



**FAKTOR-FAKTOR TERJADINYA KECELAKAAN
LALU LINTAS
DI WILAYAH POLRES TEMANGGUNG**

SKRIPSI

Disusun Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Hukum

Oleh

SATRIO AJI HADISUWITO

NIM : 15.0201.0041

**PROGRAM STUDI ILMU HUKUM
FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAGELANG
2020**

PERSETUJUAN PEMBIMBING

Skripsi dengan judul **“Faktor-Faktor Terjadinya Kecelakaan Lalu-Lintas Di Wilayah Polres Temanggung”**, disusun oleh **SATRIO AJI HADISUWITO (NPM.15.0201.0041)** telah disetujui untuk dipertahankan di hadapan Sidang Ujian Skripsi Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Magelang, pada :

Hari : Rabu

Tanggal : 12 Agustus 2020

Pembimbing I

HENI HENDRAWATI SH,MH

NIDN. 0631057001



Pembimbing II

JOHNY KRISNAN, SH, MH

NIDN: 0612046301

Mengetahui,
Dekan Fakultas Hukum
Universitas Muhammadiyah Magelang


Dr. Dyah Adriantini Sintha Dewi.S.H.,M.Hum
NIP : 19671003 199203 2 001

PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “Faktor-Faktor Terjadinya Kecelakaan Lalu-Lintas Di Wilayah Polres Temanggung”, disusun oleh SATRIO AJI HADISUWITO (NPM.15.0201.0041) telah dipertahankan di hadapan Sidang Ujian Skripsi Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Magelang, pada :

Hari : Rabu

Tanggal : 12 Agustus 2020

Penguji Utama



BASRI,SH,M.Hum

NIDN. 0631016901

Penguji I



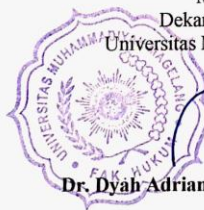
HENI HENDRAWATI,SH,MH
NIDN. 0631057001

Penguji II



JOHNY KRISNAN, SH, MH
NIDN: 0612046301

Mengetahui,
Dekan Fakultas Hukum
Universitas Muhammadiyah Magelang



Dr. Dyah Adriantini Sintha Dewi.S.H.,M.Hum

NIP : 19671003 199203 2 001

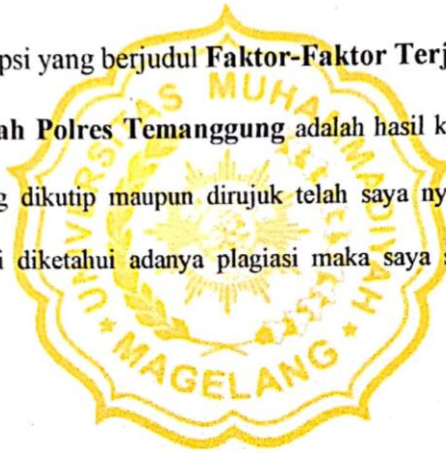
PERNYATAAN ORISINALITAS

Saya yang bertandatangan di bawah ini:

Nama : Satrio Aji Hadisuwito

NIM : 15.0201.0041

menyatakan bahwa skripsi yang berjudul **Faktor-Faktor Terjadinya Kecelakaan Lalu-Lintas Di Wilayah Polres Temanggung** adalah hasil karya saya sendiri, dan semua sumber baik yang dikutip maupun dirujuk telah saya nyatakan dengan benar. Apabila dikemudian hari diketahui adanya plagiasi maka saya siap mempertanggung jawabkan secara hukum.



Magelang, 12 Agustus 2020

Yang Menyatakan,




Satrio Aji Hadisuwito

NPM. 15.0201.0041

PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI
TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS

Sebagai sivitas akademik Universitas Muhammadiyah Magelang, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Satrio Aji Hadisuwito
NPM : 15.0201.0041
Program Studi : Ilmu Hukum (S1)
Fakultas : Hukum

demikian pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Muhammadiyah Magelang **Hak Bebas Royalti Noneksklusif** (*Non-exclusive Royalty Free Right*) atas skripsi saya yang berjudul:

**“FAKTOR-FAKTOR TERJADINYA KECELAKAAN LALU LINTAS
DI WILAYAH POLRES TEMANGGUNG”**, beserta

perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Noneksklusif ini Universitas Muhammadiyah Magelang berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (database), merawat, dan memublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Magelang

Pada tanggal : 12 Agustus 2020

Yang menyatakan,



Satrio Aji Hadisuwito

NPM.15.0201.0041

KATA PENGANTAR

Assalamu'alaikum Wr. Wb.

Alhamdulillahirobbil'alamin segala puji hanya kepada Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat dan hidayahnya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan judul. **FAKTOR-FAKTOR TERJADINYA KECELAKAAN LALU LINTAS DI WILAYAH POLRES TEMANGGUNG** Selama menyusun skripsi ini, penulis menyadari bahwa masih banyak kekurangan dikarenakan terbatasnya pengalaman maupun penguasaan ilmu hukum, namun demikian berkat bantuan, bimbingan serta petunjuk dari berbagai pihak sehingga skripsi ini dapat terselesaikan dengan baik dan tepat waktu.

Tiada kata maupun ungkapan yang dapat penulis pilih kecuali rasa hormat dan terima kasih yang sebesar – besarnya kepada :

1. Dr. Suliswiyadi, M. Ag selaku Rektor Universitas Muhammadiyah Magelang.
2. Dr. Dyah Adriantini Sintha Dewi, S.H., M. Hum selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Magelang.
3. Chrisna Bagus E dhita Praja, S.H., M selaku Kepala Program Studi Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Magelang.
4. Heni Hendrawati, SH, MH dan Bapak Johny Krisnan, SH, MH selaku Dosen Pembimbing dalam penulisan skripsi ini.
5. Basri, SH., M. Hum selaku dosen reviewer.
6. Seluruh Dosen dan Staff Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Magelang.
7. Kapolres Temanggung Kab Temanggung yang telah mengizinkan melakukan research di Satlantas Polres Temanggung.

8. Aipda Gatot selaku Unit Laka Lantas Polres Temanggung.

9. Bripta Aris Yulianto Unit Laka Lantas Polres Temanggung.

10. Serta semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu, yang telah memberikan motivasi dan bantuan dalam penyelesaian skripsi ini.

Akhirnya dengan segala keterbatasan, kekurangan yang ada pada penyusun, dengan ketulusan hati yang ikhlas dan ridhonya dengan ini memohon kritik dan saran yang konstruktif /membangun demi sempurnanya penulisan ini. Semoga skripsi ini bermanfaat untuk kita semua.

Wassalamu'alaikum Wr. Wb

Magelang, 12 Agustus 2020

Penulis

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'S' followed by a horizontal line and a small loop at the end.

Satrio Aji Hadisuwito

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
PERSETUJUAN PEMBIMBING.....	ii
PENGESAHAN	iii
PERNYATAAN ORISINALITAS	iv
PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI	
TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS	v
KATA PENGANTAR	vi
DAFTAR ISI.....	viii
ABSTRAK.....	viii
BAB IPENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang Masalah.....	1
1.2 Rumusan Masalah	5
1.3 Tujuan Penelitian.....	5
1.4 Manfaat Penelitian.....	5
1.5 Sistematika Penulisan.....	6
BAB IITINJAUAN PUSTAKA.....	8
2.1 PENELITIAN TERDAHULU	8
2.2 Landasan Konseptual	10
2.2.1 Pengertian Lalu Lintas	10
2.2.2 Pengertian Kecelakaan Lalu Lintas.....	11
2.2.3 Jenis Kecelakaan Lalu Lintas.....	13
2.2.4 Faktor Penyebab Kecelakaan	19
2.2.5 Pengatur Lalu Lintas	24
2.2.6 Tugas Dan Fungsi Polisi Lalu Lintas	29
2.2.7 Peraturan dan Perundang-undangan Lalu Lintas	34
2.3 Kerangka berfikir	36
BAB IIIMETODE PENELITIAN.....	37
3.1 Metode Penelitian.....	37
3.2 JenisPenelitian.....	37
3.3 Metode Pendekatan	38
3.4 Spesifikasi Penelitian	38
3.5 Bahan Penelitian.....	39
3.6 TeknikPengumpulan Data	39
3.7 Analisa Data	40
BAB IVHASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	41
4.1 Faktor penyebab terjadinya kecelakaan di Wilayah Hukum Polres Temanggung.....	41
4.2 Upaya Untuk Mengurangi Kecelakaan Lalu Lintas Yang Dilakukan Oleh Kepolisian Polres Temanggung	48
BAB VPENUTUP.....	52
5.1 Kesimpulan.....	52
5.2 Saran.....	53
DAFTAR PUSTAKA	54

ABSTRAK

Kurangnya kesadaran dalam berlalu lintas yang ada di Temanggung memang masih butuh kerjasama yang baik antara kepolisian, Kepolisian Lalu lintas dengan penduduk sekitar. Masalah merupakan penyimpangan dari apa seharusnya dengan apa yang terjadi, penyimpangan antara rencana dengan pelaksanaan, penyimpangan antara teori dengan praktek, dan penyimpangan antara aturan dengan pelaksanaan. didalam Undang-undang nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan diatur lebih detail lagi agar nantinya tingkat kecelakaan yang terjadi lebih sedikit dari tahun-tahun sebelumnya. Hal ini menarik perhatian penulis untuk menulis skripsi yang berjudul **"Faktor-Faktor Terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas Di wilayah Polres Temanggung"**

Adapun rumusan masalah dalam penelitian ini yaitu faktor faktor terjadinya kecelakaan di wilayah polres Temanggung dan menganalisis upaya untuk mengurangi kecelakaan lalu lintas yang dilakukan oleh kepolisian polres Temanggung.

Jenis penelitian ini adalah yuridis empiris , bahan penelitian diambil dari peraturan perundang-undangan dan wawancara di Satlantas Polres Temanggung. Spesifikasi penelitian yang digunakan adalah spesifikasi deskriptif analitis. Teknik pengambilan data menggunakan cara wawancara dan studi literatur. Analisa dalam penelitian ini adalah deskriptif kualitatif.

Berdasarkan hasil penelitian dapat diketahui bahwa faktor-faktor terjadinya kecelakaan di wilayah polres Temanggung diawali oleh suatu Pelanggaran dan di bagi menjadi beberapa faktor yaitu pertama faktor manusia adalah selama tahun 2017-2019 jumlah kasus adalah 788 kasus. Kedua faktor kendaraan yang sering terjadi Ban Pecah Rem Tidak Berfungsi Sebagaimana Mestinya Perlatan Yang Sudah Harus Di ganti Ada Bagian Yang Patah selama tahun 2017-2019 jumlah kasus adalah 202 kasus. Ketiga faktor alam juga dapat menimbulkan kecelakaan lalu lintas, misalnya cuaca yang dapat mempengaruhi jarak pandang pengemudi dan kinerja kendaraan. selama tahun 2017-2019 jumlah kasus adalah 59 kasus. Keempat faktor jalan yang dimaksud antara lain adalah Jalan yang rusak atau berlubang dapat membahayakan pemakai jalan terutama pengguna jalan ada beberapa hal dari bagian jalan yang dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan. selama tahun 2017-2019 jumlah kasus adalah 75 kasus. Upaya kepolisian Polres Temanggung untuk mengurangi kecelakaan lalu lintas akan melakukan dengan memberikan himbauan dengan pemasangan banner , melaksanakan razia lalu lintas, Memberikan tanda di daerah rawan kecelakaan koordinasi dengan instansi terkait(DISHUB, DPU) dengan melakukan upaya-upaya tersebut agar dapat mengurangi kecelakaan lalu lintas. Dan melakukan upaya Memberikan himbauan di Sekolah-sekolah dan di tempat umum., Dikayasa koordinasi pendidikan umum, dan kegiatan pengaturan lalu lintas seperti Kegiatan pengaturan pagi dan sore, dan rekayasa lalu lintas

Kata Kunci: *faktor-faktor terjadinya kecelakaan*

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Banyaknya pengguna kendaraan bermotor saat ini sering kali mengundang kecelakaan yang diakibatkan salah satunya adalah kesalahan dari manusia yaitu kurangnya kesadaran dalam mentaati rambu-rambu lalu lintas. Sering kali manusia terburu-buru dalam mengambil sikap dan perilaku yang mengakibatkan kerugian selain yang dialami dirinya sendiri juga dialami oleh orang lain. Kecelakaan lalulintas bisa terjadi pada siapa saja dan pada apa jenis kendaraan apa saja. Baik kendaraan darat, laut, udara semua mempunyai bekas yang tidak enak baik secara mental, secara psikis, maupun secara fisik. Bahkan berita tentang kecelakaan tidak pernah absent dari berita-berita yang ada baik cetak maupun elektronik. Tiap hari juga, berita tentang nyawa melayang ataupun kerusakan yang ditimbulkan meninggalkan kenangan yang buruk baik bagi si korban maupun bagi tersangka. Didalam Undang-undang nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan diatur lebih detail lagi agar nantinya tingkat kecelakaan yang terjadi lebih sedikit dari tahun-tahun sebelumnya. Salah satu contoh yang sering kita jumpai adalah apabila kita sedang berada di jalan raya pasti melihat kendaraan roda dua menyalakan lampu di siang hari, atau paling tidak Polisi pasti mengarahkan tangannya supaya kita menyalakan lampu di siang hari. Hal tersebut merupakan salah satu bentuk amanah yang disampaikan di dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 agar tidak terjadi laka.

Sebagai Warga Negara yang baik, dan sebagai penduduk setempat yang peduli terhadap keselamatan dan keamanan di jalan raya, maka peneliti memandang perlu untuk mengangkat penelitian ini agar nantinya dapat dibaca dan dipahami oleh masyarakat sehingga dapat menambah referensi bagi masyarakat yang saat ini dinilai kurang memahami aturan yang telah dimanatkan oleh Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009. Selain itu, peneliti memandang perlu suatu kajian yuridis dalam kecelakaan lalu lintas untuk melihat apakah kebijakan saat ini mampu mengurangi angka laka atau tidak.

Kurangnya kesadaran dalam berlalu lintas yang ada di Temanggung memang masih butuh kerjasama yang baik antara pihak Kepolisian Lalu lintas dengan penduduk sekitar. Masalah merupakan penyimpangan dari apa seharusnya dengan apa yang terjadi, penyimpangan antara rencana dengan pelaksanaan, penyimpangan antara teori dengan praktek, dan penyimpangan antara aturan dengan pelaksanaan.

Pada tahun 2017, guna menekan terjadinya korban meninggal pada saat terjadi kecelakaan Satuan Lalu Lintas Polres Temanggung bekerjasama dengan Instansi terkait mengadakan pelatihan "Pelayanan Laka Lantas Terpadu dan Pelatihan PPGD kepada Masyarakat di daerah Rawan Laka", Jumat (7/4/17). Kapolres Temanggung AKBP Maesa Soegriwo melalui Kasat Lantas AKP Supadi menerangkan, kegiatan PPGD (Pertolongan pertama gawat darurat) dilaksanakan di aula Puskesmas Pringsurat Desa Rejosari Kecamatan Pringsurat Kabupaten Temanggung. "Kegiatan yang kita selenggarakan ini bekerjasama dengan Jasa raharja, PMI dan Dinas Kesehatan Kabupaten Temanggung," terangnya. Kegiatan ini dilatar belakangi oleh jumlah Laka

Lantas yang semakin meningkat dengan fatalitas korban yang tinggi yang berdampak pada perekonomian masyarakat.

Karena itu melalui pelatihan ini Satlantas Polres Temanggung bersama-sama dengan Dinas Kesehatan, PMI dan Jasa Raharja melaksanakan kegiatan untuk mewujudkan keselamatan lalu lintas sehingga angka Laka Lantas dengan korban meninggal dunia menurun. “Pelatihan ini kita fokuskan kepada masyarakat yang berada di kawasan rawan Lakalantas, sehingga diharapkan dalam memberikan pertolongan pertama dapat mengurangi fatalitas korban yang berakibat kepada kematian,” lanjutnya.

Adapun materi yang diberikan dalam pelatihan tersebut adalah : materi tentang BHD (Bantuan Hidup Dasar) meliputi Henti jantung dan henti nafas, tata cara memberikan pertolongan pertama pada korban Laka Lantas, guna mengurangi fatalitas korban yang berakibat pada kematian karena kesalahan penanganan korban di lokasi kejadian serta cek respon meliputi tepuk bahu dan minta pertolongan orang disekitar. “Semoga dengan adanya pelatihan ini fatalitas korban yang berakibat pada kematian saat terjadi kecelakaan bisa diminimalisir dan korban meninggal menurun,” tutup Supadi. Humas Polres Temanggung(Polres, 2017).

Hingga 2020, pelatihan tersebut belum mampu mengurangi jumlah Laka Lantas yang terjadi di Temanggung. Angka laka masih meningkat, hal ini dikarenakan jumlah kendaraan yang lalu lalang di Temanggung serta tingkat kesadaran masyarakat untuk berkendara secara aman dan menggunakan perlengkapan berkendara masih kurang. Angka laka ini menurun pada tahun 2019 terutama pada saat libur lebaran.

Angka kecelakaan lalu lintas (laka lantas) selama arus mudik-arus balik 2019 menurun, dibanding tahun sebelumnya. Demikian disampaikan Kepala Satuan Lalu Lintas (Kasat Lantas) Polres Temanggung, AKP Dina Novitasari. "Selama Operasi Ketupat Candi 2019, tercatat sembilan kali terjadi laka lantas. Ini menurun dibanding tahun sebelumnya, yang tercatat 11 kali laka lantas," kata Dina, usai penutupan Operasi Ketupat Candi 2019, Kamis (13/6/2019). Menurut dia, dari sembilan peristiwa laka lantas, satu orang korban meninggal dunia. Sementara, sejumlah orang lainnya mengalami luka-luka. "Laka lantas didominasi kendaraan roda dua, mayoritas karena human error," ujarnya. Sementara ditambahkan, selama Operasi Ketupat Candi 2019, tercatat terjadi 939 pelanggaran lalu lintas. Pun, ini juga didominasi oleh pengendara roda dua. Disebutkan, pelanggaran yang ada rata-rata karena tak dilengkapi surat-surat kendaraan atau pengendara tak membawa atau memiliki surat izin mengemudi (SIM). Kabag Ops Polres Temanggung, Kompol Edy Suprpto, menambahkan secara umum kondisi Kota Temanggung selama lebaran cukup kondusif. Ini terbukti dengan tidak adanya kasus-kasus menonjol di Temanggung selama perayaan Hari Raya Idul Fitri 1440 Hijriyah. "Di sisi lain, arus lalu lintas juga terpantau lancar, tidak terjadi kemacetan atau kecelakaan yang menonjol. Secara umum aman, lancar, dan kondusif," pungkasnya (Temanggung, 2019).

Berdasarkan latar belakang yang dipaparkan oleh penulis di atas maka penulis perlu mengambil judul yaitu **"Faktor-Faktor Terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas Di Wilayah Polres Temanggung"**

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah diuraikan tersebut, dirumuskan permasalahan sebagai berikut:

- 1.2.1 Apakah faktor-faktor yang melatar belakangi terjadinya kecelakaan lalu lintas di Wilayah Hukum Polres Temanggung?
- 1.2.2 Apakah upaya untuk mengurangi kecelakaan lalu lintas yang dilakukan oleh kepolisian Polres Temanggung?

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah untuk memberi arah dalam melangkah sesuai dengan maksud penelitian. Adapun tujuan yang ingin dicapai oleh Penulis dalam penelitian ini adalah:

- 1.3.1 Faktor penyebab terjadinya kecelakaan di Wilayah Hukum Temanggung
- 1.3.2 Upaya untuk mengurangi kecelakaan lalu lintas yang dilakukan oleh kepolisian Polres Temanggung

1.4 Manfaat Penelitian

Penelitian yang penulis lakukan diharapkan agar nantinya bermanfaat bagi:

- 1.4.1 Manfaat Teoritis
 - a Merupakan salah satu sarana bagi penulis untuk mengumpulkan data sebagai bahan penyusunan skripsi guna melengkapi persyaratan untuk mencapai gelar kesarjanaan di bidang ilmu hukum pada Fakultas Hukum Universitas Muhamdiyah Magelang.

- b Untuk memberi sumbangan pengetahuan dan pikiran dalam mengembangkan ilmu pengetahuan pada umumnya dan ilmu hukum pada khususnya.

1.4.2 Manfaat Praktis

- a Dengan penulisan hukum ini diharapkan dapat meningkatkan dan mengembangkan kemampuan penulis dalam bidang hukum sebagai bekal untuk masuk ke dalam instansi atau penegak hukum maupun untuk praktis hukum yang senantiasa memperjuangkan hukum di negeri ini agar dapat ditegakkan.
- b Hasil penelitian ini diharapkan dapat membantu dan memberi masukan serta tambahan pengetahuan bagi pihak-pihak yang terkait dengan masalah yang diteliti.

1.5 Sistematika Penulisan

Sistematika dalam penulisan skripsi ini dibagi menjadi 5 (lima) BAB, yaitu :

BAB I : PENDAHULUAN

Bab ini berisi latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, sistematika penulisan.

BAB II : TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini membahas mengenai telaah tentang penelitian terdahulu, pengertian lalu lintas, pengertian kecelakaan lalu lintas, jenis kecelakaan lalu lintas, faktor penyebab kecelakaan, tugas dan fungsi polisi lalu lintas, peraturan dan perundang undangan lalu lintas, kerangka berpikir

BAB III : METODE PENELITIAN

Bab ini berisi mengenai tata cara dalam melakukan penelitian, yakni untuk memperoleh data dalam

penyusunan skripsi ini yaitu jenis penelitian, metode pendekatan, spesifikasi penelitian, bahan penelitian, teknik pengumpulan data dan analisa data.

BAB IV : HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Bab ini menjelaskan mengenai hasil penelitian beserta pembahasannya yang meliputi, Faktor penyebab terjadinya kecelakaan di Wilayah Hukum Temanggung, Upaya untuk mengurangi kecelakaan lalu lintas yang dilakukan oleh kepolisian polres Temanggung

BAB V : PENUTUP

Bab ini berisi kesimpulan dan saran.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 PENELITIAN TERDAHULU

No	Penulis	Judul	Rumusan Masalah	Kesimpulan
1.	ULFA HIDAYAH	KARAKTERIS TIK KECELAKAA N LALU LINTAS (Studi Kasus Jalan Bypass Soekarno-Hatta Bandar Lampung)	1 Bagaimana karakteristik kecelakaan di jalan Soekarno- Hatta yang terdiri dari tipe kecelakaan 2 Apa faktor penyebab kecelakaan di jalan Soekarno- Hatta?	a. Jumlah kecelakaan paling banyak sesuai Karakteristik Kecelakaan di Jalan Soekarno-Hatta Bandar Lampung pada tahun 2014-2017 : 1) Berdasarkan Faktor Penyebab Kecelakaan paling banyak karena faktor manusia dengan presentase sebesar 85,28%. 2) Berdasarkan Jenis Kendaraan yang terlibat paling banyak terlibat paling sering terlibat yaitu Sepeda motor (R2) dengan presentase sebesar 56%. 3) Berdasarkan Tipe Kecelakaan yang dominan yaitu kecelakaan Depan-Belakang dengan presentase sebesar 28,8%. b. Fasilitas keselamatan jalan di Jalan Soekarno-Hatta Bandar Lampung seperti : 1) Masih banyak pengguna jalan yang tidak menaati rambu-rambu lalu lintas seperti parkir di badan jalan yang sudah jelas ada rambu dilarang parkir. 61 2) Masih terdapat di beberapa titik yang belum ada marka jalan. 3) Masih banyak lampu penerangan yang padam dan di beberapa titik belum terdapat lampu penerangan jalan hal tersebut menyebabkan pada malam hari keadaan jalan menjadi sangat gelap. 4) Keadaan pagar pembatas jalan yang banyak ditumbuhi rumput dan kondisinya bengkok.
2.	IRVAN SYAFAR	TINJAUAN TERHADAP UPAYA- UPAYA KEPOLISIAN	1.Faktor-faktor apakah penyebab terjadinya kecelakaan lalu-lintas di	1. Faktor penyebab kecelakaan lalu-lintas di Kabupaten Gowa terbagi 4 yaitu faktor manusia, kendaraan, jalan, dan cuaca. Faktor manusia merupakan faktor yang paling

No	Penulis	Judul	Rumusan Masalah	Kesimpulan
		DALAM MENANGGUL ANGI KECELAKAA N LALU LINTAS DI WILAYAH KEPOLISIAN RESORT GOWA	Kabupaten Gowa? 2. Upaya-upaya apa yang dilakukan oleh kepolisian untuk menanggulangi terjadinya kecelakaan lalu-lintas?	dominan dalam sebuah peristiwa kecelakaan lalu-lintas. Sebagian besar kejadian kecelakaan diawali dengan pelanggaran rambu-rambu lalu-lintas. Pelanggaran rambu-rambu lalu-lintas ini bisa terjadi karena sengaja melanggar peraturan, ketidaktahuan atau tidak adanya kesadaran terhadap arti aturan yang berlaku ataupun tidak melihat ketentuan yang diberlakukan dalam berkendara. Terjadinya kecelakaan lalu-lintas di jalan raya juga dapat disebabkan karena kelalaian korban, selain pengemudi kendaraan dalam berkendara. Faktor kendaraan seperti kendaraan yang tidak jalan, faktor jalan seperti jalan rusak atau berlubang, dan faktor cuaca seperti hujan dan kabut. 2. Upaya yang dilakukan oleh aparat kepolisian dalam menanggulangi kecelakaan ada 3 yaitu pre-emptif, preventif dan represif. Upaya pre-emptif seperti melaksanakan seminar, sosialisasi di sekolah, kampus, masyarakat, melalui penyuluhan guna memberikan pemahaman etika berlalu-lintas. Upaya preventif seperti turjawali (pengaturan, penjagaan, pengawalan, dan 64 65 patroli), penerbitan SIM/STNK, dan kerjasama lintas sektoral. Dan upaya represif seperti operasi rutin dan operasi gabungan.
3.	Bayu Ari Kristianto	PERTANGGU NGJAWABAN PIDANA KASUS LAKA LANTAS YANG	a) Faktor-faktor apa yang menyebabkan kelalaian pengemudi yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas di wilayah hukum	Banyak ketentuan-ketentuan yang sudah tertinggal oleh perkembangan masyarakat, di samping banyak pula ketentuanketentuan hukum yang oleh karena kebiasaan, menjadi tidak dapat ditegakkan. Misalnya

No	Penulis	Judul	Rumusan Masalah	Kesimpulan
		MENIMBULKAN KORBAN MENINGGAL DUNIA DI POLRES SIDOARJO	Sidoarjo ? b) Bagaimana pertanggungjawaban pidana pengemudi kendaraan bermotor yang menyebabkan korban meninggal dunia di wilayah hukum Sidoarjo?	keharusan untuk memasang alat penerangan pada malam hari terhadap kendaraan bermesin atau tidak bermesin, nyaris tidak berlaku bagi becak dayung, becak barang dan sepeda. Penindakan terhadap mereka hampir tidak pernah dilakukan, atau kalau dilakukan menimbulkan reaksi yang kurang nyaman bagi para petugas sendiri. Reaksi sedemikian tidak timbul hanya dari pelaku pelanggaran, akan tetapi juga dari pihak warga masyarakat. ¹ Masyarakat mendakwahkan bahwa tindakan yang dilakukan oleh polisi dan pihak yang berwajib lainnya berlebihan, tentu segalanya ini berkaitan dengan manusianya. Dalam setiap kecelakaan lalu lintas, sedikit banyak unsur manusia berperan. Entah ia pelaku, entah pula korban dalam keadaan demikian tentu saja tidak dapat ditetapkan secara prioritas bahwa korban selalu berada di pihak yang benar. Termasuk pejalan kaki demikian pula dengan lawan korban, tidak pula boleh dianggap sebagai pihak yang selalu salah karena secara hukum ia menjadi tidak proporsional

2.2 Landasan Konseptual

2.2.1 Pengertian Lalu Lintas

Lalu lintas yaitu individu yang berpindah dengan atau tanpa alat penggerak dari tempat satu ke tempat lainnya (Sasambe, 2016). Berjalan lalu lintas yaitu melakukan suatu tindakan dengan kendaraan terkait dengan aturan lalu

lintas yang perlu dipatuhi Soekanto (Sumampow, 2013) menjelaskan lalu lintas yaitu sesuatu yang berkaitan dengan perjalanan dari tempat satu ke tempat yang lainnya. Perjalanan yang dimaksudkan tidak hanya perjalanan dari jalur darat, namun jalur laut dan jalur udara. UU No. 2 tahun 2009 terkait aturan lalu lintas dan angkutan jalan menjelaskan bahwa lalu lintas merupakan gerak dari kendaraan dan individu yang berada di ruang jalan seperti prasarana untuk gerak pindah kendaraan, orang, dan fasilitas pendukung lainnya. Berdasarkan penjelasan dari teori di atas dapat disimpulkan bahwa lalu lintas yaitu manusia dan kendaraan yang bergerak di dalam jalan atau fasilitas pendukung lainnya.

Tata cara berlalu lintas berdasarkan buku panduan praktis yang diterbitkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (2005) yaitu sebagai berikut :

- a. Ketertiban dan keselamatan yaitu setiap individu diwajibkan untuk tertib dan mencegah perbuatan yang dapat mengganggu dan membahayakan keselamatan dan keamanan sehingga dapat menimbulkan kerugian jalan.
- b. Pengendara sepeda motor wajib mematuhi beberapa ketentuan seperti mematuhi marka jalan, rambu-rambu lalu lintas, gerakan lalu lintas,

2.2.2 Pengertian Kecelakaan Lalu Lintas

Kecelakaan merupakan tindakan tidak direncanakan dan tidak terkendali, ketika aksi dan reaksi objek, bahan, atau radiasi menyebabkan cedera atau kemungkinan cedera (Heinrich, 1980). Menurut D.A. Colling (1990) yang dikutip oleh Bhaswata (2009) kecelakaan dapat diartikan sebagai tiap kejadian yang tidak direncanakan dan terkontrol yang dapat disebabkan oleh manusia,

situasi, faktor lingkungan, ataupun kombinasi-kombinasi dari hal-hal tersebut yang mengganggu proses kerja dan dapat menimbulkan cedera ataupun tidak, kesakitan, kematian, kerusakan property ataupun kejadian yang tidak diinginkan lainnya. Berdasarkan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, mengungkapkan kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja yang melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda. Kecelakaan lalu lintas adalah kejadian pada lalu lintas jalan yang sedikitnya melibatkan satu kendaraan yang menyebabkan cedera atau kerusakan atau kerugian pada pemiliknya (korban) (WHO, 1984). Menurut F.D. Hobbs (1995) yang dikutip Kartika (2009) mengungkapkan kecelakaan lalu lintas merupakan kejadian Universitas Sumatera Utara yang sulit diprediksi kapan dan dimana terjadinya. Kecelakaan tidak hanya trauma, cedera, ataupun kecacatan tetapi juga kematian. Kasus kecelakaan sulit diminimalisasi dan cenderung meningkat seiring pertambahan panjang jalan dan banyaknya pergerakan dari kendaraan. Berdasarkan beberapa definisi kecelakaan lalu lintas dapat disimpulkan bahwa kecelakaan lalu lintas merupakan suatu peristiwa pada lalu lintas jalan yang tidak diduga dan tidak diinginkan yang sulit diprediksi kapan dan dimana terjadinya, sedikitnya melibatkan satu kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang menyebabkan cedera, trauma, kecacatan, kematian dan/atau kerugian harta benda pada pemiliknya (korban).

2.2.3 Jenis Kecelakaan Lalu Lintas

Ada beberapa jenis kecelakaan lalu lintas secara umum diantaranya yaitu : Tipe kecelakaan dan faktor penyebab kecelakaan. jenis kecelakaan yang dipedomani oleh pedoman Penanganan Lokasi Rawan Kecelakaan Lalu Lintas yang diterbitkan oleh Dep. Permukiman dan Prasarana Wilayah (Pd T-09-2004-B) menitikberatkan kepada kajian antara tipe kecelakaan yang dikelompokkan atas tipe dominan.

Analisi data kecelakaan dapat dilakukan dengan menganalisis pendekatan “*5W + 1H*”, yaitu *Why* (penyebab kecelakaan), *What* (tipe kecelakaan), *Where* (lokasi kecelakaan), *Who* (pengguna jalan yang terlibat), *When* (waktu kejadian) dan *How* (tipe pergerakan kendaraan).

1. *Why* (Faktor penyebab kecelakaan)

Analisis ini bertujuan untuk mengetahui faktor-faktor dominan penyebab suatu kecelakaan, faktor tersebut antara lain terbatasnya jarak pandang pengemudi, pelanggaran terhadap rambu lalu lintas, kecepatan tinggi seperti melebihi batas kecepatan yang diperkenankan, kurang antisipasi terhadap kondisi lalu lintas seperti mendahului tidak aman, kurang konsentrasi, parker ditempat yang salah, kurangnya penerangan, tidak memberi tanda kepada kendaraan lain, dan sebagainya.

2. *What* (Tipe tabrakan)

Analisis ini bertujuan untuk mengetahui tipe tabrakan yang dominan di suatu lokasi kecelakaan, tipe tersebut antara lain menabrak orang (pejalan kaki), tabrak depan – depan, tabrak depan-belakang, tabrak depan-samping, tabrak samping-samping, tabrak belakang-belakang,

tabrak benda tetap di badan jalan, kecelakaan sendiri/lepas kendali.

3. *Who* (Keterlibatan pengguna jalan)

Keterlibatan pengguna jalan di dalam kecelakaan dikelompokkan sesuai dengan tipe pengguna jalan atau tipe kendaraan, antara lain pejalan kaki, mobil penumpang umum, mobil angkutan barang, bus, sepeda motor, kendaraan tak bermotor (sepeda, becak, kereta dorong, dsb)

4. *Where* (Lokasi kejadian)

Lokasi kejadian mengacu kepada lingkungan lokasi kecelakaan seperti lingkungan pemukiman, lingkungan perkantoran atau sekolah, lingkungan tempat pembelian, lingkungan pedesaan, lingkungan pengembangan, dan sebagainya.

5. *When* (Waktu kejadian kecelakaan)

Waktu kejadian kecelakaan dapat ditinjau dari kondisi penerangan di lokasi kejadian atau jam kejadian kecelakaan.

a. Jika ditinjau dari kondisi penerangan, waktu kejadian dibagi atas malam gelap/tidak ada penerangan, malam ada penerangan, siang terang, siang gelap (hujan, berkabut, asap), subuh atau senja.

b. Jika ditinjau dari jam kejadian mengacu kepada periode waktu yang terdapat pada formulir kecelakaan.

6. *How* (Kejadian kecelakaan)

Suatu kecelakaan lalu lintas terjadi pada dasarnya didahului oleh suatu manuver pergerakan tertentu. Tipikal manuver pergerakan antara lain gerak lurus, memotong atau menyiap kendaraan, berbelok (kiri atau kanan), berputar arah, berhenti (mendadak, menaik-turunkan

penumpang), keluar masuk tempat parkir.

Klasifikasi kecelakaan yang dipakai PT. Jasa Marga (Persero) dalam (Maya,2011) meliputi :

a. Berdasarkan tipe kecelakaan yang terjadi, diklasifikasikan atas beberapa tabrakan, yaitu depan-depan, depan-belakang, tabrakan sudut, tabrakan sisi, lepas kontrol, tabrak lari, tabrak massal, tabrak pejalan kaki, tabrak parkir, dan tabrakan tunggal. PT Jasa Marga mengelompokkan jenis tabrakan yang melatarbelakangi kecelakaan lalu lintas menjadi:

a) Tabrakan depan-depan

Yaitu tabrakan antara dua kendaraan yang tengah melaju dimana keduanya saling beradu muka dari arah yang berlawanan, yaitu bagian depan kendaraan yang satu dengan bagian kendaraan yang lainnya.

b) Tabrakan depan-samping

Yaitu tabrakan antara dua jenis kendaraan yang tengah melaju dimana bagian kendaraan yang satu menabrak bagian samping kendaraan lainnya.

c) Tabrakan depan-belakang

Yaitu tabrakan antara dua jenis kendaraan yang tengah melaju dimana bagian kendaraan yang satu menabrak bagian belakang kendaraan di depannya dan kendaraan tersebut berada pada arah yang sama.

d) Tabrakan samping-samping

Yaitu jenis tabrakan antara dua kendaraan yang tengah melaju dimana bagian samping kendaraan yang satu menabrak bagian lainnya.

e) Menabrak penyebrang jalan

Yaitu tabrakan antara kendaraan yang tengah melaju dan pejalan kaki yang sedang menyebrangjalan.

f) Tabrakan sendiri

Yaitu tabrakan dimana dimana kendaraan yang tengah melaju mengalami kecelakaan sendiri atau tunggal.

g) Tabrakan beruntun

Yaitu tabrakan dimana kendaraan menabrak mengakibatkan terjadinya kecelakaan yang melibatkan lebih dari dua kendaraan secara beruntun.

h) Menabrak obyek tetap

Yaitu tabrakan yang tengah melaju menabrak obyek tetap dijalan. (Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Aldian Santriagraha (2009) tentang Analisis Karakteristik Kecelakaan Lalu Lintas Segmen Jalan Jember-Sumberbaru Km Jbr 7-Jbr.38 menunjukan bahwa jenis kecelakaan yang sering terjadi adalah tipe tabrak samping (sisi dan sudut) dengan prsentase yaitu kurang lebih 40%, Amelia K (2011) tentang Karakteristik Kecelakaan dan Audit Keselamatan Jalan P. Berdasarkan faktor penyebab kecelakaan, disebabkan oleh beberapa faktor yaitu faktor pengemudi, faktor

kendaraan, faktor jalan dan faktor lingkungan.

Jenis kecelakaan menurut Khisty C.Jotin dalam Markus Branly (2014) antara lain terdiri dari beberapa kategori karakteristik yaitu :

1. Berdasarkan jeniskecelakaan
 - a. Belok kiri, adumuka
 - b. Tegaklurus
 - c. Belakang
 - d. Samping
 - e. Berkaitan-pedestrian
 - f. Keluar dari badan jalan
 - g. Benda-benda diam
 - h. Adu muka
 - i. Kendaraan parker
2. Berdasarkan jenis korban
 - a. Fatal
 - b. Luka-luka
 - a) Cacat
 - b) BukanCacat
 - c) KemungkinanLuka
 - c. Kerusakan harta benda

(Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Amelia K (2011) tentang Karakteristik Kecelakaan dan Audit Keselamatan JalanPada Ruas Ahmad Yani Surabaya menunjukan bahwa tingkat keparahan korban yang paling

tinggi adalah luka ringan dengan proporsi sebesar 67% dari total korban kecelakaan lalu lintas di lokasi kajian, Markus Branly (2014) dengan penelitian tentang Studi Karakteristik Kecelakaan Lalu Lintas menunjukkan bahwa tingkat keparahan korban yang paling tinggi adalah Luka ringan (LR) yaitu sebesar 815 orang dengan presentase 56,84%).

3. Berdasarkan keadaan pengemudi
 - a. Mengemudi dalam keadaan pengaruh alcohol atau obat
 - b. Pengemudi serampangan atau tidak hati hati
 - c. Sakit atau lelah
 - d. Kegagalan untuk mematuhi pembatasan SIM
 - e. Pandanganterhalang
 - f. Perlengkapan yang rusak
 - g. Kehilangan kendali akibat beban yang bergeser,angina, atau vakum
4. Berdasarkan keadaan
 - a. Cuaca (cerah, berawan, hujan, angin,atau vakum)
 - b. Cahaya sekitar (terang, gelap, fajar, senja, lampujalan)
 - c. Permukaan jalan (kering, basah,bersalju)
5. Berdasarkan hari
(waktu) a. 00.00 - 1.00pagi
 - b. 1.00 - 2.00pagi
 - c. 2.00 – 3.00pagi

d. 23.00 – 24.00 malam

(Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Amelia K (2011) tentang Karakteristik kecelakaan dan Audit Keselamatan Jalan Pada Ruas Ahmad Yani Surabaya menunjukkan tentang waktu kejadian kecelakaan yang sering terjadi pada hari senin yaitu sebesar 20% dan terjadi pukul 06.00-11.59 yaitu sebesar 32%, Aldian Satriagaha (2009) tentang Analisis Karakteristik Kecelakaan Lalu Lintas Segmen Jalan Jember-Sumberbaru menunjukkan bahwa waktu yang paling sering terjadi kecelakaan yaitu pada selang waktu pukul 06.01-12.00 dengan presentase sebesar 40%).

2.2.4 Faktor Penyebab Kecelakaan

Menurut Austroad (2002), Warpani (1999), dan Pignataro (1973) secara umum faktor yang paling berkontribusi dalam kecelakaan lalu lintas antara lain faktor manusia (Pengemudi dan pejalan kaki), kendaraan, jalan dan lingkungan jalan. Pignataro juga menyatakan bahwa kecelakaan diakibatkan oleh kombinasi dari beberapa faktor perilaku buruk dari pengemudi atau pejalan kaki, jalan, kendaraan, cuaca buruk ataupun pandangan yang buruk.

Kecelakaan lalu lintas ditimbulkan oleh adanya pergerakan dari alat alat angkutan karena adanya kebutuhan perpindahan manusia dan atau barang. Kecelakaan timbul jika salah satu unsur pembentuk lalu lintas tidak berperan sebagaimana mestinya. Unsur pembentuk lalu lintas antara lain pemakai jalan, kendaraan, jalan, dan lingkungan. Jadi dapat disimpulkan bahwa kecelakaan terjadi akibat dari salah satu faktor atau kombinasi dua faktor

penyebab kecelakaan atau lebih.

Faktor penyebab kecelakaan dapat dikelompokkan menjadi 4 yaitu faktor manusia, faktor prasarana (jalan), faktor sarana (kendaraan), dan faktor lingkungan atau cuaca.

1. Faktor manusia

Penyebab kecelakaan lalu lintas di Indonesia paling banyak disebabkan oleh faktor manusia yaitu sebesar 91% (Direktorat Keselamatan Transportasi Darat atau DKTD (2006) Faktor manusia dapat dikelompokkan menjadi dua yaitu kondisi pengemudi dan usia pengemudi.

a. Kondisi pengemudi

Lima faktor yang menyebabkan kecelakaan yaitu fisik pengemudi, tingkat kedisiplinan dan pemahaman berlalulintas masih rendah, kecakapan pengemudi, jarak pandang yang kurang (dalam mengambil jarak aman antar kendaraan), dan pelanggaran nilai batas kecepatan maksimum kendaraan (*Speeding*).

b. Usia pengemudi

Berdasarkan usia pelaku kecelakaan lalu lintas, sebagian besar berusia antara 22S.d30 tahun, kemudian disusul usia antara 31s.d 40 tahun, dimana pada rentang usia tersebut tergolong sebagai usia tingkat emosinya paling stabil, tingkat kecekatan dan reflek yang lebih baik dibanding golongan usia lainnya, namun biasanya pada usia golongan ini tingkat mobilitasnya di jalan juga sangat tinggi. Jika pelaku kecelakaan golongan ini juga sekaligus menjadi korban, maka hal ini sekaligus merupakan golongan usia yang paling produktif. *World health*

Organization (WHO) mencatat hamper 1,2 juta orang di seluruh dunia setiap tahun tewas akibat kecelakaan di jalan. Dari jumlah itu, 40 persen berusia di bawah 25 tahun. Jutaan lagi mengalami cedera dan sebagian lagi mengalami cacat seumur hidup. (Direktorat Jenderal Perhubungan Darat atau Ditjen Hubdat, 2004). (Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Ryan dan Jefri (2015) tentang Studi Kasus Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Pada Tikungan Tajam menunjukkan bahwa orang yang terlibat kecelakaan mayoritas berusia 16-30 tahun dan berjenis kelamin laki-laki, Gitodan Mina (2014) tentang Karakteristik Kecelakaan Lalu Lintas dan Lokasi *Black Spot* di Kabupaten Cilacap menunjukkan bahwa Karakteristik kecelakaan lalu lintas di Kabupaten Cilacap dari tahun 2006-2008 berdasarkan jenis kelamin didominasi oleh kaum laki-laki). (Amelia (2011) dengan penelitian tentang Karakteristik Kecelakaan dan Audit Keselamatan Jalan Pada Ruas Ahmad Yani Surabaya menunjukkan bahwa faktor penyebab kecelakaan yang paling dominan adalah faktor manusia yaitu sebesar 83%, bentuk pelanggaran yang sering terjadi adalah pengemudi melewati batas kecepatan yaitu sebesar 28% dan pengemudi tidak mendahulukan penyebrang sebesar 25%). (Ryan dan Jefri (2015) dengan penelitian tentang Studi Kasus Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Pada Tikungan Tajam menunjukkan bahwa faktor utama penyebab kecelakaan yang terjadi dari tahun 2010-2014 diseluruh tikungan yang ditinjau yaitu faktor manusia lebih dari 50%).

2. Faktor Sarana (Kendaraan)

Jenis kendaraan yang terlibat dalam kecelakaan lalu lintas sebagian besar

adalah sepeda motor dengan persentase pada empat tahun terakhir rata-rata sebesar 62,62 % kemudian diikuti oleh jenis kendaraan mobil penumpang sebesar 36%, kendaraan barang 29,62% dan bus sebesar 10,56%. Tingkat resiko terjadinya kecelakaan akibat ketidaklayakan kendaraan cukup tinggi, Sehingga diperlukan ketegasan dari aparat penegak hukum untuk menindak pelanggaran tersebut. Kendaraan dapat menjadi faktor penyebab kecelakaan apabila tidak dapat dikendalikan sebagaimana mestinya yaitu sebagai akibat kondisi teknisnya yang tidak layak jalan atau pengguna yang tidak sesuai dengan ketentuan. (Gito dan Mina (2015) dengan penelitian tentang Karakteristik Kecelakaan Lalu Lintas dan Pendidikan Keselamatan Berlalulintas Sejak Usia Dini :Studi Kasus di Kabupaten Purbalingga menunjukkan bahwa Karakteristik kecelakaan lalu lintas di Kabupaten Purbalingga dari tahun 2010–2013 berdasarkan jenis kendaraan yang terlibat kecelakaan maka sepeda motor merupakan kendaraan yang paling banyak terlibat kecelakaan diikuti oleh mobil barang atau truk). (Ryan dan Jefri Angga (2015) dengan penelitian tentang Studi Kasus Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Pada Tikungan Tajam menunjukkan bahwa Karakteristik kecelakaan lalu lintas di Tikungan yang ditinjau dari tahun 2010-2014 jenis kendaraan yang terlibat kecelakaan terbanyak yaitu sepeda motor sebesar lebih dari 25%).

3. Faktor Prasarana(Jalan)

Faktor yang disebabkan oleh faktor jalan dapat diklasifikasikan sebagai berikut :

a. Kecelakaan lalu lintas yang disebabkan olehperkerasan jalan Kondisi

permukaan perkerasan dalam hal ini berhubungan dengan permasalahan keselamatan dan kenyamanan sang atasan kaitannya dengan aspek kelicinan dan kecepatan. Dengan dapat menambah tingkat resiko kecelakaan lalu lintas. Kelicinan dapat terjadi karena berkurangnya koefisien gesekan yang bisa ditimbulkan terutama oleh cuaca serta kotoran lumpur dan tumpahan minyak.

- b. Kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh alinyemen jalan.
- c. Kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh pemeliharaan jalan.
- d. Kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh penerangan jalan.
- e. Kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh rambu rambu lalu lintas.

4. Faktor Lingkungan

Faktor lingkungan jalan sangat berpengaruh dalam kegiatan lalu lintas. Hal ini mempengaruhi pengemudi dalam mengatur kecepatan (mempercepat, konstan, memperlambat atau berhenti). Faktor – faktor yang mempengaruhi kondisi lingkungan (Oglesby dan Hick, 1999), antara lain:

a. Lokasi Jalan

- 1) Di dalam kota, misalnya di daerah pasar, pertokoan, perkantoran, sekolah, perumahan, dan lain sebagainya.
- 2) Di luar kota, misalnya di daerah datar, pedesaan, pegunungan, dan sebagainya.

b. Di tempat khusus, misalnya di depan tempat ibadah, rumah sakit, tempat wisata dan sebagainya. Iklim dan Cuaca Indonesia mengalami dua musim yaitu musim hujan dan musim kemarau, hal ini menjadi

perhatian bagi para pengemudi dalam mengemudikan kendaraannya. Selain itu adanya pergantian waktu dari pagi, siang, sore dan malam hari memberikan intensitas cahaya yang berbeda-beda, hal tersebut mempengaruhi kondisi jalan yang terang, gelap atau remang – remang sehingga mempengaruhi para pengemudi sewaktu mengendarai kendaraannya.

c. Volume lalu lintas (karakter arus lalu lintas)

Volume lalu lintas adalah suatu variabel yang paling penting dalam teknik lalu lintas, dan pada dasarnya merupakan proses perhitungan yang berhubungan dengan jumlah gerakan per satuan waktu pada lokasi tertentu. (Oglesby dan Hick, 1999).

d. Geometrik jalan

Geometrik jalan adalah suatu bangun jalan raya yang menggambarkan tentang bentuk / ukuran jalan raya baik yang menyangkut penampang melintang, memanjang, maupun aspek lain yang terkait dengan bantuan fisik jalan (Rekayasa transportasi, 2006). Geometri yang direncanakan harus menghasilkan efisiensi yang maksimum terhadap operasi lalu lintas dengan aman, nyaman, dan ekonomis. Secara detail rancangan tergantung pada topografi, lokasi, tipe dan intensitas lalu lintas pada jalan tersebut.

2.2.5 Pengatur Lalu Lintas

Keadaan lalu lintas yang heterogen dan penambahan volume kendaraan yang semakin meningkat, cenderung mengakibatkan terjadinya hambatan baik kemacetan maupun kecelakaan. Sebagai usaha untuk mengurangi hambatan dan

mengatur lalu lintas sehingga menjadi tertib dan aman, diperlukan perangkat teknis lalu lintas.

Perangkat teknis tersebut antara lain : rambu, marka, lampu sinyal, alat atau tanda yang ditempatkan pada jalan, di sisi jalan atau pun menggantung di atas jalan. Pemberian perangkat teknis ini harus ada standarisasinya sehingga tidak menimbulkan keraguan bagi pengemudi. Fungsi utama perangkat teknis lalu lintas ini adalah untuk mengatur arus lalu lintas. Adapun perangkat-perangkat teknis yang dimaksud adalah :

a. Rambu Lalu Lintas (*Traffic Signs*)

Rambu lalu lintas adalah perangkat yang memuat lambing, huruf, angka, kalimat dan/atau perpaduan diantaranya, dan digunakan sebagai peringatan, larangan, perintah atau petunjuk bagi pemakai jalan (www.tmcmetro.com, 2010). Rambu lalu lintas sesuai dengan fungsinya dikelompokkan menjadi lima jenis (www.tiger-revolution.org, 2010), yaitu: rambu peringatan, rambu larangan, rambu perintah, rambu petunjuk dan rambu darurat.

1) Rambu peringatan adalah rambu yang memperingatkan adanya bahaya agar para pengemudi berhati-hati dalam menjalankan kendaraannya. Biasanya rambu jenis ini memiliki warna dasar kuning. Contoh dari rambu peringatan misalnya:

- a) Rambu yang menunjukkan adanya lintasan kereta api.
- b) Rambu yang menunjukkan adanya persimpangan berbahaya bagi para pengemudi.

2) Rambu larangan adalah rambu yang digunakan untuk melarang semua

jenis lalu lintas atau tertentu untuk memakai jalan, jurusan, atau tempat-tempat tertentu. Warna dasar jenis rambu ini adalah merah dengan gambar atau tulisan penuh. Contoh jenis rambu inimisalnya:

- a) Rambu dilarang berhenti.
- b) Rambu kendaraan harus lewat jalan tertentu.

3) Rambu perintah adalah rambu yang digunakan untuk memerintah semua jenis lalu lintas atau tertentu untuk memakai jalan, jurusan, atau tempat-tempat tertentu. Warna dasar jenis rambu ini adalah biru atau merah dengan gambar/tulisan warna putih. Contoh jenis rambu inimisalnya:

- a) Rambu perintah untuk berhenti.
- b) Rambu untuk wajib mengitari bundaran.

4) Rambu petunjuk adalah rambu yang digunakan untuk memberikan petunjuk atau keterangan kepada pengemudi atau pemakai jalan lainnya, tentang arah yang harus ditempuh atau letak kota yang akan dituju lengkap dengan nama dan arah letak itu berada. Warna dasar jenis rambu ini adalah hijau dan tulisan warna putih. Contoh jenis rambu ini adalah arah petunjuk di jalantol.

5) Rambu Darurat adalah rambu-rambu yang dipasang guna memberikan info kepada pengendara yang melintas, biasanya hanya diberi tulisan dengan seadanya atau ranting-ranting pohon (biasanya untuk memberi peringatan ada lubang).

Informasi yang ditampilkan pada rambu harus tepat dalam pengertian sesuai dengan pesan yang ditampilkan melalui kata-kata, simbol-simbol atau bentuk gabungan kata dan simbol frekuensinya harus seperti

membuat perhatian langsung setiap saat dibutuhkan tetapi tidak boleh secara sembarangan yang malah tidak diperhatikan. Menurut SK. MENHUB No.61 Tahun 1993 persyaratan penempatan rambu lalu lintas adalah sebagai berikut:

- a) Untuk rambu-rambu yang ditempatkan pada sisi jalan. Jarak antar sisi rambu bagian bawah sampai dengan jalur jalan kendaraan minimal 1,75 meter, maksimal 2,65 meter.
- b) Untuk rambu-rambu yang ditempatkan di atas permukaan jalur kendaraan, jarak sisi bagian rambu terbawah sampai dengan permukaan jalan minimal 5,00meter.
- c) Jarak antar bagian rambu terdekat dengan bagian paling tepi dari perkerasan jalan yang dapat dilalui kendaraan minimal 0,60meter.

b. Marka Jalan

Menurut UU Republik Indonesia No.22 tahun 2009 Pasal 1, marka lalu lintas adalah suatu tanda yang berada di permukaan jalan yang meliputi peralatan atau tanda yang membentuk garis membujur, garis melintang, garis serong serta lambang lainnya yang fungsinya untuk mengarahkan arus lalu lintas dan membatasi daerah kepentingan lalu lintas. Marka lalu lintas ini dicatkan langsung pada perkerasan atau tepi jalan.

Contoh dari marka lalu lintas antara lain : garis pembatas jalur, tanda belok dan lurus pada jalur jalan, garis dilarang untuk berpindah ke jalur disebelahnya, tanda stop, *zebra cross* dan lain-lain.

Pemberian marka terutama digunakan untuk mengontrol posisi kendaraan ke arah sisi/samping jalan, termasuk di dalamnya : marka jalur,

alur/*chanell* sistem marka, larangan menyiap pada dua jalur dua arah atau sebagai pembatas tepi perkerasan dan halangan pada tepi, disebelah atau dekat perkerasan.

Marka melintang banyak digunakan untuk bahu jalan/*shoulder*. Kata dan simbol dan “Garis Henti” pada tempat persimpangan pejalan kaki. Karena sudut pandangan kecil pada marka jalan bagi pengemudi, maka garis melintang harus diperbesar atau sesuai dengan rencana untuk memberikan penglihatan yang sama tebalnya dengan marka memanjang. Hal ini berlaku juga untuk marka dalam bentuk huruf dan simbol lainnya.

c. lampu Pengatur Lalu Lintas

lampu pengatur lalu lintas adalah semua alat pengatur lalu lintas yang dioperasikan dengan tenaga listrik yang berfungsi untuk mengarahkan atau memperingatkan pengemudi kendaraan bermotor, pengendara sepeda atau pejalan kaki (Oglesby, 1988). Apabila dipasang dengan baik, maka alat ini akan dapat memberikan keuntungan dalam kontrol lalu lintas dan keamanan. Keuntungan-keuntungan yang diperoleh dengan pemasangan *Traffic Signal* adalah :

- a) Memberikan gerakan lalu lintas yang teratur.
- b) Menurunkan frekuensi kecelakaan tertentu, antara lain kemungkinan kecelakaan terhadap pejalan kaki yang menyeberang jalan.
- c) Memberikan interupsi yang berarti bagi lalu lintas berat untuk memberi waktu pada lalu lintas lain untuk lewat, memasuki atau melewati persimpangan dan juga untuk pejalan kaki.
- d) Lebih ekonomis dan efektif dibandingkan dengan kontrol sistem manual.

- e) Memberi kepercayaan diri pada pengemudi dengan pemberian batas-batas berhenti ataupun berjalan.

d. Jalur lalu lintas

Menurut Sukirman (1999), jalur lalu lintas adalah keseluruhan bagian perkerasan jalan yang diperuntukkan untuk lalu lintas kendaraan. Jalur lalu lintas terdiri dari beberapa lajur kendaraan. Lajur kendaraan adalah bagian dari jalur lalu lintas yang khusus diperuntukkan untuk dilewati oleh satu rangkaian kendaraan beroda empat atau lebih dalam satu arah. Batas jalur lalu lintas dapat berupa median, bahu, trotoar, pulau jalan, dan separator. Lebar jalur sangat ditentukan oleh jumlah dan lebar jalur peruntukannya. Lebar jalur minimum untuk jalan umum adalah 4,5 meter, sehingga memungkinkan 2 kendaraan besar yang terjadi sewaktu-waktu dapat menggunakan bahu jalan.

2.2.6 Tugas Dan Fungsi Polisi Lalu Lintas

Menurut Djajoesman (2004), Polisi lalu lintas (Polantas) adalah bagian dari Kepolisian yang diberi tugas khusus dibidang lalu lintas dan karenanya merupakan pengkhususan (spesialisasi) dari tugas polisi pada umumnya.

Pengertian ini menjelaskan bahwa seorang polisi lalu lintas diharapkan memiliki kecakapan teknis khusus sebagai bekal untuk menunaikan tugasnya di lapangan. Kecakapan teknis tersebut dapat diperoleh melalui pendidikan kejuruan lalu lintas, yang disesuaikan dengan penggolongan yang sudah menjadi ketentuan mutlak. (Bosu, 2007). Seorang polisi lalu lintas harus memiliki kualitas-kualitas sikap yang baik di dalam menjalankan tugasnya supaya penegakan hukum dapat berjalan dengan baik. Soekamto (2001)

mengemukakan beberapa kualitas sikap yang harus dimiliki oleh seorang polisi lalu lintas yaitu:

- a. Bertanggung jawab
 - b. Mempunyai kemampuan dan keterampilan melakukan investigasi untuk mendapatkan kebenaran.
 - c. Kepemimpinan yang tepat.
 - d. Mempunyai kemampuan teknis mengenai lalu lintas atas dasar spesialisasi perkembangan mutakhir dari teknologi lalu lintas.
 - e. Mempunyai inisiatif baik dalam prevensi maupun represi.
 - f. Mempunyai kemampuan untuk melakukan penalaran yang benar
 - g. Mempunyai kesadaran akan tugas untuk melindungi jiwa dan harta benda warga masyarakat
 - h. Bisa mengendalikan diri, jujur dan sebagainya
- Kualitas-kualitas tersebut harus dimiliki seorang petugas lalu lintas sebelum ia bertugas secara efektif di jalan raya. Semua hal ini akan bisa tercapai apabila di dalam pendidikan petugas lalu lintas diorientasikan pada pemecahan masalah-masalah yang akan terjadi

1) Tugas Pokok Polisi Lalu Lintas (Polantas) Tugas pokok Polri di bidang Lalu Lintas yang meliputi segala usaha, pekerjaan dan kegiatan dalam pengendalian lalu lintas untuk mencegah dan meniadakan gangguan serta ancaman agar terjamin keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas di jalan umum. (SOP Satlantas 2010) Tugas pokok Polantas yang tercantum di dalam UU No.20 Tahun 1928 tentang ketentuan pokok Hankam Negara RI pasal 30 ayat 4 dirumuskan sebagai berikut :

1. Selaku alat negara penegak hukum memelihara serta meningkatkan tertib hukum dan memelihara serta meningkatkan tertib hukum dan bersama dengan segenap komponen kekuatan pertahanan keamanan Negara guna mewujudkan keamanan dan ketertiban masyarakat.
2. Melakukan tugas kepolisian selaku pengayom dalam memberikan perlindungan dan pelayanan kepada masyarakat bagi tegaknya ketentuan peraturan perundang-undangan
3. Membimbing masyarakat untuk terciptanya kondisi yang menunjang terselenggaranya usaha kegiatan sebagai dimaksud poin 1 dan 2 ayat 4 pasal ini. Menurut Oudang. N, 2006 bahwa dalam UU No. 28 Tahun 1997 tentang Kepolisian Negara RI pasal 14 menyebutkan ;
Kepolisian Negara RI mempunyai tugas :
 1. Melakukan penyelidikan dan menyidik terhadap semua tindakan pidana sesuai dengan hukum acara pidana dan peraturan perundang-undangan lainnya.
 2. Menyelenggarakan identifikasi kepolisian, kedokteran kepolisian dan laboratorium forensik serta psikologi kepolisian untuk tugas kepolisian.
 3. Memelihara ketertiban dan menjamin keamanan umum.
 4. Memelihara keselamatan jiwa raga, harta benda, masyarakat dan lingkungan hidup dari gangguan ketertiban atau bencana termasuk memberikan perlindungan dan pertolongan dengan menjak hak asasi manusia.

5. Menyelenggarakan segala kegiatan dalam rangka membina keamanan, ketertiban dan kelancaran lali lintas di jalan.
6. Melindungi dan melayani kepentingan warga masyarakat untuk sementara, sebelum ditangani oleh instansi atau pihak yang berwenang.
7. Membina ketaatan diri warga masyarakat terhadap hukum dan peraturan perundang-undangan.
8. Turut serta dalam membina hukum nasional dan pembinaan kesadaran hukum masyarakat

2) Fungsi Polisi lalu lintas (Polantas) Dari tugas pokok tersebut, maka dijabarkan dalam fungsi yang terurai dalam fungsi Polantas (Fungsi Teknis Lantas Polri), yaitu “Penyelenggara Tugas Polri di Bidang Lalu Lintas” yang merupakan penjabaran kemampuan teknis profesional (Oudang. N, 2006) yang meliputi:

1. Penegakan Hukum Lalu Lintas.
2. Diknas Lantas.
3. Engenering Lalu Lintas.
4. Identifikasi/Registrasi Penggemudi dan Kendaraan Bermotor
5. Peranan Polisi Lalu Lintas Bosu (2007) mengemukakan bahwa disamping memiliki tugas pokok yang dijabarkan dalam fungsi, maka polisi Lalu Lintas berperan juga sebagai :
 - a) Penegak Hukum
 - b) Aparat Penyidik Kecelakaan Lalu Lintas
 - c) Aparat Yang Mempunyai Kewenangan Polisi Umum

d) Unsur Bakom dan Lain-lain. Fungsi teknis kepolisian dibidang lalu lintas meliputi penegakan hukum lalu lintas, pendidikan masyarakat dibidang lalu lintas, perekayasa lalu lintas dan sebagai pusat informasi masalah lalu lintas..

e) Fungsi Polantas Sebagai Pendidikan Masyarakat Di Bidang Lalu Lintas.

Bosu (2007) Fungsi Polantas sebagai alat pendidik masyarakat di bidang lalu usaha dan kegiatan yang dilaksanakan di bidang lalu lintas untuk menumbuhkan pengertian, memahami, menghayati segala peraturan UU dan ketentuan peraturan perundang-undangan sehingga masyarakat akan mendukung dan ikut serta aktif dalam usaha menciptakan keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas, adapun wujud penerapannya di lapangan berupa :

- a. Pengendalian situasi dan kondisi kehidupan berlalu lintas yang aman, tetib dan lancar.
- b. Pembinaan individu/kelompok masyarakat luas, terutama masyarakat pemakai jalan.
- c. Pembinaan individu/kelompok masyarakat yang terorganisir Tujuan pendidikan masyarakat di bidang lalu lintas, adalah sebagai berikut:
 - 1) Menumbuhkan kesadaran masyarakat untuk mentaati peraturan perundangundangan lalu lintas
 - 2) Meningkatkan disiplin lalu lintas di kalangan masyarakat.
 - 3) Membangkitkan partisipasi aktif masyarakat dalam menanggulangi masalah- masalah lalu lintas. Upaya pendidikan masyarakat di bidang

lalu lintas terhadap masyarakat umum dilaksanakan dengan cara-cara sebagai berikut :

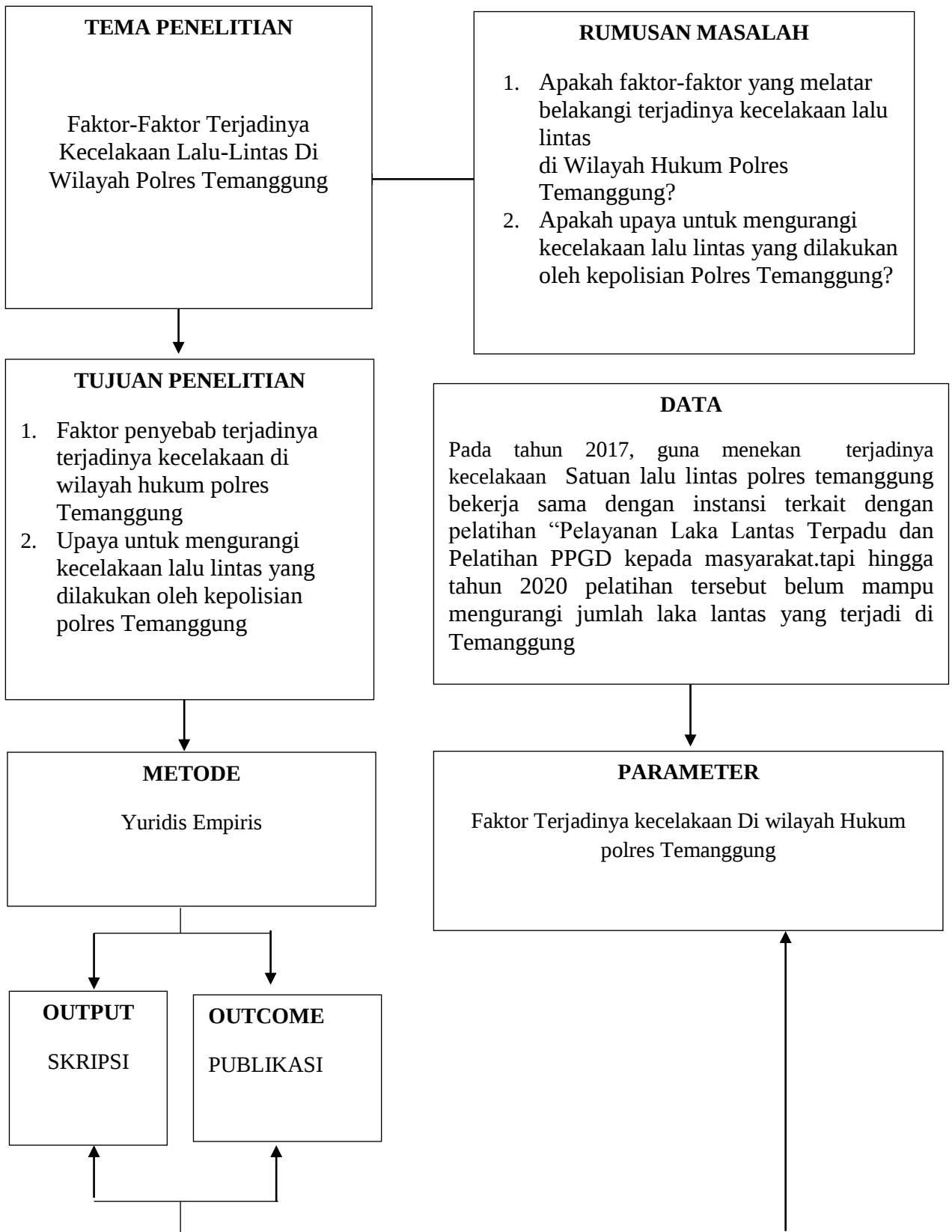
- a) Memberikan penerangan lalu lintas
- b) Mengadakan pameran lalu lintas
- c) Mengadakan perlombaan/sayembara
- d) Menyelenggarakan taman lalu lintas. Adapun wujud penerapannya di lapangan berupa :
 - 1. Pengendalian situasi dan kondisi kehidupan berlalu lintas yang aman, tertib dan lancar
 - 2. Pembinaan individu/kelompok masyarakat luas, terutama masyarakat pemakai jalan.
 - 3. Pembinaan individu/kelompok masyarakat yang terorganisir.

2.2.7 Peraturan dan Perundang-undangan Lalu Lintas

Peraturan dan Perundang-undangan Lalu Lintas Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya merupakan produk hukum yang menjadi acuan utama yang mengatur aspek-aspek mengenai lalu lintas dan angkutan jalan di Indonesia. Undang-undang ini merupakan penyempurnaan dari undang-undang sebelumnya yaitu Undang-undang Nomor 14 tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya yang sudah sudah tidak sesuai lagi dengan kondisi, perubahan lingkungan strategis, dan kebutuhan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan saat ini sehingga perlu diganti dengan undang-undang yang baru. Setelah undang-undang mengenai lalu lintas dan angkutan jalan yang lama diterbitkan kemudian diterbitkan 4 (empat) Peraturan Pemerintah (PP), yaitu: PP No.

41/1993 tentang Transportasi Jalan Raya, PP No. 42/1993 tentang 12 Pemeriksaan Kendaraan Bermotor, PP No. 43/1993 tentang Prasarana Jalan Raya dan Lalu Lintas, PP No. 44/1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi. Lalu dibuatlah pedoman teknis untuk mendukung penerapan Peraturan Pemerintah (PP) diatas yang diterbitkan dalam bentuk Keputusan Menteri (KepMen). Beberapa contohnya KepMen tersebut, yaitu: KepMen No. 60/1993 tentang Marka Jalan, KepMen No. 61/1993 tentang Rambu-rambu Jalan, KepMen No. 62/1993 tentang Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, KepMen No. 65/1993 tentang Fasilitas Pendukung Kegiatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Kemenhub RI, 201)

2.3 Kerangka berfikir



BAB III

METODE PENELITIAN

3.1 Metode Penelitian

Penelitian dimaksudkan untuk menemukan, menguji kebenaran suatu pengetahuan dan semua ini dilakukan dengan metode-metode yang ilmiah sehingga meminimalkan adanya kesalahan yang terjadi dalam melakukan penelitian.

Untuk memperoleh pengetahuan yang ilmiah perlu mempergunakan suatu metode yang tepat, efektif dan akurat sesuai dengan obyek yang menjadi sasaran, demikian pula dalam penelitian, agar mendapat hasil yang akurat berdasarkan teori-teori yang ada dan kenyataan dilapangan sebagai perwujudan teori-teori yang ada.

3.2 Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan pada penelitian ini adalah yuridis empiris yaitu penelitian berupa studi-studi empiris untuk menemukan teori-teori mengenai proses terjadinya dan mengenai proses bekerjanya hukum di dalam masyarakat. Pendekatan yuridis dipakai untuk melakukan penelitian terhadap obyek penelitian dengan berpegang pada peraturan-peraturan hukum yang ada, sedangkan pendekatan empiris adalah penelitian yang harus dilakukan di lapangan, dengan menggunakan metode dan teknik penelitian lapangan seperti wawancara dan observasi. Wawancara dilakukan ke Satlantas Temanggung.

3.3 Metode Pendekatan

Peter Mahmud Marzuki, dalam bukunya menjealskan terdapat beberapa pendekatan diantaranya pendekatan undang-undang, kasus, historis, konseptual dan perbandingan. Pada penelitian ini digunakan pendekatan secara undang-undang dan pendekatan kasus. Pendekatan secara undang-undang atau *statute approach* adalah pendekatan yang digunakan pada penelitian hukum dalam level dogmatik hukum (kaidah hukum) serta undang-undang dijadikan referensi dalam memecahkan isu hukum. Sedangkan pendekatan kasus atau *case approach* adalah Pendekatan ini dilakukan dengan langkah mengumpulkan putusan-putusan pengadilan atau putusan lainnya mengenai isu hukum yang dihadapi yang telah mempunyai kekuatan hukum tetap. Selain itu, putusan pengadilan asing juga dapat dijadikan sumber inspirasi (Peter Mahmud, 2011:55).

3.4 Spesifikasi Penelitian

Spesifikasi penelitian yang penulis gunakan adalah spesifikasi deskriptif analisis yaitupenelitianyang bertujuanuntukmemberkangambaransecara rinci,sistematisdanmenyeluruhmengenaiesegalasesuatuyang berhubungan dengan faktor-faktor terjadinya kecelakaan lalu lintas di Polres Temanggung

3.5 Bahan Penelitian

Bahan penelitian data yang dimaksud dikategorikan dalam dua jenis bahan data, yaitu :

- a. Data Primer, yaitu data yang diperoleh melalui wawancara dengan Bapak Aipda Gatot dan bapak Bripka Aris Yulianto dan penelitian secara langsung dengan pihak-pihak yang terkait dengan penulisan skripsi ini.
- b. Data Sekunder, yaitu data yang diperoleh melalui studi kepustakaan terhadap berbagai literatur yang berkaitan dengan tujuan penelitian seperti dokumen, buku, artikel dan sumber lainnya yang berkaitan dengan masalah dan tujuan penelitian.

Sumber data dalam penelitian ini adalah :

- a. Penelitian pustaka (*library research*), yaitu menelaah berbagai buku, koran, situs internet, majalah, dan artikel yang berkaitan dengan masalah dan tujuan penelitian.
- b. Penelitian lapangan (*field research*), yaitu pengumpulan data dengan mengamati secara sistematis terhadap fenomena-fenomena yang diselidiki.

3.6 Teknik Pengumpulan Data

Adapun teknik pengambilan data menggunakan dua cara sebagai berikut:

- a. Kepustakaan, penelitian ini penulis lakukan dengan membaca serta mengkaji berbagai literatur yang relevan dan berhubungan langsung dengan masalah penelitian yang dijadikan sebagai landasan teori.
- b. Lapangan, dilakukan dengan cara wawancara atau pembicaraan langsung dan terbuka dalam bentuk tanya jawab terhadap narasumber, dalam hal ini

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan pokok permasalahan yang dibahas pada bab sebelumnya, maka dapat ditarik kesimpulan bahwa:

1. Faktor penyebab kecelakaan lalu-lintas di wilayah Polres Temanggung terbagi 4 yaitu faktor manusia, kendaraan, kejadian alam, dan jalan. Faktor manusia merupakan faktor yang paling dominan dengan angka kasus kecelakaan 788 kasus dari 1124 tahun 2017-2019 .Dalam sebuah peristiwa kecelakaan lalu-lintas. Sebagian besar kejadian kecelakaan diawali dengan pelanggaran. Pelanggaran ini bisa terjadi karena sengaja melanggar peraturan, ketidaktahuan atau tidak adanya kesadaran terhadap arti aturan yang berlaku atau pun tidak melihat ketentuan yang diberlakukan dalam berkendara. Terjadinya kecelakaan lalu-lintas di jalan raya juga dapat disebabkan karena kelalaian korban, selain pengemudi kendaraan dalam berkendara. Faktor kendaraan dengan jumlah kasus di tahun 2017-2019 adalah 202 kasus.Faktor kendaraan yang sering terjadi yaitu: Ban Pecah ,Rem Tidak Berfungsi Sebagaimana Mestinya,Perelatan Yang Sudah Harus Di ganti, Ada Bagian Yang Patah, , faktor alam dengan jumlah kasus di tahun 2017-2019 adalah 59 kasus faktor alam yang sering terjadi di Temanggung yaitu : hujan dankabut dan faktor jalan dengan jumlah kasus di tahun 2017-2019 adalah 75 kasus. Faktor jalan yang sering terjadi yaitu : jalan rusak atau berlubang

2. Upaya yang dilakukan oleh aparat kepolisian dalam menanggulangi kecelakaan ada yaitu pre-emptif, preventif. Upaya pre-emptif seperti melaksanakan sosialisasi di sekolah masyarakat, dikyasa kordinasi pendidikan umum. Upaya preventif seperti razia kepolisian, memberikan banner titik rawan, kegiatan penagturan lalu lintas seperti : pengaturan di pagi hari dan sore hari, pengaturan rawan macet, rekayasa lalu lintas.

5.2 Saran

- a. Bagi masyarakat pengguna jalan raya, baik masyarakat sebagai pengemudi kendaraan maupun masyarakat pejalan kaki untuk lebih memperhatikan rambu-rambu lalu-lintas karena sebagian besar terjadinya kecelakaan diawali dengan pelanggaran rambu-rambu lalu-lintas dan pengemudi dalam berkendara supaya berkonsentrasi dalam mengemudikan kendaraannya.
- b. Pihak kepolisian selaku aparat penegak hukum sebaiknya meningkatkan sosialisasi kepada seluruh masyarakat tentang tata cara berlalu-lintas yang baik dan benar. Serta memberikan pemahaman berlalu-lintas sejak dini dan untuk mendapatkan perhatian lebih dari masyarakat dalam mematuhi peraturan lalu-lintas. Mengingat salah satu kendala penanggulangan kecelakaan lalu-lintas adalah kurang perhatian dari masyarakat untuk mematuhi peraturan lalu-lintas. Diharapkan pihak kepolisian dalam penanggulangan pelanggaran lalu-lintas lebih ditingkatkan penjagaan di pos-pos polisi dan lebih tegas dalam menindaki pelanggaran tersebut.

DAFTAR PUSTAKA

a. Buku

Agus Surya dan Wedasana., 2011, *Analisis Daerah Rawan Kecelakaan Dan Penyusunan Database Berbasis Sistem Informasi Geografis*. Denpasar.

Harahap, G., 1995, *Masalah Lalu lintas dan Pengembangan Jalan*, Bandung.

Muhammad Syaeful Fajar., 2015, *Analisis Kecelakaan Lalu Lintas Jalan Raya Di Kota Semarang menggunakan Metode K-Means Clustering*, Universitas Negeri Semarang.

Oglesby, C. H., 1988, *Teknik Jalan Raya*, Erlangga. Jakarta.

Soesantiyo., 1985, *Teknik Lalu Lintas I (Traffic Engineering)*, Institut Teknologi 10 Nopember, Surabaya.

Sanjaya, I.P.A., 2007. *Analisis Kecelakaan Lalu Lintas di Kabupaten Tabanan*.

Tugas Akhir. Denpasar: Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Udayana.

Santoso. T. I., 2007. *Analisis Daerah Rawan Kecelakaan Lalu-Lintas (Studi Kasus Jalan Tol Jatingaleh-Srondol Semarang)*. Thesis. Semarang: Universitas Negeri Semarang.

Warpani, S.P. 2001. *Rekayasa Lalu Lintas*. Jakarta: Bharata.

b. Perundang-Undangan

Peraturan Pemerintah Nomor 80 tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor Di Jalan Dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia

Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

c. Jurnal

Marala, A. Z. (2015). *Penegakan Hukum Pidana terhadap Kelalaian Pengemudi yang Menimbulkan Kecelakaan Jalan Raya*. Lex Crimen, 4(5).

d. Website

- digilib.uinsby.ac.id
- Polres, T. H., 2017. <https://jateng.tribunnews.com/>. [Online] Available at: <https://jateng.tribunnews.com/2017/04/08/satlantas-polres-temanggung-menekan-korban-meninggal-lakalantas-melalui-pelatihan-ppgd> [Diakses 1 Juli 2020].
- Temanggung, K. L. P., 2019. [Tribunjateng.com](https://jateng.tribunnews.com/). [Online] Available at: <https://jateng.tribunnews.com/2019/06/13/angka-kecelakaan-lalu-lintas-saat-arus-mudik-balik-lebaran-di-temanggung-menurun> [Diakses 1 Juli 2020].