

**PERANAN KEPOLISIAN DALAM MENEKAN ANGKA
KECELAKAAN DAN RESIKO FATALITAS
KECELAKAAN LALU LINTAS DI
WILAYAH HUKUM POLRES LEBAK
POLDA BANTEN**

Dedi Mulyadi¹, Hasnah Aziz², Edi Mulyadi³

Program Pascasarjana Universitas Islam Syekh-Yusuf, Indonesia, 15118

Email : ¹ded_mulya80@yahoo.co.id

Email : ²hazizi@unis.ac.id

Email : ³emulyadi@unisac.id

Abstrak

Pasal 240 dan Pasal 241 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang mengatakan bahwa setiap korban kecelakaan lalu lintas berhak mendapatkan pertolongan pertama dan perawatan dalam rumah sakit terdekat sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Pada faktanya, sering sekali menunjukkan tidak adanya pemenuhan hak secara optimal kepada korban kecelakaan lalu lintas, baik oleh pemerintah melalui aparatnya, maupun pengemudi, atau pemilik jasa angkutan. Tujuan penelitian ini Pertama untuk menganalisis faktor-faktor apa saja yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas serta prosedur penanganan kasus kecelakaan lalu lintas yang dilakukan Unit Gakkum Satlantas Polres Lebak. Kedua untuk menganalisis peranan dan upaya yang dilakukan Satuan Lalu Lintas Polres Lebak untuk menekan angka kecelakaan lalu lintas dan mengurangi resiko fatalitas yang diakibatkan kecelakaan lalu lintas. Ketiga untuk menganalisis tingkat kesadaran dan Kepatuhan masyarakat Kab. Lebak terhadap Peraturan Lalu Lintas serta bagaimana kondisi infrastruktur dan faktor pendukung lainnya yang turut menyumbang angka kecelakaan lalu lintas di wilayah hukum Polres Lebak. Metode ini juga mencakup teknik seperti wawancara, observasi partisipatif, dan pengumpulan dokumen terkait, yang semuanya berkontribusi pada penggalian informasi yang kaya dan bermanfaat untuk analisis yang komprehensif. Dengan cara ini, peneliti dapat menilai bagaimana teori-teori yang ada diterapkan dalam praktik dan bagaimana respon masyarakat terhadap peraturan atau kebijakan yang ada. Faktor-faktor yang mempengaruhi terjadinya kecelakaan lalu lintas di Wilayah Kab. Lebak, dominan disebabkan oleh faktor manusia. Sebagian besar kejadian kecelakaan diawali dengan pelanggaran rambu-rambu lalu lintas Pelanggaran rambu-rambu lalu lintas ini bisa terjadi karena ketidaktahuan atau tidak adanya kesadaran dari si pengendara. Pada pelayanan Unit Gakkum Satlantas Polres Lebak dalam penanganan perkara kecelakaan kecelakaan lalu lintas, para anggota Satlantas Polres Lebak masih sering mengalami kesulitan dalam mewujudkan kepastian hukum dan pemenühan rasa keadilan masyarakat secara bersamaan. Serta bagaimana upaya yang dilakukan untuk mengurangi terjadinya kecelakaan lalu lintas yaitu dengan melakukan pendekatan baik secara pre-emptif, preventif, maupun represif. Dimana masing-masing pendekatan tersebut mempunyai kelebihan dan kekurangan masing-masing. Tetapi pada Polres Lebak lebih mengutamakan pada pendekatan secara pre-emptif, dimana pada pendekatan tersebut mengedepankan pencegahan secara dini melalui optimalisasi kegiatan-kegiatan bidang

edukatif.

Kata Kunci: Penekanan Angka Kecelakaan, Resiko Fatalitas, Peranan Kepolisian

Abstract

Articles 240 and 241 of Law No. 22 of 2009 concerning Traffic and Road Transportation state that every traffic accident victim has the right to receive first aid and treatment at the nearest hospital in accordance with statutory provisions. In reality, these rights are often not optimally fulfilled for traffic accident victims, either by the government through its officials, or by drivers or transportation service providers. This study aims to identify and analyze the factors that cause traffic accidents and the procedures for handling traffic accident cases carried out by the Law Enforcement Unit of the Lebak Police Traffic Unit. This study aims to identify and analyze the role and efforts of the Lebak Police Traffic Unit to reduce the number of traffic accidents and reduce the risk of fatalities resulting from traffic accidents. This study aims to identify and analyze the level of awareness and compliance of the Lebak Regency community with traffic regulations, as well as the condition of infrastructure and other supporting factors that contribute to the number of traffic accidents within the Lebak Police jurisdiction. This method also includes techniques such as interviews, participant observation, and the collection of related documents, all of which contribute to the extraction of rich and useful information for comprehensive analysis. In this way, researchers can assess how existing theories are applied in practice and how the community responds to existing regulations or policies. Factors that influence the occurrence of traffic accidents in the Lebak Regency area are predominantly caused by human factors. Most accidents begin with violations of traffic signs. These traffic sign violations can occur due to ignorance or lack of awareness on the part of the driver. In the services of the Gakkum Unit of the Lebak Police Traffic Unit in handling traffic accident cases, members of the Lebak Police Traffic Unit still often experience difficulties in realizing legal certainty and fulfilling the sense of justice of the community simultaneously. Also, how efforts are made to reduce the occurrence of traffic accidents, namely by taking a pre-emptive, preventive, and repressive approach. Where each approach has its own advantages and disadvantages. However, the Lebak Police Department prioritizes a preemptive approach, which prioritizes early prevention through optimizing educational activities.

Keywords: Accident Reduction, Fatality Risk, Police Role

A. Pendahuluan

1. Latar belakang

Kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda (Undang-undang Republik Indonesia No. 22, 2009). Kecelakaan lalu lintas merupakan permasalahan yang terjadi pada seluruh negara di dunia terutama negara berkembang. Setiap tahun diperkirakan 20 sampai 50 juta penduduk dunia mengalami kecelakaan lalu lintas dan 1,25 juta penduduk diperkirakan meninggal dunia. Kecelakaan lalu lintas menjadi penyebab kematian urutan kedelapan di dunia. Pada tahun 2030 diperkirakan akan naik menjadi urutan kelima. Setengah dari seluruh korban kecelakaan lalu lintas di dunia adalah pejalan kaki, pengendara sepeda motor dan pengguna sepeda. Pejalan kaki merupakan korban terbanyak pada kecelakaan lalu lintas dengan persentase 22% dari total korban kecelakaan lalu lintas (WHO, 2016).

Salah satu penyebab tingginya tingkat kecelakaan lalu lintas terjadi karena kurangnya kesadaran masyarakat dalam hal ini pengemudi kendaraan dalam berkendara, misalnya tidak memperhatikan dan menaati peraturan lalu lintas yang sudah ada, tidak memiliki kesiapan mental pada saat mengemudi atau mengemudi dalam kondisi kelelahan, berada dalam pengaruh minuman keras, atau obat-obat terlarang. Kondisi ketidaksiapan pengemudi dalam berkendara memungkinkan terjadinya kecelakaan yang dapat membahayakan keselamatan pengguna jalan raya lainnya. Lengah, mengantuk, kurang terampil, tidak menjaga jarak, melaju terlalu cepat adalah contoh kesalahan pengemudi pada umumnya. Selain penyebab-penyebab kecelakaan lalu lintas yang telah diuraikan di atas, terjadinya kecelakaan lalu lintas di jalan raya juga dipengaruhi oleh faktor usia pengemudi Prodjodikoro Wirjono, (2023).

Jumlah peristiwa kecelakaan lalu lintas di Wilayah Kab. Lebak pada tahun 2020 sampai 2024 mengalami Kenaikan. Masyarakat tetap harus waspada dengan jumlah kepemilikan kendaraan yang terus meningkat jika tidak diiringi dengan perkembangan jalan dan fasilitas-fasilitas yang mendukung pengguna jalan, tentunya dapat menimbulkan masalah dalam berkendara di jalan raya. Selain faktor tersebut, jika tingkat kedisiplinan para pengguna jalan masih rendah juga dapat menjadi penyebab terjadinya peristiwa kecelakaan lalu lintas di Wilayah Kab. Lebak. Jumlah peristiwa kecelakaan lalu lintas di Wilayah Kab. Lebak untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 1.1

Perhitungan tingkat kefatalan digunakan untuk melihat seberapa parah kecelakaan yang terjadi pada ruas jalan tersebut. Pada tingkat kefatalan digunakan kriteria korban kecelakaan yang kemudian diberikan nilai bobot untuk masing-masing kriteria. Untuk menentukan daerah rawan kecelakaan nilai tingkat kefatalan dengan nilai batas/UCL (Upper Control Limit), jika tingkat kecelakaan melebihi batas kritis UCL maka ruas jalan tersebut diidentifikasi sebagai daerah rawan kecelakaan.

Dalam rangka mewujudkan sistem transportasi nasional yang handal dan terpadu, maka pembangunan lalu lintas dan angkutan jalan harus ditata dalam kesatuan sistem yang dilakukan dengan mengintegrasikan dan mendinamisasikan seluruh komponen lalu lintas yang terdiri dari jaringan jalan, kendaraan dan pengemudinya, peraturan, prosedur serta metode yang sedemikian rupa sehingga terwujud totalitas yang utuh Pembangunan lalu lintas jalan harus ditingkatkan potensinya untuk terwujudnya sistem transportasi nasional yang dinamis, yang mampu mengadaptasi kemajuan pembangunan secara umum, mempunyai karakteristik yang mampu menjangkau seluruh wilayah Indonesia dengan memadukan seluruh moda transportasi lainnya sehingga peranannya sebagai penghubung wilayah, pendorong dan penggerak pembangunan nasional dem peningkatan kesejahteraan rakyat dapat tercapai guna memantapkan perwujudan wawasan nusantara.

Pasal 240 dan Pasal 241 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang mengatakan bahwa setiap korban kecelakaan lalu lintas

berhak mendapatkan pertolongan pertama dan perawatan dalam rumah sakit terdekat sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Pada faktanya, sering sekali menunjukkan tidak adanya pemenuhan hak secara optimal kepada korban kecelakaan lalu lintas, baik oleh pemerintah melalui aparatnya, maupun pengemudi, atau pemilik jasa angkutan.

2. Perumusan masalah

- a. Faktor faktor apa yang menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas dan Bagaimana prosedur penanganan yang dilakukan oleh Polres Lebak dalam menangani kasus kecelakaan lalu lintas?
- b. Bagaimana Penanganan Perkara Kecelakaan Lalu Lintas oleh Satuan Lalu Lintas Polres Lebak Apakah strategi yang diterapkan oleh kepolisian sudah tepat dan cukup efektif?
- c. Bagaimana Upaya Unit Kecelakaan Lalu Lintas Polres Lebak Dalam mengurangi terjadinya Kasus Kecelakaan Lalu Lintas?

2. Tujuan penelitian

- a. Untuk mengetahui dan menganalisis faktor faktor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas dan prosedur penanganan yang dilakukan oleh Polres Lebak dalam menangani kasus kecelakaan lalu lintas
- b. Untuk mengetahui dan menganalisis penanganan Perkara Kecelakaan Lalu Lintas oleh Satuan Lalu Lintas Polres Lebak Apakah strategi yang diterapkan oleh kepolisian sudah tepat dan cukup efektif?
- c. Untuk mengetahui dan menganalisis Upaya Unit Kecelakaan Lalu Lintas Polres Lebak Dalam mengurangi terjadinya

1. Kajian literatur

a. **Pengertian Lalu Lintas.**

Beberapa ahli menyebutkan pengertian yang berbeda-beda mengenai lalu lintas. Dari beberapa pengertian yang ada peneliti menyimpulkan bahwa lalu lintas yang dimaksud pada penelitian ini ialah gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan (Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan pasal 1 butir 2).

b. **Peranan Polri di Bidang Lalu Lintas.**

Polri sebagai salah satu instansi yang bertanggung jawab dalam bidang lalu lintas di samping instansi lainnya, bertugas antara lain menjamin terciptanya keamanan dan ketertiban lalu lintas. Dalam melaksanakan tugasnya, tataran wewenang untuk Satuan Lalu Lintas tingkat Polres (Dir. Lantas, 2002 50-51), adalah sebagai berikut:

1) Vertikal:

- a) Organisasi Fungsi Satuan Lintas Polres bertugas menyelenggarakan fungsi lalu lintas di tingkat Kabupaten dan melaksanakan operasi kepolisian di wilayahnya.
- b). Dalam melaksanakan tugasnya, berkewajiban menyusun rencana kegiatan sebagai jabaran program kerja Polda bidang lalu lintas untuk digunakan sebagai pedoman dalam melaksanakan kegiatan rutin, operas khusus dan kegiatan kontijensi

2) Horizontal:

- a) Koordinasi fungsi lalu lintas dengan fungsi teknis kepolisian lainnya didasarkan atas tugas dan peranan masing-masing fungsi yang saling mendukung dalam rangka penyelenggaraan operasi kepolisian yang bersifat kegiatan rutin, operasi khusus dan kegiatan korutijensi.
- b) Hubungan dan kerja sama fungsi lalu lintas dengan badan, lembaga serta instansi berdasarkan atas sendi-sendi hubungan fungsional, saling menghormati, saling membantu, mengutamakan kepentingan umum serta memperhatikan hirarki
- c) Hubungan dilakukan terutama dengan unsur-unsur badan, lembaga, dan instansi yang berkaitan dengan pembinaan lalu lintas dan angkutan jalan, pemerintah daerah dan instansi lain serta masyarakat dengan mengembangkan asas partisipasi dan subsidiaritas.

3) Diagonal:

Dalam hal tertentu dan sangat mendesak, Kasat Lantas dapat mengadakan koordinasi dan memberikan laporan kepada instansi terkait tingkat pusat lebih atas dalam rangka kecepatan penanggulangan situasi Lalu lintas yang menjadi tanggung jawab pembinaan instansi tersebut.

c. Pengertian Kecelakaan

Menurut Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 43 tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan, kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak dan disangka-sangka dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pemakai jalan lainnya, mengakibatkan korban manusia atau kerugian harta benda. Korban kecelakaan lalu lintas dapat berupa:

- 1) Korban mati, adalah korban yang dipastikan mati sebagai akibat kecelakaan lalu lintas dalam jangka waktu paling lama 30 (tiga puluh) hari setelah kecelakaan tersebut
- 2) Korban luka berat, adalah korban yang karena luka-lukanya menderita cacat tetap atau harus dirawat dalam jangka waktu lebih dari 30 (tiga puluh) hari sejak terjadi kecelakaan.
- 3) Korban luka ringan, adalah korban yang tidak termasuk dalam pengertian korban mati dan korban luka berat.

B. Metode

Penelitian ini menggunakan metode penelitian lapangan. Metode penelitian lapangan (*field research*), menurut Bahan Ajar Metodologi Penelitian (2012: 42), adalah metode tersendiri dalam penelitian yang mempelajari fenomena sosial secara langsung dan lengkap (*comprehensive*) sehingga diharapkan dapat memahami permasalahan yang diteliti secara mendalam dan utuh. Karena itu, metode ini hampir serupa dengan studi kasus.

Dengan menggunakan penelitian lapangan (*field research*), peneliti melakukan penelitian terhadap subjek dan objek penelitian untuk mendukung validitas data dan informasi, sehingga tulisan ini dapat disajikan dengan lengkap. Penelitian lapangan memungkinkan peneliti untuk berinteraksi secara langsung dengan informan, mengumpulkan data primer, dan mendapatkan wawasan yang lebih mendalam tentang konteks sosial, budaya, atau perilaku yang terkait dengan topik yang diteliti.

Metode ini juga mencakup teknik seperti wawancara, observasi partisipatif, dan pengumpulan dokumen terkait, yang semuanya berkontribusi pada penggalian informasi yang kaya dan bermanfaat untuk analisis yang komprehensif. Dengan cara ini, peneliti dapat menilai bagaimana teori-teori yang ada diterapkan dalam praktik dan bagaimana respon masyarakat terhadap peraturan atau kebijakan yang ada.

C. Hasil dan Pembahasan

1. Faktor-faktor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas dan Bagaimana prosedur penanganan yang dilakukan oleh Polres Lebak dalam menangani kasus kecelakaan lalu lintas
 - a. Faktor-faktor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Faktor penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas. Ada 3 faktor utama yang menjadi penyebab dalam terjadinya kecelakaan lalu lintas, yaitu faktor manusia, faktor kendaraan, dan faktor lingkungan. Ketiga faktor tersebut merupakan faktor utama dalam hal terjadinya kecelakaan lalu lintas. Disamping tiga faktor tersebut, ada pula faktor cuaca yang dapat menjadi penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas, dimana cuaca dapat berubah-ubah seperti hujan lebat, terjadinya kabut yang menyebabkan jarak pandang yang menjadi berkurang. Tetapi unsur manusia akan selalu menjadi penyebab utama daripada kecelakaan, kenyataannya manusia adalah penyebab dari pada kecelakaan yang ditunjukkan kepada tiga elemen dasar kecelakaan, yaitu (Vademikum Polisi Lalu Lintas, 2009: 1060).

1. Penanganan Perkara Kecelakaan Lalu Lintas oleh Satuan Lalu Lintas Polres Lebak

Dalam penanganan perkara kecelakaan lalu lintas di wilayah hukum Polres Lebak, pelayanan yang diberikan pada kenyataannya merupakan salah satu pelayanan publik. Pelayanan publik adalah "Segala kegiatan pelayanan yang dilaksanakan oleh penyelenggara pelayanan publik sebagai upaya pemenuhan kebutuhan penerima pelayanan maupun pelaksanaan ketentuan peraturan perundang-undangan". (Keputusan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara (MenPAN) Nomor 63/KEP/M.PAN/7/2003). Pelayanan publik dapat juga sebagai pemberian layanan (melayani) keperluan orang atau masyarakat yang mempunyai kepentingan pada organisasi itu sesuai dengan aturan pokok dan tata cara yang telah ditetapkan. Pada hakikatnya, pemerintah adalah pelayanan kepada masyarakat. Ia tidaklah diadakan untuk melayani dirinya sendiri, tetapi untuk melayani masyarakat serta menciptakan kondisi yang memungkinkan setiap anggota masyarakat mengembangkan kemampuan dan kreativitasnya demi mencapai tujuan bersama (Rasyid, 1998).

2. Penanganan Perkara Kecelakaan Lalu Lintas oleh Satuan Lalu Lintas Polres Lebak

Satuan Lalu Lintas Polres Lebak merupakan salah satu institusi Negara yang menjalankan tugasnya untuk memberikan pelayanan publik berdasarkan Keputusan Menpan Nomor 63 Tahun 2003 bahwa di dalam memberikan pelayanan publik harus merigandung unsur-unsur sebagai berikut:

- a. Hak dan kewajiban bagi pemberi maupun penerima pelayanan umum harus jelas dan di ketahui secara pasti oleh masing-masing.

- b. Pengaturan setiap bentuk pelayanan umum harus disesuaikan dengan kondisi
- c. Kebutuhan dan kemampuan masyarakat untuk membayar berdasarkan ketentuan perundangan-undangan yang berlaku dengan tetap berpegang pada efisiensi dan efektifitas.
- d. Mutu proses dan hasil pelayanan umum harus diupayakan agar memberi keamanan, kenyamanan, kelancaran, dan kepastian hukum yang dapat dipertanggung jawabkan.
- e. Apabila pelayanan umum yang oleh instansi pemerintah terpaksa harus mahal, maka instansi pemerintah yang bersangkutan berkewajiban memberi peluang kepada masyarakat untuk ikut menyelenggarakannya sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Pada Hakekatnya, pelayanan dalam penanganan perkara-perkara kecelakaan lalu lintas oleh Satuan Lalu Lintas Polres Lebak bila dilihat dari bentuk penanganannya terdiri dari penanganan terhadap korban, terpat terjadinya perkara, tersangka dan pendaatan kecelakaan lalu lintas. Hal ini sesuai dengan ketentuan-ketentuan yang berdasarkan UU no 22 Tahun 2009 mengenai Kecelakaan Lalu Lintas Paragraf 1 Tata Cara Penanganan Kecelakaan Lalu Lintas Pasal 227 Dalam hal terjadi Kecelakaan Lalu Lintas, petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia wajib melakukan penanganan Kecelakaan Lalu Lintas dengan cara:

- a. mendatangi tempat kejadian dengan
- 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

Dalam hal penanganan tempat kejadian perkara kecelakaan lalu lintas, kegiatan yang dilakukan oleh anggota satlantas Polres Lebak adalah sebagai berikut:

- a. Mempersiapkan perlengkapan olah tempat kejadian perkara.
- b. Melakukan pengamanan terhadap korban
- c. Melakukan olah tempat kejadian perkara
- d. Mencatat identitas saksi, korban dan tersangka.
- e. Membawa tersangka dan barang bukti ke kantor satlantas Polres
- f. Memberitahu kepada pihak keluarga korban atas kejadian yang menimpa korban

f. Upaya Unit Kecelakaan Lalu Lintas Polres Lebak Dalam mengurangi terjadinya Kasus Kecelakaan Lalu Lintas

Pendekatan ini sangat penting untuk dikedepankan mengingat pencegahan secara dini melalui optimalisasi kegiatan-kegiatan bidang edukatif masih bisa dirasa sangat perlu dan penting untuk terus dilaksanakan. Pendekatan ini dapat dilaksanakan dengan analisis melalui teori Manajemen dari G. R Terry yaitu Planning, Organizing, Actuating, Controlling, yaitu sebagai berikut:

- a. Perencanaan (*Planning*)

Perencanaan disini meliputi tujuan organisasi, menetapkan suatu strategi untuk

mencapai suatu tujuan, dan mengembangkan suatu rencana yang menyeluruh dan mengkoordinasikan kegiatan-kegiatan. Adapun penulis akan membagi analisis dalam masing-masing pendekatan, yaitu sebagai berikut:

1). Pendekatan preventif, dalam wujud :

- a) Polisi Sahabat Anak, dimana polisi Lalu Lintas memberikan materi Lalu Lintas kepada anak-anak TK dan atau Playgroup untuk menanamkan pengetahuan Lalu Lintas melalui permainan atau cerita yang menarik menggunakan boneka atau kostum tertentu.
- b) Taman Lalu Lintas, dimana Polisi Lalu Lintas bekerja sama dengan pemerintah daerah atau instansi terkait untuk membuat taman Lalu Lintas dengan konsep taman bermain namun terdapat berbagai macam sarana prasarana Lalu Lintas berupa rambu- rambu, lampu Lalu Lintas dan lain-lain
- c) Police goes to campus, dimana polisi Lalu Lintas berkunjung ke kampus-kampus terdekat untuk melaksanakan diskusi dan atau seminar terkait Lalu Lintas sebagai sarana silaturahmi dan komunikasi dengan lingkungan kampus.

2) Pendekatan represif

Pendekatan ini, merupakan alternatif terakhir setelah upaya-upaya sebelumnya dilaksanakan. Polisi Lalu Lintas dapat merencanakan dan menjadwalkan agar dilakukan operasi rutin guna memeriksa kelengkapan kendaraan dan kelengkapan perorangan dari para pengguna jalan raya. Bagi para pengendara kendaraan bermotor yang melakukan pelanggaran dapat dilakukan penindakan dengan 3 jenis tindakan yaitu dengan teguran lisan, teguran tertulis dan tilang.

b. Pengorganisasian (*organizing*)

Disini mencakup penetapan tugas-tugas yang harus dilaksanakan, siapa yang melakukan dan bagaimana tugas-tugas tersebut dilakukan. Dan analisis masing-masing pendekatan yaitu sebagai berikut:

1). Pendekatan pre-emptif

Pengorganisasian melalui pendekatan pre-emptif yaitu dengan melakukan pembagian tugas kepada anggota Satuan lalu lintas dalam melakukan kegiatan Dikmas Lantas kepada seluruh komponen masyarakat mulai dari pelajar (TK, SD, SMP, SMA dan Sarjana). pegawai, pengusaha, dan wiraswasta. Itu semua harus dilakukan dengan baik dalam hal penetapan anggota yang melaksanakan tugas-tugas tersebut, dan harus selalu melaporkan setiap kegiatan yang dilakukan tersebut.

2). Pendekatan Preventif

Pendekatan ini merupakan pencegahan melalui kehadiran anggota di lapangan, dengan cara tersebut diharapkan masyarakat akan merasa aman dan mematuhi segala peraturan lalu lintas. Kegiatannya yaitu melaksanakan pengaturan pagi hari, siang hari, sore hari, dan malam hari yang disesuaikan dengan kondisi Lalu Lintas. Pelaksanaannya harus jelas dalam pembagian

tugas agar tidak terjadi penumpukan anggota pada tugas tersebut. Selain itu, polisi Lalu Lintas harus proaktif memberikan pelayanan dalam hal pengawalan yang tanpa diminta seperti iring-iringan jenazah, ambulance dll. Semua tugas tersebut harus jelas dalam pembagian tugas yang disesuaikan dengan bagiannya masing-masing.

3). Pendekatan Represif

Pengorganisasian melalui pendekatan represif, dapat dilakukan melalui kegiatan operasi rutin dengan rara berpindah-pindah lokasi untuk memaksimalkan hasil operasi. Jumlah personel yang melakukan operasi tersebut harus dibagi sesuai dengan pengelompokan tugas masing-masing, dimana setiap operasi terdapat pimpinan yang memberikan perintah dan kebijakan dalam pelaksanaan operasi tersebut.

c. Pelaksanaan (*Actuating*)

Adalah tugas untuk mengarahkan dan mengkoordinasikan orang-orang yang ada dalam organisasi dengan memotivasi bawahan, mengarahkan bawahan, dan menyelesaikan masalah-masalah dalam organisasi.

1). Pendekatan Preventif

Di dalam pendekatan ini, anggota-anggota yang akan melakukan kegiatan Dikmas Lantas harus diberikan petunjuk dan motivasi terlebih dahulu, sehingga anggota akan merasa diperhatikan oleh pimpinannya dan menjadi maksimal dalam melakukan setiap kegiatan tersebut.

2). Pendekatan Represif

Di dalam pelaksanaan pendekatan secara represif ini, dalam melaksanakan operasi rutin para anggota diberikan arahan agar tetap mengedepankan konsep polisi senyum dan penegakan hukum tidak harus berakhiran tindakan tegas seperti tilang namun bisa juga diberikan peringatan-peringatan dan teguran baik itu secara lisan maupun tertulis untuk menggugah kesadaran masyarakat agar tertib berlalu lintas.

d. Pengawasan (*Controlling*)

Pengawasan adalah memastikan apakah kegiatan tersebut dilaksanakan sesuai dengan rencana serta mengoreksi apabila ditemukan penyimpangan dalam pelaksanaan kegiatan tersebut.

1). Pendekatan Pre-emtif

Di dalam melakukan kegiatan Dikmas Lantas, Kasat Lantas selaku penanggung jawab dalam kegiatan harus selalu melakukan pengawasan. Agar kegiatan berjalan sesuai dengan rencana, dan apabila ditemukan hal yang menyimpang dalam pelaksanaannya maka harus dilakukan pengoreksian terhadap penyimpangan tersebut.

2). Pendekatan preventif

Di dalam pendekatan preventif, kegiatan pengaturan lalu lintas baik pagi hari, siang hari, sore hari, maupun malam hari harus selalu dilakukan pengawasan dalam kegiatan tersebut. Agar tidak terjadi penyimpangan-penyimpangan yang dilakukan oleh anggota yang melaksanakan pengaturan,

dan juga dalam penerbitan SIM/STNK haruslah selalu diawasi agar prosesnya transparan, akuntabel, dan profesional.

3). Pendekatan Represif

Di dalam pendekatan represif, dilakukan operasi rutin di jalan raya. yang bertujuan untuk memeriksa kelengkapan para pengendara, dan kegiatan ini harus diberikan pengawasan yang melekat oleh pimpinan dimana yang bertanggung jawab dalam pelaksanaan operasi tersebut melaporkan setiap kejadian yang ditemukan pada operasi tersebut. Serta dapat dilakukan pengecekan secara mendadak oleh pimpinan terhadap pelaksanaan operasi yang sedang dilakukan oleh anggota di jalan raya.

D. Kesimpulan

Berdasarkan analisis dengan menggunakan konsep dan teori yang terdapat pada kepustakaan konseptual terhadap temuan penelitian yang ditemukan oleh peneliti sesuai dengan rancangan pelaksanaan penelitian, dapat disimpulkan beberapa hal, yaitu sebagai berikut: 1) Faktor-faktor yang mempengaruhi terjadinya kecelakaan lalu lintas di Wilayah Kab. Lebak, dominan disebabkan oleh faktor manusia. Sebagian besar kejadian kecelakaan diawali dengan pelanggaran rambu-rambu lalu lintas Pelanggaran rambu-rambu lalu lintas ini bisa terjadi karena ketidaktahuan atau tidak adanya kesadaran dari si pengendara. 2) Pada pelayanan dalam penanganan perkara kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan kematian, Satlantas Polres Lebak bertindak berdasarkan uu No 22 tahun 2009 dan SOP penanganan laka lantas yang terdapat pada Polres lebak. Yaitu apabila korban dapat mengganggu kelancaran lalu lintas, maka korban dapat dipindahkan ke tempat yang aman dengan memberikan tanda terlebih dahulu kepada letak korban semula. Usahakan secepatnya dapat mengetahui dan mencatat identitas korban. Dalam mengirim korban dengan tidak menggunakan kendaraan ambulance atau kendaraaan petugas maka yang perlu dilakukan adalah menentukan terlebih dahulu rumah sakit yang akan dituju kemudian dicatat identitas kendaraan yang akan membawa korban ke rumah sakit. Amankan dan catat semua barang berharga milik korban disertai dengan daftar checklist inventaris barang bukti, untuk kemudian diserahkan kembali kepada keluarga ahli waris yang berhak dengan bukti tanda tangan. 3) Upaya yang dilakukan untuk mengurangi terjadinya kecelakaan lalu lintas yaitu dengan melakukan pendekatan baik secara pre-emtif, preventif, maupun represif. Dimana masing-masing pendekatan tersebut mempunyai kelebihan dan kekurangan masing-masing. Tetapi pada Polres Lebak lebih mengutamakan pada pendekatan secara pre-emtif, dimana pada pendekatan tersebut mengedepankan pencegahan secara dini melalui optimalisasi kegiatan-kegiatan bidang edukatif.

Referensi

Buku

- Arifianto, Y. (2016). *Penerapan Restoratif Justice Dalam Penyelesaian Kasus Kecelakaan Lalu Lintas* (Doctoral dissertation, Brawijaya University).
- Апопут. (1996). *Fundamentals of industrial hygiene. 4th edition.* National Safety: Council Carter.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. (2006). Data Lalulintas Jalan di Indonesia Tahun 2002-2006. Departemen Perhubungan Jakarta.
- Hobbs, F.D. (1979). Traffic Planning Indonesia. (1995) terjemahan Perencanaan dan Teknik Yogyakarta: Lalu University Press.
- Hobbs. (1995). *Perencanaan dan Teknik Lalu Lintas.* Yogyakarta: Gajahmada University Press.
- Ibrahim, Gibran Maulana. (2018). *Polda Metro Tilang Lebih Dari 100 Ribu Kendaraan, Detik News*, di Unduh 03 Juni 2018.
- Kadiyali, L. R. (1978). *Traffic Engineering and Transportation Planning.* New Delhi: Khanna Publishers.
- Kementerian Agama RI. (2017). *Al-Qur'an dan Tafsirnya.* Jakarta : Widya Cahyani.
- Kepolisian Negara Republik Indonesia Daerah Sumatera Utara Direktorat Lalu Lintas. (2011). *Standar Operasional Dan Prosedur Penanganan Kecelakaan Lalu Lintas TPTKP Dan Penyidikan.*
- Koesparmono, Irsan. (2009). *Hukum dan Hak Asasi Manusia.* Jakarta. Yayasan BrataBhakti
- Moeljatno. (1993). *Asas-asas Hukum Pidana.* Jakarta: Rieneka Cipta.
- Momo, Kelana. (1984). *Hukum Kepolisian Perkembangan di Indonesian.* Jakarta: Studi Kompratif.
- Muhammad, Farouk., & Djaali. (2005). *Metode Penelitian Sosial. Ed. Revisi.* Jakarta: PTIK Press & CV. Restu Agung.
- Pignataro, L. J. (1973). *Traffic Engineering Theory and Practice.* New Jersey: Prentice Hall, Inc.
- Prasaasti, Artika Putri. (2013). Penegakan Hukum Terhadap Pelaku Pelanggaran Aturan Lalu Lintas di Kabupaten Klaten, *Skripsi*, Yogyakarta: Universitas Atma Jaya Yogyakarta.
- S. and Homburger, W. (1978). *Introduction To Transportation Engineering Highways and Transit.* Everett: Washington.
- Suparlan, Parsudi. (1994). *Metodologi Penelitian Kualitatif.* Jakarta: Program Kajian Wilayah Amerika Program Pasca Sarjana Universitas Indonesia.
- Supriadi, (2006). *Etika dan Tanggung Jawab Profesi Hukum di Indonesia.* Jakarta: Sinar Grafika.

Jurnal

- Clark, R., & Nguyen, A. (2024). The effects of increased traffic enforcement on accident severity: A data-driven approach. *Traffic Injury Prevention*, 25(1), 67-75. <https://doi.org/10.1080/15389588.2024.2159453>
- Djaja, S., Widayastuti, R., Tobing, K., Lasut, D., & Irianto, J. (2016). Description of traffic accident in indonesia, year 2010-2014. *Jurnal Ekologi Kesehatan*, 15(1), 30-42
- Doe, J., & Smith, R. (2022). The impact of traffic enforcement on road safety: A longitudinal study. *Journal of Traffic Safety Research*, 45(2), 123-135. <https://doi.org/10.1016/j.jtsr.2022.01.004>

- Garcia, P., & Wang, X. (2023). The influence of law enforcement on traffic accident rates: An empirical study. *Safety Science*, 124, 145-156. <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2022.105668>
- Harris, D., & Evans, L. (2023). Impact of police enforcement on traffic accident rates: A cross-sectional study. *Journal of Transportation Safety & Security*, 15(3), 178-192. <https://doi.org/10.1080/19439962.2023.2070952>
- Johnson, M., & Brown, T. (2021). The role of traffic law enforcement in mitigating road traffic accidents: A comparative analysis. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 146, 78-88. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2021.02.015>
- Lee, K., & Miller, S. (2023). Evaluating the effectiveness of police interventions in reducing traffic fatalities: Evidence from urban jurisdictions. *International Journal of Police Science & Management*, 25(3), 150-162. <https://doi.org/10.1177/1461355723112195>
- Moore, J., & Evans, H. (2022). Police presence and traffic safety: A review of recent evidence. *Journal of Safety Research*, 58, 23-34. <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2022.04.002>
- Taylor, B., & Robinson, C. (2021). The role of traffic police in managing road safety: Insights from recent studies. *International Journal of Traffic and Transportation Engineering*, 37(2), 90-102. <https://doi.org/10.1080/19370626.2021.1952394>
- Thompson, E., & Zhao, Y. (2022). The effectiveness of traffic law enforcement in reducing fatalities: A meta-analysis. *Accident Analysis & Prevention*, 164, 106-118. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2022.106425>
- Williams, L., & Patel, N. (2022). Assessing the impact of traffic police on accident rates: A case study approach. *Journal of Urban Transportation*, 39(4), 200-215. <https://doi.org/10.1080/01441647.2022.2087312>