

Kajian Hukum Penanganan Tindak Pidana Kecelakaan Lalu Lintas Dengan Pola Manajemen Kepolisian Berdasarkan Undang-Undang RI Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Emi Sri Utami ¹⁾

¹⁾ Universitas Islam Nusantara, Bandung
E-mail: emisriutami@gmail.com

Abstract. Traffic problems are problems that cause a lot of problems, because it concerns the problem of order and security in society. According Polrestabes Bandung and Jasa Marga of the results of research in the field shows the rate of accidents in the city and throughout Indonesia is quite high. Based on the above, the authors feel compelled to do more research and then examines the problems that subsequently the authors formulate it in the form of a thesis with the title: "Handling of Legal Study of Traffic Accident Crime With Police Management Pattern Based on Law No.. 22 Year 2009 on Traffic and Road Transportation ". Identify a problem in this thesis include: how police management patterns associated with Law No.. 22 of 2009 on the Road Traffic and Transport investigation?, Whether the pattern of police management in the implementation of criminal investigations of traffic accidents has been applied in accordance with the Standard Of Procedures (SOP)? and how the concept of Manajemen Operasi Kepolisian (MOK) is applied in the service area to reduce traffic accidents in the future? The method used in this compiler is to use normative juridical approach while writing specifications in this thesis is a descriptive analysis, the research phase of this research is primary data that is obtained from field research (interviews) and secondary data from the primary legal materials, secondary legal materials and legal materials tertiary. Based on the description and analysis of the problems it is known that the pattern of police management is associated with Law No. 22 of 2009 on the road freight traffic investigation, the investigation process, the Indonesian National Police to make a policy through regulation of the Indonesian National Police Chief No. 8 of 2009 on Implementation and principles and human rights standards in the administration of the Indonesian National Police task. Efforts to optimize the role of the police in the police as a tool of state who served as a state is obliged to respect and uphold human rights. The pattern of police management in the implementation of criminal investigations of traffic accidents in terms of protection of rights of suspects and defendants in the Criminal Code, including the crime of traffic accident. Legal concept of Police Operations Management (MOK) is applied in the service area to reduce traffic accidents in the future include law enforcement tends to be formal-legalistic means everything must be in accordance with legislation. Advice to convey is that there should be changes to the legislation, the implementation process should also be optimal in the management or conduct of the investigation conducted by law enforcement officers, who will serve as a police investigator should have provisions and the concept of autonomy (freedom given to the police). That is no limit to the types of crimes that may be handled by the level of Police, Polres, Polwil or Polda.

Keywords: Traffic, Accident, Management

Abstrak. Masalah lalu lintas adalah masalah yang banyak menimbulkan persoalan, karena masalah ini menyangkut ketertiban dan keamanan dalam masyarakat. Menurut Polrestabes Bandung dan Jasa Marga dari hasil penelitian di lapangan menunjukkan tingkat kecelakaan di kota Bandung dan di

seluruh Indonesia cukup tinggi. Berdasarkan uraian di atas, maka penulis merasa tertarik untuk melakukan penelitian lebih mendalam dan kemudian mengkaji permasalahan tersebut yang selanjutnya penulis merumuskannya dalam bentuk tesis dengan judul : “Kajian Hukum Penanganan Tindak Pidana Kecelakaan Lalu Lintas Dengan Pola Manajemen Kepolisian Berdasarkan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan”. Identifikasi masalah dalam penulisan tesis ini meliputi : bagaimanakah pola manajemen kepolisian dikaitkan dengan Undang-Undang No. 22 tahun 2009 tentang proses penyidikan Lalu Lintas Angkutan Jalan? apakah pola manajemen kepolisian dalam pelaksanaan penyidikan tindak pidana kecelakaan lalu lintas telah diterapkan sesuai dengan *Standard of Procedures* (SOP)? dan bagaimanakah konsep Manajemen Operasi Kepolisian (MOK) diterapkan dalam pelayanan bidang lalu lintas untuk menekan kecelakaan di masa depan? Metode penelitian yang digunakan dalam penyusunan ini adalah dengan menggunakan metode pendekatan yuridis normatif sedangkan spesifikasi penulisan dalam tesis ini adalah deskriptif analitis, tahap penelitian dalam penelitian ini adalah data primer yaitu diperoleh dari penelitian lapangan (wawancara) dan data sekunder berupa bahan-bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tertier. Berdasarkan deskripsi dan analisis permasalahan maka diketahui bahwa pola manajemen kepolisian dikaitkan dengan Undang-Undang No 22 tahun 2009 tentang proses penyidikan lalu lintas angkutan jalan, dalam melakukan proses penyidikan, Polisi Republik Indonesia membuat suatu kebijakan melalui Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 2009 tentang Implementasi dan prinsip dan standar hak asasi manusia dalam penyelenggaraan tugas Kepolisian Negara Republik Indonesia. Upaya pihak kepolisian dalam mengoptimalkan peran polisi sebagai alat negara yang bertugas sebagai alat negara berkewajiban untuk menghormati dan menegakan hak asasi manusia. Pola manajemen kepolisian dalam pelaksanaan penyidikan tindak pidana kecelakaan lalu lintas dalam hal perlindungan hak asasi tersangka dan terdakwa dalam KUHP, termasuk dalam tindak pidana kecelakaan lalu lintas. Konsep hukum Manajemen Operasi Kepolisian (MOK) diterapkan dalam pelayanan bidang lalu lintas untuk menekan kecelakaan di masa datang diantaranya adalah penegakkan hukum yang cenderung formal-legalistik artinya segala sesuatunya harus sesuai dengan peraturan perundang-undangan. Saran yang ingin disampaikan adalah harus adanya perubahan terhadap peraturan perundang-undangan, juga harus diterapkannya proses atau manajemen yang optimal dalam melakukan proses penyidikan yang dilakukan oleh aparat penegak hukum, polisi yang akan bertugas sebagai penyidik harus memiliki ketentuan-ketentuan dan adanya konsep otonomi (keleluasaan yang diberikan kepada aparat kepolisian). Artinya tidak adanya batasan mengenai bentuk kejahatan yang boleh ditangani oleh tingkat Polsek, Polres, Polwil ataupun Polda.

Kata Kunci: Lalu Lintas, Kecelakaan, Manajemen

I. PENDAHULUAN

Berlakunya Undang-Undang No. 8 tahun 1981 Tentang Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana (KUHP), telah menimbulkan perubahan yang cukup *fundamental*, baik secara *konsepsional* maupun secara *implemental* terhadap tata cara penyelesaian perkara pidana di Indonesia.

Ketentuan yang tertuang dalam Undang-undang No. 8 Tahun 1981, bahwa sistem Peradilan Pidana “*Criminal Justice System*” di Indonesia terdiri dari komponen kepolisian,

kejaksaan, Pengadilan Negeri, dan lembaga pemasyarakatan sebagai aparat penegak hukum. Keempat komponen aparat penegak hukum tersebut memiliki hubungan yang erat satu sama lainnya, bahkan dapat dikatakan saling menentukan, pelaksanaan hukum berdasarkan Undang-Undang No. 8 Tahun 1981 (seharusnya) merupakan suatu usaha yang sistematis¹.

¹ Romli Atmamasmita, *Sistem Peradilan Pidana: Criminal justice system Perspektif eksistensialisme dan Abolisionisme*, Putra Bardin, Jakarta, 1996, hlm. 8-32.

Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 dikatakan sebagai landasan bagi terselenggaranya proses peradilan pidana yang benar-benar bekerja dengan baik dan berwibawa serta benar-benar memberikan perlindungan hukum terhadap harkat martabat tersangka, tertuduh, atau terdakwa sebagai manusia², dalam konteks seperti ini kita berbicara tentang mekanisme peradilan pidana sebagai suatu proses, atau disebut sebagai “*Criminal Justice Process*” yang dimulai dari proses penangkapan, penahanan, penuntutan, dan pemeriksaan dimuka pengadilan, serta diakhiri dengan pelaksanaan pidana di lembaga pemasyarakatan.

Penyidik atau aparat penegak hukum dalam penanganan suatu kasus adalah merupakan target utama yang tidak dapat ditawar-tawar lagi (*ultimatum target*), sehingga dalam proses penyidikan, penuntutan, dan pemeriksaan di pengadilan, diperoleh petunjuk, pola sikap dan perilaku cepat terungkap, dan selesai, lebih baik, lebih cepat disidangkan dan diputus itu adalah lebih baik³.

Prinsip ini telah menjiwai pelaksanaan tugas kepolisian sejak lama dan hampir dianut di semua negara, prinsip ini menghendaki agar *Crime Clearance* “setinggi-tingginya” dan *Crime Rate* “serendah-rendahnya”. Sepintas terlihat KUHAP mengganti cara kekerasan dalam H.I.R menjadi lebih lunak.

Kewenangan penyidik dengan diberlakukannya KUHAP kembali menjadi polemik diantara teoritis, praktisi maupun penegak hukum di Indonesia yang mempertanyakan peralihan fungsi penyidik dari Jaksa ke Polisi sebagai penyidik tunggal. Bahkan bagi kepentingan penyidik tambahan, terdapat kesan bahwa dalam penanganan perkara pidana yang tergelar di Pengadilan.

Proses peradilan pidana dapat berjalan objektif, cepat dan berkeadilan, namun kenyataan di lapangan menunjukkan masih adanya proses peradilan pidana yang berjalan tersendat-sendat, egoisme instansional, yang masih ketat dan

menyimpangi dari rasa keadilan masyarakat⁴. Sistem peradilan pidana terpadu sebenarnya cukup baik, yaitu untuk mencegah dan atau kepentingan yang bersifat praktis agar terhindar dari kendala yang tidak perlu.

Sistem peradilan pidana jika didasari oleh persoalan tersebut, membutuhkan suatu pendekatan manajemen yang strategik, komprehensif dan tepat sasaran (*Management Total Quality Process*), hal ini penting sebab dalam proses penyidikan kadang-kadang nilai-nilai yang ada dalam KUHAP, yang lebih mencerminkan *due proses of law* sering dijumpai karena berbagai alasan teknis, bahkan tidak jarang pula polisi sebagai pejabat penyidik, mengenyampingkan asas praduga tak bersalah, atau “*Presumption of Innocence*”, apabila hal ini terjadi, maka akibatnya akan membatalkan terhadap dakwaan Jaksa penuntut umum di pengadilan⁵.

Indriyanto menyebutkan bahwa praktek seperti ini adalah sebagai sebuah kegagalan dalam sistem peradilan pidana⁶. Di mana suatu tindakan yang bertentangan dengan KUHAP yang dilakukan oleh pejabat penyidik ini akan berakibat peradilan pidana yang lain tidak akan berjalan sebagaimana seharusnya.

Konsekuensi logis dari dianutnya “*Due process of law*”, atau proses hukum yang adil dan layak dalam undang-undang No.8 Tahun 1981, ialah bahwa sistem peradilan pidana Indonesia selain harus melaksanakan penerapan hukum acara pidana (sesuai dengan kesepuluh asas) juga harus didukung oleh sikap batin (penegak hukum) yang menghormati hak-hak warga masyarakat⁷.

² Undang-Undang No. 8 tahun 1981 Tentang kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana (KUHAP)

³ Romli Atmasasmita, *Hak Asasi Manusia Dan Penegakan hukum*, Binacipta, Jakarta, 1997. hlm. 4.

⁴ Anthon F Susanto. *Membangun Sistem Peradilan Pidana Indonesia*, Jurnal Ilmu Hukum, LITIGASI-UNPAS, Volume 3, Nomor 1 Januari-Juni 2002, hlm 26

⁵ UU No.4 Tahun 2004 tentang Ketentuan-Ketentuan Pokok Kekuasaan Kehakiman dan juga dalam penjelasan umum KUHAP. tentang Ketentuan-Ketentuan Pokok Kekuasaan Kehakiman dan juga dalam penjelasan umum KUHAP

⁶ Indriyanto. *Penyiksaan dan HAM dalam Perspektif KUHAP*. hlm. 23-24

⁷ Mardjono Reksodipoetro, *Sistem Peradilan Pidana Indonesia (melihat kepada kejahatan dan penegakan hukum dalam batas-batas toleransi*, Pidato pengukuhan Penerimaan jabatan guru Besar tetap dalam Ilmu Hukum pada Fakultas Hukum Indonesia, Jakarta, 1993, hlm. 1

Kenyataannya di lapangan, sistem peradilan pidana seperti ini tidak terjadi secara maksimal-ideal, dan bahkan menyimpang dari *Due process model* tersebut. Pemeriksaan perkara pidana, yang sesuai dengan *Due process model* atau *Due process of law*, biasanya terjadi pada pemeriksaan yang lebih berbobot materinya, atau yang lebih menonjolkan dominasi peranan. Realitas sosial mengakui bahwa peradilan pidana memiliki kecenderungan untuk tidak netral, sering menunjukkan adanya keberfihakan kepada pelayanan status lebih tinggi atau lebih berbobot materinya bahkan diapresiasi secara publik.

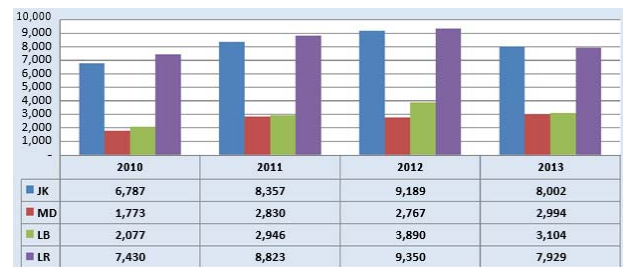
Proses pemeriksaan pada dasarnya perkara pidana yang dilaksanakan dengan cepat, untuk menghindarkan segala rintangan yang bersifat prosedural, agar tercapai efisiensi kerja mulai dari kegiatan penyidikan, sedangkan proses pemeriksaan perkara pidana yang sederhana, dapat diartikan penyelenggaraan administrasi peradilan secara terpadu agar pemberkasan perkara dari masing-masing instansi yang berwenang berjalan dalam satu kesatuan, yang tidak memberikan peluang kerja yang berbelit-belit, namun dalam kenyataannya pengertian efisiensi bukan dalam artian seperti ini, tentunya para pejabat penyidik menggunakan prinsip ini hanya untuk melaksanakan tugas dari atasannya.

Penindakan pelanggaran dan penyidikan tindak pidana, berdasarkan Undang Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, penyidik Kepolisian Negara Republik Indonesia selain yang diatur di dalam Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana dan Undang-Undang tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, polisi juga berwenang melakukan pelaksanaan penindakan pelanggaran dan penyidikan tindak pidana sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Menyikapi data kecelakaan lalu lintas yang terjadi dalam rentang waktu tahun 2010 sampai dengan 2013, maka digambarkan dalam tabel di bawah ini :

Tabel Kecelakaan Lalu Lintas
Tahun 2010 Sampai Dengan 2013

No.	Tahun	2010	2011	2012	2013
1	Jumlah Kejadian	6,787	8,357	9,189	8,002
2	Korban Meninggal Dunia	1,773	2,830	2,767	2,994
3	Korban Luka Berat	2,077	2,946	3,890	3,104
4	Korban Luka Ringan	7,430	8,823	9,350	7,929
5	Kerugian Materiil	Rp. 12,048,855,000 Rp.	16,976,319,000 Rp.	22,928,706,000 Rp.	23,181,970,000
6	Jumlah Kejadian	6,787	8,357	9,189	8,002
7	Trend	JK	23%	10%	-13%
		MD	60%	-2%	8%
		LB	42%	32%	-20%
		LR	19%	6%	-15%
		MATERIIL	41%	35%	1%
		JK	23%	10%	-13%



Gambar Grafik Kecelakaan Lalu Lintas
Tahun 2010 Sampai Dengan 2013

Sumber : Ditlantas POLDA Jawa Barat 2013

Pertumbuhan volume jumlah kendaraan yang setiap tahun terus bertambah seiring meningkatnya kebutuhan masyarakat akan mobilitas kendaraan untuk mendukung aktivitas sehari-hari baik bekerja, sekolah, kuliah dan sebagainya, semakin dipermudah dengan banyaknya pihak-pihak yang memfasilitasi dana kebutuhan masyarakat untuk memperoleh sebuah kendaraan, sayangnya pertumbuhan volume kendaraan tidaklah seimbang dengan pembangunan sarana dan prasarana jalan yang memadai.

Kebutuhan masyarakat untuk mendapatkan efisiensi waktu dengan berkendara di masa ini, terbentur masalah kemacetan yang terjadi di jalan raya akibat terlalu banyaknya kendaraan. Hal tersebut pada akhirnya memicu perilaku masyarakat pengendara untuk memacu kendaraan mereka sehingga kurang mengindahkan tata cara berlalu lintas.

Perilaku tersebut kemudian menjadi budaya masyarakat kita di kota besar pada umumnya, mengakibatkan banyak terjadinya kecelakaan lalu lintas setiap tahunnya yang terasa sangat sulit

untuk diatasi. Masyarakat seharusnya menyadari bahwa “sekecil apapun kecelakaan lalu lintas yang terjadi, pasti diawali oleh adanya sebuah pelanggaran terhadap peraturan perundang-undangan berlalu lintas”.

Pemerintah dalam hal ini pihak-pihak pemangku jalan dan kepolisian khususnya fungsi lalu lintas bekerja sama dan terus berupaya untuk meminimalisir terjadinya kecelakaan lalu lintas. Berbagai upaya nyata telah dilakukan oleh Kepolisian adalah dengan adanya Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang didalamnya mengatur tentang tata cara berlalu lintas.

Sosialisasi dan pendidikan berlalu lintas kepada masyarakat terus dilaksanakan bahkan sejak usia dini dengan bentuk kegiatan Polisi Sahabat Anak (PSA), *Police Goes To School / Campus, Safety Riding / Driving*, Klinik Pengemudi, *Road Safety Partnership Action* (RSPA) dan sejak tahun 2013 pihak Kepolisian mulai menggelorakan semangat Pelopor Keselamatan Berlalu Lintas⁸.

Pelaksanaan kegiatan tersebut diharapkan bahwa opini dan budaya masyarakat dapat menyadari akan pentingnya sikap disiplin dalam berlalu lintas karena tanpa kesadaran dari masyarakat itu sendiri, sekeras apapun usaha yang dilakukan tidak akan mampu menekan terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 107 Ayat (1) menyebutkan bahwa “Pengemudi Kendaraan Bermotor wajib menyalakan lampu utama Kendaraan Bermotor yang digunakan di Jalan pada malam hari dan pada kondisi tertentu” ditegaskan dalam Ayat (2) “Pengemudi Sepeda Motor selain mematuhi ketentuan sebagaimana dimaksudkan pada Ayat (1) wajib menyalakan lampu utama pada siang hari”.

Perumusan peraturan tersebut berdasarkan analisa dan evaluasi bahwa kecelakaan lalu lintas paling tinggi dan mengakibatkan kejadian fatal korban meninggal dunia, dialami oleh pengendara sepeda motor. Penggunaan lampu utama semata-mata adalah untuk memberikan respon kepada pengendara lain yang sedang melaju berlawanan,

karena disadari atau tidak efek cahaya lampu lebih mudah dilihat dan direspon ketika kita berkendara.

Ditetapkannya peraturan tersebut, maka sepeda motor yang diijinkan masuk dan dipasarkan di Indonesia mengadopsi *system Automatic Headlamp On* (AHO), untuk menghindari pengendara sepeda motor lupa menyalakan lampu utama. Namun pada kenyataannya peraturan tersebut dengan sengaja dilupakan oleh masyarakat yang merubah *system* kelistrikan lampu sepeda motor milik mereka.

Konteks untuk penyelesaian hukum agar mencapai sasaran, terutama dalam rangka meminimalisir setiap permasalahan yang menyangkut kasus-kasus yang terjadi di Indonesia, salah satu solusinya adalah dengan menegakkan supremasi hukum yang berorientasi kepada keadilan (*pro justicial*). Saat ini penegakkan hukum sangat perlu dan tidak bisa ditawar-tawar lagi, karena sudah saatnya bagi semua pihak ikut berperan serta menyikapinya sebagai usaha dalam mewujudkan supremasi hukum yang baik, apabila kita ingin keluar dari krisis yang berkepanjangan dan sekaligus dapat bersaing di tengah suasana global.

Hukum saat ini dianggap tidak berpihak kepada masyarakat. Dampak dari hal ini adalah hilangnya kepercayaan dari sebagian masyarakat terhadap hukum, pemerintah dan lembaga negara lainnya, walaupun pemerintah secara bertahap telah melakukan berbagai upaya perubahan dalam hukum namun dinilai tidak tepat sasaran, karena mafia hukum dan mafia peradilan masih memegang tampuk kekuasaan dalam penegakan hukum, maka masih banyak masyarakat yang tidak patuh terhadap peraturan yang ada saat ini jika perilaku oknum penegak hukumnya sendiri melanggar ketentuan yang telah ditetapkan.

Parsudi Geller mengemukakan tentang peran serta masyarakat sebagai berikut⁹: “Masyarakat sipil adalah sebuah masyarakat dengan seperangkat pranata non-pemerintah yang cukup kuat untuk menjadi penyeimbang dari kekuasaan negara, dan pada saat yang sama, mendorong pemerintah untuk menjalankan peranannya sebagai penjaga perdamaian dan penengah

⁸ <http://komisikepolisianindonesia.com/kasus/read/2932/meminimalisir-pelanggaran-dan-kecelakaan.html>, diakses 5 Mei 2014

⁹ Geller dalam buku Parsudi Suparlan, *Bunga Rampai Ilmu Kepolisian Indonesia*, Yayasan Pengembangan Ilmu Kepolisian, Jakarta, 2004, hlm. 29

diantara berbagai kepentingan utama dalam masyarakat, serta mempunyai kemampuan untuk menghalangi dan mencegah negara yang mengecilkan peran masyarakat“.

Masyarakat mempunyai peran yang sangat kuat dalam negara sebagai penyeimbang dari kekuasaan negara yang menjalankan tugas dan wewenang pemerintah dalam menjaga kedamaian, keamanan dan ketertiban demi kepentingan bersama, karena masyarakat terlibat semua dalam segala bidang.

Pendekatan sosiologis terhadap hukum menempati peranan yang penting bagi sistem hukum itu sendiri. Penelitian sosiologis terhadap hubungan yang dilandaskan pada kekuasaan, penting bagi hukum yang justru bertujuan untuk menciptakan keadilan dari hubungan itu, dan mengatur agar dicapai kepastian hukum.

Peraturan perundang-undangan mempertegas tentang petunjuk pelaksanaannya melalui Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 41 Tahun 1993 Tentang Angkutan Jalan yang bersumber pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, terlebih dahulu yang harus dimengerti adalah landasan-landasan sosiologis. Cepat atau lambat Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 akan menjadi peraturan yang mati, karena tujuan dibentuknya undang-undang agar tegaknya keadilan, kebenaran dan ketertiban dalam masyarakat yang diarahkan untuk kesadaran hukum, kepastian hukum serta bantuan hukum guna mewujudkan tatanan hukum nasional yang mengabdikan kepada kepentingan nasional. tujuan tersebut diharapkan, agar negara perlu melarang serta mengancam suatu perbuatan yang dianggap sebagai suatu tindak pidana.

Pengertian tindak pidana dalam Rancangan Undang-Undang Lalu Lintas adalah¹⁰: “Setiap orang yang melakukan perbuatan yang mengakibatkan gangguan pada fungsi rambu lalu lintas, marka jalan, alat pemberian isyarat lalu lintas, fasilitas pejalan kaki, dan alat pengguna jalan dalam pelaksanaan berlalu lintas maka dapat dikenakan sanksi pidana yang berlaku“.

Moeljatno mengemukakan pengertian tindak pidana adalah¹¹: “Tindak pidana adalah suatu perbuatan yang dilarang oleh suatu aturan hukum, larangan mana disertai ancaman (sanksi) yang berupa pidana tertentu, bagi barang siapa melanggar tersebut. Dapat juga dikatakan bahwa perbuatan pidana adalah perbuatan yang oleh suatu aturan hukum dilarang dan diancam pidana, asal saja dalam pada itu diingat bahwa larangan ditujukan kepada perbuatan, (yaitu suatu keadaan atau kejadian yang ditimbulkan oleh kelakuan orang), sedangkan ancaman pidananya ditujukan kepada orang yang menimbulkan kejadian itu”.

Tindak pidana adalah jika seseorang melakukan suatu perbuatan yang mengakibatkan gangguan terhadap kepentingan umum yang telah diatur dalam peraturan yang berlaku. Faktor-faktor yang menyebabkan warga masyarakat menyimpang atau bahkan menyeleweng. Penyimpangan terjadi karena nilai-nilai dan kaidah yang berlaku sudah dianggap tidak dapat menampung kepentingan warga masyarakat pada umumnya. Sebagai lembaga sosial, hukum tidak hanya menciptakan keteraturan bagi lembaga sosial lainnya, akan tetapi juga menciptakan nilai, asas dan kaidah sendiri, seperti ketertiban dan ketenteraman.

Hukum bukanlah merupakan suatu kekuatan untuk menciptakan fasilitas untuk menyederhanakan dan melancarkan interaksi sosial, hukum juga bukan hanya merupakan sarana untuk mencapai tujuan tertentu, akan tetapi merupakan gejala yang berkembang secara mandiri dengan tujuan-tujuan tersendiri.

Kenyataan menunjukkan bahwa masalah lalu lintas adalah masalah yang banyak menimbulkan persoalan, karena masalah ini menyangkut ketertiban dan keamanan dalam masyarakat. Hal ini muncul dan meningkat dari tahun ke tahun, karena kian hari jumlah kendaraan makin bertambah pesat, walaupun banyak jalan yang diperlebar bahkan banyak pula dibuatkan jalan-jalan baru, tetapi semua itu tidak bisa mengatasi keamanan dan ketertiban yang diharapkan semua masyarakat, bahkan daya tampung jalan raya tidak dapat mengimbangi banyaknya jumlah kendaraan.

¹⁰ Naskah Akademik RUU LLAJ, Dengan kata kunci Sanksi Denda Undang-Undang Lalu Lintas, www.google.com, <http://www.dephub.go.id/No.288/KKI/THIX/2009>, diakses melalui situs internet pada tanggal 20 April 2014 hlm 4

¹¹ Moeljatno, *Asas-asas Hukum Pidana*, Rineka Cipta, Jakarta, 2002, hlm. 54

Kendaraan lalu lintas semakin semerawut terutama di kota besar, sehingga barisan kendaraan yang memanjang setiap jalur jalan sudah bukan merupakan kendaraan yang aneh lagi kita temukan sehari-hari dan akan menghambat kepentingan umum. Dapat dibayangkan betapa banyak beban yang dihadapi untuk menampung jumlah kendaraan, sehingga tidak mengherankan, jika setiap harinya sering terjadi pelanggaran lalu lintas yang tidak sedikit menimbulkan kecelakaan.

Terjadinya kecelakaan lalu lintas karena meningkatnya arus lalu lintas pada umumnya disebabkan oleh kelalaian yang dilakukan pengemudi yang bertindak seenaknya, selain itu keadaan fasilitas yang belum memadai serta belum adanya kesadaran sepenuhnya masyarakat dalam berlalu lintas. Belum lagi aparat polisi lalu lintas yang jauh dari pengawasan atasannya yang melakukan pelanggaran disiplin seperti pelanggaran yang tidak mengikuti perintah atasannya yang sesuai dengan ketentuan yang berlaku di dalam peraturan yang telah disepakati bersama, yang dapat merugikan nama baik institusi dan tercemarnya hubungan baik antara Polri dan masyarakat.

Harsya W. Bachtiar menyatakan ada beberapa faktor yang perlu diperhatikan dalam penegakan hukum berlalulintas, yaitu :¹²

1. Faktor kaidah hukum atau peraturan itu sendiri khusus peraturan yang tertulis yang merupakan perundang-undangan resmi;
2. Faktor petugas yang menangani atau menetapkan dimana petugas hukum dalam melaksanakan tugasnya harus berpedoman pada peraturan-peraturan tertentu yang mengaturnya. Salah satu contohnya kurangnya ketegasan pihak petugas dalam memberi sanksi terhadap pelanggaran lalu lintas yang tidak sesuai dengan peraturan yang ada;
3. Faktor Fasilitas, secara sederhana fasilitas merupakan sarana untuk tujuan, terutama sarana fisik yang berfungsi sebagai sarana pendukung. Apabila peraturan sudah ada dan diberlakukan tapi fasilitasnya belum tersedia lengkap, maka peraturan yang tadinya untuk melancarkan proses malah menimbulkan kemacetan. Salah satu contohnya masih

banyaknya penempatan fasilitas lalu lintas atau rambu-rambu lalu lintas yang kurang sesuai dengan fungsinya, dan minimnya jembatan penyeberangan disetiap jalan yang semakin bertambahnya kendaraan dari tahun ketahun;

4. Faktor Masyarakat, derajat kepatuhan masyarakat dalam hukum merupakan salah satu indikator berfungsinya hukum artinya kalau derajat kepatuhan terhadap peraturan lalu lintas cukup tinggi, maka peraturan akan berfungsi. Salah satu contohnya pengguna jalan memahami semua rambu-rambu yang ada dalam penggunaan jalan baik dalam Peraturan Pemerintah maupun Undang-undang yang terkait.

Lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai karakteristik dan keunggulan sendiri yang perlu dikembangkan dan dimanfaatkan. Pengembangan lalu lintas dan angkutan jalan yang ditata dalam suatu kesatuan sistem, dilakukan dengan mengintegrasikan dan mendinamiskan unsur-unsurnya yang terdiri dari jaringan transportasi jalan, kendaraan beserta pengemudinya, serta peraturan-peraturan, prosedur dan metode sedemikian rupa, sehingga terwujud satu totalitas yang berdaya guna dan berhasil guna, namun pengembangan lalu lintas dan angkutan jalan disepanjang jalan khususnya di kota masih terlalu minim dan pelaksanaannya tidak seimbang, salah satu contohnya adalah kurangnya kendaraan dilengkapi dengan perlengkapan yang sesuai dengan peraturan yang ada dan minimnya rambu-rambu lalu lintas disepanjang jalan yang sesuai dengan penggunaannya serta kurang tegasnya penindakan yang dilakukan oleh petugas satuan lalu lintas.

Pembaharuan dibidang hukum salah satu perwujudannya adalah dengan dimuatnya Undang-Undang No. 22 Tahun 2009, namun dengan dibuatnya undang-undang ini ternyata banyak menimbulkan reaksi terhadap Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya dari kalangan masyarakat, ahli hukum atau disiplin ilmu lainnya. Hal ini disebabkan oleh karena kurangnya sosialisasi undang-undang dimasyarakat, sehingga masyarakat menanggapi undang-undang ini dengan rasa terkejut ditambah dengan ketentuan pidana denda yang sangat menyulitkan bagi kalangan masyarakat banyak.

¹² Tim penyusun, *Almanak Kepolisian Republik Indonesia*, Karya Jaya, Jakarta, 1995, hlm. 505-507

Ketentuan-ketentuan pidana pada Bab XX Pasal 277 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 yang berisi ¹³ : Setiap orang yang memasukkan kendaraan bermotor kereta gandengan, dan kereta tempelan kedalam wilayah Republik Indonesia, membuat, merakit, atau memodifikasi kendaraan bermotor yang menyebabkan perubahan tipe, kereta gandengan, kereta tempelan, dan kendaraan khusus yang akan dioperasikan di dalam negeri yang tidak memenuhi kewajiban uji tipe sebagaimana dimaksud dalam Pasal 50 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp.24.000.000.- (dua puluh empat juta rupiah).

Pasal 50 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 berisi ¹⁴ : Uji tipe sebagaimana dimaksud dalam Pasal 49 ayat (2) huruf a wajib dilakukan bagi setiap kendaraan bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang diimpor, dibuat dan/atau dirakit di dalam negeri, serta modifikasi kendaraan bermotor yang menyebabkan perubahan tipe.

Pasal di atas cukup jelas bahwa setiap kendaraan jika mengalami perubahan harus memiliki suatu uji kendaraan terlebih dahulu dalam perubahan tipe semua kendaraan yang ada di Indonesia, dengan ketentuan yang diatur dalam peraturan yang berlaku saat ini.

Pasal 49 ayat (1) dan (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 berisi ¹⁵:

1. Kendaraan bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang diimpor, dibuat dan/atau dirakit di dalam negeri yang akan dioperasikan di jalan wajib dilakukan pengujian;
2. Pengujian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi :
 - a. Uji tipe; dan
 - b. Uji berkala.

Undang-undang tersebut di atas sudah jelas bahwa setiap kendaraan yang beroperasi di jalan harus diuji terlebih dahulu dengan pengujian yang telah ditentukan, agar tercapainya keamanan, ketenteraman dan ketertiban di jalan raya. Jika melanggar dari ketentuan undang-undang di atas

maka dapat dikenakan sanksi denda yang telah ditentukan dalam penjelasan pasal di atas.

Menurut Polrestabes Bandung dan Jasa Marga, berdasarkan temuan di lapangan menunjukkan tingkat kecelakaan di kota Bandung dan di seluruh Indonesia cukup tinggi, namun dalam kasus pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas hanya sampai proses di kepolisian setempat sehingga tidak semua proses kasus lalu lintas masuk dalam Pengadilan Negeri Bandung.

Berdasarkan latar belakang dengan uraian tersebut penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul : Kajian Hukum Penanganan Tindak Pidana Kecelakaan Lalu Lintas Dengan Pola Manajemen Kepolisian Berdasarkan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

II. METODE

Penelitian ini adalah penelitian yuridis normatif, oleh karena itu metode penelitian yang digunakan adalah metode penelitian kualitatif, maka data yang diperlukan berupa data sekunder atau data kepustakaan dari dokumen hukum yang berupa bahan-bahan hukum. Penelitian normatif tersebut dilakukan dengan meneliti bahan pustaka atau data sekunder, seperti peraturan perUndang-undangan, teori-teori hukum, dan pendapat para sarjana hukum terkemuka.

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Pola Manajemen Kepolisian Dalam Proses Penyidikan Kecelakaan Dikaitkan Dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Pada hakekatnya hukum mengandung idea atau konsep-konsep yang dapat digolongkan sebagai sesuatu yang abstrak. Kedalam kelompok yang abstrak termasuk ide mengenai keadilan, kepastian hukum dan kemanfaatan sosial. Apabila berbicara tentang penegakan hukum, maka pada hakekatnya berbicara tentang penegakan ide-ide serta konsep-konsep yang nota bene adalah abstrak tersebut.

Penegakan hukum merupakan suatu usaha untuk mewujudkan ide-ide tersebut merupakan hakekat dari penegakan hukum. Apabila berbicara mengenai perwujudan ide-ide yang abstrak

¹³ Anggota IKAPI, *Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan*, Fokus Media, Bandung 2009, hlm 146

¹⁴ *Ibid*, hlm 33

¹⁵ *Ibid*, hlm 32

menjadi kenyataan, maka sebetulnya sudah memasuki bidang manajemen.

Satu ciri kehidupan masyarakat yang kompleks adalah usaha-usaha serta kegiatan-kegiatan produktif yang dilakukan dijalankan dalam kerangka organisasi¹⁶. Problem-problem yang ada sekarang tidak dapat disamakan begitu saja dengan keadaan sekarang, apa yang terjadi pada waktu itu dapat disifatkan “sangat sederhana”, dengan ruang lingkup yang “sangat kecil”. Dalam suasana tersebut, maka peranan serta kehadiran organisasi memang kurang menonjol, karena segala sesuatunya dapat diatasi dengan tata kerja dan struktur yang sederhana. Pada waktu dibicarakan tentang hubungan antara struktur masyarakat dan penegakan hukum, akan dilihat bahwa penegakan dan penyelenggaraan hukum pada masyarakat dengan tingkat perkembangan sosial yang masih sederhana, kehidupan hukumnya pun masih bersifat intim, lebih personal. Sifat tersebut jelas tidak dapat diletakan pada cara-cara penyelenggaraan hukum sekarang ini.

Organisasi dijumpai hampir pada semua bidang kehidupan, seperti pendidikan, perdagangan, pemerintahan, militer dan hukum. karena problema-problema sudah semakin besar, melibatkan sejumlah banyak orang, tugas-tugas yang harus dilaksanakan semakin menggunung, maka dibutuhkan suatu cara penanganan bersama. Jika suatu kegiatan sudah melibatkan sejumlah banyak orang, tugas-tugas yang harus dilaksanakan semakin menggunung, maka dibutuhkan suatu cara penanganan bersama. Kalau suatu kegiatan sudah melibatkan kompleksitas yang begitu tinggi dan jumlah orang begitu banyak, maka kita harus menjalankannya dalam konteks organisasi.

Berbicara tentang organisasi, maka satu hal yang pokok adalah mengenai bagaimana organisasi tersebut akan dijalankan. Proses tersebut tidak lain merupakan kegiatan manajemen. Manajemen dapat diartikan sebagai seperangkat kegiatan atau suatu proses untuk mengkoordinasi dan mengintegrasikan penggunaan sumber daya dengan tujuan untuk mencapai tujuan organisasi melalui orang-orang,

teknik-teknik dan informasi dan dijalankan dalam kerangka suatu struktur organisasi.¹⁷

Perwujudan hukum sebagai ide-ide ternyata dibutuhkan suatu organisasi yang cukup kompleks. Negara yang harus campur tangan dalam perwujudan hukum yang abstrak ternyata harus mengadakan berbagai macam badan untuk keperluan tersebut. Kita tidak mengenal adanya Jawatan Hukum atau Kantor Hukum, melainkan Pengadilan, Kejaksaan, Kepolisian, Permasyarakatan dan juga Badan-badan yang tampak sebagai organisasi yang berdiri sendiri tersebut pada hakekatnya mengemban tugas yang sama, yaitu mewujudkan hukum atau menegakan hukum dalam masyarakat. dapat dikatakan tanpa dibuat organisasi-organisasi tersebut, hukum tidak dapat dijalankan dalam masyarakat. apabila keadaannya sudah demikian, maka tentunya dalam rangka membicarakan penegakan hukum, tidak dapat dilewatkan pembicaraan mengenai segi keorganisasian tersebut.

Tujuan hukum yang abstrak di tengah-tengah suatu masyarakat yang kompleks hanya dapat diwujudkan melalui pengorganisasian yang kompleks pula. Untuk mewujudkan tujuan hukum diperlukan berbagai organisasi, sekalipun pada hakekatnya bertugas untuk diperlukan berbagai organisasi, sekalipun pada hakekatnya bertugas untuk mengantarkan orang kepada tujuan-tujuan hukum, namun masing-masing tetap berdiri sendiri-sendiri sebagai badan yang bersipat otonom.

Melalui organisasi serta proses-proses yang berlangsung di dalamnya, masyarakat menerima perwujudan dari tujuan-tujuan hukum. Keadilan misalnya, kini tidak lagi merupakan konsep yang abstrak, melainkan benar-benar diberikan kepada anggota masyarakat dalam bentuk pensahan suatu aksi tertentu. Kepastian hukum menjadi terwujud melalui keputusan-keputusan hakim, tindakan dan keputusan polisi yang diorganisir oleh badan kepolisian.

Organisasi yang dituntut untuk mewujudkan tujuan-tujuan hukum perlu mempunyai suatu tingkat otonomi tertentu. Otonomi tersebut dibutuhkan untuk dapat mengelola sumber daya

¹⁶ Shrode, William A., & Voich, Dan Jr., *Organization and Management-Basic System Concepts*, Tallahassee, FL.: Florida State University, 1974, hlm. 4

¹⁷ *Ibid*, hlm 7

yang tersedia dalam rangka mencapai tujuan organisasi. Sumber daya tersebut berupa:

- a. Sumber daya manusia, seperti hakim, polisi, jaksa, panitera;
- b. Sumber daya fisik, seperti gedung, perlengkapan, kendaraan;
- c. Sumber daya keuangan, seperti belanja negara dan sumber-sumber lain;
- d. Sumber daya selebihnya yang dibutuhkan untuk menggerakkan organisasi dalam usahanya mencapai tujuannya.

Pengorganisasian adalah ide-ide abstrak yang hendak dicapai oleh hukum merupakan bagian penting dari rencana perwujudan hukum dalam masyarakat. tanpa pengorganisasian tersebut, apalagi dalam suatu masyarakat dan tingkat peradaban yang kompleks seperti sekarang, ide-ide hukum tidak akan dapat diwujudkan dalam masyarakat. Hal tersebut merupakan suatu lompatan, dari diskusi yang abstrak kepada pembicaraan mengenai organisasi yang bertugas untuk mewujudkan ide-ide serta konsep-konsep menjadi kenyataan dalam kehidupan sehari-hari.

Lembaga-lembaga, seperti kepolisian, pengadilan dan sebagainya, akan mengembangkan perlengkapannya sendiri yang dibutuhkan untuk menunjang pekerjaannya sendiri yang dibutuhkan untuk menunjang pekerjaannya sebagai suatu lembaga hukum dengan tugas tertentu. Pengembangan perlengkapan ini termasuk pembentukan nilai-nilai dan kaidah-kaidah sendiri serta penentuan tujuan-tujuan yang ingin dicapai. Kita sekarang dapat berbicara tentang terbentuknya suatu budaya tersendiri yang mengelilingi bekerjanya. Lembaga tersebut dan selanjutnya memberi warna serta arah padanya.¹⁸ Sekarang menjadi semakin jelas apa yang disebut sebagai “menjalani kehidupannya sendiri”. Hal ini terjadi karena lembaga-lembaga tersebut:

- a. Menerapkan sendiri tujuan-tujuan yang ingin dicapai. Tentu saja tujuan tersebut dapat disebut sebagai penjabaran cita hukum, seperti keadilan, ke dalam bentuk-bentuk yang lebih konkret. Dengan dirumuskannya tujuan-tujuan seperti itu, maka lembaga pun dapat menjalankan pekerjaannya secara seksama;

- b. Ke dalam, lembaga-lembaga hukum tersebut nanti akan membentuk sub-sub bagian sesuai dengan prinsip pembagian pekerjaan yang dibutuhkan. Dengan pembentukan sub-sub bagian perikehidupan lembaga menjadi semakin rumit pula. Alih-alih memusatkan perhatian terhadap tugas-tugas lembaga dalam penegakan hukum, orang disibukan oleh berbagai persoalan organisasi;
- c. Mengembangkan nilai-nilainya sendiri. Pengembangan nilai-nilai dibutuhkan untuk menciptakan suatu pola tertentu dalam organisasi. Apabila lembaga telah membagi diri ke dalam sub-sub bagian, maka penciptaan pola menjadi, yaitu untuk menciptakan suatu sistem yang terintegrasi dengan baik. Nilai-nilai yang diciptakan dan kemudian dihayati bersama akan menciptakan pengintegrasian tersebut;
- d. Menciptakan kaidah-kaidahnya sendiri merupakan kelanjutan dari penciptaan nilai-nilai tersebut. Kaidah-kaidah ini akan memberikan pedoman yang lebih konkret daripada nilai-nilai tersebut.

Memperhatikan ciri-ciri perkembangan segi keorganisasian dari lembaga penegak hukum, dapat dikatakan bahwa lembaga tersebut bergerak untuk menjadi suatu dunia tersendiri, lengkap dengan tujuan-tujuan dan nilai-nilainya sendiri. Hal tersebut penting untuk mendapatkan perhatian, karena lembaga akan turut menentukan kualitas penegakan hukum.

B. Pola Manajemen Kepolisian Dalam Pelaksanaan Penanganan Penyidikan Kecelakaan Lalu Lintas

Hak Asasi Manusia (HAM) mengenai perlindungan terhadap perlakuan kasar dan penyiksaan maupun hukum acara pidana (KUHP) Indonesia menolak dan melarang penggunaan penggunaan kekerasan oleh pejabat pemerintah terhadap seseorang, dalam hal ini oleh penyidik terhadap seseorang tersangka. Pasal 117 ayat (1) KUHP, misalnya mengatakan :

- a. Keterangan tersangka dan atau saksi kepada penyidik diberikan tanpa tekanan dari siapapun dan atau dalam bentuk apapun.
- b. Berdasarkan uraian tersebut, maka baik di forum internasional maupun nasional

¹⁸ Schuyt C.J.M., *Rechtsociologie-een terreinverkenning*, Rotterdam: Universitaire Pers, 1971, hlm. 94-95

dinyatakan bahwa penggunaan kekerasan dan tekanan dalam melaksanakan penyidikan sangatlah ditabukan. Kendati demikian, masih muncul dan terjadi penggunaan tindakan kekerasan dan penekanan dalam melakukan tindakan penyidikan masih saja terjadi di sekalian bagian dunia, termasuk di Indonesia.

Polisi berada pada posisi yang berbeda dengan para penegak hukum yang lainnya, tetapi para penyidik seperti polisi berada selain sebagai pelaku juga berposisi sebagai partisipan, dengan kata lain mereka juga termasuk orang-orang profesi pula. Baik itu polisi, advokat, jaksa dan hakim menempati kedudukan yang subjektif, dengan adanya kedudukan yang berbeda tersebut, maka akan terjadi penyempitan dalam visi dan optik masing-masing. Selama ini kita sering mendengar suara dari posisi atau kutub yang satu dan amat jarang kita mendengar ungkapan pendapat dari kalangan pihak polisi, bagaimanapun salahnya tindakan mereka.

Penggunaan kekerasan dan tindakan penekanan dalam penyidikan, dalam setiap tindakan pidana oleh polisi baik secara sah (lewat Undang-undang) maupun dengan menyalahgunakan kekuasaan, tidak dibenarkan sama sekali dalam praktik. Egon Bitter menyatakan bahwa penggunaan kekerasan dan tindakan penekanan dalam melakukan pemeriksaan yang dilakukan oleh Polisi tidak ada artinya. Hal ini penting diperhatikan karena untuk menghindari polisi dari kejahatan kekerasan.

Bitter mengatakan, bahwa pemberian kekuasaan kepada polisi untuk menggunakan tindakan kekerasan dan tindakan penekanan dalam tugasnya itu tidaklah penting sama sekali bila dikaitkan dengan usaha untuk menghadapi penjahat.

Kepolisian Daerah Jawa Barat berdasarkan uraian diatas dalam melakukan pemeriksaan terhadap para pelaku tindak pidana, mengedepankan konsep dan pola manajemen yang mengedepankan pendekatan personal, sehingga akan terhindar dari tindakan kekerasan dan tindakan penekanan kepada tersangka. Hal tersebut, selain untuk mengedepankan citra polisi sebagai pengayom dari masyarakat dengan tetap mengedepankan proses penegakan hukum.

Upaya untuk merealisasikan konsep di atas, maka dalam pelaksanaan pola manajemen dalam

melakukan proses penyidikan, Polisi Republik Indonesia membuat kebijakan melalui Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 2009 tentang Implementasi dan Prinsip dan Standar Hak Asasi Manusia Dalam Penyelenggaraan Tugas Kepolisian Negara Republik Indonesia dan Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 2013 tentang Tata Cara Penanganan Kecelakaan Lalu Lintas Kebijakan tersebut merupakan upaya pihak kepolisian dalam mengoptimalkan peran polisi sebagai alat negara yang bertugas dan berfungsi untuk memelihara keamanan, ketertiban masyarakat, penegakan hukum, perlindungan, pengayoman dan pelayanan kepada masyarakat. Sebagai alat negara maka polisi juga berkewajiban untuk menghormati dan menegakan hak asasi manusia dalam menjalankan tugas dan fungsinya, termasuk dalam melakukan penyidikan terhadap para pelaku tindak pidana.

Merealisasikan ketentuan tersebut di atas, maka dalam ketentuan Pasal 12 Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 2009, menyatakan, bahwa dalam melakukan penyelidikan polisi harus memenuhi standar perilaku atau anggota polri dalam menjalankan tugasnya, adapun isi secara rinci dari ketentuan Pasal 12 adalah :

- a. Untuk kepentingan tugas kepolisian, setiap anggota Polri dapat melakukan tindakan penyidikan menurut peraturan perundang-undangan
- b. Pelaksanaan tugas penyidikan sebagaimana dimaksud ayat (1) harus dilengkapi dengan surat perintah yang sah, kecuali dalam keadaan yang mendesak sesuai dengan yang diperintahkan oleh pimpinan yang berwenang
- c. Dalam melaksanakan tindakan penyidikan setiap petugas wajib menghargai norma-norma yang berlaku, bertindak manusiawi dan menjalankan tugasnya sesuai dengan etika kepolisian
- d. Dalam melaksanakan investigasi setiap petugas dilarang melakukan tindakan yang berlebihan sehingga merugikan pihak lain.

Ketentuan Pasal 13 ayat (1) dalam peraturan yang sama, menyatakan :

- (1) Dalam melaksanakan kegiatan penyidikan setiap petugas polri dilarang:

- a) Melakukan intimidasi, ancaman, siksaan fisik, psikis ataupun seksual untuk mendapatkan informasi, keterangan ataupun pengakuan;
- b) Menyuruh dan menghasut orang lain untuk melakukan tindakan kekerasan di luar proses hukum atau secara sewenang-wenang;
- c) Memberikan rahasia seseorang yang ber perkara;
- d) Manipulasi dan berbohong dalam membuat atau menyampaikan laporan hasil penyelidikan;
- e) Merekayasa laporan sehingga mengaburkan investigasi atau memutarbalikan kebenaran;
- f) Melakukan tindakan yang bertujuan untuk meminta imbalan dari pihak yang ber perkara.

C. Pola Manajemen Operasi Kepolisian (MOK) Dalam Upaya Menekan Angka Kecelakaan Di Masa Depan

Tingginya angka pelanggaran lalu lintas merupakan salah satu penyebab tingginya kecelakaan lalu lintas yang terjadi dengan mengambil tindakan yang tegas terhadap pelanggaran lalu lintas tanpa kecuali akan merubah tingkah laku pegemudi dan menciptakan disiplin berlalu lintas yang dapat meningkatkan keselamatan dalam berlalu lintas.

Peraturan perUndang-undangan yang berlaku Kepolisian Negara Republik Indonesia yang selanjutnya disingkat Polri adalah alat negara yang berperan dalam memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat, menegakkan hukum, serta memberikan perlindungan, pengayoman dan pelayanan kepada masyarakat dalam rangka terpeliharanya keamanan dalam negeri¹⁹.

Penanganan kecelakaan lalu lintas adalah serangkaian kegiatan yang dilaksanakan oleh petugas Polri di Bidang Lalu Lintas di jalan yang meliputi kegiatan mendatangi TKP dengan segera, menolong korban, melakukan tindakan pertama di TKP, mengolah TKP, mengatur kelancaran arus lalu lintas, mengamankan barang bukti, dan melakukan penyidikan Kecelakaan Lalu Lintas²⁰.

Kasus kecelakaan berdasarkan paparan pada bab sebelumnya, yaitu kasus yang terjadi di Cipongkor dan kecelakaan Nissan Juke di di jalan tol Cileunyi, Polri telah melaksanakan tugasnya dengan profesional dan sesuai dengan prosedur yang mana dijabarkan dalam Perkap No. 15 Tahun 2013.

Terdapat bukti bukti dari contoh kasus kecelakaan di atas seperti :

- a. Adanya kelalaian/kealpaan dari pemakai kendaraan.
- b. Terdapatnya korban meninggal dan korban luka-luka.
- c. Lemahnya pengemudi atas penguasaan kendaraan yang digunakan.
- d. Faktor jalan tol yang tidak layak.

Polri bersinegritas dengan pihak terkait guna meminimalisir faktor yang mempengaruhi kecelakaan lalu lintas angkutan dan barang sehingga terciptanya keamanan berlalu-lintas dimasa yang akan datang.

Manajemen operasi kepolisian adalah suatu proses penyusunan, perencanaan, pengorganisasian, pelaksanaan dan pengendalian dalam rangka melaksanakan operasi kepolisian untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan secara efektif dan efisien²¹.

Operasi Kepolisian adalah serangkaian tindakan Polri dalam rangka pencegahan, penanggulangan ketertiban masyarakat (Kamtibmas), serta penanganan bencana yang diselenggarakan dalam kurun waktu, sasaran, cara bertindak (CB), melibatkan kekuatan dan dukungan sumber daya tertentu oleh beberapa fungsi kepolisian dalam bentuk satuan tugas, sasaran operasi kepolisian adalah betuk potensi gangguan, ambang gangguan dan gangguan nyata tertentu yang ditanggulangi dengan operasi kepolisian.

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

¹⁹ PERKAP NO. 15 TAHUN 2013

²⁰ *Ibid*

²¹ PERKAP NO. 9 TAHUN 2011 Tentang Manajemen Operasi Kepolisian

Penanganan masalah kecelakaan lalu lintas, baik dalam pencegahan kecelakaan dilakukan melalui partisipasi para pemangku kepentingan, pemberdayaan masyarakat, penegakan hukum, dan kemitraan global. Pencegahan kecelakaan lalu lintas dimaksud, dilakukan dengan pola penahapan, yaitu program jangka pendek, jangka menengah, dan jangka panjang. Selain itu, untuk menyusun program pencegahan kecelakaan dilakukan oleh forum lalu lintas dan angkutan jalan.

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

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

Operasi kepolisian diharapkan mampu menekan angka pelanggaran lalu lintas. Salah satunya yakni agar pengendara menaati rambu lalu lintas berhenti dibelakang garis stop, tidak melawan arus, mengenakan helm bagi pemotor menurunkan dan menaikkan penumpang di tempat yang disediakan (*halte*), penertiban parkir liar, kelengkapan kendaraan seperti lampu besar, lampu sign, klakson, spion, rem, surat surat kendaraan, hal ini perlu diberitahu secara intensif agar hal tersebut tidak dijadikan kebiasaan. operasi lalu lintas diharapkan mampu menekan angka pelanggaran menitik beratkan dengan tindakan preentif dan preventif. Operasi kepolisian sebagai penunjang untuk penciptaan kondisi yang kondusif, Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 membagi kewenangan tentang permasalahan lalu lintas kepada beberapa

Kementerian, Lembaga dan pemerintahan daerah selaku pemangku kepentingan (*stakeholder*), namun tidak menunjuk atau membentuk lembaga yang menjadi "*leading agency*" di bidang keselamatan lalu lintas. Dengan kerangka kerja (*institutional framework*) model ini maka tidak terdapat pendanaan khusus di bidang keselamatan lalu lintas dalam anggaran kerja kementerian dan lembaga.

Tugas-tugas dalam menangani permasalahan keselamatan telah diatur dalam Peraturan Pemerintah No. 37 Tahun 2011 tentang forum lalu lintas dan angkutan jalan (LLAJ). Pada tahun 2011, Strategi dan target yang akan diterapkan dalam mengatasi permasalahan keselamatan lalu lintas dicapai melalui Rencana Umum Nasional Keselamatan yang di amanatkan dalam Pasal 203. RUNK tersebut telah disusun dengan menunjuk Bappenas sebagai dirijen dalam memadukan program-program keselamatan yang dilaksanakan oleh pada pemangku kepentingan keselamatan lalu lintas.

RUNK disusun dengan mengadopsi pendekatan 5 Pilar Keselamatan. Kewajiban untuk mengenakan sabuk pengaman (*safety belt*) bagi pengemudi dan penumpang di sebelah pengemudi diatur dalam Pasal 106 UU 22/2009, namun belum terdapat aturan penggunaan sabuk keselamatan belt untuk penumpang di belakang pengemudi. Ketentuan mengenai penggunaan helm sudah ada, baik untuk pengemudi maupun penumpang. Beberapa aturan yang terkait yang diperlukan dalam meningkatkan kualitas keselamatan lalu lintas, namun belum tersedia, antar lain:

- a. Belum ada aturan mengenai tempat duduk anak-anak dan bayi (*child restrain*)
- b. Belum ada aturan mengenai kandungan alkohol dalam tubuh pengemudi (BAC atau *Blood Alcohol Contain*) sehingga penegakan hukum terhadap permasalahan ini belum terlaksana dengan baik.
- c. Sistem Penalti atau demerit untuk pelanggaran lalu lintas telah dinyatakan dalam UU 22/2009 namun belum memiliki peraturan pelaksanaan sehingga belum dapat diterapkan terhadap para pengemudi yang melakukan pelanggaran atau terlibat kecelakaan lalu lintas.

- d. Aturan mengenai larangan penggunaan *handphone* pada saat mengemudi termasuk SMS atau Text telah dicantumkan dalam UU No.22/2009 namun penegakan hukum terhadap pelanggaran ini belum terlaksana.
- e. Ketentuan tentang Audit Keselamatan Jalan dan Analisis mengenai Dampak Lalu Lintas telah diatur dalam Peraturan Pemerintah No. 32 Tahun 2012 tentang Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, namun belum berjalan dengan baik Faktor manusia dalam keselamatan lalu lintas berkaitan dengan keadaan fisik dan psikologi seseorang.

Secara fisik, tubuh manusia tidak “dirancang” untuk bergerak dalam kecepatan tinggi khususnya pada saat mengalami benturan fisik dengan objek lainnya sehingga akibat yang ditimbulkan dalam sebuah peristiwa kecelakaan dengan kecepatan tinggi akan berakibat fatal terhadap tubuh manusia bahkan dapat menyebabkan kehilangan nyawa.

Secara psikologi konsentrasi seseorang pada waktu mengemudi, dipengaruhi oleh faktor internal, yaitu: latar belakang pengetahuan, keterampilan, wawasan, pengalaman, logika, kondisi kesehatan, kelelahan, stress, serta tekanan atas permasalahan pribadi. Sedangkan untuk faktor eksternal antara lain cuaca, penggunaan *handphone* dan pesan teks atau ‘*gadget-gadget*’, keberadaan alat-alat atau teknologi lain pada kendaraan, dan hal-hal lain yang berasal dari luar yang mempengaruhi konsentrasi pengemudi.

Peran kepolisian khususnya Polisi Lalu Lintas dalam mewujudkan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan di Indonesia merupakan perwujudan tugas pokok yang diamanatkan dalam undang-undang Republik Indonesia No. 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia dan No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 menyebutkan bahwa tugas pokok Polri adalah melindungi, mengayomi dan melayani masyarakat, menegakkan hukum, memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat.

Pada bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 7 ayat (2) huruf e UU 22/2009 menjelaskan bahwa rumusan tugas pokok dan fungsi Kepolisian tersebut meliputi urusan pemerintahan di bidang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan

Bermotor dan Pengemudi, Penegakan Hukum Operasional Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta Pendidikan berlalu lintas. Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 226 mengamanatkan Penyusunan program pencegahan Kecelakaan Lalu Lintas dilakukan oleh forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di bawah koordinasi Kepolisian Negara Republik Indonesia. Pencegahan Kecelakaan Lalu Lintas dilakukan dengan pola penahapan yang meliputi program jangka pendek, jangka menengah, dan jangka panjang. Adapun program-program dimaksud dilaksanakan melalui:

- a. Partisipasi para pemangku kepentingan.
- b. Pemberdayaan masyarakat.
- c. Penegakan hukum.
- d. Kemitraan global.

Pasal 227 menegaskan bahwa dalam hal terjadi Kecelakaan Lalu Lintas, petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia wajib melakukan penanganan Kecelakaan Lalu Lintas dengan cara:

- a. Mendatangi tempat kejadian dengan segera.
- b. Menolong korban.
- c. Melakukan tindakan pertama di tempat kejadian perkara.
- d. Mengolah tempat kejadian perkara.
- e. Mengatur kelancaran arus Lalu Lintas.
- f. Mengamankan barang bukti.
- g. Melakukan penyidikan perkara.

Peran polisi secara tradisional dalam penanganan kecelakaan lalu lintas adalah menyidik perkara untuk membuat terang peristiwa yang terjadi. Peran Polisi ini mengandung konsep Pro Justitia yang bertujuan menentukan pelaku yang bertanggung jawab atas terjadinya sebuah kecelakaan, serta menjamin dipenuhinya keadilan bagi para korban kecelakaan lalu lintas. Konsep pro justitia telah menjadi cara yang efektif untuk menegaskan kewajiban dan tanggung jawab pelaku/penyebab kecelakaan lalu lintas sebagaimana dijelaskan pada Pasal 234 – 238 Undang-Undang No. 22 tahun 2009.

Polri menyadari bahwa permasalahan kecelakaan bukan hanya permasalahan pro justitia, tetapi terkait berbagai persoalan dalam kehidupan masyarakat, antara lain permasalahan kesehatan, ekonomi, desain dan teknik jalan, kelaikan kendaraan bermotor, pengembangan teknologi transportasi (*intelligent transport system*) dan

berbagai permasalahan lainnya, oleh karena itu Polri terus mengembangkan perannya dibidang *pro engineering*, yaitu mendukung kepentingan teknik perekayasaan lalu lintas dan angkutan jalan, guna membantu program-program keselamatan yang berkaitan dengan kualitas pengguna jalan khususnya pengemudi kelaikan kendaraan, kelaikan fungsi jalan dan lingkungannya, penanganan korban dan pelayanan pasca kecelakaan.

Berkaitan dengan permasalahan kecelakaan lalu lintas sebagai penyebab berbagai permasalahan sosial dan ekonomi dalam kehidupan masyarakat dan untuk menegaskan peran Polri dalam bidang perekayasaan keselamatan (*pro engineering*), Polri telah memulai dengan penyempurnaan pendataan kecelakaan lalu lintas yang valid dan *reliable* sehingga dapat menjadi sumber utama pengkajian dan perumusan kebijakan dalam pengembangan program-program keselamatan yang akan dilaksanakan oleh seluruh pemangku kepentingan.

Polri berkomitmen untuk mewujudkan visi jangka menengah dan jangka panjang tersebut melalui perencanaan dan implementasi program-program keselamatan serta bersinergi dengan seluruh pemangku kepentingan dan mitra-mitra keselamatan lalu lintas pada tingkat Lokal, Nasional bahkan Internasional. Penyusunan rencana aksi Polri di bidang keselamatan lalu lintas sebagai penjabaran dan tindak lanjut Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) ini akan memudahkan perencanaan program yang harmonis antara Polri dan Pemangku Kepentingan lainnya serta seluruh mitra keselamatan lalu lintas guna menjamin terwujudnya visi tersebut.

Meningkatkan pengetahuan, keterampilan dan kepedulian pengemudi terhadap keselamatan lalu lintas dan membangun budaya keselamatan lalu lintas bagi semua pengguna jalan Pendidikan dan pelatihan pengemudi yang lebih baik akan memberikan kontribusi besar bagi terwujudnya keselamatan lalu lintas. Pengemudi harus mengetahui dan peduli terhadap segala resiko yang berkaitan dengan pengoperasian kendaraan bermotor serta memahami bagaimana berkendara dalam berbagai situasi dan kondisi lalu lintas dengan selamat.

Mewujudkan kualitas pengemudi yang berkeselamatan berkaitan erat dengan berbagai faktor karakteristik individu yang menjadi latar belakangnya. Karakteristik-karakteristik tersebut adalah:

- a. Karakteristik demografi: gender, usia, pendidikan, pendapatan.
- b. Karakteristik personal : bentuk fisik, emosional, *sensation*.
- c. Seeking, Kognitif, cacat tubuh / kelemahan fisik.
- d. Attitude: sikap terhadap pengguna jalan lain, sikap terhadap keselamatan.
- e. Pengalaman dan motivasi: lama mengemudi, turist/wisata.
- f. dan lain-lain.

Reason et al., menjelaskan tiga jenis kesalahan pengemudi yang menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas, yaitu:

- a. Kelalailan dan kelengahan yang berasal dari tindakan yang sengaja dilakukan tanpa memahami konsekuensi dan akibatnya. *Slips and lapses deviating from the intended action without being aware of it*
- b. Kesalahan, yaitu tindakan yang direncanakan mengakibatkan timbulnya kesalahan tanpa bermaksud melanggar aturan lalu lintas yang berlaku. *Mistakes is the planned action is wrong but one intended to follow the rules.*
- c. Pelanggaran, yaitu tindakan yang dilakukan dengan sengaja melanggar aturan dan memahami konsekuensi tindakan tersebut. *Violations the planned action is deliberately against the rules.*

Cara yang harus ditempuh dalam mewujudkan pengemudi yang berkeselamatan lalu lintas adalah melalui pendidikan dan pelatihan serta pengujian yang berbasis keselamatan yang diikuti oleh kontrol-kontrol sosial atau penegakan hukum yang tegas terhadap para pengemudi tersebut. Menjadikan keselamatan lalu lintas sebagai budaya merupakan tantangan terberat dari peningkatan kualitas pengemudi dan calon pengemudi. Istilah “budaya” merupakan cerminan hasil cipta rasa, karsa dan karya yang secara turun temurun diwariskan dari generasi ke generasi. Dengan pendekatan ini, maka dalam jangka panjang kualitas pengemudi akan berkembang semakin baik yang pada akhirnya akan

mewujudkan pengemudi-pengemudi yang berkeselamatan lalu lintas. Melindungi pengguna jalan yang rentan menjadi korban kecelakaan lalu lintas (*Vulnerable road users*) yaitu pejalan kaki, pesepeda, pengendara dan penumpang sepeda motor, pengguna jalan yang rentan menjadi korban dalam kecelakaan lalu lintas adalah setiap orang atau setiap pengguna jalan yang tidak dilindungi oleh rumah-rumahan atau kabin pada saat berada dalam situasi atau aktivitas berlalu lintas. Akibatnya, mereka secara fisik terekspos kepada bahaya pada saat berlalu lintas, bukan hanya terhadap gerakan berlalu lintas kendaraan bermotor lainnya yang lebih “*superior*”, tetapi juga menerima dampak residual berupa debu, gas buang (asap), panas, dan suara bising yang dapat mengganggu kesehatan, melelahkan sehingga mengganggu konsentrasi, yang termasuk dalam kategori pengguna jalan yang rentan menjadi korban adalah pejalan kaki, pesepeda dan pengendara sepeda motor.

Minimnya fasilitas atau infrastruktur pelindung bagi kelompok pengguna jalan ini mengakibatkan resiko terlibat dan menjadi korban dalam kecelakaan lalu lintas semakin besar. Bahkan menderita luka fatal yang dapat mengakibatkan kematian atau cacat tubuh (*disable*).

Semakin tinggi kecepatan kendaraan bermotor semakin besar resiko kematian bagi kelompok pengguna jalan yang rentan ini. Kondisi ini dapat diperburuk oleh desain kendaraan bermotor yang tidak/kurang memperhatikan pengurangan resiko bagi kelompok rentan ini.

Berikut penjelasan atas kelompok pengguna jalan yang rentan menjadi korban:

a. Pejalan Kaki

Salah satu diskusi yang paling signifikan di bidang transportasi dan sustainability serta teknik jalan (*Road Engineering*) saat ini adalah apakah lingkungan jalan, di mana orang berjalan-jalan dan melakukan aktivitas, telah memenuhi kebutuhan pejalan kaki sebagai manusia. Di Eropa, misalnya, dikenal *Charter of Pederstrian Rights* 1988, sebuah Piagam tentang Hak hak Pejalan Kaki. Artikel kedua charter ini menyatakan bahwa “Pejalan Kaki memiliki hak untuk hidup di pusat pusat perkotaan ataupun pedesaan yang disesuaikan dengan kebutuhan manusia, bukan untuk

kebutuhan kendaraan bermotor, dan memiliki fasilitas untuk berjalan atau bersepeda”.

Keberadaan piagam ini mengindikasikan bahwa pembangunan Transportasi dan infrastruktur jalan harus selalu menempatkan kebutuhan pejalan kaki sebagai prioritas utama. Di Indonesia, permasalahan pejalan kaki ditegaskan, salah satunya, dalam UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 25 (1) yang menyatakan: “Setiap Jalan yang digunakan untuk Lalu Lintas umum wajib dilengkapi dengan perlengkapan Jalan berupa fasilitas untuk sepeda, pejalan kaki, dan penyandang cacat”. Kata ‘wajib’ dalam Kamus besar Bahasa Indonesia di artikan sebagai sesuatu yang harus dilakukan; tidak boleh tidak dilaksanakan (ditinggalkan). Sayangnya, meskipun wajib, fasilitas ini hanya dikategorikan perlengkapan jalan, bukan sebagai jalan itu sendiri atau fasilitas utama.

Berjalan kaki adalah tipikal modatransport yang terabaikan dalam sistem transportasi dan teknik jalan. Hampir semua orang cenderung menerima kenyataan bahwa jalan dan sarana prasarana yang ada diperuntukkan bagi kendaraan bermotor. Termasuk Standard, Ketentuan dan Peraturan yang ada, sebagian besar dibuat untuk mengakomodasi permasalahan lalu lintas kendaraan bermotor.

Sebuah penelitian oleh *Institute for Transport Studies University of Leeds*, Inggris (2010) menyatakan: “*Walking is typically the forgotten mode and consequently low standard walking environments are everywhere*”. Tidak mengherankan apabila lingkungan jalan bagi pejalan kaki saat ini sangat buruk, tidak dapat dinikmati dan membahayakan keselamatan. Misalnya, ketidakterediaan trotoar telah memaksa pejalan kaki berjalan di badan jalan dimana akhirnya pejalan kaki harus berkompetisi dengan kendaraan bermotor yang superior. Fasilitas penyeberangan yang sangat minim memaksa pejalan kaki menyeberang pada sembarang tempat dengan hanya mengandalkan kehati-hatian, tanpa perlindungan dan kepastian hak untuk menyeberang.

Keadaan pejalan kaki semakin diperburuk oleh volume lalu lintas yang padat, kebisingan

akibat deru mesin dan produksi asap knalpot yang mengandung carbon (CO dan CO₂). Tanpa disadari semua ini harus dialami oleh pejalan kaki, maka di daerah tropis yang bersuhu 30-35 derajat celcius, seperti Pekanbaru, dengan kondisi lingkungan jalan yang tidak “ramah” dan legal position yang sangat lemah, rasanya mustahil membujuk orang berjalan kaki.

Himbauan-himbauan tentang jalan kaki yang berguna bagi kelestarian lingkungan, kesehatan atau kebugaran fisik, dan peningkatan kualitas hidup serta berkontribusi bagi tercapainya transport goal dengan mudah dibantah oleh keadaan yang ada.

Mustahil rasanya menikmati jalan raya yang ada sekarang dengan berjalan kaki. Satu-satunya cara untuk menikmati berjalan kaki adalah pergi keluar kota atau ke daerah yang sepi dan berpemandangan indah (*aesthetics*) yang tidak dilalui oleh kendaraan bermotor.

Jalan-jalan di kota telah kehilangan atmosphere yang menyenangkan. Meskipun semua pemangku kepentingan dan pihak-pihak terkait sepakat bahwa jalan dan lalu lintasnya merupakan urat nadi kehidupan, Pemerintah cenderung berinvestasi terbatas terhadap lingkungan jalan pejalan kaki. Konsentrasi perencanaan transportasi dan teknik jalan sebagian besar diarahkan pada lalu lintas kendaraan bermotor (*motorized traffic*). Akibatnya, berbagai masalah terus menerus muncul dan harus dihadapi para pejalan kaki.

b. Sepeda

Jalur sepeda adalah jalur khusus yang diperuntukkan untuk lalu lintas pengguna sepeda dan kendaraan yang tidak bermesin yang memerlukan tenaga manusia. Dengan lebar sekurang-kurangnya 1 meter cukup dilewati satu sepeda dengan ruang bebas di kiri dan kanan sepeda yang cukup, dan jalur untuk lalu lintas dua arah sekurang-kurangnya 2 meter.

Penggunaan sepeda di negara maju sedang trend belakangan ini, disamping untuk mengurangi emisi dan polusi, penggunaan sepeda lebih murah dan menyehatkan badan. Di Prancis terdapat tempat penyewaan sepeda yang sengaja disediakan sebagai sarana

transportasi pengganti dari bus, taxi maupun mobil pribadi, baik untuk bepergian ke kantor maupun ke tempat lainnya.

IV. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan dapat diambil suatu kesimpulan bahwa Pola manajemen kepolisian dikaitkan dengan Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, dalam melakukan proses penyidikan, Polisi Republik Indonesia membuat suatu kebijakan melalui Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 2009 tentang Implementasi dan Prinsip serta Standar Hak Asasi Manusia Dalam Penyelenggaraan Tugas Kepolisian Negara Republik Indonesia. Upaya pihak kepolisian dalam mengoptimalkan peran polisi sebagai alat negara yang bertugas dan berfungsi sebagai alat negara berkewajiban untuk menghormati dan menegakkan hak asasi manusia dalam menjalankan tugas dan fungsinya, termasuk dalam melakukan penyidikan terhadap para pelaku tindak pidana (termasuk tindak pidana kecelakaan lalu lintas). Hasil penelitian juga menunjukkan masih belum direalisasikan dengan baik pola manajemen kepolisian dalam pelaksanaan penyidikan tindak pidana kecelakaan lalu lintas, dalam hal perlindungan hak asasi tersangka dan terdakwa dalam KUHP, termasuk dalam tindak pidana kecelakaan lalu lintas, yaitu bahwa hubungan antara asas praduga tak bersalah dan asas persamaan kedudukan dalam hukum belum harmonis diimplementasikan, baik itu dalam praktik sehari-hari dalam pelaksanaan penyidikan maupun dalam ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Selain itu, Konsep hukum Manajemen Operasi Kepolisian (MOK) diterapkan dalam pelayanan dan pelaksanaan manajemen dibidang lalu lintas sesuai dengan Undang-Undang No. 22 tahun 2009 yaitu untuk menekan kecelakaan di masa datang diantaranya adalah penegakkan hukum yang cenderung formal-legalistik artinya segala sesuatunya harus sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

Saran atau rekomendasi peneliti terhadap permasalahan yang ada, yaitu harus adanya perubahan terhadap peraturan perundang-undangan, juga harus diterapkannya proses atau

manajemen yang optimal dalam melakukan proses penyidikan yang dilakukan oleh aparat penegak hukum, khususnya oleh pihak kepolisian. Selanjutnya, perlu adanya peningkatan kualitas Sumber Daya Manusia aparat kepolisian, yaitu dengan diberikannya kesempatan kepada para penyidik kepolisian untuk mengembangkan ilmunya dengan mengikuti pendidikan ataupun pelatihan, dengan kata lain polisi yang akan bertugas sebagai penyidik harus memiliki ketentuan-ketentuan (contohnya harus berpendidikan minimal S1 sehingga akan memiliki pemikiran yang lebih luas). Selain itu, perlu adanya konsep otonomi (keleluasaan yang diberikan kepada aparat kepolisian). artinya tidak adanya batasan mengenai bentuk kejahatan yang boleh ditangani baik di tingkat Polsek, Polres, Polwil ataupun Polda

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Anggota IKAPI, Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, Fokus Media, Bandung 2009
- Geller dalam buku Parsudi Suparlan, Bunga Rampai Ilmu Kepolisian Indonesia, Yayasan Pengembangan Ilmu Kepolisian, Jakarta, 2004
- Indriyanto. Penyiksaan dan HAM dalam Perspektif KUHAP
- Mardjono Reksodipoetro, Sistem Peradilan Pidana Indonesia (melihat kepada kejahatan dan penegakan hukum dalam batas-batas toleransi, Pidato pengukuhan Penerimaan jabatan guru Besar tetap dalam Ilmu Hukum pada Fakultas Hukum Indonesia, Jakarta, 1993
- Moeljatno, Asas-asas Hukum Pidana, Rineka Cipta, Jakarta, 2002
- Romli Atmasasmita, Sistem Peradilan Pidana: Criminal justice system Perspektif eksistensialisme dan Abolisisme, Putra Bardin, Jakarta, 1996
- _____, Hak Asasi Manusia Dan Penegakan hukum, Binacipta, Jakarta, 1997
- Schuyt C.J.M., Rechtssociologie-een terreinverkenning, Rotterdam: Universitaire Pers, 1971
- Shrode, William A., & Voich, Dan Jr., Organization and Management-Basic System Concepts, Tallahassee, FL.: Florida State University, 1974
- Tim penyusun, Almanak Kepolisian Republik Indonesia, Karya Jaya, Jakarta, 1995

Jurnal

- Anthony F Susanto. Membangun Sistem Peradilan Pidana Indonesia, Jurnal Ilmu Hukum, LITIGASI-UNPAS, Volume 3, Nomor 1 Januari-Juni 2002

Undang-undang dan Peraturan

- Undang-Undang No. 8 tahun 1981 Tentang kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana (KUHAP)
- UU No.4 Tahun 2004 tentang Ketentuan-Ketentuan Pokok Kekuasaan Kehakiman dan juga dalam penjelasan umum KUHAP tentang Ketentuan-Ketentuan Pokok Kekuasaan Kehakiman dan juga dalam penjelasan umum KUHAP
- PERKAP NO. 15 TAHUN 2013
- PERKAP NO. 9 TAHUN 2011 Tentang Manajemen Operasi Kepolisian

Artikel Internet

- Naskah Akademik RUU LLAJ, Dengan kata kunci Sanksi Denda Undang-Undang Lalu Lintas, [www.google.com, http://www.dephub.go.id/No.288/KKI/THIX/2009](http://www.dephub.go.id/No.288/KKI/THIX/2009), diakses melalui situs internet pada tanggal 20 April 2014
- <http://komisikepolisianindonesia.com/kasus/read/2932/meminimalisir-pelanggaran-dan-kecelakaan.html>, diakses 5 Mei 2014