



## TINJAUAN SOSIOLOGI HUKUM TERJADINYA KECELAKAAN LALU LINTAS YANG MENGAKIBATKAN LUKA BERAT (Suatu Studi Di Sat Lantas Polres Konawe Selatan)

Susiyana Ayu Pratiwi, Basoddin. St.Fatmawati L.

Program Studi Ilmu Hukum, Fakultas Hukum Universitas Sulawesi Tenggara

### ARTICLE INFO

#### Keywords:

Legal Sociology Review, South Konawe Police Traffic Unit, Traffic Accidents.

#### e-mail:

susiyanaayu9@gmail.com

#### Corresponding Author:

Susiyana Ayu Pratiwi

Received:18/11/2021

Accepted:18/01/2022

Published:30/04/2022



### ABSTRACT

The objectives of the research are: 1). To determine the factors causing traffic accidents. 2). To determine efforts to overcome traffic accidents. This research was conducted at the South Konawe Police using a normative empirical research type. The data collection methods used were document studies, field surveys and interviews using qualitative descriptive analysis. Based on the results of the study, it can be seen: 1.a. The main causes of internal factors are caused by, among others; a). Lack of knowledge from drivers. b). Low education of drivers. c). Lack of skills. d). Chasing deposits. e). Drivers are less agile in controlling sudden situations if there is danger. f). The influence of drugs and alcohol. G). Drivers are less careful in driving their vehicles. 2b. Facilities and infrastructure factors (external factors). namely: 1). inadequate roads including Conditions; a). no road markings; B). no sidewalks yet; c). no crossings yet; D). many of the roads are damaged and have holes. 2. Efforts to overcome traffic accidents, namely: a. Preventive prevention efforts. Among other things, as much education and training as possible is needed. This effort can be given to someone since childhood, either by their family, teachers at school or in the community where the child is. The types of education and training that need to be given to a child are formal education and non-formal education. B. Repressive Prevention Efforts. are efforts that are carried out after an accident occurs or in other words "Demanding the imposition of heavy penalties, as well as heavy fines and the imposition of heavy criminal penalties, confiscating the perpetrator's assets/documents that are possible with traffic violations.

### I. PENDAHULUAN

Undang-Undang dan peraturan perundangan lainnya dibuat untuk dipatuhi dan dilaksanakan oleh seluruh warga negara agar tercipta ketertiban, keamanan, kenyamanan, keselamatan, keadilan dan kesejahteraan seluruh warga negara. Dengan kata lain, undang-undang dan peraturan diciptakan untuk menjamin kepentingan umum, bukan kepentingan pribadi atau golongan.

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

Dalam pelaksanaannya apabila sanksi administrasi dan sanksi perdata belum mencukupi untuk mencapai keseimbangan didalam masyarakat, maka sanksi pidana merupakan sanksi terakhir atau *ultimum remedium*. Hukum bertujuan untuk mencapai ketertiban masyarakat yang damai dan adil, ketertiban umum menjadi ketertiban hukum karena mengandung keadilan, sehingga didukung oleh masyarakat sebagai subjek hukum. Jika ketertiban umum harus merupakan ketertiban hukum, maka ketertiban umum itu haruslah merupakan suatu keadaan tertib yang adil. Jadi keadilan adalah substansi dari tertib hukum maupun ketertiban umum, sehingga tidak berlebihan jika ditegaskan bahwa fungsi utama bagi hukum pada akhirnya adalah untuk mewujudkan keadilan.

Oleh karena itu, maka manusia sebagai makhluk yang senantiasa hidup bersama dengan sesamanya, memerlukan perangkat dan patokan, agar tidak terjadi pertentangan kepentingan sebagai akibat dari pendapat yang berbeda-beda mengenai keteraturan tersebut. Patokan-patokan tersebut, tidak lain merupakan pedoman untuk berperilaku secara pantas, yang sebenarnya merupakan suatu pandangan atau nilai yang sekaligus merupakan suatu harapan.

Patokan-patokan untuk berperilaku pantas tersebut, kemudian dikenal dengan sebutan norma atau kaidah. Norma atau kaidah tersebut mungkin timbul dari pandangan-pandangan mengenai apa yang dianggap baik atau dianggap buruk, yang lazimnya disebut nilai. Kadangkala, norma atau kaidah tersebut timbul dari pola perilaku manusia sebagai suatu abstraksi dari perilaku berulang-ulang yang nyata. Norma atau kaidah tersebut, untuk selanjutnya mengatur diri pribadi manusia, khususnya mengenai bidang-bidang kepercayaan dan kesusilaan. Norma atau kaidah kepercayaan bertujuan agar manusia mempunyai kehidupan yang beriman, sedangkan norma atau kaidah kesusilaan bertujuan agar manusia mempunyai hati nurani yang bersih.

Disamping itu, maka norma atau kaidah mengatur pula kehidupan antar pribadi manusia, khususnya mengenai bidang-bidang kesopanan dan hukum. Norma atau kaidah kesopanan bertujuan agar manusia mengalami kesenangan atau kenikmatan di dalam pergaulan hidup bersama dengan orang-orang lain. Norma atau kaidah hukum bertujuan agar tercapai kedamaian didalam kehidupan bersama, kedamaian berarti suatu keserasian antara ketertiban dengan ketentraman, atau keserasian antara keterikatan dengan kebebasan. Itulah yang menjadi tujuan hukum, sehingga tugas hukum adalah tidak lain dari pada mencapai suatu keserasian antara kepastian hukum dengan kesebandingan hukum.

Terhadap hal-hal yang bersifat teknis operasional dalam undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan diatur dalam peraturan pemerintah dan peraturan pelaksanaannya, dalam undang-undang ini telah diatur secara tegas dan terperinci dengan maksud agar ada kepastian hukum dalam pengaturannya sehingga tidak memerlukan lagi banyak peraturan pemerintah dan peraturan pelaksanaannya.

Penajaman formulasi mengenai asas dan tujuan dalam undang-undang ini, selain untuk menciptakan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, lancar dan terpadu dengan moda angkutan lain, juga mempunyai tujuan untuk mendorong perekonomian nasional, mewujudkan kesejahteraan rakyat, persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa.

Aspek keamanan juga mendapat perhatian yang ditekankan dalam pengaturan lalu lintas dan angkutan jalan, selain itu ditekankan pula terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa melalui upaya pembinaan, pemberian bimbingan dan pendidikan berlalu lintas sejak usia dini serta dilaksanakan melalui program yang berkesinambungan.

Dalam rangka mengantisipasi perkembangan lingkungan strategis global yang membutuhkan ketangguhan bangsa untuk berkompetisi dalam persaingan global serta untuk memenuhi tuntutan paradigma baru yang mendambakan pelayanan pemerintah yang lebih baik, transparan dan akuntabel. Untuk meningkatkan pelayanan di bidang keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas diatur pula adanya sistem informasi dan komunikasi lalu lintas dan angkutan jalan yang terpadu. Pengelolaan sistem informasi dan komunikasi dilakukan oleh pemerintah atau pemerintah daerah dengan memperhatikan ketentuan peraturan perundang-undangan, sedangkan mengenai operasional sistem informasi dan komunikasi dilaksanakan secara terintegrasi melalui pusat kendali dan data. Pelanggaran lalu lintas yang sering terjadi merupakan masalah yang hampir tidak ada habisnya, pelaku pelanggaran tersebut dari waktu ke waktu terus meningkat terutama di kota-kota yang padat penduduknya, tingkat pelanggaran lalu lintas pada suatu daerah baik meningkat atau menurun berpengaruh pada kehidupan masyarakat baik langsung maupun tidak langsung.

Kabupaten Konawe Selatan sebagai pusat perekonomian dan pemerintahan masih di hadapkan oleh berbagai hambatan dalam menekan angka kecelakaan lalu lintas di jalan raya, pemerintah pusat maupun pemerintah setempat telah berupaya mengurangi arus kecelakaan lalu lintas melalui undang-undang dan peraturan-peraturan lainnya. Lembaga-lembaga peradilan telah berusaha menekan arus kecelakaan lalu lintas dengan menghukum pelakunya, namun kesemuanya itu belum dapat menekan angka kecelakaan lalu lintas sampai kepada tingkat yang lebih rendah.

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

Upaya pencegahan dilakukan melalui peningkatan pengawasan kelaikan jalan, sarana dan prasarana jalan, serta kelaikan kendaraan, termasuk pengawasan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan yang lebih intensif. Upaya pengaturan meliputi manajemen dan rekayasa lalu lintas dan modernisasi sarana dan prasarana lalu lintas. Upaya penegakan hukum dilaksanakan lebih efektif melalui perumusan ketentuan hukum yang lebih jelas serta penerapan sanksi yang lebih tegas. Oleh karena itu penulis beranggapan bahwa sudah saatnya ada pemikiran baru dalam upaya menanggulangi kecelakaan lalu lintas khususnya di Kabupaten Konawe Selatan agar tercipta suasana tertib dan aman.

## II. TINJAUAN PUSTAKA

### A. Pengertian Jalan Dan Lalu Lintas Jalan

Menurut Undang-Undang nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada Pasal 1(satu) butir 12 (dua belas) memberikan pengertian bahwa jalan adalah seluruh bagian jalan, termasuk bagian pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan rel dan jalan kabel. Menurut Pasal 19 Undang-Undang nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, jalan dapat dikelompokkan atas beberapa kelas berdasarkan yaitu:

- a. Fungsi dan intensitas lalu lintas guna kepentingan pengaturan penggunaan jalan dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan;

b. Daya dukung untuk menerima muatan sumbu terberat dan dimensi kendaraan bermotor (Pasal 19 ayat (1)).

Pengelompokan jalan menurut kelas jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas:

- a. Jalan kelas I, yaitu jalan arteri dan kolektor yang dapat dilalui kendaraan bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus) milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 18.000 (delapan belas ribu) milimeter, dan muatan sumbu terberat 10 (sepuluh) ton;
- b. Jalan kelas II, yaitu jalan arteri, kolektor, lokal, dan lingkungan yang dapat dilalui kendaraan bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus) milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 12.000 (dua belas ribu) milimeter, ukuran paling tinggi 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter, dan muatan sumbu terberat 8 (delapan) ton;
- c. Jalan kelas III, yaitu jalan arteri, kolektor, lokal, dan lingkungan yang dapat dilalui kendaraan bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.100 (dua ribu seratus) milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 9.000 (sembilan ribu) milimeter, ukuran paling tinggi 3.500 (tiga ribu lima ratus) milimeter, dan muatan sumbu terberat 8 (delapan) ton; dan
- d. Jalan kelas khusus, yaitu jalan arteri yang dapat dilalui kendaraan bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus) milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 18.000 (delapan belas ribu) milimeter, ukuran tinggi tidak melebihi 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter, dan muatan sumbu terberat tidak melebihi 10 (sepuluh) ton.

Dalam keadaan tertentu daya dukung jalan kelas III sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) huruf (c) Pasal 19 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dapat ditetapkan muatan sumbu terberat kurang dari 8 (delapan) ton (ayat (3)). Kelas jalan berdasarkan spesifikasi penyediaan prasarana jalan diatur sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang lain (ayat 4), ketentuan lebih lanjut mengenai jalan kelas khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf (d) Pasal 19 diatur dengan peraturan pemerintah.

Dalam penjelasan pasal demi pasal dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tersebut dijelaskan lebih lanjut bahwa, Jalan termasuk jalan kendaraan, jalan orang, jalan kuda, jalan sepeda dan tempat-tempat lain yang terbuka untuk lalu lintas umum, bagian-bagian jalan termasuk jembatan, tanggul pinggir selokan dan lereng sampai batas garis sempadan pagar juga termasuk dalam arti jalan menurut Undang-Undang tersebut.

Gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan. Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas Lalu Lintas, Angkutan Jalan, Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan jalan, Kendaraan, Pengemudi, Pengguna Jalan, serta pengelolaannya (Pasal 1 butir 1). Suwarja Djayapermana (2000:1) menyatakan bahwa, yang dimaksud dengan lalu lintas jalan adalah: Gerak pindah manusia baik dengan alat penggerak, maupun tanpa dengan alat penggerak dari suatu tempat ke tempat lainnya.

Pada bagian lain Suwarja Djayapermana (2000:1) mengatakan bahwa lalu lintas jalan raya adalah sebagian dari lalu lintas darat karena itu dikenal juga lalu lintas di atas rel yaitu lalu lintas dengan mempergunakan kereta api. Lebih lanjut Soerjono Soekamto (2007:99) mengatakan bahwa jalan adalah: Setiap jalan umum dalam bentuk apapun yang terbuka untuk lalu lintas umum (dalam Undang-Undang Nomor 7 Tahun 1951), pengertian jalan mencakup juga jembatan-jembatan, saluran-saluran, jalan orang tepi pinggir selokan dan lereng yang ada pada jalan itu

## **B. Pengertian Pelanggaran Lalu Lintas**

Pelanggaran artinya segala tindakan atau perbuatan yang melanggar ketentuan yang diancam dengan sanksi pidana kepada pembuatnya/pelakunya Pelanggaran lalu lintas jalan adalah setiap peristiwa atau tindakan atas perbuatan yang melanggar ketentuan atau peraturan lalu lintas yang dilakukan oleh pemakai jalan yang diancam dengan sanksi berupa kurungan atau denda kepada setiap pelanggarannya.

Menurut Pasal 260 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan memberikan pengertian tentang yang dapat digolongkan sebagai pelanggaran lalu lintas yaitu: Ayat (1) Dalam hal penindakan dan penyidikan tindak pidana, penyidik kepolisian Negara Republik Indonesia selain yang dia stur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana dan Undang-Undang tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia dibidang lalu lintas dan angkutan jalan berwenang:

- a. Memberhentikan, melarang, atau menunda pengoperasian dan menyita sementara kendaraan bermotor yang patut diduga melanggar peraturan berlalu lintas atau merupakan alat dan/atau hasil kejahatan;
- b. Melakukan pemeriksaan atas kebenaran keterangan yang berkaitan dengan penyidikan tindak pidana di bidang lalu lintas dan angkutan jalan;
- c. Meminta keterangan dari pengemudi, pemilik kendaraan bermotor dan/atau perusahaan angkutan umum;
- d. melakukan penyitaan terhadap Surat Izin Mengemudi, Kendaraan Bermotor, Surat Tanda Coba kendaraan Bermotor, dan/atau tanda lulus uji sebagai barang bukti;
- e. melakukan penindakan terhadap tindak pidana pelanggaran atau kejahatan lalu lintas menurut ketentuan peraturan perundang-undangan;

Pelaksanaan penindakan pelanggaran dan penyidikan tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) Pasal 260 Undang-Undang nomor 22 Tahun 2009 dilakukan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Pasal 264 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bahwa pemeriksaan kendaraan bermotor dapat dilakukan oleh:

- a. Petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia; dan
- b. Penyidik Pegawai Negeri Sipil di bidang lalu lintas dan angkutan jalan.

Pasal 265 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan disebutkan:

- (1) Pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 264 meliputi pemeriksaan:
  - a. Surat Izin Mengemudi, Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor, Surat Tanda Coba kendaraan Bermotor, Tanda Nomor kendaraan Bermotor, atau Tanda Coba Kendaraan Bermotor
  - b. Tanda bukti lulus uji bagi kendaraan wajib uji;
  - c. Fisik Kendaraan bermotor;
  - d. Daya angkut dan/atau cara pengangkutan barang dan/atau,
  - e. Izin penyelenggaraan angkutan.
- (2) Pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dilakukan secara berkala atau insidental sesuai dengan kebutuhan.
- (3) Untuk melaksanakan pemeriksaan kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia berwenang untuk:
  - a. menghentikan kendaraan bermotor;
  - b. meminta keterangan kepada pengemudi dan/atau;
  - c. melakukan tindakan lain menurut hukum secara bertanggung jawab.

Dari uraian di atas dapat disimpulkan bahwa sebagai akibat pembuat pelanggaran lalu lintas dapatlah dikenakan 2 (dua) macam bentuk sanksi yang berupa kurungan atau denda menurut Pasal 276 sampai dengan Pasal 313 Undang-Undang nomor 22 Tahun 2009 serta pidana tambahan yaitu pencabutan surat izin mengemudi atau ganti kerugian diakibatkan oleh tindak pidana lalu lintas, hal tersebut sesuai dengan ketentuan Pasal 314 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009.

### C. Jenis-Jenis Pelanggaran Lalu Lintas

Pelanggaran-pelanggaran yang sering menjadi penyebab kemacetan lalu lintas adalah :

- a. Pelanggaran terhadap lampu pengatur lalu lintas
- b. Pelanggaran terhadap rambu penyebrangan

Untuk lebih jelasnya di bawah ini akan diuraikan secara singkat satu-persatu jenis-jenis pelanggaran seperti tersebut diatas sebagai berikut :

#### 1) Pindah jalur tidak pada waktu yang tepat.

Pasal 105 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 disebutkan bahwa, setiap orang yang menggunakan jalan wajib :

- a. Berprilaku tertib dan/atau;
- b. Mencegah hal-hal yang dapat merintang, membahayakan keamanan dan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, atau yang dapat menimbulkan kerusakan Jalan.

Lebih lanjut dalam Pasal 106 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009: disebutkan bahwa

- 1) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi.
- 2) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di jalan wajib mengutamakan keselamatan Pejalan Kaki dan Bersepeda.
- 3) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mematuhi ketentuan tentang persyaratan teknis dan laik jalan.
- 4) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mematuhi ketentuan:
  - a. Rambu perintah atau rambu larangan.
  - b. Marka Jalan.
  - c. Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas.
  - d. Gerakan Lalu Lintas.
  - e. Berhenti dan Parkir.
- 5) Pada saat diadakan pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor wajib menunjukkan:
  - a. Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor atau Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor.
  - b. Surat Izin Mengemudi.
  - c. Bukti Lulus uji berkala.
  - d. Tanda bukti lain yang sah.

#### 2) Kendaraan yang memuat penumpang atau barang yang berlebihan

Pada umumnya di kota-kota yang sudah maju bus-bus penumpang serta kendaraan umum lainnya biasa dijumpai memuat penumpang melebihi dari ketentuan undang-undang, bahkan sampai ada yang bergantung, hal semacam ini dapat pula terjadi di desa-desa, hal ini tentu membawa kerugian atau bahaya yang fatal sebab bilamana pengemudi yang mengemudikan mobilnya ditempat/jalan yang sempit dengan tak terduga berpapasan dengan kendaraan lain, tentu orang-orang yang bergantung akan tersambar dengan kendaraan yang lain akibatnya kecelakaan dapat pula terjadi pada orang-orang yang sudah tua.

#### 3) Kendaraan yang berhenti tidak pada tempatnya

Kebanyakan pengemudi menghentikan kendaraannya tidak pada tempat-tempat yang disediakan dan berhenti seenaknya saja. Hal yang demikian tentunya akan mengakibatkan macetnya lalu lintas. Banyak bus-bus baik milik pribadi, dinas, maupun bus penumpang umum tiba-tiba berhenti agak ketengah jalan, perbuatan pengemudi yang demikian sangat tercela karena disamping

memacetkan arus lalu lintas, juga kemungkinan penumpang yang naik atau turun dari bus akan disambar oleh kendaraan lainnya yang sedang lewat.

#### **D. Proses Penyelesaian Pelanggaran Lalu Lintas Jalan.**

Dasar hukum proses penyelesaian pelanggaran lalu lintas jalan adalah surat keputusan bersama tentang penyederhanaan prosedur penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas tertentu yaitu dengan nomor: 001/KMA/71.002/DA/1971,4/SK/Kapolri/71, dan JS4/1/21, yang ditanda tangani oleh Ketua Mahkamah Agung, Jaksa Agung, Kepala Kepolisian RI dan Menteri Kehakiman pada tanggal 11 Januari 1971. Dasar hukum Surat Keputusan tersebut adalah:

- a. Undang-Undang nomor 14 Tahun 1970 tentang Pokok-Pokok Kekuasaan Kehakiman.
- b. Undang-Undang nomor 15 Tahun 1961.
- c. Undang-Undang nomor 13 Tahun 1961
- d. Undang-Undang nomor 22 Tahun 2009.

Surat Keputusan tersebut dipergunakan sebagai landasan pelaksanaan tugas dalam rangka penyederhanaan prosedur penyelesaian perkara-perkara pelanggaran lalu lintas tersebut. Soerjono Soekanto (1984:105) mengatakan bahwa yang digolongkan dalam jenis-jenis surat keputusan itu adalah sebagai berikut:

- a. Pelanggaran-pelanggaran yang diatur dalam Undang-Undang nomor 22 Tahun 2009.
- b. Pelanggaran-pelanggaran yang diatur dalam Peraturan Pemerintah nomor 28 Tahun 1951.
- c. Pelanggaran-pelanggaran yang diatur dalam penetapan lalu lintas jalan yaitu antara lain Pasal 76, dan 91 Undang-Undang nomor 22 Tahun 2009.

Pelanggaran-pelanggaran tersebut merupakan pelanggaran nyata dan mudah pembuktiannya, sehingga dapat diselesaikan oleh peradilan yang sederhana dan cepat. Penyelesaian perkara tersebut oleh Soerjono Soekanto (2004:106) dilakukan dengan mempergunakan surat isian dalam bentuk formulir yang terdiri dari 5 (lima) lembar yaitu:

- a. lembar berwarna merah untuk pelanggar.
- b. lembar warna hijau untuk Kejaksaan.
- c. lembar berwarna putih untuk pengadilan.
- d. lembar warna biru untuk bagian administrasi lalu lintas/kepolisian.
- e. lembar warna kuning untuk laporan petugas petugas dan bagian operasi lalu lintas.

Berdasarkan surat keputusan bersama yang telah disebutkan di atas merupakan dasar hukum dari seluruh prosedur penyelesaian pelanggaran lalu lintas, sudah barang tentu bahwa tatacara proses penyelesaian pelanggaran lalu lintas seperti diuraikan di atas senantiasa harus disesuaikan dengan perkembangan masyarakat maupun perkembangan perundang-undangan.

Surat izin atau formulir yang telah dijelaskan diatas dinamakan bukti pelanggaran lalu lintas yang biasa disebut dengan tilang. Dalam praktik bahwa apabila ada pelanggaran atau tilang yang dilakukan oleh polisi lalu lintas, maka berkas tersebut secara langsung dikirim ke pengadilan tanpa melalui kejaksaan, jaksa boleh hadir boleh tidak dalam persidangan tersebut, hakim tinggal memutuskan akan kesalahan si pelanggar sebagaimana disebutkan dalam surat tilang. Dalam praktik sering pula terjadi dalam persidangan terdakwa tidak hadir dan diwakili oleh orang lain, dalam hal ini perkara tersebut tetap diputuskan oleh hakim. Dalam KUHAP dibenarkan pemeriksaan perkara dengan cara cepat, antara lain tabrakan yang tidak mengakibatkan matinya seseorang.

Disamping kemungkinan adanya pelanggaran peraturan rambu lalu lintas, maka apabila dalam pelanggaran tersebut mengakibatkan matinya orang atau luka-luka berat atau luka-luka ringan, hal ini termasuk kejahatan, oleh karena itu sebagaimana yang telah dijelaskan diatas maka

disamping telah melakukan pelanggaran lalu lintas melanggar pula ketentuan tersebut dalam Pasal 359, dan 360 KUH Pidana.

#### E. Pengertian Luka Berat

Pasal 90 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) memberikan pengertian luka berat sebagai berikut:

Luka berat berarti :

- Penyakit atau luka yang tak dapat diharap akan sembuh lagi dengan sempurna atau yang dapat mendatangkan bahaya maut.
- Senantiasa tidak cakap mengerjakan pekerjaan jabatan atau pekerjaan pencaharian
- Tidak dapat lagi memakai salah satu panca indra
- Mendapat cacat besar
- Lumpuh (kelumpuhan)
- Akal (tenaga paham) tidak sempurna lebih lama dari empat minggu
- Gugurnya atau matinya kandungan seorang perempuan; (R. Soesilo, 1980:107)

Berdasarkan penjelasan Pasal 90 KUHP dikatakan bahwa luka berat atau luka parah antara lain :

1. Penyakit atau luka yang tidak mungkin dapat sembuh dengan sempurna atau dapat mendatangkan bahaya maut. Jadi luka atau sakit yang bagaimanapun besarnya, bila dapat disembuhkan dengan sempurna dan tidak mendatangkan bahaya maut, tidak dapat digolongkan dengan luka berat (dalam hal ini Dokter yang dapat menerangkan);
2. Selalu tidak cakap lagi melakukan jabatan atau pekerjaan. Apabila keadaan tidak cakap melakukan pekerjaan itu hanya sementara, tidak dapat dikategorikan luka berat. Misalnya seorang penyanyi yang rusak kerongkongannya sehingga tidak dapat menyanyi untuk selama-lamanya, termasuk luka berat;
3. Tidak dapat menggunakan salah satu panca indera adalah : penglihatan, penciuman, pendengaran, apa yang dirasakan oleh lidah dan rasa yang terdapat di seluruh tubuh. Orang yang menjadi buta sebelah matanya atau tuli sebelah telinganya, belum dapat digolongkan sebagai luka berat, karena mata yang lain la masih dapat melihat dan dengan telinga yang lain la masih dapat mendengar;
4. Perubahan tubuh menjadi buruk karena kehilangan atau rusak anggota tubuhnya, misalnya hidungnya romping, daun telinganya putus, jari tangan atau jari kaki teriris dan sebgainya;
5. Tidak dapat menggerakkan anggota tubuh (lumpuh);

#### F. Pengertian Tinjauan Sosiologis

Istilah sosiologi secara harfiah berasal dari kata *socius* dan *logos*, *socius* dapat diterjemahkan sebagai teman, sedangkan *logos* dapat diterjemahkan sebagai ilmu, yakni suatu ilmu tentang hubungan antara teman dengan teman (Hanneman Samuel 2007:1). Manusia lahir kedunia sebagai makhluk individu, namun karena jumlahnya sangat banyak dan saling berhubungan serta tergantung satu dengan yang lainnya, maka manusia juga disebut sebagai makhluk sosial. Hakikat manusia sebagai makhluk individu dan makhluk sosial dari beberap segi kehidupan dapat mendatangkan ketidak selarasan apabila tidak diatur dan diarahkan sebagaimana mestinya.

Kebebasan individu dan keteraturan sosial hendaknya berjalan bersama-sama, tanpa keteraturan sosial, orang tidak akan mampu melakukan segala sesuatu dengan perasaan tenang dan senang, berarti kebebasan individu diakui dalam masyarakat, tetapi akan senantiasa dihadapkan pada penegndalian sosial agar tercipta ketertiban sosial. Bagi masyarakat indonesia, kebebasan individu adalah kebebasan yang tidak mengganggu kebebasan orang lain.

Keluarga dalam Sosiologi menjadi salah satu bagian ikon yang mendapat perhatian khusus, keluarga dianggap penting sebagai bagian dari masyarakat secara umum, individu terbentuk

karena adanya keluarga dan dari keluarga pada akhirnya akan membentuk masyarakat. Sedemikian penting peran keluarga atau posisi keluarga dalam pembentukan generasi dalam masyarakat, maka perlu kiranya dijelaskan tentang fungsi keluarga (Abdul Latif 2007:19) yakni:

#### 1. Fungsi Sosialisasi.

Sebagaimana diketahui secara faktual bahwa anak dilahirkan dalam keadaan suci, sehingga evolusi perkembangan biologis dan psikologisnya memerlukan proses sosialisasi dari orang-orang terdekatnya, bahkan keluarga juga menjadi tempat sosialisasi bagi orang-orang dewasa, dimana satu sama lain bisa memberi dan menerima seperangkat pola perilaku yang diinginkan satu sama lain. Sosialisasi ini menjadi penting ketika anak sudah cukup umur untuk memasuki kelompok lain di luar keluarga, fondasi dasar kepribadiannya sudah ditanamkan secara kuat.

#### 2. Fungsi Efeksi.

Salah satu kebutuhan dasar manusia adalah kebutuhan akan kasih sayang, penyebab utama gangguan emosional adalah masalah perilaku dan bahkan kesehatan fisik terbesar adalah ketiadaan cinta yakni tidak adanya kehangatan, hubungan kasih sayang dalam suatu lingkungan asosiasi yang intim. Kebutuhan akan persahabatan dan keintiman dan penuh kasih sayang penting adanya bagi manusia, barangkali cinta adalah salah satu kebutuhan sosial kita yang paling penting, jauh lebih penting dari pada, misalnya seks. Banyak orang yang tidak menikah namun bisa bahagia, sehat dan hidup berguna, tetapi orang yang tidak pernah dicintai jarang bahagia, sehat dan berguna.

#### 3. Fungsi penentuan Status.

Dalam memasuki sebuah keluarga, seseorang mewarisi suatu rangkaian status, seseorang disertai beberapa status dalam keluarga, berdasarkan umur, jenis kelamin, urutan kelahiran dan lain-lain. Dalam masyarakat yang berdasarkan sistem kelas, status kelas keluarga seorang anak sangat menentukan peluang dan hadiah yang terbuka untuk itu dan harapan yang dapat digunakan orang lain untuk mendorong atau mewarisi.

#### 4. Fungsi Perlindungan.

Dalam setiap masyarakat, keluarga memberikan perlindungan fisik, ekonomis, dan psikologis bagi seluruh anggotanya. Keluarga akan memberikan peluang-peluang bahkan menghindarkan rintangan-rintangan yang akan mengganggu sebagian anggota keluarganya untuk mendapatkan hak perlindungan fisik, ekonomis dan psikologis. Biasanya anggota keluarga akan saling merasakan kebahagiaan atau penderitaan anggota-anggotanya satu sama lain, kebahagiaan salah satu anggota keluarga akan menimbulkan rasa puas terhadap anggota keluarga yang lain.

#### 5. Fungsi Ekonomis.

Seperti dijelaskan diatas bahwa keluarga merupakan unit ekonomi yang akan memberikan kebutuhan-kebutuhan ekonomi seluruh anggota keluarganya. Para anggota keluarga bekerja sama sebagai team untuk menghasilkan sesuatu yang secara ekonomis berguna untuk kelangsungan hidup seluruh anggota keluarganya. Pentingnya keluarga dalam sudut pandang pendidikan terdapat beberapa penegasan yang perlu dibuat terkait posisi keluarga yang menjadi lembaga pendidikan yang pertama dan utama. Dengan demikian keluarga diharapkan menyediakan lingkungan yang kondusif dan sekaligus sebagai sarana yang efektif untuk terjadinya proses pembelajaran.

Keluarga hendaknya menjadi tempat tinggal yang membetahkan, menjadi tempat berbagi rasa dan pikiran, menjadi tempat mencurahkan suka dan duka, tidak menjadi tempat bergantung bagi anak-anak/remaja akan tetapi sebagai tempat berlatih mandiri, tidak menjadi tempat menuntut hak, menjadikan tempat menumbuhkan kehidupan religius dan akhirnya menjadi tempat yang aman karena aturan main antara anggotanya ditegakkan.

Menurut Subino Hadisubroti, dalam keluarga setiap anggotanya memiliki peran masing-masing yang mengimplikasikan kewajiban dan hak, tertunaikannya masing-masing peran tersebut menjamin terciptanya sebuah keluarga yang tenteram, damai dan menyenangkan, kondisi ini akan membuahkan sebuah karakter rumah tangga yang membetahkan (Abdul Latif 2007:23)..

Confucius dan William J.Goode (Abdul Latif 2007:24) menyatakan bahwa suatu masyarakat akan kehilangan kekuatannya manakala orang sudah gagal memenuhi kewajiban-kewajiban untuk keluarganya. Keluarga adalah tempat berbagi rasa dan berbagi pikiran dan menjadi tempat kembali bagi segenap anggotanya, ini berarti segala beban kehidupan yang mengganggu ketenangan fisik dan mental bisa diacairkan ketika kembali kerumah bersama keluarga, segala permasalahan bisa didiskusikan secara damai guna mencari jalan keluar dari permasalahan dan bukan sebaliknya, keluarga menjadi seperti neraka sehingga para anggota keluarganya cenderung memilih penyelesaian masalah di luar rumah.

Suatu keteraturan dan ketertiban sosial dapat tercipta apabila kegiatan masing-masing individu berlangsung dengan teratur dan dapat mencapai tujuannya. Keteraturan dan ketertiban sosial diperlakukan untuk menjamin keberlangsungan hidup bersama dan menjaga agar norma dan nilai sosial tetap ditegakkan.

Suatu masyarakat pada dasarnya merupakan kumpulan individu yang membentuk organisasi sosial yang bersifat kompleks. Di dalam organisasi sosial tersebut terdapat nilai-nilai, norma-norma, pranata-pranata sosial, dan peraturan-peraturan untuk bertingkah laku dalam kelompoknya. Meskipun setiap kelompok mempunyai norma, nilai dan pranatanya sendiri, namun tidak semua anggota kelompok mengetahuinya sehingga tidak mungkin semua orang akan berperilaku sesuai dengan norma dan nilai-nilai yang ada. Selalu ada penyimpangan perilaku dalam kelompok tersebut. Kenyataan ini menyebabkan ketidakselarasan dalam kelompok atau bahkan bisa mendatangkan pertentangan dalam masyarakat.

Pada lingkup yang lebih luas seperti masyarakat Indonesia yang memiliki keragaman etnik, budaya dan latar belakang, pertentangan di antara kelompok yang berbeda sangat mungkin terjadi baik yang skalanya kecil maupun besar. Oleh sebab itu, dibutuhkan kesadaran dan kemampuan dalam mengelola perbedaan dan keragaman yang terdapat di masyarakat agar keragaman dan perbedaan tersebut menghasilkan sesuatu yang positif. Salah satu caranya adalah dengan cara menjaga keharmonisan dan saling menghargai perbedaan agar tetap terdapat integrasi sosial yang harmonis.

Namun demikian, kadangkala pertentangan-pertentangan tidak bisa dihindarkan. Pertentangan yang timbul dari perbedaan-perbedaan tersebut bisa mendatangkan konflik. Pertentangan ini bisa saja disebabkan karena perbedaan tata cara, adat istiadat, suku bangsa, dan bahkan agama yang seharusnya tidak perlu dibesar-besarkan. Padahal, apabila dikelola dan ditangani dengan baik bisa mendatangkan kemanfaatan bagi masyarakat.

Masyarakat indonesia yang memiliki keragaman etnik, budaya dan latar belakang, sangat berpotensi untuk terlibat konflik, oleh sebab itu, dibutuhkan kesadaran dan kemampuan untuk dapat mengelola konflik menjadi sesuatu yang positif, yaitu dengan cara mengendalikan dan menjaga integrasi sosial yang harmonis. Pada bab ini, siswa diharapkan dapat memahami bahwa konflik merupakan sesuatu yang alami dan selalu terjadi di sekeliling kita. Selanjutnya, dengan

pemahaman konflik tersebut, kita diajak untuk bersikap arif dan bijaksana untuk dapat menerima kehadiran konflik serta mengarahkannya ke arah yang positif.

Masyarakat Indonesia yang majemuk terdiri dari beraneka ragam latar belakang kebudayaan, adat istiadat, dan etnik berpotensi untuk terjadi konflik. Namun demikian, jika keragaman itu dikelola dengan baik akan mendatangkan manfaat yang sangat besar bagi bangsa dan rakyat Indonesia. Sebaliknya, apabila kemajemukan itu tidak tertangani dengan baik maka akan berakibat pada munculnya konflik, konflik baik dalam skala kecil maupun besar. Bahkan lebih jauh lagi, konflik yang tak terkendali akan mengarah pada kekerasan yang juga berujung pada kerusuhan massal.

Justru akhir-akhir ini banyak terjadi penanganan dan penyikapan yang kurang tepat terhadap keragaman dan kemajemukan tersebut sehingga tidak sedikit masalah kecil berkembang menjadi konflik terbuka dan meletup menjadi kekerasan massal yang kerap disebut kerusuhan sosial. Konflik tersebut seolah terjadi di mana-mana, mulai dari tingkat desa hingga kota besar, dari keluarga terdekat hingga lembaga pemerintah, dari anak-anak sampai orang tua, dan tak jarang pula ditingkahi dengan kekerasan yang dilakukan secara sendiri-sendiri maupun beramai-ramai.

### III. METODE PENELITIAN

Dalam mengumpulkan bahan/data guna penyelesaian proposal skripsi ini, penulis melakukan penelitian dan pengumpulan data dengan lokasi penelitian di Kabupaten Konawe Selatan dipilihnya lokasi penelitian tersebut karena penulis adalah salah seorang anggota di Kepolisian Resort Konawe Selatan yang tentu mempunyai tanggung jawab kedinasan dan sekaligus tanggung jawab moral dalam rangka mengurangi arus terjadinya kecelakaan lalu lintas jalan. Jenis data yang digunakan adalah primer dan sekunder yang berasal dari field research dan Library research. Teknik pengumpulan data yang digunakan adalah wawancara dan dokumentasi dan menganalisis secara kualitatif.

### IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

#### A. Data Kecelakaan Lalu Lintas Di Kabupaten Konawe Selatan Tahun 2017-2020

Paparan pada bagian ini disistematikan pada jumlah kecelakaan lalu lintas pertahun yang mengakibatkan luka berat serta kerugian secara materil. Data primer dikumpulkan melalui wawancara dengan para korban (keluarga korban), penyidik serta Kasat Lantas yang menangani secara lembaga, sedangkan data sekunder diperoleh melalui sumber dokumen terhadap kasus-kasus yang berhubungan dengan penulisan skripsi penulis. Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan oleh penulis pada tanggal 18 Maret 2021 (wawancara dengan Kasat Lantas Polres Konawe Selatan IPTU Syahrul, S.H) dapat digambarkan dalam bentuk tabel dibawah ini.

Tabel 1 Data Kecelakaan Lalulintas Kabupaten Konawe Selatan Tahun 2017

Nomor	Uraian	Keterangan
1.	Kecelakaan Lalulintas (Kejadian)	81
2.	Meninggal Dunia	27
<b>3.</b>	<b>Luka Berat</b>	<b>39</b>
4.	Luka Ringan	71
5.	Kerugian Materil	Rp. 672.500.000.,

Sumber: Data primer di olah Maret 2021

Berdasarkan uraian pada tabel 1 sebagaimana tersebut di atas dapat diketahui bahwa pada tahun 2017 jumlah kecelakaan lalulintas yaitu 81 (delapan puluh satu) kejadian dengan meninggal dunia 27 (dua puluh tujuh) orang, luka berat 39 (tiga puluh sembilan) orang, luka ringan 71 (tujuh puluh

satu) orang dengan kerugian materil seluruhnya yaitu Rp. 672.500.000., (enam ratus tujuh puluh dua juta lima ratus ribu) rupiah.

Tabel 2 Data Kecelakaan Lalulintas Kabupaten Konawe Selatan Tahun 2018

Nomor	Uraian	Keterangan
1.	Kecelakaan Lalulintas (Kejadian)	108
2.	Meninggal Dunia	27
<b>3.</b>	<b>Luka Berat</b>	<b>51</b>
4.	Luka Ringan	110
5.	Kerugian Materil	Rp. 401.550.000.,

Sumber: Data primer di olah Maret 2021

Berdasarkan urian pada tabel 2 sebagaimana tersebut di atas dapat diketahui bahwa pada tahun 2014 jumlah kecelakaan lalulintas yaitu 108 (seratus delapan) kejadian dengan meninggal dunia 27 (dua puluh tujuh) orang, luka berat 51 (lima puluh satu) orang, luka ringan 110 (seratus sepuluh) orang dengan kerugian materil seluruhnya yaitu Rp. 401.550.000., (empat ratus satu juta lima ratus lima puluh ribu) rupiah.

Tabel 3 Data Kecelakaan Lalulintas Kabupaten Konawe Selatan Tahun 2019

Nomor	Uraian	Keterangan
1.	Kecelakaan Lalulintas (Kejadian)	130
2.	Meninggal Dunia	35
<b>3.</b>	<b>Luka Berat</b>	<b>32</b>
4.	Luka Ringan	181
5.	Kerugian Materil	Rp. 564.300.000.,

Sumber: Data primer di olah Maret 2021

Berdasarkan urian pada tabel 3 sebagaimana tersebut di atas dapat diketahui bahwa pada tahun 2015 jumlah kecelakaan lalulintas yaitu 130 (seratus tiga puluh) kejadian, dengan meninggal dunia 35 (tiga puluh lima) orang, luka berat 32 (tiga puluh dua) orang, luka ringan 181 (seratus delapan puluh satu) orang dengan kerugian materil seluruhnya yaitu Rp. 564.300.000., (lima ratus enam puluh empat juta tiga ratus ribu) rupiah.

Tabel 4. Data Kecelakaan Lalulintas Kabupaten Konawe Selatan Tahun 2020

Nomor	Uraian	Keterangan
1.	Kecelakaan Lalulintas (Kejadian)	174
2.	Meninggal Dunia	50
<b>3.</b>	<b>Luka Berat</b>	<b>39</b>
4.	Luka Ringan	246
5.	Kerugian Materil	Rp. 473.200.000.,

Sumber: Data primer di olah Maret 2021

Berdasarkan urian pada tabel 4 sebagaimana tersebut di atas dapat diketahui bahwa pada tahun 2016 jumlah kecelakaan lalulintas yaitu 174 (seratus tujuh puluh empat) kejadian dengan meninggal dunia 50 (lima puluh) orang, luka berat 39 (tiga puluh sembilan) orang, luka ringan 246 (dua ratus empat puluh enam) orang dengan kerugian materil seluruhnya yaitu Rp. 473.200.000., (empat ratus tujuh puluh tiga juta dua ratus ribu) rupiah.

Tabel 5 Data Kecelakaan Lalulintas Kabupaten Konawe Selatan Berdasarkan Umur dan Pekerjaan Tahun 2017-2020

Uraian	Umur	Pekerjaan
Kecelakaan lalu Lintas (Kejadian)	Rata-rata di atas 17 tahun (dewasa)	PNS, Swasta
Meninggal Dunia	22 tahun ke atas	sda
<b>Luka Berat</b>	<b>sda</b>	<b>sda</b>
Luka Ringan	17 tahun keatas	sda

Sumber: Data primer di olah Maret 2021

Berdasarkan data sebagaimana tergambar di atas dapat diketahui bahwa kecelakaan lalu lintas yang terjadi rata-rata berumur di atas 17 (tujuh belas) tahun dan kebanyakan terjadi pada Pegawai Negeri Sipil dan pegawai swasta, yang meninggal dunia dan luka berat rata-rata berumur di atas 22 (dua puluh dua) tahun dan bekerja sebagai PNS dan Swasta,

## B. Faktor Penyebab Terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas

Faktor penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas tidak terlepas dari teori Causalitas, teori Causalitas mengajarkan bahwa untuk adanya suatu akibat harus lahir dari beberapa faktor. Kebanyakan orang beranggapan bahwa faktor manusia terutama para pengemudi adalah pemegang peran utama sebagai penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Dalam kecelakaan lalu lintas, tidak cukup hanya didasarkan pada kesalahan pengemudi saja sebagai faktor utamanya, melainkan juga dari faktor lainnya, seperti dikatakan oleh Soeroyo dan Djauhar Armara mengutip pendapat para ahli (2005:56) mengatakan: Hasil penelitiannya mengatakan bahwa 80% dari kecelakaan lalu lintas yang terjadi diakibatkan karena kesalahan manusia dan faktor pengemudi sebagai pemegang peran utama.

Statistik Direktorat Lalu lintas, Komapta Polri Juli Tahun 2011 melalui siaran Metro TV memberitakan bahwa 80% (delapan puluh persen) dari berbagai jenis kecelakaan lalu lintas disebabkan oleh faktor pengemudi. Berdasarkan hasil penyelidikan oleh Soeroyo dan Djauhar Asmara serta Direktorat Lalu Lintas Mabes Polri kedua-duanya berkesimpulan bahwa ada beberapa kesalahan pengemudi yang dapat mengakibatkan terjadinya kecelakaan lalu lintas antara lain:

1. Daya fikir yang buruk dalam mengambil keputusan segera dan tepat.
2. Daya konsentrasi kurang baik.
3. Daya reaksi yang lambat.
4. Kelelahan.
5. Meminum minuman keras (mabuk).
6. Pelanggaran terhadap kecepatan.
7. Sikap mental yang kurang baik.
8. Kurang terampil.
9. Kelainan fisik.
10. Gangguan emosional.
11. Kesalahan sewaktu mendahului/didahului oleh kendaraan lain.

Lebih lanjut mengatakan bahwa kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh kesalahan para pengemudi dapat diklasifikasikan sebagai berikut;

1. Faktor kecakapan jasmani dan rohani yang kurang baik dari pengemudi sehingga mengakibatkan daya konsentrasi yang kurang.
2. Kurang/tidak terampil dalam melakukan pekerjaan mengemudi.
3. Kurang/tidak menguasai peraturan dan sopan santun dalam berlalu lintas.

Bila pendapat seperti dikemukakan di atas dihubungkan dengan *teori Conditie Sine Qua Non* dari teori Causalites (teori sebab akibat) rupanya belum dapat dikatakan bahwa pengemudi merupakan faktor utama terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Dari penelitian-penelitian yang telah dilakukan, maka dapatlah di ambil kesimpulan bahwa faktor manusia sebagai pemakai jalan raya memegang peranan penting, sedangkan kekurangan-kekurangan yang ada pada manusia sebagai pemakai jalan merupakan penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Terlepas dari hal-hal yang telah dikemukakan oleh Soeroyo dan Djauhar Asmara tentang kekurangan-kekurangan pengemudi dalam menjalankan kendaraannya, maka dari sekian kekurangan-kekurangan yang dikemukakan di atas, menurut hemat penulis hanya terdapat tiga faktor yang merupakan penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas di Kabupaten Konawe Selatan (Hasil penelitian dan wawancara dengan IPTU Syahrul, S.H Kasat lantans Polres Konawe Selatan tanggal 23 Maret 2021) yaitu:

1. Faktor manusia (pengemudi) yang biasa disebut (faktor internal).
2. Faktor sarana dan prasarana (faktor eksternal).
3. Faktor psycologi sosial.

Ad. 1. Penyebab utama dari faktor internal disebabkan antara lain;

- a. Kurangnya pengetahuan dari pengemudi.
- b. Rendahnya pendidikan dari para pengemudi.
- c. Kurangnya keterampilan.
- d. Memburu setoran.
- e. Kurang cekatan pengemudi dalam mengendalikan situasi yang mendadak apabila ada bahaya.
- f. Pengaruh obat-obatan dan minuman keras.
- g. Kurang hati-hatinya pengemudi dalam menjalankan kendaraannya.

Ad. 2. Faktor sarana dan prasarana (faktor eksternal).

1. Keadaan jalan yang kurang memadai antara lain;
  - a. tidak adanya marka jalan;
  - b. belum adanya trotoar;
  - c. belum adanya tempat-tempat penyeberangan;
  - d. jalannya banyak yang rusak dan berlubang.
2. Kurangnya rambu-rambu lalu lintas.
3. Terbatasnya petugas lalu lintas, sehingga kesempatan melakukan pelanggaran lalu lintas cukup tinggi.
4. Kurangnya kesadaran dari penumpang antara lain;
  - a. menghentikan kendaraan bukan pada tempatnya;
  - b. minta turun dari kendaraan ditempat kendaraan dilarang berhenti;
  - c. mengacak berbicara/bercakap-cakap dengan sopir sehingga perhatian sopir tidak terfokus kejalanan.
5. Kurang tegasnya petugas lalu lintas di jalanan.
6. Rendahnya hukuman dan denda tilang yang dijatuhkan sehingga tidak membuat jera para pelaku.
7. Kurang aktifnya instansi yang terkait terutama dalam tindakan represif, misalnya;
  - a. operasi trayek DLLAJR;
  - b. Perda tentang mobil-mobil yang memuat barang/hewan yang belum membayar retribusi.
8. Faktor kendaraan meliputi;
  - a. keadaan mesin dan fisik kendaraan.
  - b. membunyikan tipe yang terlalu keras;
  - c. lampu-lampu kendaraan yang tidak berfungsi.

### C. Upaya Penanggulangan Terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas

#### 1. Upaya pencegahan Preventif

Untuk mencegah terjadinya pelanggaran lalu lintas perlu ada upaya-upaya baik secara preventif maupun secara represif. Upaya preventif dimaksudkan adalah penanggulangan yang dilaksanakan sebelum kecelakaan lalu lintas terjadi. Di dalam mengatasi timbulnya pelanggaran/kejahatan diperlukan pendidikan dan pembinaan sedini mungkin. Usaha ini dapat diberikan kepada seseorang sejak kecil, baik oleh keluarganya, guru di sekolah maupun di masyarakat dimana anak itu berada. Adapun jenis pendidikan dan pembinaan yang perlu diberikan kepada seseorang anak adalah pendidikan formal dan pendidikan non formal.

Mengenai pembinaan yang perlu diberikan adalah pembinaan mental dan moral. Sehubungan dengan ini, W.A. Bonger (Soerjono Soekanto 2006:168) mengatakan bahwa : "Kejahatan anak-anak/pemuda sudah merupakan bagian terbesar dalam kejahatan, lagi pula kebanyakan kejahatan yang dilakukan oleh orang dewasa pada umumnya dilakukan sejhak kecil. Siapa yang menyelidiki sebab-sebab kejahatan anak-anak dapat mencari tindakan-tindakan pencegahan anak-anak yang kemudian dapat berpengaruh baik pula terhadap pencegahan kejahatan orang dewasa". Pendapat ini mendapat perhatian oleh masyarakat di kota-kota besar khususnya yang bertugas mencegah dan memberantas kenakalah yang menjadi sumber terjadinya kejahatan.

Bahwa usaha yang dilakukan oleh pihak yang berwajib (polisi lalu lintas) dalam melakukan tindakan pencegahan maupun penanggulangan terjadinya kecelakaan lalu lintas pada akhir-akhir ini yaitu dengan tidak henti-hentinya melakukan operasi sehubungan dengan kemungkinan terjadinya kecelakaan lalu lintas maupun pelanggaran lalu lintas, sebagai awal yang harus dilakukan yaitu tindakan preventif yang cukup berpengaruh untuk mencegah maupun menanggulangi timbulnya banyak kerugian.

Berdasarkan hasil pengamatan dan hasil wawancara penulis dengan pihak yang berwajib tanggal 24 Maret 2021 dengan Bapak IPTU Syahrul, S.H Kasat Lantas Polres Konawe Selatan tentang pola operasi di bidang kelalu lantasan termasuk didalamnya pola operasi pemantapan dan penyuluhan/penerangan hukum terpadu mengenai lalu lintas, sebagai kesimpulan dari hasil wawancara tersebut yaitu sebagai berikut:

1. Mengintensifkan dan memantapkan kewaspadaan serta ketanggapsegeraan operasional dalam menghadapi berbagai bentuk ancaman di bidang keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.
2. Mewjudkan partisipasi masyarakat dalam rangka pembinaan keamanan, ketertiban dan kelancara lalu lintas.
3. Menanggulangi setiap bentuk gangguan keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas terutama yang berhubungan dengan pelanggaran lalu lintas.

Dalam upaya pencegahan terjadinya kecelakaan lalu lintas secara preventif kiranya perlu pula diadakan pendidikan lalu lintas yang dikhususkan terhadap pengemudi kendaraan umum/dinas dalam rangka usaha pencegahan kecelakaan lalu lintas, keuntungan pendidikan lalu lintas terhadap para pengemudi dapat dicapai dengan tidak menghukum banyak orang yang tidak perlu lagi dan kurang bijaksana.

#### b. Upaya Pencegahan Represif

Dalam rangka menanggulangi terjadinya kecelakaan lalu lintas, maka disamping upaya preventif yang dilakukan juga perlu diadakan penanggulangan secara represif. Penanggulangan secara represif dimaksudkan adalah penanggulangan yang diadakan setelah terjadi kecelakaan atau dengan kata lain dapat diartikan sebagai usaha penanggulangan kecelakaan lalu lintas dengan

cara sebagai berikut : "Menuntut penjatuhan hukuman yang berat, serta denda yang berat pula dan penjatuhan pidana tambahan kepada sipembuat pelanggaran. Melakukan penyitaan terhadap harta/surat-surat sipelaku yang ada hubungannya dengan pelanggaran lalu lintas. Mengadakan penyidikan, penuntutan dan pemeriksaan serta menyerahkan berkas perkara lalu lintas termasuk pelanggaran-pelanggaran yang ditindak".

Mengadakan penyidikan dimaksudkan adalah melakukan serangkaian tindakan untuk mencari serta mengumpulkan bukti yang dengan bukti tersebut membuat terang tentang kecelakaan lalu lintas yang terjadi. Menegakkan hukum terhadap delik lalu lintas sebagai pengamanan pembangunan merupakan tugas dan tanggung jawab bersama, karena suksesnya pembangunan adalah kepentingan kita bersama, tugas dan tanggung jawab bersama tidak berarti mengabaikan wewenang masing-masing, tetapi menjalaninya secara terpadu dan terkoordinasi dalam suatu pola kerja sistem yang mempunyai tujuan yang sama, yakni untuk mengusahakan tercapainya pembangunan dan hasil-hasilnya.

Menjatuhkan hukuman kepada sipelanggar lalu lintas tidak lain tujuannya adalah sekedar ancaman supaya yang bersangkutan maupun orang lain semakin berhati-hati dalam menjalankan kendaraannya, sehingga dengan demikian kecelakaan lalu lintas sedikit demi sedikit dapat terhindari. Hanya dengan pola kerja yang efektif dan terkoordinasi kita akan merasakan ketertiban, keamanan dan keselamatan.

## V. KESIMPULAN DAN SARAN

### A. Kesimpulan

Berdasarkan apa yang telah dikemukakan pada bab-bab sebelumnya dapatlah ditarik beberapa kesimpulan dan saran sebagai berikut:

1. Faktor-Faktor yang menyebabkan terjadinya pelanggaran lalu lintas di Kabupaten Konawe Selatan adalah
  - a. Faktor manusia (pengemudi) yang biasa disebut (faktor internal) antara lain. Kurangnya pengetahuan dari pengemudi, rendahnya pendidikan dari para pengemudi, kurangnya keterampilan. memburu setoran.
  - b. Faktor sarana dan prasarana (faktor eksternal).
  - c. Keadaan jalan yang kurang memadai (jalanannya banyak yang rusak dan berlubang). Kurangnya rambu-rambu lalu lintas.
2. Upaya yang perlu dilakukan oleh aparat terkait dalam menanggulangi tingkat pelanggaran lalu lintas di Kabupaten Konawe Selatan yaitu:
  - a. Upaya pencegahan preventif. Upaya preventif dimaksudkan adalah penanggulangan yang dilaksanakan sebelum kecelakaan lalu lintas terjadi.
  - b. Upaya pencegahan represif yaitu dilakukan dalam bentuk menuntut penjatuhan hukuman yang berat, serta denda yang berat pula dan penjatuhan pidana tambahan kepada sipembuat pelanggaran, Melakukan penyitaan harta/surat-surat sipelaku yang ada hubungannya dengan pelanggaran lalu lintas. Mengadakan penyidikan, penuntutan.

### B. Saran

1. Disarankan kepada semua pengendara kendaraan bermotor baik roda dua maupun roda empat, baik pengemudi mobil dinas maupun mobil penumpang umum, agar menjaga sopan santun dan mentaati segala aturan berlalu lintas.
2. Salah satu upaya terbaik dalam mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas adalah dengan melalui sarana keluarga, oleh karena itu disarankan kepada semua keluarga agar mengingatkan selalu kepada setiap anggota keluarganya untuk menghargai dan mentaati segala aturan lalu lintas.

## DAFTAR PUSTAKA

- Andi Zainal Abidin Farid, 2000/2001. *Asas-asas Hukum Pidana*. LEPHAS Cetakan II Ujung Pandang.
- Andi Hamzah, 2008. *Asas-Asas Hukum Pidana*. Rineka Cipta Jakarta.
- ....., 2008. *Hukum Acara Pidana Di Indonesia*. Sinar Grafika Jakarta.
- Bambang Poernomo, 2002. *Asas-Asas Hukum Pidamna*. Ghalia Indonesia. Jakarta.
- Bonger, W.A 2002. *Pengantar Tentang Kriminologi*. PT. Pembangunan Ghalia Jakarta.
- ..... 2002. *Inventarisasi dan Analisa Perundang-Undangan Lalu Lintas*. CV. Rajawali Jakarta.
- Djayapermna, Tj. Suwarja. 2000. *Lalu Lintas dan Penanggulangannya*. Jakarta.
- Hadiman, H. 2005. *Menuju Tertib Lalu Lintas*. PT. Gadesa Pumas Jakarta.
- ....., 2007. *Upaya Penanggulangan Kecelakaan Lalu Lintas*. PT.Gadesa Puma Jakarta
- Kancil, C. 2000. *Pengantar Ilmu Hukum dan Tata Hukum Indonesia*. Balai Pustaka Jakarta.
- Kanter. E. Y. dan Sianturi. S. R. 2002. *Asas-asas Hukum Pidana di Indonesia dan Penerapannya*. Alumni Jakarta.
- Karyadi, M, 2002. *Mengurus Kejahatan, Pelanggaran dan Kecelakaan Lalu Lintas Jalan*. Politeia Bogor.
- Leden Marpaung, 2005, *Tindak Pidana terhadap Nyawa dan Tubuh*. Sinar Grafika: Jakarta.
- Lilik Mulyadi, 2007, *Hukum Acara Pidana Normatif, Teoritis, Praktik dan Permasalahannya*, P.T. Alumni: Bandung.
- R. Soesilo, *Kitab Undang-Undang Hukum Pidana*, Politeia: Bogor.
- Sarlito Wirawan, 2008. *Psikologi Remaja*. Radja Grafindo Persada.
- Singgih D Gunarsa, 2004. *Psikologi Remaja*. BPK. Gunung Mulia Jakarta.
- Satjipto Raharjo, 2007, *Aneka Persoalan Hukum Dan Masyarakat*, Alumni Bandung.
- Soedjono, D, 2009, *Pertanggung Jawaban Dalam Hukum Pidana*, Alumni Bandung.
- Soegandhi, 2000. *Kejahatan Terhadap Kesusilaan*. Bina Aksara, Jakarta.
- Wirjono Prodjodikoro, 2003. *Asas-Asas Hukum Pidana Indonesia*. Refika Aditama Bandung.

## Lampiran

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.