

**PELAKSANAAN DISKREASI DALAM
PENANGGULANGAN KECELAKAAN
DI JALAN RAYA
(Studi Di Satuan Lintas Kepolisian Resos Kota Besar Medan)**

SKRIPSI

*Diajukan Guna Menenuhi Salah Satu Syarat
Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Hukum (S.H)
Program Studi Ilmu Hukum*

Oleh :
MUHAMMAD ABDILLAH
NPM : 1006200150



**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
MEDAN
2017**

ABSTRAK

PELAKSANAAN DISKRESI DALAM PENANGGULANGAN KECELAKAAN DI JALAN RAYA (Studi Di Satuan Lalu Lintas Kepolisian Resor Kota Besar Medan)

**MUHAMMAD ABDILLAH
NPM. 1006200150**

Perkembangan Lalu lintas dan angkutan jalan merupakan hal yang penting dalam meningkatkan mobilitas sosial masyarakat, sehingga Negara merasa penting untuk mengaturnya sesuai dengan perkembangan zaman agar terjaganya hak-hak warga negara dalam kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan. Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) merupakan hal yang sangat dekat dengan masyarakat. Setiap, waktu masyarakat terus bergulat dengan angkutan jalan dengan bermacam-macam kepentingannya, oleh karena itu hak warga, negara dalam berlalu lintas dijamin dan dilindungi oleh negara..

Tujuan penelitian ini untuk mengetahui penyebab terjadinya kecelakaan di jalan raya, untuk mengetahui pelaksanaan diskresi dalam penanggulangan kecelakaan di jalan raya dan untuk mengetahui upaya yang dilakukan polisi lalu lintas dalam menanggulangi kecelakaan lalu lintas. Penelitian ini yang dilakukan adalah mengarah pada penelitian hukum yuridis empiris yaitu penelitian yang dilakukan dengan cara meneliti data primer dan data sekunder. Kemudian dideskripsikan data-data yang diperoleh untuk memperoleh suatu gambaran.

Berdasarkan hasil penelitian bahwa Minimnya pengetalian mengenai peraturan hukum, marka dan rambu lalu lintas semua faktor itu yang menjadi pemicu kecelakaan yang paling besar serta penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas di jalan raya prasana Jalan (*Road*) Jalan karena kejadian kecelakaan adalah di jalan raya. Tindakan diskresi yang diputuskan oleh petugas operasional di lapangan secara langsung pada saat itu juga dan tanpa meminta petunjuk atau keputusan dari atasannya adalah diskresi yang bersifat individual, sebagai contoh untuk menghindari terjadinya penumpukan arus lalu lintas di suatu ruas jalan, petugas kepolisian memberi isyarat untuk terus bejalan kepada pengemudi kendaraan meskipun saat itu lampu pengatur lalu lintas berwarna merah Penegakan Hukum Lalu-lintas, meliputi upaya preventif dan represif. Upaya preventif dilakukan dengan kegiatan pengaturan Lalu-lintas, penjagaan/Pengawasan Lalu-lintas, pengawalan Lalu-lintas, dan patroli Lalu lintas, Sedangkan upaya represif di lakukan dengan kegiatan Penyidikan Kecelakaan Lalu-lintas dan Penindakan terhadap Pelanggaran Lintas.

Kata kunci : Diskresi, Lalu Lintas, dan Kepolisian.

DAFTAR ISI

Abstrak.....	.....
Kata Pengantar .....	.....
Daftar Isi .....	.....
BAB I : PENDAHULUAN .....	.....
A. Latar Belakang.....	.....
1. Rumusan Masalah.....	.....
2. Faedah Penelitian/Manfaat Penelitian	
B. Tujuan Penelitian .....	.....
C. Metode Penelitian .....	.....
1. Sifat/Materi Penelitian.....	.....
2. Sumber Data .....	.....
3. Alat Pengumpulan Data.....	.....
4. Anilis Hasil .....	.....
D. Defenisi Operasional.....	.....
BAB II : TINJAUAN PUSTAKA.....	.....
A. Tinjauan Umum tentang Deskresi .....	.....
B. Tinjauan Umum Tentang Kecelakaan.....	.....
C. Tinjauan umum tentang Lalu Lintas .....	.....
D. Tinjauan Umum tentang Kepolisian .....	.....
BAB III :HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	.....
A. Penyebab Terjadinya Kecelakaan di Jalan Raya .....	.....
B. Pelaksanaan Diskresi Dalam Penganggulan Kecelaan di Jalan Raya .....	.....
C. Upaya yang dilakukan polisi Lalu Lintas Dalam Menganggulanai Kecelakaan Lalu Lintas .....	.....
BAB IV :KESIMPULAN DAN SARAN.....	.....
A. Kesimpulan.....	.....
B. Saran.....	.....
DAFTAR PUSTAKA	

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Perkembangan Lalu lintas dan angkutan jalan merupakan hal yang penting dalam meningkatkan mobilitas sosial masyarakat, sehingga Negara merasa penting untuk mengaturnya sesuai dengan perkembangan zaman agar terjaganya hak-hak warga negara dalam kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan. Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) merupakan hal yang sangat dekat dengan masyarakat. Setiap waktu masyarakat terus bergulat dengan angkutan jalan dengan bermacam-macam kepentingannya, oleh karena itu hak warga negara dalam berlalu lintas dijamin dan dilindungi oleh negara.¹

Terjadinya kasus pelanggaran lalu lintas di jalan raya oleh pemakai jalan yang cenderung mengakibatkan timbulnya kecelakaan, ketidak disiplinannya pengguna jalan dan kemacetan lalu lintas yang dirasakan semakin meningkat. Hal ini karena kurangnya kesadaran masyarakat untuk menaati peraturan lalu lintas adalah seringnya terjadinya kecelakaan yang berakibat fatal.

Undang-Undang Lalu Lintas yang saat ini diberlakukan di Indonesia adalah Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dengan diberlakukannya undang-undang tersebut diharapkan masyarakat dapat mematuhi serta menaati keseluruhan aturan hukum mengenai berkendara atau berlalu lintas di Indonesia sehingga dapat terciptanya keselamatan, keamanan, dan kelancaran lalu lintas.

Pelaksanaan Undang-Undang Lalu Lintas bukan sebuah hal yang mudah untuk diterapkan. Misalnya semakin tinggi dan meratanya angka kepemilikan kendaraan bermotor, di sisi lain semakin ketatnya peraturan yang diikuti dengan tingginya nilai denda yang harus dibayar atau hukuman yang harus diterima.

Pelanggaran lalu lintas merupakan suatu keadaan dimana terjadi ketidaksesuaian antara aturan dan pelaksanaan. Aturan dalam hal ini adalah hukum yang telah ditetapkan dan disepakati oleh negara sebagai undang-undang yang berlaku secara sah, sedangkan pelaksanaannya adalah manusia atau masyarakat suatu negara yang terikat oleh hukum tersebut. Pelanggaran lalu lintas mayoritas berupa

¹ Erma Yulihastin. 2008. *Bekerja Sebagai Polisi*. Gunung Putri: Erlangga, halaman 3.

pelanggaran rambu-rambu lalu lintas dan lampu pengatur lalu lintas, seperti larangan berhenti dan parkir di tempat-tempat tertentu, menerobos lampu lalu lintas, dan lain-lain.²

Penggunaan kendaraan oleh masyarakat ini semakin lama semakin meningkat jwnlahnya, hal ini menyebabkan ruas jalan raya menjadi semakin sempit karena kendaraan yang semakin banyak. Penyempitan was jalan karena jumlah kendaraan yang banyak ini bisa menyebabkan kemacetan di jalan raya yang biasa terjadi setiap masyarakat akan menjalankan aktivitasnya di pagi hari dan saat mereka akan pulang dari menjalankan aktivitasnya pada saat sore hari.

Rekayasa di jalan raya ini dimaksudkan supaya penggunaan jalan raya sebagai salah sate sarana pendukung mobilitas masyarakat menjadi lebih efektif untuk digunakan. Upaya pemerintah untuk menciptakan kenyamanan Berta keamanan masyarakat dalam berkendara di jalan maupun jalan raya, penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan ini diserahkan kepada Dishub Kominfo yang bekerjasama dengan Polisi Lalu Lintas. Tujuan dari pemasangan rambu-rambu tersebut agar setiap pengendara sebagai pengguna jalan bisa terbantu dan bisa lebih waspada saat berkendara di jalan sehingga angka kecelakaan lalu lintas bisa ditekan.³

Berdasarkan data kepolisian (www.fokusmedan.com:2015) pada awal Januari-Februari 2015 Satlantas Polresta Medan mengadakan razia yang bertemakan Helm. Adapun penguraian pelanggaran dapat dilihat sebagai berikut :

Tabel. 1. 1. Tabel Pelanggaran Lal u Lintas

Jenis Pelanggaran	Jumlah Pelanggaran	Jumlah Keseluruhan
Light On	198	1.683
Helm	1.022	
Melawan Arus	153	
Tidaka dilengkapi surat-surat	210	
Melanggar rambu Pengatur	63	
Lain – lain	47	

Berdasarkan data terbaru yang terdapat di media cetak Tribun Medan

² *Ibid.*

³ Imran Ali, "Lakalantas", melalui <http://aliimran.blogspot.com>, diakses Sabtu, 11 Februari 2017, Pukul 19.30 wib.

(tribunmedan@yahoo.com) pada. Senin 23 Mei 2016 Satlantas Polrestabes Medan mengadakan razia yang bertemakan Ops Patuh Toba 2016 dilaksanakan pada 16 Mei-29 Mei 20016 terdapat 47 kasus lakalantas dan jumlah pelanggaran 14.847 pelanggaran. Adapun penguraian pelanggaran dapat dilihat sebagai berikut :

Tabel. 1.2. Tabel Pelanggaran Lalu Lintas Update

Jumlah Kasus	Bentuk	Jumlah	Kerugian Material
47 Kasus Lalantas	Meninggal	14 Orang	Rp. 115.000.000
	Pelanggaran	14.847	
	Ditilang	13.069	
	Ditegur	1.788	

Berbagai macam persoalan lalu lintas yang terjadi saat berlalu lintas kbususnya di kota besar seperti di Medan bukanlah persoalan sederhana. Jumlah penduduk yang tinggi mengakibatkan kebutuhan masyarakat terhadap kendaraanpun semakin tinggi. Pelanggaran terbanyak terjadi di Medan saat berlalu lintas adalah pengendara yang tidak memakai helm, melanggar rambu lalu lintas, tidak meyalakan lampu sepeda motor di Siang hari, kelengkapan kendaraan dan Surat-Surat, tidak memakai sabuk pengaman, kelebihan muatan dan melanggar arus jalan.⁴

Hal yang demikian akan tentu menghambat pengimplementasian Undang-Undang lalu lintas, sehingga seharusnya perlu ada kesadaran yang tinggi dari masyarakat sendiri untuk menjaga keselamatan diri sendiri, dan tentunya hares ada upaya yang di lakukan oleh pemerintah dan polisi agar mengurangi kemungkinan terjadinya pelanggaran lalu lintas.

Keselamatan di jalan raya sangat penting untuk diperhatikan oleh setiap pemakai jalan raya. Berbagai macam rambu lalu lintas yang dipasang baik di marka atau di badan jalan, semua itu dimaksudkan untuk menertibkan para pemakai jalan, dan secara langsung bertujuan untuk menjaga keselamatan para pemakai jalan. Akan tetapi sebagian besar cara berkendara masyarakat cenderung buruk, peraturanperaturan (rambu-rambu) di jalan raya banyak mereka langgar.

Keselamatan di jalan raya sangat penting untuk diperhatikan oleh setiap pemakai jalan raya. Berbagai macam rambu lalu lintas yang dipasang baik di

⁴ Miyaka, "Lalulintas jalan raya", melalui [http:// miyaka.blogspot.com](http://miyaka.blogspot.com) diakses pada selasa, 21 februari 2017. pukul 20.30 wib.

marka atau di badan jalan, semua itu dimaksudkan untuk menertibkan para pemakai jalan, dan secara langsung bertujuan untuk menjaga keselamatan para pemakai jalan. Akan tetapi sebagian besar cara berkendara masyarakat cenderung buruk, peraturan-peraturan (rambu-rambu) di jalan raya banyak mereka langgar.

Jumlah meningkatnya korban dalam suatu kecelakaan merupakan suatu hal yang tidak diinginkan oleh berbagai pihak, mengingat betapa sangat berharganya nyawa seseorang yang sulit diukur dengan sejumlah uang santunan saja., diangkat judul skripsi yaitu : **“Pelaksanaan Diskresi Dalam Penanggulangan Kecelakaan Di Jalan Raya (Studi di Satuan Lalu Lintas Kepolisian Resor Kota Besar Medan)”**.

1. Rumusan Masalah

Masalah dapat dirumuskan sebagai suatu pernyataan tetapi lebih baik dengan suatu pertanyaan. Keunggulan menggunakan rumusan masalah dalam bentuk pertanyaan ini adalah untuk mengontrol hasil dan penelitian, sehingga akhir dan penelitian seseorang akan dapat mengetahui apakah pertanyaan yang dirumuskan dalam rumusan masalah dapat dijawab seluruhnya.

Adapun beberapa permasalahan yang di ajukan dalam penelitian ini antara lain, sebagai berikut :

- a. Bagaimana penyebab terjadinya kecelakaan di jalan raya ?
- b. Bagaimana pelaksanaan diskresi dalam penanggulangan kecelakaan di jalan raya ?
- c. Bagaimana upaya yang dilakukan polisi lalu lintas dalam menanggulangi kecelakaan lalu lintas?

2. Faedah penelitian

Adapun yang menjadi tumpuan harapan penulis dari hasil penelitian ini adalah agar nantinya dapat memberikan suatu sumbangan yang bermanfaat antara lain :

- a. Secara Teoritis

Penulisan proposal ini dapat menjadi sumbangan ilmu pengetahuan terutama dibidang Hukum, yang nantinya dapat dijadikan sebagai sumber bacaan ataupun daftar pustaka bagi pengembangan ilmu hukum khususnya mengenai

Pelaksanaan Diskresi Dalam Penanggulangan Kecelakaan di Jalan Raya.

b. Secara praktis

Penulisan penelitian ini dapat bermanfaat bagi para pihak baik bagi kepentingan negara, bangsa, masyarakat yang membutuhkannya Secara umum. Terutama bagi mahasiswa Fakultas Hukum untuk dijadikannya sebagai acuan dalam melihat perkembangan yang terjadi dilapangan yang berkenaan dengan Pelaksanaan Diskresi Dalam Penan.ggulangan Kecelakaan Di Jalan Raya.

B. Tujuan Penelitian

Tujuan yang ingin diperoleh dalam melaksanakan penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui penyebab terjadinya kecelakaan di jalan raya.
2. Untuk mengetahui pelaksanaan diskresi dalam penanggulangan kecelakaan di jalan raya.
3. Untuk mengetahui upaya yang dilakukan polisi lalu lintas dalam menanggulangi kecelakaan lalu lintas.

C. Metode Penelitian

1. Sifat/ materi penelitian

Penelitian ini yang dilakukan adalah mengarah pada penelitian hukw-n yuridis empiris yaitu penelitian yang dilakukan dengan cara meneliti data primer dan data sekunder. Kemudian dideskripsikan data-data yang diperoleh untuk memperoleh suatu garnbaran.

2. Sumber data

Sehubungan dengan usaha untuk mencari dan mengumpulkan data yang diperlukan dalam rangka penulisan skripsi ini, maka sumber data dalam penelitian ini adalah :

a. Data Primer

Data primer adalah. sumber data penelitian yang diperoleh secara langsung dari sumbernya (tanpa melalui media perantara) di Kepolisian Resor Kota Besar Medan.

b. Data Sekunder

Data yang diperoleh peneliti secara tidak langsung melalui media perantara, yaitu terdiri atas :

- a) Bahan hukum primer yaitu, Kitab Undang-Undang, Hukum Pidana, Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan, dan peraturan-peraturan pemerintah Republik Indonesia.
- b) Bahan hukum sekunder yaitu, bahan hukum yang memberi penjelasan bahan hukum primer seperti buku-buku, karya ilmiah, hasil penelitian.
- c) Bahan hukum tersier yaitu bahan yang memberikan petunjuk terhadap bahan hukum primer dan sekunder seperti, hasil penelusuran dari Internet.

3. Alat pengumpul data

Data yang diperoleh dari data primer menggunakan alat pengumpulan data berupa wawancara. Data yang diperoleh dari data sekunder menggunakan alat pengumpul data berupa studi dokumentasi atau melalui penelusuran literatur.

4. Analisis data

Untuk memecahkan masalah yang ada kemudian ditarik suatu kesimpulan dengan memanfaatkan data yang telah dikumpulkan melalui studi dokumen, maka hasil penelitian ini terlebih dahulu dianalisis dengan menggunakan analisis kualitatif, yaitu membahas hasil penelitian yang diuraikan dengan menggunakan kalimat.⁵

D. Definisi Operasional

Definisi operasional atau kerangka konsep adalah kerangka yang menggambarkan hubungan antara definisi-definisi. / konsep-konsep khusus yang diteliti dalam penulisan ini. Maka dijabarkanlah definisi operasionalnya yaitu :

1. Diskresi adalah suatu wewenang menyangkut pengambilan suatu keputusan pada kondisi tertentu atas dasar pertimbangan dan keyakinan pribadi seseorang, dalam hal ini polisi.
2. Kecelakaan lalu lintas ialah 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.
3. Lalu Lintas dalam Undang-undang Republik Indonesia Nomor 14 Tahun 1992, ditetapkan pengertian lalu lintas adalah gerak kendaraan, orang dan hewan di jalan.

⁵ Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara. 2014 *Pedoman Penulisan Skripsi*. Medan, Halaman 6.

4. Kepolisian adalah Kepolisian Nasional di Indonesia, yang bertanggung jawab langsung di bawah Presiden. Polri mengemban tugas-tugas kepolisian di seluruh wilayah Indonesia. Polri dipimpin oleh seorang Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia (Kapolri).

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Umum tentang Diskresi

Diskresi dalam bahasa Belanda *Discretionair* atau dalam bahasa German dikenal dengan istilah *Freises Ermessen* dan dalam bahasa Inggris *Discretionary Power* merupakan suatu bentuk penyimpangan terhadap asas *legalitas* dalam pengertian *wet inatigheid van bestuur* sehingga merupakan pengecualian dari asas *legalitas*.⁶

Para peneliti telah mengidentifikasi berbagai faktor yang mempengaruhi keputusan diskresi. Misalnya dalam melakukan penahanan (suatu aspek penting yang sering diteliti) bahwa keturunan, umur, jenis kelamin tersangka sangat mempengaruhi keputusan untuk menahan atau membebaskan. Penelitianpenelitian lain memperlihatkan bahwa situasi dan faktor-faktor interactive memainkan peranan besar dalam keputusan Polisi.

Sebagai contoh antara lain kehadiran korban dan kesediaan korban melapor/menuntut, adanya hubungan antara pelaku dan korban sebelum kejadian; apakah korban merupakan pihak yang memprovokasi kejadian tersebut; adanya saksi, apakah kejadian tersebut merupakan hal yang sering terjadi sebelumnya antara kedua pihak; bagaimana sikap pelaku terhadap Polisi; menghargai atau melecehkan.

Suatu studi tentang pelanggaran ketentuan mengemudi sambil mabok (*drunkdriving statutes*) menemukan bahwa kurang lebih sepertiga anggota/Pejabat Polisi di Amerika setidaknya sekali dalam setahun memilih tidak menyetop kendaraan yang paint diduga dikemudikan seorang yang sedang mabuk. Kira-kira seperempat dari Pejabat Polisi tersebut tidak melakukan penahanan walaupun setelah kendaraan distop, diketahui pengemudinya dalam keadaan mabuk.

Faktor-faktor yang mempengaruhi tindakan diskresi tersebut menurut Maine adalah: lamanya masa dings anggota, jabatan/pangkat anggota, pandangan anggota tentang kasus tersebut dibandingkan kasus lainnya dan tingkat frustrasi anggota tentang tidak efektifnya sistim peradilan pidana. Dengan demikian,

⁶ Marwan Effendy. 2012. *Diskresi, penemuan Hukum, Korporasi dan Tax Amnesty Dalam Penegakan Hukum*. Jakarta : Referensi, halaman 6-7.

bentuk pelanggaran dan keadaan si pelanggar ikut menentukan keputusan Polisi untuk menggunakan diskresi.

H. R. Abdussalam mencatat bahwa diskresi yang dilakukan Pejabat Polisi merupakan keputusan-keputusan yang hampir tidak kelihatan. ini disebabkan adanya diskresi Pejabat Polisi kebanyakan tidak dipahami dan dihargai oleh masyarakat karena tidak diakui oleh para pimpinan dan pejabat-pejabat negara. Penggunaan diskresi oleh anggota juga jarang sekali diamati secara teliti oleh masyarakat, anggota Dewan Perwakilan Rakyat (DPR), Pengadilan, dan para pimpinan Kepolisian termasuk para perwira lapangan. Anggota patroli dan reserse bekerja sendiri atau bersama mitra yang sating mendukung. Seringnya terjadi situasi dimana korban dan pelapor tidak mau memperpanjang urusannya dengan Polisi. Adanya situasi dimana. Pejabat Polisi tidak melakukan penahanan dan tidak membuat laporan atas kejadian tersebut yang merupakan hat yang Bering terjadi. Situasi di atas menyebabkan penggunaan diskresi tidak dapat dievaluasi. Hal ini berakibat bahwa penggunaan diskresi berpotensi menimbulkan masalah.⁷

Inkonsistensi adalah salah satu masalah yang terkait dengan diskresi. Diskresi membolehkan anggota untuk menerapkan perbedaan dalam menangani suatu peristiwa. Kritik terhadap hal ini adalah kemungkinan terjadinya diskriminasi yaitu dalam situasi yang sama pelanggar diperlakukan berbeda karena warna kulit atau kedudukannya. Contoh lain adalah perlakuan terhadap wanita yang biasanya lebih lunak daripada terhadap laki-laki.

Unpredictability juga merupakan masalah yang dikaitkan dengan diskresi. Variasi penerapan hukum oleh Polisi dapat membingungkan masyarakat, sebagai contoh suatu jalan raya dengan batas. Kecepatan 55 mile/jam dimana pengguna biasa melaju sampai 65 mile/jam tanpa gangguan Polisi sepanjang tidak melampaui 68 mile/jam. Pada saat petugas yang biasa bertugas cuti dan diganti anggota lain, timbul masalah karena pada kecepatan 63 mile/jam para pengguna jalan ditindak oleh anggota pengganti tersebut. Secara resmi mereka ditindak karena pelanggaran Undang-Undang Lalu Lintas, namun sebenarnya mereka ditindak karena perbedaan standar pribadi antara kedua petugas Polisi.

Diskriminasi dan *inkonsistensi* dalam penggunaan diskriminasi dikritik

⁷ H.R. Abdussalam. 2014. *Ilmu Kepolisian*. Jakarta : PTIK, halaman 23

atas dasar ketidakadilan. Prinsip kesetaraan di depan hukum menyatakan bahwa setiap orang harus diperlakukan sama apabila mereka melakukan perbuatan yang relatif sama. Cohen menyatakan bahwa keadilan dapat mempunyai arti yang lain, yaitu *Just Deserts*. Prinsip *Just Deserts* menyatakan bahwa untuk diperlakukan adil seseorang harus menerima perlakuan yang wajar/seharusnya bagi mereka, tanpa melihat apakah perlakuan tersebut sama dengan yang lain. Pejabat Polisi dapat menerapkan hal ini secara berbeda kepada orang-orang dalam kasus-kasus tertentu. Menurut Cohen *The problem of discretion is the problem of good judgment*.⁸

Sebagai contoh seorang yang melanggar batas kecepatan karena mengantarkan orang yang terluka ke Rumah Sakit seharusnya tidak perlu ditindak sedangkan orang lain yang melakukan hal yang sama di tempat yang sama tanpa alasan yang tepat tidak seharusnya dibebaskan dari penindakan. Hal ini yang harus dipahami Pejabat Polisi bilamana seseorang harus ditindak atau tidak ditindak. *Lack of Accountability* juga merupakan problem dalam penggunaan diskresi. Sebagian anggota beranggapan bahwa diskresi yang mereka punyai adalah tanpa batas. Para pimpinan sangat khawatir bahwa perilaku anggota tidak dapat dikendalikan bila tidak diawasi langsung bahkan kemungkinan menggunakan tindakan-tindakan *illegal* dalam bertugas.

Berdasarkan pengamatan menurut Okkan bahwa petugas-petugas lapangan/bawahan dalam beberapa hal mempunyai otonomi yang lebih besar dalam pengambilan keputusan daripada para perwira dan pimpinan. Otonomi petugas lapangan dipengaruhi berbagai faktor, sebagian besar tugas-tugas bawahan tidak dapat direncanakan dengan teliti karena sifatnya yang selalu mendadak, seperti mendatangi tempat kejadian perkara dan melayani situasi darurat lainnya. Para supervisor jarang dapat melakukan pengawasan langsung atas pelaksanaan tugas patroli tersebut.

Para *reserse* dengan pakajannya bahkan lebih tidak terlihat oleh para pimpinannya dan juga oleh masyarakat daripada petugas-petugas berseragam sehingga akuntabilitas penggunaan waktu dan penanganan kegiatan lebih sulit dipantau. Sebagai akibatnya dikawatirkan diskresi digunakan sebagai alasan

⁸ Verawati. <http://Verawati.wordpress.com/Diskresi> Kepolisian. Diakses pada Senin, 13 Februari 2017. Pukul 20.08 WIB.

turunnya kinerja. Dilain pihak diskresi akan digunakan untuk maksud negatif dengan imbalan uang. Dalam hal ini mengidentifikasi diskresi yang berlebihan sebagai benih tumbuhnya korupsi.⁹

Penerapan diskresi dapat dilihat dengan kenyataan sehari hari, lihat saja contoh diskresi kepolisian untuk menggunakan senjata api, khususnya tertuju kepada aparat yang berhadapan dengan kejahatan, ketika akan melumpuhkan penjahat tersebut, dan pada umumnya tidak ada masalah, tetapi manakala timah panas tersebut bersarang ke sasaran lain (kepada warga yang tidak bersalah) bukan tidak mungkin publik yang lain akan marah, bahkan menghujat polisi habis habisan di samping akses publik untuk menuntut polisi yang salah tembak tersebut kemeja hijau, tetapi hukum pidana fisik tidak memakai kesalahan di sana kalau orang telah melanggar ketentuan dia diberi pidana denda atau rampas.¹⁰

Diskresi kelihatannya akan terus menjadi bahan konflik antara atasan dan bawahan. Tekanan-tekanan agar Polisi menangani berbagai masalah secara adil, adanya tuntutan-tuntutan ganti rugi, keinginan untuk meningkatkan produk-tivitas dan lainnya menyebabkan para pimpinan terus mengupayakan pengurangan penggunaan diskresi. Diskresi merupakan hal yang membingungkan, dan menarik dalam pelaksanaan tugas Polisi. Penggunaan diskresi secara bijaksana merupakan hal yang menantang secara etik, penggunaannya secara baik akan membolehkan seorang Polisi untuk menindak orang yang dianggapnya perlu ditindak dan melepaskan orang yang dianggapnya tidak perlu ditindak.

Dengan menggunakannya anggota dapat mengekspresikan otonominya dalam menghadapi tugas-tugasnya. Diskresi juga dapat merupakan alasan yang tepat bagi seorang anggota untuk menyembunyikan ketidaktahuannya tentang peraturan perundang-undangan. Para pakar yang mendukung agar Polisi hanya menerima tamatan Sekolah Tinggi/Sarjana menganggap bahwa latar belakang pendidikan ini akan membuat seorang anggota mempunyai penilaian yang lebih baik dan bijaksana atas situasi yang dihadapi sehingga dapat menggunakan diskresi secara tepat. Sebaliknya ada yang berpendapat bahwa akal sehat dan pengalaman lebih penting dari latar belakang pendidikan dalam penggunaan

⁹ *Ibid*

¹⁰ Moeljatno. 2009. *Asas-asas Hukum Pidana*. Jakarta : Wacana Intelektual, halaman 165

diskresi.

Sejak 1960 Pejabat Polisi mendapat tekanan untuk meningkatkan kinerja dan pengetahuan mereka untuk menghadapi berbagai masalah kemasyarakatan. Berbagai rencana reformasi pemolisian pada 1990-an juga lebih melibatkan penggunaan diskresi oleh anggota-Pejabat Polisi secara lebih luas. Pendekatan *Problem-Solving* dimulai dengan kenyataan bahwa Polisi secara berulang-ulang menghadapi masalah yang sama dalam masyarakat tertentu dimana polisi tidak berhasil secara tuntas mengatasinya sehingga, masalah terus berulang.

Pendekatan *Problem Solving* mengharuskan Pejabat polisi untuk menerapkan strategi dan taktik untuk mengatasi sumber dari masalah yang terus berulang itu. Anggota diharapkan untuk menerapkan diskresi yang luas untuk menemukan solusi yang permanen terhadap masalah-masalah yang berulang terutama masalah yang tidak memerlukan penegakan hukum. *Neighborhood response policing* yang dikembangkan di Boston dan Houston, mengutamakan masukan dari masyarakat sebagai dasar perencanaan operasi kepolisian. Anggota/Pejabat Polisi dan para pimpinannya bertemu dengan masyarakat secara berkala untuk merumuskan prioritas-Kamtibmas untuk lingkungan tersebut. Dengan cara ini masyarakat ikut membatasi diskresi yang dilakukan Polisi berdasar kesepakatan masyarakat. Para pimpinan polisi harus menyeimbangkan upaya mereka dalam penggunaan diskresi dengan harapan masyarakat dalam upaya menegakkan hukum. Hal ini meliputi antara lain perilaku anggota yang diskriminatif terhadap berbagai pelanggaran hukum. Sehingga masalah kronis dapat diatasi tetapi harapan masyarakat akan keadilan dapat terpenuhi.

B. Tinjauan Umum Tentang Kecelakaan

Kecelakaan adalah suatu kejadian tak diduga dan tidak dikehendaki yang mengacaukan proses aktivitas yang telah diatur. Kecelakaan terjadi tanpa disangka-sangka dalam sekejap mata, dan setiap kejadian terdapat empat faktor bergerak dalam satu kesatuan berantai, yakni lingkungan, bahaya, peralatan dan manusia. Kecelakaan dapat terjadi setiap saat dan dimana saja. Kecelakaan bisa terjadi di darat, laut dan udara tetapi umumnya terjadi di dunia transportasi . atau lalu lintas dalam bentuk keelakaan lalu lintas.

Penyebab dasar terjadinya kecelakaan, diakibatkan karena faktor :

a. Hereditas (keturunan), misalnya :

- 1) Keras kepala;
- 2) Pengetahuan lingkungan jelek.

Karena hal tersebut di atas akhirnya kurang hati-hati dan akibatnya akan terjadi kecelakaan.

b. Kesalahan manusia

Kelemahan sifat perseorangan yang menunjang terjadinya kecelakaan, misalnya :

- 1) Kurang pendidikan;
- 2) Angkuh;
- 3) Cacat fisik atau mental.

Karena sifat di atas, timbul kecenderungan kesalahan dalam kerja yang akhirnya mengakibatkan kecelakaan.

c. Perbuatan salah karena kondisi bahaya (tidak aman), misalnya:

- 1) Secara fisik/mekanik i-ninggalkan alai pengaman;
- 2) Pencahayaan tidak memadai;
- 3) Mesin sudah tua;
- 4) Mesin tidak ada pelindungnya.

d. Kesalahan (accident), misalnya.:

- 1) Akan menlrnpa diri sendiri;
- 2) Mengakibatkan kecelakaan orang lain (termasuk keluarganya).

e. Dampak kerugian

Misainya:

- 1) Kerusakan pada tubuh korban seperti luka, patah, dan luka bakar.
- 2) Kerusakan pada harta benda seperti strees yang berlebihan pada sesuatu alat baru akan memberikan akibat setelah beberapa lama kemudian.

Secara hierarki, ada tiga penyebab kecelakaan yaitu ¹¹:

1. Penyebab Langsung

Penyebab langsung adalah sebab-sebab secara langsung mengakibatkan terjadinya sebuah kecelakaan. Penyebab langsung biasanya dibedakan ke dalam dua kriteria, yaitu:

¹¹ Miyaka. "Lalulintas jalan raya" melalui miyaka.blogspot.com *Op.Cit*

1) Tindakan tidak aman

Contoh tindakan tidak aman adalah mengoperasikan alat tanpa izin, mengoperasikan alat di atas batas kecepatan maksimum, menggunakan alat yang tidak lengkap.

2) Kondisi tidak aman

Contoh kondisi tidak aman adalah alat atau perkakas yang rusak, rambu-rambu tidak lengkap, kurangnya lampu penerangan, temperatur yang terlalu rendah atau terlalu tinggi.

2. Penyebab Dasar

Penyebab dasar adalah hal-hal yang mengakibatkan atau mendorong penyebab langsung. Penyebab dasar dibedakan dalam dua kategori, yaitu :

1) Faktor personal

Yang dimaksud dengan faktor personal adalah faktor-faktor di dalam diri korban yang mendorong dirinya untuk melakukan tindakan tidak aman. Contohnya adalah kurang pengetahuan, kemampuan yang kurang (baik secara fisik maupun kejiwaan), *strees*, dan motivasi yang tidak tepat. Misalnya rangsangan bonus akan menyebabkan seseorang untuk mengendarai kendaraan di atas batas kecepatan yang telah ditentukan.

2) Faktor pekerjaan

Contoh faktor pekerjaan adalah kepemimpinan yang kurang, peralatan dan material kurang, standar kerja kurang

3. Kurang Kendali (*Lack of Control*)

Kurang kendali dapat diterjemahkan sebagai kegagalan manajemen dalam memenuhi dan menegakkan standar yang ada di dalam perusahaan. Contohnya adalah pelatihan yang kurang, tidak teriadwainya inspeksi terencana, atau analisa kecelakaan salah.

Adapun beberapa faktor risiko terjadinya kecelakaan lalu lintas yaitu :

a. Faktor manusia

Faktor manusia memiliki kontribusi terbesar sebagai penyebab kecelakaan sebesar 75%. Faktor manusia terdiri dari pengemudi, penumpang dan pengguna jalan. Seorang pengemudi harus memiliki keterampilan mengemudi yang baik, kesehatan yang mendukung dan memiliki SIM. Pengemudi yang baru

belajar mengemudi biasanya memiliki risiko yang tinggi untuk mendapatkan kecelakaan, karena pengemudi tersebut "belum menguasai secara pasti tata cara yang baik dalam mengemudi, selain itu bisa pula merugikan orang lain baik pejalan kaki maupun pengemudi yang lain yang sudah mahir. Permasalahan seperti ini biasanya dianggap bukan hal yang penting, padahal sepantasnya seseorang yang belum mahir dalam mengemudi tidak berhak untuk mengemudi, oleh karena itu pemberian dan kepemilikan SIM juga adalah hal yang perlu diperhatikan. Sebaiknya orang yang akan diberi SIM diberikan tes yang menguji kemampuan orang tersebut mengemudikan kendaraan.

Terkhusus bagi kendaraan yang memuat penumpang yang banyak melebihi kapasitas agar berhati-hati karena hal ini juga dapat memicu terjadinya kecelakaan. lalu lintas. Biasanya pejalan kaki adalah sasaran empuk bagi pengemudi yang ugal-ugalan dan sebenarnya belum mampu mengemudi. Pejalan kaki juga seharusnya berjalan pada tempatnya, seperti di trotoar untuk menghindari risiko kecelakaan lalu lintas. Faktor pengemudi berk-altan dengan perilaku pengemudi (seperti tidak disiplin, ngebut, mengantuk, mabuk, letih, dsb), kecakapan pengemudi (pengemudi baru/lama, banyak pengalaman dalam mengemudi, dsb) dan umur pengemudi (umur pengemudi kurang dari 20 tahun atau lebih dan 55 tahun).

b. Faktor kendaraan

Kontribusi faktor kendaraan untuk menyebabkan kecelakaan adalah sebesar 5%. Jalan raya dimanfaatkan oleh berbagai jenis kendaraan baik kendaraan bermotor (sepeda motor, mobil pribadi, bus, truk, bemo roda tiga, oplet, dsb). Kendaraan bermotor dan mobil lebih memiliki risiko yang tinggi kendaraan yang memberi kontribusi terbesar untuk terjadinya kecelakaan lalu lintas adalah sepeda motor. Tercatat bahwa sepeda motor adalah kendaraan yang paling memiliki risiko tinggi terhadap kecelakaan lalu lintas, karena terkadang pengemudi sepeda motor menyetir motornya secara ugal-ugalan dengan menyelip-nyelipkan motornya di antara kumpulan mobil.

c. Faktor jalanan

Faktor ini memberikan kontribusi untuk kecelakaan lalu lintas adalah sebesar 5%. Faktor jalanan terdiri dari keadaan fisik jalanan dan ketersediaan rambu-rambu lalu lintas. Jalan yang dipenuhi dengan rambu-rambu lalu lintas dapat mengurangi terjadinya kecelakaan lalu lintas. Karena rambu tersebut bisa menjadi peringatan bagi pengguna jalan. Kemacetan di jalan raya dapat menyebabkan kecelakaan, begitu pula jalanan yang sepi rawan terhadap kecelakaan karena memancing pengguna jalan yang menggunakan kendaraan untuk ngebut. Keadaan jalan yang mempengaruhi terjadinya kecelakaan lalu lintas adalah struktur jalanan (datar/mendaki/menurun, lurus/berkelok-kelok), kondisi jalanan (mulus/berlubang-lubang/berbatu-bata), Jenis jalanan (jalan tol, lorong sempit), dan status jalanan (jalan desa/jalan provinsi/negara)

d. Faktor lingkungan

Faktor ini memberikan kontribusi untuk menyebabkan kecelakaan lalu lintas sebesar 1 %. Yang termasuk dalam faktor ini adalah kondisi cuaca dan geografik. Adanya kabut, hujan, dan jalan licin dapat menjadi faktor risiko terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Sebuah teori yang bernama Teori Domino, dalam teorinya itu menyebutkan bahwa pada setiap kecelakaan yang menimbulkan cedera, terdapat lima faktor secara berurutan yang digambarkan sebagai lima domino yang berdiri sejajar yaitu :

- a. Kebiasaan;
- b. Kesalahan seseorang;
- c. Perbuatan dan kondisi tidak aman; dan
- d. Kecelakaan.

Heinrich mengemukakan bahwa hazard diambil, akan memutuskan rangkaian sebab akibat, hingga tidak terjadi kecelakaan. Hal ini merupakan kunci dari usaha pencegahan kecelakaan. Teori domino Heinrich ini membawa perubahan besar dalam cara berpikir orang yang berkecimpung dalam usaha mencegah kecelakaan dan dianut di berbagai negara.

Birds memodifikasikan teori domino Heinrich dengan menemukan

teori Management yang berisikan lima faktor dalam urutan suatu kecelakaan yaitu :

- a. Manajemen;
- b. Sumber;
- c. Gejala-gejala;
- d. Kontak;
- e. Kerugian;¹²

Teori Birds Itu dikemukakan bahwa usaha pencegahan kecelakaan kerja hanya dapat berhasil apabila kita mulai memperbaiki tentang manajemen tentang keselamatan dan kesehatan. kerja. Kemudian, *praktek* di bawah standar atau *unsafe acts* dan kondisi di bawah standar atati *unsafe conditions* hanya merupakan penyebab seketika suatu kecelakaan, merupakan gejala dari penyebab utama akibat kesalahan manajemen. Dalam penelitiannya, Birds mengemukakan bahwa kejadian ringan, satu kecelakaan berat disertai oleh 10 keadaan kecelakaan ringan 30 kejadian kecelakaan yang menimbulkan kerusakan harta benda dan 600 kejadian - kejadian hampir celaka. Bercacu pada teori-teori tersebut, maka upaya-upaya yang diambil untuk mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas antara lain :

- a. Menggencarkan upaya penerangan kepada pengemudi kendaraan mengenai kecelakaan lalu lintas ten-nasuk faktor risiko, kerugian yang ditimbulkan, maupun upaya untuk menghindari terjadinya. kecelakaan lalu lintas.
- b. Meningkatkan operasi kelayakan fisik kendaraan sehingga para pengemudi lebih memperhatikan kelayakan dan kesiapan fisik kendamannya untuk dikemudikan.
- c. Memberikan sanksi yang tegas bagi pelanggaran terhadap rambu-rambu lalu lintas dan marka jalan.
- d. Senantiasa menggunakan pengaman seperti *seat belt*, penggunaan helm kettka mengemudikan kendaraan.
- e. Meningkatkan kesadaran masyarakat dalam penggunaan jalan raya, dalam hal ini sikap hati-hati dan kesabaran.
- f. Perluasan jalan dan penambahan jalan alternatif bisa mengurangi kepadatan lalu lintas dan bisa mengurangi terjadinya kecelakaan lalu lintas.

¹² Imran Ali. Lakalantas” melalui, <http://aliimran.blogspot.com> Op. Cit

Penempatan pos-pos pelayanan terhadap bantuan kecelakaan lalu lintas juga bisa meminimalkan jumlah korban, penanganan secara langsung terhadap korban juga bisa mencegah tingginya jumlah korban yang terluka parah atau mati. Selain itu, dengan adanya pos pelayanan ini masyarakat juga dapat ditinjau dan diamati secara langsung, sehingga mereka lebih berhati-hati.

C. Tinjauan Umum tentang Lalu Lintas

Pelanggaran lalu lintas tertentu atau yang sering disebut dengan tilang merupakan kasus dalam ruang lingkup hukum pidana yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992. Hukum pidana mengatur perbuatan-perbuatan yang dilarang oleh undang-undang dan berakibat diterapkannya hukuman hancur barang siapa yang melakukannya dan memenuhi unsur-unsur perbuatan yang disebutkan dalam undang-undang pidana Tujuan hukum pidana adalah untuk menakut-nakuti orang agar tidak melakukan perbuatan yang tidak baik. dan mendidik seseorang yang pernah melakukan perbuatan yang tidak baik menjadi baik dan dapat diterima.

Hukum pidana juga dikenal dua jenis perbuatan yaitu kejahatan dan pelanggaran, kejahatan ialah perbuatan yang tidak hanya bertentangan dengan Undang-Undang tetapi juga bertentangan dengan nilai moral, nilai agama dan rasa keadilan masyarakat, contohnya mencuri, membunuh, berzina, memperkosa dan sebagainya. Sedangkan pelanggaran ialah perbuatan yang hanya dilarang oleh undang-undang, seperti tidak memakai helm, tidak menggunakan sabuk pengaman dalam berkendara, dan sebagainya.

Pelanggaran terhadap aturan hukum pidana segera diambil tindakan oleh aparat hukum tanpa ada pengaduan atau laporan dari pihak yang dirugikan, kecuali tindak pidana yang termasuk delik aduan seperti perkosaan, kekerasan dalam rumah tangga dan pencurian oleh keluarga. Sedangkan hukuman terdakwa yang terbukti kesalahannya dapat dipidana mati/dipenjara/kurungan atau denda dengan pidana tambahan seperti dicabut hak-hak tertentu. Pelanggaran lalu lintas tertentu atau tilang yang sering biasanya adalah pelanggaran terhadap Pasal 54 mengenai kelengkapan Surat kendaraan SIM dan STNK serta. Pasal 59 mengenai muatan berlebihan truk angkutan kemudian pelanggaran Pasal 61 seperti salah

rnernasuk jalur lintas kendaraan.

Namun seringkali dalam penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas tidak sesuai dengan ketentuan hukum yang berlaku. Banyak kasus pelanggaran lalu lintas yang diselesaikan di tempat oleh oknum aparat penegak hukum atau Polantas, dengan kata lain perkara pelanggaran tersebut tidak sampai diproses menurut hukum. Pemberian suap kepada Polantas dapat dikenakan tindak pidana terhadap penguasa umum dengan pidana penjara paling lama 2 tahun delapan bulan (Pasal 209 KUHP). Bahkan usaha atau percobaan untuk melakukan kegiatan tersebut juga dapat dipidana penjara (Pasal 53 ayat (1) dan (2) Jo Pasal 209 KHUP), sedangkan bagi Polantas yang menerima suap dapat dikenakan tindak pidana dengan ancaman penjara paling lama lima tahun (Pasal 419 KUHP).

Singkatnya, persidangan kasus lalu lintas adalah Acara Pemeriksaan Cepat, dalam proses tersebut para terdakwa pelanggaran ditempatkan di suatu ruangan. Kemudian hakim akan memanggil Nama terdakwa satu persatu untuk membacakan denda. Setelah denda dibacakan hakim akan menyetujui palu sebagai tanda keluarnya suatu putusan.

Tilang sesuai dengan penjelasan Pasal 211 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 Tentang KUHAP dimaksudkan sebagai bukti bahwa seseorang telah melakukan pelanggaran lalu lintas jalan.

Bentuk-bentuk pelanggaran lalu lintas di antaranya sebagai berikut :

1. Menggunakan jalan dengan cara yang dapat merintangi membahayakan ketertiban atau keamanan lalu lintas atau yang mungkin menimbulkan kerusakan pada jalan;
2. Mengemudikan kendaraan bermotor yang tidak dapat memperlihatkan Surat Izin Mengemudi (SIM), Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNYQ, Surat Tanda Uji Kendaraan (STUD) yang sah atau tanda bukti lainnya sesuai peraturan yang berlaku atau dapat memperlihatkan tetapi masa berlakunya sudah kadaluwarsa;
3. Membiarkan kendaraan bermotor dikemudikan oleh orang lain yang tidak memiliki SIM;
4. Tidak memenuhi ketentuan peraturan perundang-undangan lalu lintas jalan tentang penomoran, penerangan, peralatan, perlengkapan, pemuatan

kendaraan dan syarat penggantian dengan kendaraan lain,

5. Membiarkan kendaraan bermotor yang ada di jalan tanpa dilengkapi plat tanda nomor kendaraan yang sah, sesuai dengan surat tanda nomor kendaraan yang bersangkutan;
6. Pelanggaran terhadap perintah yang diberikan oleh petugas pengatur lalu lintas lalan, rambu-rambu atau tanda yang ada di permukaan jalan;
7. Pelanggaran terhadap ketentuan – ketentuan tentang ukuran dan muatan yang diijinkan, cara menaikkan dan menurunkan penumpang dan atau cara memuat dan membongkar barang; dan
8. Pelanggaran terhadap izin trayek, jenis kendaraan yang diperbolehkan beroperasi di jalan yang ditentukan.

Tentunya dari permasalahan yang terjadi pada kondisi lalu lintas di Indonesia telah menimbulkan berbagai masalah khususnya menyangkut permasalahan lalu lintas. Permasalahan tersebut, seperti :

1. Tingginya angka kecelakaan lalu lintas baik pada persimpangan lampu lalu lintas maupun pada jalan raya;
2. Keselamatan para pengendara dan para pejalan kaki menjadi terancam;
3. Kemacetan lalu lintas akibat dari masyarakat yang enggan untuk berjalan kaki atau memanfaatkan sepeda ontel; dan
4. Kebiasaan melanggar peraturan lalu lintas yang biasa kemudian menjadi budaya melanggar peraturan.

Hampir setiap hari di Indonesia terjadi kecelakaan akibat kesalahan pengemudi, baik kecelakaan tunggal hingga tabrakan beruntun. Hal ini bisa saja terjadi akibat kelalaian pengemudi kendaraan yang tidak mematuhi peraturan lalu lintas yang sudah ada demi keamanan, kelancaran, dan keselamatan lalu lintas. Oleh sebab itu, perlu diketahui mengapa di Indonesia tingkat kesadaran akan Mematuhi peraturan lalu lintas masih tergolong rendah. Berikut beberapa hal yang mungkin menjawab penyebab rendahnya kesadaran akan mematuhi peraturan lalu lintas :

1. Minimnya pengetahuan mengenai, peraturan, marka dan rambu lalu lintas, tidak semua pengemudi kendaraan paham dan mengetahui peraturan-peraturan lalu lintas, arti dari marka dan rambu-rambu lalu lintas.

Penyebabnya adalah kurangnya kesadaran untuk mencari tahu arti dari marka dan rambu-rambu lalu lintas ditambah pada saat ujian memperoleh leb SIM, mereka lebih senang mendapatkan SIM dengan instan daripada mengikuti seluruh prosedur.

2. Dari kecil sudah terbiasa melihat orang melanggar lalu lintas atau bahkan orang tuanya sendiri. Kondisi ini sangatlah ironi bila seorang anak kelak mencontoh orang tuanya, bila orang tuanya sering melanggar peraturan, kemungkinan besar anak itu juga melanggar.
3. Hanya patuh ketika ada polisi yang patroli atau melewati pos polisi, ini juga menjadi kebiasaan kebanyakan orang Indonesia. Contoh, seorang pengemudi tidak akan melanggar lalu lintas ketika ada polisi yang sedang mengatur arus lalu lintas di simpang jalan atau ada polisi yang sedang jaga di pos dekat simpang tersebut. Namun bila tidak ada polisi, dia bisa langsung tancap gas.
4. Tidak memikirkan keselamatan diri atau orang lain, pemerintah telah mewajibkan beberapa standar keselamatan pengemudi saat mengemudikan kendaraannya seperti wajib memasang *safety belt* untuk pengemudi roda 4 dan wajib memakai helm, kaca spion tetap terpasang, dan menyalakan lampu pada Siang hari bagi roda 2. Masih banyak contoh standar keselamatan lainnya, akan tetapi kenapa pengemudi malas menerapkannya.
5. Melanggar dengan berbagai alasan, "sebentar saja kok parkir (di bawah rambu larangan parkir), ntar jalan lagi". "ah, sekali-sekali boleh dong melanggar, ini butuh cepat". Masih banyak lagi berbagai alasan yang dijadikan pembelaan.
6. Bisa "damai" ketika tilang, ini hal yang paling sering terjadi Ketika pengemudi-pengemudi melanggar peraturan atau tidak lengkapnya kelengkapan surat-surat saat dirazia, hal yang pertama diajukan oleh pengemudi. tersebut adalah jalan "damai". Kalau tidak bisa "damai" di jalan, pasti nanti bisa coba "damai" lagi sebelum pengadilan demi mendapatkan kembali Surat-Surat yang ditahan oleh pihak kepolisian dengan segera.

Pertama-tama seorang petugas harus bertanya pada dirinya sendiri, siapakah pelanggar peraturan lalu lintas tersebut. Hal ini bukanlah menyangkut apa pekerjaannya, siapa namanya, dan seterusnya yang pokok adalah bahwa

seorang yang melanggar peraturan lalu lintas, bukanlah selalu seorang penjahat (walaupun kadang-kadang petugas berhadapan dengan penjahat). Seorang, pengemudi yang melanggar peraturan lalu lintas adalah seseorang yang lalai di dalam membatasi penyalahgunaan hak-haknya.

Kedua adalah bahwa seorang petugas atau penegak hukum harus menyadari bahwa dia adalah seseorang yang diberi kepercayaan oleh negara untuk menangani masalah-masalah lalu lintas. Pakaian seragam maupun kendaraan dinas merupakan lambang dari kekuasaan negara yang bertujuan untuk memelihara kedamaian di dalam pergaulan hidup masyarakat. Seorang petugas yang emosional dan impulsif tidak saja akan merusak seluruh korps, walaupun dia selalu disebut oknum apabila berbuat kesalahan. Penanganan terhadap para pelanggar, memerlukan kemampuan dan keterampilan profesional. Oleh karena itu, maka Para penegak hukum harus mempunyai pendidikan formal dengan taraf tertentu, serta pengetahuan dan pemahaman hukum yang cukup besar. Pengutamaan kekuatan fisik, bukanlah sikap profesional di dalam menangani masalah-masalah lalu lintas.

Perencanaan jalan raya dan pemasangan rambu lalu lintas yang disertai pertimbangan, akan mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas. Pemasangan rambu yang tepat untuk mengingatkan pengemudi bahwa di mukanya terdapat tikungan yang berbahaya, misalnya akan dapat mencegah terjadinya kecelakaan. Pemasangan rambu yang tidak wajar akan menyebabkan terjadinya kebingungan pada diri pengemudi. Bentuk jalan raya, besar kecilnya bentuk huruf dan warna rambu lalu lintas, mempunyai pengaruh terhadap pengemudi.

Pemasangan lampu lalu lintas, juga mempunyai pengaruh terhadap perilaku pengemudi. Apabila lampu lalu lintas tersebut ditempatkan sejajar dengan garis berhenti, maka hal itu akan menyebabkan pengemudi menghadapi masalah. Masalahnya adalah, Untuk melihat lampu dengan jelas, maka dia harus berhenti jauh di belakang garis berhenti. Apabila hal itu dilakukan maka dia akan dimaki – maki oleh pengemudi-pengemudi yang berada di belakangnya. Kalau dia berhenti tepat di garis berhenti, maka agak sukar baginya untuk melihat lampu lalu lintas.

Pendidikan bagi pengemudi, juga merupakan salah satu cara dalam

menangani para pelanggar lalu lintas. Pada masyarakat lain di luar Indonesia, sekolah mengemudi merupakan suatu lembaga pendidikan yang tujuan utamanya adalah menghasilkan pengemudi-pengemudi yang cakap dan terampil mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas. sekolah-sekolah tersebut dikelola oleh para ahli, yang tidak hanya melingkupi mereka yang biasa menangani masalah-masalah lalu lintas, akan tetapi kadang-kadang juga ada psikologinya maupun ahli ilmu – ilmu sosial lainnya. Di dalam sekolah pendidikan pengemudi tersebut yang paling pokok adalah sikap dari Instruktur. Instruktur harus mampu menciptakan suatu suasana dimana murid – muridnya dengan konsentrasi penuh menerima pelajaran.

Seorang instruktur harus mempunyai kemampuan untuk mendidik, kemampuan untuk mengajar saja tidaklah cukup. Murid-murid harus diperlakukan sebagai orang dewasa, berilah kesempatan yang seluas-luasnya untuk mengambil keputusan, oleh karena di dalam mengendarai kendaraan yang terpenting adalah dapat mengambil keputusan yang cepat dan tepat. Kalau tidak maka kemungkinan besar akan terjadi kecelakaan yang mengakibatkan kerugian benda atau hilangnya nyawa seseorang.

D. Tujuan Umum tentang, Kepolisian

Polri merupakan salah satu pilar pertahanan negara, yang khusus menangani ketertiban dan keamanan masyarakat sesuai dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia tahun 1945 keamanan dalam negeri menjadi format tujuan Kepolisian Negara Republik Indonesia dan secara konsisten dinyatakan dalam perincian tugas pokok, yaitu memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat menegakkan hukum serta melindungi dan mengayomi masyarakat.

Fungsi Polri untuk menegakkan hukum, memelihara keteraturan dan ketertiban dalam masyarakat, mendeteksi dan mencegah terjadinya kejahatan serta memeranginya.¹³ Berdasarkan Undang-Undang Kepolisian Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2002 fungsi polisi adalah sebagai berikut :

a. Polisi menegakkan hukum dan bersamaan dengan itu menegakkan hukum

¹³ Verawati. <http://Verawati.wordpress.com/Diskresi> *Kepolisian. Op. Cit.*

yang berlaku, yaitu menegakkan keadilan dalam konflik kepentingan yang dihasilkan dari hubungan antara individu, masyarakat dan negara (yang diwakili oleh keadilan sesuai dengan pemerintah), dan antar individu serta antar masyarakat;

- b. Memerangi kejahatan yang mengganggu dan merugikan masyarakat dan negara;
- c. Mengayomi warga masyarakat dan negara dari ancaman dan tindak kejahatan yang mengganggu dan merugikan masyarakat dan negara, masing-masing merupakan sebuah *system* dan secara keseluruhan adalah sebuah *system* yang memproses masukan program-program pembangunan untuk menghasilkan keluaran berupa kemakmuran, keadilan, dan kesejahteraan. Dalam proses-proses yang berlangsung tersebut, fungsi polisi adalah untuk menjaga agar keluaran yang diharapkan sesuai dengan tujuan yang ingin dicapai, dan menjaga agar individu, masyarakat, dan negara yang merupakan unsur-unsur utama dan sakral dalam proses-proses tersebut tidak terganggu atau dirugikan.¹⁴

Fungsi penegakan hukum ini dipertegas kembali dalam Pasal 14 ayat (1) huruf g Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian. Republik Indonesia bahwa Polisi berwenang melakukan penyidikan terhadap semua tindak pidana. Pasal ini memberikan penegasan bahwa kedudukan Polri sebagai penyidik dalam tindak pidana memberikan semangat dalam kepastian hukum dalam era supremasi hukum

Tugas Polisi tidak sekedar berurusan dengan pelaku kejahatan tetapi tugas utamanya adalah mengelola masyarakat agar tercipta kehidupan ben-nasyarakat yang seimbang, selaras dan tertib, seperti yang dirumuskan dalam Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 dan Pasal 13 Tugas Pokok Kepolisian Negara Republik Indonesia adalah :

1. Memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat;
2. Menegakkan hukum; dan
3. Memberikan perlindungan, pengayoman dan pelayanan kepada masyarakat.

¹⁴ *Ibid.*

Pasal 4 Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian dinyatakan bahwa Kepolisian Negara Republik Indonesia bertujuan. Untuk mewujudkan keamanan dalam negeri meliputi terpeliharanya keamanan dan ketertiban masyarakat, tertib dan tegaknya hukum, terselenggaranya perlindungan, pengayoman dan pelayanan kepada masyarakat, Berta terbinanya ketentraman dengan menjunjung tinggi hak manusia.

Mewujudkan tugas pokok sebagaimana yang diatur dalam Pasal 13 Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 di atas, kepolisian sering kehilangan kendah dalam melakukan penanganan dan ketertiban masyarakat. Pada suatu sisi masyarakat tidak memahami tugas kepolisian sebagai aparat penegak hukum dalam menjaga keamanan dan ketertiban, sehingga sering kali beringas dan sering polisi mendapatkan perlakuan kasar sementara dalam menangani masyarakat, sehingga sering kali terdapat oknum polisi menggunakan kekerasan. Penggunaan kekerasan oleh polisi merupakan atau sebalikan perlengkapan untuk dapat menjalankan pekedannya yaitu membina dan memelihara ketertiban dalam masyarakat.

Salah satu kelompok yang menjadi suatu hubungan dengan polisi yaitu masyarakat (publik) dengan publik masyarakat dengan publik dengan publik, polisi menjalin suatu pola hubungan yang istimewa yaitu di suatu pihak polisi juga mempunyai kewajiban untuk melayani sedangkan dipihak lain polisi melayani masyarakat dengan cara berlawanan dengan prinsip pelayanan yaitu mendisiplinkannya. Birokrasi dalam Polri merupakan birokrasi Weberian, yaitu semakin tinggi jabatannya semakin besar kewenangan atau kekuasaannya. Semakin rendah hierarkinya semakin kecil pula kewenangannya.¹⁵

Disiplin dalam Polri, hierarki bawah tidak berani bertindak jika tidak mendapat restu atau perintah dari hierarki atas dan menganggap atasan atau Pimpinan sebagai pusat kekuasaan. Adapun implikasi terhadap Polri dapat dijelaskan sebagai berikut :

1. Pembinaan system manajemen Polres yang mendukung terciptanya system kompetisi yang fair dan system kontrol yang dapat menghilangkan atau mengeliminir terjadinya penyimpangan;

¹⁵ *Ibid.*

2. Meningkatkan kemampuan profesional sumber daya manusianya;
3. Membuat standarisasi proses kerja, standarisasi hasil kerja dan standarisasi sumber daya manusianya serta formalisasi tugas yang jelas sehingga siapapun yang menjadi pejabat atau pimpinan, tetap berjalan pada pencapaian tujuan organisasi;
4. Adanya batasan-batasan mengenai tindakan diskresi yang jelas sehingga dapat dijadikan pedoman atau penuntun bagi petugas kepolisian sehingga dalam melaksanakan tugasnya senantiasa berpedoman pada norma-norma hukum dan norma-norma yang berlaku di masyarakat serta etika kepolisian.,
5. Adanya system *Reward and punishment* yang jelas dan tegas. Bagi petugas kepolisian yang melakukan pelanggaran khususnya yang berkaitan dengan tindakan korupsi diberikan tindakan sesuai dengan hukum yang berlaku untuk mendidik atau memberi efek jera bagi yang belum melaksanakan tugasnya dengan baik. Polri tunduk pada system peradilan umum. Dan memberikan penghargaan kepada yang berprestasi, sehingga dapat memberikan motivasi bagi mereka yang telah bekerja dengan baik.

BAB III

ASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Penyebab Terjadinya Kecelakaan di Man Raya

Polisi sebagai fungsi atau sebagai "Kara Keria" berasal dari bahasa Inggris "to police" yaitu pekerjaan mengamati, memantau, mengawasi segala sesuatu untuk menangkap gejala yang terjadi. Gejala yang ditangkap oleh mata seorang polisi lantas dimasukkan ke dalam otaknya untuk diproses berdasarkan standar norma yang dimiliki oleh polisi tersebut. Jika gejala tersebut tidak sesuai dengan standar norma yang dimilikinya, maka polisi akan melakukan segala tindakan yang diperlukan untuk mengupayakan agar situasi kembali normal sebagaimana biasa sehingga sesuai dengan standar norma.¹⁶

Artinya Polisi adalah anggota badan pemerintah yang bertugas memelihara keamanan dan ketertiban umum. Namun, kata polisi dapat merujuk kepada salah satu dari tiga hal, yaitu orang, institusi (lembaga), atau fungsi. Polisi yang benuakna institusi biasa kita sebut dengan kepolisian. Contohnya, Kepolisian Negara Republik Indonesia atau Polri dan Kepolisian Daerah atau Polda.

Seperti yang di atur dalam Pasal 13 Undang-Undang Nomor 2 tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia, di sebutkan bahwa tugas pokok Kepolisian Negara Republik Indonesia adalah :

1. Memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat;
2. Menegakkan hukum; dan
3. Memberikan perlindungan, pengayoman dan pelayanan kepada masyarakat.

Uraian tugas di atas, pada hakekatnya tugas pokok Polri adalah berupaya untuk mewujudkan keamanan dan dalam masyarakat yang dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Secara sektoral tugas kewajiban pelayanan Polisi kepada masyarakat dapat dikelompokkan ke dalam beberapa struktur fungsi kepolisian yang diantaranya yaitu Intelkam, Reserse Kriminal (Reskrim), Samapta, Bhayangkara (Sabhara), Lalu Lintas (Lintas), Pembinaan Masyarakat (Binmas).

Pennyebab keelakaan lalu lintas adalah *multitask driving*. Saat ini, tak

¹⁶ Rahardi, Pudi. 2007. *Hukum Kepolisian (Profesionalisme dan Reformasi POLRI)*. Surabaya : Laksbang Mediatama, halaman 32.

jarang ditemukan pengemudi yang mengemudi sambil melakukan hal lain seperti menelepon, mengetik *sms*, merias wajah, hingga makan dan minum. Tak sedikit pula Para pengemudi yang melanggar hukum dalam berkendara, seperti berkendara tanpa SIM dan tanpa helm. Selain itu, banyak pengendara yang masih di bawah umur.¹⁷

Sesuai dengan Pasal 7 ayat 2 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan, di katakan bahwa Penyelenggaraan lalu lintas dan Angkutan Jalan oleh Pemerintah sebagaimana dimaksud pada ayat (I) dilaksanakan sesuai dengan tugas pokok dan fungsi instansi masing – masing meliputi urusan pemerintahan di bidang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, Penegakan Hukum, Operasional Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta pendidikan berlalu lintas, oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia. Mendasari hal tersebut, Satuan Lalu lintas adalah Penyelenggaraan tugas pokok POLRI bidang Lalu Lintas dan merupakan penjabaran kemampuan teknis professional khas Kepolisian, yang meliputi :

- a. Registrasi/identifikasi Pengemudi dan Kendaraan (*Drive and Vehicle Identification*) yaitu dimana POLRI bertanggung jawab dalam proses registrasi dan identifikasi semua kendaraan bermotor yang beroperasi di seluruh Indonesia, termasuk pengemudinya. Beberapa hal sudah di aplikasikan oleh Satuan lalu lintas untuk menciptakan ketertiban dalam registrasi dan identifikasi ini.
- b. Penegakan hukum lalu lintas (*Police traffic Law Enforcement*), meliputi Upaya preventif dan represif. Upaya preventif dilakukan dengan kegiatan pengaturan Lalu lintas (*Traffic Observation*), Pengawasan Lalu-lintas (*Traffic Escort*), dan patroli lalu-lintas (*Traffic Patrol*). Sedangkan upaya represif di lakukan dengan kegiatan Penyidikan Kecelakaan Lalu-Lintas (*Traffic Accident Investigation*), dan penindakan terhadap Pelanggaran Lintas (*Traffic Law Violation*). Selain itu juga menerapkan berbagai kegiatan Operasi Kepolisian sesuai program dari satuan atas, dalam hal ini Polda dan Mabes Polri.

¹⁷ Hasil wawancara dengan Sonny Wilfried, Kabag Sumba Polrestabes Medan. 10 Maret 2017.

- c. Operasional Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas (*Police Traffic Engineering*), meliputi serangkaian kegiatan pengamatan, penelitian dan penyelidikan terhadap faktor penyebab gangguan/hambatan keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas serta memberikan saran-saran berupa langkah-langkah perbaikan dan penanggulangan serta pengembangannya kepada instansi-instansi yang berhubungan dengan permasalahan lalu lintas. Hal tersebut dilakukan dengan selalu berkoordinasi dengan instansi-instansi samping yang terkait dalam penanganan lalu lintas, seperti Dishub, Jasa Marga, dan DPU. Selain itu juga kesiapan seluruh komponen *stake holder* bidang lalu lintas dalam mempersiapkan diri baik sumber daya manusia, sarana dan prasarana serta hal lainnya juga diperlukan dalam menghadapi situasi kecelakaan yang mungkin terjadi. Pemberdayaan kemajuan informasi dan teknologi sangat bermanfaat sebagai pemantau lalu lintas jalan raya, keberadaan petugas dalam mewujudkan respon yang cepat dan tanggap darurat dalam menangani kecelakaan Lalu lintas. Hal ini juga memerlukan adanya *konsignes* yang jelas dan dalam pelaksanaannya harus ada kerjasama yang baik dan terpadu dari seluruh *stake holder*, sesuai dengan tugas dan tanggung jawab yang telah ditetapkan bersama.
- d. Pendidikan masyarakat tentang Lalu-lintas (*Police Traffic Education*), yaitu pendidikan dan pembinaan kepada masyarakat dalam rangka menumbuhkan dan meningkatkan kesadaran hukum berlalu lintas guna menciptakan kearnanan, ketertiban dan kelancaran lalu-lintas. Kegiatan-kegiatan ini diarahkan terhadap masyarakat yang terorganisir, yaitu siswa sekolah melalui kegiatan PKS (Patroli Kearnanan Sekolah) dan Pramuka Saka Bhayangkara, pembinaan Banpol (Bantuan Polisi), juga kepada masyarakat yang tidak terorganisir seperti masyarakat pemakai jalan (pengemudi kendaraan dan pejalan kaki). Semua kegiatan Dikmas tersebut bertujuan LIMA menciptakan *Traffic Mindness* kepada masyarakat tersebut.

Masyarakat yang sudah memiliki kesadaran hukum yang tinggi, meskipun tanpa kehadiran Polisi Lalu-lintas, ataupun dengan minimnya rambu-rambu dan aturan perundang-undangan yang mengatur tentang lalu lintas, apabila dari diri masyarakat sendiri sebagai pelaku lalu-lintas telah memiliki kesadaran yang tinggi

dalam mematuhi aturan yang ada, maka keamanan dan ketertiban serta kelancaran lalu-lintas sudah tentu akan dapat terwujud dengan sendirinya. Jika kita perhatikan, kecelakaan lalu lintas sering di akibatkan oleh beberapa faktor, yaitu:

1. Faktor manusia

Interaksi yang terjadi saat berlalu lintas sangat bergantung dari perilaku manusia sebagai pengguna jalan dan hal tersebut menjadi hal yang paling dominan dalam berlalu lintas. Beberapa indikator yang dapat membentuk sikap dan perilakunya di Jalan raya antara lain :

a. Mental dan perilaku

Mental dan perilaku pengguna jalan merupakan suatu cerminan budaya masyarakat dalam berlalu lintas. Dengan memiliki etika, sopan-santun, toleransi antar pengguna jalan, dan kematangan dalam pengendalian emosi, serta dengan adanya kepedulian dari para pengguna jalan di jalan raya, tentunya akan dapat menciptakan sebuah interaksi berlalu lintas yang baik sehingga masyarakat selaku pengguna jalan dapat terhindar dari kecelakaan lalu-lintas.

b. Pengetahuan

Perbedaan tingkat pengetahuan/pemahaman terhadap aturan yang berlaku berpotensi memunculkan permasalahan dalam berlalu lintas, baik antar pengguna jalan itu sendiri maupun antara pengguna jalan dengan aparat yang bertugas di Jalan raya. Kurangnya pemahaman tentang peraturan, perundang-undangan yang berlaku, dapat menimbulkan pelanggaran lalu lintas yang berakibat terjadinya kecelakaan lalu lintas.

c. Kemampuan dan Keterampilan

Kemampuan dan keterampilan dalam mengendalikan kendaraan merupakan suatu keharusan yang mutlak dimiliki oleh pengemudi kendaraan demi terciptanya keamanan, ketertiban, kelancaran, dan keselamatan lalu lintas, baik bagi pengemudi kendaraan tersebut maupun pengguna jalan lainnya sehingga akan berpengaruh juga terhadap situasi lalu lintas.

2. Faktor Kendaraan

Menurut Undang-Undang, Nomor 22 tahun 2009, Kendaraan merupakan salah satu faktor utama yang secara langsung terlibat dalam dinamika lalu lintas

jalan raya dengan dikendalikan oleh manusia, interaksi antara manusia dan kendaraan dalam satu kesatuan gerak di jalan raya memerlukan penanganan khusus baik terhadap mental, pengetahuan dan keterampilan pengemudi maupun kesiapan (laik jalan) kendaraan tersebut untuk dioperasikan di jalan raya. Kendaraan sendiri dipengaruhi oleh :

a. Kuantitas Kendaraan

Tingginya tingkat angka pertambahan kendaraan bermotor apabila ditinjau dari sektor keamanan dan keselamatan transportasi lalu lintas jalan raya, menimbulkan dampak permasalahan yang cukup serius, semakin sempit ruang gerak di jalan, semakin tinggi ancaman terjadinya kecelakaan lalu lintas.

b. Kualitas Kendaraan

Kendaraan bermotor sebagai hasil produksi suatu pabrik, telah dirancang dengan suatu nilai faktor keamanan untuk menjamin keselamatan bagi pengendaranya. Namun karena perkembangan budaya, banyak masyarakat melakukan modifikasi yang mempengaruhi *standard* kelengkapan keamanan yang ada pada setup kendaraan bermotor. Selain perubahan secara fisik/modifikasi kendaraan, perawatan dan usia pakai kendaraan sering kali menjadi permasalahan yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas.

3. Faktor Jalan

Menurut Undang-undang Nomor 22 tahun 2009, Jalan merupakan komponen utama transportasi yang, tentunya tidak dapat dipisahkan komponen transportasi lainnya sebagai penghubung wilayah baik nasional maupun internasional, sebagai penunjang, pendorong gerak pembangunan dan penggerak Jalan yang rusak dan berlubang sering menjadi faktor penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Usaha dalam rangka mewujudkan keselamatan jalan raya merupakan tanggung jawab bersama antara masyarakat dan pemerintah. Pemerintah bertanggung jawab terhadap penanganan jalan raya baik, pengadaan dan pemeliharaan infrastruktur, sarana dan prasarana jalan, maupun pengaturan dan penegakan hukumnya, (sesuai Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009). Hal ini bertujuan agar situasi Kamtibmas di jalan raya dapat tetap terjaga dan terpelihara dengan baik dan mencapai sasaran yang diharapkan. Namun partisipasi

aktif dari masyarakat sebagai pemakai jalan juga dibutuhkan dengan menampilkan etika, sopan santun dan kepatuhan terhadap peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Polrestabes Medan dengan satuan lalu lintasnya juga turut andil dalam mengemban tanggung jawab pemerintah dalam menciptakan keamanan, ketertiban, kelancaran dan keselamatan masyarakat dalam berlalu lintas, khususnya di wilayah Medan, untuk mewujudkan keamanan, ketertiban, kelancaran dan keselamatan berlalu lintas juga dipengaruhi oleh faktor individu setup pemakai jalan. Kecerdasan Intelektual individu atau kemampuan memotivasi diri guna menumbuhkan kesadaran dalam dirinya untuk beretika dalam berlalu lintas dengan benar sangat dibutuhkan untuk mewujudkan hal tersebut.¹⁸

Menumbuhkan motivasi dalam diri bisa dipengaruhi oleh faktor Internal (kesadaran diri seseorang) maupun eksternal (lingkungan sekitarnya). Selain itu juga, desakan semangat untuk menciptakan situasi lalu lintas yang aman dan nyaman harus dimiliki oleh semua *stake holder* yang berada pada struktur pemerintahan maupun non pemerintah yang berkompeten dalam bidang lalu lintas. Sehingga secara bersama-sama memiliki motivasi dan harapan yang sama dengan mengaplikasikannya didalam aksi nyata pada kehidupan berlalu lintas di jalan raya.

Koordinasi selalu dilakukan oleh POLRI dengan Pemerintah daerah setempat untuk ikut berperan aktif dalam upaya menumbuhkan kesadaran masyarakat. Hal ini terutama berhubungan dengan program pendidikan kelalu lintas bagi masyarakat. Selain itu, program inovasi dari Pemda dan Kepolisian, Seperti kegiatan *car free day*, pendataan dan penyuluhan kepada penjual helm dan aksesoris kendaraan, dan sebagainya, juga diharapkan dapat menumbuh kesadaran masyarakat dalam berlalu lintas yang baik.

Sebagai wujud kepedulian POLRI terhadap kemanusiaan dan keselamatan di jalan raya, POLRI mempunyai Program *Safety Riding* dengan 9 skala prioritas sebagai berikut :

1. Menggunakan sabuk pengaman dan helm standar bagi pengendara sepeda

¹⁸ *Ibid.*

- motor dan yang membonceng,
2. Menggunakan kaca spion lengkap;
 3. Lampu kendaraan bermotor lengkap dan berfungsi baik-;
 4. Sepeda motor menyalakan lampu di siang hari,
 5. Patuhi batas kecepatan (dalam kota 50 km/jam, luar kota 80 km/jam, daerah permukiman / keramaian 25 km/jam dan jalan bebas hambatan 100 km/jam);
 6. Kurangi kecepatan pada saat mendekati persimpangan;
 7. Sepeda motor, kendaraan berat dan kendaraan lambat menggunakan lajur kiri-;
 8. Patuhi dan disiplin terhadap ketentuan dan tata-cara berlalu-lintas saat:
 - a. Memasuki jalan utama;
 - b. Mendahului;
 - c. Membelok/memutar arch; dan
 - d. Penggunaan lampu sign.
 9. Patuhi rambu-rambu, marka jalan dan peraturan lalu-lintas.

Program-program tersebut tentunya disusun tidak asal-asalan tetapi berdasarkan pengalaman dan pengetahuan yang dimiliki POLRI mengenai hal-hal yang berpotensi menyebabkan kecelakaan. Prioritas tersebut disusun sebagai upaya untuk menciptakan keselamatan kita semua dalam berkendara di jalan raya. Satuan Lalu Lintas Polrestabes Medan turut berperan aktif dalam, menciptakan inovasi-inovasi untuk menumbuhkan kesadaran masyarakat dalam berlalu lintas sehingga diharapkan tingkat kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan karena kecerobohan atau keteledoran pengemudi/pengguna jalan dapat semakin di tekan

Masih rendahnya kesadaran masyarakat dalam berlalu lintas yang tertib dan beretika merupakan faktor penyebab tingginya angka, kecelakaan lalu lintas di Indonesia. Bukan hanya POLRI sendiri yang bertanggung jawab untuk menyelesaikannya namun merupakan permasalahan bagi kita bersama. Tantangan permasalahan dan hal lain dalam kelalu-lintasan dapat kita atasi bersama dengan memberikan dedikasi, kinerja dan semangat yang tinggi serta peran serta aktif dari semua lapisan masyarakat dan pemerintahan untuk mampu menunjukkan kepada dunia internasional bahwa Indonesia merupakan negara yang berbudaya dan

memiliki potensi sumber daya manusia yang handal dan profesional.¹⁹

1. Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Kesadaran Hukum Masyarakat Pengguna Jalan Raya

a. Substansi Hukum

Hukum merupakan salah satu faktor yang mempengaruhi kesadaran hukum masyarakat. Dalam ilmu hukum terdapat adigium bahwa setiap orang dianggap tabu hukum pada saat hukum dinyatakan berlaku, sehingga secara logika hukum tersebut dapat diterapkan setelah aturan tersebut dinyatakan berlaku. Hukum dibuat untuk dilaksanakan, hukum tidak lagi disebut hukum manakala tidak dilaksanakan dalam masyarakat.

b. Struktur Hukum

Ruang lingkup struktur hukum sangat luar, oleh karena itu di dalam penelitian ini yang dimaksud dengan struktur hukum adalah Kepolisian. Hal ini sesuai dengan Pasal 5 angka (3) huruf (e) Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyatakan bahwa urusan pemerintahan di bidang registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi, penegakan hukum, operasional manajemen dan rekayasa lalu lintas, serta pendidikan berlalu lintas, oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia". Berdasarkan Pasal tersebut, maka urusan penegakan hukum dan pendidikan berlalu lintas merupakan tugas dari Kepolisian, oleh karena itu masalah kesadaran hukum masyarakat pengendara sepeda motor juga dapat dilihat dari sudut struktur hukum.

Permasalahan yang diperoleh mengenai struktur hukum atau penegak hukum, antara lain :

1. Petugas yang kurang memadai dilihat dari jumlah personil serta perlengkapan lalu lintas yang belum lengkap;
2. Masih terdapat petugas yang tidak mematuhi peraturan lalu lintas seperti membiarkan terjadinya kemacetan lalu lintas;
3. Kurang tegasnya para penegak hukum dalam menghadapi pelanggaran-pelanggaran pengendara sepeda motor melalui penerapan sanksi;
Meningkatkan dan untuk membantu kesadaran hukum masyarakat,

¹⁹ *Ibid*

penegak hukum harus bertindak tegas, konsisten, penuh dedikasi dan bertanggung jawab dalam menghadapi pengguna jalan.

c. Budaya Hukum

Budaya hukum merupakan keseluruhan nilai, sikap, perasaan dan perilaku para warga masyarakat termasuk pejabat pemerintahan terhadap atau berkenaan dengan hukum. Dalam kaitan dengan kesadaran hukum, budaya hukum dapat diartikan sebagai nilai-nilai atau perilaku masyarakat atau kebiasaan masyarakat dalam mematuhi atau mentaati aturan hukum. Seseorang dianggap mempunyai taraf kesadaran hukum yang tinggi apabila perilaku nyatanya sesuai dengan hukum yang berlaku.

Taraf kesadaran hukum yang tinggi didasarkan pada kepatuhan hukum yang menunjukkan sampai sejauh manakah perilaku nyata seseorang sesuai dengan hukum yang berlaku. Akan tetapi tidak setiap orang yang mematuhi hukum mempunyai kesadaran hukum yang tinggi. Hal ini disebabkan oleh karena faktor-faktor penyebab terjadinya kepatuhan hukum harus pula dipertimbangkan.²⁰ Faktor-faktor yang menyebabkan seseorang mematuhi hukum tersebut adalah :

1. Rasa takut pada sanksi hukum yang akan dijatuhkan apabila melanggar;
2. Untuk memelihara hubungan baik dengan penguasa;
3. Untuk memelihara hubungan baik dengan rekan-rekan kelompok;
4. Oleh karena, kepentingan pribadi terjamin oleh hukum; dan
5. Oleh karena hukum sesuai dengan nilai-nilai yang dianut, terutamanya nilai-nilai keterkaitan dan ketentraman.

d. Sarana dan Fasilitas

Penegakan hukum dapat berjalan dengan efektif apabila tersedianya sarana atau fasilitas yang memadai, karena sarana atau fasilitas memiliki peranan yang sangat penting dalam penegakan hukum. Sarana dan prasarana yang mempengaruhi peningkatan keselamatan lalu lintas. maka permasalahan yang ada antara lain :

- 1) Terbatasnya sarana dan prasarana yang mendukung terlaksananya penegakan hukum di bidang lalu lintas antara lain :

²⁰ Raharjo, Satjipto. 2010. *Sosiologi Hukum*. Yogyakarta : Genta Publishing halaman 63.

- a) Perlengkapan seperti: rambu-rambu, marka jalan, penerangan jalan dan jalan, tanda-tanda lalu lintas lain dirasakan unasih sangat kurang;
 - b) Mobilitas aparat penegak hukum yang tidak mengimbangi hakekat ancaman,
 - c) Alat teknologi yang dapat dimanfaatkan untuk tugas penegak hukum, belum bisa dioperasionalkan secara yuridis.
- 2) Tidak berfungsinya jalan sebagaimana, mana mestinya, seperti penggunaan untuk kaki lima, parkir pada badan jalan, dan sebagainya; dan
 - 3) Rendahnya disiplin pengguna jalan.
- e. Ada 6 faktor utama penyebab kecelakaan, yaitu ;
1. *Prasana Jalan (Road)*
Jalan adalah faktor yang pertama karena kejadian kecelakaan adalah di jalan raya. Kondisi jalan yang tidak rata dan berlubang dapat memicu terjadinya kecelakaan jalan raya.
 2. *Sarana kendaraan (Vehicle)*
Kendaraan adalah faktor yang kedua, karena merupakan penyebab kecelakaan yang utama. Misalnya, kendaraan yang tidak layak operasi bisa membahayakan. Oleh karena itu, untuk kendaraan pribadi dan umum, harus dilakukan pengujian kendaraan apa layak atau tidak beroperasi.
 3. *Manusia pengendara dan pejalan kaki (Men)*
Manusia sebagai pengemudi dan pejalan kaki adalah faktor ketiga, karena merupakan subyek kecelakaan Faktor manusia Juga sangat menentukan, misalnya dalam keadaan mabuk, kelelahan setelah lebih dari empat jam mengemudi, carat fisik, rabun malam pada waktu berkendara malam, minum obat influenza hingga menyebabkan kantuk, tidak memiliki SIM, menyeberang jalan tidak pada tempatnya.
 4. *Faktor sekeliling atau cuaca (Physical Environments and Weal-her)*
Berkendara di jalan raya dipengaruhi faktor sekelilingnya, antara lain adalah kondisl sekeliling dan faktor cuaca. Sehingga apapun jalan yang baik dan kendaraan yang sempurna akan sangat dipengaruhi kondisi sekeliling, misalnya pohon yang rindang atau panas tanpa ada pohon, musim hujan yang

menyebabkan jalan menjadi basah dan licin.

5. Rambu dan peraturan (*Sign - Marking and Regulation*)

Telah diupayakan agar rambu-rambu dipasang untuk dapat memperingati pengendara agar hati-hati, misalnya jalan menikung tajam, pandangan ini, dan jangan mendahului pada tikungan tajam. Semua rambu dan marka jalan, dapat membantu para pengendara agar hati-hati. Dilain pihak, peraturan juga memberi tahu bahwa jalan ini tidak cocok untuk kendaraan berat misalnya, karena ada jurang sekitarnya.

6. Pelanggaran hukum

Semua faktor itu yang menjadi pemicu kecelakaan yang paling besar adalah masalah kepatuhan hukum. Rambu dan peraturan yang seyoganya dipatuhi malah dianggap suatu hal yang sepele dan selalu dilanggar.

Upaya menekan terjadinya kecelakaan lalu-lintas, bukanlah hal yang mudah bagi POLRI dan bagi Satuan Lalu Lintas pada khususnya. Kendala yang dialami oleh Satlantas pada umumnya dalam menekan angka kecelakaan lalu-lintas adalah pada unsur masyarakat sebagai objek sekaligus subjek utama dari pengguna jalan. Masyarakat cenderung berupaya untuk yang penting mereka cepat sampai tujuan.

Kultur budaya masyarakat Indonesia pada sekarang ini, dapat dikatakan sebaik apapun seorang petugas Polisi Lalu-lintas dalam melakukan pengaturan dan penjagaan lalu lintas di jalan raya, atau selengkapnyanya dan se-modern apapun rambu-rambu yang dipasang dan sarana prasarana yang dimiliki, bahkan sehebat apapun peraturan berlalu-lintas yang dibuat, apabila tidak ada kesadaran hukum dari masyarakat itu sendiri sebagai pengguna jalan dan subjek dalam berlalu lintas, maka semuanya hanya akan menjadi sesuatu yang sia-sia atau tidak ada gunanya.

Sebaliknya, seperti yang dapat dilihat di masyarakat yang sudah memiliki kesadaran hukum yang tinggi, meskipun tanpa kehadiran Polisi Lalu-lintas, ataupun dengan minimnya rambu-rambu dan aturan perundang-undangan yang mengatur tentang lalu lintas, apabila dari diri masyarakat sendiri sebagai pelaku lalu-lintas telah memiliki kesadaran yang tinggi dalam mematuhi aturan yang ada maka keamanan dan ketertiban serta kelancaran lalu-lintas sudah tentu akan dapat

terwujud dengan sendirinya

B. Pelaksanaan Diskresi Dalam Penanggulangan Kecelakaan Di Man Raya

Diskresi Kepolisian diatur dalam ketentuan hukum yang ada di Indonesia, khususnya diatur dalam Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia dan KUHAP Dalam Pasal 2 Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Republik Indonesia, "Fungsi Kepolisian adalah salah satu fungsi pemerintahan Negara di bidang pemeliharaan keamanan dan ketertiban masyarakat, penegakan hukum, perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat".

Pasal 4 Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 juga menegaskan "Kepolisian Negara RI bertujuan untuk mewujudkan keamanan dalam negeri yang meliputi terpeliharanya keamanan dan ketertiban masyarakat, tertib, dan tegaknya hukum, terselenggaranya. perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat, serta terbinanya ke tentraman masyarakat dengan menjunjung tinggi hak asasi manusia".

Pasal 18 ayat (1) menyatakan bahwa "Untuk kepentingan umum pejabat Kepolisian Negara Republik Indonesia dalam melaksanakan tugas dan wewenangnya dapat bertindak menurut penilaiannya sendiri". Dalam Pasal 18 ayat (2) bahwa "Pelaksanaan ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) hanya dapat dilakukan dalam keadaan yang sangat perlu dengan memperhatikan peraturan perundang-undangan serta Kode Etik Profesi Kepolisian Negara Indonesia".

Pasal 15 Ayat 2 huruf k, Kepolisian Negara Republik Indonesia sesuai dengan peraturan Perundang-Undangannya lainnya berwenang : melaksanakan kewenangan lain yang termasuk dalam lingkup tugas kepolisian; Dalam Pasal 16 Ayat (1) huruf 1: Dalam rangka menyelenggarakan tugas di bidang proses pidana, Kepolisian Negara Republik Indonesia berwenang untuk : mengadakan tindakan lain menurut hukum yang bertanggung jawab. Ayat (2) Tindakan lain sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) huruf 1 adalah tindakan penyelidikan dan penyidikan yang dilaksanakan jika memenuhi syarat sebagai berikut :

- a. Tidak bertentangan dengan suatu aturan hukum;
- b. Selaras dengan kewajiban hukum yang mengharuskan tindakan tersebut

dilakukan;

- c. Harus patut, masuk akal, dan termasuk dalam lingkungannya;
- d. Pertimbangan yang layak berdasarkan keadaan yang memaksa; dan
- e. Menghargai HAM.

Pasal 7 ayat (1) huruf j KUHAP, yang memberikan wewenang kepada penyidik yang karena, kewajibannya dapat melakukan tindakan apa saja menurut hukum yang bertanggung jawab. Adapun “tindakan lain” ini dibatasi dengan syarat :

- a. Tidak bertentangan dengan suite aturan hukum;
- b. Selaras dengan kewajiban hukum yang mengharuskan dilakukannya tindakan jabatan;
- c. Tindakan itu harus patut dan masuk akal dan termasuk dalam lingkungan jabatannya;
- d. Atas pertimbangan yang layak berdasarkan keadaan memaksa; dan
- e. Menghormati hak asasi manusia penjelasan pasal 5 ayat (1) huruf a sub 4 dan Pasal 7 ayat (1) sub j.

Bunyi Pasal 2 Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tersebut dapat dilihat dengan jelas bahwa Polri dalam kedudukannya sebagai aparat penegak hukum mempunyai fungsi menegakkan hukum di bidang yudisial, tugas preventif maupun represif. Sehingga dengan dimilikinya kewenangan diskresi di bidang yudisial yang tertuang dalam pada Pasal 18 ayat (1) Undang - Undang Nomor 2 tahun 2002 bahwa "Untuk kepentingan umum pejabat Kepolisian Negara Republik Indonesia dalam melaksanakan tugas dan wewenangnya dapat bertindak menurut penilaiannya sendiri" Tentunya dalam melakukan tindakan tersebut harus sesuai dengan Pasal 4 Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 yaitu dengan menjunjung tinggi hak asasi manusia.

Kemudian istilah Diskresi Kepolisian menurut Pasal 15 Ayat (2) huruf k dikenal dengan "kewenangan lain", menurut Pasal 16 Ayat (1) huruf I dikenal dengan "tindakan lain menurut hukum yang bertanggung jawab dan menurut Pasal 7 ayat (1) huruf j KUHAP dikenal dengan istilah "tindakan apa saja menurut hukum yang bertanggung jawab".

Tugas-tugas kepolisian khususnya tindakan penyelidikan dan penyidikan

maka tindakan Diskresi Kepolisian harus memenuhi syarat sebagai berikut

- a. Tidak bertentangan dengan suatu aturan hukum. Artinya berjalan sesuai dengan hukum positif maupun hukum lainnya yang berlaku di tempat dimana diskresi Kepolisian diambil oleh seorang petugas. Dalam system hukum di Indonesia dikenal. 4 (empat) macam sumber hukum antara lain adalah hukum negara atau hukum positif, hukum adat istiadat, hukum agama, dan kebiasaan - kebiasaan.
- b. Selaras dengan kewajiban hukum yang mengharuskan tindakan tersebut dilakukan. Artinya tindakan yang diambil diatur dalam aturan tertentu sebagai suatu kewajiban hukum untuk wajib ditegakkan.
- c. Harus patut, masuk akal, dan termasuk dalam lingkungan jabatannya. Artinya, dapat diterima dengan akal yang sehat bagi lingkungan dimana tindakan itu diambil.
- d. Pertimbangan yang layak berdasarkan keadaan yang memaksa. Artinya, pada pelaksanaannya atau cara penyampaian dilakukan berdasarkan kejadian yang hanya pada saat-saat tertentu (*emergencies*) tanpa pengamatan ataupun penelitian yang mendalam tentang apa yang diputuskannya tersebut.
- e. Menghormati Hak Azazi Manusia (HAM). Artinya, sesuai dengan ketentuan HAM dan tidak melanggar ketentuan HAM tersebut.²¹

Pasal 16 ayat 1 Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002, Pasal 18 Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 dan Pasal 7 ayat (1) sub j KUHAP bila tidak ada pembatasan yang jelas dan tegas, dapat disalah artikan pelaksanaan diskresi yang dapat menjurus pada tindakan penyimpangan diskresi kepolisian. Sebelum membicarakan pelaksanaan diskresi kepolisian dalam kaitannya dengan pelaksanaan tugas-tugas kepolisian, maka perlu terlebih dahulu mengenal Etika Profesi Kepolisian, sebagai hal yang sangat fundamental dan penting dan besar pengaruhnya terhadap baik buruknya pelaksanaan diskresi kepolisian. Etika profesi kepolisian merupakan kristalisasi nilai-nilai yang dilandasi dan dijiwai oleh Pancasila serta mencerminkan jati diri setiap anggota Kepolisian Negara Republik Indonesia dalam wujud komitmen moral yang meliputi pada pengabdian, kelembagaan dan kenegaraan, selanjutnya disusun ke dalam Kode

²¹ *Ibid*

Etik Profesi Kepolisian Negara Republik Indonesia. Etika, profesi kepolisian terdiri dari :

- a. Etika pengabdian/kepribadian merupakan komitmen moral setiap anggota Kepolisian Negara Republik Indonesia terhadap profesinya sebagai pemelihara keamanan dan ketertiban masyarakat, penegak hukum serta pelindung, pengayom dan pelayan masyarakat;
- b. Etika kelembagaan merupakan komitmen moral setiap anggota Kepolisian Negara Republik Indonesia terhadap institusinya yang menjadi wadah pengabdian yang patut dijunjung tinggi sebagai ikatan lahir batin dari semua insan Bhayangkara dan segala martabat dan kehormatannya; dan
- c. Etika kenegaraan merupakan komitmen moral setiap anggota Kepolisian Negara Republik Indonesia dan institusinya untuk senantiasa bersikap netral, mandiri dan tidak terpengaruh oleh kepentingan politik, golongan dalam rangka menjaga tegaknya hukum Negara Kesatuan Republik Indonesia.²²

Kode etik profesi Polri mencakup norma dan moral yang dijadikan pedoman sehingga menjadi pendorong semangat dan rambu nurani bagi setiap anggota untuk pemulihan profesi kepolisian agar dijalankan sesuai tuntutan dan harapan masyarakat. Jadi polisi harus benar-benar jadi pelindung, pengayom dan pelayan masyarakat, serta sebagai penegak hukum yang bersih agar tercipta pemerintah yang bersih dan pemerintah yang baik (*clean governance dan good governance*).

Tindakan diskresi yang diputuskan oleh petugas operasional di lapangan secara langsung pada saat itu juga dan tanpa meminta petunjuk atau keputusan dari atasannya adalah diskresi yang bersifat individual, sebagai contoh untuk menghindari terjadinya penumpukan arus lalu lintas di suatu ruas jalan, petugas kepolisian memberi isyarat untuk terus berjalan kepada pengemudi kendaraan meskipun saat itu lampu pengatur lalu lintas berwarna merah.²³

Pelanggaran terhadap aturan hukum pidana dapat diberi tindakan hukum langsung dari aparat jadi tidak usah menunggu laporan atau pengaduan dari pihak yang dirugikan. Pelanggaran lalu lintas tertentu atau tilang biasanya melanggar

²² Lakhsmi. <http://lakhsmi.wordpress.com/kepolisian>. Diakses pada Sabtu, 25 Februari 2017. Pukul 17.30 wib.

²³ Hasil wawancara dengan Sonny Wilfried, Kabag Sumba Polrestabes Medan *Op. Cit.*

Pasal 54 mengenai kelengkapan surat kendaraan SIM dan STNK serta Pasal 59 mengenai muatan lebih terhadap truk atau angkutan umum serta Pasal 61 salah memasuki jalur lintas kendaraan. Penggunaan jalan untuk kepentingan lalu lintas yang patut diduga dapat mengganggu keselamatan, keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas hanya dapat dilakukan setelah memperoleh izin kepolisian negara Republik Indonesia.²⁴

Pelanggaran lalu lintas yang sering disebut juga dengan tilang merupakan ruang lingkup hukum pidana yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 14 tahun 1992. Hukum pidana mengatur perbuatan-perbuatan yang dilarang oleh undang-undang. Tujuan suatu hukum pidana adalah menakut-nakuti seseorang supaya tidak melakukan perbuatan yang tidak baik dan bahkan mendidik atau mengarahkan seseorang yang melakukan perbuatan yang tidak baik menjadi baik dan bisa diterima lagi oleh masyarakat.

Berkenaan dengan perlindungan masyarakat dari kejahatan ini, maka dapatlah diketahui pula fungsi hukum pidana yakni memiliki fungsi ganda. Fungsi yang pertama primer sebagai sarana penanggulangan kejahatan yang rasional (sebagai politik kriminal) dan yang sekunder ialah sebagai sarana pengaturan tentang kontrol sosial sebagaimana dilaksanakan secara spontan atau secara dibuat oleh negara dengan alat perlengkapan. Dalam fungsi yang kedua ini tugas hukum pidana adalah *policing the police*, yakni melindungi warga masyarakat dari campur tangan penguasa yang mungkin menggunakan pidana sebagai sarana secara tidak benar.²⁵

Diskresi Kepolisian diatur dalam ketentuan hukum yang ada di Indonesia, khususnya diatur dalam Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia dan KUHAP. Dalam Pasal 2 Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Republik Indonesia, “Fungsi Kepolisian adalah salah satu fungsi pemerintahan negara di bidang pemeliharaan keamanan dan ketertiban masyarakat, penegakan hukum, perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat”.

1. Undang-Undang Mengenai Lalu Lintas

²⁴ No Name. 2009. *Pidana Praktis Berlalu Lintas*. Jakarta : No Name, halaman 11

²⁵ Erdianto Efendi. 2011. *Hukum Pidana Indonesia*. Bandung : PT. Refika Aditama, halaman 36

- a. Pasal 59 ayat (1) Jo Pasal 18 ayat (1) Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992

Barang siapa mengemudikan kendaraan bermotor dan tidak dapat menunjukkan Surat Izin Mengemudi (SIM) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (Dua) Bulan atau denda setinggi-tingginya 2.000.000,- (Dua Juta Rupiah).

- b. Pasal 61 ayat (1) Jo Pasal 23 ayat (1) huruf d Undang-Undang No. 14 Tahun 1992

Apabila pengemudi ternyata tidak memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 6 (Enam) Bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 6.000.000,-(Enam Juta Rupiah).

- c. Pasal 61 Ayat (1) Jo Pasal 23 ayat (1) huruf d Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992

Barang siapa melanggar ketentuan mengenai rambu-rambu dan marka jalan, alai pemberi isyarat lalu lintas, gerakan lalu lintas, berhenti dan parkir-T, peringatan dengan bunyi dan sinar, Icecepatan maksimum atau minimum dan tata cara penggandengan dan penempelan dengan kendaraan lain dipidana dengan kurungan paling lama I (satu) Bulan dan atau denda setinggi-tingginya Rp. 1.000.000,- (Satu Juta Rupiah)

- d. Pasal 60 Jo Pasal 231 huruf b Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992

Barang siapa menegmudikan kendaraan bermotor di jalan dan tidak mengutamakan keselamatan pejalan kaki dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 1.000.000,- (Satu Juta. Rupiah)

- e. Pasal 69 Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992

Mengulangi pelanggaran yang sama Jika seseorang melakukan lagi pelanggaran yang sama dengan pertama sebelum lewat jangka waktu satu tahun sejak tanggal putusan pengadilan atas pelanggaran pertama yang telah mempunyai kekuatan hukum tetap.

2. Bentuk Pelanggaran Yang Sering Terjadi

Bentuk-bentuk pelanggaran lalu lintas yang wring terjadi adalah sebagai berikut :

- a. Berkendara tidak memakai system pengaman yang lengkap seperti

pengendara motor tidak memakai helm ataupun helm yang tidak standar SNI, pengendara mobil tidak memakai *safety belt*;

- b. Menggunakan jalan dengan membahayakan diri sendiri ataupun pengendara lain, hal ini banyak faktor penyebabnya di antaranya pengendara dalam keadaan mabuk atau dalam keadaan terburu-buru;
- c. Pengendara melanggar lampu rambu lalu lintas, hal ini yang sering kita lihat disetiap perempatan atau pertigaan yang terdapat lampu rambu lalu lintas, kebanyakan para pengendara melanggar lampu rambu lalu lintas karena sedang terburu atau malas menunggu karena terlalu lama.
- d. Tidak membawa surat-surat kendaraan Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) dan tidak membawa surat izin mengemudi Surat Izin Mengemudi (SIM)
- e. Membiarkan kendraan bermotor yang ada di jalan tidak memakai plat nomor atau plat nomor yang sah sesuai dengan Surat Tanda Nomor Kendaraan(STNK); dan
- f. Tidak mematuhi perintah petugas pengatur lalu lintas.²⁶

C. Upaya Yang Dilakukan Polisi Lalu Lintas Dalam Menanggulangi Kecelakaan Lalu Lintas

Angka kecelakaan di wilayah Kota Medan yang mengalami peningkatan pada triwulan pertama tahun 2012 ini jika dibandingkan dengan tahun sebelumnya. Selama Januari-April 2012 sebanyak 1.071 orang meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas di wilayah Kota Medan (24 % adalah pejalan kaki). Jumlah korban tewas akibat kecelakaan lalu lintas selama 2012 ini naik drastis dibandingkan pada 2011. Pada triwulan pertama 2012, korban tewas akibat kecelakaan mencapai seribuan orang. Padahal, selama tahun 2011, Polresta Medan melalui Satuan Lalu Lintas mencatat jumlah korban meninggal dunia sebanyak 4.660 orang. Kondisi ini tentu saja memberikan permasalahan tersendiri khususnya kepada satuan lalu lintas dalam upayanya menciptakan keamanan dan ketertiban di jalan raya.

Menyebut polisi sama artinya menderetkan berbagai bentuk ketidakpuasan

²⁶ *Ibid*

rakyat. Slogan polisi adalah mitra masyarakat seolah hanyalah fatamorgana. Polisi adalah mitra masyarakat. Itulah slogan bhayangkara. Jika disederhanakan, polisi masyarakat berarti “polisi milik masyarakat”. Apakah sudah betul, apakah tidak sebaliknya, slogan itu justru berarti masyarakat polisi (masyarakat dikuasai polisi). Seorang polisi bukan anggota tentara perang yang berdiri di muka dan berhadapan dengan musuh. Ia adalah seorang anggota tentara keamanan di tengah-tengah rakyat berhadapan dengan saudara-saudaranya sebangsa dan berkewajiban memelihara keamanan. Jika perlu, ia harus mengembalikan ketentraman yang terganggu, kadang-kadang dengan kekerasan. Bahkan, boleh jadi terpaksa bersiap dan bersedia untuk mengorbankan jiwanya untuk keselamatan masyarakat.²⁷

Untuk itu, perlu kiranya dilakukan langkah konkret dalam mewujudkan pembinaan fungsi satuan lalu lintas dalam upaya menciptakan keamanan, keselamatan, dan ketertiban serta kelancaran dalam berlalu lintas di wilayah hukum Polresta Medan. Langkah konkret tersebut diambil tentu saja dengan tidak meninggalkan tugas dan fungsi utama dari satuan lalu lintas tersebut, melainkan mengsinergikan langkah tersebut dengan gagasan-gagasan baru yang lebih kompetitif dan inovatif sesuai karakteristik wilayah Polrestabes Medan.

Kebijakan dalam pelaksanaan untuk mengatasi tingginya angka kecelakaan dan fatalitas teriadinya suatu kecelakaan lalu lintas tersebut, arah penyelenggaraan kebijakan yang diambil Polri adalah :

1. Formalisasi dan standarisasi proses penanganan kecelakaan lalu lintas.
2. Sistem penjaminan bagi penyelesaian kerugian akibat kecelakaan lalu lintas.
3. Pendidikan keselamatan yang terarah dan penegakan hukum yang berefek jera.
4. Penyediaan pendanaan yang berkelanjutan guna peningkatan keselamatan jalan.
5. Pemberian hak mengemudi secara ketat.
6. Penyelenggaraan kelembagaan keselamatan jalan yang efektif yang didukung oleh sistem informasi yang akurat.
7. Penyediaan sarana dan prasarana lalu lintas jalan yang memenuhi standar

²⁷ Yulhasni & Arifin saleh siregar. 2011. *Pengabdian Polisi Tak Kenal Lelah*. Jakarta : Prenada, halaman 4.

kelaikan keselamatan.²⁸

Menangam masalah kecelakaan lalu lintas, pencegahan kecelakaaan 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.²⁹

1. Pendekatan Pre-emptif

Pendekatan ini sangat penting untuk dikedepankan mengingat pencegahan secara dini melalui optimalisasi kegiatan-kegiatan bidang edukatif masih dirasa sangat perlu dan penting untuk terns dilaksanakan. Pendekatan ini dapat dilaksanakan melalui cara-cara sebagai berikut :

a. Pendidikan Masyarakat

Pendidikan masyarakat (dikmas) dalam berlalu lintas penting dilaksanakan karena dapat memberikan pencerahan kepada masyarakat sejak usia dini. Langkah konkretnya adalah sebagai berikut :

- 1) Pelaksanaan program "Polisi Sahabat Anak", dalam wujud :
 - a) Pengenalan rambu lalu lintas;
 - b) Kunjungan ke Satuan Lalu lintas, pengenalan kendaraan; dan
 - c) Taman bermain lalu lintas diberbagai sekolah/tempat umum lainnya.
- 2) Patroli Keamanan Sekolah. (PKS)/Saka Bhayangkara, dalam wtjud ;
 - a) Pembinaan PKS dengan mengirlmkan anggota lalu lintas pada waktu-waktu ekstrakurikuler sekolah;
 - b) Mengi kutsertakan anggota PKS dalam pengaturan lalu lintas di jalan raya, dengan didampingi anggota; dan
 - c) Melaksanakan lomba-lomba antar sekolah mengenai kecakapan anggota PKS.
- 3) *Police goes to campus*, dalam wujud:
 - a) Pelaksanaan layanan SIM Wiling di kampus-kampus
 - b) Forum bersama antara polisi dan mahasiswa dalam bentuk kegiatan

²⁸ Hasil wawancara dengan Sonny Wilfried, Kabag Sumba Polrestabes Medan. *Op. Cit*

²⁹ No Name. 2010. *Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Yohgyakarka : Pustaka Yustisia, halaman 163.

sosial (pengawasan), pengecekan Surat-Surat kendaraan di lingkungan kampus, sosialisasi peraturan dan kegiatan akademisi lainnya; dan

b. Pemberdayaan Masyarakat

Upaya mencegah kecelakaan lalu lintas tidak dapat dilaksanakan sendiri oleh Polisi namun dibutuhkan peranan masyarakat pula.

1) Pembinaan kelompok masyarakat, dalam wujud:

- a) Membuka komunikasi aktif dengan berbagai komunitas sosial masyarakat seperti komunitas pengendara sepeda motor, wujudnya bisa berupa pengawasan komunitas.
- b) Kegiatan bersama dengan kelompok penyedia jasa lalu lintas, seperti perlombaan antar tukang becak dan sopir angkot dengan melibatkan komunitas lainnya seperti *dealer* mobil/motor.

c. Komunikasi Publik

Dalam bentuk :

- 1) Pelayanan masyarakat di bidang lalu lintas melalui komunikasi dunia maya seperti pengadaan *website/blog* lalu lintas yang *up to date*.
- 2) Membuka pelayanan arus kendaraan secara real time dengan menggunakan media televisi/radio lokal baik berupa visual maupun audio serta melalui media jejaring sosial seperti *twitter*.
- 3) Melaksanakan kampanye melalui baleho, spanduk dan media lainnya dalam menyampaikan pesan-pesan kamtibmas.

2. Pendekatan Preventif

Adapun upaya yang dilakukan pihak satlantas guns mencegah terjadinya pelanggaran lalu lintas yaitu :

- a. Pengaturan lalu lintas yang diartikan sebagai pemberitahuan kepada pemakai jalan, bagaimana dan di mana mereka dapat atau tidak bergerak atau berhenti terutama ada waktu kemacetan dan keadaan darurat. Dalam arti luas pengaturan lalu lintas meliputi semua aktivitas dari polisi dalam mengatur lalu lintas di jalan umum.
- b. Penjagaan lalu lintas adalah suatu kegiatan pengawasan lalu lintas pada tempat-tempat tertentu yang diadakan sesuai kebutuhan terutama bersifat pencegahan, perlindungan pelayanan terhadap pengguna jalan, bila

menemukan pelanggaran lalu lintas maupun kecelakaan lalu lintas segera mengambil tindakan.

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dianggap mampu memberikan dampak positif terhadap perkembangan lalu lintas Indonesia. Salah satunya adalah meningkatnya pemahaman tentang ketertiban lalu lintas dan angka kecelakaan dapat ditekan, sehingga mengurangi korban jiwa. Meski dibuat pada tahun 2009, namun pelaksanaannya tidak dilakukan serta merta bersamaan dengan pengesahan undang-undang tersebut.

Pemerintah melalui pihak kepolisian memberikan kesempatan bagi masyarakat mempelajari serta melakukan sosialisasi Undang-Undang tersebut, Hal ini terutama untuk beberapa peraturan baru yang belum pernah dijelaskan pada undang-undang sebelumnya. Salah satu contoh adalah masalah kebijakan *light on* atau penyalan lampu utama di siang hari bagi sepeda motor. Demikian juga untuk penerapan kebijakan mengenai penggunaan helm Standar Nasional Indonesia (SNI). Hal ini dimaksud agar pada undang-undang tersebut benar-benar diterapkan. Masyarakat sudah memiliki cukup kesempatan untuk mempersiapkan diri dan dilengkapi atribut kendaraan mereka sesuai yang ada dalam undang-undang tersebut.³⁰

Penanganan kecelakaan lalu lintas apabila adanya laporan tentang kecelakaan lalu lintas, petugas Sentra Pelayanan Kepolisian Terpadu wajib segera menginformasikan laporan kepada petugas kepolisian terdekat dan/atau Unit Kecelakaan Lalu Lintas. Petugas kepolisian terdekat dan/atau Unit Kecelakaan Lalu Lintas wajib segera mendatangi Tempat Kejadian Perkara (TKP), melakukan Tindakan Pertama di TKP, Pemberian Pertolongan Pertama, dan khusus Petugas Unit Kecelakaan Lalu Lintas melaksanakan Olah TKP dalam hal terjadi Kecelakaan Lalu Lintas yang mengakibatkan korban manusia, petugas Sentra Pelayanan Kepolisian Terpadu wajib menginformasikannya kepada petugas rumah sakit terdekat dan dalam, hal terjadi Kecelakaan Lalu Lintas yang memuat barang berbahaya dan/atau beracun dan/atau yang menimbulkan keadaan yang membayakan, petugas wajib menginfonnasikannya dan meminta bantuan kepada

³⁰ Witomo Hidayat Yuliadi. 2014. *Tertib Lalu Lintas Adalah Cermin Budaya Suatu Bangsa*, Jakarta : Dunia Cerdas, halaman 16

instansi terkait.³¹

Merupakan bentuk pencegahan kecelakaan lalu lintas melalui kehadiran atau keberadaan anggota lalu lintas itu sendiri. Pendekatan ini dapat dilaksanakan melalui beberapa cara diantaranya:

1. Turjawali

Pelaksanaan fungsi pengaturan, penjagaan, pengawalan, dan patroli dilaksanakan dengan optimalisasi peran anggota satuan lalu lintas, seperti :

a. Pengaturan

- 1) Pengaturan harian pagi hari, dengan menempatkan anggota gatur dititik-titik rawan kemacetan dan kecelakaan dengan konsep “Polist Senyum” Konsep ini mengedepankan pengaturan oleh anggota Lalu lintas secara humanis dan tanpa penegakan hukum formal melainkan peringatan. Hal ini penting mengingat pagi hari adalah waktu dimana hampir setiap orang memulai aktivitasnya, sehingga situasi yang tertib, cerah, dan penuh keceriaan diharapkan dapat memberikan kesan tersendiri bagi masyarakat;
- 2) Penggunaan alas bantu seperti reka rambu lalu lintas
- 3) Pemasangan CCTV pada titik-titik rawan kecelakaan lalu lintas

b. Penjagaan

- 1) Penempatan anggota pada pos-pos lalu lintas yang ada
- 2) System komunikasi terpadu anggota dengan menggunakan pendekatan komunikasi langsung, utamanya dalam percepatan penanganan kecelakaan lalu lintas.

c. Pengawala

- 1) Pelaksanaan pengawalan pada kegiatan-kegiatan tertentu masyarakat bahkan tanpa diminta, seperti iring-iringan jenazah, ambulance dan sebagainya; dan
- 2) Pengawalan rutin pada kegiatan-kegiatan prioritas.

d. Patroli

- 1) Patroli rutin dan terjadwal;
- 2) Patroli insidental pada titik-titik kerawanan; dan

³¹ Hasil wawancara dengan Sonny Wilfried, Kabag Sumba Polrestabes Medan. *Op. Cit.*

3) Patroli sepeda pada aktivitas tertentu masyarakat seperti patroli sepeda pada event “*car free day*”.

2. Penerbitan Surat Izin Mengemudi (SIM)/ Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK)

Penerbitan SIM/STNK merupakan bagian dari pelayanan masyarakat, sehingga prosesnya harus benar-benar transparan, akuntabel, dan profesional dengan tidak meninggalkan sisi humanis.

a. Pelayanan SIM/STNK

- 1) Melayani dengan profesional dan procedural; dan
- 2) Pelayanan perpanjangan SIM dengan cepat dan humanis dengan mengedepankan polisi wanita sebagai ujung tombak pelayanan.

b. Pemberdayaan Komunitas masyarakat

- 1) Membuka komunikasi aktif dengan badan usaha penyedia jasa lalu lintas seperti jasa pembuatan SIM; dan
- 2) Membangun kerjasama pembuatan SIM dengan badan usaha penyedia jasa "latihan mengemudi".

3. Kerjasama Lintas Sektoral

Keterlibatan instansi lain di luar Polri seringkali terabaikan, padahal memiliki peranan penting utamanya dalam menciptakan pelayanan publik.

a. Dinas Perhubungan

Dinas perhubungan berkaitan erat dengan pengadaan serta perbaikan marks jalan dan rambu-rambu lalu lintas.

b. Dinas Pekerjaan Umum

Dinas Pekerjaan Umum berkaitan dengan kualitas jalan raya serta perbaikan-perbaikan jalan, dimana kondisi jalan juga merupakan salah satu faktor penyebab kecelakaan lalu lintas.

4. Pendekatan Represif

Pendekatan represif merupakan tugas pokok kepolisian dalam aspek penegakan hukum, namun langkah ini adalah langkah terakhir setelah upaya pre-emptif dan preventif dilaksanakan. Pendekatan represif secara tegas diutamakan kepada pelanggaran yang benar-benar berpotensi menyebabkan kecelakaan lalu lintas.

Penegakan hukum lalu lintas yang dilakukan oleh kepolisian lalu lintas, harus menerapkan dan menjalankan tugas untuk melindungi dan mengayomi masyarakat dengan melaksanakan beberapa operasi:

1. Operasi Rutin

Operasi rutin lalu lintas dilaksanakan utamanya guna memeriksa kelengkapan kendaraan dan kelengkapan perorangan dan para pengguna jalan raya. Pendekatan ini akan efektif dijalankan dengan melibatkan semua unsur pelaksana tugas di bidang lalu lintas. Penegakan hukum tidak harus berakhir pada tindakan tegas seperti tilang dan sebagainya namun bisa juga dikedepankan peringatan-peringatan dan himbauan sebagai penggugah kesadaran masyarakat untuk tertib berlalu lintas.

2. Operasi Gabungan

Operasi gabungan dapat dilaksanakan dengan melibatkan unsur Dinas LLAJ serta unsur Militer, harapannya tidak hanya masyarakat menjadi lebih taat pada aturan jalan raya namun juga mencegah adanya kemungkinan anggota-anggota TNI/Polri yang melanggar aturan.

Polisi Lalu Lintas harus menjalankan Program Unggulan Mendekati Situasi Lebaran dalam melakukan :

- a. Patroli ngabuburit, yakni dengan pelaksanaan patroli jalan raya disore hari;
- b. *Police on the spot*, yakni acara bersama yang bisa menjadi ajang ngabuburit bagi masyarakat, dilaksanakan dengan mengedepankan fungsi kepolisian melalui acara-acara hiburan bagi masyarakat;
- c. Mendirikan 'bengkel polisi' sebagai sarana memberikan pelayanan gratis kepada masyarakat pengguna jalan raya mendekati mudik lebaran; dan
- d. "*Road free car*", yakni kegiatan penutupan ruas-ruas jalan utama yang dilaksanakan sore hari sehingga bisa digunakan masyarakat sebagai tempat bersantai menunggu beduk buka puasa.

Keselamatan di jalan raya sangat penting untuk diperhatikan oleh setiap pemakai jalan raya. Ben-benar-benar rambu lalu lintas yang dipasang baik di marka atau di badan jalan, semua itu dimaksudkan untuk menertibkan para pemakai jalan, dan secara langsung bertujuan untuk menjaga keselamatan para pemakai jalan. Akan tetapi sebagian besar cara berkendara masyarakat cenderung

buruk, peraturan-peraturan (rambu-rambu) di jalan raya banyak mereka langgar.

BAR IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

1. Minimnya pengetahuan mengenai peraturan hokum, marka dan rambu lalu lintas semua faktor itu yang menjadi pemicu kecelakaan yang paling besar serta penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas di jalan raya prasana Jalan (Road) Jalan karena kejadian kecelakaan adalah di jalan raya. Kondisi jalan yang tidak rata dan berlubang dapat memicu terjadinya kecelakaan jalan raya. Sarana kendaraan (Vehicle), kendaraan yang tidak layak operasi bisa membahayakan.
2. Tindakan diskresi yang diputuskan oleh petugas operasional di lapangan secara langsung pada saat itu juga dan tanpa meminta petunjuk atau keputusan dari atasannya adalah diskresi yang bersifat individual, sebagai contoh untuk menghindari terjadinya penumpukan arcs lalu lintas di suatu rugs jalan, petugas kepolisian memberi isyarat untuk terns berjalan kepada pengemudi kendaaraan meskipun saat itu lampu pengatur lalu lintas berwarna merah.
3. Penegakan Hukum Lalu-lintas, meliputi upaya preventif dan represif Upaya preventif dilakukan dengan kegiatan pengaturan Lalu-lintas, penjagaan/Pengawasan Lalu-lintas, pengawalan Lalu-lintas, dan patroli Lalu-lintas. Sedangkan upaya represif di lakukan dengan kegiatan Penyidikan Kecelakaan Lalu-lintas dan Penindakan terhadap Pelanggaran Lintas.

B. SARAN

1. Diperlukan adanya keterlibatan dari berbagai pihak baik aparat pemerintah, pihakswasta maupun segenap warga masyarakat pengguna jalan sesuai dengan peranannya masing-masing.
2. Kepada Tindakan kepolisian dalam menindak pelanggar yang melanggar lalulintas perlu dipertahankan dan di tingkatkan profesionalitas kerianya yaitu langsung menilang pelanggar tanpa menawarkan. damai hal ini bertujuan agar pelanggar lalu lintas merasakan efek jera dan tidak akan

mengulangnya lagi. Selain tindakan kepolisian, tindakan pengadilan yang bertindak adil dalam mengadilipelanggar yang melanggar lalu lintas perlu dipertahankan dan ditingkatkan profesionalitas kerjanya yaitu Pengadilan Negeri Medan harus tidak pandang bulu dalam menjatuhkan vonis terhadap pelanggar hal ini agar pelanggar merasakan efek jera yang diharapkan tidak akan mengulangnya lagi.

3. Seluruh aparat kepolisian khususnya fungsi satuan lalu lintas selaku aparat penegakan hukum lalu lintas diharapkan meningkatkan kerjasama dengan instansi terkait baik terhadap pemerintah maupun pihak swasta. Kepada seluruh lapisan masyarakat pengguna jalan kiranya dapat menyadari sedalam-dalamnya bahwa upaya pihak kepolisian bersama, instansi terkait baik instansi pemerintah maupun pihak swasta untuk mewujudkan keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas tidak membuahkan hasil tanpa dukungan dari masyarakat pengguna jalan itu sendiri.

Daftar Pustaka

A. Buku

- Erdianto Efendi. 2011. *Hukum Pidana Indonesia*. PT. Refika Aditama: Bandung.
- Erma Yulihastin. 2008. *Bekerja Sebagai Polisi*. Erlangga: GUnUng Putri.
- Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara. 2014. *Pedoman penulisan Skripsi*. Medan.
- H.R. Abdussalam. 2014. *Ilmu Kepolisian*. PTIK: Jakarta.
- Marwan Effendy. 2012. *Diskresi, Peneinuan Hukum, Korporasi dan Tax Amnesty Dalain Penegakan Hukum*. Referensi: Jakarta.
- Moeljatno. 2009. *Asas-Asas Hukum Pidana*. Wacana Intelektual: Jakarta.
- No Narne. 2009. *Panduan Praktis Berlalu Lintas*. No Name: Jakarta.
- Rahardi, Pudi. 2007. *Hukum Kepolisian (Prqpsionalisine dan Rej~rnwsi POLRI)*. Surabaya: Laksbang
- Rahardjo, Satdjipto. 2010. *Sosiologi Hukum*. Yogyakarta: Genta Publishing.
- Witono Hidayat Yuliadi. 2014. *Tertib Laht Lintas Adalah Cerra in Budaya Suatu Bangsa, Dunia Cerdas* : Jakarta.
- Yulhhasni & Arifin saleh Siregar. 2011. *Pengabdian Polisi Tak Kenal Lelah*. Prenada: Jakarta.

B. Peraturan Perundang-undangan

- Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 Tentang Kepolisian
- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Anggkutan Jalan

C. Internet

1. Imran Ali, "Lakalantas", <http://aliimran.blogspot.com>, diakses Sabtu, 11 Februari 2017, Pukul 19.30 wib.
2. Verawati. "Diskresi Kepolisian", <http://Verawati.wordpress.com>, diakses Senin, 13 Februari 2017, Pukul 20.08 wib.
3. Miyaka. "Lalu lintas jalan raya", Miyakablogspot.com, diakses Sabtu, 18 Februari 2017 Pukul 20.03 wib.
4. Verawati, "Diskresi Kepolisian", <http://Verawati.wordpress.com>, diakses

Kamis, 23 Februari 2017, Pukul 20.08 wib

5. Lakshmita, "Kepolisian", <http://lakshmita.wordpress.com>, diakses Sabtu, 25 Februari 2017, Pukul 17.30 wib.