintas jalan akibat kelalaian dari yang bersangkutan terbesar adalah mereka yang mempunyai dasar pendidikan SLTP (Sekolah Lanjutan Tingkat Pertama) yaitu sebesar 38 kasus kecelakaan dari tahun 1998 sampai tahun 2002 atau sebesar 63,54 % kasus sejak rentang waktu tersebut.

Selanjutnya disusul oleh mereka yang mempunyai dasar pendidikan SD (Sekolah Dasar), yaitu sebesar 22 kasus kecelakaan sejak tahun 1998 hingga tahun 2002 atau sebanyak 37,86 %.

Berikutnya mereka yang mempunyai dasar pendidikan SMU (Sekolah menengah Umum) dengan jumlah kasus kecelakaan lalu lintas jalan akibat dari pelaku yang bersangkutan adalah 9 kasus atau sebanyak 17,43 % kasus.

Merupakan kelompok terkecil sebagai penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas jalan akibat kelalaian adalah mereka yang mempunyai dasar

pendidikan sebagai sarjana di PT (Perguruan Tinggi) dengan jumlah 6 kasus atau 11,7 % dari tahun 1998 sampai dengan tahun 2002 di Kab. Sidrap.

4.3.1 Data Kejaksaan Negeri Sidrap

Kecelakaan lalu lintas jalan akibat kelalaian yang terjadi di Kab. Sidrap dan dilimpahkan ke Kejaksaan Negeri Sidrap pada tahun 1998 hingga tahun 2002 sebagai berikut :

Tabel 6
Kecelakaan lalu lintas jalan akibat kelalaian di kab. Sidrap
Dan Dilimpahkan Ke Kejaksaan Negeri Sidrap
Dari Tahun 1998 Sampai Tahun 2002

No.	Tahun	Yang diterima	Yang dilimpahkan	Ket.
1.	1998	9	9	
2.	1999	13	13	
3.	2000	16	16	
4.	2001	17	17	
5.	2002	20	20	
Jumlah		75	75	

Sumber : Kejaksaan Negeri Sidrap

Kasus-kasus kecelakaan lalu lintas jalan yang terjadi, sebelum diputus oleh Pengadilan Negeri Sidrap terlebih dahulu dilimpahkan dari Sat Lantas Polres Sidrap ke Kejaksaan Negeri Sidrap. Untuk lebih jelasnya penulis telah memberikan dalam bentuk tabel terlampir di atas.

Dari data di atas terlihat bahwa sebanyak 75 kasus kecelakaan lalu lintas jalan akibat kelalaian yang terjadi di Kab. Sidrap dari tahun 1998

sampai dengan tahun 2002 yang diterima oleh Kejaksaan Negeri Sidrap, dan juga dilimpahkan ke Pengadilan Negeri Sidrap untuk disidangkan sebanyak 75 kasus.

4.3.2 Data di Pengadilan Negeri Sidrap

Untuk mengetahui kasus-kasus kecelakaan lalu lintas jalan akibat kelalaian di Kab. Sidrap dari tahun 1998 sampai dengan tahun 2002 yang diterima dan diputus oleh Pengadilan Negeri Sidrap, maka di bawah ini penulis akan memberikan data yang penulis peroleh dari Pengadilan Negeri Sidrap seperti terlihat pada tabel berikut ini :

Tabel 7

**Kecelakaan Lalu Lintas Jalan Akibat Kelalaian Di Kab. Sidrap
Yang Diterima Dan Diputus Oleh Pengadilan Negeri Sidrap
Dari Tahun 1998 Sampai Tahun 2002**

No.	Tahun	Yang diterima	Sisa Tahun Lalu	Diputus	Banding	Kasasi	Ket.
1.	1998	9	-	9	-	-	-
2.	1999	13	-	13	-	-	-
3.	2000	16	-	16	-	-	-
4.	2001	17	-	17	-	-	-
5.	2002	20	-	20	-	-	-
Jumlah		75	-	75	-	-	-

Sumber : Pengadilan Negeri Sidrap

Pada tabel di atas, dapat terlihat bahwa jumlah kasus kecelakaan lalu lintas akibat kelalaian di Kab. Sidrap yang diterima oleh Pengadilan Negeri

Sidrap dari tahun 1998 sampai dengan tahun 2002 adalah 75 kasus. Kasus-kasus yang diterima tersebut dapat diputus secara keseluruhan oleh Pengadilan Negeri Sidrap tanpa adanya suatu upaya hukum dari para pelaku (penyebab) terjadinya kecelakaan lalu lintas jalan, baik itu upaya hukum banding maupun kasasi.

4.3.3 Analisa tingkat pengetahuan, sikap dan perilaku pengendara/pengemudi terhadap kecelakaan lalu lintas jalan akibat kelalaian.

Untuk mengetahui tingkat pengetahuan (*knowledge*), sikap (*attitude*) dan perilaku (*practice*) para pengendara/pengemudi kendaraan bermotor terhadap kecelakaan lalu lintas jalan akibat dari kelalaian di Kab. Sidrap, analisa ini didasarkan pada pendekatan sosiologi dengan metode (*knowledge, attitude, practice*) yang sering digunakan dalam mengukur interaksi sosial masyarakat. Sehubungan dengan itu telah ditetapkan sampel sebanyak 40 orang pengendara/pengemudi atau 0,04 % dari populasi penduduk Kab. Sidrap yaitu :

Mereka itu adalah para pengendara/pengemudi kendaraan bermotor yang terdiri atas; Pegawai Negeri, karyawan swasta, petani, nelayan, mahasiswa, pelajar dan pengangguran atau putus sekolah.

Penentuan sampel 40 orang dari segenap lapisan masyarakat dipilih secara acak. Setiap responden yang dijadikan sampel diberi selebar daftar pertanyaan atau kuesioner untuk diberi jawaban (lampiran 1). Adapun materi yang diberikan pada kuesioner tersebut terdapat pada pokok menelusuri aspek

pengetahuan, sikap dan perilaku mereka atas kasus-kasus kecelakaan lalu lintas yang terjadi akibat kelalaian dari pengendara/pengemudi di Kab. Sidrap.

Hasil tanggapan para responden tersebut akan disajikan dalam bentuk tabel kuantitatif, kemudian interpretasi dengan menghubungkan semua segi pengetahuan responden mengenai kasus-kasus kecelakaan yang terjadi dikarenakan kelalaian dari pengendara/pengemudi.

Hasil analisa pengetahuan, sikap dan perilaku para responden yang dijadikan sampel dan membeberkan suatu informasi aktual mengenai faktor-faktor penyebab timbulnya kelalaian yang berakibat terjadinya kecelakaan lalu lintas di jalan. Dengan demikian diharapkan menjadi salah satu input bagi masyarakat dan pemerintah Cq Satlantas Polres Sidrap.

Adapun analisa tanggapan para responden tersebut dirinci secara kuantitatif yang disajikan pada tabel sebagai berikut :

Tabel 8

Analisis Pengetahuan, Sikap dan Perilaku Pengendara/Pengemudi Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas Jalan Akibat Kelalaian

No.	Materi Pertanyaan	Jawaban Responden	Frekuensi	
			Orang	(%)
A.	ASPEK PENGETAHUAN <i>(Knowledge)</i>			
1.	Apakah anda telah mengetahui berlakunya UU No.14 Tahun 1992 tentang lalu lintas dan angkutan jalan	a. Ya b. Tidak	29 11	72,5 27,5

2.	Apakah anda telah mengerti ketentuan-ketentuan di dalam undang-undang tersebut	a. Ya	27	67,5
		b. Tidak	13	23,5
3.	Apakah anda telah menghadiri penyuluhan tentang lalu lintas dan angkutan jalan	a. Ya	13	32,5
		b. Tidak	27	67,5
B.	ASPEK SIKAP (<i>Attitude</i>)			
1.	Apakah sebelum mengendarai/mengemudikan kendaraan bermotor anda sering memeriksa kondisi kendaraan anda	a. Ya	22	51,5
		b. Tidak	18	49,5
2.	Saat anda mengendarai/mengemudikan kendaraan bermotor, anda sudah sadar akan resiko yang dapat timbul setiap saat di jalan	a. Ya	25	62,5
		b. Tidak	8	37,5
3.	Saat kondisi anda kurang fit/sehat, apakah anda tetap menjalankan kendaraan bermotor	a. Ya	7	13
		b. Tidak	25	69,5
		c. Tergantung situasi	8	17,5
C.	ASPEK PERILAKU (<i>Practice</i>)			
1.	Kecepatan yang sering anda capai saat mengendarai/mengemudikan kendaraan bermotor	a. Dibawah 60 km/jam	5	9,5
		b. 70 – 100 km/jam	21	51
		c. Diatas 100 km/jam	14	39,5
2.	Kondisi yang sering anda alami saat mengendarai/mengemudikan kendaraan bermotor	a. mengantuk	11	36,5
		b. pusing	6	8
		c. lain-lain	23	55,55
3.	Apakah anda sudah memperhitungkan resiko dari setiap sikap yang anda ambil saat mengendarai/mengemudikan kendaraan bermotor	a. Ya	26	58
		b. Tidak	7	21
		c. Kadang-kadang	7	21

Dari angka-angka tersebut di atas (tabel 8) menunjukkan bahwa para responden yang berjumlah 40 orang telah memberikan jawaban atas 9 point pertanyaan yang diajukan kepadanya. Hasil analisis atas jawaban mereka dapat diinterpretasikan dalam beberapa alinea sebagai berikut :

Pertanyaan pertama dari aspek pengetahuan (*knowledge*) menunjukkan bahwa dari 40 orang responden yang dijadikan sampel, 72,5 % memberikan jawaban bahwa mereka itu telah mengetahui berlakunya UU No.14 Tahun 1992 berkat adanya penyuluhan dari Sat Lantas Polres Sidrap ataupun melalui beberapa media massa. Responden lainnya yaitu 27,5 % yang memberi jawaban bahwa mereka tidak mengetahui berlakunya UU No.14 Tahun 1992, antara lain disebabkan latar belakang pendidikan mereka yang relatif rendah, sehingga meski telah diberikan penyuluhan belum mengerti dengan baik tentang berlakunya undang-undang tersebut untuk mengatur keamanan dan ketertiban lalu lintas. Para responden tersebut adalah mereka yang berpendidikan dasar hingga SD dan bermata pencaharian sebagai sopir angkutan umum, buruh dan putus sekolah (pengangguran). Namun, ada beberapa diantaranya yang sama sekali belum pernah mendapat penyuluhan masalah lalu lintas dan angkutan jalan.

Pertanyaan selanjutnya menunjukkan bahwa dari 40 orang responden tersebut, 67,5 % diantaranya telah mengerti ketentuan-ketentuan di dalam undang-undang tersebut. Sedangkan 32,5 % belum mengerti ketentuan yang terdapat di dalam UU No.14 Tahun 1992. Para responden mengerti ketentuan

di dalam undang-undang tersebut berkat informasi yang mereka dapatkan melalui beberapa media cetak dan media elektronika. Selain itu berkat adanya kegiatan rutin yang dilakukan oleh aparat Kepolisian Resort Sidrap, baik berupa penyuluhan lintas maupun kegiatan lainnya. Sedangkan para responden yang belum mengerti ketentuan-ketentuan di dalam undang-undang tersebut disebabkan oleh beberapa faktor, diantaranya mereka belum pernah mendapatkan informasi mengenai undang-undang tersebut. Selain itu faktor latar belakang pendidikan yang rendah.

Pertanyaan yang ketiga dari aspek pengetahuan responden menunjukkan bahwa sebagian besar para responden belum mendapatkan penyuluhan tentang Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 dari Sat Lintas Polres Sidrap. Pada tabel tersebut terlihat bahwa 67,5 % yang belum pernah mengikuti penyuluhan tentang lalu lintas dan angkutan jalan, hal ini disebabkan karena diantara mereka terdiri dari nelayan, petani, buruh, dan sopir angkutan umum yang terkadang lebih mementingkan mencari nafkah untuk kehidupan sehari-hari daripada menghadiri penyuluhan yang tidak mendatangkan nilai ekonomis bagi mereka. Sedangkan 32,5 % diantaranya telah mengikuti penyuluhan tentang lalu lintas dan angkutan jalan, yang mana berkat penyuluhan tersebut sebagian besar dari mereka telah mengetahui dan mengerti ketentuan yang termaktub di dalam undang-undang tersebut.

Dari aspek sikap (*attitude*) para responden, dapat dilihat bahwa pada pertanyaan pertama terlihat diantara 40 orang responden, 51,5 % diantaranya

ternyata memeriksa terlebih dahulu kondisi kendaraan sebelum digunakan, baik itu masalah kelengkapan surat-surat maupun kelengkapan dari kendaraan itu sendiri (kondisi kendaraan), apakah laik jalan atau tidak. Misalnya saja kondisi ban, weser dan lain sebagainya. Sedangkan 48,5 % diantaranya tidak pernah memeriksa kondisi kendaraannya terlebih dahulu sebelum digunakan. Misalnya saja para pengemudi angkutan yang buru-buru mengejar penumpang utamanya di pagi hari, sehingga tidak sempat memeriksa kondisi kendaraannya terlebih dahulu. Demikian juga halnya dengan karyawan yang takut terlambat, anak sekolah, pedagang, dan lain sebagainya. Ini pulalah yang paling banyak menimbulkan resiko terjadinya kecelakaan dari faktor kendaraan.

Pada pertanyaan selanjutnya, menunjukkan bahwa 62,5 % para responden yang akan mengendarai/mengemudikan kendaraan bermotor memang sudah menyadari setiap resiko yang bakal timbul setiap saat. Hal inilah yang menjadi faktor pendorong sehingga setiap pengemudi/pengendara yang bersangkutan selalu berhati-hati dan mempertimbangkan setiap sikap/langkah yang akan diambil saat mengendarai/mengemudikan kendaraan bermotor, dengan demikian resiko timbulnya kecelakaan lalu lintas jalan akibat kelalaian dapat dihindari sedini mungkin.

Pada pertanyaan selanjutnya, menunjukkan bahwa 13 % dari para pengendara/pengemudi kendaraan tersebut tetap menjalankan kendaraannya disebabkan karena tuntutan ekonomi setiap harinya. Mereka yang termasuk dalam golongan ini adalah yang bermata pencaharian sebagai pengendara/

pengemudi angkutan umum, khususnya bagi mereka yang telah memperoleh langganan/penumpang tetap setiap harinya. Sehingga demi menjaga konsistensi dari hal tersebut, faktor kesehatan dan kondisi dari pengemudi yang bersangkutan terkadang tidak diindahkan. Ini pulalah yang terkadang menjadi penyebab timbulnya kecelakaan lalu lintas di jalan. Sedangkan 69 % lagi diantaranya memilih untuk tidak mengendarai/mengemudikan kendaraannya jika merasa kurang fit/sehat dengan alasan untuk menghindari segala kemungkinan yang tidak diinginkan di perjalanan. Selebihnya 17,5 % lagi memberi jawaban "tergantung situasi". Maksudnya adalah bahwa hal ini tergantung dari penting tidaknya masalah yang dihadapi. Jika situasi saat itu menghendaki, misalnya ada carteran penumpang dan lain sebagainya, maka pengendara/pengemudi yang bersangkutan akan tetap menjalankan kendaraannya kendatipun kondisi kesehatan agak terganggu. Begitu pula jika kondisi kesehatannya masih dipandang tidak terlalu mengganggu aktivitasnya tersebut, misalnya influenza, maka mereka akan tetap mengendarai/mengemudikan kendaraannya.

Untuk aspek perilaku (*practice*), penulis telah mengemukakan tiga point pertanyaan kepada 40 orang responden yang dijadikan sampel, dan jawaban mereka dapat penulis kemukakan sebagai berikut :

Pertanyaan pertama yang menyangkut perilaku responden saat mengendara/mengemudikan kendaraan bermotor, dimana dapat kita lihat bahwa 9,5 % diantaranya yang menjalankan kendaraannya dibawah 60 km/jam.

Umumnya yang termasuk golongan ini adalah mereka yang rata-rata berumur 50 tahun ke atas. Hal ini disebabkan beberapa faktor seperti penglihatan yang sudah agak berkurang kemampuannya, faktor kehati-hatian yang semakin tinggi terhadap beberapa hal, tingkat kecepatan dan kecekatan yang juga semakin berkurang dan lain sebagainya. Selanjutnya 51 % lagi yang justru mengendarai/mengemudikan kendaraannya diantara 70-100 km/jam. Mereka yang termasuk dalam golongan ini adalah yang berumur antara 25 sampai 35 tahun dan bermata pencaharian sebagai buruh, pegawai, tani, mahasiswa, pedagang. Dari keseluruhan kasus kecelakaan yang terjadi selama rentang waktu 1998 sampai dengan 2002, sekitar 80 % diantaranya disebabkan oleh kelalaian dari segi kecepatan kendaraan yang dikendarai/dikemudikan. Dari 40 responden tersebut, 39,5 % diantaranya yang sering mengendarai/mengemudikan kendaraannya diatas 100 km/jam. Hal inilah yang menjadi penyebab utama timbulnya kecelakaan lalu lintas jalan dikarenakan dengan kecepatan yang sedemikian tinggi, maka disaat tertentu pengendara/pengemudi yang bersangkutan akan sulit untuk menguasai kendaraannya.

Pertanyaan selanjutnya yang penulis ajukan kepada para responden adalah mengenai kondisi yang sering mereka alami disaat menjalankan kendaraannya. Terlihat bahwa 39 % diantaranya yang sering mengalami perasaan mengantuk yang dikarenakan jarak tempuh yang demikian panjang. Utamanya dialami oleh para pengemudi angkutan umum antara propinsi, pengemudi truk barang dan lain sebagainya. Sedangkan 36 % lagi sering



mengalami perasaan pusing yang dikarenakan beberapa faktor antara lain yang bersangkutan sering begadang diwaktu malam yaitu mereka yang rata-rata berumur antara 20 – 25 tahun. Faktor lainnya adalah faktor cuaca yang sangat berpengaruh sekali bagi pengendara sepeda motor, dan lain sebagainya. Selanjutnya 55,5 % yang memberi jawaban lain-lain. termasuk dalam golongan ini adalah mereka yang selalu merasa fit/sehat setiap mengendarai/mengemudikan kendaraannya dikarenakan tingkat kehati-hatiannya yang tinggi akan setiap kemungkinan yang dapat terjadi akibat pengaruh dari kondisi fisik/perasaan saat itu. Golongan lainnya adalah terlalu cepat mengalami rasa lelah/letih, sering bermabuk-mabukan dan lain sebagainya.

Berikutnya adalah dari 40 responden yang dijadikan sampel, 58 % diantaranya yang selalu memperhitungkan resiko dari setiap sikap yang diambil saat mengendarai/mengemudikan kendaraan bermotor, sehingga dengan demikian akan selalu berhati-hati dalam setiap tindakan. Hal ini berdampak pada kecilnya faktor kelalaian yang akan timbul. Dengan demikian relevansinya terhadap kecelakaan lalu lintas yang terjadipun akan semakin kecil dari faktor manusia. Selanjutnya 21 % lagi diantaranya yang tidak pernah memperhitungkan sama sekali dikarenakan tingkat kehati-hatiannya yang kurang. Sebaliknya hal ini akan memperbesar kemungkinan timbulnya kecelakaan lalu lintas setiap saat karena faktor kelalaian dari segi individu (faktor manusia) pun semakin besar pula. 21 % lagi diantaranya yang memberi jawaban “kadang-kadang”. Hal ini berarti bahwa sikap mental pengendara/

pengemudi yang bersangkutan tergantung dengan keadaan saat itu, misalnya saja adanya beberapa kasus kecelakaan yang terjadi akhir-akhir ini akan mempengaruhi sikap dari yang bersangkutan dalam bertingkah laku saat menjalankan kendaraannya. Contoh lain adalah jika si pengendara/pengemudi tersebut baru saja luput dari kecelakaan lalu lintas, maka untuk sikap selanjutnya mereka akan selalu berhati-hati dalam mengambil sikap. Sebaliknya di waktu lain, saat pengaruh mental dari kejadian tersebut telah hilang, maka faktor kehati-hatian daripada si pengendara/pengemudi akan semakin berkurang pula.

Berdasarkan kuesioner dan hasil wawancara penulis dengan Kanit Laka Polres Sidrap, AIPTU LA TETTA (wawancara, 22 Maret 2003) dijelaskan bahwa inti permasalahan penyebab banyaknya kasus korban di jalan raya lantaran sebageian besar kecelakaan lalu lintas berawal dari pelanggaran. Ini berarti timbulnya pelanggaran tersebut karena faktor manusia yang kadar disiplinnya masih rendah. Dengan kata lain kadar disiplin masyarakat pengguna jalan raya sebagian besar masih harus ditingkatkan. Indikasi itu dapat dilihat dari masih tingginya angka pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas.

Pada dasarnya penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas, selain penyebab utamanya adalah faktor manusia, juga berupa faktor lain. bila di kota-kota besar mungkin permasalahannya yang timbul sehingga terjadi kecelakaan lalu lintas karena kurangnya pengaman trafic light, rambu-rambu lalu lintas atau bisa juga faktor kesemrawutan dan kondisi jalan yang kurang baik.

Sedangkan di daerah khususnya di Kab. Sidrap, faktor penyebab adalah kurangnya marka jalan, kondisi jalan yang bergelombang atau licin, jalur yang tidak seimbang dengan jumlah kendaraan yang ada. di sisi lain petugas kita di jalan raya masih tidak seimbang dengan penambahan jalan dan jumlah kendaraan yang setiap tahunnya mengalami peningkatan sejalan dengan makin lajunya pembangunan nasional.

Berdasarkan data yang penulis dapatkan di lapangan serta hasil wawancara dengan Kanit Laka Polres Sidrap AIPTU LA TETTA (Wawancara, 22 Maret 2003), faktor penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas jalan pada garis besarnya dapat disimpulkan atas 4 faktor, yaitu :

1. Faktor manusia

- a. Sikap mental pengemudi yang dikaitkan dengan disiplin sosial masyarakat,
- b. Daya konsentrasi pengemudi yang kurang baik. Misalnya karena pengaruh alkohol dan lain sebagainya.
- c. Tingkah laku pengemudi di jalanan yang karena dipengaruhi permasalahannya. Misalnya, dalam keadaan keluarga yang kacau (*broken home*), *broken heart* dan sebagainya.
- d. Tingkah laku pengemudi di jalanan yang dipengaruhi oleh pembawaan pengemudi di jalan. Misalnya, kurang terampil, daya reaksi yang lamban, daya perkiraan yang kurang, gangguan emosional, dan lain sebagainya.

2. Faktor kendaraan

- a. Kondisi teknis kendaraan bermotor yang belum memenuhi persyaratan/ sempurna. Misalnya ban, rem, kemudi, kopling, dan lain-lain.
- b. Kondisi rancang bangun kendaraan bermotor yang belum sempurna serta kurang memperhatikan faktor-faktor keamanan. Misalnya, karoseri ran, body ran, bahan baja logam, dan sebagainya.

3. Faktor lingkungan

- a. Geometrik design serta teknik pembuatan jalan yang belum sesuai dengan ketentuan/persyaratan jalan.
- b. Perlengkapan dan kelengkapan jalan yang belum memadai atau memenuhi kriteris teknis yang baik dan benar.
- c. Lalu lintas campuran/halte bagi kendaraan bermotor serta bongkar muat barang yang belum memadai.
- d. Lokasi perhentian halte bagi kendaraan umum masih belum memadai dan tepat guna.

4.3.4 Upaya penanggulangan kecelakaan lalu lintas jalan akibat kelalaian

Dalam upaya menekan angka kecelakaan lalu lintas jalan yang terus meningkat dari tahun ke tahun, maka pihak Sat Lantas Polres Sidrap melakukan program pembinaan ketertiban lalu lintas jalan raya yang terbagi atas dua, yaitu :

- a. Pembinaan berwawasan ke luar
- b. Pembinaan berwawasan ke dalam

Ad. a. Program pembinaan berwawasan ke luar, yaitu pembinaan pelaksanaan pembangunan nasional. Program ini terdiri dari :

1. Program rekayasa

Program ini merupakan perwujudan sikap ofensif Polri dari bidang lalu lintas jalan dalam mengambil inisiatif untuk mewujudkan kesatuan persepsi dan keterpaduan tindakan penanggulangan secara lintas sektoral yang diarahkan pada penangkalan dini. Sasarannya yaitu rekayasa hukum dan sosial dan sarana lalu lintas yaitu jalan raya dan kendaraan bermotor. Tujuan program ini adalah menekan perkembangan Faktor-Faktor Korelatif (FFK) dan *Police Hazard* (PH).

2. Program penekanan hukum secara selektif baik yang bersifat preventif dan represif. Program ini meliputi :

a. Tindakan kepolisian dalam rangka perwujudan optimasi fungsi jalan untuk meningkatkan kelancaran lalu lintas dan mengurangi kecelakaan terutama yang berakibat fatal.

b. Program pembentukan wahana pendidikan lalu lintas di lapangan melalui penetapan kawasan atau *corredor* sebagai pilot proyek tertib lalu lintas secara terencana dan berkesinambungan bagi :

1) Aparatur lintas sektoral yang terkait dalam penyelenggaraan sistem lalu lintas jalan, untuk belajar tertib melaksanakan tugas secara terintegrasi.

- 2) Aparatur penegak hukum, untuk belajar tertib berlalu lintas sesuai dengan ketentuan hukum dan mampu menjamin keselamatan lalu lintas jalan.
3. Program kampanye tertib dan keselamatan lalu lintas jalan, meliputi :
- a. Kegiatan dikmas lintas dengan sasaran umum melalui upaya-upaya komunikasi, informasi dan pendidikan dalam rangka meningkatkan kesadaran pengguna jalan akan kepentingan ketertiban dan keselamatan lalu lintas dengan semboyan "Hari ini dia, esok siapa lagi".
 - b. Kegiatan dikmas lintas dengan sasaran khusus melalui upaya pembinaan, pengawasan dan pengendalian terhadap calon dan para pengemudi serta pemakai jalan, dengan perencanaan dan pelaksanaan program-program sebagai berikut :
 - 1) Polisi sahabat anak untuk sasaran anak-anak TK sampai dengan kelas 3 SD.
 - 2) Patroli Keamanan Sekolah untuk anak-anak SD, pelajar SLTP dan SMU.
 - 3) Keselamatan lalu lintas jalan untuk pemuda dan remaja serta pelajar SMU dan Perguruan Tinggi.
 - 4) Penataan dan pembinaan kualitas sekolah pengemudi.
 - 5) Pembinaan terhadap perusahaan dan pengemudi angkutan.
 - 6) Pembentukan balai-balai pendidikan dan latihan bagi pelanggar, residivis dan penyebab kecelakaan lalu lintas fatal.

4. Program register dan identifikasi lalu lintas jalan, meliputi kegiatan-kegiatan penataan, peningkatan dan pemantapan penyelenggaraan registre identifikasi Lantas (SIM, STNK, BPKB dan statistik) yang diarahkan pada sasaran-sasaran :
- a. Terwujudnya tindakan preventif dalam rangka peningkatan mutu keselamatan lalu lintas jalan dari faktor-faktor kendaraan bermotor dan pengemudi.
 - b. Terwujudnya peningkatan mutu dan pelayanan serta mendukung pemasukan pendapatan negara dan dana operasional Polri dengan terselenggaranya aspek keseimbangan security dan property yang mantap.
 - c. Terwujudnya pelaksanaan register dan identifikasi yang efektif dan efisien dalam rangka menunjang pelaksanaan tugas pokok Polri di bidang penyidikan tindak pidana.
 - d. Terwujudnya kemantapan kepercayaan masyarakat terhadap kewenangan Polri sebagai penyelenggara Register Identifikasi Lantas, baik secara filosofis, yuridis, sosiologis maupun doktriner.
 - e. Terwujudnya sistem killing dan recording lalu lintas yang mantap akurat baik regional maupun nasional.

Ad. b. Program pembinaan berwawasan ke dalam, yaitu penyelenggaraan pembinaan kemampuan personal dan kesatuan Polri dalam pelaksanaan tugas di bidang lalu lintas.



BAB V PENUTUP

5.1 Kesimpulan

1. 4 (Empat) faktor penyebab kecelakaan lalu lintas di jalan, yaitu :
 - a. Faktor manusia.
 - b. Faktor kendaraan.
 - c. Faktor jalan.
 - d. Faktor keadaan alam atau lingkungan.
2. Manusia merupakan faktor utama penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas di jalan karena :
 - a. Kurang hati-hati.
 - b. Kurang perhatian.
 - c. Kurang disiplin dalam menjalankan kendaraan di jalan.
 - d. Kendaraan tidak laik jalan.
3. 2 (dua) upaya penanggulangan kecelakaan lalu lintas akibat kelalaian :
 - a. Pembinaan berwawasan keluar.
 - b. Pembinaan berwawasan ke dalam.

5.2 Saran-Saran

1. Bentuk-bentuk penyuluhan, pembinaan mengenai tertib lalu lintas khususnya bagi pengendara/pengemudi kendaraan bermotor lebih

ditingkatkan oleh pihak yang berwenang, baik itu melalui media massa maupun dengan tatap muka langsung, agar sikap, perilaku dan pengetahuan masyarakat dalam berlalu lintas di jalan lebih berkembang menuju tercapainya suatu keadaan yang tertib dan aman di jalan.

2. Bahwa untuk mencegah semakin meningkatnya kecelakaan lalu lintas akibat kelalaian yang dapat menimbulkan kerugian-kerugian dan hambatan-hambatan, perlu dilakukan usaha-usaha penanggulangan yang lebih intensif.
3. Kepada para pengemudi/pengendara kendaraan bermotor maupun pengguna jalan lainnya hendaknya dalam menyadari segala kemungkinan yang dapat terjadi setiap saat di jalan, sehingga dengan demikian mempunyai tingkat kehati-hatian yang tinggi dalam menggunakan jalan.

DAFTAR PUSTAKA

- Achmad Ali, 1996, *Menguak Tabir Hukum (Suatu Kajian Fasilitas Dan Sosiologi)*, Candra Pratama, Jakarta.
- , 1998 *Menjelajahi Kajian Empiris Terhadap Hukum*, Yarsif Watangpone, Jakarta.
- Alvin Toffler, 1987, *Kejutan Masa Depan (Future School)*, terjemahan PT. Panca Simpati, Jakarta.
- Andi Zainal Abidin Farid, 1981, *Azas-Azas Hukum Pidana*, Himpunan Kuliah, Ujung Pandang.
- H. Moersaleh dan Musanef, 1985, *Pedoman Membuat Skripsi*, PT. Gunung Agung, Jakarta.
- Kansil Cst dan Christine Kansil, ST., 1994, *Disiplin Berlalu Lintas di Jalan Raya, Sistem Tanya Jawab Memahami dan Memasyarakatkan UU No.14 Tahun 1992 tentang UULAJ*, Rineka Cipta, Jakarta.
- Kunarto, 1999, *Merenungi Kritik Terhadap Polri Masalah Lalu Lintas*, Cipta Manunggal, Buku Ke-V, Jakarta.
- R. Sugandhi, 1980, *Kitab Undang-Undang Hukum Pidana Dengan Penjelasannya*, Usaha Nasional, Surabaya.
- Salito Sarwono W., 1976, *Pengantar Umum Psikologi*, Bulan Bintang, Jakarta.
- , 1987, *Teori-Teori Psikologi Sosial*, Rajawali Pres, Jakarta.
- Satjipto Rahardjo, 1980, *Hukum dan Masyarakat*, Angkasa, Bandung.
- , 1980, *Hukum dan Perseptif Sosial*.
- Soerjono Soekanto, 1980, *Polisi dan Lalu Lintas (Analisis Menurut Sosiologi Hukum)*, CV. Mandar Maju, Bandung.
- , 1980, *Kesadaran Hukum dan Kepatuhan Hukum*, Rajawali, Jakarta.
- , 1983, *Beberapa Aspek Sosio Yuridis Masyarakat*, Alumni, Bandung.
- Suwardjiko Wardani, 1988, *Rekayasa Lalu Lintas*, Bhatara Karya Aksara, Jakarta.

DAFTAR PUSTAKA

- Achmad Ali, 1996, *Menguak Tabir Hukum (Suatu Kajian Fasilitas Dan Sosiologi)*, Candra Pratama, Jakarta.
- , 1998 *Menjelajahi Kajian Empiris Terhadap Hukum*, Yarsif Watangpone, Jakarta.
- Alvin Toffler, 1987, *Kejutan Masa Depan (Future School)*, terjemahan PT. Panca Simpati, Jakarta.
- Andi Zainal Abidin Farid, 1981, *Azas-Azas Hukum Pidana*, Himpunan Kuliah, Ujung Pandang.
- H. Moersaleh dan Musanef, 1985, *Pedoman Membuat Skripsi*, PT. Gunung Agung, Jakarta.
- Kansil Cst dan Christine Kansil, ST., 1994, *Disiplin Berlalu Lintas di Jalan Raya, Sistem Tanya Jawab Memahami dan Memasyarakatkan UU No.14 Tahun 1992 tentang UULAJ*, Rineka Cipta, Jakarta.
- Kunarto, 1999, *Merenungi Kritik Terhadap Polri Masalah Lalu Lintas*, Cipta Manunggal, Buku Ke-V, Jakarta.
- R. Sugandhi, 1980, *Kitab Undang-Undang Hukum Pidana Dengan Penjelasannya*, Usaha Nasional, Surabaya.
- Salito Sarwono W., 1976, *Pengantar Umum Psikologi*, Bulan Bintang, Jakarta.
- , 1987, *Teori-Teori Psikologi Sosial*, Rajawali Pres, Jakarta.
- Satjipto Rahardjo, 1980, *Hukum dan Masyarakat*, Angkasa, Bandung.
- , 1980, *Hukum dan Perseptif Sosial*.
- Soerjono Soekanto, 1980, *Polisi dan Lalu Lintas (Analisis Menurut Sosiologi Hukum)*, CV. Mandar Maju, Bandung.
- , 1980, *Kesadaran Hukum dan Kepatuhan Hukum*, Rajawali, Jakarta.
- , 1983, *Beberapa Aspek Sosio Yuridis Masyarakat*, Alumni, Bandung.
- Suwardjiko Wardani, 1988, *Rekayasa Lalu Lintas*, Bhatara Karya Aksara, Jakarta.

PERUNDANG-UNDANGAN :

- UU No.14 Tahun 1992 (Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan).
- PP No.41 Tahun 1993 (Peraturan Pemerintah tentang Angkutan Jalan).
- PP No.42 Tahun 1993 (Peraturan Pemerintah tentang Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan).
- PP No.43 Tahun 1993 (Peraturan Pemerintah tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan).
- PP No.44 Tahun 1993 (Peraturan Pemerintah tentang Kendaraan dan Pengemudi).