

**EFEKTIFITAS PROGRAM *RESPONSIBLE RIDING* YANG
DIBUAT OLEH KEPOLISIAN UNTUK MENEKAN
TINGKAT KECELAKAAN DAN PELANGGARAN BAGI
PENGENDARA RODA DUA
(Studi di Satlantas Polres Madiun)**

SKRIPSI

**Untuk Memenuhi Sebagian Syarat-Syarat
Untuk Memperoleh Gelar Kesarjanaan
Dalam Ilmu Hukum**

Oleh :

TRI LAKSONO AGUS. S

0510113223



**DEPARTEMEN PENDIDIKAN NASIONAL
UNIVERSITAS BRAWIJAYA
FAKULTAS HUKUM
MALANG**

2009

LEMBAR PERSETUJUAN

SKRIPSI

EFEKTIFITAS PROGRAM *RESPONSIBLE RIDING* YANG DIBUAT OLEH

KEPOLISIAN UNTUK MENEKAN TINGKAT KECELAKAAN DAN

PELANGGARAN BAGI PENGENDARA RODA DUA

(Studi di Satlantas Polres Madiun)

Oleh:

TRI LAKSONO AGUS. S

NIM. 0510113223

Disetujui pada tanggal:

Dosen Pembimbing Utama,

Dosen Pembimbing Pendamping,

DR. SUMIYANTO, S.H., M.H.

NIP. 130 819 396

ENY HARJATI, S.H., M.H.

NIP. 131 573 925

Mengetahui:

Ketua Bagian Hukum Pidana,

SETIAWAN NOERDAYASAKTI, SH. MH.

NIP. 131 839 360

LEMBAR PENGESAHAN

SKRIPSI

**EFEKTIFITAS PROGRAM *RESPONSIBLE RIDING* YANG DIBUAT OLEH
KEPOLISIAN UNTUK MENEKAN TINGKAT KECELAKAAN DAN
PELANGGARAN BAGI PENGENDARA RODA DUA**

(Studi di Satlantas Polres Madiun)

Oleh:

TRI LAKSONO AGUS.S

NIM. 0510113223

Disahkan pada tanggal:

Dosen Pembimbing Utama,

DR. SUMIYANTO, S.H., M.H.

NIP. 130 819 396

Ketua Majelis Penguji,

DR. SUMIYANTO, S.H., M.H.

NIP. 130 819 396

Dosen Pembimbing Pendamping,

ENY HARJATI, S.H., M.H.

NIP. 131 573 925

Ketua Bagian Pidana,

SETIAWAN NOERDAYASAKTI, SH. MH.

NIP. 131 839 360

Mengetahui:

Dekan Fakultas Hukum Universitas Brawijaya,

HERMAN SURYOKUMORO, S.H., M.S.

NIP. 131 472 741

SURAT PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

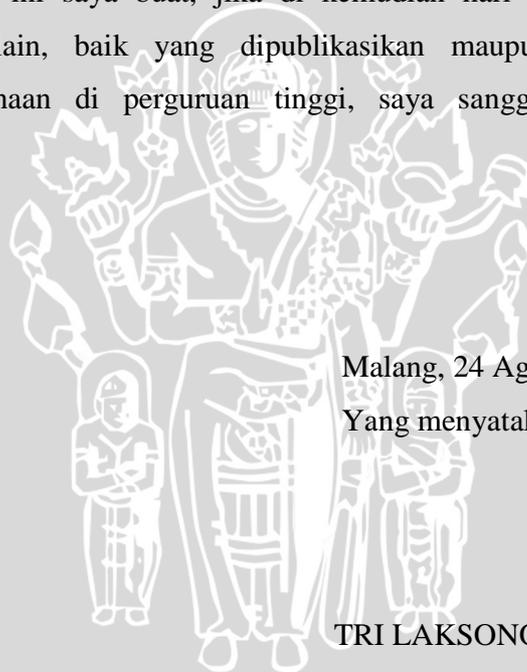
Yang bertanda tangan di bawah ini, saya:

Nama : TRI LAKSONO AGUS. S

NIM : 0510113223

Menyatakan bahwa dalam penulisan skripsi ini adalah asli karya penulis, tidak ada karya/data orang lainnya telah dipublikasikan, juga bukan karya orang lain dalam rangka mendapatkan gelar kesarjanaan di perguruan tinggi, selain yang diacu dalam kutipan atau dalam daftar pustaka.

Demikian surat pernyataan ini saya buat, jika di kemudian hari terbukti karya ini merupakan karya orang lain, baik yang dipublikasikan maupun dalam rangka memperoleh gelar kesarjanaan di perguruan tinggi, saya sanggup dicabut gelar kesarjanaan saya.



Malang, 24 Agustus 2009

Yang menyatakan,

TRI LAKSONO AGUS. S

NIM. 0510113223

KATA PENGANTAR

Alhamdulillahirobbil'alamin Segala puji syukur Penulis panjatkan kehadirat Allah SWT yang telah memberikan rahmat dan hidayah yang tiada henti hingga Penulis dapat sampai pada tahap ini, khususnya dengan selesainya Laporan Skripsi ini.

Dalam penyusunan laporan ini, penulis banyak mendapat bantuan dari berbagai pihak, baik secara langsung maupun tidak langsung. Oleh karena itu, penulis menyampaikan terima kasih kepada:

1. Bapak Herman Suryokumoro, S.H., M.S. selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Brawijaya Malang.
2. Bapak Setiawan Noerdayasakti, S.H., M.H. selaku Ketua Bagian Hukum Pidana dan Dosen Pengajar Konsentrasi Hukum Pidana, terima kasih atas bimbingan dan bantuan yang telah diberikan kepada Penulis selama penulisan laporan.
3. Bapak DR. Sumiyanto, S.H., M.H. selaku Dosen Pembimbing Utama dan Dosen Pengajar Konsentrasi Hukum Pidana, terima kasih atas bimbingan dan bantuan yang telah diberikan kepada Penulis selama penulisan laporan dengan penuh kesabaran, ketelatenan serta kebijaksanaan.
4. Ibu Eny Harjati, S.H. M.H. selaku Dosen Pembimbing Pendamping dan Dosen Pengajar Konsentrasi Hukum Pidana, terima kasih atas bimbingan dan bantuan yang telah diberikan kepada Penulis selama penulisan laporan dengan penuh kesabaran, ketelatenan serta kebijaksanaan.

5. Bapak dan Ibu Dosen Pengajar Konsentrasi Hukum Pidana Fakultas Hukum Universitas Brawijaya Malang, terima kasih untuk semua ilmu yang telah diberikan kepada penulis dengan penuh tulus ikhlas.
6. Bapak dan Ibu Dosen Pengajar Fakultas Hukum Universitas Brawijaya Malang, terima kasih untuk semua ilmu yang telah diberikan kepada penulis dengan penuh tulus ikhlas.
7. Seluruh Staf Pengajaran, PDIH dan Tata Usaha Fakultas Hukum Universitas Brawijaya Malang.
8. Kedua orang tua yang sangat Penulis sayangi dan banggakan, Bapak Alm. H. Ir. Noer Asmiq dan Mama Hj. Noerhajati, terima kasih atas kasih sayang, perhatian, pengertian, dukungannya, baik dukungan secara materiil maupun spirituil serta doa yang tak habis-habinya dipanjatkan hingga Penulis bisa menyelesaikan Laporan Skripsi.
9. Kakak-Kakak Penulis, Mas Antok, Mas Andit, Mbak Ifa dan adik Jasmin terima kasih atas doa, bantuan dan dukungan yang telah diberikan kepada Penulis.
10. Iin Irmawayanti, Bapak Pudjiono dan Ibu Narti Ningsih, terima kasih atas doa, bantuan dan dukungannya yang telah diberikan kepada Penulis.
11. Bapak AKP. Purwadi selaku Kasat Lantas Polres Madiun terima kasih telah memberikan masukan serta Izin penulis untuk melakukan survey di Satlantas Polres Madiun.
12. Bapak Iptu. H. Rakim selaku Kanit Laka Lantas Polres Madiun terima kasih telah memberikan data-data yang dibutuhkan, berbagi pengalaman,

memberi masukan bagi penulis serta menerima dengan baik selama penulis melakukan survey di Satlantas Polres Madiun.

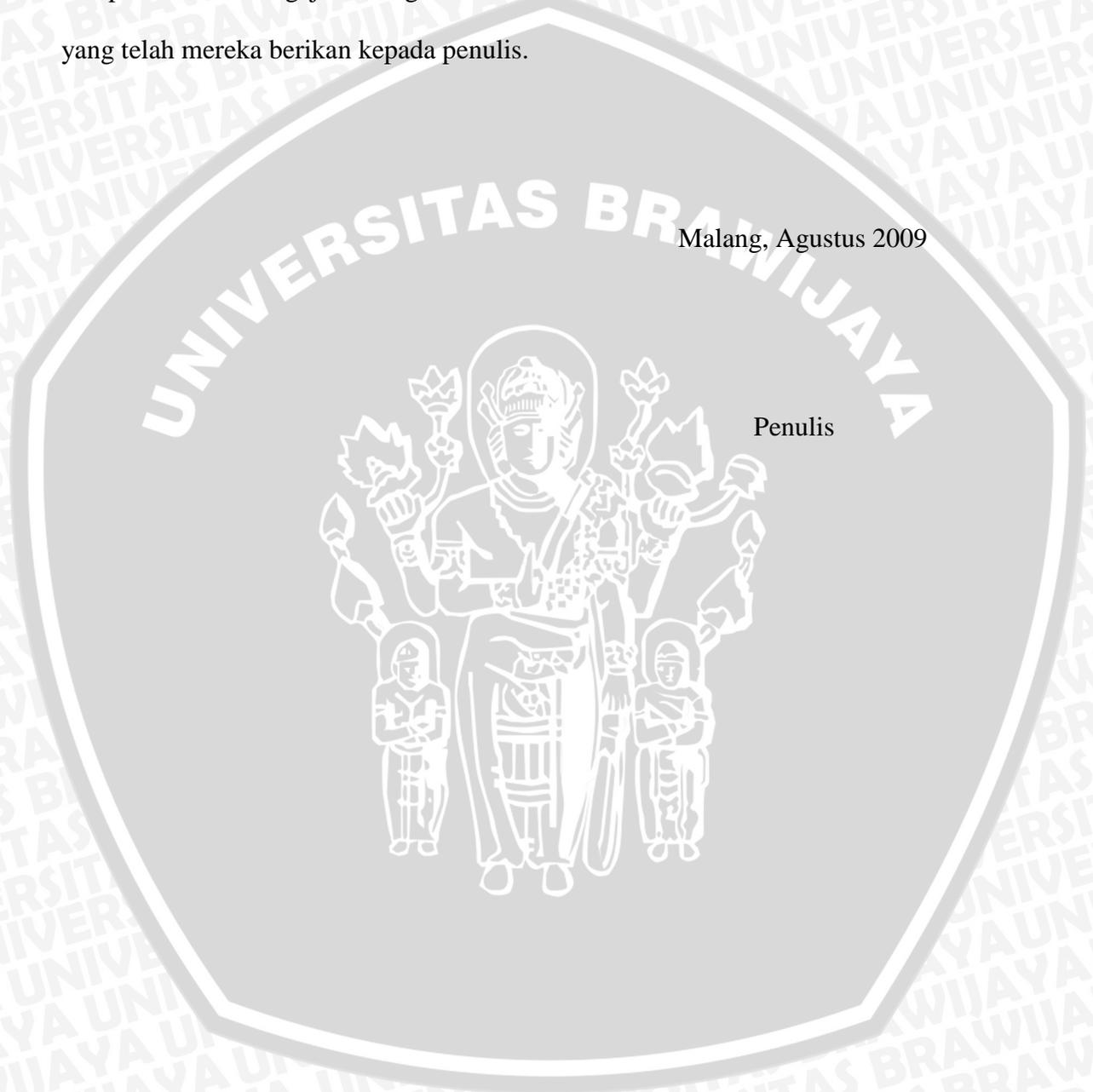
13. Seluruh Staff Satlantas Polres Madiun, terima kasih atas bantuannya selama Penulis melakukan penelitian lapang.
14. Teman-teman Fakultas Hukum Universitas Brawijaya Angkatan 2005, terima kasih atas dukungannya.
15. Pidana Community, terima kasih atas kebersamaannya selama ini dan atas dukungan yang diberikan kepada Penulis.
16. Sahabat-sahabat Penulis, Tangguh, Thata, Yaris, Bayu, Herdian, Lumex, Arsa, Bagus, Fery, Didit, Edo, Erfandi, Denis, Karebet, Mas eben, Mas Sukun, Mas Slamet, Mas Chacha, Mas Bejo, Rizki AM, Yogi, Ardika, Dwi, Iwan serta teman-teman di BEM, FKPH, FORSA periode 2007-2008 Fakultas Hukum Universitas Brawijaya Malang serta Teman-teman FORMADIMA, BLUEBLACK dan MERPATI PUTIH terima kasih atas doa dan dukungannya.
17. Teman-teman kos Bunga Gardena 18, Mas Candra, Yoki, Yogie serta Indra terima kasih atas doa dan dukungannya.
18. Pihak-pihak lain yang turut membantu selesainya Laporan ini, yang tidak dapat penulis sebutkan satu-persatu.

Penulis menyadari bahwa dalam penyusunan Laporan Skripsi ini masih sangat jauh dari kata sempurna, sehingga saran dan kritik akan selalu Penulis harapkan untuk memperbaiki Laporan ini.

Akhir kata penulis mohon maaf yang sebesar-besarnya jika dalam proses pembuatan Laporan Skripsi ini Penulis melakukan kesalahan, baik yang disengaja maupun tidak disengaja Semoga Allah membalas semua kebaikan dan bantuan yang telah mereka berikan kepada penulis.

Malang, Agustus 2009

Penulis



DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PERSETUJUAN	ii
LEMBAR PERSEMBAHAN	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	viii
DAFTAR TABEL	x
DAFTAR BAGAN	xi
ABSTRAKSI	xii
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	6
C. Tujuan Penelitian	7
D. Manfaat Penelitian	7
E. Sistematika Penulisan	8
BAB II. KAJIAN PUSTAKA	
A. Pengertian dan Teori-Teori Efektifitas.....	11
B. Tinjauan Umum Tentang tentang <i>Responsible Riding</i>	13
C. Tinjauan Umum Tentang Polisi Republik Indonesia (Polri).....	14
1. Asal kata dan Pengertian.....	14
2. Kepolisian Negara Republik Indonesia.....	16
3. Visi dan Misi Kepolisian Republik Indonesia	16
4. Tugas dan Wewenang Kepolisian Republik Indonesia.....	17
D. Tinjauan Umum Tentang Kecelakaan dan Pelanggaran Lalu Lintas.....	20
1. Kecelakaan Lalu Lintas.....	20
2. Pelanggaran Lalu Lintas.....	22

BAB III. METODE PENELITIAN

A. Metode Pendekatan	28
B. Lokasi Penelitian	28
C. Jenis dan Sumber Data	29
D. Teknik Pengumpulan Data	30
E. Populasi, Sampel dan Responden	31
F. Teknik Analisa Data	31

BAB IV. HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum	
1. Letak Geografis.....	33
2. Polisi Lalu Lintas	39
a. Visi Dan Misi Polisi Lalu Lintas.....	39
b. Tugas Polisi Lalu Lintas	40
3. Struktur Organisasi Satlantas Polres Madiun	43
4. Realita Kasus Pelanggaran dan Kecelakaan Lalu Lintas 45 Hari Sebelum Dilaksanakannya Program <i>Responsible Riding</i>	46
B. Pelaksanaan Program <i>Responsible Riding</i> di Wilayah Hukum Satlantas Polres Madiun.....	50
C. Efektifitas Program <i>Responsible Riding</i>	72
D. Kendala dan Upaya yang Dihadapi oleh Satlantas Polres Madiun dalam Mengoptimalkan Program <i>Responsible Riding</i>	76

BAB V. PENUTUP

A. Kesimpulan	81
B. Saran	83

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

ABSTRAKSI

TRI LAKSONO AGUS SUSILO, Hukum Pidana, Fakultas Hukum Universitas Brawijaya, Juli 2009, *Efektifitas Program Responsible Riding Yang Dibuat Oleh Kepolisian Untuk Menekan Tingkat Kecelakaan Dan Pelanggaran Bagi Pengendara Roda Dua*, DR. SUMIYANTO, SH. M.H., ENY HARJATI, SH. MH.

Dalam penulisan skripsi ini, Penulis mengambil judul: EFEKTIFITAS PROGRAM *RESPONSIBLE RIDING* YANG DIBUAT OLEH KEPOLISIAN UNTUK MENEKAN TINGKAT KECELAKAAN DAN PELANGGARAN BAGI PENGENDARA RODA DUA (Studi di Satlantas Polres Madiun) dengan latar belakang bahwa Lalu-lintas mempunyai kedudukan yang vital dalam kehidupan masyarakat. Kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Indonesia sebagian besar melibatkan pengendara sepeda motor. Pengendara sepeda motor memiliki risiko 20 kali lebih besar dibandingkan pengendara mobil. Tidak dapat dipungkiri bahwa banyaknya peristiwa kecelakaan lalu lintas sebagian besar didasari dengan adanya suatu pelanggaran lalu lintas. Jadi dapat dikatakan bahwa tingginya angka pelanggaran lalu lintas tersebut juga mengakibatkan tingginya angka kecelakaan lalu lintas. Untuk dapat menghindari atau untuk dapat menekan tingginya jumlah pelanggaran dan juga kecelakaan lalu lintas dibutuhkan suatu ketaatan serta kepatuhan masyarakat terhadap hukum atau peraturan perundang-undangan tentang lalu lintas yang berlaku. Sudah banyak program yang dijalankan oleh pemerintah untuk dapat meminimalkan atau mengurangi tingginya angka kecelakaan dan pelanggaran lalu lintas, namun dari sekian banyak program tersebut belum ada yang secara efektif dapat mengatasi tingginya angka kecelakaan dan pelanggaran lalu lintas. Untuk itu perlu alternatif lain di dalam mensukseskan program-program pemerintah tersebut di atas salah satunya adalah program yang digagas oleh Ditlantas Polda Jawa Timur yang kemudian diinstruksikan kepada setiap daerah di Jawa Timur yaitu program *Responsible Riding* (mengemudi yang bertanggung jawab).

Dari latar belakang tersebut dapat ditarik rumusan masalah yaitu bagaimana pelaksanaan program *Responsible Riding* yang dilakukan oleh Satlantas Polres Madiun, bagaimana efektifitas Program *Responsible Riding* yang dilaksanakan oleh Satlantas Polres Madiun, serta bagaimana upaya dan kendala Satlantas Polres Madiun dalam mengoptimalkan program *Responsible Riding*. Metode pendekatan dalam penelitian ini menggunakan metode yuridis sosiologis yaitu mengkaji permasalahan dari segi hukum yang didasarkan pada kenyataan-kenyataan yang ada di lapangan, lokasi penelitian di Satlantas Polres Madiun, Jenis data terdiri dari data primer yaitu melalui wawancara langsung dengan responden dan data sekunder melalui literatur buku, peraturan perundang-undangan, browsing internet. Sumber data terdiri dari data primer dan data sekunder. Teknik pengumpulan data dengan menggunakan teknik pengumpulan data primer menggunakan teknik wawancara dan teknik pengumpulan data sekunder menggunakan teknik kepustakaan. Populasi dalam penelitian ini adalah Polisi di Polres Madiun dan Pengendara roda, sampel dalam penelitian ini adalah Kepala

Satlantas Polres Madiun, Kepala Unit kecelakaan Lantas Polres Madiun dan Responden awal yang akan di pakai dalam penelitian ini yang merupakan informan kunci adalah 5 orang pengendara sepeda motor. Teknik analisa data menggunakan metode deskriptif analisis yaitu data dipaparkan secara menyeluruh kemudian dilakukan analisis sehingga dapat disusun suatu kesimpulan yang menjawab permasalahan yang ada.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa pelaksanaan program *Responsible Riding* yang dilakukan oleh Satlantas Polres Madiun yaitu di wilayah kabupaten Madiun 45 hari selama dilaksanakannya program *Responsible Riding* (tanggal 8 September s/d 22 Oktober 2008) tingkat kecelakaan baik itu di **Black Spot Terapi** maupun secara keseluruhan, mengalami penurunan yang sangat tajam sebesar 100%. Di wilayah Kabupaten Madiun 45 hari selama dilaksanakannya program *Responsible Riding* (tanggal 8 September s/d 22 Oktober 2008) tingkat pelanggaran lalu lintas juga mengalami penurunan. Penurunan pada tingkat pelanggaran lalu lintas tidak mencapai target yang diinginkan oleh Satlantas Polres Madiun yaitu hanya sebesar 62,95% hal ini disebabkan karena budaya dari masyarakat kabupaten madiun yang masih bersifat kedaerahan sehingga menganggap sepele program *Responsible Riding* 2008. Pelaksanaan Program *Responsible Riding* 2008 berjalan lancar sesuai dengan rencana. Sedangkan Efektifitas Program *Responsible Riding* yaitu masih besarnya angka pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh pengendara sepeda motor maka menunjukkan bahwa program *Responsible Riding* masih belum cukup efektif untuk menekan tingkat pelanggaran lalu lintas bagi pengendara roda dua. Kemudian kendala Satlantas Polres Madiun dalam mengoptimalkan program *Responsible Riding* antara lain kurangnya sarana dan prasarana yang mendukung, kurangnya dana dalam mendukung tugas-tugas kepolisian dalam menaggulangi kecelakaan dan pelanggaran lalu lintas, cuaca atau iklim tidak menentu cuaca atau iklim akhir-akhir ini mengakibatkan postur tanah yang labil sehingga aspal yang digunakan mudah berlubang dan bergelombang, penerangan jalan dan rambu-rambu lalu lintas lainnya yang tidak berfungsi secara baik dan belum dipasangnya penerangan jalan di beberapa tempat-tempat tertentu, rendahnya Kesadaran Hukum masyarakat dan upaya Satlantas Polres Madiun untuk mengatasinya antara lain bertindak preemtif, bertindak prefentif, dan bertindak represif.

Dari hasil penelitian tersebut peneliti dapat memberikan saran yaitu diperlukan suatu pengaturan lebih lanjut tentang program *Responsible Riding*, jumlah Petugas atau Polisi Lalu Lintas seharusnya di tambah sehingga dapat menjalankan tugas dengan lebih baik, seharusnya ada dana khusus yang digunakan dalam melaksanakan program *Responsible Riding*.

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Kemajuan teknologi yang semakin pesat telah membuat kebutuhan seseorang semakin bertambah, selain kebutuhan primer yang dibutuhkan seseorang kini kebutuhan sekunder tidak sedikit yang telah dianggap sebagai kebutuhan pokok, seperti halnya alat telekomunikasi yaitu telepon selular yang banyak digunakan dan dianggap masyarakat dahulu hanya dapat dimiliki oleh masyarakat menengah keatas namun kini telah merambah ke semua lapisan masyarakat. Demikian juga kendaraan yang perlu dimiliki untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari yang keberadaannya semakin bertambah dan mudah di dapati. Maka tidak heran berbagai macam tipe dan merek kendaraan yang sebagian besar produksi luar negeri banyak dimiliki masyarakat Indonesia. Selain kendaraan umum, kendaraan pribadi mulai dari roda dua dan roda empat juga kendaraan lainnya telah membuat jalan-jalan semakin padat oleh kendaraan.

Lalu-lintas mempunyai kedudukan yang vital dalam kehidupan masyarakat. Fungsi lalu-lintas dapat disamakan dengan fungsi peredaran darah manusia, kesehatan manusia sangat tergantung dari kesempurnaan saluran-saluran darah menunaikan fungsinya. Ketidاكلancaran apalagi kemacetan dalam peredaran darah akan menimbulkan berbagai penyakit. Demikian pula halnya dengan lalu-lintas, Keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu-lintas dapat menjamin terwujudnya kesejahteraan bagi rakyat dan negara. Akan tetapi

sebaliknya lalu-lintas yang tidak aman dan tidak lancar serta tidak tertib akan membawa berbagai kesulitan bagi masyarakat.

Permasalahan lalu lintas yang semakin berkembang berakibat pula dengan bertambahnya jumlah kecelakaan dan pelanggaran lalu lintas yang terjadi. Kecelakaan lalu lintas yang terjadi di jalan raya dapat dipengaruhi oleh beberapa faktor yaitu :

1. Manusia (*Human Error*).
2. Sarana maupun prasarana.
3. Cuaca atau iklim.
4. Kondisi ruas jalan yang kurang memadai atau tidak seimbang.
5. Meningkatnya masyarakat yang memiliki kendaraan bermotor roda dua maupun roda empat khususnya di kota.

Di Indonesia kecelakaan lalu lintas merupakan pembunuh nomor 3, sedangkan pembunuh nomor 1 dan 2 adalah penyakit jantung dan kanker. Setiap tahunnya rata-rata 30.000 nyawa melayang atau 82 nyawa per hari atau tiap 15 menit satu nyawa melayang akibat kecelakaan lalu lintas. Hasil penelitian juga menyebutkan bahwa 90% kecelakaan diakibatkan oleh faktor manusia (*human error*). Dengan angka setinggi itu, Indonesia duduk di peringkat ke-3 negara di ASEAN yang jumlah kecelakaan lalu lintasnya paling tinggi. Jika tak ada penanganan khusus, menurut perkiraan PBB, pada tahun 2020 nanti tingkat kecelakaan lalu lintas bisa mencaai 65 %. Kecelakaan akan menjadi *epidemic*

(wabah) tersembunyi, karena korban kecelakaan melampaui korban penyakit menular.¹

Data ini dipertegas lagi oleh Organisasi Kesehatan Dunia World Health Organization (WHO) yang melaporkan, kecelakaan lalu lintas merupakan pembunuh utama bagi kaum muda berusia 10-24 tahun di dunia. Hampir 400.000 pemuda berusia di bawah 25 tahun setiap tahun meninggal dunia karena kecelakaan lalu lintas dan jutaan lainya luka atau cacat.²

Kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Indonesia sebagian besar melibatkan pengendara sepeda motor. Pengendara sepeda motor memiliki risiko 20 kali lebih besar dibandingkan seorang pengendara mobil. Setidaknya, setiap 2 km, seorang pengendara motor memiliki risiko tewas karena kecelakaan atau 20 kali lebih besar dibandingkan seorang pengendara mobil. Data Departemen Perhubungan (Dephub menyebutkan, angka kecelakaan yang melibatkan sepeda motor pada 2006 serbanyak 70.308 unit atau terjadi peningkatan 44.121 unit dibandingkan dua tahun sebelumnya).³

Sekarang ini hampir di setiap jalan di wilayah Madiun dipenuhi kendaraan-kendaraan bermotor, terutama kendaraan roda 2 (dua). Harga kendaraan bermotor yang semakin murah dan terjangkau serta banyaknya lembaga-lembaga pembiayaan yang bermuculan merupakan salah satu faktor penunjang semakin banyaknya jumlah kendaraan bermotor di wilayah Madiun.

¹ Hernan Sulistio, 2006. *dosen senior FT Unibraw mengungkap hal tersebut dalam orasi ilmiah pengukuhan jabatan guru besar dalam ilmu teknuik jalan raya*, sumber : [vty] prasetya.brawijaya.ac.id, (tanggal 22 september 2008).

² Pembunuh Utama Kaum muda, 2006, <http://Yamaha.vega.Or.id/article.Php?action=viewarticle&id=AR0707240001>. (tanggal 22 september 2008).

³ Luhur Pertanto, 2007, *Kecelakaan Lalu Lintas Pembunuh Nomor 3 di Indones*, <http://www.honda-tiger.org/forum/archive/index.php/t-0855.html>. (tanggal 22 september).

Di wilayah Madiun tingkat kecelakaan lalu lintasnya juga dapat dikategorikan tinggi. Satlantas Polres Madiun mencatat, selama kurun waktu 2007, angka kecelakaan lalu lintas (lakalantas) di wilayah hukum Satlantas Polres Madiun mencapai 250 kejadian. Sedangkan hingga Juni 2008, mencapai 150 kejadian. Tingginya angka lakalantas itu juga tidak terlepas dari adanya pelanggaran yang dilakukan pengguna jalan. Di Satlantas Polres Madiun, pada 2007 tercatat ada 31.650 pelanggar yang dilakukan pengguna jalan. Pelanggaran itu meliputi muatan, marka jalan, surat, perlengkapan dan kecepatan.⁴

Tidak dapat dipungkiri bahwa banyaknya peristiwa kecelakaan lalu lintas sebagian besar didasari atau diawali dengan adanya suatu pelanggaran lalu lintas. Jadi dapat dikatakan bahwa tingginya angka pelanggaran lalu lintas tersebut juga mengakibatkan tingginya angka kecelakaan lalu lintas di wilayah Madiun.

Sesungguhnya untuk dapat menghindari atau untuk dapat menekan tingginya jumlah pelanggaran dan juga kecelakaan lalu lintas dibutuhkan suatu ketaatan serta kepatuhan masyarakat terhadap hukum atau peraturan perundang-undangan tentang lalu lintas yang berlaku, salah satunya adalah Undang-Undang nomor 14 tahun 2004 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, selain itu terdapat pula perautaran pelaksanaan yaitu Peraturan Pemerintah nomor 41 tahun 1993 tentang angkutan jalan, Peraturan Pemerintah nomor 42 tahun 1993 tentang pemeriksaan kendaraan bermotor, Peraturan Pemerintah nomor 43 tentang prasarana dan lalu lintas jalan dan yang terakhir adalah Peraturan Pemerintah nomor 44 tahun 1993 tentang kendaraan dan pengemudi.

⁴ Wawancara dengan Kasat lantas Polres madiun Purwadi AKP, tanggal 26 Februari 2009.

Sudah banyak program yang dijalankan oleh pemerintah untuk dapat meminimalkan atau mengurangi tingginya angka kecelakaan dan pelanggaran lalu lintas, namun dari sekian banyak program tersebut belum ada yang secara efektif dapat mengatasi tingginya angka kecelakaan dan pelanggaran lalu lintas. Untuk itu perlu alternatif lain di dalam mensukseskan program-program pemerintah tersebut di atas salah satunya adalah program yang digagas oleh Dit Lantas Polda Jawa Timur yang kemudian diinstruksikan kepada setiap daerah di Jawa Timur yaitu program *Responsible Riding* (mengemudi yang bertanggung jawab).

Adapun isi dari program *Responsible Riding* adalah :

1. Tidak berkendara secara zig – zag.
2. Tidak mengemudi dengan kecepatan tinggi.
3. Memberi tanda ketika pindah jalur.
4. pejalan kaki menyeberang di jembatan penyeberangan atau zebra croos.
5. MPU, taxi dan roda dua menggunakan lajur kiri.
6. Gunakan halte untuk naik turun angkutan umum.
7. Jangan mengemudi sambil berponsel.
8. Nyalakan lampu meskipun siang hari untuk berkendara roda dua.

Di Madiun program *Responsible Riding* dapat diartikan yaitu cara berkendara yang bertanggung jawab, dimulai tgl 8 September sampai dengan 22 Oktober 2008 (selama 45 hari). Untuk tercapainya tujuan ini Satlantas Polres Madiun tidak henti-hentinya melakukan kampanye dengan cara pemasangan spanduk dan baner pada tempat-tempat strategis dan daerah rawan kecelakaan lalu lintas.

Program ini merupakan upaya dari kepolisian untuk memberikan pemahaman kepada masyarakat tentang pentingnya arti keselamatan dengan semangat saling menghargai di jalan dan bertanggung jawab tidak hanya untuk keselamatan sendiri melainkan juga harus bertanggung jawab pada keselamatan pengguna jalan lainnya.

Berbicara masalah lalu lintas, tentu tidak hanya tergantung pada institusi Polri saja, namun peranan dan dukungan dari instansi lain, khususnya pihak-pihak yang memiliki kompetensi dalam masalah manajerial lalu lintas juga sangat diperlukan dalam mengatasi permasalahan lalu lintas yang terjadi. Seperti peningkatan sarana dan prasarana jalan, peningkatan kualitas *transportasi public*, pengawasan regulasi kendaraan bermotor, serta beberapa masalah lainnya. Diharapkan antar instansi yang memiliki kompetensi dalam manajerial lalu lintas juga bisa mengartikulasikan *Responsible Riding*, dalam konteks interaksi antar instansi seperti Pemerintah, Dinas Perhubungan, dan Polri dapat memiliki rasa tanggung jawab bersama dan saling menghargai untuk dapat mewujudkan situasi dan kondisi lalu lintas yang terbaik bagi masyarakat.⁵

B. RUMUSAN MASALAH

1. Bagaimana pelaksanaan program *Responsible Riding* yang dilakukan oleh Satlantas Polres Madiun ?
2. Bagaimana efektifitas program *Responsible Riding* yang dilakukan oleh Satlantas Polres Madiun ?

⁵ Muhammad Iqbal,AKBP, Responsible Riding Ikhtiar Menyelamatkan Nyawa di Jalan, http://jatim.polri.go.id/index.php?option=com_content&task=view&id=812&Itemid=339, 10 Oktober 2007.

3. Bagaimana kendala dan upaya Satlantas Polres Madiun dalam mengoptimalkan program *Responsible Riding* ?

C. TUJUAN

Berdasarkan permasalahan yang telah dirumuskan di atas, maka tujuan penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui, menganalisa dan menemukan pelaksanaan program *Responsible riding* yang dilaksanakan oleh Satlantas Polres Madiun dalam menekan tingkat kecelakaan dan pelanggaran bagi pengendara roda dua.
2. Untuk mengetahui, menganalisa dan menemukan efektifitas Program *Responsible Riding* yang dilaksanakan oleh Satlantas Polres Madiun.
3. Untuk mengetahui, menganalisa dan menemukan upaya dan kendala yang dilaksanakan oleh Satlantas Polres Madiun dalam mengoptimalkan program *Responsible Riding*.

D. MANFAAT PENELITIAN

Berdasarkan maksud, tujuan, dan alasan yang telah penulis kemukakan di atas, maka penelitian ini diharapkan mempunyai beberapa kegunaan sebagai berikut :

1. Manfaat Teoritis

Penelitian ini dilakukan karena peneliti berharap dapat memberikan sumbangan ilmu pengetahuan bagi mahasiswa pada umumnya dan mahasiswa fakultas hukum pada khususnya serta

memberikan informasi kepada para pihak yang terkait dalam rangka memberikan sumbangasih pemikiran tentang efektifitas program *Responsible Riding* yang dibuat oleh kepolisian untuk menekan tingkat kecelakaan dan pelanggaran bagi pengendara roda dua.

2. Manfaat Praktis

a. Bagi Akademisi

Untuk menambah wacana mengenai efektifitas program *Responsible Riding* yang dibuat oleh kepolisian untuk menekan tingkat kecelakaan dan pelanggaran bagi pengendara roda dua.

b. Bagi Peneliti

Sebagai sarana untuk mengetahui bahwa pentingnya arti keselamatan dengan semangat saling menghargai di jalan dan bertanggung jawab tidak hanya untuk keselamatan sendiri melainkan juga harus bertanggung jawab pada keselamatan pengguna jalan lainnya sehingga akan terwujudnya budaya masyarakat lalu lintas yang bertanggung jawab demi terciptanya situasi lalu lintas yang aman, tertib dan lancar.

E. SISTIMATIKA PENULISAN

Agar skripsi ini dapat dengan mudah dipahami dan dimengerti, maka peneliti mengusahakan untuk menyusunnya secara sistematis. Uraian di dalamnya terdiri dari beberapa bab dan untuk itu peneliti telah menetapkan sistematikanya sebagai berikut:

BAB I: PENDAHULUAN

Pada Bab ini menguraikan tentang latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan sistematika penulisan.

BAB II: KAJIAN PUSTAKA

Menguraikan berbagai macam tinjauan teori yang mendukung dalam pelaksanaan penelitian dan proses menganalisa yang terdiri dari empat sub Bab yaitu yang pertama pengertian dan teori-teori efektivitas, kedua tinjauan umum *Responsible Riding*, ketiga tinjauan umum Polisi Republik Indonesia (Polri), dan keempat tinjauan umum tentang kecelakaan dan pelanggaran lalu lintas.

BAB III: METODE PENELITIAN

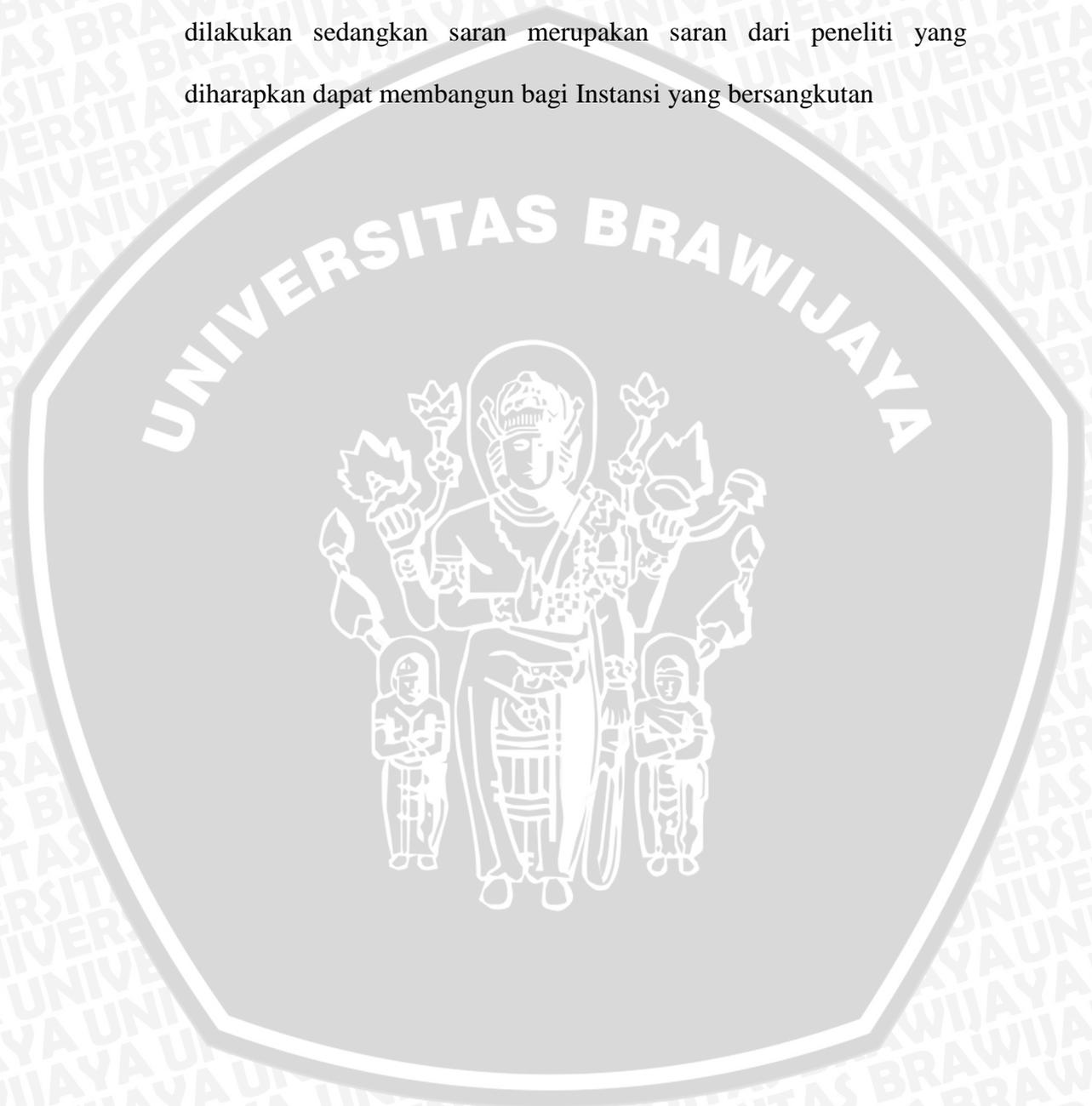
Dalam bab ini menguraikan tentang pendekatan yang digunakan dalam penelitian, lokasi penelitian, jenis data yang digunakan dalam penelitian, sumber data, populasi, sampel, responden dan teknik analisa data yang dilakukan dalam penelitian.

BAB IV: HASIL DAN PEMBAHASAN

Berisi tentang uraian analisis dan pembahasan data yang diperoleh dari hasil penelitian yang dilakukan, menjawab dari rumusan masalah yang telah dikemukakan berdasarkan data yang telah diperoleh.

BAB V: PENUTUP

Berisi tentang kesimpulan dan saran, dimana kesimpulan merupakan jawaban singkat dari rumusan masalah dan penelitian yang telah dilakukan sedangkan saran merupakan saran dari peneliti yang diharapkan dapat membangun bagi Instansi yang bersangkutan



BAB II

KAJIAN PUSTAKA

A. Pengertian dan Teori-teori Efektivitas

Secara bahasa efektivitas berasal dari kata “efektif” yang berarti ada efeknya (akibatnya, pengaruh, kesannya) dapat membawa hasil, berdaya guna (tentang tindakan).

Menurut Soerjono Soekanto, efektifitas diartikan sebagai taraf sampai sejauh mana suatu kelompok mencapai tujuannya, hukum dikatakan efektif bila terjadi dampak hukum yang positif. Dengan demikian hukum mencapai sasarannya di dalam membimbing ataupun perilaku manusia sehingga menjadi perilaku hukum.⁶

Efektifitas hukum mempunyai hubungan erat dengan usaha yang dilakukan yaitu agar hukum yang diterapkan benar-benar hidup dalam masyarakat. Artinya hukum tadi benar-benar berlaku secara sosiologis, berfungsinya hukum sedemikian itu sangat tergantung pada usaha menanamkan ketentuan hukum tersebut, reaksi masyarakat dan jangka waktu menanamkan hukum tersebut. Penegakan hukum yang efektif tidak mungkin terlaksana tanpa bantuan warga masyarakat secara aktif.

Suatu sikap tindak/ perilaku hukum lazimnya mempunyai pengaruh tertentu apabila berhubungan dengan tingkah laku pihak-pihak lain. Suatu sikap tindak atau perilaku hukum dianggap efektif, apabila sikap tindak/ perilaku pihak lain menuju pada tujuan yang dikehendaki, artinya apabila pihak lain tersebut

⁶ Soerjono soekanto, *efektivikasi hukum dan peranan sanksi*, remadaja karya, Bandung, 1985, hlm 3

mematuhi hukum. Partisipasi masyarakat sangat diperlukan dalam menciptakan hukum yang efektif. Pelaksanaan hukum dapat berlangsung dalam masyarakat secara normal karena tiap-tiap individu menaati dengan kesadaran, bahwa apa yang ditentukan hukum tersebut sebagai suatu keharusan atau sebagai sesuatu yang memang sebaiknya di laksanakan. Pelaksanaann dan penegakan hukum juga harus memperhatikan kemanfaatan/ kegunaannya bagi masyarakat. Karenanya pelaksanaan dan penegakkan hukum harus memberi manfaat bagi masyarakat.

Menurut Sorjono Soekanto faktor-faktor yang mempengaruhi efektifitas penegakan hukum adalah :⁷

1. Faktor hukum itu sendiri.
2. Faktor penegak hukum.
3. Faktor masyarkat.
4. Faktor sarana dan Prasarana.
5. Faktor kebudayaan.

Apabila kita berbicara tentang *Law as a tool of social engenering* maka kita akan berbicara tentang teori yang dikemukakan oleh Wolfgang Friedmn yaitu teori tentang Efektifitas. Di dalam teori ini friedman mengungkapkan bahwa agar berfungsinya hukum pada masyarakat bergantung pada :⁸

1. Substansi
2. Struktur
3. Culture

⁷ Soejono soekanto, *faktor-faktor yang mempengaruhi penegakan hukum*, raja grafindo persada, Jakarta, 2004, hlm 8

⁸ Ibid, hlm 59

B. Tinjauan Umum tentang *Responsible Riding*

Responsible Riding merupakan program dan kampanye lanjutan dari program sebelumnya, yaitu *Safety Riding*. Program *Responsible Riding* merupakan upaya dari Kepolisian untuk memberikan pemahaman kepada masyarakat tentang pentingnya arti keselamatan dengan semangat saling menghargai di jalan dan bertanggung jawab tidak hanya untuk keselamatan sendiri melainkan juga harus bertanggung jawab pada keselamatan pengguna jalan lainnya.

Responsible Riding dapat diartikan sebagai mengemudi yang bertanggung jawab, dengan menumbuhkan rasa saling menghargai dan menyadari bahwa jalan ini merupakan milik bersama, sehingga tidak perlu saling serobot dan merasa dirinya adalah prioritas utama di jalan.⁹

Responsible Riding merupakan proses dari sebuah upaya untuk memberikan pencerahan kepada pengendara agar dapat terbentuk sebuah budaya lalu lintas yang disiplin dan bertanggung jawab, demi keselamatan dan kelancaran bersama. Adapun dasar dari pelaksanaan *Responsible Riding* adalah :

1. Surat Telegram Kapolda Jatim No. Pol : ST/730/IX/2008/Dit Latntas Tanggal 8 September 2008, tentang Rapat Kordinasi Persiapan kegiatan *Responsible Riding* di jajaran Polda Jatim.
2. Surat Telegram Kapolda Jatim No. Pol : ST/251/IX/2008/Dit Latntas Tanggal 8 September 2008, tentang pelaksanaan kegiatan *Responsible Riding* di jajaran Polda Jatim.

⁹ Muhammad Iqbal AKBP, Opcit

3. Surat Perintah Kapolres Madiun No. Pol : Sprin/376/IX/2008/Dit Latntas Tanggal 8 September 2008, tentang Perintah pelaksanaan kegiatan *Responsible Riding* di jajaran Polres Madiun.

Adapun isi dari program *responsible riding* adalah :

1. Tidak berkendara secara zig – zag.
2. Tidak mengemudi dengan kecepatan tinggi.
3. Memberi tanda ketika pindah jalur.
4. pejalan kaki menyeberang di jembatan penyeberangan atau zebra cross.
5. MPU, taxi dan roda dua menggunakan lajur kiri.
6. Gunakan halte untuk naik turun angkutan umum.
7. Jangan mengemudi sambil berponsel.
8. Nyalakan lampu meskipun siang hari untuk berkendara roda dua.

C. Tinjauan Umum tentang Polisi Republik Indonesia (Polri)

1. Asal Kata dan Pengertian.

Kata “polisi” dalam bahasa indonesia merupakan kata pinjaman dan jelas berasal dari kata belanda “*politie*”. Adapun kata Belanda “*politie*” didasarkan atas serangkain kata Yunani Kuno dan Laitn yang berasal dari kata Yunani-Kuno “*polis*”. Kata tersebut berarti “kota” atau “negara kota”. Atas dasar perkembangan itu maka kata “*polis*”, mendapat pengertian “negara” dan dalam bentuk-bentuk perkembangannya masuk unsur “pemerintah” dan lain sebagainya. Kata Yunani-kuno tersebut masuk kedalam bahasa Lain sebagai “*poliia*” dan kata itulah yang

diduga menjadi kata dasar kata “*police*” (Inggris), “*politie*” (Belanda), “polisi” (Indonesia)¹⁰

Bilamana secara tepat kata “polisi” mendapat arti yang kini digunakan, sulit dipastikan. Namun demikian, perkembangan sebagaimana dicatat di Inggris, yang dicatat penggunaan kata “*police*” sebagai kata kerja yang berarti “memerintah” dan “mengawasi” (sekitar tahun 1589). Selanjutnya sebagai kata benda diartikan “pengawasan”, yang kemudian meluas dan menunjukkan “organisasi yang menangani pengawasan dan pengamanan” (Tahun 1716). Di Indonesia, istilah polisi ‘ digunakan dalam pengertian “organisasi pengamanan” pada abad ke-19 dalam Inggris dari 1811 – 1817. wilayah Indonesia saat itu merupakan bagian dari wilayah yang dipimpin “bupati” masing-masing diserahkan tugas pengamanan tertib hukum dan polisi bertanggungjawab pada bupati setempat itu.

Dari kata “polisi” tersebut. Kemudian para cendekiawan Kepolisian menyimpulkan bahwa terdapat 3 pengertian, yaitu :

- a. Polisi sebagai fungsi,
- b. Polisi sebagai organ kenegaraan dan
- c. Polisi sebagai jabatan atau petugas.

Yang banyak disebut sehari-hari adalah pengertian polisi sebagai pejabat atau petugas. tiga pengertian kata polisi tersebut, kadang dicampur adukkan oleh masyarakat, yang seharusnya diartikan sesuai dengan konteks yang menyertai. Oleh karena itu timbul penilaian yang sebenarnya untuk individu (pejabat) tetapi diartikan sebagai tindakan suatu lembaga (alat negara)

¹⁰ Profesionalisme Republik Indonesia, <http://one.indoskripsi.com/click/7885/0> (23 Februari 2009).

2. Kepolisian Negara Republik Indonesia

Secara historis, posisi kelembagaan kepolisian pada masa penjajahan Hindia Belanda Kepolisian berada di bawah *Procedur General* (Jaksa Agung), baik itu *Besturs Politie* (Polisi Pamong Praja) maupun *Algeneu Politie* (polisi umum). Pada masa revolusi tanggal 19 Agustus 1945, Kepolisian merupakan bagian dari Departemen Dalam Negeri.

3. Visi dan Misi Kepolisian RI

Berdasarkan Undang-undang Kepolisian Nomor 2 tahun 2002, visi Polri adalah “Polri yang mampu menjadi pelindung, pengayom dan pelayan masyarakat, serta sebagai aparat penegak hukum yang profesional yang selalu menjunjung tinggi hak asasi manusia, pemeliharaan keamanan dan ketertiban masyarakat, serta mewujudkan keamanan dalam negeri dalam suatu kehidupan nasional yang demokratis dan masyarakat yang sejahtera”.

Sedangkan Misi Polri yaitu :

- a. Memberikan perlindungan, pengayoman dan pelayanan kepada masyarakat (meliputi aspek *security, surety, safety, and peace*)
- b. Memberi bimbingan kepada masyarakat melalui upaya Preemptif dan Preventif yang dapat meningkatkan kesadaran dan kekuatan hukum masyarakat.
- c. Menegakkan hukum secara profesional dengan menjunjung tinggi hukum dan hak asasi manusia menuju kepada adanya kepastian hukum dan rasa keadilan.

- d. Memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat dengan tetap memperhatikan norma-norma dan nilai yang berlaku dalam bingkai integritas wilayah hukum Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Dari gambaran Visi dan Misi Polri diatas dapat kita ketahui bahwa dewasa ini orientasi pelaksanaan tugas Polri adalah memberi perlindungan dan pelayanan kepada masyarakat.

4. Tugas dan Wewenang Kepolisian RI

Undang-undang No. 20 tahun 1982 Tentang ketentuan-ketentuan pokok pertahanan keamanan Negara Republik Indonesia, pasal 30 ayat (4) merumuskan Tugas Pokok Polri sebagai berikut:

- a. Selaku alat Negara penegak hukum memelihara serta meningkatkan tertib hukum dan bersama-sama dengan segenap komponen kekuatan pertahanan keamanan negara lainnya membina ketentaman masyarakat dalam wilayah negara guna mewujudkan keamanan dan ketertiban masyarakat.
- b. Melaksanakan tugas Kepolisian selaku pengayom dalam memberikan perlindungan dalam pelayanan kepada masyarakat bagi tegaknya ketentuan peraturan perundang-undangan.
- c. Membimbing masyarakat bagi terciptanya kondisi yang menunjang terselenggaranya usaha dan kegiatan sebagaimana dihuruf a dan huruf b ayat (4) pasal ini.

Dalam Undang-undang Kepolisian No. 2 tahun 2002, tugas pokok Kepolisian Negara Republik Indonesia adalah : Pertama, Memelihara keamanan

dan ketertiban masyarakat, kedua, menegakkan hukum, dan ketiga, Memberikan perlindungan, pengayoman dan pelayanan kepada masyarakat.

Masih ada pasal lain yang menjabarkan tugas pokok Polri yaitu tercantum pada penjelasan pasal 39 ayat (2) UU no. 20 Tahun 1982, yaitu :

- a. Mengusahakan ketaatan diri dan warga masyarakat terhadap hukum dan peraturan perundang-undangan
- b. Melaksanakan penyidikan perkara berdasarkan peraturan perundang-undangan
- c. Mencegah dan menanggulangi tumbuhnya penyakit masyarakat dan aliran kepercayaan yang dapat menimbulkan perpecahan atau mengancam persatuan dan kesatuan bangsa
- d. Memelihara keselamatan jiwa raga, harta benda dan lingkungan alam dari gangguan ketertiban atau bencana, termasuk memberikan perlindungan dan pertolongan, yang dalam pelaksanaannya wajib menjunjung tinggi harkat dan martabat manusia, hukum dan peraturan perundang-undangan.
- e. Menyelenggarakan kerjasama dan koordinasi dengan instansi, badan atau lembaga yang bersangkutan dengan fungsi dan tugasnya.
- f. Dalam keadaan darurat, bersama-sama segenap komponen. Kekuasaan pertahanan keamanan negara melaksanakan tugas sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

Dalam Undang-undang Kepolisian No. 2 tahun 2002, tugas pokok Kepolisian Negara Republik Indonesia adalah :

- a. Memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat,

- b. Menegakkan hukum, dan
- c. Memberikan perlindungan, pengayoman dan pelayanan kepada masyarakat.

Dari uraian tugas diatas, pada hakekatnya tugas pokok Polri adalah menegakkan hukum, membina keamanan dan ketertiban masyarakat (kamtibmas) serta pelayanan dan pengayom masyarakat.

Untuk melaksanakan tugas tersebut, kepada masing-masing anggota polisi diberi wewenang. Wewenang kepolisian diatur dalam pasal 15 Undang-Undang No. 28 Tahun 1997 :

- 1) Menerima laporan dan pengaduan;
- 2) Melakukan tindakan pertama di tempat kejadian;
- 3) Mengambil sidik jari dan identitas lainnya serta memotret seseorang;
- 4) Mencari keterangan dan barang bukti;
- 5) Menyelenggarakan Pusat Informasi Kriminal Nasional
- 6) Membantu menyelesaikan perselisihan warga masyarakat yang dapat mengganggu ketertiban umum;
- 7) Mencegah dan menanggulangi tumbuhnya penyakit masyarakat;
- 8) Mengawasi aliran kepercayaan yang dapat menimbulkan perpecahan atau mengancam persatuan dan kesatuan bangsa;
- 9) Memberikan bantuan pengamanan dalam sidang dan pelaksanaan putusan pengadilan kegiatan instansi lain, serta kegiatan masyarakat;
- 10) Melaksanakan pemeriksaan khusus sebagai bagian dari tindakan kepolisian dalam rangka pencegahan;
- 11) Menerima dan menyimpan barang temuan untuk sementara waktu;

- 12) Mengeluarkan surat izin dan/atau surat keterangan yang diperlukan dalam rangka pelayanan;
- 13) Mengeluarkan peraturan Kepolisian dalam lingkup kewenangan administratif Kepolisian yang mengikat warga masyarakat.

D. Tinjauan Umum tentang Kecelakaan dan Pelanggaran Lalu Lintas

1. Kecelakaan lalu lintas

Untuk memudahkan pemahaman tentang kecelakaan lalu lintas, penulis akan menguraikan istilah dari kecelakaan, jalan, lalu lintas dan kerusakan benda atau luka-luka dalam hubungannya dengan kecelakaan lalu lintas.¹¹

- a. Kecelakaan adalah kejadian yang tidak disengaja atau tidak disangka-sangka dengan akibat kematian, luka-luka atau kerusakan benda. Kecelakaan selalu mengandung unsur "tidak disengaja" atau tidak disangka-sangka" dan menimbulkan rasa heran atau tercengang kepada orang yang mengalami kecelakaan itu. Kalau orang menabrak dengan sengaja (dengan direncanakan lebih dahulu), maka ini bukan kecelakaan lalu lintas. Dan tabrakan yang dilakukan dengan sengaja atau direncanakan lebih dahulu itu mengakibatkan orang mati, maka perbuatan itu termasuk penganiayaan atau pembunuhan.
- b. Jalan adalah suatu prasarana perhubungan darat dalam bentuk apapun meliputi segala bagian jalan termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu-lintas, yang selanjutnya ditetapkan pula pengertian jalan umum dan jalan khusus.

¹¹ Djajoesman, *Polisi dan Lalu Lintas*. Bandung, 1976, hlm. 68

Dalam undang-undang 14 tahun 1992 yang dimaksud dengan jalan adalah dalam pengertian jalan umum sebagaimana dimaksud dalam undang-undang no 13 tahun 1980, yaitu jalan yang diperuntukkan bagi lalu-lintas umum.

Berdasarkan hal tersebut maka dalam undang-undang no 14 tahun 1992 ini pengertian jalan tidak termasuk jalan khusus, yaitu jalan yang tidak diperuntukkan bagi lalu-lintas umum, antara lain jalan inspeksi pengairan, jalan perkebunan, jalan pertambangan, jalan kehutanan, jalan kompleks bukan untuk umum jalan untuk keperluan pertahanan dan keamanan Negara.

- c. Lalu lintas adalah setiap pemakai jalan baik perorangan maupun dalam kelompok yang menggunakan jalan sebagai suatu ruang gerak dengan atau tanpa alat penggerak. Dalam kecelakaan lalu lintas maka harus ada satu pemakai jalan yang bergerak.
- d. Kerusakan benda atau luka-luka harus ada untuk menentukan suatu kecelakaan sebagai kecelakaan lalu lintas.

Kecelakaan lalu-lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak disangka-sangka dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pemakai jalan lainnya mengakibatkan korban manusia atau kerugian harta benda

Pengertian-pengertian klasifikasi korban dari kecelakaan lalu-lintas maupun kerugian materil adalah sebagai berikut :

- a. Korban meninggal dunia adalah korban yang dipastikan mati sebagai akibat kecelakaan lalu lintas, dalam waktu paling lama 30 (tiga puluh) hari setelah kecelakaan tersebut.

- b. Korban luka berat adalah Korban yang karena luka lukanya menderita cacat tetap atau selama hidupnya tidak akan cakap lagi melakukan pekerjaan jabatan atau berubah pikiran (akal) lebih dari 4 (empat) Minggu lamanya atau harus dirawat lebih dari 30 (tiga puluh) hari sejak terjadinya kecelakaan atau gugurnya kandungan atau luka luka lainnya yang menurut visum dokter ditentukan sebagai luka berat.
- c. Korban luka ringan adalah korban yang tidak termasuk dalam pengertian korban meninggal dan korban luka berat.
- d. Kerugian materiil adalah kerugian yang diakibatkan karena kecelakaan lalu lintas yang dapat berupa kerusakan pada kendaraan yang terlibat dan benda benda lainnya yang terdapat di sekitar tempat terjadinya kecelakaan lalu lintas tersebut

2. Pelanggaran Lalu-lintas

Topik peraturan lalu lintas merupakan hal yang menarik, oleh karena itu peraturan tersebut merupakan taat hukum yang terutama mengatur masalah-masalah lalu lintas. Lagi pula merupakan suatu ciri, bahwa terdapat kecenderungan yang kuat akan luasnya peranan peraturan lalu lintas di dalam kehidupan sehari-hari. Secara sadar maupun secara tidak sadar, warga masyarakat berhadapan dengan segala macam aspek peraturan lalu lintas yang semakin besar intensitasnya, sehingga semakin banyak pula menimbulkan masalah.

Tidak jarang dalam kehidupan sehari-hari kita pernah melakukan pelanggaran terhadap lalu-lintas baik itu sengaja atau tidak disengaja. Untuk lebih

jelasan kita perlu mengetahui apa itu pelanggaran lalu lintas, pelanggaran lalu lintas adalah perbuatan atau tindakan seseorang yang bertentangan dengan ketentuan peraturan perundangan-undangan lalu lintas jalan sebagaimana dimaksudkan dalam pasal 23 ayat 1 dan 2, pasal 24 ayat 1 huruf a dan b Undang-Undang No.14 tahun 1992 tentang lalu lintas dan angkutan jalan.

Dalam surat keputusan Mahkamah Agung, Menteri Kehakiman, Jaksa Agung dan kepala Kepolisian RI tanggal 22 Desember 1992 dinyatakan terdapat 27 jenis pelanggaran yang diklasifikasikan menjadi tiga (3) bagian yaitu :

1. Klasifikasi jenis pelanggaran ringan adalah :
 - a. Melanggar ketentuan persyaratan lampu, rem dan isyarat dengan bunyi bagi kendaraan tidak bermotor.
 - b. Melanggar rambu-rambu perintah atau rambu-rambu larangan.
 - c. Melanggar marka membujur garis utuh tunggal atau ganda.
 - d. Melanggar marka melintang garis utuh sebagai batas berhenti.
 - e. Melanggar ketentuan lampu-lampu isyarat dan alat-alat pemantul cahaya.
 - f. Melanggar larangan melewati kendaraan lain dipersimpangan atau perlintasan.
 - g. Melanggar larangan melewati kendaraan lain yang sedang memberi kesempatan penyebrangan jalan.
 - h. Melanggar kewajiban untuk mendahulukan kendaraan yang memiliki hak utama.
 - i. Melanggar larangan berhenti atau parkir ditempat-tempat tertentu.

- j. Melanggar menggunakan helm bagi pengemudi atau penumpang sepeda motor atau mobil tanpa rumah-rumah.
 - k. Melanggar larangan membunyikan klason pada tempat-tempat tertentu yang dinyatakan dengan rambu-rambu.
 - l. Melanggar ketentuan penggunaan sirine.
 - m. Melanggar ketentuan batas kecepatan maksimum.
2. Klasifikasi jenis pelanggaran sedang adalah :
- a. Kendaraan tanpa dilengkapi tanda bukti lulus bagi mobil, bus, truk, kendaraan umum dan truk gandeng.
 - b. Tidak menunjukkan SIM (Surat Ijin Mengemudi) sesuai ketentuan.
3. Klasifikasi jenis pelanggaran berat adalah :
- a. Melanggar ketentuan pengangkutan orang atau barang tidak sesuai dengan peruntukannya
 - b. Melanggar persyaratan teknis dan layak jalan yang meliputi persyaratan lampu dan komponen pendukung bagi kendaraan bermotor.

Pelanggaran dapat ditinjau dari sudut si pelanggar dan ditinjau dari akibat yang ditimbulkan :¹²

1. Ditinjau dari sudut si pelanggar, pelanggaran lalu lintas dapat dibagi :
 - a. Pelanggaran lalu lintas tidak bergerak (standing Violation).
Contoh : Pelanggaran tanda-tanda larangan parkir, dsb.
 - b. Pelanggaran lalu lintas bergerak (Moving violation).
Contoh : melampui batas kecepatan.

¹² Naning, Ramdlon, *Menggairahkan Kesadaran Hukum Masyarakat dan Disiplin Penegak Hukum Dalam Lalu Lintas*, Bina Ilmu, Surabaya, 1983, hlm. 26

2. Ditinjau dari akibat yang ditimbulkan, pelanggaran lalu lintas dibagi atas :
 - a. pelanggaran yang menimbulkan kecelakaan lalu lintas.
 - b. pelanggaran yang tidak mengakibatkan kecelakaan lalu lintas.

Dari pengertian tersebut akan didapatkan unsur-unsur pelanggaran peraturan lalu lintas seperti berikut :

1. Adanya unsur-unsur perbuatan yang bertentangan dengan Undang-undang atau menyalahi rambu-rambu lalu lintas.
2. Menimbulkan akibat hukum.

Jadi pengertian pelanggaran lalu lintas lebih sempit jika dibandingkan dengan pengertian pelanggaran pada umumnya, hal ini disebabkan karena ruang lingkupnya lebih khusus hanya mengenai lalu lintas.

Mengenai ancaman pidana bagi pelanggaran lalu lintas dalam praktek peradilan adalah pidana denda atau pidana kurungan. Didalam pelanggaran peraturan lalu lintas terdapat dua golongan yaitu pelanggaran peraturan lalu lintas yang dilakukan dengan unsur kesengajaan (delik dolus) dan pelanggaran peraturan lalu lintas yang dilakukan dengan tidak adanya unsur kesengajaan (delik Culpa)

Pelanggaran peraturan lalu lintas yang dilakukan dengan unsur kesengajaan yang dimaksud disini adalah pelanggaran yang dilakukan oleh pengemudi kendaraan atau pemakai jalan terhadap peraturan yang berlaku secara sengaja. Misalnya tidak membawa kelengkapan surat-surat yang diperuntukan bagi dirinya sebagaimana yang dimaksud dalam pasal 23 ayat 1 huruf c Undang-undang no 14 tahun 1992 tentang lalu lintas dan angkutan jalan. Jadi dalam hal ini

jelas ia mengetahui kemungkinan daripada akibat yang diperbuatnya dan ia harus mempertanggung jawabkan.

Baik pelanggaran lalu lintas yang dilakukan dengan sengaja maupun kealpaan, diharuskan mempertanggung jawabkan perbuatannya karena kesengajaan dan kealpaan merupakan unsur dari kesalahan.

Kesalahan dalam arti yang seluas-luasnya terdiri dari 3 unsur, yaitu :

1. Adanya kemampuan pertanggungjawabkan pada si pembuat, artinya keadaan jiwa si pembuat harus normal.
2. Adanya hubungan batin antara si pembuat dengan perbuatannya, yang berupa kesengajaan (dolus) atau kealpaan (culpa). Ini disebut bentuk-bentuk kesalahan.
3. Tidak ada alasan yang menghapuskan kesalahan atau tidak ada alasan pemaaaf.

Yang termasuk pelanggaran peraturan lalu lintas sebenarnya banyak sekali, tidak hanya menyangkut pemaki jalan raya yang menggunakan kendaraan bermotor saja, tetapi meliputi semua pemaki jalan termasuk pengendara kendaraan yang tidak bermotor dan pejalan kaki yang mengukana jalan raya itu sendiri dimana tidak jarang dari mereka yang sering melakukan pelanggaran terhadap lalu lintas.

Perbedaan antara kejahatan dan pelanggaran yaitu :

- a. Pidana penjara hanya diancamkan pada tindak pidana kejahatan saja.
- b. Jika menghadapi kejahatan maka bentuk kesalahan (kesengajaan atau Kealpaan) yang diperlukan disitu, harus dibuktikan oleh jaksa, sedangkan jika menghadapi pelanggaran maka hal tersebut tidak diperlukan.

- c. Tenggang waktu daluarsa, baik untuk hak menentukan maupun hak perjalanan pidana bagi pelanggaran adalah lebih pendek daripada kejahatan tersebut masing-masing adalah satu tahun dan dua tahun.

Berkaitan dengan penjelasan diatas pelanggaran lalu lintas termasuk ke dalam jenis-jenis tindak pidana. Namun pelanggaran lalu lintas tidak termasuk kedalam rumusan KUHP buku ke III, karena permasalahan mengenai pelanggaran lalu lintas diatur tersendiri yaitu diatur tersendiri yaitu diatur pada UU no 14 tahun 1992 tentang lalu lintas dan angkutan jalan besrtaperaturan pelaksanaannya yaitu Peraturan Pemerintah no. 41, 42, 43, 44 tahun 1993. dalam hal ini belaku *asas lex specialis derogat generalis*.



BAB III

METODE PENELITIAN

A. Pendekatan

Penelitian ini menggunakan metode pendekatan yuridis-sosiologis. Pendekatan yuridis digunakan untuk mengkaji permasalahan dari segi hukum, sedangkan pendekatan sosiologis digunakan untuk mengkaji permasalahan dari segi sosiologis, yang artinya dalam membahas penelitian tersebut didasarkan pada kenyataan-kenyataan yang ada di lapangan.¹³ Dalam mengumpulkan data diperlukan metode yang sesuai dan tepat dengan tujuan pembahasan, sehingga lebih mudah dalam memperoleh atau mengumpulkan data yang diperlukan. Dalam penelitian ini yang menjadi tujuan adalah untuk mengetahui bagaimana efektifitas program *responsible riding* yang dibuat oleh kepolisian untuk menekan tingkat kecelakaan dan pelanggaran bagi pengendara roda dua.

B. Lokasi

Di dalam penelitian ini guna mendapat bahan hukum yang akurat penulis mengambil data di Satlantas Polres Madiun karena di wilayah Madiun angka kecelakaan tinggi hal ini disebabkan oleh adanya persimpangan yang volumenya cukup tinggi antara arus yang melintas ke Jawa Tengah dan di wilayah lokal.

¹³ Bambang Sunggono, Metode Penelitian Hukum, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta, 1998, hlm. 43

Daerah rawan laka lantas yaitu : Surabaya – Madiun km 134 – 136 tanjakan widas desa Petung, desa Pajaran kecamatan Saradan, kabupaten Madiun.¹⁴

C. Jenis data

Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder.

1. Data primer, yaitu data yang diperoleh dari penelitian di lapangan yang terkait dengan efektifitas program *responsible riding* yang dibuat oleh kepolisian untuk menekan tingkat kecelakaan dan pelanggaran bagi pengendara roda dua melalui wawancara langsung dengan responden.
2. Data sekunder, yaitu data yang diperoleh dari kepustakaan berupa literature dari buku, peraturan perundangan-undangan yang berkaitan dengan permasalahan dalam penelitian, data arsip dan data resmi lainnya, browsing dari internet.

D. Sumber Data

1. Sumber data primer diperoleh melalui wawancara langsung dengan pihak-pihak yang terkait, antara lain dengan Kepala Satlantas Polres Madiun, kepala unit kecelakaan lantas dan staff Satlanta Polres Madiun.
2. Data sekunder diperoleh dari penelusuran kepustakaan berupa literature dari buku, peraturan perundangan-undangan yang berkaitan dengan permasalahan dalam penelitian antara lain UU no. 14 tahun 1992 tentang

¹⁴ Wawancara dengan Kasat lantas Polres madiun Purwadi AKP, tanggal 26 Februari 2009 .

lalu lintas dan angkutan jalan, UU no. 2 tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia, Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No 41 tahun 1993 tentang Angkutan Jalan, Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 42 tahun 1993 tentang Pemeriksaan Kendaraan Bermotor Di jalan, Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 43 tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan, Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 44 tahun 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi, arsip di Satlantas Polres Madiun, data dari statistik Satlantas Polres Madiun, data hasil laporan sejenis (Skripsi), catatan-catatan penting lainnya yang terkait dengan obyek penelitian dan browsing dari internet.

E. Teknik Pengumpulan Data

Data dalam penelitian ini terdiri dari data primer dan data sekunder, pengumpulan data dilakukan dengan cara :

1. Teknik pengumpulan data primer menggunakan teknik wawancara yang dilakukan adalah dengan wawancara terarah yaitu peneliti sudah mengatur pertanyaan-pertanyaan tertentu dengan membatasi aspek-aspek permasalahan yang diperiksa.
2. Teknik pengumpulan data sekunder menggunakan teknik kepustakaan yaitu teknik pengumpulan data dengan mencatat dan memanfaatkan data yang ada pada instansi yang berhubungan dengan peneliti berupa dokumen, bahan laporan yang terkait dengan masalah penelitian agar

mendapatkan data dan informasi yang diperlukan yang dapat mendukung penelitian.

F. Polulasi, Sampel dan Responden

Populasi adalah seluruh obyek atau seluruh individu atau seluruh gejala atau seluruh kejadian atau seluruh unit yang diteliti atau populasi adalah keseluruhan atau himpunan obyek dengan ciri yang sama.¹⁵ Populasi dalam penelitian ini adalah Polisi di Polres Madiun dan Pengendara roda dua.

Sampel adalah himpunan bagian atau bagian dari populasi. Sampel pada penelitian ini menggunakan teknik *purposive sampling*, yaitu cara pengambilan responden yang didasarkan pada pemahaman dan keterkaitan dengan permasalahan penelitian. Sampel penelitian ini adalah :

1. Kepala Satlantas Polres Madiun.
2. Kepala Unit kecelakaan Lantas Polres Madiun.

Responden awal yang akan di pakai dalam penelitian ini yang merupakan informan kunci adalah 5 orang pengendara sepeda motor.

G. Teknik Analisa Data

Adapun data yang telah dikumpulkan dilakukan dengan menggunakan metode *deskriptif analisis* yaitu data dipaparkan secara menyeluruh kemudian dilakukan analisis sehingga dapat disusun suatu kesimpulan yang menjawab

¹⁵ Bambang Sunggono, opcit, hlm. 118

permasalahan yang ada. Jadi metode ini mempelajari pernyataan responden serta kenyataan yang ada sebagai sesuatu yang utuh.



BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. GAMBARAN UMUM

1. Letak Geografis

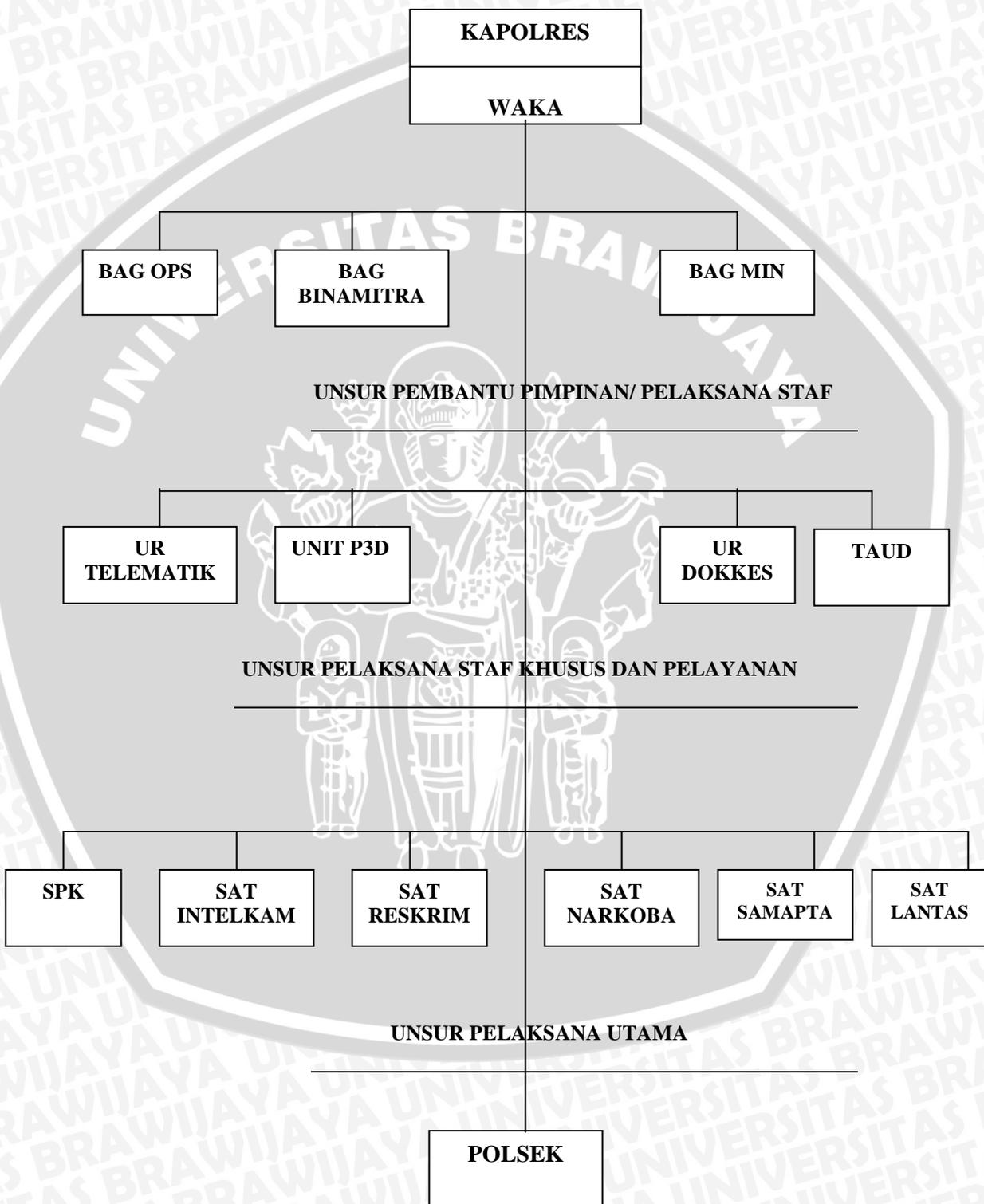
Polres Madiun sebagai suatu lembaga atau organisasi adalah wadah kerjasama orang-orang untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan. Wilayah hukum dari Polres Madiun adalah daerah-daerah yang berada di wilayah Kabupaten Madiun.

Kabupaten Madiun merupakan salah satu dari 29 kabupaten di wilayah Jawa Timur. Luas wilayah 1.010,86 Km², atau 101.086 Ha, secara administratif terbagi ke dalam : 15 Kecamatan, 8 Kelurahan, 198 Desa. Secara astronomis terletak pada posisi 7°12' - 7°48'30 Lintang Selatan dan 111°25'45 - 111°51 Bujur Timur dengan batas-batas wilayah sebagai berikut :

- a. Sebelah Utara : Kabupaten Bojonegoro
- b. Sebelah Barat : Kabupaten Magetan dan Kabupaten Ngawi
- c. Sebelah Selatan : Kabupaten Ponorogo
- d. Sebelah Timur : Kabupaten Nganjuk

Rekapitulasi daftar susunan personil Polres Madiun berdasrkan SK Kapolri No.Pol : SKEP/07/1/2005,tanggal : 31-01-2005 sebagi berikut :

BAGAN 1
STRUKTUR ORGANISASI POLRES MADIUN



Keterangan :

a. Kepala Polisi Resort (Kapolres)

Pimpinan Polres yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Kapolda. Kapolres bertugas memimpin, membina dan mengawasi atau mengendalikan satuan-satuan organisasi dalam lingkungan Polres, serta memberikan saran pertimbangan dan melaksanakan tugas lain sesuai perintah Kapolda.

b. Wakil Kepala Polisi Resort (Wakapolres)

Wakapolres adalah pembantu utama Kapolres yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Kapolres. Wakapolres bertugas membantu kapolres dalam melaksanakan tugasnya dengan mengendalikan tugas-tugas staf seluruh satuan organisasi dalam jajaran polres, dan dalam batas kewenangannya memimpin polres dalam hal kapolres berhalangan serta melaksanakan tugas lain sesuai perintah Kapolres.

c. Bagian Operasional (Bag Ops)

Bag Ops adalah unsur pembantu pimpinan dan pelaksana staf polres yang berada di bawah Kapolres. Bag ops bertugas menyelenggarakan administrasi dan pengawasan operasional, perencanaan dan pengendalian operasi kepolisian, pelayanan fasilitas dan perawatan tahanan dan pelayanan atas permintaan perlindungan saksi atau korban kejahatan dan permintaan bantuan pengamanan proses peradilan dan pengamanan khusus lainnya.

d. Bagian Pembinaan Kemitraan (Bag Binamitra)

Bag Binamitra adalah unsur pembantu pimpinan dan pelaksana staf polres yang berada di bawah Kapolres. Bag Binamitra bertugas mengatur

penyelenggaraan dan mengawasi atau mengarahkan pelaksanaan penyuluhan masyarakat dan pembinaan bentuk-bentuk pengamanan swakarsa oleh satuan-satuan fungsi yang berkompeten, membina hubungan kerjasama dengan organisasi atau lembaga atau tokoh sosial kemasyarakatan dan instansi pemerintah, khususnya instansi Polsus atau PPNS dan pemerintah Daerah dalam kerangka otonomi daerah, dalam rangka peningkatan kesadaran dan ketaatan warga masyarakat pada hukum dan peraturan perundang-undangan, pengembangan pengamanan swakarasa dan pembinaan Polri-masyarakat yang kondusif bagi pelaksanaan tugas Polri.

e. Bagian Administrasi (Bag Min)

Bag Min adalah unsur pembantu pimpinan dan pelaksana staf polres yang berada di bawah Kapolres. Bag Min bertugas menyelenggarakan penyusunan rencana atau program kerja dan anggaran, pembinaan dan administrasi personel, pelatihan serta pembinaan dan administrasi logistik.

f. Urusan Telekomunikasi informatika (Ur Telematika)

Ur Telematika adalah unsur pelaksana staf khusus Polres yang berada di bawah Kapolres. Ur Telematika bertugas menyelenggarakan pelayanan telekomunikasi, pengumpulan dan pengolahan data serta penyajian informasi termasuk informasi kriminal dan pelayanan multimedia.

g. Unit Petugas Penegak Pelanggaran Disiplin (Unit P3D)

Unit P3D adalah unsur pelaksana staf khusus polres yang berada di bawah Kapolres. Unit P3D bertugas menyelenggarakan pelayanan pengaduan masyarakat tentang penyimpangan perilaku dan tindakan anggota

Polri dan pembinaan disiplin dan tata tertib, termasuk pengamanan internal, dalam rangka penegakan hukum pemuliaan profesi.

h. Urusan Kedokteran Kesehatan (Ur Dokkes)

Ur Dokkes adalah unsur pelaksana staf khusus polres yang berada di bawah Kapolres, yang pembentukannya ditetapkan dengan surat keputusan Kapolda setelah memperoleh persetujuan pejabat yang bertanggung jawab dalam pembinaan Polri. Ur Dokkes bertugas menyelenggarakan fungsi kedokteran kepolisian dalam rangka mendukung pelaksanaan tugas operasional Polri dan pelayanan kesehatan personel, baik dengan menggunakan sumber daya yang tersedia maupun melalui kerjasama dengan pihak lain.

i. Tata Usaha Dalam (Taud)

Taud adalah unsur pelayanan Polres yang berada di bawah Kapolres. Taud bertugas melaksanakan ketatausahaan perkantoran, kearsipan, dokumentasi, penyelenggaraan rapat, apel atau upacara, kebersihan dan ketertiban termasuk melaksanakan administrasi personel dan materiil atau logistik di lingkungan Polres.

j. Satuan Pelayanan Kepolisian (SPK)

SPK adalah unsur pelaksana utama Polres yang terdiri dari tiga unit dan disusun berdasarkan pembagian waktu (plug/shift) yang berada di bawah Kapolres. SPK bertugas memberikan pelayanan kepolisian kepada warga masyarakat yang membutuhkan, dalam bentuk penerimaan dan penanganan pertama laporan/pengaduan, pelayanan permintaan bantuan/pertolongan kepolisian, penjagaan markas termasuk penjagaan tahanan dan pengamanan

barang bukti yang berada di Mapolres dan penyelesaian perkara ringan/perselisihan antar warga, sesuai ketentuan hukum dan peraturan/kebijakan dalam organisasi Polri.

k. Satuan Intelijen Keamanan (Sat Intelkam)

Sat Intelkam adalah unsur pelaksana utama Polres yang berada di bawah Kapolres. Sat Intelkam bertugas menyelenggarakan/membawa fungsi intelijen bidang keamanan, termasuk persandian, dan pemberian pelayanan dalam bentuk surat ijin/keterangan yang menyangkut orang asing, senjata api dan bahan peledak, kegiatan sosial/politik masyarakat dan Surat Keterangan Rekaman Kejahatan (SKRK/Criminal Record) kepada warga masyarakat yang membutuhkan serta melakukan pengawasan/pengamanan atas pelaksanaannya.

l. Satuan Reserse Kriminalitas (Sat Reskrim)

Sat Reskrim adalah unsur pelaksana utama pada Polres yang berada di bawah Kapolres. Sat Reskrim bertugas menyelenggarakan/membina fungsi penyelidikan dan penyidikan tindak pidana, dengan memberikan pelayanan/perlindungan khusus kepada korban/pelaku, remaja, anak dan wanita, serta menyelenggarakan fungsi identifikasi, baik untuk kepentingan penyidikan maupun pelayanan umum, dan menyelenggarakan koordinasi dan pengawasan operasional dan administrasi penyidikan PPNS, sesuai ketentuan hukum dan perundang-undangan.

m. Satuan Narkotika dan Obat Berbahaya (Sat Narkoba)

Sat narkoba adalah unsur pelaksana utama pada Polres tipe "A1" "A2" dan "B1" yang merupakan pemekaran dari Sat Reskrim dan berada di bawah

Kapolres. Sat narkoba bertugas menyelenggarakan/membina fungsi penyelidikan dan penyidikan tindak pidana narkotika dan obat berbahaya (Narkoba) termasuk penyuluhan dan pembinaan dalam rangka pencegahan dan rehabilitasi korban/penyalahgunaan Narkoba.

n. Satuan Kesamaptaan (Sat Samapta)

Sat Samapta adalah unsur pelaksana utama Polres yang berada di bawah Kapolres. Sat Samapta bertugas menyelenggarakan/membina fungsi kesamaptaankepolisian/tugas polisi secara umum dan pengamanan objek khusus, termasuk pengambilan tindakan pertama di tempat kejadian perkara dan penanganan tindak pidana ringan, pengendalian massa dan pemberdayaan bentuk-bentuk pengamanan swakarsa masyarakat dalam rangka pemeliharaan keamanan dan ketertiban masyarakat.

o. Satuan Lalu Lintas (Sat Lantas)

Sat Lantas adalah unsur pelaksana utama Polres yang berada di bawah Kapolres. Sat Lantas bertugas menyelenggarakan/membina fungsi lalu lintas kepolisian, yang meliputi penjagaan, pengawalan, dan patroli, pendidikan masyarakat dan rekayasa lalu lintas, registrasi dan identifikasi pengemudi/kendaraan bermotor, penyidikan kecelakaan lalu lintas dan penegakan hukum dalam bidang lalu lintas, guna memelihara keamanan. Ketertiban dan kelancaran lalu lintas

2. Polisi Lalu Lintas

a. Visi dan Misi Polisi Lalu Lintas

Visi Polisi Lalu Lintas adalah menjamin tegaknya hukum di jalan yang bercirikan perlindungan, pengayoman dan pelayanan

masyarakat yang demokratis sehingga terwujud keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.

Misi Polisi Lalu Lintas adalah mewujudkan masyarakat pemakai jalan memahami dan yakin kepada Polantas sebagai pelindung, pengayom dan pelayan masyarakat dalam kegiatan pendidikan masyarakat lalu lintas, penegakan hukum lalu lintas, pengkajian masalah lalu lintas, registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi.

b. Tugas Polisi Lalu Lintas

Polisi lalu lintas adalah bagian dari polisi kota dan mewujudkan susunan pegawai-pegawai polisi yang khusus bertugas mengatur dan mengawasi lalu lintas di jalan-jalan umum. pegawai-pegawai diperkerjakan pada :

- 1) Pos-pos lalu lintas (yang bersifat tetap atau sementara)
- 2) Polisi lalu-lintas bersepeda
- 3) Brigade bermotor

Pos-pos lalu lintas harus dibatsi, sehingga hanya tempat-tempat yang sungguh-sungguh memerlukan diberikan.

Dalam hal ini diperhatikan keadaan setempat dengan mengingat antara lain :

- 1) Pos harus diadakan dipersimpangan jalan-jalan.
- 2) Banyaknya lalu lintas.
- 3) Waktu manakah banyak lalu lintas.
- 4) Berapa banyakkah jalan yang bertemu di suatu tempat.

- 5) Dapat atau tidaknya lalu lintas diatur dengan alat mekanik.

Pada umumnya pos-pos dijaga agen Polisi atau Komandan muda. Dan dalam beberapa hal khusus oleh Komandan atau pembantu Inspektur Polisi. Apabila dipandang perlu ditempatkan di suatu tempat di samping pegawai yang mengatur lalu lintas, lain lagi pegawai yang dapat memeriksa di tempat, jika perlu, atau memberikan petunjuk-petunjuk kepada khalayak ramai.

Polisi lalu lintas sepeda motor merupakan tenaga-tenaga cadangan untuk digerakan dengan cepat :¹⁶

- 1) Untuk menutup jalan-jalan pada waktu kebakaran dan kecelakaan besar di jalan umum dengan cepat.
- 2) Untuk berpatroli, mengantarkan kendaraan-kendaraan yang di kira mempunyai muatan lebih dari berat yang diizinkan, ke tempat penimbangan.
- 3) Mengatur, menjaga arak-arakan, demonstrasi dan sebagainya.

Brigade bermotor merupakan *mobile brigade* dari polisi lalu lintas yang anggotanya tak banyak jumlahnya, tugasnya yaitu :¹⁷

- 1) Melakukan pengawasan terhadap kecepatan kendaraan-kendaraan bermotor di tempat-tempat yang diberi pembatasan kecepatan.
- 2) Menjalankan pengawalan dan buka jalan
- 3) Menyampaikan berita-berita cepat dalam hal-hal luar biasa.

¹⁶ H.S.Djajoesman, opcit, hlm. 51

¹⁷ Ibid

Pekerjaan administrasi yang dilakukan bagian lalu lintas mempunyai tugas, yaitu :¹⁸

- 1) Menguji mereka yang memerlukan surat izin untuk menjalankan kendaraan bermotor.
- 2) Memberi surat izin untuk pengendara dan kendaraan-kendaraan bermotor dan menyelenggarakan tata usaha
- 3) Menyelenggarakan statistik tentang banyaknya lalu lintas dan jumlah kecelakaan lalu lintas dan sebagainya.

Tugas utama dari polisi lalu lintas dapat dibagi dalam 2 golongan yang besar ialah operatif dan administratif, dengan perincian sebagai berikut :¹⁹

- 1) Operatif
 - a) Meneriksa kecelakaan lalu lintas.
 - b) Mengatur lalu lintas.
 - c) Menegakan hukum lalu lintas
- 1) Administratif
 - a) Mengeluarkan surat izin mengemudi
 - b) Mengeluarkan surat tanda nomor kendaraan bermotor
 - c) Membikin stasistik / grafik dan pengumpulan semua data yang berhubungan dengan lalu lintas.

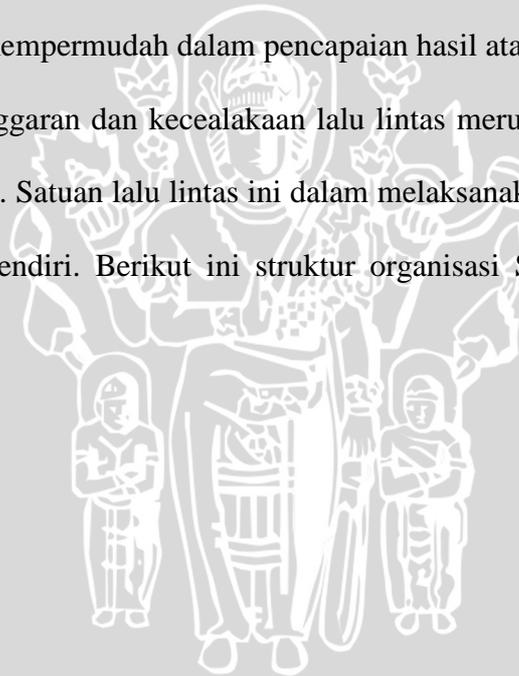
¹⁸ H.S.Djajoesman, opcit, hlm. 52

¹⁹ Ibid, hlm. 53

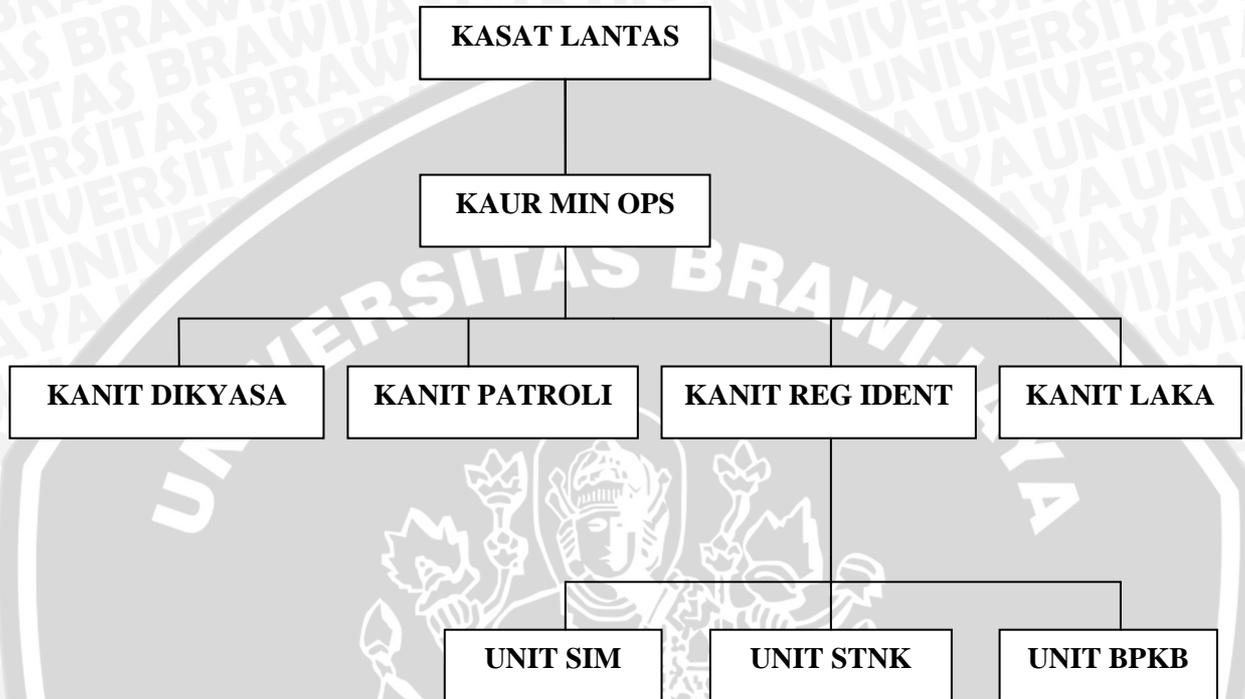
3. Struktur Organisasi Satlantas Polres Madiun

Polres Madiun sebagai suatu lembaga atau organisasi adalah wadah kerjasama orang-orang untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan. Untuk itu perlu suatu struktur organisasi yang lebih baik dan tertib. Hal ini bertujuan mempermudah pengelolaan atau sistem manajemen Kepolisian yang tepat guna, mendukung kelancaran proses kegiatan atau program-program yang telah dirancang sehingga dapat terkoordinir dan terorganisir secara sistimatis. Hal ini diwujudkan dalam bentuk pembagian tugas dan fungsi adanya kejelasan wewenang dan status dari masing-masing bagian dalam lembaga Kepolisian Resort Madiun serta mempermudah dalam pencapaian hasil atau target yang ideal.

Masalah pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas merupakan kewenangan dari Satuan Lalu lintas. Satuan lalu lintas ini dalam melaksanakan tugasnya dibagi menjadi unit-unit tersendiri. Berikut ini struktur organisasi Satuan Lalu Lintas Polres Madiun.



BAGAN 2
STRUKTUR ORGANISASI SATLANTAS POLRES MADIUN



Keterangan :

a. Kasatlantas (Kepala Satuan Lalu Lintas)

Kasatlantas Polres Madiun di pimpin oleh AKP Purwadi, mempunyai tugas yaitu mengajukan pertimbangan dan saran kepada Kapolres mengenai hal-hal yang berhubungan dengan lalu lintas dan bertanggung jawab atas pelaksanaan tugas kewajibannya kepada Kapolres, dalam melaksanakan tugas kewajibannya di bantu oleh Kaur Min Ops.

b. Kaur Min Ops (Kepala Urusan Administrasi Operasional), mempunyai tugas sebagai berikut:

1) Mengurusi segala administrasi yang berhubungan dengan lalu lintas.

- 2) Kordinator staff lalu lintas dalam rangka melaksanakan, merencanakan serta melaporkan kegiatan.
 - 3) Menyelenggarakan dan merencanakan operasional lalu lintas.
- c. Kanit Dikyasa (Kepala Unit Pendidikan Dan Rekayasa), mempunyai tugas sebagai berikut:
- 1) Memberikan pendidikan kepada masyarakat yang berkaitan dengan lalu lintas.
 - 2) Memberikan bimbingan dan penyuluhan serta penerangan kepada pengguna jalan.
- d. Kanit Patroli (Kepala Unit Patroli)
- Mempunyai tugas menyelenggarakan kegiatan dalam rangka preemtif, preventif dan represif pada pengguna jalan (pengaturan, penjagaan, pengawalan dan patroli).
- e. Kanit Reg Ident (Kepala Unit Registrasi dan Identifikasi)
- Mempunyai tugas menyelenggarakan kegiatan registrasi kendaraan bermotor dan pengemudi kendaraan bermotor (SIM, STNK, BPKB, plat nomor kendaraan).
- f. Kanit Laka (Kepala Unit Kecelakaan)
- Mempunyai tugas menangani kejadian kecelakaan lalu lintas yang terjadi dan menyelenggarakan penyidikan kecelakaan lalu lintas dalam rangka penegakan hukum.

4. Realita Kasus Pelanggaran dan Kecelakaan Lalu Lintas 45 Hari sebelum Dilaksanakannya Program *Responsible Riding*

Realita kasus pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas di wilayah kabupaten Madiun 45 hari sebelum dilaksanakannya Program *Responsible Riding* dapat dilihat dari data-data yang ada dibawah ini, yaitu mulai tanggal 25 Juli sampai dengan 7 September 2008, yakni mengenai data kecelakaan di **black spot terapi**, data kecelakaan bukan di **black spot terapi** dan data jenis pelanggaran. Adapun jenis-jenis data yang diperoleh sebagai berikut :

Situasi keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas (kantibcar lantas) 45 hari sebelum program *responsible riding*

- a. Data kecelakaan lalu lintas di **black spot terapi** 45 hari sebelum dilaksanakannya program *Responsible Riding* 2008 (tgl 25 Juli s/d 7 September 2008) sebagai berikut :



TABEL 1
DATA KECELAKAAN LALU LINTAS DI BLACK SPOT TERAPI
45 HARI SEBELUM DILAKSANAKANNYA PROGRAM
RESPONSIBLE RIDING TAHUN 2008

NO	KESATUAN	JUMLAH KEJADIAN	KORBAN			
			MD	LB	LR	KERMAT
1	POLRES MADIUN	3	4	-	1	5.600.000
		3	4	-	1	5.600.000

Sumber : Data sekunder, Polres Madiun, 2008, tidak diolah

Keterangan :

- 1) MD : Meninggal Dunia
- 2) LB : Luka Berat
- 3) LR : Luka Ringan
- 4) KERMAT : Kerugian Materiil
- 5) **Black spot terapi** : Daerah yang dianggab oleh satlantas Polres Madiun merupakan daerah rawan terjadinya kecelakaan dan pelanggaran lalu lintas sehingga diperlukannya pengawasan yang tinggi dari Satlantas Polres Madiun. **Black spot terapi** yang ditunjuk oleh Satlantas Polres Madiun Yaitu jalur Surabaya-Madiun Km 134-136 tanjakan Widas Ds. Petung, Ds Pajaran Kec. Saradan, Kab. Madiun.²⁰

²⁰ Wawancara dengan Kanit Laka Lantas Rakim IPTU tanggal 23 Mei 2009.

Pada data diatas terlihat di **black Spot terapi** 45 hari sebelum program *Responsible Riding* 2008 (tanggal 25 Juli s/d 7 September 2008) terdapat 3 kejadian kecelakaan yang menyebabkan 4 orang meninggal dunia dan 1 luka ringan. Sedangkan jumlah kerugian materiil yang diderita baik oleh korban maupun pelaku yaitu sebesar Rp. 5.600.000

- b. Data kecelakaan lalu lintas 45 hari sebelum dilaksanakannya program *Responsible Riding* 2008 (tanggal 25 juli s/d 7 September 2008) sebagai berikut :

TABEL 2
DATA KECELAKAAN LALU LINTAS
45 HARI SEBELUM DILAKSANAKANNYA PROGRAM
RESPONSIBLE RIDING TAHUN 2008

NO	KESATUAN	JUMLAH KEJADIAN	KORBAN			
			MD	LB	LR	KERMAT
1	POLRES MADIUN	25	13	-	37	71.200.000
		25	13	-	37	71.200.000

Sumber : Data Sekunder, Polres Madiun, 2008, tidak diolah

Keterangan :

- 1) MD : Meninggal Dunia
- 2) LB : Luka Berat
- 3) LR : Luka Ringan

4) KERMAT : Kerugian Materiil

Pada data diatas terlihat angka kecelakaan 45 hari sebelum program *Responsible Riding* 2008 (tanggal 25 Juli s/d 7 September 2008) terdapat 25 kejadian kecelakaan yang menyebabkan 13 orang meninggal dunia dan 37 luka ringan. Sedangkan jumlah kerugian materiil yang diderita baik oleh korban maupun pelaku yaitu sebesar Rp. 71.200.000.

- c. Data jenis pelanggaran lalu lintas 45 hari sebelum dilaksanakannya kegiatan *Responsible Riding* 2008 (tanggal 25 Juli s/d 7 September 2008) sebagai berikut :

TABEL 3
DATA JENIS PELANGGARAN LALU LINTAS
45 HARI SEBELUM DILAKSANAKANNYA PROGRAM
RESPONSIBLE RIDING TAHUN 2008

N O.	JENIS PELANGGARAN	JUMLAH
1.	SYARAT KELANGKAPAN	73 KALI
2.	RAMBU / MARKA	290 KALI
3.	SURAT – SURAT	250 KALI
4.	MUATAN	83 KALI
5.	KECEPATAN	53 KALI
6.	LAIN - LAIN	155 KALI
	JUMLAH	950 KALI

Sumber : Data Sekunder, Polres Madiun, 2008, tidak diolah

Pada data diatas terdapat sejumlah jenis pelanggaran yang dilakukan oleh pengendara 45 hari sebelum dilaksanakannya program *Responsible Riding* 2008

(tanggal 25 Juli s/d 7 September 2008). Jenis-jenis pelanggaran tersebut berupa :

- 1) Syarat kelengkapan kendaraan bermotor sebanyak 73 kali.
- 2) Rambu atau marka jalan sebanyak 290 kali.
- 3) Surat – surat kendaraan bermotor sebanyak 250 kali.
- 4) Muatan sebanyak 83 kali.
- 5) Kecepatan sebanyak 53 kali.
- 6) Lain-lainya sebanyak 155 kali.

Jumlah dari kesemua pelanggaran tersebut yaitu 950 kali.

Dari berbagai macam data-data di atas dapat diambil kesimpulan bahwa di wilayah kabupaten Madiun 45 hari sebelum diadakannya program *Responsible Riding* tingkat kecelakaan baik itu di **Black Spot Terapi** maupun secara keseluruhan cukup tinggi kesemuanya berjumlah 28 kejadian serta kerugian materiilnya mencapai Rp 76.800.000 (tujuh puluh enam juta delapan ratus ribu rupiah).

Berdasarkan data diatas juga dapat disimpulkan bahwa di wilayah Kabupaten Madiun 45 hari sebelum dilaksanakannya program *Responsible Riding* tingkat pelanggarannya juga cukup tinggi, kesemuanya berjumlah 950 kali dan yang paling banyak dilanggar oleh para pengendara yaitu pelanggaran mengenai rambu – rambu lalu lintas dan marka jalan sebanyak 290 kali.

B. PELAKSANAAN PROGRAM RESPONSIBLE RIDING DI WILAYAH HUKUM POLRES MADIUN

Program *Responsible Riding* merupakan program yang digagas oleh Dit Lantas Polda Jawa Timur yang kemudian diinstruksikan kepada setiap jajaran

Polwil dan Polres daerah di Jawa Timur, salah satunya adalah Polres Madiun. program *Responsible Riding* ini merupakan program dan kampanye lanjutan dari program sebelumnya, yaitu Safety Riding.

Responsible Riding dapat diartikan sebagai mengemudi yang bertanggung jawab, dengan menumbuhkan rasa saling menghargai dan menyadari bahwa jalan ini merupakan milik bersama, sehingga tidak perlu saling serobot dan merasa dirinya adalah prioritas utama di jalan²¹

Satlantas Polres Madiun dan segenap jajarannya melaksanakan kegiatan *Responsible Riding* tahun 2008 mulai tanggal 8 September sampai dengan tanggal 22 Oktober 2008 (selama 45 hari), dengan sasaran menekan terjadinya kecelakaan dan pelanggaran lalu lintas, meningkatkan kualitas pengemudi dan meningkatkan disiplin dalam berlalu lintas dengan mengedepankan kegiatan preemtif dan preventif sehingga akan terciptanya situasi keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas (Kantibcar lantas) yang aman, tertib dan lancar.

Dasar hukum dari program *Responsible Riding* yang digelar oleh Sat Lantas Polres Madiun adalah :

1. Surat Telegram Kapolda Jatim No. Pol : ST/730/IX/2008/Dit Lantas tanggal 8 September 2008 tentang Rapat Kordinasi Persiapan Program *Responsible Riding* di Jajaran Polda Jatim.
2. Surat Telegram Kapolda Jatim No. Pol : ST/251/IX/2008/Dit Lantas tanggal 8 September 2008 tentang Pelaksanaan Program *Responsible Riding* di Jajaran Polda Jatim tanggal 8 September sampai dengan 22 Oktober 2008.

²¹ Wawancara dengan Kasat Lantas Polres Madiun Purwadi AKP, tanggal 26 Februari 2009.

3. Surat Perintah Kapolres Madiun No. Pol : Sprin/376/IX/2008 tanggal 8 September 2008 tentang Perintah Pelaksanaan Program *Responsible Riding* di Jajaran Polres Madiun.

Tujuan dari dilaksanakannya program *Responsible Riding* ini adalah :

1. Terciptanya situasi keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas (Kantibcar lintas) yang aman, tertib dan lancar serta menekan kecelakaan lalu lintas di daerah rawan laka lintas.
2. Meningkatkan disiplin masyarakat serta mengurangi tingkat pelanggaran lalu lintas terutama bagi pengemudi bermotor.
3. Terciptanya kepercayaan masyarakat terhadap Polri dengan terbentuknya opini dan citra simpatik dalam berlalu lintas.
4. Menurunnya tingkat kemacetan dan kesemrawutan lalu lintas.

Adapun isi dari program *responsible riding* adalah :

1. **Tidak berkendara secara zig-zag.**

Berkendara secara zig-zag yaitu berkendara membelok kekiri dan kekanan secara ugal-ugalan atau tidak beraturan. Mengendarai secara zig-zag biasanya dilakukan oleh pengendara karena pengendara tergesa-gesa ingin sampai di tempat tujuannya.²²

Tujuan dari pengendara tidak boleh untuk berkendara secara zig-zag yaitu agar pengendara lain dapat berkendara secara nyaman dan tenang, sehingga adanya rasa menghargai dan kebersamaan di jalan.

²² Wawancara dengan Kasat Lantas Polres Madiun Purwadi AKP, tanggal 28 Februari 2009.

2. Tidak mengemudi dengan kecepatan tinggi

Berkendara dengan kecepatan tinggi menjadi faktor utama dalam kecelakaan lalu lintas. Sangatlah penting untuk mengetahui bahwa mengemudi pada kecepatan yang tidak sesuai dapat memberikan resiko bagi kita dan pengguna kendaraan lainnya. Kecepatan yang tidak sesuai dibagi dalam :

a. Mengemudi pada kecepatan yang tidak diperbolehkan.

Contoh : mengemudi lebih cepat dari pada batas kecepatan yang diizinkan atau yang tertera pada rambu-rambu lalu lintas.

b. Mengemudi pada kecepatan yang tidak sesuai mengingat kondisi jalan dan lalu lintas.

Contoh : faktor cuaca dan lalu lintas yang padat.

Alasan mengapa resiko kecelakaan meninggal jika kita dalam kecepatan tinggi karena :

- Kita memiliki sedikit untuk memperhatikan bahaya (seperti adanya anak yang menyeberang di depan kita)
- Semakin jauhnya jaraknya pengereman yang kita butuhkan.
- Kita akan kehilangan kendali kendraan.

contoh : pengereman pada saat kita berada di tikungan.

solusi yang bisa dilakukan adalah :

- Tetap pada kecepatan yang telah terpampang di jalan.
- Perhatikan perubahan batas kecepatan yang diizinkan.
- Jika kita menurunkan kecepatan lihatlah spidometer untuk memastikan kita telah benar-benar menurunkan kecepatan.

- d. Jangan memotong lajur truk, karena truk membutuhkan jarak yang panjang untuk berhenti.

3. Memberi tanda ketika pindah jalur (nyalakan lampu sein)

Manfaat dari menyalakan lampu sein yaitu dinyalakan pada saat kendaraan akan membelok atau pindah jalur, itu pun tidak dinyalakan mendadak, tapi sudah harus dinyalakan kurang lebih pada jarak 50m sebelum belok atau pindah jalur. Hal ini bertujuan supaya pengendara lain bisa menyesuaikan kecepatan, jarak, dan keadaan agar tidak terjadi tabrakan

Cara-cara yang aman untuk membelok, cukup sopan dan tidak melanggar peraturan sebagai berikut :²³

- a. Adakan persiapan untuk membelok sebelum kendaraan sampai ke tempat belokan. Jangan sekali-kali mengambil keputusan mendadak untuk membelok, tingkatkan pengamatan selalu waspada.
- b. Masuk pada jalur atau lajur yang tepat pada tempat kita akan membelok. Apabila kita mau membelok ke kanan, upayakan jauh-jauh sebelumnya ke lajur kiri. Harus yakin bahwa kepindahan kita dari jalur atau lajur sudah benar-benar aman.
- c. Sebaiknya kurang lebih 50 meter sebelum membelok, sudah memberikan lampu isyarat (lampu sein). Pasanglah terus lampu isyarat ini sampai di tempat kita membelok atau memutar. Tanda-tanda isyarat ini diberikan agar pejalan kaki atau pengemudi lainnya mengetahui bahwa kita akan membelok. Kedua tangan harus

²³ Soedarsono Daemawan, *Petunjuk Mengendarai Kendaraan Dengan Aman Dan Mengenal Masalah-Masalah Lalu Lintas*, Pusat Pendidikan Lalu Lintas Polri Primer Koperasi Kepolisian, Jakarta, 1995, hlm. 126

dipergunakan pada waktu memutar kemudi, jangan membelok dengan mempergunakan satu tangan saja. Apabila diperlukan saja, pergunakan tuter atau klakson untuk membuat pejalan kaki atau pengguna jalan lain selalu waspada.

- d. Apabila sudah terdapat iringan kendaraan yang mempunyai maksud sama untuk membelok, ikutilah berada di belakang kendaraan yang terakhir. Jangan sekali-kali memotong, di samping membahayakan, justru melambatkan jalannya.
- e. Perlambat kecepatan apabila akan membelok, jangan sekali-kali menginjak rem pada waktu membelok atau menginjak pedal kopling pada waktu sedang membelok.
- f. Selesaikan tugas membelok ini untuk kembali pada lajur yang benar.
- g. Kita harus benar-benar yakin, bahwa situasi sudah benar-benar aman untuk membelok. Terlebih dahulu di cek ke depan, kemudian ke belakang, kesamping terhadap kendaraan-kendaraan lainya dan pejalan kaki, demikian halnya pada situasi jalan setelah mengadakan belokan.
- h. Setiap kali mau membelok, harus kita prioritaskan kendaraan-kendaraan yang datang dari arah depan dan sedang menuju lurus. Biasanya kendaraan yang mau membelok tidak sabar menunggu akibatnya malahan kemacetan.

Pengaturan mengenai cara-cara pengemudi diatur di dalam Peraturan Pemerintah No. 43 Tahun 1993 tentang kendaraan dan pengemudi yaitu pasal 59.

4. **Pejalan kaki Menyeberang di jembatan penyeberangan atau zebra cross**

Tujuan dari diharuskannya pejalan kaki menyeberang di jembatan penyeberangan adalah agar keselamatan dari pejalan kaki dapat terjamin hal ini disebabkan karena pejalan kaki adalah pengguna jalan yang paling lemah secara fisik. Keselamatan pejalan kaki dicantumkan dan diperjelas pada Undang-Undang No. 14 Tahun 1992 tentang lalu lintas dan angkutan jalan.

Pada Bab VII Undang-Undang No. 14 Tahun 1992 tentang tata cara berlalu lintas pasal 22 ayat (1), menyebutkan untuk keselamatan, keamanan, kelancaran dan ketertiban lalu lintas dan angkutan jalan ditetapkan ketentuan – ketentuan pada huruf g, perilaku pengemudi terhadapkan pejalan kaki yang akan diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Pada pasal 23 ayat (1), huruf b, menyebutkan pengemudi kendaraan bermotor pada waktu mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mengutamakan keselamatan pejalan kaki.

Kewajiban – kewajiban bagi pejalan kaki diatur juga dalam Undang – Undang 14 tahun 1992. pasal 26 ayat (1) menyatakan bahwa pejalan kaki wajib berjalan pada bagian jalan dan menyebrang pada tempat penyebrangan yang telah disediakan bagi pejalan kaki yang akan diatur lebih lanjut dengan peraturan pemerintah.

Ada beberapa saran preventif untuk pejalan kaki²⁴ :

- a. Gunakan trotoar atau tempat untuk pejalan kaki, jangan berjalan dengan punggung membelakangi lalu lintas. Biasakan lihat ke kanan dan ke kiri sebelum masuk ke jalan.
- b. Apabila tidak ada trotoar atau tempat untuk pejalan kaki, harap jalan di sebelah paling kanan jalan. Lebih aman untuk berjalan dengan dapat melihat lalu lintas yang akan datang.
- c. Biasakan pejalan kaki untuk memakai baju warna terang di waktu malam.

5. MPU / taxi dan Roda dua menggunakan lajur kiri (program kanalisasi).

MPU / taxi dan Roda dua menggunakan lajur kiri (program kanalisasi) ini merupakan lanjutan dari program sebelumnya. Adapun tujuan dari program kanalisasi ini adalah untuk mengurangi kemacetan.

6. Gunakan halte untuk naik dan turun angkutan umum.

Berbicara mengenai transportasi dengan bus umum sebagai motornya, maka kita harus berbicara soal halte. Setelah terminal, halte adalah bangunan yang harus didirikan untuk memudahkan masyarakat mencapai dan menggunakan bus yang beroperasi. Dengan penempatan halte yang baik, pengguna bus umum dapat turun dan naik bus dekat lokasi kegiatannya.

Dengan halte yang terawat dan dirancang dengan baik, pengguna halte dapat nyaman menunggu datangnya bus dengan rute yang mereka

²⁴ Soedarsono Daemawan, Opcit, hlm. 146

harapkan, dapat turun dari bus tanpa bersusah payah dan takut terkilir, ataupun hanya sekadar duduk berteduh dari panasnya kota dan lebatnya hujan.

Selain itu Tujuan utama digunakannya halte yaitu agar calon penumpang pada saat naik dan turun dari angkutan umum (bus/Angkutan kota) tidak pada sembarang tempat sehingga tidak mengganggu kendaraan yang ada di belakangannya ataupun yang berada di sampingnya, sehingga kecelakaan lalu lintas dapat ditanggulangi.

7. Jangan Mengemudi Sambil Berponsel

Berponsel pada waktu mengemudi dapat menyebabkan pengemudi sulit berkonsentrasi dalam menjalankan kendaraanya meskipun mereka telah menggunakan handsfree. Jika kita sedang berkendara tentunya kita membutuhkan konsentrasi, bila kegiatan berkendara kita ditambah lagi dengan kegiatan menerima telepon, tentunya akan menyebabkan terpecahnya konsentrasi dan dapat membahayakan perjalanan kita serta dapat memicu kecelakaan di jalan.

Kondisi di mana kita sangat berbahaya saat menerima panggilan telepon pada saat berkendara antara lain :²⁵

- a. Kondisi jalan seperti, persimpangan, pada saat jam padat atau pada saat ada proyek pembangunan di jalan.
- b. Kondisi berkendara yang membutuhkan konsentrasi seperti, pada saat mendahului dan pada saat berbelok.

²⁵ Soedarsono Daemawan, Opcit, .Jakarta hlm. 146

- c. Kondisi cuaca seperti, hujan atau kabut yang dapat menurunkan daya pandang.

Apa yang bisa dilakukan untuk mengurangi resiko berponsel pada saat mengemudi antara lain :

- a. Menghubungi operator agar mengaktifkan layanan *mail box* pada nomor ponsel kita, agar si penelepon dapat meninggalkan pesan.
- b. Jika memungkinkan, kita dapat menepikan kendaraan kita dan menerima panggilan dari ponsel kita.
- c. Tinggalkan pesan bahwa kita akan menghubungi si penelepon bila kita selesai berkendara atau telah samapi di tujuan.

Dasar hukum dari larangan penggunaan ponsel pada saat berkendara adalah Undang-Undang No 14 tahun 1992 pasal 23 ayat 1 dan pasal 60 ayat 1.

8. Nyalakan lampu meskipun siang hari untuk kendaraan roda dua.

Menyalakan lampu meskipun pada siang hari bagi kendaraan roda dua adalah bertujuan untuk memberi tanda bagi kendaraan didepannya atau ketika berpapasan dengan kendaraan lain sehingga pengendara kendaraan yang lain akan lebih memperhatikan dan tentunya akan lebih berhati-hati.

Demi suksesnya program *Responsible Riding* tersebut, Satlantas Polres Madiun tidak henti-hentinya melakukan sosialisasi kepada masyarakat. Dalam hal ini sosialisasi adalah sebuah proses penanaman atau transfer kebiasaan atau nilai

dan aturan dari satu generasi ke generasi lainnya dalam sebuah kelompok atau masyarakat.²⁶

Sosialisasi tentang *Responsible Riding* tersebut bertujuan agar masyarakat dapat memahami dan menjalankan program *Responsible Riding* dengan baik dan lancar. Sosialisasi tentang *Responsible Riding* yang dilakukan oleh Satlantas Polres Madiun sebagai berikut :

TABEL 4
CARA – CARA SOSIALISASI TENTANG RESPONSIBLE RIDING
YANG DI LAKUKAN OLEH
SATLANTAS POLRES MADIUN

NO	KEGIATAN	JUMLAH
1.	Pemasangan spanduk	75 kali
2.	Pemasangan pamflet	350 kali
3.	Pemasangan bardner	65 kali
4.	Penerangan media cetak	19 kali
5.	Penerangan melalui media elektronik	66 kali
6.	Pemberian brosur tertib belalu lintas kepada masyarakat, wajib pajak dan pemohon Sim, penumpang bus, MPU, ojek, kendaraan pribadi dan sepeda motor tersebar 800 buah	12 kali

Sumber : data sekunder, Polres Madiun,2008, diolah.

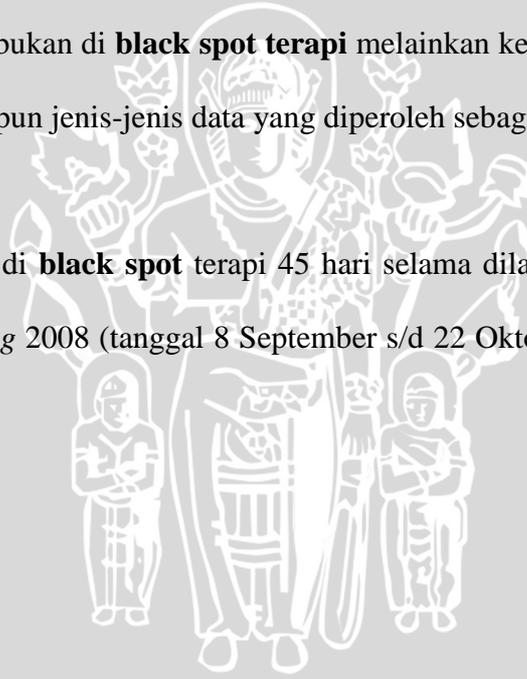
Berdasarkan data di atas yang diperoleh penulis menunjukkan bahwa sosialisasi tentang *Responsible Riding* telah banyak dilakukan oleh Polres

²⁶ Wawancara dengan Kasat Lantas Polres Madiun Purwadi AKP , tanggal 26 Februari 2009.

Madiun, cara yang paling banyak digunakan yaitu dengan cara pemasangan pamflet karena sosialisasi dengan pemasangan pamflet di rasa lebih efektif untuk mengenalkan program *Responsible Riding* pada seluruh masyarakat Kabupaten Madiun karena dapat dengan mudah dibaca oleh para pengguna jalan, dan tentunya juga dengan cara tersebut dapat menghemat tenaga.

Hasil yang dicapai setelah dilaksanakannya Program *Responsible Riding* 2008 di wilayah Kabupaten Madiun selama 45 hari dapat dilihat dari data-data dibawah ini yaitu mulai tanggal 8 september 2008 sampai dengan 22 oktober 2008. yakni mengenai data kecelakaan lalu lintas di **black spot terapi**, data kecelakaan lalu lintas bukan di **black spot terapi** melainkan keseluruhan dan data jenis pelanggaran. Adapun jenis-jenis data yang diperoleh sebagai berikut :

1. Data laka lintas di **black spot** terapi 45 hari selama dilaksanakan kegiatan *Rponsible Riding* 2008 (tanggal 8 September s/d 22 Oktober 2008) sebagai berikut :



TABEL 5
DATA KECALAKAAN LALU LINTAS
DI BLACK SPOT TERAPI 45 HARI SELAMA
DILAKSANAKANNYA PROGRAM *RESPONSIBLE RIDING* TAHUN 2008

NO	KESATUAN	JUMLAH LAKA	KORBAN			
			MD	LB	LR	KERMAT
1.	POLRES MADIUN	NIHIL				

Sumber : data sekunder, Polres Madiun, 2008, tidak diolah

Keterangan :

- a. MD : Meninggal Dunia
- b. LB : Luka Berat
- c. LR : Luka Ringan
- d. KERMAT : Kerugian Materiil
- e. **Black spot terapi** : Daerah yang dianggap oleh Satlantas Polres Madiun merupakan daerah rawan terjadinya kecelakaan dan pelanggaran lalu lintas sehingga diperlukannya pengawasan yang tinggi dari Satlantas Polres Madiun. **Black spot** terapi yang ditunjuk oleh Satlantas Polres Madiun Yaitu jalur Surabaya-Madiun Km 134-136 tanjakan Widas Ds. Petung, Ds Pajaran Kec. Saradan, Kab. Madiun.²⁷

²⁷ Wawancara dengan Kanit Laka Lantas Rakim. IPTU tanggal 23 Mei 2009.

Pada data diatas terlihat bahwa di **black Spot terapi** 45 hari selama dilaksanakannya program *Responsible Riding* 2008 (tanggal 8 September s/d 22 Oktober 2008) jumlah kecelakaan dan kerugian materiil yang diderita baik oleh korban maupun pelaku mengalami penurunan yang sangat drastis yaitu Nihil atau tidak ada sama sekali.

2. Data kecelakaan lalu lintas 45 hari selama dilaksanakannya program *Responsible Riding* 2008 (tanggal 8 September s/d 22 Oktober 2008) sebagai berikut :

TABEL 6
DATA KECELAKAAN LALU LINTAS
45 HARI SELAMA DILAKSANAKANNYA PROGRAM
RESPONSIBLE RIDING TAHUN 2008

NO	KESATUAN	JUMLAH LAKA	KORBAN			
			MD	LB	LR	KERMAT
1.	POLRES MADIUN	NIHIL				

Sumber : data sekunder, Polres Madiun, 2008, tidak diolah

Keterangan :

- a. MD : Meninggal Dunia
- b. LB : Luka Berat
- c. LR : Luka Ringan

d. **KERMAT** : Kerugian Materiil

Pada data diatas terlihat jumlah kecelakaan 45 hari selama dilaksanakannya program *Responsible Riding* 2008 (tanggal 8 September s/d 22 Oktober 2008) jumlah kecelakaan dan kerugian materiil yang diderita baik oleh korban maupun pelaku mengalami penurunan yang sangat drastis yaitu Nihil atau tidak ada sama sekali

3. Data jenis pelanggaran Lalu Lintas 45 hari selama dilaksankannya program *Responsible Riding* 2008 (tgl 8 September s/d 22 Oktober 2008) sebagai berikut :

TABEL 7
DATA JENIS PELANGGARAN LALU LINTAS
45 HARI SELAMA DILAKSANKANNYA PROGRAM
RESPONSIBLE RIDING TAHUN 2008

N O.	JENIS PELANGGARAN	JUMLAH
1.	SYARAT KELANGKAPAN	60 KALI
2.	RAMBU / MARKA	216 KALI
3.	SURAT – SURAT	156 KALI
4.	MUATAN	43 KALI
5.	KECEPATAN	29 KALI
6.	LAIN - LAIN	79 KALI
	JUMLAH	583 KALI

Sumber : Data Sekunder, Polres Madiun, 2008, tidak diolah

Pada data diatas terlihat angka Pelanggaran 45 hari selama diadakannya program *Responsible Riding* 2008 (tanggal 8 September s/d 22 Oktober 2008)

masih saja terdapat beberapa pelanggaran yang dilakukan oleh pengendara, walaupun pelanggaran-pelanggaran tersebut telah mengalami penurunan yang cukup signifikan. Pelanggaran-pelanggaran tersebut berupa :

- a. Syarat kelengkapan kendaraan bermotor sebanyak 60 kali.
- b. Rambu atau marka jalan sebanyak 216 kali.
- c. Surat-surat kendaraan bermotor sebanyak 156 kali.
- d. Muatan sebanyak 43 kali.
- e. Kecepatan sebanyak 29 kali.
- f. Lain-lainya sebanyak 79 kali.

Jumlah dari kesemua pelanggaran tersebut yaitu 583 kali.

Dari kesemua data-data di atas penulis akan mencoba menganalisa dengan cara membandingkan data-data mengenai kecelakaan lalu lintas di **black spot terapi**, kecelakaan lalu lintas secara keseluruhan dan data jenis pelanggaran 45 hari sebelum dilaksanakannya program *Responsible riding* dengan 45 hari selama dilaksanakannya program *Responsible riding* yang dilakukan oleh Satlantas Polres Madiun. Adapun data-data perbandingan tersebut sebagai berikut :

1. Data perbandingan kecelakaan lalu lintas di **Black Spot Terapi** 45 hari sebelum program dibanding 45 hari selama program *Responsible Riding* 2008 (tgl 25 juli s/d 7 September 2008 dibanding tanggal 8 September s/d 22 Oktober 2008)

TABEL 8
DATA PERBANDINGAN KECELAKAAN LALU LINTAS DI BLACK
SPOT TERAPI 45 HARI SEBELUM DILAKSANAKANNYA PROGRAM
DIBANDING 45 HARI SELAMA DILAKSANAKANNYA
PROGRAM RESPONSIBLE RIDING TAHUN 2008

NO	URAIAN	45 HARI SEBELUM	45 HARI SELAMA	TREND	
				ANGKA	%
1.	Jumlah Kejadian	3	-	-3	-100
2.	Korban MD	4	-	-4	-100
3.	Korban LB	-	-	-	-
4.	Korban LR	1	-	-1	-100
5.	KERMAT	5.600.000	-	-5.600.000	-100

Sumber : Data Sekunder, Polres Madiun, 2008, tidak diolah

Keterangan :

- a. MD : Meninggal Dunia
 - b. LB : Luka Berat
 - c. LR : Luka Ringan
 - d. KERMAT : Kerugian Materiil
 - e. **Black spot terapi** : Daerah yang dianggap oleh Satlantas Polres Madiun merupakan daerah rawan terjadinya kecelakaan dan pelanggaran lalu lintas sehingga diperlukannya pengawasan yang tinggi dari Satlantas Polres Madiun.
- Black spot** terapi yang ditunjuk oleh Satlantas Polres Madiun Yaitu jalur

Surabaya-Madiun Km 134-136 tanjakan Widas Ds. Petung, Ds Pajaran Kec. Saradan, Kab. Madiun.²⁸

Pada data diatas terlihat bahwa di **black spot terapi** jumlah kecelakaan 45 hari selama dilaksanakannya program *Rsponsible Riding* 2008 mengalami penurunan yang sangat tajam dibanding 45 hari sebelum dilaksanakannya program *Responsible Riding*.

Penurunan jumlah kecelakaan di **black spot terapi** selama dilaksanakannya Program *Responsible Riding* 2008 mencapai 100% (Seratus Persen) yang berarti penurunan tersebut sudah mencapai target yang di inginkan oleh Satlantas Polres Madiun.

Penurunan jumlah kecelakaan di **black spot terapi** 45 hari selama dilaksanakannya program *Responsible Riding* 2008 mencapai 100% (Seratus Persen) disebabkan oleh adanya Polisi dari Satlantas Polres Madiun yang menjaga dan mengawasi kendaraan baik itu Roda 4 maupun Roda 2 yang melintasi kawasan **Black spot terapi** selama 24 jam sehingga tidak ada pengemudi yang berani ugal-ugalan khususnya saat berkendara pada malam hari.²⁹

²⁸ Wawancara dengan Kanit Laka Lantas Rakim. IPTU tgl 23 Mei 2009.

²⁹ Ibid

TABEL 9
DATA PERBANDINGAN KECELAKAAN LALU LINTAS
45 HARI SEBELUM DILAKSANAKANNYA PROGRAM
DIBANDING 45 HARI SELAMA DILAKSANAKANNYA
KEGIATAN *RESPONSIBLE RIDING* TAHUN 2008

NO	URAIAN	45 HARI SEBELUM	45 HARI SELAMA	TREND	
				ANGKA	%
1.	Jumlah Kejadian	25	-	-25	-100
2.	Korban MD	13	-	-13	-100
3.	Korban LB	-	-	-	-
4.	Korban LR	37	-	-37	-100
5.	KERMAT	71.200.000	-	-71.200.000	-100

Sumber : Data Sekunder, Polres Madiun, 2008, tidak diolah

Keterangan :

- a. MD : Meninggal Dunia
- b. LB : Luka Berat
- c. LR : Luka Ringan
- d. KERMAT : Kerugian Materiil
- e. **Black spot terapi** : Daerah yang dianggap oleh Satlantas Polres Madiun merupakan daerah rawan terjadinya kecelakaan dan pelanggaran lalu lintas sehingga diperlukannya pengawasan yang tinggi dari Satlantas Polres Madiun.

Black spot terapi yang ditunjuk oleh Satlantas Polres Madiun Yaitu jalur

Surabaya-Madiun Km 134-136 tanjakan Widas Ds. Petung, Ds Pajaran Kec. Saradan, Kab. Madiun.³⁰

Pada data diatas terlihat bahwa jumlah kecelakaan 45 hari selama dilaksanakannya program *Responsible Riding* 2008 mengalami penurunan yang sama dengan jumlah kecelakaan di **black spot terapi** yaitu penurunan yang sangat tajam dibanding 45 hari sebelum dilaksanakannya program *Responsible Riding* 2008.

Penurunan jumlah kecelakaan selama dilaksanakannya Program *Responsible Riding* 2008 tidak tanggung-tanggung yaitu mencapai 100% (Seratus Persen) yang berarti penurunan tersebut sudah mencapai target yang di inginkan oleh Satlantas Polres Madiun.

Penurunan jumlah kecelakaan di 45 hari selama dilaksanakannya program *Responsible Riding* 2008 mencapai 100% (Seratus Persen) disebabkan oleh adanya Polisi dari Satlantas Polres Madiun yang menjaga dan mengawasi kendaraan baik itu roda 4 maupun roda 2 yang melintasi kawasan **Black spot terapi** selama 24 jam sehingga tidak ada pengemudi yang berani ugal-ugalan khususnya saat berkendara pada malam hari. Selain itu Satlantantas Polres Madiun juga melakukan sosialisasi baik secara langsung maupun tidak langsung kepada masyarakat kabupaten Madiun.³¹

³⁰ Wawancara dengan Kanit Laka Lantas Rakim. IPTU tgl 23 Mei 2009.

³¹ Wawancara dengan Kanit Laka Lantas Rakim. IPTU tgl 12 Juni 2009.

TABEL 10
DATA PERBANDINGAN JENIS PELANGGARAN LALU LINTAS
45 HARI SEBELUM DILAKSANAKANNYA PROGRAM
DIBANDING 45 HARI SELAMA DILAKSANAKANNYA
PROGRAM RESPONSIBLE RIDING TAHUN 2008

NO	JENIS PELANGGARAN	45 HARI SEBELUM	45 HARI SELAMA	TREND	
				ANGKA	%
1.	Syarat Kelengkapan	73	60	-13	-17,81
2.	Rambu / Marka	290	216	-74	-25,52
3.	Surat-surat	250	156	-94	-60,26
4.	Muatan	83	43	-40	-48,19
5.	Kecepatan	53	29	-24	-45,28
6.	Lain-lain	155	79	-26	-16,77
	jumlah	950	583	-367	-62,95

Sumber : Data Sekunder, Polres Madiun, 2008, tidak diolah

Pada data di atas terlihat bahwa tingkat pelanggaran 45 hari selama dilaksanakannya program *Responsible Riding* 2008 juga mengalami penurunan di bandingkan 45 hari sebelum dilaksanakannya program *Responsible Riding* 2008

Penurunan tingkat pelanggaran ini tidak sama dengan penurunan pada tingkat kecelakaan baik di **Black Spot Terapi** maupun secara keseluruhan yang mencapai 100% (Seratus Persen). Penurunan pada tingkat pelanggaran hanya sebesar 62,95% saja dan kurang bisa memenuhi target dari Satlantas Polres Madiun yaitu sebesar 100%.

Tidak maksimalnya penurunan pada tingkat pelanggaran disebabkan karena budaya dari masyarakat kabupaten Madiun yang masih bersifat kedaerahan sehingga menganggap sepele program *Responsible Riding* 2008.³²

Dari berbagai macam data-data dan uraian di atas dapat diambil kesimpulan bahwa di wilayah kabupaten Madiun 45 hari selama dilaksanakannya program *Responsible Riding* (tanggal 8 September s/d 22 Oktober 2008) tingkat kecelakaan baik itu di **Black Spot Terapi** maupun secara keseluruhan, mengalami penurunan yang sangat tajam sebesar 100%. Penurunan jumlah kecelakaan Di 45 hari selama dilaksanakannya program *Responsible Riding* 2008 mencapai 100% disebabkan oleh adanya Polisi dari Satlantas Polres Madiun yang menjaga dan mengawasi kendaraan baik itu Roda 4 maupun Roda 2 yang melintasi kawasan **Black spot terapi** selama 24 jam sehingga tidak ada pengemudi yang berani ugal-ugalan khususnya saat berkendara pada malam hari. Selain itu Satlantantas Polres Madiun juga melakukan sosialisasi baik secara langsung maupun tidak langsung kepada masyarakat kabupaten Madiun.³³

Berdasarkan data dan uraian di atas juga dapat disimpulkan bahwa di wilayah Kabupaten Madiun 45 hari selama dilaksanakannya program *Responsible Riding* (tanggal 8 September s/d 22 Oktober 2008) tingkat pelanggaran lalu lintas juga mengalami penurunan. Penurunan pada tingkat pelanggaran lalu lintas tidak mencapai target yang diinginkan oleh Satlantntas Polres Madiun yaitu hanya sebesar 62,95% hal ini disebabkan karena pola pikir dari masyarakat kabupaten

³² Wawancara dengan Kasat lantans Polres madiun Purwadi AKP, tanggal 12 Juni 2009.

³³ Wawancara dengan Kanit Laka Lantans Rakim. IPTU tgl 12 Juni 2009.

madiun yang masih bersifat kedaerahan sehingga menganggap sepele program *Responsible Riding* 2008.³⁴

Berdasarkan wawancara dengan 5 responden bahwa program *Responsible riding* sangat membantu dalam mengurangi tingkat kecelakaan lalu lintas namun masih ada saja masyarakat yang masih melakukan pelanggaran lalu lintas, hal ini disebabkan karena bermacam-macam alasan yang dikemukakan oleh para responden. Alasan-alasan tersebut antara lain, supaya cepat sampai tujuan/terburu-buru, kebiasaan masyarakat yang menyalakan lampu sepeda motor itu hanya pada waktu malam hari saja, pengendara sepeda motor lupa akan menyalakan lampu sein pada waktu akan membelok serta kurangnya sarana dan prasarana yang mendukung seperti halte, zebra cross dan jembatan penyeberangan yang memadai.

Program *Responsible riding* 2008 berjalan lancar sesuai dengan rencana dan diharapkan kepada masyarakat Madiun untuk memahami dan melaksanakan program *Responsible Riding* 2008 seterusnya sehingga terciptanya keamanan, keselamatan, keteriban dan kelancaran lalu lintas (kamtibcar) lalu lintas.³⁵

C. EFEKTIFITAS PROGRAM RESPONSIBLE RIDING

Pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas merupakan gangguan dan ancaman dibidang lalu lintas yang tentunya hal tersebut akan menghambat terciptanya situasi keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas (Kantibcar lantans) yang aman, tertib dan lancar. Dapat dikatakan bahwa pelanggaran lalu

³⁴ Wawancara dengan Kasat Lantas Polres Madiun Purwadi AKP, tanggal 12 Juni 2009.

³⁵ Wawancara dengan Kasat Lantas Polres Madiun Purwadi AKP, tanggal 26 Februari 2009.

lintas merupakan suatu bentuk ketidakpatuhan atau ketidakdisiplinan para pengguna jalan atau pengendara kendaraan bermotor di dalam menjalankan atau mematuhi peraturan atau rambu-rambu lalu lintas.

Pelanggaran-pelanggaran ini dapat menyebabkan kecelakaan yang sangat fatal karena tidak adanya ketertiban dari pengguna dan pengendara sepeda motor. Kecelakaan dan pelanggaran lalu lintas secara materiil dapat menimbulkan kerugian-kerugian berjuta-juta bahkan bermilyar-milyar rupiah.

Dewasa ini adanya ketidakseimbangan antara sarana-sarana lalu lintas dengan volume kendaraan yang dari hari ke hari semakin meningkat akan menimbulkan suatu kepadatan lalu lintas. Kepadatan inilah yang sebagian besar dapat mengakibatkan tingginya angka pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas.

Berikut adalah tabel perbandingan pelanggaran lalu lintas berdasarkan jenis kendaraan 45 hari sebelum dilaksanakan program dibanding 45 hari selama dilaksanakannya program *Responsible Riding* 2008 (tgl 25 Juli s/d 7 September 2008 dibanding tanggal 8 September s/d 22 Oktober 2008) di wilayah kabupaten Madiun :

TABEL 11
DATA PERBANDINGAN PELANGGARAN LALU LINTAS
BERDASARKAN JENIS KENDARAAN
45 HARI SEBELUM DILAKSANAKANNYA PROGRAM
DIBANDING 45 HARI SELAMA DILAKSANAKANNYA
PEOGAM *RESPONSIBLE RIDING* TAHUN 2008

NO	JENIS KENDARAAN	45 HARI SEBELUM	45 HARI SELAMA	TREND	
				ANGKA	%
1.	bus	144	88	-56	-38,89
2.	Truck	99	76	-23	-30,26
3.	ST. Wagon	202	148	-54	-26,73
4.	Pick Up	41	28	-13	-31,71
5.	Sedan	51	37	-14	-27,45
6.	Sepeda Motor	344	178	-166	-48,26
7.	Lain-lain	23	28	5	21,74
	jumlah	950	583	-367	-62,95

Sumber : Data Sekunder, Polres Madiun, 2008, tidak diolah

Berdasarkan data diatas, menunjukkan bahwa secara umum telah terjadi penurunan angka pelanggaran lalu lintas yaitu 45 hari sebelum dilaksanakannya program *Responsible Riding* sebanyak 950 kali pelanggran dan pada 45 hari setelah dilaksanakannya program *Responsible riding* sebanayak 583 pelanggaran. Jika ditelaah lebih lanjut maka secara umum pelanggaran lalu lintas mengalami penurunan sebesar 367 angka atau 62.95 %

Walaupun secara keseluruhan pelanggaran mengalami penurunan, apabila kita lihat tabel di atas pelanggaran paling banyak dilakukan oleh sepeda motor dan hanya mengalami penurunan yang tidak banyak yakni sebesar 166 angka atau

48.26 % dan masih menjadi yang terbanyak dalam melakukan pelanggaran yakni sebesar 178 kali pelanggaran.

Berdasarkan uraian diatas dapat disimpulkan bahwa masih besarnya angka pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh pengendara sepeda motor maka menunjukkan bahwa program *Responsible Riding 2008* masih belum cukup efektif

Program *Responsible Riding 2008* yang digelar oleh Satlantas Polres Madiun dapat disimpulkan masih belum efektif didalam menekan tingginya angka pelanggaran lalu lintas khususnya pada kendraan roda dua. hal ini berdasarkan data yang menunjukkan bahwa tingkat pelanggaran lalu lintas walaupun mengalami penurunan tetapi masih banyak juga yang melakukan pelanggaran.

Terdapat beberapa faktor-faktor yang mempengaruhi efektif atau tidaknya efektif berlakunya suatu hukum. Menurut Surjono Soekanto terdapat lima faktor yang dapat mempengaruhi efektifitas hukum yaitu faktor hukum itu sendiri, faktor penegak hukum, faktor masyarakat, faktor sarana dan prasarana dan yang terakhir faktor kebudayaan. Belum cukup efektifnya program *Responsible Riding 2008* di sebabkan oleh faktor masyarakat serta faktor sarana dan prasarana.

Faktor masyarakat menjadi penyebab tidak efektifnya Program *Responsible Riding 2008* karena dari 5 responden yang penulis wawancara berpendapat bahwa tingkat kesadaran masyarakat masih masih kurang hal ini dapat dilihat dari kesadaran pengguna jalan mau patuh hanya apabila ada petugas di lapangan. Selain itu dari 5 responden terdapat 3 responden yang berpendapat bahwa tidak melaksanakan Program *Responsible Riding* disebabkan tidak adanya sanksi yang tegas dari Satlantas Polres Madiun.

Faktor sarana dan prasarana menjadi penyebab tidak efektifnya Program *Responsible Riding* karena kondisi jalan banyak yang rusak, bergelombang dan pecah serta kurangnya alat-alat teknis dalam melakukan pertolongan pertama pada kecelakaan.

D. KENDALA DAN UPAYA YANG DI HADAPI OLEH SATLANTAS POLRES MADIUN DALAM MENGOPTIMALKAN PROGRAM RESPONSIBLE RIDING

Dalam melaksanakan program *Responsible Riding* 2008 Satlantas Polres Madiun tidak sepenuhnya sukses dalam melaksanakan tugasnya karena terdapat kendala-kendala yang harus dihadapi oleh Satlantas Polres Madiun. Kendala-kendala tersebut antara lain adalah :³⁶

1. Kurangnya sarana dan prasarana yang mendukung, misalnya adalah kurangnya alat-alat teknis dalam melakukan pertolongan pertama pada kecelakaan. Ataupun juga mobil dan kendaraan bermotor yang sudah tua sehingga memerlukan mobil dan kendaraan bermotor yang baru guna mendukung tugas-tugas Kepolisian (peremajaan).
2. Kurangnya dana dalam mendukung tugas-tugas kepolisian dalam menanggulangi kecelakaan dan pelanggaran lalu lintas.
3. Cuaca atau iklim tidak menentukannya cuaca atau iklim akhir-akhir ini mengakibatkan postur tanah yang labil sehingga aspal yang digunakan mudah berlubang dan bergelombang.

³⁶ Wawancara dengan Kanit Laka Lantas Rakim. IPTU tanggal 23 Mei 2009.

4. Penerangan jalan dan rambu-rambu lalu lintas lainnya yang tidak berfungsi secara baik dan belum dipasangnya penerangan jalan di beberapa tempat-tempat tertentu.
5. Rendahnya Kesadaran Hukum masyarakat. Rendahnya kesadaran Hukum Masyarakat merupakan kendala utama Satlantas Polres Madiun dalam mengoptimalkan program *Responsible Riding* hal ini disebabkan karena masyarakat di daerah kabupaten Madiun masih tergolong daerah desa sehingga tingkat pengetahuan dan pemahaman masyarakat terhadap hukum yang berlaku terutama dalam kaitanya dengan peraturan perundang-undangan lalu lintas masih rendah.

Dari kendala-kendala di atas Satlantas Polres Madiun melakukan upaya-upaya untuk mengatasinya antara lain :

1. Bertindak Preemptif

Bertindak Preemptif adalah tindakan yang dilakukan oleh kepolisian khususnya Satlantas Polres Madiun dengan menitik beratkan pada kegiatan bimbingan dan penyuluhan dalam rangka mewujudkan kesadaran dan disiplin berlalu lintas bagi para pemakai jalan.³⁷

Tindakan Preemptif dilakukan dengan cara yaitu :

- a. Pembinaan dan penyuluhan.
 - 1) Menentukan dan menetapkan sasaran serta tempat pelaksanaan dan pembinaan dan penyuluhan lalu lintas.

³⁷ Wawancara dengan Kanit Laka Lantas Rakim. IPTU tanggal 23 Mei 2009.

- 2) Koordinasi dengan instansi terkait dalam menyusun perencanaan terpadu pelaksanaan pembinaan dan penyuluhan lalu lintas.
- 3) Menentukan materi pembinaan dan penyuluhan lalu lintas.
- 4) Penyuluhan dengan metode tatap muka atau penyuluhan langsung pada tempat konsentrasi massa (*public adres*).
- 5) Kemitraan dengan menjalin kerja sama dalam kesetaraan dengan memberikan peluang kepada masyarakat menciptakan tertib lalu lintas.
- 6) Berperan aktif dalam memfasilitasi keikutsertaan masyarakat dalam menciptakan berlalu lintas.
- 7) Lebih mengutamakan pembinaan dan penerangan lalu lintas oleh petugas kepada pelanggar lalu lintas dengan mengedepankan tindakan teguran simpatik

b. Penerangan lalu lintas.

Penerangan lalu lintas secara langsung atau tidak langsung dilaksanakan melalui :

- 1) Pemasangan spanduk dan barner pada tempat-tempat strategis dan daerah rawan kecelakaan lalu lintas.
- 2) Himbauan tertib lalu lintas oleh petugas di depan pos, depan pasar dan tempat-tempat konsentrasi massa.
- 3) Pemasangan *scot light* pada daerah rawan laka lantas.

- 4) Pemberian brosur tertib berlalu lintas kepada masyarakat, pemohon SIM, wajib pajak, penumpang bus, MPU dan kendaraan pribadi dan sepeda motor.
- 5) Penempatan *terfik cone* pada daerah rawan laka lantas dan dijaga oleh anggota dengan bendera isyarat kepada pengguna jalan.
- 6) Menggunakan media elektronik RRI dan Radio Swasta.

c. Koordinasi

- 1) Koordinasi dengan BPTD (Badan Pembinaan Transportasi Daerah) Kabupaten Madiun dalam mengadakan perbaikan rambu-rambu lalu lintas, marka jalan dan perbaikan jalan rusak dan pengurukan bahu jalan.
- 2) Koordinasi dengan Pemerintah Daerah dalam pengaturan pasar yang belokasi ditepi jalan serta pemanfaatan terminal dan halte secara maksimal.

2. Bertindak Prefentif

Bertindak Prefentif adalah tindakan yang dilakukan oleh kepolisian khususnya Satlantas Polres Madiun sebelum terjadinya kecelakaan dan pelanggaran yang dilakukan oleh pengemudi³⁸

Tindakan Prefentif yang dilakukan oleh Satlantas Polres Madiun yaitu Melakukan pengaturan, penjagaan, patroli dan penertiban dilokasi rawan kecelakaan dan kemacetan lalu lintas.

³⁸ Wawancara dengan Kanit Laka Lantas Iptu.H.Rakim tgl 23 Mei 2009.

3. Bertindak Represif.

Bertindak Represif adalah tindakan yang dilakukan oleh kepolisian khususnya Satlantas Polres Madiun setelah terjadinya kecelakaan dan pelanggaran yang dilakukan oleh pengemudi³⁹

Tindakan represif yang dilakukan oleh Satalantas Polres Madiun yaitu :

- a. Melakukan tindakan peneguran terhadap pelanggaran lalu lintas dengan menggunakan blangko simpatik dan tidak mengedepankan upaya represif.
- b. Melakukan penindakan terhadap pelanggar lalu lintas dengan skala prioritas pada pelaku pelanggaran lalu lintas yang potensial dapat menimbulkan kecelakaan dan kemacetan lalu lintas.
- c. Melakukan penyidikan terhadap kecelakaan lalu lintas sesuai hukum yang berlaku.

³⁹ Wawancara dengan Kanit Laka Lantas Rakim. IPTU tgl 23 Mei 2009

BAB V

PENUTUP

A. KESIMPULAN

Adapun kesimpulan yang dapat diambil dalam penulisan skripsi ini adalah sebagai berikut:

1. Bahwa di wilayah kabupaten Madiun 45 hari selama dilaksanakannya program *Responsible Riding* (tanggal 8 September s/d 22 Oktober 2008) tingkat kecelakaan baik itu di **Black Spot Terapi** maupun secara keseluruhan, mengalami penurunan yang sangat tajam sebesar 100%. Di wilayah Kabupaten Madiun 45 hari selama dilaksanakannya program *Responsible Riding* (tanggal 8 September s/d 22 Oktober 2008) tingkat pelanggaran lalu lintas juga mengalami penurunan. Penurunan pada tingkat pelanggaran lalu lintas tidak mencapai target yang diinginkan oleh Satlantntas Polres Madiun yaitu hanya sebesar 62,95% hal ini disebabkan karena pola pikir dari masyarakat Kabupaten Madiun yang masih bersifat kedaerahan sehingga menganggap sepele program *Responsible Riding* 2008. Pelaksanaan Program *Responsible riding* 2008 berjalan lancar sesuai dengan rencana.
2. Bahwa masih besarnya angka pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh pengendara sepeda motor maka menunjukkan bahwa program *Responsible Riding* masih belum cukup efektif untuk menekan tingkat pelanggaran lalu lintas bagi pengendara roda dua.

3. Kendala-kendala yang harus dihadapi oleh Satlantas Polres Madiun dalam mengoptimalkan program *Responsible Riding* antara lain adalah :
 - a. Kurangnya sarana dan prasarana yang mendukung.
 - b. Kurangnya dana dalam mendukung tugas-tugas kepolisian dalam menaggulangi kecelakaan dan pelanggaran lalu lintas.
 - c. Cuaca atau iklim tidak menentunya cuaca atau iklim akhir-akhir ini mengakibatkan postur tanah yang labil sehingga aspal yang digunakan mudah berlubang dan bergelombang.
 - d. Penerangan jalan dan rambu-rambu lalu lintas lainnya yang tidak berfungsi secara baik dan belum dipasangnya penerangan jalan di beberapa tempat-tempat tertentu.
 - e. Rendahnya kesadaran hukum masyarakat.

Dari kendala-kendala di atas Satlantas Polres madiun melakukan upaya-upaya untuk mengatasinya antara lain :

- a. **Bertindak Preemptif** adalah tindakan yang dilakukan oleh kepolisian khususnya Satlantas Polres Madiun dengan menitik beratkan pada kegiatan bimbingan dan penyuluhan dalam rangka mewujudkan kesadaran dan disiplin berlalu lintas bagi para pemakai jalan
- b. **Bertindak Prefentif** adalah tindakan yang dilakukan oleh kepolisian khususnya Satlantas Polres Madiun sebelum terjadinya kecelakaan dan pelanggaran yang dilakukan oleh pengemudi

- c. **Bertindak Represif** adalah tindakan yang dilakukan oleh Kepolisian khususnya Satlantas Polres Madiun setelah terjadinya kecelakaan dan pelanggaran yang dilakukan oleh pengemudi

B. SARAN

Dari hasil penelitian tentang efektifitas Program *Responsible Riding* 2008 yang Dibuat Oleh Kepolisian Untuk Menekan Tingkat Kecelakaan Dan Pelanggaran Bagi Pengendara Roda Dua, maka dapat diajukan saran-saran yang dapat dijadikan bahan pertimbangan demi terciptanya keamanan, keselamatan, keteriban dan kelancaran lalu lintas (kamtibcar) lalu lintas, yaitu sebagai berikut:

1. Diperlukan suatu pengaturan lebih lanjut tentang program *Responsible Riding*, pengaturan tersebut dapat berupa Peraturan Daerah (Perda), dengan adanya ketentuan dan pengaturan yang jelas serta sanksi yang tegas diharapkan masyarakat dapat mematuhi dan melaksanakan program *Responsible Riding* 2008.
2. Jumlah Petugas atau Polisi Lalu Lintas seharusnya di tambah sehingga dapat menjalankan tugas dengan lebih baik, dan dapat bekerja secara efektif sehingga beberapa pelanggaran lalu lintas tidak luput dari pengamatan para petugas.
3. Seharusnya ada dana khusus yang digunakan dalam melaksanakan program *Responsible Riding* sehingga dapat mendukung tugas-tugas kepolisian dalam menaggulangi kecelakaan dan pelanggaran lalu lintas.

DAFTAR PUSTAKA

Literatur Buku:

- Bambang Sunggono, *Metode Penelitian Hukum*, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta, 1998.
- Djajoesman, *Polisi dan Lalu Lintas*, Bandung, 1976.
- Farouk, Muhamad, *Praktek Penegakan Hukum Bidang Lalu Lintas*, Balai Pustaka, Jakarta, 1999.
- Mashrucin Rubai, *Azas-azas Hukum Pidana*, UM Press dan FH.UB, Malang 2001.
- Naning, Ramdlon, *Menggairahkan Kesadaran Hukum Masyarakat dan Disiplin Penegak Hukum Dalam Lalu Lintas*, Bina Ilmu, Surabaya, 1983.
- Remelink Jan, *Hukum Pidana*, PT. Gramedia, Jakarta, 2003.
- R.Otje Salman, *Beberapa Aspek Sosiologi Hukum*, 1989
- Soedarsono Daemawan, *Petunjuk Mengendarai Kendaraan Dengan Aman Dan Mengenal Masalah-Masalah Lalu Lintas*, Pusat Pendidikan Lalu Lintas Polri Primer Koperasi Kepolisian, Jakarta, 1995.
- Soerjono Soekanto, *Penegakan hukum lalu lintas dan kepatuhan terhadapnya dalam masalah hukum dan pembangunan*, UI Press, Jakarta, 1978.
- Soejono soekanto, *faktor-faktor yang mempengaruhi penegakan hukum*, raja grafindo persada, Jakarta, 1983.
- Soerjono Soekanto, *Beberapa Aspek Sosio-Yuridis Masyarakat*, UI Press, Jakarta, 1985.
- Soerjono soekanto, *Efektivikasis hukum dan peranan sanksi*, remadja karya, Bandung, 1985.
- Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian, Hukum* UI Press, Jakarta, 1986.
- Soleman B. Taneko, *Pokok-pokok Studi Hukum Dalam Masyarakat*, 1999.

Peraturan perundang-undangan :

UU no. 20 tahun 1982 tentang Ketentuan-Ketentuan Pokok Pertahanan Keamanan Negara Republik Indonesia.

UU no. 14 tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No 41 tahun 1993 tentang Angkutan Jalan.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 42 tahun 1993 tentang Pemeriksaan Kendaraan Bermotor Di jalan.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 43 tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 44 tahun 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi.

UU no. 28 tahun 1997 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia.

UU No. 2 tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia

KUHAP (Kitap Undang-Undang Hukum Acara Pidana)

KUHP (Kitap Undang-Undang Hukum Pidana)

Website :

Hernan Sulistio, 2006. *dosen senior FT Unibraw mengungkap hal tersebut dalam orasi ilmiah pengukuhan jabatan guru besar dalam ilmu teknuk jalan raya*, sumber : [vty] prasetya.brawijaya.ac.id, (tanggal 22 september 2008).

Luhur Pertanto, 2007, *Kecelakaan Lalu Lintas Pembunuh Nomor 3 di Indones* , <http://www.honda-tiger.org/forum/archive/index.php/t-0855.html>. (tanggal 22 september).

Muhammad Iqbal,AKBP, *Responsible Riding Ikhtiar Menyelamatkan Nyawa di Jalan*,http://jatim.polri.go.id/index.php?option=com_content&task=view&id=812&Itemid=339, 10 Oktober 2007.

Pembunuh Utama Kaum muda, 2006, <http://Yamaha.vega.Or.id/article.Php> ?

action = viewarticle&id=AR0707240001. (tanggal 22 september 2008)

Profesionalisme Republik Indonesia, <http://one.indoskripsi.com/click/7885/0>
(23 Februari 2009)



KAMPANYE DAN LAUNCHING PROGRAM *RESPONSIBLE RIDING*



Ket :

- Dimulainya Program *Responsible Riding* oleh Bupati Madiun.
- Tanda tangan dimulainya Program *Responsible Riding* oleh Dirlantas Polda Jatim Kombes Pol Bambang Sukamto, Kapolwiltabes Surabaya Kombes Pol Bambang Suparno, serta beberapa pejabat utama di jajaran Polda Jatim dan Polwiltabes Surabaya. Dari pemerintahan, hadir Ketua DPRD Surabaya Musyafak Rouf serta Kepala Dinas Perhubungan Surabaya Mas Bambang Suprihadi Direktur PT MPM Honda Motor Suwito dan Wakil Direktur Jawa Pos Azrul Ananda.