

**EFEKTIVITAS UNDANG-UNDANG NOMOR  
22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS  
DAN ANGKUTAN JALAN TERKAIT  
KECELAKAAN LALU LINTAS YANG  
MENYEBABKAN KORBAN MENINGGAL  
DUNIA DI WILAYAH HUKUM POLDA  
JAMBI**

Oleh :  
*Amari* \*  
*Suzanalisa* \*

**ABSTRAK**

Kecelakaan lalu lintas merupakan resiko yang paling terburuk dalam beraktivitas di jalan sebagai salah satu dampak kurang disiplinnya para pengguna jalan dalam berlalu lintas dan resikonya dapat mengakibatkan kerugian materi sampai dengan kecelakaan lalu lintas yang fatal dengan korban meninggal dunia. Untuk mencapai keberhasilan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang ditandai dengan angka kecelakaan lalu lintas yang rendah, diperlukan pengaturan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan, yang mampu mengatur secara komprehensif seluruh aspek penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang mencakup aspek pembinaan, pencegahan, dan penegakan hukum terhadap perbuatan pidana lalu lintas. Dalam perspektif peraturan perundang-undangan, lalu lintas dan angkutan jalan diatur di dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (selanjutnya disebut Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan). Undang-Undang yang ditetapkan di Jakarta pada tanggal 22 Juni 2009 dan ditempatkan dalam

---

\* Mahasiswa Program Magister Ilmu Hukum Unbari.

\* Pengajar Program Magister Ilmu Hukum Unbari.

Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96 ini, lahir dari kesadaran bahwa bahwa lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Kata Kunci: Efektifitas, Kecelakaan Lalu Lintas, Polda Jambi

### **A. Latar Belakang Masalah**

Lalu lintas dan angkutan jalan merupakan bagian dari dinamika kehidupan masyarakat, yang memiliki peran penting dalam mendukung pembangunan bangsa sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan masyarakat.

Sebagian masyarakat melakukan kegiatan berlalu lintas untuk menuju tempat beraktivitas seperti berangkat ke kantor, ke kampus, ke sekolah, maupun pasar dan lain-lainnya. Bahkan untuk sekelompok masyarakat tertentu kegiatan berlalu lintas dengan menggunakan sarana transportasi, merupakan aktivitas yang sangat pokok dalam kesehariannya. Dari kelompok masyarakat tersebut, apapun perbedaannya adalah sama-sama melakukan aktivitasnya yang bertumpu di jalan sebagai ruang gerak.

Sebagai konsekuensi logis bertumpunya aneka ragam aktivitas masyarakat berlalu lintas di jalan, maka hal tersebut telah menimbulkan berbagai masalah dengan resiko yang berlainan. Semakin tinggi tingkat aktivitas masyarakat di

jalan, semakin rumit pula permasalahan yang akan timbul saat berlalu lintas.

Ketika aktivitas masyarakat di jalan menggunakan sarana transportasi dengan teknologi mesin, maka kecepatan dalam berlalu lintas merupakan fakta keseharian yang cenderung terjadi di jalan. Dengan kondisi karakteristik masyarakat yang beragam di jalan, cenderung merupakan potensi untuk menimbulkan masalah dalam berlalu lintas baik berupa kemacetan, pelanggaran maupun kecelakaan lalu lintas.

Kemajuan teknologi sarana transportasi di satu sisi telah memperlancar masyarakat dalam melakukan aktivitasnya di jalan, di lain sisi telah menimbulkan permasalahan terhadap ketertiban di jalan. Kecelakaan lalu lintas merupakan resiko yang paling terburuk dalam beraktivitas di jalan sebagai salah satu dampak kurang disiplinnya para pengguna jalan dalam berlalu lintas dan risikonya dapat mengakibatkan kerugian materi sampai dengan kecelakaan lalu lintas yang fatal dengan korban meninggal dunia.

Untuk mencapai keberhasilan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang ditandai dengan angka kecelakaan lalu lintas yang rendah, diperlukan pengaturan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan, yang mampu mengatur secara komprehensif seluruh aspek penyelenggaraan lalu

lintas dan angkutan jalan yang mencakup aspek pembinaan, pencegahan, dan penegakan hukum terhadap perbuatan pidana lalu lintas.

Dalam perspektif peraturan perundang-undangan, lalu lintas dan angkutan jalan diatur di dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (selanjutnya disebut Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan).

Undang-Undang yang ditetapkan di Jakarta pada tanggal 22 Juni 2009 dan ditempatkan dalam Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96 ini, lahir dari kesadaran bahwa bahwa lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Selanjutnya berdasarkan pertimbangan bahwa perkembangan lingkungan strategis nasional dan internasional menuntut penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan negara, sehingga Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sudah tidak sesuai lagi dengan kondisi, perubahan lingkungan strategis, dan kebutuhan

penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan saat ini sehingga perlu diganti dengan undang-undang yang baru

Di dalam Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, antara lain diatur upaya pembinaan, pencegahan dan penegakan hukum di bidang lalu lintas dan angkutan jalan. Upaya pembinaan tersebut dilakukan melalui peningkatan intensitas pendidikan berlalu lintas dan penyuluhan hukum serta pembinaan sumber daya manusia.

Upaya pencegahan dilakukan melalui peningkatan pengawasan kelaikan jalan, sarana dan prasarana jalan, serta kelaikan Kendaraan, termasuk pengawasan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan yang lebih intensif. Upaya pengaturan meliputi manajemen dan rekayasa lalu lintas dan modernisasi sarana dan prasarana lalu lintas.

Sementara upaya penegakan hukum dilaksanakan secara lebih efektif, melalui perumusan ketentuan hukum yang lebih jelas serta penerapan sanksi yang lebih tegas, terhadap perbuatan pidana di bidang lalu lintas dan angkutan jalan.

Salah satu perbuatan pidana yang patut menjadi perhatian, adalah perbuatan pidana yang dilakukan oleh pengemudi, yang akibat kelalaiannya menyebabkan orang lain meninggal dunia. Pengemudi, adalah salah satu faktor paling penting dan menentukan keselamatan, keamanan dan kenyamanan berlalu lintas, yang menjadi indikator utama

untuk mengukur keberhasilan pengaturan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan.

Dengan kata lain, keadaan dari si pengemudi tersebut di dalam mengemudikan kendaraannya akan berdampak langsung pada terjadi atau tidak terjadinya kecelakaan lalu lintas. Ditinjau dari faktor penyebabnya, kecelakaan lalu lintas memang tidak seluruhnya disebabkan oleh faktor pengemudi. Ada faktor lain, seperti faktor kendaraan, faktor jalan, faktor alam dan faktor lingkungan, yang memberi kontribusi pada terjadinya kecelakaan lalu lintas. Namun, selama ini yang menjadi penyebab kecelakaan yang utama adalah faktor manusia, dalam hal ini pengemudi kendaraan...<sup>1</sup>

Berdasarkan paparan di atas, kiranya menjadi jelas bahwa faktor pengemudi merupakan salah satu faktor penting dalam menentukan kualitas penyelenggaraan pengaturan lalu lintas dan angkutan jalan. Sementara itu, apabila ditinjau dari sudut viktimologi atau ilmu mengenai korban, faktor pengemudi juga merupakan faktor penting yang harus mendapat perhatian yang serius. Pengemudi yang tidak memenuhi syarat keterampilan teknis persyaratan psikologis baik sebelum mengemudi maupun pada saat pengemudi bersangkutan mengemudikan kendaraannya, berpotensi

---

<sup>1</sup> Direktorat lalu Lintas Badan Pembinaan Keamanan, Kepolisian Negara Republik Indonesia, "Naskah Akademis, Rancangan Undang-Undang Lalu Lintas dan angkutan Jalan (Versi Polri)", Jakarta, 2008, hal. 4.

menimbulkan kecelakaan lalu lintas, yang tidak saja akan berdampak buruk pada korban, melainkan juga akan melahirkan penderitaan yang panjang bagi keluarga korban. Apabila korban menderita cacat permanen apalagi meninggal dunia, penderitaan panjang yang dialami keluarga korban tersebut tentu akan semakin tidak terperikan.

Dengan demikian, menjadi jelas pulalah kiranya bahwa dalam konteks pengaturan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan, yang seyogyanya menjadi perhatian tidak hanya faktor pengemudi saja, melainkan yang lebih penting diperhatikan adalah pengaturan mengenai pertanggungjawaban pengemudi apabila terjadi tindak pidana lalu lintas, yang menyebabkan jatuhnya korban, terutama korban meninggal dunia.

Mengenai pertanggungjawaban pengemudi, Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, setidaknya mengatur 2 (dua) jenis pertanggungjawaban, yakni *pertama*, pertanggungjawaban secara administratif dan *kedua*, pertanggungjawaban secara pidana.

Pertanggungjawaban secara administratif, diatur di dalam Pasal 235 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang selengkapnya mengatur bahwa :

1. Jika korban meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam pasal 229 ayat (1) huruf c, pengemudi, pemilik, dan atau perusahaan angkutan umum wajib memberikan bantuan kepada ahli waris

- korban berupa biaya pengobatan dan atau biaya pemakaman dengan tidak menggugurkan tuntutan pidana.
2. Jika terjadi cidera terhadap badan atau kesehatan korban akibat kecelakaan lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam pasal 229 ayat (1) huruf b dan huruf c, pengemudi, pemilik dan atau perusahaan angkutan umum wajib memberikan bantuan kepada korban berupa biaya pengobatan dengan tidak menggurkan tuntutan perkara pidana.

Sementara pertanggungjawaban secara pidana, diatur di dalam Pasal 310 ayat (4) Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang pada pokoknya mengatur bahwa “Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan orang lain meninggal dunia, dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) tahun dan/atau denda paling banyak Rp. 12.000.000,00 (dua belas juta rupiah)”.

Berdasarkan paparan di atas, kiranya dapat ditarik pengertian bahwa pengaturan mengenai bentuk-bentuk pertanggungjawaban tersebut di atas, merupakan sarana penegakan hukum, di bidang lalu lintas dan angkutan jalan. Karena pengaturan mengenai pertanggungjawaban administratif, tidak menggugurkan pertanggungjawaban pidana, maka dapat dikatakan bahwa inti dari penegakan hukum terhadap perbuatan “karena kelalaian menyebabkan orang lain meninggal dunia”, adalah penegakan hukum pidana, yang didukung oleh penegakan hukum administrasi.

Terkait dengan upaya penegakan hukum yang menjadi salah satu tujuan diundangkannya Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, kiranya perlu dikemukakan pengertian mengenai penegakan hukum. Pendapat mengenai hal itu antara lain dikemukakan oleh Satjipto Rahardjo. Ahli hukum tersebut menjelaskan bahwa penegakan hukum adalah suatu proses untuk mewujudkan keinginan-keinginan hukum yakni pikiran-pikiran badan pembuat undang-undang yang dirumuskan dalam peraturan-peraturan hukum menjadi kenyataan.<sup>2</sup>

Pendapat lain dijelaskan oleh Soerjono Soekanto bahwa penegakan hukum (*law enforcement*) menghendaki empat syarat, yaitu : adanya aturan, adanya lembaga yang akan menjalankan peraturan itu, adanya fasilitas untuk mendukung pelaksanaan peraturan itu dan adanya kesadaran hukum dari masyarakat yang terkena peraturan itu.<sup>3</sup>

Sehubungan dengan hal itu, Satjipto Rahardjo mengemukakan bahwa:

Pengamatan berlakunya hukum secara lengkap ternyata melibatkan berbagai unsur yakni peraturan sendiri, warga negara sebagai sasaran pengaturan, aktivitas birokrasi pelaksana, kerangka sosial-politik-ekonomi-budaya yang ada

---

<sup>2</sup>Satjipto Rahardjo, *Masalah Penegakan Hukum*, Sinar Baru, Bandung, 1987, hal. 24.

<sup>3</sup>Soerjono Soekanto, , *Pendekatan Sosiologi Terhadap Hukum*, Jakarta, Bina Aksara., 1987, hal. 9.

yang turut menentukan bagaimana setiap unsur dalam hukum tersebut di atas menjalankan apa yang menjadi bagiannya.<sup>4</sup>

Pendapat senada dikemukakan oleh Sidik Sunaryo yang mengatakan bahwa efektivitas hukum sangat bergantung pada faktor substansi (peraturan perundang-undangan), faktor struktur (aparatur penegak hukum) dan faktor kultur (masyarakat). Ketiga faktor tersebut secara bersama-sama atau sendiri-sendiri akan mempengaruhi efektif tidaknya hukum.<sup>5</sup>

Pandangan lain mengenai penegakan hukum, dikemukakan oleh Muladi. Bahwa penegakan hukum dapat dijelaskan melalui politik hukum pidana (kebijakan hukum pidana) yang mana sebagai salah satu usaha dalam menanggulangi kejahatan, mengejawantah dalam penegakan hukum pidana yang rasional. Penegakan hukum pidana yang rasional tersebut terdiri dari tiga tahap, yaitu tahap formulasi, tahap aplikasi, dan tahap eksekusi.<sup>6</sup>

Selengkapnya mengenai Tahap Formulasi, dijelaskan oleh Muladi bahwa :

Tahap Formulasi adalah tahap penegakan hukum pidana *in abstracto* oleh badan pembentuk undang-undang. Dalam tahap ini pembentuk undang-undang melakukan kegiatan memilih nilai-nilai yang sesuai

---

<sup>4</sup>Satjipto Rahardjo, *Op. Cit.*

<sup>5</sup>Sidik Sunaryo, *Sistem Peradilan Pidana*, Penerbit Universitas Muhammadiyah Malang, Malang, 2004, hal. 11.

<sup>6</sup>Muladi, *Kapita Selekta Sistem Peradilan Pidana*, Badan Penerbit Universitas Diponegoro, Semarang, 1995, hal. 16.

dengan keadaan dan situasi masa kini dan masa yang akan datang, kemudian merumuskannya dalam bentuk peraturan perundang-undangan pidana untuk mencapai hasil perundang-undangan pidana yang paling baik, dalam arti memenuhi syarat keadilan dan daya guna. Tahap ini dapat juga disebut dengan tahap kebijakan legislatif.<sup>7</sup>

Sementara tentang Tahap Aplikasi, diterangkan oleh ahli hukum pidana tersebut sebagai berikut:

Tahap Aplikasi adalah tahap penegakan hukum pidana (tahap penerapan hukum pidana) oleh aparat-aparat penegak hukum mulai dari kepolisian, kejaksaan hingga pengadilan. Dalam tahap ini aparat penegak hukum menegakkan serta menerapkan peraturan perundang-undangan pidana yang telah dibuat oleh badan pembentuk undang-undang. Dalam melaksanakan tugas ini, aparat penegak hukum harus memegang teguh nilai-nilai keadilan dan daya guna. Tahap kedua ini dapat juga disebut tahap kebijakan yudikatif.<sup>8</sup>

Sementara yang dimaksud dengan Tahap Eksekusi, menurut Muladi adalah :

Tahap penegakan (pelaksanaan) hukum pidana secara konkret oleh aparat pelaksana pidana. Dalam tahap ini aparat pelaksana pidana bertugas menegakkan peraturan pidana yang telah dibuat oleh pembentuk undang-undang melalui penerapan pidana yang telah ditetapkan oleh pengadilan. Aparat pelaksana dalam menjalankan tugasnya harus berpedoman kepada peraturan perundang-undangan pidana yang telah dibuat oleh pembentuk undang-undangan (legislatur) dan nilai-nilai keadilan serta daya guna.<sup>9</sup>

Selanjutnya Muladi mengungkapkan bahwa ketiga tahap penegakan hukum pidana tersebut, harus dilihat sebagai

---

<sup>7</sup> *Ibid.*

<sup>8</sup> *Ibid.*

<sup>9</sup> *Ibid.*

suatu usaha atau proses yang rasional yang sengaja direncanakan untuk mencapai tujuan tertentu. Selengkapnya ia menjelaskan bahwa :

Ketiga tahap penegakan hukum pidana tersebut, jelas harus merupakan suatu jalinan mata rantai aktivitas yang tidak terputus yang bersumber dari nilai-nilai dan bermuara pada pidana dan pemidanaan. Joseph Golstein, membedakan penegakan hukum pidana atas tiga macam yaitu Pertama, *Total Enforcement*, yakni ruang lingkup penegakan hukum pidana sebagaimana yang dirumuskan oleh hukum pidana substantif. Penegakan hukum yang pertama ini tidak mungkin dilakukan sebab para penegak hukum dibatasi secara ketat oleh hukum acara pidana. Disamping itu, hukum pidana substantif itu sendiri memiliki kemungkinan memberikan batasan-batasan. Ruang lingkup yang dibatasi ini disebut dengan *area of no enforcement*. Kedua, *Full Enforcement*, yaitu *Total Enforcement* setelah dikurangi *area of not enforcement*, dimana penegak hukum diharapkan menegakkan hukum secara maksimal, tetapi menurut Goldstein hal inipun sulit untuk dicapai (*not a realistic expectation*), sebab adanya keterbatasan-keterbatasan dalam bentuk waktu, personal, alat-alat dana dan sebagainya yang dapat menyebabkan dilakukannya diskresi, Ketiga, *Actual Enforcement*, *Actual Enforcement* ini baru dapat berjalan apabila, sudah terdapat bukti-bukti yang cukup. Dengan kata

lain, harus sudah ada perbuatan, orang yang berbuat, saksi atau alat bukti yang lain, serta adanya pasal yang dilanggar.<sup>10</sup>

Terkait dengan penegakan hukum melalui politik hukum pidana yang dikemukakan oleh pakar hukum di atas, Sudarto mengatakan bahwa menurut politik hukum, kebijakan hukum pidana adalah usaha untuk mewujudkan peraturan-peraturan yang baik sesuai dengan keadaan dan situasi pada suatu saat dan kebijakan dari negara melalui badan-badan yang berwenang untuk menetapkan peraturan-peraturan yang dikehendaki yang diperkirakan bisa digunakan untuk mengeksperesikan apa yang terkandung dalam masyarakat dan untuk mencapai apa yang dicitakan.<sup>11</sup>

Bertolak dari pengertian demikian, Sudarto mengatakan bahwa:

Melaksanakan politik hukum pidana berarti mengadakan pemilihan untuk mencapai hasil perundang-undangan pidana yang paling baik dalam arti memenuhi syarat keadilan dan dayaguna. Atau dengan kata lain, bahwa melaksanakan politik hukum pidana berarti usaha mewujudkan peraturan perundang-undangan pidana yang sesuai dengan keadaan dan situasi pada suatu waktu dan masa-masa yang akan datang.<sup>12</sup>

---

<sup>10</sup>*Ibid.*

<sup>11</sup> Sudarto, *Kapita Selekta Hukum Pidana*, Alumni Bandung, 1981, hal 28.

<sup>12</sup>*Ibid.*

Mengacu pada pendapat para ahli mengenai penegakan hukum pidana tersebut di atas dan dikaitkan dengan tujuan diundangkannya Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pertanyaan yang relevan untuk diajukan adalah, apakah Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai produk dari kebijakan hukum pidana, sudah mampu menjadi sarana penegakan hukum yang efektif, di bidang lalu lintas dan angkutan jalan, terutama terhadap perbuatan pidana yang dilakukan oleh pengemudi, dalam kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan orang lain meninggal dunia.

Fenomena yang terjadi sebagai indikator data kecelakaan lalu lintas di Polda Jambi selama tiga tahun terakhir, yakni tahun 2008 sampai dengan 2010 jumlah kecelakaan lalu lintas yang terjadi sebanyak 923 peristiwa, yang dapat dikelompokkan menjadi kecelakaan lalu lintas yang menimbulkan kerugian materil sebesar Rp. 717.000.000,- (tujuh ratus tujuh belas juta rupiah), mengakibatkan luka ringan 356 peristiwa, luka berat 415 peristiwa dan yang mengakibatkan korban meninggal dunia berjumlah 156 peristiwa. Dengan data tersebut dapat dijelaskan, bahwa dalam setiap bulannya terjadi 5 peristiwa kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban meninggal dunia di Polda Jambi.

Penulis menyadari, diperlukan pengkajian mendalam yang bersifat lebih komprehensif, untuk menemukan jawaban yang tepat terhadap pertanyaan tersebut. Oleh karena itu, mengingat keterbatasan yang penulis miliki, maka dalam menjawab pertanyaan tersebut, penulis mengambil ruang lingkup penelitian yang lebih kecil, yakni penegakan hukum terhadap perbuatan pidana yang terjadi pada kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan korban meninggal dunia, di wilayah hukum Kepolisian Daerah (Polda) Jambi.

### **B. Penegakan Hukum Terhadap Perbuatan Pidana Terkait Kecelakaan Lalu Lintas yang Menyebabkan Korban meninggal Dunia, di Wilayah Hukum Polda Jambi**

Penegakan hukum oleh Polda Jambi terhadap perbuatan pidana di bidang lalu lintas terutama perbuatan pidana “mengemudikan kendaraan yang akibat kelalaiannya mengakibatkan orang lain meninggal dunia” yang terjadi di wilayah hukum Polda Jambi.

Polda Jambi bertanggungjawab memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat, menegakkan hukum, dan memberikan perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat, di wilayah hukum Propinsi Jambi.

Dengan demikian, wilayah hukum yang menjadi tanggungjawab Polda Jambi adalah seluas 53.475.72 Km<sup>2</sup>, yang mencakup 9 (sepuluh) Kabupaten yakni Kabupaten Batanghari, Tebo, Bungo, Sarolangun, Merangin, Kerinci,

Muaro Jambi, Tanjung Jabung Barat, dan Kabupaten Tanjung Jabung Timur, dan 2 (dua) Kota, yakni Kota Jambi dan Kota Sungai Penuh.

Sebagaimana telah dikemukakan di atas, perbuatan pidana terkait kecelakaan lalu lintas, merupakan perbuatan pidana yang paling sering terjadi di wilayah hukum Polda Jambi. Pada tahun 2010, berjumlah 407 kecelakaan lalu lintas, yang memenuhi unsur-unsur perbuatan pidana, sebagaimana diatur di dalam Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Menurut Giri Purwanto, Direktur Lalu Lintas (Dirlantas) Polda Jambi, penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas di wilayah hukum Polda Jambi, didominasi oleh 3 (tiga) penyebab utama, yakni faktor pengemudi (*human error*), faktor kendaraan dan faktor jalan.

Terkait dengan faktor pengemudi sebagai penyebab kecelakaan lalu lintas, Giri Purwanto menjelaskan bahwa:

Faktor pengemudi atau sering digolongkan sebagai *human error*, merupakan penyebab paling tinggi dalam terjadinya kecelakaan lalu lintas, di wilayah hukum Polda Jambi. Pada sejumlah kecelakaan, ternyata pengemudinya belum memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM), pada kejadian lain, ditemukan alasan psikologis pengemudi. Keadaan psikologis dimaksud dapat berupa perilaku atau kebiasaan sehari-hari dari si pengemudi yang kemudian muncul saat

yang bersangkutan mengemudikan kendaraan. seperti sikap arogan, ugal-ugalan atau ingin menang sendiri di jalanan. Dapat pula disebabkan oleh faktor kelelahan yang menyebabkan si pengemudi kehilangan kehati-hatiannya dalam mengemudikan kendaraan. Faktor lain, yang menyebabkan keadaan psikologis pengemudi tidak mendukung keselamatan berlalu lintas adalah pengaruh minuman beralkohol atau narkoba dalam segala jenisnya.<sup>13</sup>

Selanjutnya, Giri Purwanto mengemukakan bahwa faktor pengemudi bukanlah faktor tunggal yang menyebabkan terjadinya kecelakaan. Selengkapnya, ia menjelaskan bahwa:

Meskipun faktor pengemudi, merupakan faktor utama penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas, namun faktor tersebut, bukanlah faktor yang bersifat tunggal. Ada dua faktor lain, yang saling berkomplemen atau saling mendorong terjadinya kecelakaan. Faktor tersebut adalah faktor kondisi kendaraan dan keadaan jalan atau infrastruktur. Banyak kecelakaan juga terjadi karena umur kendaraan yang sudah tua dan cenderung tidak terawat karena budaya merawat kendaraan, belum tumbuh dengan baik. Disamping itu, kita mengetahui pula, bahwa saat ini banyak jalan, yang berada dalam keadaan rusak berat. Faktor jalan ini juga

---

<sup>13</sup> Wawancara dengan Kombes Pol. Drs. Giri Purwanto, Dir Lantas Polda Jambi, 23 Februari 2011.

menyumbang banyak pada terjadinya kecelakaan. Keadaan jalan yang sudah rusak, diperparah lagi dengan banyak jalan antar provinsi, yang medannya sulit dan berbahaya, kontur jalan yang bergelombang, menanjak atau menurun tajam, melintasi bukit dan gunung, sempit dengan belokan tajam dan berada diantara jurang yang terjal. Semua faktor tersebut, saling berkomplemen, sehingga menyebabkan kecelakaan lalu lintas, menjadi menonjol terjadi di wilayah hukum Polda Jambi.<sup>14</sup>

Berdasarkan pendapat yang dikemukakan oleh Dirlantas Polda Jambi di atas, kiranya dapat ditarik pengertian bahwa penyebab paling menonjol terjadinya perbuatan pidana terkait dengan kecelakaan lalu lintas di wilayah hukum Polda Jambi, adalah 3 (tiga) faktor yakni faktor pengemudi, keadaan kendaraan dan kondisi jalan. Ketiga faktor tersebut, saling berkomplemen, saling menunjang, atau saling mendorong terjadinya kecelakaan dan menjadi lalu lintas di wilayah hukum Polda Jambi.

Selanjutnya, untuk melihat seberapa jauh terhadap terjadinya kecelakaan lalu lintas yang memenuhi unsur-unsur perbuatan pidana sebagaimana dimaksud di dalam Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, penulis

---

<sup>14</sup> Wawancara dengan Kombes Pol. Drs. Giri Purwanto, Dir Lantas Polda Jambi, 23 Februari 2011.

menggunakan pendekatan tahapan proses peradilan pidana, sebagaimana diatur di dalam KUHAP.

Perkara kecelakaan lalu lintas yang terjadi pada tahun 2010 tidak seluruhnya dapat diselesaikan pada tahun bersangkutan karena ada tindak pidana yang terjadi pada akhir-akhir tahun, sehingga penyelesaian perkaranya baru dapat dilakukan pada tahun berikutnya.

Oleh karena itu, untuk melakukan pengkajian terhadap penyelesaian perkara tindak pidana yang menyebabkan korban meninggal dunia, penulis mengambil sampel perkara pidana lalu lintas yang terjadi pada tahun 2010, yang kemudian berdasarkan wawancara dan dokumen, dilakukan penelusuran sampai perkara tersebut selesai ditangani yakni sampai dijatuhkannya pidana oleh pengadilan terhadap para pelaku tindak pidana lalu lintas.

Tabel 6  
Jumlah Kecelakaan Lalu Lintas di Wilayah  
Hukum Polda Jambi Tahun 2010

<b>N O</b>	<b>SATUAN KEWILAYAHAN</b>	<b>JUMLAH KECELAKAAN</b>
1.	Polresta Jambi	4 perkara
2.	Polres Batanghari	4 perkara
3.	Polres Muaro Jambi	3 perkara
4.	Polres Tebo	3 perkara
5.	Polres Bungo	12 perkara
6.	Polres Sarolangun	2 perkara
7.	Polres Merangin	7 perkara
8.	Polres Tanjung Jabung Barat	9 perkara

9.	Polres Tanjung Jabung Timur	1 perkara
10.	Polres Kerinci	16 perkara
	<b>JUMLAH</b>	<b>61 perkara</b>

Sumber : Data Ditlantas Polda Jambi 2010(diolah)

Berdasarkan pada data kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan korban meninggal dunia tersebut di atas, kiranya dapat diambil sejumlah kesimpulan. Kesimpulan dimaksud antara lain adalah dengan jumlah perkara yang demikian berarti setiap bulan terjadi lebih dari 5 (lima) perkara kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan jatuhnya korban meninggal dunia, atau terjadi setidaknya satu kecelakaan maut setiap minggu di wilayah hukum Polda Jambi.

Kesimpulan lain adalah bahwa kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan korban meninggal dunia, paling banyak terjadi di wilayah hukum Polres Kerinci (16 perkara), disusul oleh Polres Bungo, Polres Tanjung Jabung Barat, dan Polres Merangin, masing-masing sebanyak 12, 9 dan 7 perkara kecelakaan maut. Sementara wilayah hukum kepolisian yang paling sedikit terjadi kecelakaan mautnya, adalah Polres Tanjung Jabung Timur, dengan 1 (satu) perkara.

Terhadap jumlah perkara pidana kecelakaan lalu lintas tersebut, Giri Purwanto menjelaskan bahwa:

Dari 61 (enam puluh satu) perkara kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan korban meninggal dunia tersebut, dapat dikelompokkan berdasarkan jenis kecelakaan.

Berdasarkan jenis kecelakaan, setidaknya dapat dikelompokkan ke dalam 3 (tiga) jenis kecelakaan, yakni akibat kecelakaan tunggal dan akibat tabrakan antara 2 (dua) kendaraan, dan akibat tabrakan antara 2 (dua) kendaraan atau lebih. Menurut data yang kami miliki, dari 61 (enam puluh satu) perkara kecelakaan lalu lintas itu, 5 (lima) perkara merupakan kecelakaan tunggal, 43 (empat puluh tiga) perkara adalah kecelakaan yang timbul tabrakan antara 2 (dua) kendaraan, dan sisanya 13 (tiga belas) kecelakaan terjadi karena tabrakan antara 2 (dua) kendaraan atau lebih.<sup>15</sup>

Sementara itu, ditinjau dari jumlah korban yang meninggal akibat kecelakaan tersebut, dijelaskan oleh Giri Purwanto bahwa :

Adapun mengenai jumlah korban pada kecelakaan yang terjadi selama tahun 2010, adalah sebanyak 132 (seratus tiga puluh dua) orang. Jumlah korban tertinggi terjadi pada kecelakaan tunggal yang terjadi di wilayah hukum Polres Kerinci, pada bulan Mei 2010. Kecelakaan terjadi akibat mobil *travel* yang membawa penumpang sebanyak 7 orang, masuk ke dalam jurang dan hanyut dibawa arus sungai. Dalam kecelakaan tersebut, seluruh penumpang tewas namun

---

<sup>15</sup>Wawancara dengan Kombes Pol. Drs. Giri Purwanto, Dir Lantas Polda Jambi, 23 Februari 2011.

pengemudi dalam keadaan luka berat, tetapi jiwanya dapat diselamatkan.<sup>16</sup>

Mengacu pada keterangan Dirlantas Polda Jambi tersebut, dan data Direktorat Lalu Lintas (Ditlantas Polda Jambi), dapat ditabulasikan menjadi tabel yang menggambarkan statistik kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan korban meninggal dunia, yang terjadi di wilayah hukum Polda Jambi pada tahun 2010, sebagai berikut:

Tabel 1. Jumlah Kecelakaan Lalu Lintas Menimbulkan Korban Meninggal Dunia di Wilayah Hukum Polda Jambi Tahun 2010 Berdasarkan Jenis Kecelakaan dan Jumlah Korban

N O	JENIS KECELAK AAN	JUMLAH KASUS	JUMLAH PERKARA BERDASARKAN KORBAN		
			1 orang	2 – 5 orang	> 5 orang
1.	Kecelakaan Tunggal	5 perkara	1	3	1
2.	Tabrakan Antara Dua Kendaraan	43 perkara	29	13	1
3.	Tabrakan Antara Dua Kendaraan atau lebih	13 perkara	12	1	-
	<b>JUMLAH</b>	<b>61 perkara</b>	<b>42</b>	<b>17</b>	<b>2</b>

Sumber : Data Ditlantas Polda Jambi 2010(diolah)

Berdasarkan data pada Tabel 1 di atas, kiranya dapat ditarik kesimpulan bahwa di wilayah hukum Polda Jambi

<sup>16</sup> Wawancara dengan Kombes Pol. Drs. Giri Purwanto, Dir Lantas Polda Jambi, 23 Februari 2011.

pada tahun 2010, telah terjadi kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban meninggal dunia, sebanyak 61 (enam puluh satu) kasus dengan jumlah korban seluruhnya adalah sebanyak 132 (seratus tiga puluh dua) orang. 42 (empat puluh dua) kasus, menyebabkan korban meninggal masing-masing sebanyak 1 (satu) orang, 17 (tujuh belas) kasus kecelakaan, menyebabkan korban meninggal masing-masing antara 2 (dua) sampai dengan 5 (lima) orang. Terakhir 2 (dua) kasus dengan korban meninggal masing-masing lebih dari 5 (lima) orang.

Dari 61 kasus yang terjadi tersebut dapat dijelaskan bahwa kecelakaan yang disebabkan manusianya sendiri adalah 60 % persen dari jumlah kasus, sedangkan yang disebabkan oleh Budaya hukum berjumlah 20 % (dua puluh persen) dari kasus yang ada dan yang disebabkan oleh sarana yang ada 20 % (dua puluh persen) dari kasus yang ada.

Persoalannya, bagaimana penegakan hukum terhadap pelaku, yakni pengemudi yang telah menyebabkan terjadinya kecelakaan yang mengakibatkan jatuhnya korban jiwa tersebut. Terhadap persoalan tersebut, Giri Purwanto, mengungkapkan bahwa:

Terhadap peristiwa kecelakaan yang mengakibatkan jatuhnya korban jiwa tersebut, telah dilakukan penegakan hukum berupa identifikasi dan penyidikan terhadap sebab musabab terjadinya kecelakaan. Pengemudi yang selamat

dalam kecelakaan, sebutlah kecelakaan maut tersebut, kemudian ditetapkan sebagai tersangka dan dikenakan penahanan pada masing-masing satuan kewilayahan, tempat dimana kejadian perkara terjadi. Kepada tersangka dikenakan pasal 310 ayat (4) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, dengan ancaman maksimum 6 (enam) tahun penjara dan/atau denda paling banyak Rp. 12.000.000,00 (dua belas juta rupiah).<sup>17</sup>

Terkait dengan penetapan tersangka dalam peristiwa pidana kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan korban meninggal dunia, sebagaimana dikemukakan oleh Dirlantas Polda Jambi tersebut, maka kepada mereka dilakukannya penyidikan lebih lanjut.

Setelah terhadap tersangka perkara pidana tersebut dilakukan pemeriksaan, maka penyidik melakukan pemberkasan dan pelimpahan perkara, barang bukti dan tersangkanya kepada JPU. Berdasarkan data mengenai jumlah tersangka pelaku tindak pidana terkait kecelakaan yang menyebabkan korban meninggal dunia, dapat disimpulkan bahwa diantara 132 (seratus tiga puluh dua) orang pelaku, yang dapat dijadikan tersangka oleh penyidik kepolisian, adalah sebanyak 112 (seratus dua belas) orang. 20 (dua puluh) orang lainnya, tidak dapat dijadikan tersangka

---

<sup>17</sup> Wawancara dengan Kombes Pol. Drs. Giri Purwanto, Dir Lantas Polda Jambi, 23 Februari 2011.

karena 2 (dua) alasan, yakni 16 (enam belas) orang karena meninggal dunia pada kecelakaan dimaksud, sementara 4 (empat) orang lainnya melarikan diri dan dimasukkan dalam Daftar Pencarian Orang (DPO) Polda Jambi.

Terhadap 112 (seratus dua belas) orang yang dijadikan tersangka tersebut di atas, apabila dikaitkan dengan jumlah korban yang jatuh akibat kelalaiannya mengemudikan kendaraan, maka diperoleh data sebagaimana dapat dilihat pada Tabel 9 di bawah ini.

Tabel 2. Jumlah Tersangka terkait kecelakaan yang Menyebabkan Korban Meninggal Dunia di Wilayah Hukum Polda Jambi Tahun 2010 Berdasarkan Jumlah Korban

NO	JUMLAH KORBAN	JUMLAH TERSANGKA	KET
1.	1 orang	42 orang	
2.	2 – 5 orang	69 orang	
3.	Lebih dari 5 orang	1 orang	
	<b>JUMLAH</b>	<b>112 orang</b>	

Sumber : Data Ditlantas Polda Jambi 2010 (diolah)

Pada tahapan selanjutnya, JPU melimpahkan perkara tersebut ke masing-masing Pengadilan Negeri untuk dilakukan pemeriksaan pada sidang pengadilan. Berdasarkan data penyelesaian perkara yang ada pada Polda Jambi, terhadap pelaku tindak pidana lalu lintas yang menyebabkan korban meninggal dunia yang terjadi pada tahun 2010, telah dilakukan pemeriksaan oleh pengadilan pada tahun 2010.

### **C. ANALISIS EFEKTIVITAS UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN TERKAIT KECELAKAAN LALU LINTAS YANG MENYEBABKAN KORBAN MENINGGAL DUNIA DI WILAYAH HUKUM POLDA JAMBI**

Indikator penegakan hukum terkait kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan korban meninggal dunia di wilayah hukum Polda Jambi dapat dilihat antara lain:

#### **1. Faktor Hukum sendiri**

Menurut Undang-Undang No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pasal 1, yang dimaksud dengan Lalu Lintas adalah gerak Kendaraan dan orang di Ruang Lalu Lintas Jalan. Kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di Jalan yang

tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan Kendaraan dengan atau tanpa PenggunaJalan lain yang mengakibatkan korban manusia atau kerugian harta benda. Dimana unsur-unsur kecelakaan lalu lintas tersebut meliputi pengemudi / pemakai jalan, kendaraan, jalan dan lingkungan.

#### **2. Faktor Penegak Hukum**

Penegakan hukum adalah suatu rangkaian kegiatan dalam rangka usaha pelaksanaan ketentuan-ketentuan hukum baik yang bersifat penindakan maupun pencegahan yang mencakup seluruh kegiatan baik teknis maupun administratif

yang dilaksanakan oleh aparat penegak hukum sehingga dapat melahirkan suasana aman, damai dan tertib untuk mendapatkan kepastian hukum dalam masyarakat, dalam rangka menciptakan kondisi agar pembangunan disegala sektor itu dapat dilaksanakan oleh pemerintah. yang dimaksud penegak hukum dalam disini adalah Polri, Kejaksaan, Pengadilan, dan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) dibidang lalu lintas.

### 3. Faktor sarana dan prasarana

Kendaraan merupakan sarana angkutan yang digunakan sebagai perantara untuk mencapai tujuan dengan cepat, selamat dan hemat, serta menunjang nilai aman dan nyaman.

Dalam kaitannya dengan keselamatan umum, kendaraan yang digunakan di jalan raya seharusnya sudah mendapatkan sertifikasi layak jalan yang dikeluarkan oleh dinas terkait sebelum dioperasikan. Tingkat resiko terjadinya bahaya kecelakaan akibat ketidaklayakan kendaraan cukup tinggi, sehingga diperlukan ketegasan dari aparat penegak hukum untuk menindak pelanggaran akan hal tersebut. Kendaraan dapat menjadi faktor penyebab kecelakaan apabila tidak dapat dikendalikan sebagaimana mestinya yaitu sebagai akibat kondisi teknisnya yang tidak laik jalan ataupun penggunaan yang tidak sesuai dengan ketentuan. Yang dimaksud dengan kondisi teknis yang tidak laik jalan

misalnya seperti rem blong, mesin yang tiba-tiba mati, ban pecah, kemudi tidak berfungsi dengan baik, lampu mati, dll. Sedangkan penggunaan kendaraan yang tidak sesuai dengan ketentuan misalnya kendaraan yang dimuati secara berlebihan.

Terdapat beberapa karakteristik kendaraan yang berpengaruh terhadap terjadinya kecelakaan lalu lintas antara lain :

- a. Ban; kondisi ban sangat berpengaruh terhadap terjadinya kecelakaan lalu lintas. Sebelum masuk pintu tol, pengemudi harus memeriksa kondisi ban dan tekanan udara pada ban. Ban yang gundul serta tekanan ban yang berlebihan pada ban kendaraan dapat menyebabkan ban mudah pecah. Apabila ban mudah pecah, maka kendaraan tersebut akan kehilangan keseimbangan sehingga kecelakaan lalu lintas dapat terjadi.
- b. Alat kendali kendaraan; yang termasuk alat-alat kendali kendaraan adalah rem, kopling, dan kemudi. Sebelum memasuki jalan tol, pengemudi harus memeriksa keadaan rem, kopling, dan kemudi. Kondisi rem dan kopling yang sudah tipis, atau minyak rem yang sudah habis, serta keadaan kemudi yang tidak seimbang dapat mengakibatkan kendaraan mudah selip. Pengemudi pun dapat kehilangan keseimbangan dalam mengendarai

kendaraan. Hal tersebut dapat mengakibatkan kecelakaan lalu lintas.

- c. Lampu kendaraan; lampu kendaraan merupakan faktor yang sangat penting, terutama bila kendaraan dioperasikan malam hari. Lampu kendaraan sebagai alat penerangan berfungsi antara lain untuk :
  1. Agar kendaraan dapat dikenali/didefinisikan oleh pengemudi.
  2. Menyediakan penerangan di luar bagi pengemudi agar dapat melihat pemandangan di depan dan di sekitar kendaraan pada saat kendaraan melaju. Semua lampu yang berada di kendaraan harus dipastikan berfungsi dengan baik. Bila lampu kendaraan tidak menyala, maka pengemudi tidak dapat melihat keadaan jalan dengan jelas atau kendaraannya tidak dapat dilihat oleh kendaraan lain. Keberadaan kendaraan yang berlawanan arah terkadang menggunakan lampu yang menyulitkan. Keadaan ini dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas.
- d. Dimensi Kendaraan; dimensi kendaraan terdiri dari berat, ukuran, dan daya kendaraan. Semakin besar dimensi kendaraan maka akan semakin lambat akselerasi yang dapat dilakukan sehingga kemungkinan terjadinya kecelakaan semakin tinggi.

Faktor jalan merupakan satu komponen dari sistem transportasi darat yang merupakan tempat kegiatan transportasi berlangsung. Kondisi jalan dapat menjadi faktor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan. Faktor-faktor yang berhubungan dengan kondisi jalan yang dapat berpengaruh terhadap terjadinya kecelakaan lalu lintas adalah :

a. Faktor kondisi permukaan jalan.

Faktor kondisi permukaan jalan yang dapat menjadi faktor penyebab kecelakaan antara lain untuk hal-hal sebagai berikut : Kerusakan pada permukaan jalan, misalnya terdapat lubang yang tidak dikenali pengemudi. Konstruksi jalan yang tidak sempurna, misalnya posisi permukaan bahu jalan terlalu rendah dibandingkan dengan permukaan perkerasan jalan.

Kondisi permukaan perkerasan jalan dalam hal hubungan dengan permasalahan keselamatan dan kenyamanan sangat erat kaitannya dengan aspek kelicinan dan kecepatan.

Dengan kata lain, kondisi yang demikian dari permukaan jalan dapat menambah tingkat resiko kecelakaan lalu lintas. Kelicinan dapat terjadi karena berkurangnya koefisien gesekan yang bisa ditimbulkan terutama oleh cuaca serta kotoran lumpur dan tumpahan minyak.

b. Faktor geometrik jalan.

Faktor geometrik yang dapat menjadi faktor penyebab kecelakaan yaitu : Geometrik jalan yang kurang sempurna, misalnya derajat kemiringan yang terlalu kecil atau terlalu besar pada tikungan, terlalu sempitnya pandangan bebas bagi pengemudi, dan lain sebagainya.

Kondisi geometrik jalan merupakan ukuran dari suatu jalan beserta bagian-bagiannya yang disesuaikan dengan sifat-sifat lalu lintas. Pendekatan hubungan geometrik jalan dengan bagian-bagiannya terhadap masalah kecepatan dan keamanan meliputi lebar jalur, lebar bahu, alinyemen horisontal, alinyemen vertikal, dan jarak pandang.

Peranan dan fungsi jalan sangat dipengaruhi oleh keadaan dan kondisi tata guna lahan sisi jalan. Karakteristik prasarana jalan akan mempengaruhi intensitas dan kualitas kecelakaan lalu lintas, maka dalam pembangunan setiap jaringan jalan harus disesuaikan dengan pola tingkah laku dan kebiasaan pemakai jalan. Untuk memenuhi jalan yang sesuai dengan pola tingkah laku dan kebiasaan pemakai jalan, maka jalan harus dirancang, dilengkapi, dipelihara, serta dioperasikan secara terencana dan menggunakan pemenuhan kebutuhan informasi pemakai jalan dalam rangka mengantisipasi dan pengambilan keputusan.

c. Faktor Masyarakat/manusia itu sendiri

Penyebab kecelakaan lalu lintas yang terbesar adalah faktor manusia/masyarakat. Mengemudi merupakan pekerjaan yang kompleks sehingga memerlukan pengetahuan dan kemampuan tertentu. Pada saat yang sama, pengemudi harus menghadapi kendaraan dengan berbagai peralatannya dan menerima pengaruh atau rangsangan dari keadaan sekelilingnya. Kelancaran dan keselamatan dalam berkendara tergantung pada kesiapan dan keterampilan pengemudi dalam menjalankan kendaraannya. Faktor manusia sebagai pengemudi kendaraan sangat berperan penting dalam menjalankan kendaraan, dengan mempercepat, memperlambat, dan menghentikan kendaraan. Hal ini merupakan penyebab utama timbulnya kecelakaan lalu lintas. Beberapa faktor pengemudi yang cenderung menjadi penyebab utama terjadinya kecelakaan lalu lintas antara lain adalah :

- 1) Pengemudi mabuk (*drunk driver*); adalah keadaan di mana pengemudi hilang kesadaran karena pengaruh obat-obatan, alkohol, atau narkotika yang dipergunakan pengemudi sebelum ataupun pada saat pengemudi mengemudikan kendaraannya.  
Pengemudi mengantuk; adalah keadaan dimana pengemudi kurang istirahat (tidur).
- 3) Pengemudi kurang terampil (*unskilled driver*); yaitu keadaan dimana pengemudi kurang dapat

memperkirakan kendaraannya, misalnya kemampuan untuk melakukan pengereman, kemampuan untuk menjaga jarak dengan kendaraan di depannya, dan lain-lain.

- 4) Pengemudi lelah (*fatigued or overly tired driver*); adalah keadaan di mana pengemudi terbagi konsentrasinya karena kondisi fisik lelah.
- 5) Pengemudi tidak mempunyai jarak pandang yang cukup; adalah keadaan di mana pengemudi dengan jarak antara kendaraannya dengan kendaraan di depannya kurang dari jarak pandang henti yang disyaratkan.
- 6) Pengemudi lengah (*emotional or distracted driver*); yaitu keadaan dimana pengemudi mengemudikan kendaraannya dalam keadaan terbagi konsentrasinya (perhatiannya) karena melamun, mengambil sesuatu, menyalakan api rokok, menggunakan ponsel, melihat ke kanan-kekiri, ngobrol atau bercakap-cakap selama mengemudikan kendaraan dan sebagainya.

d. Faktor Kebudayaan.

Kadang-kadang kebudayaan/lingkungan juga dapat menjadi faktor penyebab kecelakaan. Pengaruh kebudayaan/lingkungan terhadap pengemudi pada jalan bebas hambatan akan terasa pada kecepatan kendaraan yang lewat di sepanjang jalan tersebut. Pertimbangan cuaca yang tidak

menguntungkan serta kondisi jalan dapat mempengaruhi kecelakaan lalu lintas, akan tetapi pengaruhnya belum dapat ditentukan.

Kondisi ideal adalah ketika pengemudi dapat menjamin keselarasan antara tahap kesiagaan dengan tuntutan yang ditimbulkan oleh jalan. Kendaraan yang tidak berhenti pada tempat yang sudah disediakan dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Benda-benda asing juga dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas, misalnya: paku, batu, dan lain-lain.

Asap tebal yang terdapat di jalan, baik asap kendaraan maupun asap lingkungan (pembakaran sampah/rumput di pinggir jalan), juga sangat berpengaruh terhadap terjadinya kecelakaan lalu lintas. Asap tebal dapat menghalangi pandangan pengemudi, sehingga tidak dapat melihat jalan maupun kendaraan lain yang berada di depannya. Bagaimanapun pengemudi dan pejalan kaki merupakan faktor terbesar dalam kecelakaan lalu lintas para perancang jalan bertanggung jawab untuk memasukkan sebanyak mungkin bentuk-bentuk keselamatan dalam rancangannya agar dapat memperkecil jumlah kecelakaan, sehubungan dengan kekurangan geometrik.

Berdasarkan data tersebut, kiranya dapat disimpulkan bahwa penegakan hukum terhadap tindak pidana lalu lintas yang menyebabkan korban meninggal dunia yang terjadi di

wilayah hukum Polda Jambi, telah dilaksanakan dengan baik. Hal itu terlihat dari rangkaian proses penyelesaian perkara tindak pidana tindak pidana lalu lintas yang menyebabkan korban meninggal dunia, mulai dari proses penyidikan oleh Kepolisian berupa pemeriksaan, pemberkasan dan pelimpahan perkara, barang bukti dan tersangka kepada JPU, pelimpahan tersangka ke Pengadilan dan penyusunan dakwaan oleh JPU, dan pemeriksaan serta penjatuhan pidana oleh Majelis Hakim, yang telah berjalan sesuai dengan prosedur penyelesaian perkara sebagaimana diatur di dalam ketentuan KUHAP.

Namun demikian, walaupun sudah terlaksana dengan baik, penulis berpendapat bahwa pelaksanaan penegakan hukum belum optimal. Hal itu setidaknya terlihat pada 2 (dua) hal, yakni *pertama*, masih terdapatnya pelaku tindak pidana yang tidak dapat diungkap dan atau ditangkap oleh penyidik Kepolisian, karena melarikan diri setelah peristiwa pidana kecelakaan terjadi. *Kedua*, penjatuhan pidana terhadap pelaku, belum mempertimbangkan dampak yang ditimbulkan oleh perbuatan pelaku berupa jumlah korban yang meninggal dunia akibat kelalaian pengemudi dalam mengemudikan kendaraannya, sebagaimana dimaksud di dalam Pasal 310 ayat (4) Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Hal itu terlihat dengan jelas dari pelaku tindak pidana dengan jumlah korban paling banyak, dipidana

hampir sama dengan pelaku tindak pidana dengan korban dalam jumlah yang sedikit.

Dengan demikian, kiranya dapat diambil kesimpulan akhir pada bagian ini, bahwa ditinjau dari penerapan ketentuan pidana terhadap perbuatan pidana terkait kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan korban meninggal dunia, sebagaimana diatur dalam Pasal 310 ayat (4) Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, penerapan ketentuan Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, sudah efektif pada tahapan penyidikan dan penuntutan, namun belum efektif pada tahapan penjatuhan pidana. Hal itu terlihat pada belum dijadikannya jumlah korban yang meninggal akibat kelalaian pengemudi, sebagai bahan pertimbangan oleh majelis Hakim dalam menetapkan putusan pidana yang akan dijatuhkan. Logika hukumnya sederhana, penerapan Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, baru akan menjadi efektif terkait kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan korban meninggal dunia, manakala jumlah korban yang meninggal dunia itu, dijadikan pertimbangan utama bagi Majelis hakim dalam menjatuhkan putusan. Artinya, semakin banyak korban yang meninggal dunia, maka semestinya semakin tinggi pula vonis yang dijatuhkan terhadap pembuatnya.

**D. Kendala Yang Dihadapi Oleh Polda Jambi Dalam Melakukan Penegakan Hukum Terhadap Persitiwa Kecelakaan Lalu Lintas Yang Mengakibatkan Korban Meninggal Dunia Dan Upaya Untuk Mengatasi Kendala Tersebut**

Mengacu pada kesimpulan sebelumnya bahwa Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, dalam penerapannya sudah hampir dapat dikatakan efektif penerapannya pada tahapan penyidikan dan penutupan. Artinya, hampir tidak ditemukan kendala yang berarti dalam penerapan Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, oleh penyidik di lapangan.

Hal itu dibenarkan oleh Giri Purwanto bahwa dalam tataran penindakan, kepolisian tidak menemukan hambatan dalam penerapan ketentuan Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Selanjutnya, ia menjelaskan bahwa :

Dalam tahapan penindakan terhadap pelaku perbuatan pidana “mengemudi kendaraan yang akibat kelalaiannya, menyebabkan korban meninggal dunia”, Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, telah mengatur dengan cukup jelas bagaimana proses penyidikan, harus dilakukan. Disamping itu, telah pula diatur dengan baik, ketentuan pidana yang dapat dijatuhkan dengan unsur-unsur pidana yang relatif mudah untuk dibuktikan. Oleh karena itu, Kepolisian relatif tidak menemukan kendala dalam pelaksanaan tugas penegakan hukum terhadap pelaku tindak pidana kecelakaan lalu lintas. Memang, sedikit hambatan

akan terjadi, manakala pengemudi yang harus bertanggungjawab secara pidana, ternyata melarikan diri, sehingga penyidikan terhadap pengemudi tersebut, tidak dapat dilakukan<sup>18</sup>

Dikaitkan dengan masih adanya pelaku tindak pidana terkait kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan korban meninggal dunia, yang tidak dapat diungkap dan atau diproses oleh penyidik Kepolisian, karena telah melarikan diri sebelum dilakukan penyidikan, Giri Purwanto pada pokoknya mengakui bahwa, pengemudi yang melarikan diri, setelah terjadinya kecelakaan, apalagi kecelakaan maut, memang merupakan salah satu kendala yang dihadapi oleh Kepolisian. Penyebabnya beragam, namun yang paling menonjol adalah persoalan teknis, yakni lokasi kecelakaan yang sulit dijangkau, sehingga laporan terjadinya kecelakaan lambat diterima oleh kepolisian, dan ketika polisi tiba di lokasi, pelaku atau pengemudi, sudah meninggalkan lokasi kecelakaan. Disamping itu, perlu pula diingat bahwa dalam hal terjadi kecelakaan, sebutlah misalnya mobil angkutan umum yang masuk ke dalam jurang atau hanyut dibawa arus sungai yang deras, diperlukan waktu yang cukup lama untuk mencari penumpang dan sampai pada kesimpulan bahwa

---

<sup>18</sup> Wawancara dengan Kombes Pol. Drs. Giri Purwanto, Dir Lantas Polda Jambi, 23 Februari 2011.

pengemudinya telah melarikan diri. Waktu “kosong” itu tentu saja, menjadi kelonggaran yang cukup panjang bagi pengemudi yang tidak bertanggungjawab untuk melarikan diri.<sup>19</sup>

Mengenai alternatif pemecahan untuk mengatasi kendala tersebut, Giri Purwanto menjelaskan bahwa:

Untuk memberikan pelayanan yang lebih responsif (cepat tanggap) kepada masyarakat, Polda Jambi secara terus menerus memperbaiki kualitas pada segala aspek pelayanan. Dalam kaitan dengan kecelakaan lalu lintas, Polda Jambi saat ini sedang mengkonsolidasikan tersedianya unit reaksi cepat, khusus pelayanan kecelakaan lalu lintas, yang diisi oleh personel yang lebih memiliki kemampuan teknis dan terlatih di bidang kecelakaan lalu lintas, pada Polsek yang berada pada titik-titik rawan kecelakaan. Disana juga disediakan sarana prasarana berupa kendaraan operasional dan sarana telekomunikasi yang lebih handal, yang memungkinkan petugas Kepolisian melakukan tugas penyelamatan dan penyidikan secara simultan.<sup>20</sup>

---

<sup>19</sup> Wawancara dengan Kombes Pol. Drs. Giri Purwanto, Dir Lantas Polda Jambi, 23 Februari 2011.

<sup>20</sup> Wawancara dengan Kombes Pol. Drs. Giri Purwanto, Dir Lantas Polda Jambi, 23 Februari 2011.

Mengacu pada hasil wawancara dengan Dirlantas Polda Jambi tersebut di atas, kiranya dapat ditarik pengertian bahwa Polda Jambi relatif tidak menemui kendala atau hambatan yang berarti, dalam pelaksanaan tugas penindakan terhadap pelaku tindak pidana terkait kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan korban meninggal dunia. Kendala yang ditemui dalam penindakan adalah adanya pengemudi yang mearikan diri, sehingga menyebabkan terhambatnya proses penyidikan. Terhadap kendala tersebut, Polda Jambi telah mengambil langkah-langkah, sedemikian rupa sehingga diharapkan tugas penyelamatan dan penyidikan pada setiap terjadinya kecelakaan, dapat dilaksanakan secara simultan.

Manakala tidak ditemukan kendala dalam pelaksanaan tugas penindakan atau penyidikan, pertanyaannya adalah bagaimana dalam pelaksanaan tugas Kepolisian melakukan pencegahan agar tercipta tertib berlalu lintas, sedemikian sehingga dapat menekan secara signifikan angka kecelakaan lalu lintas.

Terhadap upaya pencegahan tersebut, Giri Purwanto mengemukakan bahwa Kepolisian, termasuk Polda Jambi menghadapi sejumlah kendala yang berarti dalam domain pencegahan terjadinya kecelakaan lalu lintas. Ia menjelaskan bahwa:

Pembahasan mengenai upaya pencegahan terhadap kecelakaan lalu lintas, kita tidak dapat melepaskan diri dari

keadaan makro lalu lintas kita saat ini. Kecelakaan lalu lintas di Indonesia dapat digambarkan dari data dalam kurun waktu 10 tahun terakhir menunjukkan bahwa kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Indonesia telah merenggut korban jiwa rata-rata 10.000 per tahun. Penyebab kecelakaan yang terjadi khususnya di kota-kota besar 86% didominasi oleh faktor manusia, sedangkan kendaraan 6%, faktor jalan 5,5% dan faktor lingkungan 2,5%. Kecelakaan lalu lintas bisa juga disebabkan terjadinya pelanggaran lalu lintas oleh pengguna jalan seperti tidak mentaati rambu-rambu lalu lintas, tidak *safety riding* (helm atau sabuk pengaman) ketika berlalu lintas, menggunakan kecepatan yang terlalu berlebihan dalam berkendara, dan lain sebagainya.<sup>21</sup>

Selanjutnya, ia menjelaskan bahwa pihak-pihak terkait telah melakukan upaya-upaya pencegahan. Ia selanjutnya menguraikan bahwa :

Sementara itu upaya yang dilakukan oleh pihak-pihak yang terkait dalam rangka mewujudkan kepatuhan hukum masyarakat terhadap undang-undang lalu lintas belum menunjukkan kesungguhan yang berarti hal ini terlihat dari lemahnya langkah-langkah sosialisasi undang-undang lalu lintas tidak dilaksanakan dengan sebaik-baiknya. Disamping itu dalam proses ini penyelenggaraan penegakan hukum

---

<sup>21</sup> Wawancara dengan Kombes Pol. Drs. Giri Purwanto, Dir Lantas Polda Jambi, 23 Februari 2011.

dibidang lalu lintas, ditemukan bahwa masing-masing aparat penegak hukum lalu lintas belum bekerja secara profesional.<sup>22</sup>

Oleh karena itu, menurut Giri Purwanto haruslah diidentifikasi dengan baik faktor-faktor yang mempengaruhi kondisi keselamatan dan tingkat kepatuhan hukum lalu lintas masyarakat. Ia mengklasifikasikan faktor-faktor tersebut kedalam faktor internal dan eksternal. Terkait dengan faktor internal, ia menjelaskan bahwa:

Kualitas sumber daya Polisi lalu Lintas (Polantas) yang belum sepenuhnya dapat memberikan keteladanan kepada pengguna jalan, perlakuan petugas terhadap pelanggar lalu lintas masih terkesan pilih kasih, sikap arogansi / sok kuasa yang masih sering ditampilkan oleh petugas di lapangan, sistem pendataan di bidang lalu lintas yang kurang baik, perolehan Surat Ijin Mengemudi (SIM) yang diterbitkan oleh Polri belum member jaminan akan kualitas pemegang SIM, terbatasnya dukungan anggaran untuk peningkatan kualitas pelayanan kepada masyarakat, dan sarana dan prasarana penunjang pelaksanaan tugas belum memadai, terutama pada daerah-daerah yang tingkat kerawanan lalu lintasnya tinggi.

---

<sup>22</sup> Wawancara dengan Kombes Pol. Drs. Giri Purwanto, Dir Lantas Polda Jambi, 23 Februari 2011.

Sementara kendala eksternal dalam domain pencegahan, dijelaskan oleh Giri Purwanto bahwa:

Sarana dan prasarana jalan belum mencerminkan dan belum memperhatikan aspek keselamatan, manajemen angkutan umum baik tingkat pusat maupun daerah masih mencerminkan manajemen yang kurang sehat, ketidaktertiban penataan lalu lintas, perhatian pemerintah dan komponen masyarakat terhadap keselamatan lalu lintas dan kepatuhan hukum masyarakat belum menjadi keprihatinan bersama bahkan dianggap sebagai suatu accident, tidak adanya kejelasan kebijakan pemerintah dalam membatasi pertumbuhan jumlah kendaraan maupun manajemen pengoperasian kendaraan bermotor, langkah sosialisasi terhadap aturan-aturan hukum tidak secara efektif dilaksanakan, belum diakuinya peralatan milik polri sebagai alat bantu penegakan hukum, lemahnya koordinasi antar aparat penegak hukum dan instansi terkait yang bertanggung jawab dalam mewujudkan keselamatan lalu lintas dan kepatuhan hukum masyarakat, belum adanya sekolah-sekolah mengemudi yang memenuhi standar pendidikan keterampilan mengemudi.<sup>23</sup>

---

<sup>23</sup> Wawancara dengan Kombes Pol. Drs. Giri Purwanto, Dir Lantas Polda Jambi, 23 Februari 2011.

Untuk mengatasi kendala internal dan eksternal tersebut di atas, menurut Giri Purwanto, harus dibangun konsep strategis penegakan hukum yang mampu meningkatkan keselamatan dan kepatuhan hukum lalu lintas masyarakat. Selengkapnya ia menjelaskan bahwa:

Adapun konsep strategis harus diwujudkan dalam program-program jangka pendek, jangka menengah, dan jangka panjang. Program-program tersebut mengandung strategi tentang pendidikan masyarakat tentang lalu lintas jalan dan peraturan lalu lintas, Pemahaman terhadap visi dan misi penegak hukum di bidang lalu lintas, peningkatan kualitas aparat hukum di bidang lalu lintas, peningkatan sarana dan prasarana, mendayagunakan teknologi, manajemen dan rekayasa lalu lintas.<sup>24</sup>

Mengacu pada hasil wawancara dengan Dirlantas Polda Jambi di atas, kiranya dapat diambil kesimpulan bahwa Polda Jambi mengalami hambatan atau kendala dalam pelaksanaan tugas melakukan pencegahan yakni dalam menumbuhkembangkan budaya atau kepatuhan hukum lalu lintas masyarakat, sedemikian sehingga tercipta budaya tertib berlalu lintas, yang dapat menekan secara signifikan angka kecelakaan lalu lintas. Kendala tersebut disebabkan oleh 2

---

<sup>24</sup> Wawancara dengan Kombes Pol. Drs. Giri Purwanto, Dir Lantas Polda Jambi, 23 Februari 2011.

(dua) faktor, yakni faktor internal yang berasal dari dalam diri kepolisian sendiri, dan faktor eksternal, yang berada di luar kepolisian. Untuk mengatasi hal tersebut, maka perlu dilakukan pendidikan masyarakat tentang lalu lintas jalan dan peraturan lalu lintas, Pemahaman terhadap visi dan misi penegak hukum di bidang lalu lintas, peningkatan kualitas aparat hukum di bidang lalu lintas, peningkatan sarana dan prasarana, mendayagunakan teknologi, manajemen dan rekayasa lalu lintas.

### **E. Daftar Pustaka**

- Direktorat lalu Lintas Badan Pembinaan Keamanan, Kepolisian Negara Republik Indonesia, "Naskah Akademis, Rancangan Undang-Undang Lalu Lintas dan angkutan Jalan (Versi Polri)", Jakarta, 2008
- Satjipto Rahardjo, *Masalah Penegakan Hukum*, Sinar Baru, Bandung, 1987
- Soerjono Soekanto, , *Pendekatan Sosiologi Terhadap Hukum*, Jakarta, Bina Aksara., 1987
- Sidik Sunaryo, *Sistem Peradilan Pidana*, Penerbit Universitas Muhammadiyah Malang, Malang, 2004
- Muladi, *Kapita Selekta Sistem Peradilan Pidana*, Badan Penerbit Universitas Diponegoro, Semarang, 1995Sudarto, *Kapita Selekta Hukum Pidana*, Alumni Bandung, 1981