

SKRIPSI



TINJAUAN KRIMINOLOGIS TERHADAP KECELAKAAN LALU LINTAS

(Studi Kasus di Wilayah Hukum Polres Maros 2007-2011)

**OLEH :
INDRA NANDA
B 111 07 842**

**UNIVERSITAS HASANUDDIN
FAKULTAS HUKUM
BAGIAN HUKUM PIDANA
MAKASSAR
2013**

HALAMAN JUDUL

**TINJAUAN KRIMINOLOGIS TERHADAP KECELAKAAN LALU
LINTAS**

(Studi Kasus di Wilayah Hukum Polres Maros 2007-2011)

OLEH :

INDRA NANDA

B 111 07 842

SKRIPSI

pada

FAKULTAS HUKUM

UNIVERSITAS HASANUDDIN

MAKASSAR

2013

PENGESAHAN SKRIPSI

TINJAUAN KRIMINOLOGIS TERHADAP KECELAKAAN LALU
LINTAS (STUDI KASUS DI WILAYAH HUKUM POLRESTA
MAROS TAHUN 2007-2011)

Disusun dan diajukan oleh:

INDRA NANDA

B11107842

Telah dipertahankan di hadapan panitia ujian skripsi yang dibentuk dalam
rangka penyelesaian Studi Sarjana Program Kekhususan
Hukum Keperdataan Program Studi Ilmu Hukum
Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin
pada Selasa, 04 Juni 2013
dan dinyatakan diterima

Panitia Ujian

Ketua



Prof. Dr. H.M. SAID KARIM, S.H., M.S.
NIP. 19620711 198703 1 001

Sekretaris



HJ. HAERANA, S.H., M.H.
NIP. 19661212 199103 2 002



A.n. Dekan
Wakil Dekan Bidang Akademik



Prof. Dr. Abrar Saleng, S.H., M.H.
NIP. 19630419 198903 1 003

PERSETUJUAN PEMBIMBING

Diterangkan bahwa skripsi mahasiswa :

Nama : INDRA NANDA

Nomor Pokok : B111 07 842

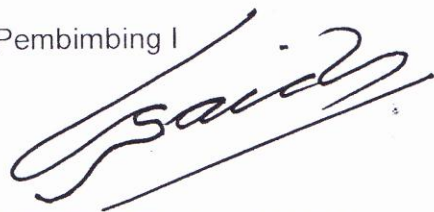
Bagian : HUKUM PIDANA

Judul Skripsi : TINJAUAN KRIMINOLGIS TERHADAP KECELAKAAN LALU LINTAS DI KABUPATEN MAROS (Studi Kasus di Wilayah Hukum Polresta Maros Tahun 2007-2011)

Telah diperiksa dan disetujui untuk diajukan dalam Ujian Skripsi.

Makassar, 14 Februari 2013

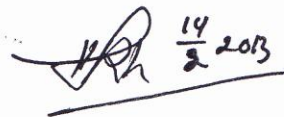
Pembimbing I



Prof. Dr. H. M. Said Karim, S.H,M.H.

Nip . 19620711 198703 1 001

Pembimbing II



Hj. Haeranah, S.H,M.H.

Nip . 19661212 199103 2002

PERSETUJUAN MENEMPUH UJIAN SKRIPSI

Diterangkan bahwa skripsi mahasiswa :

Nama : **INDRA NANDA**
No. Pokok : B111 07 842
B a g i a n : Hukum Pidana
Judul Skripsi : Tinjauan Kriminologis terhadap Kecelakaan Lalu Lintas di Kabupaten Maros (Studi Kasus di Wilayah Hukum Polresta Maros Tahun 2007-2011)

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

Makassar, Mei 2013



dan Dekan
Wakil Dekan Bidang Akademik.

Prof. Dr. Ir. Abrar Saleng, S.H., M.H.
NIP. 19630419 198903 1 003

ABSTRAK

Indra Nanda (B 111 07 842), Tinjauan Kriminologis Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas Di Kabupaten Maros (Studi Kasus Dari Tahun 2007-2011) dengan dosen pembimbing **Bapak H. M. Said Karim** (selaku pembimbing I), dan **Ibu Hj. Haeranah** (selaku pembimbing II)

Penulisan skripsi ini bertujuan untuk mengetahui penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas di Kabupaten Maros dan untuk mengetahui upaya penanggulangan terhadap kecelakaan lalu lintas di Kabupaten Maros dengan mewawancarai Kasat Lantas Kab. Maros.

Sumber data yang digali dalam penelitian ini antara lain hasil wawancara dengan pelaku dan Kasat Lantas Kab. Maros serta mempelajari Undang Undang Lalu Lintas No. 22 Tahun 2009. Teknik pengumpulan data yang digunakan adalah wawancara dan kepustakaan yang merupakan rujukan untuk menganalisis hasil penelitian. Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan yuridis normatif dan sosiologis yaitu cara pendekatan masalah dengan berdasarkan pada aturan Undang-Undang Lalu Lintas No. 22 Tahun 2009, selanjutnya berdasarkan data dari hasil wawancara yang ada.

Hasil yang diperoleh dari penelitian ini antara lain agar pengendara dapat meningkatkan pengetahuan dan kesadaran untuk mematuhi peraturan lalu lintas di jalan serta berhati-hati pada saat mengendarai kendaraan agar tidak terjadi kecelakaan lalu lintas, di mana penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas antara lain faktor manusia, faktor kendaraan faktor jalan, faktor alam. Adapun mengenai Penanggulangan kecelakaan lalu lintas bukan hanya tanggung jawab pemerintah dan aparat hukum namun juga merupakan tanggung jawab seluruh lapisan masyarakat. Untuk itu masyarakat diharapkan lebih berperan aktif dalam membantu pemerintah dan aparat hukum untuk menanggulangi kecelakaan lalu lintas.

UCAPAN TERIMA KASIH

Alhamdulillah , puji syukur kehadirat Allah SWT karena atas berkat, rahmat dan izin-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini. Pada kesempatan ini, perkenankanlah penulis menghaturkan rasa terima kasih yang tak terhingga kepada:

1. Kedua orang tua penulis, Ayahanda H. A. M. Suradi, dan Ibunda Hj. Saadiyah Madjid yang selama ini telah dengan sabar membesarkan dan mendidik penulis dengan kasih sayangnya.
2. Istriku Ayu Miranti yang telah memberi dukungan dan doa dalam penyelesaian skripsi ini.
3. Kakakku Indra Wulan dan adikku Indra Ramadhan yang telah memberi dukungan dan doa mereka dalam penyelesaian skripsi ini.
4. Teman-teman di PT. Semen Tonasa khususnya Bapak H. Arifin, S.H., dan Bapak Wira Purnama, S.E., yang telah memberi motivasi dan batuan doa dalam penyelesaian skripsi ini.
5. Rektor Universitas Hasanuddin dan segenap jajarannya.
6. Bapak Prof.Dr.Aswanto S.H.,M.S.,DMF. selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin. Prof.Dr.Ir. Abrar,S.H.,M.H.,Bapak Dr. Anshory S.H.,M.H., Bapak Romi Librayanto S.H.,M.H. selaku Wakil Dekan I, II, dan III Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin.
7. Bapak Prof. Dr. H. M. Said Karim, S.H,M.H. selaku pembimbing 1 dan Ibu Hj._Haeranah, S.H,M.H. selaku pembimbing 2 yang dengan ikhlas memberikan bimbingan,pengarahan dan masukan dalam penyelesaian skripsi ini. Kerelaan beliau dalam mengorbankan waktu, tenaga dan pikiran yang merupakan salah satu faktor terwujudnya skripsi ini.

8. Bapak Prof.Dr.Aswanto S.H.,M.S.,DMF., Bapak Syamsuddin Muchtar, S.H.,M.H. dan Ibu Hj.Nur Azisah S.H.,M.H., selaku tim penguji yang telah memberikan kritik dan saran yang membangun dalam penyempurnaan skripsi ini.
9. Para Dosen pengajar dan staf Fakultas Hukum Universitas.
10. Sahabat – Sahabatku, Angkatan Legalitas 07 yang telah memberi dukungan dan semangat.
11. Teman-temanku anak PB Tonasa Mandiri yang telah memberi dukungan dan semangat.
12. Kepada semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu per satu yang telah membantu, memberi dorongan dan semangat selama ini. Semoga mendapat limpahan rahmat dan berkah dari Allah SWT.

Adapun kendala yang dihadapi penulis merupakan tantangan dalam penulisan skripsi ini. Apabila dalam penulisan skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan, maka harap dimaklumi. Oleh karena itu, saran dan kritik dari para pihak sangat diharapkan karena untuk menunggu sampai sempurna skripsi ini, rasanya tidaklah mudah. Penulis berharap semoga skripsi ini memberi manfaat yang sebesar-besarnya bagi pengembangan wawasan ilmu pengetahuan khususnya dibidang hukum pidana .

Makassar , 14
Februari 2013

Penulis

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGESAHAN	ii
PERSETUJUAN PEMBIMBING	iii
PERSETUJUAN MENEMPUH UJIAN SKRIPSI	iv
ABSTRAK	v
UCAPAN TERIMA KASIH	vi
DAFTAR ISI	viii
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Rumusan Masalah	6
C. Tujuan Penelitian	6
D. Kegunaan Penelitian	6
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	8
A. Kajian Kriminologi	8
B. Pengertian	13
1. Pengertian Lalu Lintas	13
2. Pengertian Kecelakaan	19
3. Pengertian Kecelakaan Lalu Lintas	21
C. Ketentuan Pidana Yang Dapat Dijatuhkan Pada Kecelakaan Lalu Lintas	25

D. Faktor Penyebab dan Penanggulangan Kejahatan ...	35
---	----

BAB III METODE PENELITIAN.....	39
A. Lokasi Penelitian.....	39
B. Jenis dan Sumber data	39
C. Teknik Pengumpulan data	40
D. Analisis Data.....	40
BAB IV PEMBAHASAN	42
A. Data Laka Lantas Tahun 2007-2011 Satuan Lalu Lintas Polres Maros	42
B. Faktor-faktor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas di Kabupaten Maros	48
C. Upaya penanggulangan kecelakaan lalu lintas di Kabupaten Maros	52
BAB V PENUTUP	56
A. Kesimpulan	56
B. Saran	56
DAFTAR PUSTAKA.....	58

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Negara Kesatuan Republik Indonesia telah dianugerahi sebagai negara kepulauan yang terdiri atas beribu pulau, terletak memanjang di garis khatulistiwa, serta di antara dua benua dan dua samudera, mempunyai posisi dan peranan yang sangat penting dan strategis untuk mendukung pembangunan ekonomi, pemantapan integrasi nasional guna memperkuat ketahanan nasional, serta menciptakan ketertiban dunia dan kehidupan berbangsa dan bernegara.

Lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Sebagai bagian dari sistem transportasi nasional, lalu lintas dan angkutan jalan harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, kesejahteraan, ketertiban berlalu lintas dan angkutan jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan negara.

Dalam rangka mengantisipasi perkembangan lingkungan strategis global yang membutuhkan ketangguhan bangsa untuk berkompetisi dalam persaingan global serta untuk memenuhi tuntutan paradigma baru yang

mendambakan pelayanan pemerintah yang lebih baik, transparan, dan akuntabel.

Penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang bersifat lintas sektor harus dilaksanakan secara terkoordinasi oleh para pembina beserta para pemangku kepentingan (*stakeholders*) lainnya. Guna mengatasi permasalahan yang sangat kompleks, dalam hal ini mengamanatkan dibentuknya forum lalu lintas dan angkutan jalan.

Forum lalu lintas dan angkutan jalan tersebut merupakan badan *ad hoc* yang berfungsi sebagai wahana untuk menyinergiskan tugas pokok dan fungsi setiap instansi penyelenggara lalu lintas dan angkutan jalan dalam rangka menganalisis permasalahan, menjembatani, menemukan solusi, serta meningkatkan kualitas pelayanan, dan bukan sebagai aparat penegak hukum.

Forum lalu lintas dan angkutan jalan tersebut mempunyai tugas melakukan koordinasi antarinstansi penyelenggara yang memerlukan keterpaduan dalam merencanakan dan menyelesaikan masalah lalu lintas dan angkutan jalan, sedangkan keanggotaan forum tersebut terdiri atas unsur pembina, penyelenggara, akademisi, dan masyarakat. Untuk mempertahankan kelaikan kondisi jalan dan untuk menekan angka kecelakaan. Telah dicantumkan pula dasar hukum mengenai dana preservasi jalan. Dana preservasi jalan hanya digunakan khusus untuk kegiatan pemeliharaan, rehabilitasi, dan rekonstruksi jalan, yang pengelolaannya

dilaksanakan berdasarkan prinsip berkelanjutan, akuntabilitas, transparansi, keseimbangan, dan kesesuaian. dana preservasi jalan dikelola oleh Unit Pengelola Dana Preservasi Jalan yang dibentuk oleh dan bertanggung jawab kepada Menteri yang membidangi jalan, yang pelaksanaannya dilakukan sesuai dengan ketentuan perundang-undangan.

Dalam rangka pemberdayaan dan pengembangan industri di bidang lalu lintas dan angkutan jalan, bahwa Pemerintah berkewajiban mendorong industri dalam negeri, antara lain dengan cara memberikan fasilitas, insentif, dan menerapkan standar produk peralatan lalu lintas dan angkutan jalan. Pengembangan industri mencakup pengembangan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan dengan cara dan metode rekayasa, produksi, perakitan, dan pemeliharaan serta perbaikan.

Untuk menekan angka kecelakaan lalu lintas yang dirasakan sangat tinggi, upaya ke depan diarahkan pada penanggulangan secara komprehensif yang mencakup upaya pembinaan, pencegahan, pengaturan, dan penegakan hukum. Upaya pembinaan tersebut dilakukan melalui peningkatan intensitas pendidikan berlalu lintas dan penyuluhan hukum serta pembinaan sumber daya manusia.

Upaya pencegahan dilakukan melalui peningkatan pengawasan kelaikan jalan, sarana dan prasarana jalan, serta kelaikan kendaraan, termasuk pengawasan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan yang lebih intensif. Upaya pengaturan meliputi manajemen dan rekayasa lalu lintas dan

modernisasi sarana dan prasarana lalu lintas. Upaya penegakan hukum dilaksanakan lebih efektif melalui perumusan ketentuan hukum yang lebih jelas serta penerapan sanksi yang lebih tegas.

Dalam rangka mewujudkan kesetaraan di bidang pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan, Undang-Undang ini mengatur pula perlakuan khusus bagi penyandang cacat, manusia usia lanjut, anak-anak, wanita hamil, dan orang sakit. bentuk perlakuan khusus yang diberikan oleh pemerintah berupa pemberian kemudahan sarana dan prasarana fisik atau nonfisik yang meliputi aksesibilitas, prioritas pelayanan, dan fasilitas pelayanan.

Untuk meningkatkan pelayanan di bidang keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas, pengelolaan sistem informasi dan komunikasi lalu lintas dan angkutan jalan dilakukan oleh pemerintah atau pemerintah daerah dengan memperhatikan ketentuan peraturan perundang-undangan, sedangkan mengenai operasionalisasi sistem informasi dan komunikasi lalu lintas dan angkutan jalan dilaksanakan secara terintegrasi melalui pusat kendali dan data.

Untuk menjamin terwujudnya penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang memenuhi standar keselamatan dan keamanan, Setiap jenis kendaraan bermotor yang berpotensi menyebabkan kecelakaan lalu lintas dan menimbulkan pencemaran lingkungan wajib dilakukan uji berkala.

Untuk menangani masalah kecelakaan lalu lintas, pencegahan kecelakaan dilakukan melalui partisipasi para pemangku kepentingan,

pemberdayaan masyarakat, penegakan hukum, dan kemitraan global. Pencegahan kecelakaan lalu lintas dimaksud, dilakukan dengan pola penahapan, yaitu program jangka pendek, jangka menengah, dan jangka panjang. Selain itu, untuk menyusun program pencegahan kecelakaan dilakukan oleh forum lalu lintas dan angkutan jalan.

Berkaitan dengan tugas dan wewenang Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) bidang lalu lintas dan angkutan jalan, dalam undang-undang telah mengatur bahwa dalam rangka melaksanakan tugas dan fungsinya PPNS agar selalu berkoordinasi dengan Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagai koordinator dan pengawas penyidik pegawai negeri sipil. Hal ini dimaksudkan agar tidak terjadi tumpang tindih kewenangan serta adanya kepastian hukum sebagaimana telah diatur dalam peraturan perundang undangan, antara lain undang-undang tentang Hukum Acara Pidana (KUHAP).

Pengaturan dan penerapan sanksi pidana diatur lebih tegas. Bagi pelanggaran yang sifatnya ringan, dikenakan sanksi pidana kurungan atau denda yang relatif lebih ringan. Namun, terhadap pelanggaran berat dan terdapat unsur kesengajaan dikenakan sanksi pidana yang jauh lebih berat. Hal ini dimaksudkan agar dapat menimbulkan efek jera bagi pelaku pelanggaran dengan tidak terlalu membebani masyarakat.

Selain sanksi pidana, juga diatur mengenai sanksi administratif yang dikenakan bagi perusahaan angkutan berupa peringatan, pembekuan izin,

pencabutan izin, pemberian denda. Ketentuan mengenai sanksi pidana dan administratif diancamkan pula kepada pejabat atau penyelenggara Jalan. Di sisi lain, dalam rangka meningkatkan efektivitas penegakan hukum diterapkan system penghargaan dan hukuman (*reward and punishment*) berupa pemberian insentif bagi petugas yang berprestasi.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian pada latar belakang tersebut diatas maka penulis mengemukakan rumusan masalah sebagai berikut :

1. Faktor-faktor apa saja yang menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas di Kabupaten Maros ?
2. Bagaimanakah upaya penanggulangan terhadap kecelakaan lalu lintas di Kabupaten Maros ?

C. Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas di Kabupaten Maros.
2. Untuk mengetahui upaya penanggulangan terhadap kecelakaan lalu lintas di Kabupaten Maros.

D. Kegunaan Penelitian

Hasil penelitian ini diharapkan dapat berguna untuk pengembangan ilmu pengetahuan dan sebagai bahan masukan pihak yang berkompeten

dibidang hukum pada umumnya dan bidang hukum pidana pada khususnya, terutama yang berhubungan dengan kecelakaan lalu lintas. Adapun kegunaan penelitian ini yaitu :

- a. Dapat menjadi bahan acuan bagi mahasiswa/l fakultas hukum pada umumnya dan bagi mahasiswa/l jurusan pidana pada khususnya.
- b. Dapat menjadi bahan masukan sekaligus kritik yang membangun bagi aparat penegak hukum

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Kajian Kriminologi

Bonger dalam bukunya “Pengantar Tentang Kriminologi” memberikan definisi kriminologi sebagai : “Ilmu pengetahuan yang bertujuan menyelidiki gejala kejahatan seluas-luasnya.”

Sutherland (Alam, 2010 : 1) merumuskan kriminologi sebagai :

“kumpulan pengetahuan yang membahas kenakalan remaja dan kejahatan sebagai gejala sosial.”

J. Constant (Alam, 2010 : 2) mendefenisikan kriminologi sebagai

“ilmu pengetahuan yang bertujuan menentukan faktor-faktor yang menjadi sebab-musabab terjadinya kejahatan dan penjahat.”

Jadi obyek studi kriminologi melingkupi :

- a. Perbuatan yang disebut sebagai kejahatan.
- b. Pelaku kejahatan dan
- c. Reaksi masyarakat yang ditujukan terhadap perbuatan maupun terhadap pelakunya.

Mengingat banyaknya teori-teori mengenai kriminologi untuk itu difokuskan beberapa teori yang dapat dibagi dalam tiga perspektif yaitu :

1. Teori-teori yang menjelaskan kejahatan dari perspektif biologis dan psikologis.
2. Teori-teori yang menjelaskan kejahatan dari perspektif sosiologis.
3. Teori-teori yang menjelaskan dari perspektif lainnya.

Ad.1. Teori yang Menjelaskan Kejahatan dari Perspektif Biologis dan Psikologis

Para tokoh biologis dan psikologis tertarik pada perbedaan-perbedaan yang terdapat pada individu. Para tokoh psikologis mempertimbangkan suatu variasi dari kemungkinan cacat dalam kesadaran, ketidakmatangan emosi, sosialisasi yang tidak memadai di masa kecil, kehilangan hubungan dengan ibu, perkembangan moral yang lemah. Mereka mengkaji bagaimana agresi dipelajari, situasi apa yang mendorong kekerasan atau reaksi delikuen, bagaimana kejahatan berhubungan dengan faktor-faktor kepribadian, serta situasi antara beberapa kerusakan mental dan kejahatan.

Sementara itu tokoh-tokoh biologis mengikuti tradisi Cesare Lombroso, Rafaelo serta Charles Goring dalam upaya penelusuran mereka guna menjawab pertanyaan tentang tingkah laku kriminal. Para tokoh genetika misalnya berargumen bahwa kecenderungan untuk melakukan tindak kekerasan atau agresifitas pada situasi tertentu kemungkinan dapat diwariskan. Sarjana lainnya tertarik pada pengaruh hormon, ketidakharmonisan kromosom, kerusakan otak dan sebagainya.

Ad.2. Teori-teori yang Menjelaskan Kejahatan dari Perspektif Sosiologis

Teori-teori sosiologis mencari alasan-alasan perbedaan dalam hal angka kejahatan di dalam lingkungan sosial. Teori-teori ini dapat dikelompokkan menjadi tiga kategori umum, yaitu : *strain*, *cultural deviance* (penyimpangan budaya) dan *social control* (kontrol sosial).

1. Teori-teori Strain

Para penganut teori *strain* beranggapan bahwa seluruh anggota masyarakat mengikuti satu set nilai-nilai budaya, yaitu nilai-nilai budaya dari kelas menengah. Satu nilai budaya terpenting adalah keberhasilan ekonomi karena orang-orang dari kelas bawah tidak mempunyai sarana-sarana yang sah (*legitimate means*) untuk mencapai tujuan tersebut, mereka menjadi frustrasi dan beralih menggunakan sarana-sarana yang tidak sah (*illegitimate means*) di dalam keputusannya tersebut. Pendukung teori ini adalah Emile Durkheim dengan teorinya Anomie (hancurnya keteraturan sosial sebagai akibat dari hilangnya patokan-patokan dan nilai-nilai) dan Robert K Merton dengan teori Anomie yang menekankan pada pentingnya dua unsur penting di setiap masyarakat yaitu *cultural aspiration* atau *cultural goals* yang diyakini berharga untuk diperjuangkan dan *Institutionalised means* atau *accepted ways* untuk mencapai tujuan itu.

2. Teori Penyimpangan Budaya (*Cultural Deviance Theories*)

Cultural deviance theories memandang kejahatan sebagai seperangkat nilai-nilai yang khas pada *lower class* (kelas bawah). Baik *strain* maupun *cultural deviance theories* menempatkan penyebab kejahatan pada ketidakberuntungan posisi orang-orang di strata bawah dalam suatu masyarakat yang berbasiskan kelas.

Ad.3. Teori Kritikal

Teori ini merupakan suatu alternatif penjelasan terhadap kejahatan yang berbeda dengan dua perspektif sebelumnya, yang dianggap sebagai *traditions explanations*. Para kriminolog dari perspektif ini beralih dari teori-teori yang menjelaskan kejahatan dengan melihat kepada sifat-sifat pelaku atau kepada sosial. Mereka justru berusaha menunjukkan bahwa orang menjadi kriminal bukan karena cacat/ kekurangan internal tentang karena apa yang dilakukan oleh orang-orang yang berada dalam kekuasaan, khususnya mereka yang berada dalam sistem peradilan pidana.

Penjelasan alternatif ini secara tegas menolak model konsensus kejahatan dimana semua teori sebelumnya (baik dari madzab klasik maupun positif berada). Menurut teori-teori ini kalau perbuatan tidak dibuat menjadi kriminal oleh hukum, maka tidak seorang pun yang melakukan perbuatan itu

dapat disebut sebagai seorang penjahat. seperti yang terurai secara singkat teori-teori labeling, konflik dan radikal.

1. *Labeling Theory*

Para penganut *labeling theory* memandang para kriminal bukan sebagai orang yang bersifat jahat (*evil*) yang terlibat dalam perbuatan-perbuatan bersifat salah terhadap mereka adalah individu-individu yang sebelumnya pernah berstatus jahat sebagai pemberian sistem peradilan pidana maupun secara luas.

Dipandang dari perspektif ini, perbuatan kriminal tidak sendirinya signifikan, justru reaksi sosial atasnyalah yang signifikan. Jadi, penyimpangan dan kontrol atasnya terlibat dalam suatu proses definisi sosial dimana tanggapan dari pihak lain terhadap tingkah laku seorang individu merupakan pengaruh kunci terhadap tingkah laku berikutnya dan juga pandangan individu pada diri mereka sendiri.

2. *Conflict Theory*

Teori konflik lebih jauh mempertanyakan proses perbuatan hukum itu sendiri. menurut mereka pertarungan (*struggle*) untuk kekuasaan merupakan suatu gambaran eksistensi manusia. Dalam arti pertarungan kekuasaan itulah bahwa berbagai kelompok kepentingan berusaha mengontrol pembuatan dan penegakan hukum

3. *Radical (Critical) Criminology*

Dalam buku *The New Criminology*, para kriminolog Marxis dari Inggris yaitu Ian Taylor, Paul Walton dan Jack Young menyatakan bahwa adalah kelas bawah kekuatan buruh dari masyarakat industri dikontrol melalui hukum pidana para penegaknya, sementara “pemilik buruh itu sendiri” hanya terikat oleh hukum perdata yang mengatur persaingan antar mereka. Institusi ekonomi kemudian merupakan sumber dari konflik; pertarungan antar kelas selalu berhubungan dengan distribusi sumber daya dan kekuasaan, dan hanya apabila kapitalisme dimusnahkan maka kejahatan akan hilang

B. Pengertian

1. Pengertian Lalu Lintas

Menurut Undang Undang No.22 Tahun 2009 Pasal 1 butir 2, tentang LLAJ, lalu lintas adalah:

“ Gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan “.

Menurut kamus besar Bahasa Indonesia, lalu lintas adalah :

- a. (berjalan) bolak-balik; hilir mudik: banyak kendaraan
- b. perihal perjalanan di jalan dsb: pedagang-pedagang di tepi jalan sangat mengganggu

- c. perhubungan antara sebuah tempat dng tempat yang lain (dng jalan pelayaran, kereta api, dsb):

Sebagai manusia yang taat akan hukum, kita seharusnya mematuhi aturan lalu lintas dan angkutan jalan. Selain mematuhi aturan tentang lalu lintas dan angkutan jalan, kita juga wajib mengenal prasarana 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.

- a. Ruang lalu lintas jalan adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah kendaraan, orang, dan/ atau barang yang berupa jalan dan fasilitas pendukung
- b. Terminal mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang dan/ atau barang, serta perpindahan moda angkutan
- c. Marka jalan adalah suatu tanda yang berada di permukaan jalan atau di atas permukaan jalan yang meliputi peralatan atau tanda yang membentuk garis bujur, garis melintang, garis serong, serta

lambing yang berfungsi untuk mengarahkan arus lalu lintas dan membatasi daerah kepentingan lalu lintas.

- d. Rambu lalu lintas adalah bagian perlengkapan jalan yang berupa lambing, huruf, angka, kalimat dan/ atau perpaduan yang berfungsi sebagai peringatan, larangan, perintah, atau petunjuk bagi pengguna jalan.
- e. Alat pemberi isyarat lalu lintas adalah perangkat elektronik yang menggunakan isyarat lampu yang dapat di lengkapi dengan isyarat bunyi untuk mengatur lalu lintas orang dan/ atau kendaraan di persimpangan atau pada ruas jalan.

Lalu lintas dan angkutan jalan diselenggarakan dengan tujuan untuk terwujudnya pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, terpadu dengan moda angkutan lain untuk memajukan kesejahteraan umum, memperkokoh persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa, terwujudnya etika lalu lintas dan budaya bangsa, dan terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Pemerintah mempunyai tujuan untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib, dan teratur, nyaman dan efisien melalui manajemen lalu lintas dan rekayasa lalu lintas. Tata cara berlalu lintas di jalan diatur dengan peraturan perundangan menyangkut arah

lalu lintas, prioritas menggunakan jalan, lajur lalu lintas, jalur lalu lintas dan pengendalian arus di persimpangan.

Kepolisian Negara Republik Indonesia bertanggung jawab atas terselenggaranya kegiatan dalam mewujudkan dan memelihara keamanan lalu lintas dan angkutan jalan. Penyelenggaraan kegiatan dilakukan melalui kerjasama antara pembina lalu lintas dan angkutan jalan dan masyarakat.

Untuk mewujudkan dan memelihara keamanan lalu lintas dan angkutan jalan dilaksanakan kegiatan :

- a. Penyusunan program nasional keamanan lalu lintas dan angkutan jalan;
 - b. Penyediaan dan pemeliharaan fasilitas dan perlengkapan keamanan lalu lintas dan angkutan jalan;
 - c. Pelaksanaan pendidikan, pelatihan, pembimbingan, penyuluhan, dan penerangan berlalu lintas dalam rangka meningkatkan kesadaran hukum dan etika masyarakat dalam berlalu lintas;
 - d. Pengkajian masalah keamanan lalu lintas dan angkutan jalan;
 - e. Manajemen keamanan lalu lintas;
 - f. Pengatur, penjagaan, pengawalan, dan/ atau patrol;
 - g. Registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi;
- dan

h. Penegakan hukum lalu lintas.

Untuk mengendalikan pergerakan orang dan atau kendaraan agar bisa berjalan dengan lancar dan aman diperlukan perangkat peraturan perundangan yang sebagai dasar dalam hal ini Undang-undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang mengatur hal-hal sebagai berikut:

- a. instansi yang membina,
- b. penyelenggaraan,
- c. jaringan prasarana,
- d. ketentuan tentang kendaraan yang digunakan,
- e. pengemudi yang mengemudikan kendaraan itu,
- f. ketentuan tentang tata cara berlalu lintas,
- g. ketentuan tentang keselamatan dan keamanan dalam berlalu lintas,
- h. ketentuan untuk mengurangi pencemaran lingkungan,
- i. perlakuan khusus yang diperlukan untuk penyandang cacat, manusia lanjut usia, wanita hamil, dan orang sakit,
- j. sistem informasi dan komunikasi lalu lintas,
- k. penyidikan dan peningkatan pelanggaran lalu lintas serta
- l. ketentuan pidana dan sanksi yang dikenakan terhadap pelanggaran ketentuan lalu lintas

Program keselamatan merupakan prioritas utama dalam pengembangan sistem transportasi sehingga perlu ditangani dengan sebaik-baiknya sehingga setiap program yang dibuat oleh pemerintah merupakan bagian dari penurunan angka kecelakaan lalu lintas. Oleh karena itu program keselamatan lalu lintas diarahkan kepada beberapa langkah sebagai berikut:

- a. Pengembangan sistem pangkalan data kecelakaan lalu lintas yang mudah diakses oleh instansi pemerintah, akademisi atau pun masyarakat sebagai masukan dalam mempersiapkan langkah peningkatan keselamatan lalu lintas
- b. Melakukan koordinasi antar instansi dalam rangka meningkatkan keselamatan lalu lintas
- c. Menciptakan suatu sumber pendanaan keselamatan lalu lintas yang berkesinambungan
- d. Merencanakan dan merekayasa langkah-langkah untuk meningkatkan keselamatan lalu lintas
- e. Melakukan perbaikan terhadap lokasi-lokasi rawan kecelakaan
- f. Ikut berpartisipasi dalam pelaksanaan pendidikan keselamatan bagi anak sekolah
- g. Meningkatkan kualitas pengemudi
- h. Melakukan program penyuluhan keselamatan
- i. Meningkatkan standar keselamatan kendaraan

- j. Penyempurnaan peraturan perundangan lalu lintas dan angkutan jalan
- k. Peningkatan pelaksanaan penegakan hukum
- l. Pengembangan sistem pertolongan pertama pada kecelakaan
- m. Pengembangan penelitian keselamatan jalan.

2. Pengertian Kecelakaan

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, kecelakaan adalah :

“ Kejadian yang tidak di sadari akan terjadi dan menimbulkan dampak negative, dan mengenai kecelakaan, tidak hanya disebabkan oleh ketidak sadaran seseorang dalam melakukan sesuatu hal, akan tetapi kecelakaan yang dimaksud dapat pula disebabkan oleh kelalaian pengguna jalan, ketidak layakan jalan, ketidak layakan kendaraan, serta ketidak layakan jalan dan lingkungan”.

Program 5 tahun untuk keselamatan jalan, langkah strategis lebih lanjut adalah menyusun program keselamatan yang lebih makro untuk menurunkan angka kecelakaan secara nyata, misalnya dengan merubah undang-undang seperti yang telah dilaksanakan dengan telah terbitnya Undang-undang No 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, yang masih harus ditindak lanjuti dengan perumusan peraturan pelaksanaannya seperti misalnya peraturan pelaksanaan yang berkaitan dengan penerapan penegakan hukum elektronik. Langkah lain yang perlu

dilaksanakan dalam program 5 tahun adalah identifikasi dan analisis black spot lokasi yang rawan kecelakaan dan dilanjutkan audit keselamatan, untuk kemudian dilakukan langkah perbaikan.

Menurut klasifikasi, kecelakaan di bagi menjadi 3 :

a. Menurut jenis kecelakaan

1. Terjatuh- Tertimpa benda jatuh
2. Tertumbuk atau terkena benda
3. Terjepit oleh benda
4. Gerakan yang melebihi kemampuan
5. Pengaruh suhu tinggi
6. Terkena sengatan arus listrik
7. Tersambar petir
8. Kontak dengan bahan-bahan berbahaya

b. Menurut sumber atau Penyebab Kecelakaan

1. Dari mesin
2. Alat angkut dan alat angkat
3. Bahan/zat erbahaya dan radiasi
4. Lingkungan kerja

c. Menurut Sifat Luka atau Kelainan

1. Patah tulang
2. Memar

3. Gegar otak
4. Luka bakar
5. Keracunan mendadak
6. Akibat cuaca

3. Pengertian Kecelakaan Lalu Lintas

Menurut Undang Undang No.22 Tahun 2009 Pasal 1 butir 24 , LLAJ , kecelakaan lalu lintas adalah :

“ Suatu peristiwa di atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan / atau kerugian harta benda “.

Akan tetapi dalam artikel yang ada dalam “*Wikipedia*” menjelaskan tentang kecelakaan lalu lintas adalah :

“ kejadian di mana kendaraan bermotor tabrakan dengan benda lain dan menyebabkan kerusakan, kadang kecelakaan ini dapat mengakibatkan luka-luka atau kematian manusia atau kematian binatang”.

Saat ini kecelakaan lalu lintas merupakan pembunuh nomor dua di Indonesia. Perlu kita semua tahu bahwa Indonesia menduduki peringkat pertama di ASEAN sebagai negara dengan jumlah kecelakaan lalu lintas paling tinggi. Hal yang memprihatinkan lagi, kecelakaan lalu lintas di Indonesia menjadi pembunuh nomor dua setelah penyakit TBC. Hal ini

sangat mengerikan bukan. Karena sebagai manusia normal bila melihat satu kecelakaan lalu-lintas apa lagi memakan satu korban pun itu sudah suatu hal yang luar biasa tingkat kengeriannya.

Pertambahan jumlah kendaraan bermotor roda dua di Indonesia kini mencapai 24-30% dalam satu tahun. Begitu juga halnya dengan kendaraan bermotor roda empat. Namun peningkatan jumlah kendaraan ini tidak dibarengi dengan pembangunan infrastruktur yang memadai. Akibatnya potensi kecelakaan semakin besar.

Kita sering menyaksikan terjadinya kecelakaan lalu lintas yang melibatkan banyak kendaraan (tabrakan beruntun). Baik antarsesama pengendara sepeda motor, antarmobil atau antara mobil dan motor. Kecelakaan lalu lintas itu disebabkan banyak faktor. Bisa karena jarak antar kendaraan yang terlalu dekat, rem blong atau tidak pakem, maupun kurang hati-hatian dan ketidakwaspadaan pengendara dan pengemudi. . Ketiga hal di atas merupakan faktor utama penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas di jalan raya. Dari semua itu, menjaga jarak antara kendaraan di depan dan belakang menjadi bagian sangat penting. Sebab, dengan menjaga jarak yang aman antara kendaraan di depan dan belakang, maka risiko terjadi kecelakaan, semaksimal mungkin bisa dihindarkan.

Jarak aman adalah jarak yang harus diambil oleh pengendara yang berada di belakang terhadap kendaraan yang ada di depannya. Sehingga pengendara masih dapat melakukan antisipasi bila terjadi suatu hal yang sifatnya mendadak, tanpa membahayakan pengguna jalan yang lain (di depannya). Menjaga jarak aman sangat penting untuk menghindari bahaya kecelakaan atau tabrakan beruntun.

Jika kendaraan sedang berjalan dengan kecepatan 70 kilometer per jam, maka jarak aman yang harus diambil setidaknya adalah 70 meter. Demikian juga jika dalam kecepatan 100 kilometer per jam, jarak yang harus dijaga adalah 100 meter. Ini adalah jarak yang paling ideal untuk menghindari tabrakan dengan pengendara yang ada di depan atau di belakangnya.

Penggolongan kecelakaan lalu lintas dibagi sesuai dengan tingkat keparahan korban, dengan demikian kecelakaan Lalu Lintas di bagi menjadi 4 kelas, yaitu :

a. Klasifikasi berat (fatality accident)

Apabila terdapat korban yang mati (meskipun hanya satu orang) dengan korban luka-luka berat atau ringan

b. Klasifikasi sedang

Apabila tidak terdapat korban yang mati namun di jumpai sekurang-kurangnya satu orang yang mengalami luka-luka berat

c. Klasifikasi ringan

Apabila tidak terdapat korban mati dan luka-luka berat, dan hanya dijumpai korban luka-luka ringan saja.

d. Klasifikasi lain-lain (kecelakaan dengan kerugian materiil saja)

Apabila tidak ada manusia yang menjadi korban hanya berupa kerugian materiil saja, baik hanya kerusakan kendaraan saja, jalan, jembatan, dan fasilitas-fasilitas lainnya.

Dalam Pasal 231 Undang-undang No.22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan menjelaskan pengemudi kendaraan bermotor yang terlibat kecelakaan lalu lintas wajib :

- a. Menghentikan kendaraan yang di kemudikannya ;
- b. Memberikan pertolongan kepada korban ;
- c. Melaporkan kecelakaan kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia terdekat ; dan
- d. Memberikan keterangan yang terkait dengan kejadian kecelakaan.

Setiap kecelakaan lalu lintas yang terjadi di jalan raya wajib di catat dalam formulir kecelakaan lalu lintas, formulir yang di isi sebagai data forensik dan dilengkapi dengan data-data yang berasal dari rumah sakit dan semua data-data ini akan di kelola oleh Kepolisian Negara Indonesia dan dapat di dimanfaatkan oleh pembina lalu lintas dan angkutan jalan.

Pengemudi atau perusahaan angkutan umum wajib bertanggung jawab atas kerugian yang di derita oleh penumpang atau pemilik barang atau pihak ke tiga karena kelalain pengemudi. Selain bertanggung jawab atas korban kecelakaan lalu lintas, pengemudi atau perusahaan angkutan umum wajib membenahi kerusakan jalan atau perlengkapan jalan yang rusak akibat kelalaian atau kesalahan pengemudi.

Akan tetapi ketentuan ini tidak berlaku apabila :

- a. Adanya keadaan memaksa yang tidak dapat dielakkan atau diluar kemampuan pengemudi
- b. Di sebabkan oleh perilaku korban itu sendiri atau pihak ke tiga
- c. Disebabkan oleh gerakan orang atau hewan, walaupun telah di ambil tindakan pencegahan.

Dalam hal penggantian kerugian yang di derita korban besarnya di tentukan berdasarkan putusan pengadilan. Akan tetapi apabila di tempuh dengan jalan damai atau mediasi, yang dimana besarnya kerugian dapat di tentukan antara pihak yang terlibat.

C. Ketentuan Pidana Dapat Dijatuhkan Pada Kecelakaan Lalu Lintas

Kecelakaan Lalu Lintas dalam UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (“UU LLAJ”) digolongkan menjadi 3, yakni (lihat Pasal 229):

- a. Kecelakaan Lalu Lintas ringan, merupakan kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan Kendaraan dan/atau barang,
- b. Kecelakaan Lalu Lintas sedang, merupakan kecelakaan yang mengakibatkan luka ringan dan kerusakan Kendaraan dan/atau barang.
- c. Kecelakaan Lalu Lintas berat, merupakan kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia atau luka berat.

Secara umum mengenai kewajiban dan tanggung jawab Pengemudi, Pemilik Kendaraan Bermotor, dan/atau Perusahaan Angkutan ini diatur dalam Pasal 234 ayat (1) UU LLAJ yang berbunyi:

“Pengemudi, pemilik Kendaraan Bermotor, dan/ atau Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh Penumpang dan/ atau pemilik barang dan/atau pihak ketiga karena kelalaian Pengemudi.”

Namun, ketentuan tersebut di atas tidak berlaku jika:

- a. adanya keadaan memaksa yang tidak dapat dielakkan atau di luar kemampuan Pengemudi;
- b. disebabkan oleh perilaku korban sendiri atau pihak ketiga; dan/ atau
- c. disebabkan gerakan orang dan/ atau hewan walaupun telah diambil tindakan pencegahan.

Pihak yang menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas wajib mengganti kerugian yang besarnya ditentukan berdasarkan putusan

pengadilan. Kewajiban mengganti kerugian ini dapat dilakukan di luar pengadilan jika terjadi kesepakatan damai di antara para pihak yang terlibat (lihat Pasal 236 UU LLAJ).

Jadi, dapat disimpulkan bahwa bentuk pertanggungjawaban atas kecelakaan lalu lintas yang hanya mengakibatkan kerugian materi tanpa korban jiwa adalah dalam bentuk penggantian kerugian.

Dalam hal menentukan apakah kecelakaan yang mengakibatkan kerugian materi tanpa korban jiwa merupakan tindak pidana atau bukan, berikut ini dapat kami jelaskan bahwa menurut S.R. Sianturi dalam bukunya berjudul “Asas-asas Hukum Pidana di Indonesia dan Penerapannya” (2002 : 211), suatu tindakan dinyatakan sebagai tindak pidana jika memenuhi unsur-unsur:

- a. *Subjek;*
- b. *Kesalahan;*
- c. *Bersifat melawan hukum (dari tindakan);*
- d. *Suatu tindakan yang dilarang atau diharuskan oleh undang-undang/perundangan dan terhadap pelanggarnya diancam dengan pidana;*
- e. *Waktu, tempat dan keadaan.*

Jika dikaitkan dengan kecelakaan lalu lintas sebagaimana tersebut di atas, baik kecelakaan lalu lintas ringan, sedang maupun berat adalah termasuk tindak pidana. Hal ini merujuk pada ketentuan Pasal 230 UU LLAJ yang berbunyi:

“Perkara Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (2), ayat (3), dan ayat (4) diproses dengan acara peradilan pidana sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.”

Jadi, didasarkan pada uraian di atas, maka pihak yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kerugian materi saja tanpa korban merupakan pelaku tindak pidana dan akan diproses secara pidana karena tindak pidananya.

Sanksi hukum yang dapat dikenakan atas kejadian tersebut di atas bagi pengemudi karena kelalaian adalah sanksi pidana yang diatur dalam dalam Pasal 310 ayat (1) UU LLAJ yang berbunyi :

(1) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan kerusakan Kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (2), dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan dan/ atau denda paling banyak Rp 1.000.000,00 (satu juta rupiah).

Sedangkan dalam hal pengemudi kendaraan bermotor dengan sengaja membahayakan kendaraan/barang, diatur dalam Pasal 311 ayat (2) UU LLAJ yang berbunyi:

(2) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan kerusakan

Kendaraan dan/ atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (2), pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau denda paling banyak Rp 4.000.000,00 (empat juta rupiah).

Selain pidana penjara, kurungan, atau denda, pelaku tindak pidana lalu lintas dapat dijatuhi pidana tambahan berupa pencabutan Surat Izin Mengemudi atau ganti kerugian yang diakibatkan oleh tindak pidana lalu lintas (lihat Pasal 314 UU LLAJ).

Sedangkan untuk perusahaan jasa angkutan umum, dapat dikenakan sanksi yang diatur dalam pasal-pasal berikut:

Pasal 188

Perusahaan Angkutan Umum wajib mengganti kerugian yang diderita oleh Penumpang atau pengirim barang karena lalai dalam melaksanakan pelayanan angkutan”.

Pasal 191

Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerugian yang diakibatkan oleh segala perbuatan orang yang dipekerjakan dalam kegiatan penyelenggaraan angkutan”.

Pasal 193

- (1). Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pengirim barang karena barang musnah, hilang, atau rusak akibat penyelenggaraan angkutan, kecuali terbukti bahwa musnah, hilang, atau rusaknya barang disebabkan oleh suatu kejadian yang tidak dapat dicegah atau dihindari atau kesalahan pengirim.
- (2). Kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dihitung berdasarkan kerugian yang nyata-nyata dialami.
- (3). Tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dimulai sejak barang diangkut sampai barang diserahkan di tempat tujuan yang disepakati.
- (4). Perusahaan Angkutan Umum tidak bertanggung jawab jika kerugian disebabkan oleh pencantuman keterangan yang tidak sesuai dengan surat muatan angkutan barang.

Selain sanksi penggantian kerugian, perusahaan angkutan umum yang bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pengirim barang karena barang musnah, hilang, atau rusak akibat penyelenggaraan angkutan dapat diberikan sanksi berupa (lihat Pasal 199 ayat [1] UU LLAJ):

- a. peringatan tertulis;
- b. denda administratif;
- c. pembekuan izin; dan/atau
- d. pencabutan izin.

Jadi, atas kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kerugian materi namun tidak ada korban jiwa, perusahaan angkutan umum dapat dikenakan sanksi penggantian kerugian berdasarkan kerugian yang nyata-nyata dialami sebagaimana telah kami uraikan di atas dan/atau sanksi administratif sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Ketentuan Pidana Pada Kecelakaan Lalu Lintas

Menurut UU 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Pasal 310

“Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalin dengan :

1. Kerusakan kendaraan dan/atau barang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan dan/atau denda paling banyak Rp.1.000.000,00- (satu juta rupiah).
2. Korban luka ringan dan kerusakan kendaraan dan/atau barang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan/atau denda paling banyak Rp.2.000.000,00- (dua juta rupiah).

Korban luka berat, dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan/atau denda paling banyak Rp.10.000.000,00- (sepuluh juta rupiah),

dalam hal kecelakaan tersebut mengakibatkan orang lain meninggal dunia dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) tahun dan/atau denda paling banyak Rp.12.000.000,00- (dua belas juta rupiah).”

Pasal 311

Setiap orang yang dengan sengaja mengemudikan kendaraan bermotor dengan cara dan keadaan yang membahayakan bagi nyawa atau barang dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp.3.000.000,- (tiga juta rupiah).

dalam hal perbuatan tersebut mengakibatkan kecelakaan lalin dengan :

1. kerusakan kendaraan dan/atau barang, pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau denda paling banyak Rp.4.000.000,00- (empat juta rupiah).
2. korban luka ringan dan kerusakan kendaraan dan/atau barang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 4 (empat) tahun atau denda paling banyak Rp.8.000.000,00- (delapan juta rupiah).
3. korban luka berat, dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun atau denda paling banyak Rp.20.000.000,- (dua puluh juta rupiah), dalam hal kecelakaan tersebut mengakibatkan orang lain meninggal dunia dipidana dengan pidana penjara paling lama 12 (dua

belas) tahun atau denda paling banyak Rp.24.000.000,- (dua puluh empat juta rupiah).

Dalam BAB XXI yang menyebabkan mati atau luka-luka karena kealpaan terdapat pada pasal sebagai berikut:

Pasal 359 KUHP

“Barang siapa karena kesalahannya (kealpaannya) menyebabkan orang lain mati, diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau pidana kurungan paling lama satu tahun.

Pasal 360 KUHP

- (1) Barang siapa karena kesalahannya (kealpaannya) menyebabkan orang lain mendapat luka-luka berat, diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau pidana kurungan paling lama satu tahun.
- (2) Barang siapa karena kesalahannya (kealpaannya) menyebabkan orang lain luka-luka sedemikian rupa sehingga timbul penyakit atau halangan menjalankan pekerjaan jabatan atau pencarian selama waktu tertentu, diancam dengan pidana penjara paling lama sembilan bulan atau pidana kurungan paling lama enam bulan atau pidana denda paling tinggi empat ribu lima ratus rupiah.

Mengenai tabrak lari, tabrak lari umumnya merupakan istilah dengan pengertian bahwa pelaku atau dalam hal ini pengemudi kendaraan bermotor meninggalkan korban kecelakaan lalin dan ketika itu tidak menghentikan kendaraan yang dikemudikannya.

Pengemudi kendaraan bermotor yang terlibat kecelakaan lalin sebagaimana diatur dalam Pasal 231 UU 22/2009 wajib :

1. menghentikan kendaraan yang dikemudikannya.
2. Memberikan pertolongan kepada korban.
3. Melaporkan kecelakaan kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia Terdekat; dan
4. Memberikan keterangan yang terkait dengan kejadian kecelakaan.

Pengemudi kendaraan yang karena keadaan memaksa tidak dapat menghentikan kendaraan ataupun memberikan pertolongan kepada korban ketika kecelakaan lalin terjadi, keadaan memaksa dalam hal ini dimaksudkan bahwa situasi dilingkungan lokasi kecelakaan yang dapat mengancam keselamatan diri pengemudi, terutama dari amukan massa dan kondisi pengemudi yang tidak berdaya untuk memberikan pertolongan.

Terhadap hal tersebut maka pengemudi kendaraan bermotor segera melaporkan diri kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia terdekat. Jika

hal ini tidak juga dilakukan oleh pengemudi yang dimaksud maka berdasarkan Pasal 312 UU 22/2009 dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun atau denda paling banyak Rp.75.000.000.,- (tujuh puluh lima juta rupiah).

Jenis Pidana bagi pelaku tindak pidana lalu lintas

Bagi pelaku tindak pidana lalu lintas dapat dijatuhi pidana berupa pidana penjara, kurungan, atau denda dan selain itu dapat dijatuhi pidana tambahan berupa pencabutan Surat Izin Mengemudi atau ganti kerugian yang diakibatkan oleh tindak pidana lalu lintas.

Betapapun kealpaan merupakan sesuatu yang sulit dihindarkan namun hendaknya anda selalu waspada ketika anda mengemudikan kendaraan anda dengan membatasi hal-hal yang dapat mengakibatkan terjadinya kecelakaan lalin, karena nyawa anda tidaklah sebanyak ketika anda bermain play station ataupun game racing lainnya. Ingat, keluarga ataupun orang-orang terdekat yang anda sayangi menunggu anda dirumah.

D. Faktor Penyebab dan Penanggulangan Kejahatan

Kejahatan atau tindak kriminal merupakan salah satu bentuk dari perilaku menyimpang yang selalu ada dalam masyarakat. Terhadap permasalahan-permasalahan tersebut telah banyak penanggulangan di

lakukan dalam berbagai cara, baik dengan cara menggunakan hukum pidana dengan sanksi yang berupa pidana atau tanpa menggunakan jalur hukum. Modernisasi yang kita alami sekarang ini hamper berlangsung dalam segala bidang baik yang membawah pengaruh dalam pola kehidupan manusia dalam masyarakat. Modernisasi tersebut merombak struktur secara umum. Ada bebrapa faktor yang menyebabkan terjadinya sebuah kejahatan. Pertama adalah faktor yang berasal atau terdapat dalam diri si pelaku yang maksudnya bahwa yang mempengaruhi seseorang untuk melakukan sebuah kejahatan itu timbul dari dalam diri si pelaku itu sendiri yang didasari oleh faktor keturunan dan kejiwaan (penyakit jiwa). Faktor ayang kedua adalah faktor yang berasal atau terdapat di luar diri pribadi si pelaku. Maksudnya adalah, bahwa yang mempengaruhi seseorang umtuk melakukan sebuah kejahatan itu timbul dari luar diri si pelaku itu sendiri yang didasari oleh faktor rumah tangga atau lingkungan.

Menurut Hoefnagels (Arif, 1991:12) upaya penanggulangan kejahatan dapat timbul dengan cara :

a) *Criminal application* : (penerapan hukum pidana)

Contohnya : Penerapan Pasal 354 KUHP dengan hukuman maksimal yaitu 8 tahun baik dalam tuntutan maupun putusannya.

b) *Preventif without punishment* : (pencegahan tanpa pidana)

Contohnya : Dengan menerapkan hukuman maksimal pada pelaku kejahatan, maka secara tidak langsung memberikan prevensi (pencegahan) kepada public walaupun ia tidak dikenai hukuman atau shock therapy kepada masyarakat.

c) *Influencing views of society on crime and punishment* (media massa mempengaruhi pandangan masyarakat mengenai kejahatan dan pemidanaan lewat media massa).

Contohnya : Mensosialisasikan Undang-Undang dengan memberikan gambaran tentang bagaimana delik itu dan ancaman hukumannya.

Upaya pencegahan kejahatan dapat berarti menciptakan suatu kondisi tertentu agar tidak terjadi kejahatan. Penanggulangan kejahatan dapat diartikan secara luas dan sempit. Dalam pengertian yang luas, maka pemerintah beserta masyarakat sangat berperan. Bagi pemerintah adalah keseluruhan kebijakan yang dilakukan melalui perundang-undangan dan badan-badan resmi yang bertujuan untuk menegakkan norma-norma sentral dari masyarakat.

Peran pemerintah yang begitu luas, maka kunci dan strategis dalam menanggulangi kejahatan meliputi ketimpangan social, diskriminasi

nasional, standar hidup yang rendah, pengangguran dan kebodohan di antara golongan besar penduduk. Bahwa upaya penghapusan sebab dari kondisi menimbulkan kejahatan harus merupakan strategi pencegahan kejahatan yang mendasar.

Secara sempit lembaga yang bertanggung jawab atas usaha pencegahan kejahatan adalah polisi. Namun karena terbatasnya sarana dan prasarana yang dimiliki oleh polisi telah mengakibatkan tidak efektifnya tugas mereka. Lebih memungkinkan polisi juga tidak memungkinkan mencapai tahap ideal pemerintah, sarana dan prasarana yang berkaitan dengan usaha pencegahan kejahatan. Oleh karena itu, peran serta masyarakat dalam kegiatan pencegahan kejahatan menjadi hal yang sangat diharapkan.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilakukan di Polres Kab. Maros. Pemilihan lokasi ini dengan pertimbangan bahwa institusi inilah yang berhubungan dengan judul skripsi yang diangkat. Sehingga melalui institusi ini diharapkan dapat memberikan bantuan informasi dan data yang dibutuhkan dalam penelitian.

B. Jenis dan Sumber Data

Adapun jenis dan sumber data yang dipergunakan dalam penulisan skripsi ini terbagi atas dua yaitu :

1. Jenis Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang berasal dari peraturan-peraturan perundang-undangan, tulisan atau makalah-makalah, buku-buku, dan dokumen atau arsip serta bahan lain yang berhubungan dan menunjang dalam penulisan skripsi ini.

2. Jenis Data Primer

Data primer adalah data yang diperoleh secara langsung dari tempat melakukan penelitian, dan hasil yang didapat melalui wawancara dengan pihak-pihak yang terkait dengan permasalahan dalam skripsi ini.

C. Teknik Pengumpulan Data

Dalam penulisan skripsi ini, terdapat dua teknik pengumpulan data yang digunakan, yaitu :

1. Penelitian Kepustakaan (Library Research)

Sasaran penelitian kepustakaan ini terutama untuk mencari landasan teori dari objek kajian dengan cara :

- a. Mempelajari buku-buku yang berhubungan langsung dengan objek dan materi skripsi ini;
- b. Mempelajari peraturan perundang-undangan yang berhubungan dengan kecelakaan lalu lintas.

2. Penelitian Lapangan (Field Research)

Dalam penelitian ini penulis langsung ke lapangan guna mencari dan mengumpulkan data yang dibutuhkan dan melakukan wawancara dengan pihak-pihak yang terkait dan berwenang dengan penulisan skripsi ini.

D. Analisis Data

Data yang dikumpulkan dalam penelitian ini merupakan data yang sifatnya kualitatif, maka teknik analisis data yang digunakan adalah analisis kualitatif. Proses pengolahan data yang diperoleh adalah setelah data tersebut dikumpul dan dipandang cukup, kemudian data tersebut diolah dan dianalisis secara deduktif yaitu dengan berlandaskan kepada dasar-dasar

pengetahuan umum kemudian meneliti persoalan-persoalan yang bersifat khusus. Berdasarkan hasil penelitian, maka ditarik suatu kesimpulan yang merupakan hasil penelitian.

BAB IV

PEMBAHASAN

A. Data Laka Lantas Tahun 2007-2011 Satuan Lalu Lintas Polres Maros

Angka kecelakaan lalu lintas di Indonesia terbilang masih sangat tinggi. Berdasarkan data Laka Lantas Satuan Lalu Lintas Maros, kecelakaan lalu lintas dari tahun 2007-2011 mencapai 576 kasus. Faktor pelanggaran yang dilakukan pengemudi masih menjadi faktor utama pemicu terjadinya kecelakaan. Untuk itu petugas kepolisian terus melakukan kegiatan penegakan hukum lalu lintas secara selektif prioritas guna mewujudkan situasi keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.

Tabel I

Jumlah Laka Lantas

Jumlah Laka Lantas	Thn 2007	Thn 2008	Thn 2009	Thn 2010	Thn 2011	Jumlah
Jumlah kejadian	50	57	87	83	299	576
Korban MD	50	58	62	70	80	320
Korban LB	20	18	56	35	151	280
Korban LR	26	25	30	38	305	424
Jumlah	146	158	235	226	835	1600

Sumber Data : Satuan Lalu Lintas Polres Maros

Keterangan :

MD : Meninggal Dunia

LB : Luka Berat

LR : Luka Ringan

Dari tabel di atas terlihat jumlah kejadian laka lantas mencapai 576 kasus. Walaupun di tahun 2010 mengalami penurunan, akan tetapi masih korban akibat laka lantas tidak sedikit dan bahkan tahun 2011 mengalami kenaikan jumlah kasus yang sangat signifikan.

Tabel II
Profesi Pelaku Laka Lantas

Profesi Pelaku Laka Lantas	Thn 2007	Thn 2008	Thn 2009	Thn 2010	Thn 2011	Jumlah
PNS	3	3	1	1	13	21
TNI	0	3	1	0	3	7
POLRI	2	0	1	2	5	10
Karyawan Swasta	9	11	25	17	102	164
Pelajar	3	4	6	11	30	54
Mahasiswa	1	0	3	1	12	17
Pengemudi	23	21	31	38	72	185
Pedagang	0	0	1	0	0	1
Petani/Buruh	5	3	5	0	12	27
Lain-Lain	0	1	6	3	10	20
Jumlah	46	46	80	73	259	506

Sumber Data : Satuan Lalu Lintas Polres Maros

Dari tabel diatas, profesi pelaku laka lantas kebanyakan pengemudi yang mencapai 185 kasus.

Tabel III
Usia Pelaku Laka Lantas

Usia Pelaku Laka Lantas	Thn 2007	Thn 2008	Thn 2009	Thn 2010	Thn 2011	Jumlah
05-15 Tahun	0	2	2	2	10	16
16-25 Tahun	13	8	21	15	54	111
26-30 Tahun	10	13	24	19	70	136
31-40 Tahun	12	6	16	28	63	125
41-50 Tahun	7	9	13	10	47	86
51-60 Tahun	4	8	4	4	15	35
Jumlah	46	46	80	78	259	509

Sumber Data : Satuan Lalu Lintas Polres Maros

Tabel diatas menunjukkan usia pelaku lantas. Walaupun di di tahun 2010 mengalami jumlah penurunan, namun pelaku yang berusia 26-30 tahun masih mendominasi tingkat teratas dalam jumlah kasus laka lantas.

Tabel IV
Pelaku Laka Lantas Berdasarkan Jenis Kelamin

Pelaku Laka Lantas Berdasarkan Jenis Kelamin	Thn 2007	Thn 2008	Thn 2009	Thn 2010	Thn 2011	Jumlah
Jenis Kelamin						
Laki-Laki	46	46	80	73	243	488
Wanita	0	0	0	0	16	16
Jumlah	46	46	80	73	259	504

Sumber Data : Satuan Lalu Lintas Polres Maros

Tabel diatas menunjukkan jenis kelamin pelaku laka lantasi. Di mana pelaku laka lantasi kebanyakan berjenis kelamin laki-laki yang jumlahnya mencapai 488 orang. Walaupun di tahun 2010 mengalami penurunan, namun tidak terlalu mempengaruhi jumlah pelaku (laki-laki). Bahkan di tahun 2011 mencapai 243 orang

Dari kesepuluh table di atas yang diambil dari data satuan laka lantasi Kab. Maros, penulis menyimpulkan bahwa dari Tahun 2007-2011 kecelakaan di Kab. Maros terjadi 576 kasus. Di mana tiap tahunnya mengalami kenaikan dan kebanyakan korbannya mengalami luka ringan. Menurut KASAT LANTAS POLRES Maros AKP Muh. Imbar Bakri, S.Pd, Sh, MH, kecelakaan yang terjadi di Kab. Maros kebanyakan dialami oleh Karyawan Swasta yang mencapai 164 kasus . Pada umumnya mereka tidak tertib atau melanggar rambu-rambu lalu lintas. Itu di karenakan mereka mengejar waktu untuk masuk kantor (telat masuk kantor). Di samping itu juga, faktor jalan pula yang mempengaruhi terjadi kecelakaan lalu lintas di Kab. Maros. Di mana banyak jalan yang rusak (lubang atau bergelombang) dan tikungan-tikungan tajam. Menurut KASAT LANTAS Kab. Maros untuk meminimalisir terjadinya kecelakaan ataupun dampak dari kecelakaan, ada baiknya pengemudi memperhatikan hal-hal sebagai berikut berikut :

1. Penggunaan seat belt (sabuk pengaman)

Hasil penelitian menunjukkan bahwa pada setiap kecelakaan terbukti dengan digunakannya sabuk pengaman dapat mengurangi resiko kematian sebanyak $2/3$ dan mengurangi resiko luka atau cedera yang serius.

2. Maintenance (pemeliharaan)

Rancangan dan pemeliharaan kendaraan yang baik, misalnya rem yang baik dan suspensi yang dapat dikendalikan dalam keadaan darurat sehingga akan lebih siap untuk menghindari tabrakan. Beberapa skema pemeriksaan kendaraan wajib meliputi tes untuk beberapa aspek kelayakan jalan, seperti tes MOT Inggris atau Jerman dengan inspeksi TUV. Rancangan kendaraan juga telah berkembang untuk meningkatkan perlindungan setelah tumbukan, baik untuk penumpang kendaraan dan bagi mereka di luar kendaraan.

3. Desain Jalan

Trotoar lebar cocok untuk lalu lintas pejalan kaki diharapkan

- Penyeberangan pejalan kaki dekat dengan garis yang memungkinkan pejalan kaki untuk menyeberang jalan dengan aman.
- Rute pejalan kaki dipisahkan dan jalur jauh dari jalan raya utama.
- Gundukan yang dapat mengurangi kecepatan

- Kecepatan rendah batas yang ketat diberlakukan, kemungkinan oleh kamera.

4. Peraturan Pengguna Jalan

Keamanan dapat ditingkatkan dengan metode yang mendorong perilaku aman, atau mengurangi kemungkinan kesalahan driver atau pengendara. Beberapa di antaranya:

- Wajib pelatihan dan perizinan bagi pengendara
- Pembatasan mengemudi sambil mabuk atau terganggu oleh obat-obatan.
- Pembatasan penggunaan telepon selular sewaktu beraktivitas.
- Asuransi wajib untuk memberikan kompensasi korban.
- Pembatasan jam pengemudi kendaraan komersial
- Penegakan hukum lalulintas, termasuk kamera menjalankan lampu merah
- Sebuah "jam malam" yang dikenakan pada pembalap muda untuk mencegah mereka mengemudi di malam hari.
- Seorang supervisor berpengalaman untuk pendamping pengemudi yang kurang berpengalaman.
- Pembatasan kendaraan (misalnya membatasi akses ke kendaraan 'kinerja tinggi').

B. Faktor-faktor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas di Kabupaten Maros.

Dari hasil wawancara yang penulis lakukan dengan KASAT LANTAS POLRES Maros AKP Muh. Imbar Bakri, S.Pd, SH, MH, bahwa faktor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas adalah sebagai berikut :

1. Faktor Manusia

Tabel I

Laka Lantas Faktor Manusia/Pengemudi

Laka Lantas Faktor Manusia/Pengemudi	Thn 2007	Thn 2008	Thn 2009	Thn 2010	Thn 2011	Jumlah
Lengah	6	4	0	0	0	10
Lelah	0	0	1	3	3	7
Mengantuk	2	3	2	3	7	17
Sakit	0	0	0	0	0	0
Tidak tertib	28	30	51	56	186	351
Tekanan psikologi	0	0	0	0	0	0
Pengaruh obat	0	0	0	0	0	0
Pengaruh alcohol	0	0	0	0	0	0
Batas kecepatan	6	12	24	13	77	132
Jumlah	42	49	78	75	273	166

Sumber Data : Satuan Lalu Lintas Polres Maros

Dari tabel diatas menunjukkan kasus laka lantas yang diakibatkan oleh faktor pengemudi. Dari kebanyakan kasus laka lantas yang terjadi, faktor pengemudi yang tidak tertib yang menjadi kasus terbanyak dalam laka lantas yang mencapai 351 kasus.

Faktor manusia adalah kecelakaan yang diakibatkan oleh kelalaian pengemudi itu sendiri. Pengemudi yang tidak memiliki SIM, ketergangguan kondisi mental, di bawah pengaruh obat-obatan dan menggunakan handphone yang nekat membawa kendaraan di jalanan umum dapat mengakibatkan kecelakaan lalu lintas terhadap pengemudi lain maupun dirinya sendiri. Contohnya : Pengemudi asyik menggunakan ponsel, menulis SMS atau BBM saat sambil berkendara. Hal ini sudah jelas sangat mengganggu terhadap konsentrasi dalam mengemudikan kendaraan, dan rasanya tidak perlu dijelaskan bahayanya, namun masih banyak pengemudi yang nekat melakukannya.

2. Faktor Kendaraan

Tabel II
Laka Lantas Faktor Kendaraan

Laka Lantas Faktor Kendaraan	Thn 2007	Thn 2008	Thn 2009	Thn 2010	Thn 2011	Jumlah
Rem tdk berfungsi	0	0	2	0	1	3
Kemudi kurang baik	0	0	0	0	0	0
Ban kurang baik	0	0	0	0	0	0
As muka pecah	0	0	0	0	0	0
As belakang pecahbelakang	0	0	0	0	1	1
Lampu depan tdk berfungsi	0	0	0	0	0	0
Lampu belakang tdk berfungsi	0	0	0	0	0	0

Penerangan kurang baik	0	0	0	0	0	0
Lampu menyilaukan kendaraan lain	0	0	0	0	0	0
Jumlah	0	0	2	0	2	4

Sumber Data : Satuan Lalu Lintas Polres Maros

Tabel diatas menunjukkan laka lantas yang diakibatkan oleh faktor kendaraan. Akan tetapi tidak terlalu banyak laka lantas yang diakibatkan oleh kendaraan.

Faktor kendaraan adalah kecelakaan yang diakibatkan karena tidak terkendalinya kendaraan yang disebabkan oleh gangguan teknis. Contohnya : Ban yang sudah aus (gundul) tidak diganti dimana daya kelenturannya sudah sangat kurang dan sangat mudah retak bahkan meledak saat menghantam batu atau lubang. Batang as roda yang sudah tua dan tidak layak pakai mendadak patah saat di tengah jalan tol yang di belakangnya melaju kendaraan di atas 60 km/jam.

3. Faktor Jalan

Tabel III

Laka Lantas Faktor Jalan

Laka Lantas Faktor Jalan	Thn 2007	Thn 2008	Thn 2009	Thn 2010	Thn 2011	Jumlah
Rusak	1	3	0	3	5	12
Lubang	0	3	1	2	2	8
Pandangan	0	1	0	0	0	1

terhalang						
Licin	2	0	0	0	0	2
Tidak berlampu	1	0	0	0	0	1
Tidak ada marka	0	0	0	0	0	0
Tidak ada rambu	0	0	0	0	0	0
Marka rusak	0	0	0	0	0	0
Rambu rusak	0	0	0	0	0	0
Tikungan tajam	3	3	6	3	17	32
Jumlah	7	10	7	8	24	56

Sumber Data : Satuan Lalu Lintas Polres Maros

Tabel diatas menunjukkan laka lantas yang diakibatkan oleh faktor jalan. Dimana dalam tabel menunjukkan faktor jalan yang menikung (tikunga tajam) yang mengakibatkan terjadinya laka lantas.

Faktor jalan, kecelakaan ini banyak terjadi di jalan antar provinsi. Contohnya: Akibat jalan yang berlubang, jalan bergelombang, jalan yang belum di lengkapi dengan rambu peringatan, dan jalan yang belum memiliki pagar jalan.

4. Faktor Alam

Tabel IV

Laka Lantas Faktor Alam

Laka Lantas Faktor Alam	Thn 2007	Thn 2008	Thn 2009	Thn 2010	Thn 2011	Jumlah
Banjir	0	0	0	0	0	0
Longsor	0	0	0	0	0	0
Kabut	0	0	0	0	0	0
Hujan	0	0	0	0	0	0
Gempa	0	0	0	0	0	0
Tsunami	0	0	0	0	0	0
Angin Ribut	0	0	0	0	0	0

Pohon Tumbang	0	0	0	0	0	0
Jumlah	0	0	0	0	0	0

Sumber Data : Satuan Lalu Lintas Polres Maros

Tabel diatas menunjukkan faktor laka antas yang di akibatkan oleh alam. Namun dari TAHUN 2007-2011 tidak ada kasus laka lantans yang diakibatkan oleh faktor alam.

Faktor alam. Contohnya : Angin kencang yang merobohkan pohon, banjir yang menutupi lubang besar di tengah jalan sehingga jalannya kelihatan rata, karena longsor, disambar petir.

C. Upaya penanggulangan kecelakaan lalu lintas di Kabupaten Maros.

Mengingat seringnya terjadi kecelakaan lalu lintas, maka dari itu jika ingin menanggulangi kecelakaan lalu lintas secara komprehensif sehingga dapat mengantisipasi faktor-faktor kontributif terhadap masalah kecelakaan lalu lintas secara tuntas, diperlukan suatu upaya penanggulangan yang mencakup perekayasa prasarana dan sarana lalu lintas (*engineering*), pembinaan unsur pemakai jalan (*education*), serta rekayasa dalam bidang hukum atau pengaturannya termasuk penegakan hukumnya (*enforcement*).

Dari hasil wawancara penulis dengan KASAT LANTAS POLRES Maros AKP Muh. Imbar Bakri, S.Pd, SH, MH, upaya yang

telah dilakukan oleh pihak kepolisian dalam menanggulangi kecelakaan lalu lintas adalah sebagai berikut:

1. Upaya pre-emptif (penangkalan), upaya pre-emptif sebagai upaya penangkal di dalam menanggulangi kecelakaan lalu lintas, pada dasarnya meliputi perencanaan berbagai bidang yang berkaitan dengan masalah transportasi, sehingga dapat mengeliminir secara dini dampak-dampak yang mungkin akan timbul.

Upaya pre-emptif dalam menanggulangi kecelakaan lalu lintas dapat diterapkan melalui tindakan terpadu di dalam:

- a. Pengaturan pengembangan sepanjang sisi jalan;
 - b. Perencanaan tata guna lahan yang meminimumkan konflik antara lalu lintas dengan pejalan kaki dan mengurangi kebutuhan melakukan perjalanan;
 - c. Perencanaan pengembangan transportasi;
 - d. Pembudayaan disiplin berlalu lintas.
2. Upaya preventif (pencegahan), diarahkan untuk mengamankan kondisi yang potensial terhadap terjadinya kecelakaan.

Upaya preventif adalah upaya-upaya yang ditujukan untuk mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas, yang dalam bentuk konkritnya berupa kegiatan-kegiatan pengaturan lalu lintas, penjagaan tempat-tempat rawan, patroli dan pengawalan.

Mengingat bahwa kecelakaan lalu lintas terjadi karena faktor manusia, kendaraan, jalan dan lingkungan secara simultan maka upaya-upaya pencegahannya pun dapat ditujukan kepada pengaturan komponen-komponen lalu lintas serta sistem lalu lintasnya.

3. Upaya represif (penanggulangan), berupa penindakan terhadap setiap bentuk pelanggaran kasus kecelakaan lalu lintas.

Upaya represif pada hakikatnya dalam rangka melindungi kecelakaan lalu lintas merupakan upaya akhir yang biasanya disertai dengan upaya penerapan paksa. Tindakan represif dilakukan terhadap setiap jenis pelanggaran lalu lintas atau dalam bentuk pelanggaran kasus kecelakaan lalu lintas.

Penegakan hukum lalu lintas sebagai bentuk kegiatan upaya represif dilakukan terhadap setiap pemakai jalan yang melanggar hukum lalu lintas dan angkutan jalan, apabila dengan tindakan edukatif yang dilakukan dengan upaya pre-emptif dan preventif tidak dapat menanggulangi masalahnya.

Penegakan hukum yang dilakukan secara efektif dan intensif, pada hakekatnya bukan semata-mata ditujukan untuk memberikan pelajaran secara paksa atau untuk menghukum kepada setiap pelanggar yang tertindak, namun juga dimaksudkan untuk menimbulkan kejerahan bagi yang bersangkutan agar tidak

mengulangi perbuatan lagi. Dengan demikian setiap penindakan represif juga mengandung unsur preventif. Sehubungan dengan upaya represif ini, perlu disadari bersama bahwa keberhasilan upaya penanggulangan keselamatan lalu lintas melalui penindakan tidak dapat bertumpuh hanya pada keaktifan aparat penegak hukum saja, melainkan harus diperhatikan pula faktor-faktor lainnya seperti pemakai jalan yang disiplin dan mentaati semua peraturan yang berlaku yang sangat berpengaruh terhadap keberhasilan penegak hukum. Disamping kualitas para aparatnya, penegak hukum hanya akan efektif bila didukung oleh faktor-faktor lainnya, seperti perlengkapan sarana untuk menegakkan hukum, efektifitas hukumnya sendiri serta tingkat kesadaran masyarakat.

BAB V

PENUTUP

D. Kesimpulan

1. Faktor yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas adalah sebagai berikut:
 - a. Faktor manusia;
 - b. Faktor kendaraan;
 - c. Faktor jalan;
 - d. Faktor alam.
2. Upaya penanggulangan kecelakaan adalah sebagai berikut:
 - a. Upaya pre-emptif (penangkalan), diarahkan untuk mengeliminir dampak-dampak negatif yang mungkin akan timbul;
 - b. Upaya preventif (pencegahan), diarahkan untuk mengamankan kondisi yang potensial terhadap terjadinya kecelakaan;
 - c. Upaya represif (penanggulangan), berupa penindakan terhadap setiap bentuk pelanggaran kasus kecelakaan lalu lintas.

E. Saran

1. Diharapkan kepada pengendara agar meningkatkan pengetahuan dan kesadaran untuk mematuhi peraturan lalu lintas di jalan serta berhati-hati pada saat mengendarai kendaraan agar tidak terjadi kecelakaan lalu lintas.

2. Penanggulangan kecelakaan lalu lintas bukan hanya tanggung jawab pemerintah dan aparat hukum namun juga merupakan tanggung jawab seluruh lapisan masyarakat. Untuk itu masyarakat diharapkan lebih berperan aktif dalam membantu pemerintah dan aparat hukum untuk menanggulangi kecelakaan lalu lintas.

DAFTAR PUSTAKA

- A.S .Alam , 2010, *Pengantar Kriminologi Hukum*. Makassar.
- Abdoel Djamali, R., 2007. *Pengantar Hukum Indonesia*. Jakarta. PT.Rajagrafindo Persada.
- Achmad S. Soema Di Prdja.,Rd., 1977. *Pokok-Pokok Hukum Acara Pidana*.Bandung.
- Andi Zainal Abidin Farid, 1995, *Hukum Pidana 1*. Sinar Grafika. Jakarta.
- Mahrus Ali, 2011. *Dasar-Dasar Hukum Pidana*.Jakarta.Sinar Grafika
- Soesilo R, 1988, *Kitab undang-undang Hukum Pidana serta Komenta-Komentarnya, Lengkap Pasal Demi Pasal*. Politea. Bogor.
- Sahetapy J.E, 1992, *Kriminologi Suatu Pengantar*. PT. Citra Aditya. Bandung.
- Teguh Prasetyo, 2010. *Hukum Pidana*.Jakarta.PT. Rajagrafindo Persada
- Tongat, 2009. *Hukum Pidana Indonesia*.Malang
- Topo Santoso, Eva Achjani Zulfa, 2001, *Kriminologi*. PT.Raja Grafindo Persada. Jakarta.

Undang-Undang

Kitab Undang-Undang Hukum Pidana

Undang-Undang Lalu Lintas No. 22 Tahun 2009