

**UPAYA PENCEGAHAN TERJADINYA KECELAKAAN LALU LINTAS YANG  
MELIBATKAN KENDARAAN BERMOTOR RODA DUA**

**(Studi di Polresta Malang)**

**SKRIPSI**

**Untuk Memenuhi Sebagian Syarat-Syarat  
Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Hukum**

Oleh :

**RIO RANGGA PRANATA**

**NIM. 105010104111031**



**KEMENTERIAN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN  
UNIVERSITAS BRAWIJAYA  
FAKULTAS HUKUM  
MALANG  
2015**

**HALAMAN PERSETUJUAN**

**Judul Skripsi : UPAYA PENCEGAHAN TERJADINYA KECELAKAAN LALU LINTAS YANG MELIBATKAN KENDARAAN BERMOTOR RODA DUA (Studi di Polresta Malang)**

**Identitas Penulis :**

- a. Nama : Rio Rangga Pranata**
- b. NIM : 105010104111031**
- c. Konsentrasi : Hukum Pidana**

**Jangka Waktu Penelitian : 3 Bulan**

**Disetujui Pada Tanggal : 15 Juni 2015**

**Pembimbing Utama**

**Pembimbing Pendamping**

**Paham Triyoso, S.H, M.H**

**NIP. 19540517 198203 1 003**

**Abdul Madjid, S.H, M.H**

**NIP. 19590126 198701 1 001**

**Mengetahui,**

**Ketua Bagian Hukum Pidana**

**Eny Harjati, S.H, M.H**

**NIP. 19590406 198601 2 001**







**HALAMAN PENGESAHAN**  
**UPAYA PENCEGAHAN TERJADINYA KECELAKAAN LALU LINTAS YANG  
MELIBATKAN KENDARAAN BERMOTOR RODA DUA (Studi di Polresta Malang)**

Oleh:

**Rio Rangga Pranata**

**105010104111031**

Skripsi ini telah disahkan oleh Majelis Penguji pada tanggal

Ketua Majelis Penguji

Anggota

Dr. Ismail Navianto, S.H., M.H.

NIP. 19550212 198503 1 003

Anggota

Paham Triyoso, S.H., M.H.

NIP. 19540517 198203 1 003

Anggota

Abdul Madjid, S.H., M.H.

NIP. 19590126 198701 1 001

Dekan Fakultas Hukum  
Universitas Brawijaya

Eny Harjati, S.H., M.H.

NIP. 19590406 198601 2 001

Ketua Bagian Hukum Pidana

Mengetahui,

Dr. Rachmad Safa'at, S.H., M.Si.

NIP. 19620805 198802 1 001

Eny Harjati, S.H., M.H.

NIP. 19590406 198601 2 001



## KATA PENGANTAR

Segala puji syukur penulis ucapkan kehadiran Allah SWT. Yang telah melimpahkan Rahmat dan ridhonya kepada penulis sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini yang berjudul “Upaya Pencegahan Terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas Yang Melibatkan Kendaraan Bermotor Roda Dua (Studi di Polresta Malang)”.

Dengan telah selesainya skripsi ini, penulis menyampaikan rasa hormat dan terimakasih kepada :

1. Bapak Dr. Rachmad Syafa'at, S.H., M.Si., selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Brawijaya Malang.
2. Ibu Eny Harjati, S.H., M.Hum., selaku Kepala Bagian Hukum Pidana Fakultas Hukum Universitas Brawijaya Malang.
3. Bapak Paham Triyoso, S.H., M.Hum., selaku Dosen Pembimbing Utama yang selalu memberikan bimbingan, kemudahan, dan semangat kepada penulis hingga terselesainya skripsi ini.
4. Bapak Abdul Madjid, S.H., M.Hum., Selaku Dosen Pembimbing Pendamping yang selalu memberikan bimbingan, kemudahan, dan semangat kepada penulis hingga terselesainya skripsi ini.
5. Seluruh bapak/ibu dosen Fakultas Hukum Universitas Brawijaya Malang yang telah bersedia dengan tulus dan ikhlas untuk memberikan ilmu dan pengalamannya kepada penulis selama menjadi mahasiswa.



6. Seluruh staf dan karyawan Fakultas Hukum Universitas Brawijaya Malang yang selalu membantu penulis dalam urusan administrasi.

7. Seluruh anggota beserta jajaran Satuan Unit Lalu Lintas Polresta Malang yang telah bersedia menerima dengan tangan terbuka pada saat penulis melaksanakan penelitian.

8. mama tercinta Restu Ambarini sebagai orang tua penulis yang selalu memberikan do'a dan restunya kepada penulis sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.

9. Nenek tersayang hj. Syumirach sebagai orang tua kedua penulis yang dengan sabarnya membesarkan penulis dengan rasa cintanya yang teramat besar hingga sulit rasanya bagi penulis untuk membalasnya.

10. Penutan hidup penulis alm. H. A.Malik Ibrahim, S.H., sebagai orang tua kedua penulis yang semasa beliau hidup selalu memberikan kasih sayang mengayomi, dan mengajarkan kepada penulis untuk hidup bertoleransi antar sesama manusia dan alam hingga penulis dapat tumbuh sebagai pribadi yang tegar dalam menghadapi segala ujian dan cobaan hidup.

11. Seluruh keluarga besar penulis yang selalu memberikan dukungan moriil dan materiil kepada penulis.

12. Teman-teman dekat yang selalu ceria, membantu dan mendukung penulis hingga terselesainya skripsi ini.

13. Seluruh keluarga besar Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Brawijaya Malang angkatan 2010 yang selalu memberikan masukan dan saran kepada penulis.



14. Dan seluruh orang-orang yang mengenal penulis yang tidak dapat penulis sebutkan dalam lembaran yang terbatas ini.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari kata sempurna, saran dan kritik dari semua pihak sangat diharapkan demi penyempurnaan selanjutnya.

Akhir kata penulis mohon maaf yang sebesar-besarnya jika dalam prpses pembuatan skripsi ini penulis melakukan kesalahan baik yang disengaja maupun tidak disengaja. Semoga Allah SWT. Mengampuni kesalahan kita dan berkehendak menunjukkan jalan yang benar, AMIN.

Malang, Juni 2015

Rio Rangga Pranata

NIM. 105010104111031

**DAFTAR ISI**

Lembar Persetujuan ..... i

Lembar Pengesahan ..... ii

Kata Pengantar ..... iii

Daftar Isi ..... iv

Daftar Tabel ..... v

Daftar Gambar ..... vi

Daftar Bagan ..... vii

Daftar Lampiran ..... viii

Ringkasan ..... ix

**BAB I PENDAHULUAN**

A. Latar Belakang ..... 1

B. Rumusan Masalah ..... 6

C. Tujuan Penelitian ..... 6

D. Manfaat Penelitian ..... 7

E. Sistematika Penulisan ..... 9

**BAB II KAJIAN PUSTAKA**

A. Kajian Umum Tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia ..... 11

B. Kajian Umum Tentang Pelanggaran dan Kecelakaan Lalu Lintas ..... 17





C. Kajian Umum Mengenai Teori Kontrol Sosial dan Pencegahan Kejahatan	26
D. Kajian Umum Mengenai Kendaraan Bermotor Roda dua	30

**BAB III METODE PENELITIAN**

A. Jenis Penelitian	31
B. Pendekatan Penelitian	31
C. Lokasi Penelitian	32
D. Jenis dan Sumber Data	32
E. Teknik Pengumpulan Data	34
F. Populasi dan Sampel	35
G. Teknik Analisa Data	36
H. Definisi Konseptual	36

**BAB IV PEMBAHASAN**

A. Gambaran Umum Kepolisian Resort Malang Kota	37
B. Realita Kecelakaan Lalu Lintas Yang Melibatkan Kendaraan Bermotor Roda Dua	48
C. Upaya Polresta Malang Dalam Mencegah Kecelakaan Lalu Lintas Yang Melibatkan Kendaraan Bermotor Roda Dua	54





D. Kendala-Kendala Dalam Pencegahan Kecelakaan Lalu Lintas Yang Melibatkan Kendaraan Bermotor Roda Dua ..... 74

**BAB V PENUTUP**

A. Kesimpulan ..... 75

B. Saran ..... 76

**DAFTAR PUSTAKA**

**LAMPIRAN**





**DAFTAR TABEL**

Tabel 4.1	Jumlah Kasus Kecelakaan Lalu Lintas Roda Dua Tahun 2011-2014	51
Tabel 4.2	Jumlah Korban Kecelakaan Lalu Lintas Roda Dua Tahun 2011-2014	52
Tabel 4.3	Jumlah Kegiatan Pembinaan Masyarakat Terorganisir Tahun 2012-2015	57
Tabel 4.4	Jumlah Kegiatan Penyuluhan dan Sosialisasi Kepada Masyarakat Tidak Terorganisir Tahun 2012-2015	62
Tabel 4.5	Jumlah Kegiatan Koordinasi Antar Instansi Tahun 2012-2015	67
Tabel 4.6	Jumlah Kegiatan Pemantauan dan Penindakan Oleh Unit Turjawali Tahun 2012-2015	72





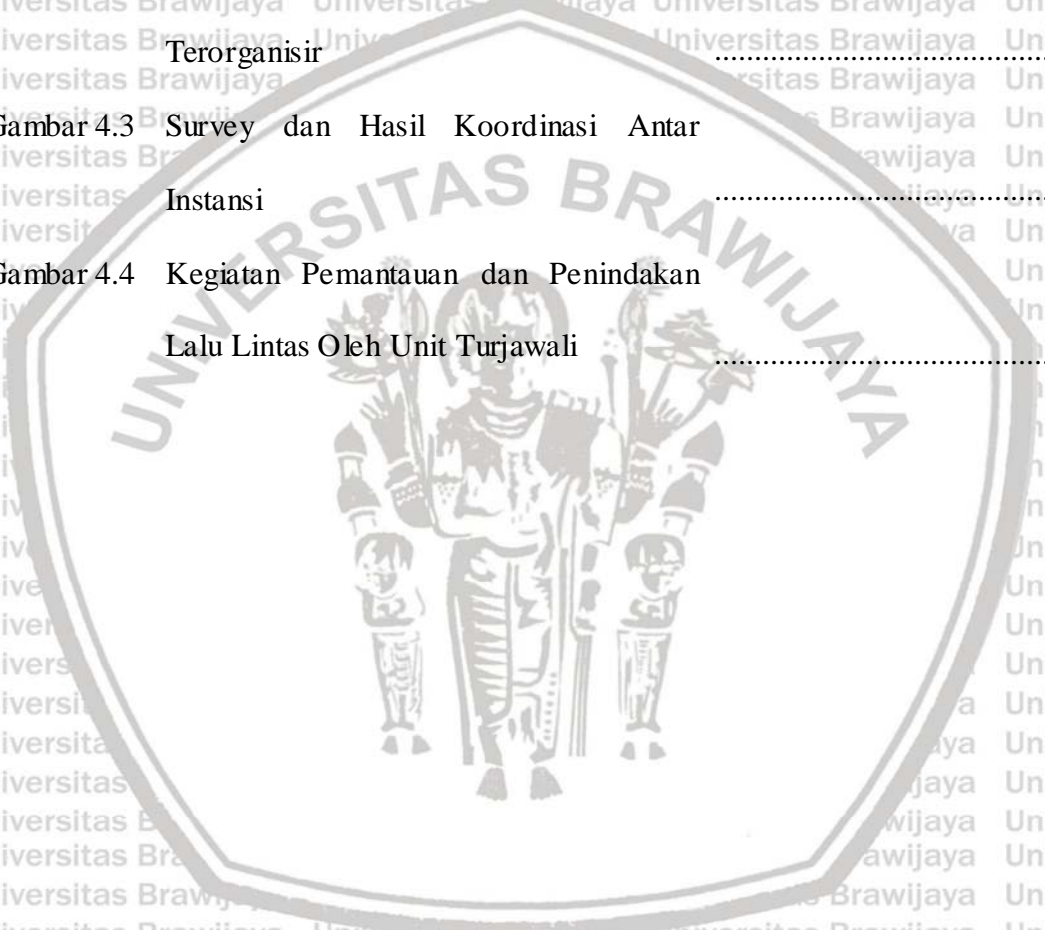
DAFTAR GAMBAR

Gambar 4.1 Pengaturan Jalan Oleh Masyarakat Terorganisir ..... 56

Gambar 4.2 Penyuluhan dan Sosialisasi Kamseltibcar Lantas Kepada Masyarakat Tidak Terorganisir ..... 59

Gambar 4.3 Survey dan Hasil Koordinasi Antar Instansi ..... 64

Gambar 4.4 Kegiatan Pemantauan dan Penindakan Lalu Lintas Oleh Unit Turjawali ..... 70





DAFTAR BAGAN

Bagan 4.1 Struktur Organisasi Polresta Malang .....38

Bagan 4.2 Struktur Organisasi Satlantas Polresta  
Malang .....45



DAFTAR LAMPIRAN

1. Surat Penetapan Pembimbing Skripsi
2. Surat Pernyataan Keaslian Skripsi
3. Kartu Bimbingan Skripsi
4. Surat Keterangan Ijin Prasurvey Dari Polresta Malang
5. Surat Keterangan Ijin Survey Dari Polresta Malang
6. Laporan Bulanan Unit Dikyasa Satlantas Polresta Malang





## RINGKASAN

Rio Rangga Pranata, Hukum Pidana, Fakultas Hukum Universitas Brawijaya, Juni 2015, UPAYA PENCEGAHAN TERJADINYA KECELAKAAN LALU LINTAS YANG MELIBATKAN KENDARAAN BERMOTOR RODA DUA (STUDI DI POLRESTA MALANG), Paham Triyoso, S.H.,M.Hum., Abdul Madjid, S.H.,M.Hum.

Dalam penulisan Skripsi ini akan dibahas tentang upaya pencegahan terjadinya kecelakaan lalu lintas yang melibatkan kendaraan bermotor roda dua.

Upaya pencegahan dimaksudkan untuk meminimalisir terjadinya tindak pidana dan pelanggaran yang belum terjadi dengan cara merubah perilaku masyarakat kearah yang lebih. Permasalahan yang terjadi bahwa data kasus kecelakaan yang diterima oleh polresta Malang selama tahun 2011 s/d 2014 mengalami penurunan, dalam hal mencegah dan mengatasi kecelakaan lalu lintas maka peran kepolisian dan pemerintah sangat mutlak dibutuhkan.

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mendeskripsikan dan menganalisa apa upaya pencegahan terjadinya kecelakaan lalu lintas yang melibatkan kendaraan bermotor roda dua di polresta Malang.

Dalam penulisan skripsi ini metode penelitian yang digunakan adalah pendekatan yuridis kriminologis. Pendekatan yuridis meninjau masalah dari segi ilmu hukum dengan melihat keterkaitan antara kenyataan dan implementasinya dalam praktik sehari-hari. Sedangkan pendekatan kriminologis digunakan untuk mendeskripsikan upaya pencegahan oleh kepolisian yang didasarkan pada realita dilapangan.

Terdapat beberapa upaya pencegahan kecelakaan lalu lintas kendaraan bermotor roda dua yang dilakukan pihak kepolisian resort Malang kota yaitu pembinaan masyarakat terorganisir, pembinaan masyarakat tidak terorganisir, koordinasi antar instansi, pemantauan, dan penindakan yang bersifat teguran.

Terdapat dua kendala yang dihadapi oleh pihak kepolisian resort Malang kota dalam upaya pencegahan kecelakaan lalu lintas yang melibatkan kendaraan bermotor roda dua yaitu kendala internal kurangnya jumlah personil dan alat penunjang kegiatan dan kendala eksternal kurangnya kesadaran hukum masyarakat.





## SUMMARY

Rio Rangga Pranata, Law schools brawijaya university, june 2015 EFFORTS TO PREVENT TRAFFIC ACCIDENT INVOLVING MOTORCYCLE (STUDIES IN POLRESTA MALANG), Paham Triyoso, S.H.,M.Hum., Abdul Madjid, S.H.,M.Hum.

In writing a thesis will be discussed about efforts to prevent the occurrence of traffic accidents involving motor vehicles two wheels.

Prevention intended to minimize the occurrence of crimes and offenses that not happen by means of change unmannerly more at the community .The problem that the data received by accident polresta Malang year 2011 to 2014 decline , prevent and address in terms of traffic accidents and the role of police and government is absolutely needed.

The purpose of this research is to describe and analyze what efforts to prevent the occurrence of traffic accidents involving motor vehicles in the wheel of two in polresta Malang.

In writing a thesis research methodology this approach is applicable in juridical kriminologis. Juridical approach review a problem in terms of the science of law by looking at the links between reality and it is implemented in practice daily.While approach kriminologis used for described efforts to prevent by a police force that is based on reality in the field.

There are some efforts to prevent traffic accidents a motor vehicle two-wheeled police conducted by the city poor resorts is an organized community guidance , the establishment of the community is organized , coordination between agencies , monitoring , and enforcement that a warning.

There are two obstacles faced by the police resorts Malang city in preventing traffic accidents involving motorcycle namely internal obstacles lack of number of personnel and tool to support the activities and external obstacles to lack of awareness of the laws of society.





## BAB I PENDAHULUAN

### A. LATAR BELAKANG

Perkembangan teknologi transportasi di dunia berimbas pada semakin banyaknya masyarakat di Indonesia yang ingin dan/atau telah memiliki alat transportasi darat baik kendaraan roda dua maupun roda empat. Dilihat dari kemanafaatannya Perkembangan transportasi khususnya transportasi darat bertujuan untuk mempermudah perpindahan masyarakat dari satu daerah ke daerah lainnya, namun disisi lain perkembangan transportasi memiliki dampak buruk bagi kemajuan suatu bangsa, seperti yang terlihat hampir diseluruh kota dan wilayah di Indonesia muncul berbagai permasalahan lalu lintas seperti pelanggaran, kemacetan maupun kecelakaan lalu lintas.

Hal yang menjadi penting ketika membahas tentang lalu lintas adalah permasalahan kecelakaan lalu lintas. Kecelakaan lalu lintas tidak terlepas dari faktor-faktor penyebab terjadinya kecelakaan itu sendiri seperti faktor pengemudi, jalan dan lingkungan fisik. Untuk mencegah serta menangani kasus kecelakaan lalu lintas sangat dibutuhkan Peran serta kepolisian dalam upaya meminimalisir terjadinya kecelakaan guna terciptanya rasa aman, selamat, tertib, lancar dan terpadu pada saat berlalu lintas di jalan.

polisi lalu lintas memiliki tanggung jawab dan peran penting dalam upayanya mencegah dan menegakan hukum dibidang lalu lintas, secara umum dalam pasal 5 ayat 3 huruf e Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan



Angkutan Jalan menjelaskan tentang pembinaan lalu lintas oleh kepolisian yang meliputi registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi, penegakan hukum, operasional manajemen dan rekayasa lalu lintas, serta pendidikan berlalu lintas.<sup>1</sup>

Secara umum Pencegahan bertujuan untuk meminimalisir terjadinya tindak pidana dan pelanggaran yang belum terjadi. Upaya pencegahan berkaitan dengan mengadakan usaha perubahan perilaku masyarakat secara umum kearah yang positif dengan melihat dan merubah lingkungan serta mengurangi hal pendukung terjadinya tindak pidana dan pelanggaran.<sup>2</sup> dalam hal melakukan rencana dan program pencegahan kecelakaan lalu lintas peran serta pemerintah, penegak hukum dan masyarakat sangat dibutuhkan. Hal tersebut secara eksplisit diatur dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pasal 226.

Tata pelaksanaan pencegahan kecelakaan lalu lintas dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pasal 226 ayat 1 dan 2 berbunyi:<sup>3</sup>

#### Pasal 226

- (1) Untuk Mencegah Kecelakaan Lalu Lintas dilaksanakan melalui :
- a. partisipasi para pemangku kepentingan;
  - b. pemberdayaan Masyarakat;
  - c. penegakan hukum; dan
  - d. kemitraan global.

<sup>1</sup> Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pasal 5 ayat 3 huruf e

<sup>2</sup> Dra. Ninik Widiyanti Yulius Waskita, **Kejahatan Dalam Masyarakat dan Pencegahannya**, PT. Bina Aksara, Jakarta, 1987, hal 155

<sup>3</sup> Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pasal 226



(2) Pencegahan kecelakaan lalu lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan dengan pola penahapan yang meliputi program jangka pendek, jangka menengah, dan jangka panjang.

Kajian yuridis mengenai lalu lintas telah banyak dibahas oleh para akademisi. Dengan tidak mengurangi rasa hormat penulis terhadap kajian dan penelitian terdahulu yang Berkaitan dengan permasalahan lalu lintas. Maka dalam penulisan ini penulis ingin membuat suatu perbandingan dalam pembahasan yang akan dikaji oleh penulis baik itu dalam tujuan maupun dalam pokok pembahasan yang akan diteliti. Pada kajian dan penelitian terdahulu dapat penulis simpulkan bahwa tujuan penulisan dan penelitian membahas pokok permasalahan tentang upaya pencegahan, penanggulangan maupun penyelesaian kasus kecelakaan lalu lintas yang berkaitan dengan jenis kendaraan bermotor secara keseluruhan seperti yang diteliti oleh Jevi Mardiansyah Nim 0310103095 yang berjudul “Upaya Polri Dalam Mencegah dan Menaggulangi Kecelakaan Lalu Lintas di Kota Malang”, kemudian penelitian oleh Bram Dananjaya Nim 105010101111006 yang berjudul ”Implementasi Kewenangan Diskresi Kepolisian Dalam Penyelesaian Perkara Kecelakaan Lalu Lintas di Luar Pengadilan”, kemudian penelitian yang berjudul “Kendala Penyidikan Tindak Pidana Culpa Pada Perkara Kecelakaan Lalu Lintas Yang Mengakibatkan Matinya Korban” yang diterliti oleh Arin Pratiwi Quarta Nim 0510113034, dan penelitian yang dilakukan oleh Dwi Rianegara Nim 06101106142 yang berjudul “Mensosialisasikan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Dalam Rangka Meminimalisir Terjadinya Tindak Pidana Pelanggaran Lalu Lintas”. Dari kesemua judul skripsi tersebut



lokasi penelitian yang dilakukan oleh para peneliti bertempat di kota Malang dan kabupaten Malang.

Merujuk dari beberapa judul skripsi-skripsi diatas, penulis secara khusus ingin membahas permasalahan serupa yang berkaitan dengan kecelakaan lalu lintas. Yang membedakan penelitian penulis dengan penelitian-penelitian sebelumnya adalah dalam tujuan penulisan ini penulis ingin melakukan penelitian yang berkaitan dengan upaya pencegahan terjadinya kecelakaan lalu lintas yang lebih khusus pada kendaraan bermotor roda dua. Dalam permasalahan yang akan diteliti, penulis melakukan pembatasan dan menitik beratkan penelitian pada upaya pre-emptif dan preventif. Seperti yang telah dijelaskan diatas, bahwa upaya pencegahan dimaksudkan untuk meminimalisir terjadinya tindak pidana dan pelanggaran yang belum terjadi dengan cara merubah perilaku masyarakat kearah yang lebih baik guna terciptanya rasa aman, selamat, dan tertib lalu lintas. Dengan merujuk pada pengertian upaya preventif diatas, penulis ingin melihat upaya apa saja yang dilakukan pihak kepoisian resort Malang Kota khususnya di bagian Satlantas dalam melakukan pencegahan terjadinya kecelakaan yang melibatkan kendaraan bermotor roda dua.

Arus lalu lintas di Kota Malang Sebagai gerbang wisata menuju kota wisata Batu hampir disetiap hari libur dipadati oleh Wisatawan dari berbagai daerah seperti Surabaya, Banyuwangi, Probolinggo, belitar maupun wisatawan dari luar pulau Jawa yang ingin berlibur di kota wisata Batu. Tidak hanya itu, Kota Malang yang dikenal sebagai salah satu kota pendidikan terbaik di Jawa Timur membuat minat para pelajar yang ingin melanjutkan pendidikan ke jenjang perguruan tinggi berimbas pada semakin padatnya jumlah penduduk di Kota Malang. Hal tersebut berimplikasi pada



semakin meningkatnya jumlah kendaraan khususnya kendaraan roda dua yang digunakan oleh masyarakat sebagai alat transportasi yang cepat dan efisien.

Dari data kecelakaan kendaraan bermotor roda dua yang terjadi selama empat tahun terakhir dapat di lihat bahwa jumlah kecelakaan pada tahun 2011 kecelakaan roda dua sebanyak 490 kasus, dengan korban meninggal dunia sebanyak 112 orang, luka berat 31 orang, dan luka ringan 368 orang. Kemudian tiga tahun berikutnya yaitu pada tahun 2012,2013 dan 2014 terjadi penurunan angka kecelakaan secara signifikan yaitu sebanyak 453,355 dan 289 kasus, dengan rincian pada tahun 2012 jumlah korban meninggal dunia 81 orang, luka berat 19 orang, dan luka ringan 379 orang. Selanjutnya pada tahun 2013 korban meninggal dunia sebanyak 74 orang, luka berat 14 orang, luka ringan 285 orang. Dan pada tahun 2014 korban meninggal dunia sebanyak 55 orang, luka berat 9 orang, dan luka ringan sebanyak 237 orang.<sup>4</sup>

Terjadinya kecelakaan lalu lintas tidak terlepas dari sifat acuh pengendara terhadap pengguna jalan lain, keadaan emosional yang tidak stabil dan kurangnya kehati-hatian dalam berkendara di jalan raya, hal ini menjadikan kecelakaan lalu lintas di setiap tahunnya selalu terjadi. Untuk mencegah dan mengatasi kecelakaan lalu lintas maka peran kepolisian dan pemerintah mutlak dibutuhkan untuk menjamin agar masyarakat dapat berkendara dengan aman, selamat, tertib, dan lancar sesuai dengan etika berlalu lintas di jalan raya.

<sup>4</sup>Hasil Pra Survey Penulis Pada Tanggal 5 Desember 2014 di Kepolisian Resort Malang Kota Unit Laka Lantas



Dari fakta-fakta yang bersumber pada informasi di atas membuat penulis tertarik melakukan penelitian mengenai **UPAYA PENCEGAHAN TERJADINYA KECELAKAAN LALU LINTAS YANG MELIBATKAN KENDARAAN BERMOTOR RODA DUA (Studi di Polres Malang Kota).**

## **B. RUMUSAN MASALAH**

1. Apa saja upaya pencegahan terjadinya kecelakaan lalu lintas yang melibatkan kendaraan bermotor roda dua yang dilakukan Kepolisian Resort Malang Kota ?
2. Apa saja kendala yang dihadapi Kepolisian Resort Malang Kota dalam melakukan pencegahan terjadinya kecelakaan lalu lintas yang melibatkan kendaraan bermotor roda dua ?

## **C. TUJUAN PENULISAN**

1. Untuk mendeskripsikan dan menganalisa upaya pencegahan terjadinya kecelakaan lalu lintas yang melibatkan kendaraan bermotor roda dua yang dilakukan Kepolisian Resort Malang Kota.
2. Untuk mendeskripsikan dan menganalisa kendala yang dihadapi Kepolisian Resort Malang Kota dalam melakukan pencegahan terjadinya kecelakaan lalu lintas yang melibatkan kendaraan bermotor roda dua.



## D. MANFAAT PENELITIAN

Manfaat yang akan di peroleh dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

### 1. Manfaat Teoritis

Untuk dapat memberikan sumbangan pemikiran dan pengembangan ilmu pengetahuan dalam hukum pidana. dapat dijadikan bahan diskusi dan telaah kritis mengenai upaya pencegahan terjadinya kecelakaan lalu lintas yang melibatkan kendaraan bermotor roda dua dan dengan adanya penelitian ini diharapkan dapat menjadi wawasan tambahan bagi kalangan akademisi khususnya dibidang ilmu hukum

### 2. Manfaat Praktis

#### a. Bagi Akademisi

Menjadi bahan diskusi bagi para mahasiswa dan dosen mengenai upaya pencegahan kecelakaan lalu lintas yang melibatkan kendaraan bermotor roda dua yang dilakukan kepolisian resort Malang Kota. Dapat dijadikan bahan diskusi untuk mencari solusi berkaitan dengan kendala yang dihadapi pihak kepolisian resort Malang Kota dalam melakukan pencegahan terjadinya kecelakaan lalu lintas yang melibatkan kendaraan bermotor roda dua.

#### b. Bagi lembaga Kepolisian

Diharapkan dengan adanya penulisan dan kajian ini menjadi bahan analisis dan tolak ukur keberhasilan pihak kepolisian dalam upaya pencegahan terjadinya keelakaan lalu lintas yang melibatkan kendaan bermotor roda dua, hal ini sesuai dengan peran kepolisian dalam penegakan hukum lalu lintas demi terwujudnya



pelayanan lalu lintas yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu sesuai dengan etika berlalu lintas agar terciptanya kepastian hukum bagi masyarakat.

c. Bagi Masyarakat

Menjadi sumber wawasan dan pengetahuan masyarakat mengenai upaya dan kendala pihak kepolisian dalam pencegahan kecelakaan lalu lintas yang melibatkan kendaraan bermotor roda dua, sehingga dikemudian hari masyarakat dapat berkerjasama dengan pihak kepolisian dalam menjaga ketertiban berlalu lintas.





#### D. Sistematika Penulisan

Agar mempermudah dalam mempelajari skripsi ini, maka dalam bagian ini akan diberikan gambaran singkat, jelas dan terarah mengenai sistematika penulisan skripsi yang terbagi kedalam :

a. Bagian pendahuluan skripsi, bagian ini berisi halaman cover, lembar persetujuan, kata pengantar, daftar isi, daftar tabel, daftar gambar, daftar bagan, daftar lampiran dan abstraksi.

b. Bagian isi skripsi, yaitu berisi :

##### **BAB I : PENDAHULUAN**

Bab ini berisi latar belakang penelitian, perumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan di akhiri sistematika penulisan.

##### **BAB II : KAJIAN PUSTAKA**

Bab ini menguraikan tentang teori-teori pendukung dan melandasi penyusunan sebagai dasar untuk mengevaluasi permasalahan yang berkaitan dengan judul melalui studi kepustakaan.

##### **BAB III : METODE PENELITIAN**

Bab ini membahas tentang metode penelitian yang digunakan dalam melaksanakan penelitian ini, yaitu meliputi metode pendekatan penelitian, alasan pemilihan lokasi, jenis dan sumber data, teknik pengumpulan data, populasi dan sampel, dan teknik analisa data.

##### **BAB IV : PEMBAHASAN**

Bab ini membahas hasil penelitian yang dilakukan dengan menganalisis permasalahan yang ada, yaitu apa saja upaya



pencegahan terjadinya kecelakaan lalu lintas yang melibatkan kendaraan bermotor roda dua yang dilakukan kepolisian resort Malang Kota, dan apa kendala yang dihadapi kepolisian resort Malang Kota dalam melakukan pencegahan terjadinya kecelakaan lalu lintas yang melibatkan kendaraan bermotor roda dua.

**BAB V : PENUTUP**

Bab ini berisikan kesimpulan dan saran dari peneliti yang sekiranya dapat dijadikan bahan pertimbangan bagi kepolisian maupun masyarakat umum dikemudian hari.





## BAB II

### KAJIAN PUSTAKA

#### A. Kajian Umum Tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia

##### 1. Pengertian Polri

Dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 tahun 2002 Tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia Pasal 1 disebutkan mengenai pengertian kepolisian, Kepolisian adalah segala hal ihwal yang berkaitan dengan fungsi dan lembaga polisi sesuai dengan perundang-undangan.<sup>1</sup> Selain itu tujuan Kepolisian Indonesia menurut Jendral Polisi Rusman Hadi ialah untuk mewujudkan keamanan dalam Negara yang mendorong gairah kerja masyarakat dalam mencapai kesejahteraan.<sup>2</sup>

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, arti kata Polisi adalah suatu badan yang bertugas memelihara keamanan dan ketertiban umum (menangkap orang yang melanggar hukum) dan atau merupakan suatu anggota badan pemerintahan (pegawai Negara yang bertugas menjaga keamanan dan ketertiban).<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2002 Tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia pasal 1

<sup>2</sup> Rusman Hadi, **POLRI Menuju Refomasi**, Yayasan Tenaga Kerja, Jakarta, 1996, hal 27

<sup>3</sup> W.J.S Poerdarminta, **Kamus Besar Bahasa Indonesia**, Balai pustaka, Jakarta, 1995, hal 320



## 2. Tugas dan Fungsi Polri Berdasarkan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 Tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia

Sebagai Polisi Republik Indonesia yang bertugas di pusat dan daerah berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2002 kepolisian mempunyai tugas pokok yang tertulis didalam pasal 13 jo pasal 14 yaitu :<sup>4</sup>

### Pasal 13

- a. Memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat;
- b. Menegakan hukum; dan
- c. Memberian perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat.

### Pasal 14

- a. Melaksanakan pengaturan, penjagaan, pengawalan, dan patrol terhadap kegiatan masyarakat dan pemerintah sesuai kebutuhan;
- b. Menyelenggarakan segala kegiatan dalam menjamin keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas di jalan;
- c. Membina masyarakat untuk meningkatkan partisipasi masyarakat, kesadaran hukum masyarakat serta ketaatan warga masyarakat terhadap hukum dan peraturan perundang-undangan;
- d. Turut serta dalam pembinaan hukum nasional;
- e. Memelihara ketertiban dan menjamin keamanan umum;
- f. Melakukan koordinasi, pengawasan dan pembinaan teknis terhadap kepolisian khusus, penyidik pegawai negeri sipil dan bentuk-bentuk pengamanan swakarsa;
- g. Melakukan penyelidikan dan penyidikan terhadap semua tindak pidana sesuai dengan hukum acara pidana dan peraturan perundang-undangan;
- h. Menyelenggarakan identifikasi kepolisian, kedokteran kepolisian, laboratorium forensik dan psikologi kepolisian untuk kepentingan tugas kepolisian;
- i. Melindungi keselamatan jiwa raga, harta benda, masyarakat, dan lingkungan hidup dari gangguan ketertiban dan/atau bencana termasuk memberikan bantuan dan pertolongan dengan menjunjung tinggi hak asasi manusia;
- j. Melayani kepentingan warga masyarakat untuk sementara sebelum di tangani oleh instansi dan/atau pihak yang berwenang;
- k. Memberikan pelayanan kepada masyarakat sesuai dengan kepentingan dalam lingkup tugas kepolisian serta;
- l. Melaksanakan tugas lain sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

<sup>4</sup> Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Republik Indonesia pasal 13 jo pasal 14



### 3. Wewenang POLRI Berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2002 Tentang Kepolisian Republik Indonesia

Berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2002 Tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia, kewenangan polri diatur dalam pasal 15 ayat 1 dan ayat 2, yaitu sebagai berikut :<sup>5</sup>

#### Pasal 15 ayat 1

Dalam rangka menyelenggarakan tugas sebagaimana dimaksud dalam pasal 13 dan 14, Kepolisian Negara Republik Indonesia berwenang :

- a. Menerima laporan dan/atau pengaduan;
- b. Membantu menyelesaikan perselisihan warga masyarakat yang dapat mengganggu ketertiban umum;
- c. Mencegah dan menanggulangi tumbuhnya penyakit masyarakat;
- d. Mengawasi aliran yang dapat menimbulkan perpecahan atau mengancam persatuan dan kasatuan bangsa;
- e. Mengeluarkan peraturan kepolisian dalam lingkup kewenangan administratif kepolisian;
- f. Melaksanakan pemeriksaan khusus sebagai bagian dari tindakan kepolisian dalam rangka pencegahan;
- g. Melakukan tindakan pertama di tempat kejadian;
- h. Mengambil sidik jari dan identitas lainya serta memotret seseorang;
- i. Mencari keterangan dan barang bukti;
- j. Menyelenggarakan pusat informasi kriminal nasional;
- k. Mengeluarkan surat izin dan/atau surat keterangan yang di perlukan dalam rangka pelayanan masyarakat;
- l. Memberikan bantuan pengamanan dalam sidang dan pelaksanaan putusan pengadilan, kegiatan instansi, serta kegiatan masyarakat;
- m. Menerima dan menyimpan barang temuan untuk sementara waktu.

#### Pasal 15 ayat 2

Kepolisian Negara Republik Indonesia sesuai dengan perundang-undangan lainya berwenang :

- a. Memberikan izin dan mengawasi kegiatan keramaian umum dan kegiatan masyarakat lainya;
- b. Menyelenggarakan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor;
- c. Memberikan surat izin mengemudi kendaraan bermotor;
- d. Menerima pemberitahuan tentang kegiatan politik;

<sup>5</sup> Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Republik Indonesia pasal 15



- e. Memberikan izin dan melakukan pengawasan senjata api, bahan peledak dan senjata tajam;
- f. Memberi izin operasional dan melakukan pengawasan terhadap badan usaha di bidang jasa pengamanan;
- g. Memberikan petunjuk, mendidik dan melatih aparat kepolisian khusus dan tugas pengamanan swakarsa dalam bidang teknis kepolisian;
- h. Melakukan kerja sama dengan kepolisian Negara lain dalam menyidik dan memberantas kejahatan internasional;
- i. Melakukan pengawasan fungsional kepolisian terhadap orang asing yang berada di wilayah Indonesia dengan koordinasi instansi terkait;
- j. Mewakili pemerintah Republik Indonesia dalam organisasi kepolisian internasional;
- k. Melaksanakan kewenangan lain yang termasuk dalam lingkup tugas kepolisian.

#### 4. Tugas Kepolisian di Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Polisi lalu lintas yang di singkat (POLANTAS) adalah bagian dari Kepolisian Republik Indonesia yang di beri tugas di bidang lalu lintas, hal tersebut merupakan pengkhususan dari bagian polisi pada umumnya.

Polisi lalu lintas dalam melaksanakan tugas yang diembannya dibekali kecakapan teknis khusus dibidang lalu lintas, walaupun demikian hal ini tidaklah menghilangkan atau mengurangi tugas pokok yang di bebaskan kepada setiap anggota polisi, oleh karena berhadapan dengan keadaan yang dapat mengganggu keamanan dan ketertiban pada umumnya polisi lalu lintas harus bertindak dengan keahlian yang dimiliki.<sup>6</sup>

<sup>6</sup>H.S. Djajoesman, **Polisi dan Lalu Lintas**, Tanpa Penerbit, Jakarta, 1976 hal 50



Berikut adalah Tugas Kepolisian di Bidang Lalu Lintas yang dapat di bagi dalam dua golongan yaitu :<sup>7</sup>

a. Operatif :

1. Memeriksa kecelakaan lalu lintas;
2. Mengatur lalu lintas;
3. Menegakan hukum lalu lintas.

b. Administratif :

1. Mengeluarkan surat izin mengemudi;
2. Mengeluarkan surat tanda kendaraan bermotor;
3. Membuat statistik/grafik dan pengumpulan data yang berhubungan dengan lalu lintas.

Dalam menjalankan tugas diatas polisi lalu lintas memiliki alat pelaksanaan

tugas sebagai berikut :<sup>8</sup>

a. *Traffic Engineering* (Keteknikan lalu lintas);

b. *Traffic Education* (Pendidikan lalu lintas);

c. *Traffic Law Eforcement* (Penegakan Hukum lalu lintas);

d. *Evidence* (Bukti dan analisa ilmiah dari data yang menyangkut segala sesuatu tentang lalu lintas sebagai dasar penentuan *engineering*, *education*, dan *enforcement*);

e. *execution* (pelaksanaan);

f. *evaluation* (Penilaian).

<sup>7</sup> *Ibid*, hal 53

<sup>8</sup> *Ibid*, hal 53



Berkaitan dengan tugas yang diemban polisi lalu lintas maka dalam pelaksanaan tugas guna terciptanya lalu lintas yang aman, selamat, tertib, dan lancar. polisi lalu lintas menggunakan bentuk operasi Kamtibmas POLRI yang dikhususkan kepada persoalan-persoalan yang menyangkut lalu lintas, Adapun operasinya bergerak dibidang preventif dan represif yaitu :<sup>9</sup>

- a. Operasi tunggal polisi lalu lintas;
- b. Operasi gabungan antar kecabangan POLRI dengan polisi lalu lintas sebagai koordinator pelaksana tugas;
- c. Polisi khusus;
- d. Masyarakat bekerja sama dengan polisi lalu lintas sebagai pelaksana tugas.

Dalam melaksanakan tugasnya, polisi lalu lintas memiliki peran dalam pelaksanaannya yaitu: <sup>10</sup>

- a. Penyelidikan/penyidikan kecelakaan lalu lintas;
- b. Patroli lalu lintas;
- c. Mengatur lalu lintas;
- d. Mengawasi lalu lintas dipersimpangan-persimpangan jalan;
- e. Pengawasan lalu lintas;
- f. Memberikan penerangan lalu lintas kepada umum;
- g. Memberikan pendidikan lalu lintas kepada masyarakat;
- h. *Survey/research* mengenai lalu lintas;
- i. Pengujian kecakapan calon pengemudi untuk mendapatkan surat izin mengemudi;
- j. Pengujian identitas kendaraan bermotor;

<sup>9</sup> *Ibid*, hal 55

<sup>10</sup> *Ibid*, hal 56



k. Membantu usaha-usaha dibidang SAR.

Adanya peran kepolisian dalam penegakan hukum lalu lintas diharapkan dapat menjamin terciptanya lalu lintas yang aman, selamat, tertib, dan lancar demi kemajuan bangsa melalui upaya-upaya yang dapat diterima baik oleh masyarakat secara luas.

## **B. Kajian Umum Tentang Pelanggaran dan Kecelakaan Lalu Lintas**

### **1. Pengertian Lalu Lintas**

Lalu lintas mempunyai peran dan kedudukan yang sangat penting dalam aktivitas hidup manusia sehari-hari. Lalu lintas adalah salah satu sarana yang dapat mempermudah mobilitas masyarakat dari satu daerah ke daerah lainnya. Kata lalu lintas dalam Kamus Umum Bahasa Indonesia yaitu :<sup>11</sup>

- a. Berjalan bolak-balik, hilir mudik;
- b. Perihal perjalanan di jalan dan sebagainya;
- c. Penghubung antara sebuah tempat dengan tempat lain.

Dapat dijelaskan bahwa lalu lintas adalah perihal berjalan bolak-balik dengan jalan raya sebagai sarana penghubung antara sebuah tempat dengan tempat lainnya. Hal ini sesuai dengan pengertian lalu lintas didalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yaitu gerak kendaraan dan orang diruang Lalu Lintas Jalan.<sup>12</sup>

<sup>11</sup>W.J.S Poerdarminta, **Kamus Umum Bahasa Indonesia**, Balai Pustaka, Jakarta, 1995, hal 555

<sup>12</sup> Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pasal 1 ayat 2



## 2. Pengertian Pelanggaran Lalu Lintas

Pelanggaran lalu lintas adalah perbuatan dan/atau tindakan seseorang yang bertentangan dengan ketentuan peraturan perundang-undangan lalu lintas yang berlaku. Pelanggaran lalu lintas sering terjadi akibat dari kurangnya kesadaran berlalu lintas masyarakat dalam hal ini pengendara kendaraan bermotor yang kurang mengindahkan peraturan dan rambu-rambu lalu lintas di jalan sehingga tidak jarang akibat dari pelanggaran tersebut akan memunculkan permasalahan yang lebih besar yaitu kecelakaan lalu lintas.

Berikut ini adalah jenis pelanggaran yang diklasifikasikan menjadi tiga bagian yaitu :

### a. Klasifikasi jenis pelanggaran ringan :

1. Melanggar ketentuan persyaratan lampu, rem, dan isyarat dengan bunyi bagi kendaraan tidak bermotor;
2. Melanggar rambu-rambu perintah atau rambu-rambu larangan;
3. Melanggar marka membujur, garis utuh, tunggal atau ganda;
4. Melanggar marka melintang, garis utuh sebagai batas berhenti;
5. Melanggar ketentuan lampu-lampu isyarat dan alat-alat pemantul cahaya;
6. Melanggar larangan melewati kendaraan lain di persimpangan atau perlintasan;
7. Melanggar larangan melewati kendaraan lain yang sedang memberi kesempatan penyeberang jalan;
8. Melanggar kewajiban untuk mendahulukan kendaraan yang memiliki hak utama;
9. Melanggar larangan berhenti atau parkir di tempat-tempat tertentu;



10. Melanggar menggunakan helm bagi pengemudi atau penumpang sepeda motor atau mobil tanpa rumah-rumah;
11. Melanggar larangan membunyikan klakson pada tempat-tempat tertentu;
12. Melanggar penggunaan sirine;
13. Melanggar ketentuan batas kecepatan maksimum.

b. Klasifikasi jenis pelanggaran sedang :

1. Kendaraan tanpa dilengkapi tanda bukti lulus bagi mobil, bus, truk, kendaraan umum, sepeda motor dan truk gandeng;
2. Tidak menunjukkan SIM (Surat Izin Mengemudi) sesuai ketentuan.

c. Klasifikasi pelanggaran berat :

1. Melanggar ketentuan pengangkutan orang atau barang tidak sesuai dengan peruntukannya;
2. Melanggar persyaratan teknis dan layak jalan yang meliputi persyaratan lampu dan komponen pendukung bagi kendaraan bermotor.

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pasal 316 ke (1) merincikan pasal yang termasuk sebagai pelanggaran lalu lintas yaitu :<sup>13</sup>

Pasal 316

- (1) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 274, Pasal 275 ayat (1), Pasal 276, Pasal 278, Pasal 279, Pasal 280, Pasal 281, Pasal 282, Pasal 283, Pasal 284, Pasal 285, Pasal 286, Pasal 287, Pasal 288, Pasal 289, Pasal 290, Pasal 291, Pasal 292, Pasal 293, Pasal 294, Pasal 295, pasal 296, Pasal 297, Pasal 298, Pasal 299, Pasal 300, Pasal 301, Pasal 302, Pasal 303, Pasal 304, Pasal 305, Pasal 306, Pasal 307, pasal 308, Pasal 309, dan Pasal 313 adalah pelanggaran.

<sup>13</sup> Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pasal 316 ke 1



Jika pengemudi kendaraan bermotor melanggar salah satu atau lebih ketentuan yang tertera pada pasal diatas maka dapat digolongkan sebagai pelanggaran lalu lintas, dan akibat dari pelanggaran tersebut akan di kenakan sanksi berupa denda.

Ditinjau dari sudut pelaku pelanggaran dan akibat yang di timbulkan, maka pelanggaran dapat dilihat sebagai berikut :<sup>14</sup>

a. Ditinjau dari pelaku, pelanggaran dapat di bagi :

1. Pelanggaran lalu lintas tidak bergerak (*standing violation*);

Contoh : pelanggaran tanda larangan parkir.

2. Pelanggaran lalu lintas bergerak (*moving violation*);

Contoh : melampaui batas kecepatan.

b. Ditinjau dari akibat yang ditimbulkan, pelanggaran dapat dibagi :

1. Pelanggaran yang menimbulkan kecelakaan lalu lintas;

2. Pelanggaran yang tidak mengakibatkan kecelakaan lalu lintas.

Mengenai ancaman pidana bagi pelanggar lalu lintas, pelanggar dibebankan pidana denda atau pidana kurungan bagi pelanggar yang tidak menimbulkan kecelakaan, sedangkan pelanggar yang menimbulkan kecelakaan lalu lintas dikarenakan kelalaiannya dapat di kenakan pidana penjara jika akibat dari kecelakaan itu menimbulkan korban jiwa.

<sup>14</sup>Naning Ramdlon, **Menggairahkan Kesadaran Hukum Masyarakat dan Disiplin Penegak Hukum Dalam Lalu Lintas**, Bina Ilmu, Surabaya, 1983, hal 26



Berdasarkan uraian diatas pelanggaran dapat diklasifikasikan menjadi pelanggaran ringan, pelanggaran sedang dan pelanggaran berat yang keseluruhan dari pada pelanggaran dapat di kenakan sanksi berupa denda dan penyitaan surat-surat ataupun kendaraan.

### 3. Pengertian Kecelakaan Lalu Lintas

Kata kecelakaan memiliki kata dasar celaka, celaka dapat di artikan dalam Kamus Umum Bahasa Indonesia yang berarti menderita sesuatu yang menyusahkan, malang, tidak bahagia, sial dan tidak beruntung.<sup>15</sup> Sehubungan dengan hal tersebut, kecelakaan dalam penjelasan lain adalah kejadian yang dimana sebuah kendaraan bermotor bertabrakan dengan kendaraan bermotor lain yang tidak disengaja atau tidak disangka-sangka dengan akibat kematian, luka-luka, kematian orang atau kerusakan benda.<sup>16</sup> Selain itu kecelakaan lalu lintas dapat menimbulkan rasa heran atau tercengang kepada orang yang mengalami kecelakaan, dan jika kecelakaan yang dilakukan dengan disengaja atau direncanakan terlebih dahulu yang mengakibatkan matinya orang lain maka itu termasuk pembunuhan karena kealpaan.<sup>17</sup>

Dari penjelasan diatas, maka hal-hal yang berkaitan dengan kecelakaan lalu lintas dapat diuraikan sebagai berikut :

- a. Terjadinya di jalan;
- b. Mengakibatkan luka-luka dan/atau meninggal dunia;
- c. Mengakibatkan kerusakan barang dan kerugian harta benda.

<sup>15</sup> W.J.S Poerdarminta, **Kamus Umum Bahasa Indonesia**, Balai Pustaka, Jakarta, 1995, hal 193

<sup>16</sup> H.S. Djajoesman, **Polisi dan Lalu Lintas**, Tanpa Penerbit, Jakarta, 1976, hal 67

<sup>17</sup> *Ibid*, hal 67



Berikut adalah klasifikasi korban kecelakaan lalu lintas, sebagai berikut :<sup>18</sup>

a. Korban Meninggal Dunia

Adalah korban yang dipastikan mati sebagai akibat kecelakaan lalu lintas, baik korban yang meninggal ditempat kejadian maupun korban yang dalam waktu paling lama tiga puluh hari setelah kecelakaan terjadi;

b. Korban Luka Berat

Adalah korban yang karena luka-lukanya menderita cacat permanen atau selama hidupnya tidak akan cakap lagi melakukan pekerjaannya atau mengalami trauma psikis lebih dari empat minggu atau harus dirawat lebih dari tiga puluh hari sejak terjadinya kecelakaan atau gugurnya kandungan atau visum yang menurut dokter ditentukan sebagai luka berat;

c. Korban Luka Ringan

Adalah korban yang hanya mengalami lecet disebagian anggota tubuhnya, sehingga tidak memerlukan perawatan secara khusus akibat kecelakaan tersebut.

Terdapat empat macam jenis kecelakaan lalu lintas, yaitu sebagai berikut :<sup>19</sup>

a. *Front Impact Crashes*

Jenis kecelakaan ini sering terjadi ketika seorang pengemudi lengah dan berbicara ketika mengendarai kendaraan. Kecelakaan ini terjadi ketika dua kendaraan bertabrakan dari arah depan atau sebuah kendaraan menabrak suatu objek.

b. *Side Impact Crashes*

Jenis kecelakaan ini biasanya terjadi di persimpangan jalan ketika sebuah kendaraan bermotor menabrak sisi dari kendaraan lain. Kecelakaan jenis ini juga

<sup>18</sup> *Ibid*, hal 69

<sup>19</sup> Atet Hendrawan, **Jenis Kecelakaan Lalu Lintas**, 2013, (*online*), <http://www.jalurberita.com> diakses 20 April 2015



dapat terjadi ketika kendaraan berjalan di tikungan dengan kondisi jalan licin yang dapat disebut kecelakaan tunggal.

c. *Rear Impact Crashes*

Jenis kecelakaan ini biasanya terjadi karena kendaraan bermotor mengurangi kecepatan secara tiba-tiba yang akhirnya kendaraan yang mengikuti dari arah belakang secara spontan menabrak sisi belakang dari kendaraan tersebut.

d. *Rollovers*

Jenis kecelakaan ini biasanya terjadi di jalan tol/jalan bebas hambatan ataupun di jalan pegunungan yang berliku ketika pengemudi melaju dengan kecepatan tinggi atau pengemudi dalam keadaan kurang fokus saat mengemudi yang akibat dari kecelakaan tersebut kendaraan terguling.

Ada tiga faktor pokok permasalahan yang menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas, pertama adalah faktor pengemudi, kedua adalah faktor kendaraan dan yang terakhir adalah faktor jalan. Disamping itu masih ada faktor lingkungan dan cuaca yang juga bisa berkontribusi terhadap kecelakaan lalu lintas. Berikut adalah tinjauan terhadap faktor pokok terjadinya kecelakaan lalu lintas :<sup>20</sup>

a. Faktor pengemudi

Umunya para pemakai jalan/pengemudi dapat menyesuaikan diri dengan keadaan, namun kemajuan teknologi dibidang lalu lintas yang terlampau cepat sehingga pengemudi perlu mendapatkan pendidikan dan pelatihan lebih dahulu untuk dapat memiliki etika dan kecakapan berlalu lintas yang dibutuhkan untuk menghindari diri dari kecelakaan di jalan raya. Pada dasarnya pendidikan lalu lintas

<sup>20</sup> *Ibid*, hal 34



berhubungan dengan sikap pengemudi, cara-cara bergerak di jalan, dan pemahaman terhadap perundang-undangan lalu lintas.

#### b. Faktor Kendaraan

Kemajuan global berimbas pada semakin meningkatnya kendaraan bermotor dipasaran dengan model yang beragam dan spesifikasi mesin yang besar sehingga para pengemudi dapat merasakan sensasi berkendara dengan kecepatan tinggi, faktor lain yang dapat menjadi masalah di zaman modernisasi yaitu kendaraan bukan lagi menjadi alat transportasi untuk memudahkan kegiatan sehari-hari, melainkan kini kendaraan bermotor menjadi salah satu pendukung mode bagi masyarakat dengan memodifikasi kendaraan diluar dari syarat keamanan kendaraaan yang telah ditetapkan. Hal demikian dapat mengakibatkan semakin basarnya peluang terjadinya kecelakaan.

#### c. Faktor Jalan

Faktor jalan sangat berpengaruh terhadap kelancaran dan keamanan saat berkendara di jalan raya. Sarana jalan yang kurang layak dan kurangnya perhatian pemerintah terhadap hal tersebut dapat mengakibatkan terjadinya kecelakaan lalu lintas dan menghambat pertumbuhan ekonomi di suatu daerah.

#### d. Faktor Lingkungan

Faktor lingkungan dapat menjadi penyebab terjadinya kecelakaan seperti pada musim hujan, lebatnya guyuran hujan dapat mempengaruhi jarak pandang pengemudi saat berkendara dan licinnya jalan dapat menjadi faktor terjadinya kecelakaan. Pada musim kemarau yang berdebu juga dapat mengganggu pandangan pengendara terutama kendaraan roda dua.



## C. Kajian Umum Mengenai Teori Kontrol Sosial dan Pencegahan kejahatan

### 1. Kajian Umum Teori Kontrol Sosial

Dalam teori kontrol sosial secara umum membahas isu-isu tentang bagaimana masyarakat memelihara atau menumbuhkan kontrol sosial.<sup>21</sup> Teori kontrol sosial menfokuskan diri pada teknik-teknik dan strategi-strategi yang mengatur tingkah laku manusia dan membawanya kepada penyesuaian atau ketaatan kepada aturan-aturan masyarakat.<sup>22</sup>

kontrol sosial dapat dikaji dari perspektif makro (*macrosociological student*) dan mikro (*microsociological student*), yaitu:<sup>23</sup>

a. *macrosociological student* menjelajah sistem-sistem formal untuk mengontrol kelompok, antara lain melalui sistem hukum, undang-undang, penegak hukum, kelompok-kelompok sosial di masyarakat, dan arahan-arahan sosial dan ekonomi dari pemerintah.

b. *microsociological student* memfokuskan perhatian pada sistem secara informal dengan mengkaji tingkat kontrol sosial individu dan hubungannya dengan *delinquensi*. Briar dan Irving Piliavin menjelaskan pandangannya bahwa tingkah komitmen individu dan penyesuaian diri individu memainkan satu peran dalam menurunkan kemungkinan seseorang melakukan penyimpangan.

<sup>21</sup> Frank E. Hagan, *Pengantar Kriminologi Teori, Metode dan Perilaku Kriminal*, Kencana Prenadamedia Group, Jakarta, 2013, hal 236

<sup>22</sup> Topo Santoso, Eva Achjani Zulfa, *Kriminologi*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2010, hal 87

<sup>23</sup> *Ibid*, hal 88



Dari penjelasan singkat tentang teori kontrol sosial tersebut, maka berikut ini adalah teori yang termasuk kedalam teori kontrol sosial, yaitu :<sup>24</sup>

#### a. Teori Pembatasan (Walter Reckless)

Pada dasarnya teori pembatasan meyakini bahwa individu memiliki berbagai macam kontrol sosial (pembatasan) yang membantunya menepis tekanan yang mendorongnya pada kriminalitas. Yaitu melalui pembatasan yang bersifat internal (*inner containment*) yang merujuk kepada internalisasi nilai perilaku konvensional dan pengembangan karakteristik kepribadian yang memungkinkan seseorang untuk menolak tekanan dengan adanya konsep diri yang kuat, identitas, dan resistensi terhadap pengaruh lingkungan yang tidak baik. pembatasan eksternal (*outer containment*) yang di representasikan oleh ikatan dan daya dukung keluarga yang aktif dapat membantu individu untuk menahan diri terhadap tekanan dari luar untuk melakukan penyimpangan dan kriminalitas.

## 2. Pencegahan Kejahatan

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia pencegahan adalah proses, cara, tindakan mencegah atau tindakan menahan agar sesuatu tidak terjadi.<sup>25</sup> Dengan demikian, pencegahan merupakan tindakan para penegak hukum untuk mengurangi terjadinya kejahatan berdasarkan faktor-faktor penyebab terjadinya kejahatan dengan memahami situasi dan perilaku manusia.

<sup>24</sup> Frank E. Hagan, **Pengantar Kriminologi Teori, Metode dan Perilaku Kriminal**, Kencana Prenadamedia Group, Jakarta, 2013, hal 236

<sup>25</sup> W.J.S Poerdarminta, **Kamus Besar Bahasa Indonesia**, Balai Pustaka, Jakarta, 1995, hal 79



dalam usaha pencegahan kejahatan, kata pencegahan dapat berarti mengadakan usaha perubahan yang positif. Sehubungan dengan itu upaya pencegahan harus dilakukan melalui perubahan lingkungan dengan mengurangi hal yang mendukung perbuatan kriminal.<sup>26</sup>

Untuk mencegah sebelum terjadi suatu tindak pidana maka terdapat dua cara pencegahan yang dapat dilakukan, yaitu pencegahan yang bersifat langsung dan tidak langsung, berikut ini adalah penjelasan dari kedua cara pencegahan diatas, yaitu sebagai berikut :<sup>27</sup>

a. Pencegahan Yang Bersifat Langsung

1. Pengamanan obyek kriminalitas dengan sarana fisik/konkret;
2. Pemberian pengawalan/penjagaan pada obyek kriminalitas dan patroli polisi pada jam-jam tertentu;
3. Mengurangi/menghilangkan kesempatan berbuat kriminal dengan perbaikan lingkungan;
4. Perbaikan lingkungan yang merupakan perbaikan struktur sosial yang dapat mempengaruhi terjadinya kriminalitas.

b. Pencegahan Yang Bersifat Tidak Langsung

1. Penyuluhan kesadaran mengenai tanggung jawab bersama dalam terjadinya kriminalitas, mawas diri, kewaspadaan terhadap lingkungan sekitar;
2. Pendidikan dan pelatihan untuk memberikan kemampuan seseorang memenuhi keperluan fisik, mental, dan sosialnya;

<sup>26</sup> Nanik Widiyanti, Yu lius Waskita, **Kejahatan Dalam Masyarakat dan Pencegahannya**, Bina Aksara, Jakarta, 1987, hal 155

<sup>27</sup> *Ibid*, hal 156



3. Penimbunan kesan akan adanya pengawasan/penjagaan pada tempat-tempat yang diduga sebagai wilayah rawan terjadinya kriminalitas.

Sesuai dengan penjelasan diatas maka terdapat upaya yang dapat dilakukan, yaitu :

#### **Pre-emptif**

Tindakan pre-emptif ialah upaya awal yang dilakukan oleh para penegak hukum untuk pecegahan terjadinya tindak pidana dengan cara menanamkan nilai-nilai yang baik sehingga nilai atau norma dapat terinterelasi dalam diri seseorang dan/atau masyarakat secara umum.<sup>28</sup>

#### **Preventif**

Tindakan preventif dilakukan untuk mencegah sebelum terjadinya tindak pidana, dengan tindakan antara lain :<sup>29</sup>

##### **a. Moralistik**

suatu usaha penanggulangan kejahatan melalui penerapan atau pemberian saran kepada masyarakat untuk memperteguh moral.

##### **b. Abolisionistik**

Usaha penanggulangan kejahatan dengan menghilangkan faktor-faktor yang menjadi sebab-musabab kejahatan.

<sup>28</sup> Alam, A.S., **Pengantar Kriminologi**, Pustaka Refleksi, Makasar, 2010 hal 29

<sup>29</sup> Soedjono Dirjosiswono, **sosiologi Kriminologi**, Sinar Baru Bandung, 1984, hal 139



#### D. Kajian Umum Mengenai Kendaraan Bermotor Roda Dua

Secara umum, definisi kendaraan bermotor adalah semua jenis kendaraan dimana sistem penggerakannya menggunakan mesin yang berfungsi untuk memudahkan orang untuk mengakses daerah yang jaraknya jauh dengan waktu tempuh yang relatif singkat.<sup>30</sup>

Berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pasal 1 ayat 20 menjelaskan pengertian umum tentang sepeda motor yaitu kendaraan bermotor beroda dua dengan atau tanpa rumah-rumah dan dengan atau tanpa kereta samping atau kendaraan bermotor beroda tiga tanpa rumah-rumah.<sup>31</sup>



<sup>30</sup>Bimbingan, 2014, pengertian kendaraan bermotor menurut para ahli (online) <http://www.bimbingan.org/> (31 desember 2014)

<sup>31</sup>Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pasal 1 ayat 20



### BAB III

#### METODE PENELITIAN

##### A. Jenis Penelitian

Jenis penelitian ini menggunakan penelitian hukum empiris. Penelitian hukum empiris Menurut soejono soekanto ialah sebagai suatu usaha mendekati masalah dengan mengetahui teknik-teknik penelitian dengan sifat hukum yang akan digunakan untuk mendapatkan kebenaran di masyarakat agar tercapainya sasaran.<sup>1</sup> Dalam penelitian ini, pendekatan tersebut digunakan untuk mengumpulkan kevalidan data dan mencari fakta-fakta yang terjadi dilapangan terkait pada pokok masalah mengenai upaya pencegahan terjadinya kecelakaan lalu lintas yang melibatkan kendaraan bermotor roda dua yang dilakukan kepolisian resort Malang Kota dan kendala yang dihadapi pihak kepolisian resort Malang Kota dalam melaksanakan tugas.

##### B. Pendekatan Penelitian

Dalam melakukan penelitian ini, metode pendekatan yang digunakan adalah metode pendekatan yuridis kriminologis. Yuridis adalah cara meninjau masalah yang diteliti dari segi ilmu hukum dan dengan melihat keterkaitan antara kenyataan dan implementasinya yang bertujuan untuk mendeskripsikan kegiatan atau peristiwa alamiah dalam praktik sehari-hari.<sup>2</sup> Pendekatan yuridis dimaksudkan untuk mengkaji permasalahan dari segi hukumnya, yaitu tentang aturan-aturan yang berkaitan dengan penegakan hukum lalu lintas, sedangkan pendekatan kriminologis digunakan untuk mendeskripsikan upaya kepolisian resort Malang Kota dalam mencegah terjadinya

<sup>1</sup>Soejono Soekanto, **Pengantar Penelitian Hukum cet3**, Penerbit Universitas Indonesia (UI-Press), Jakarta, 1986, hal 8

<sup>2</sup>Soemitro, **Metode Penelitian Hukum dan Juri metri**, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1998, hal 65



kecelakaan lalu lintas yang melibatkan kendaraan bermotor roda dua dengan didasarkan pada kenyataan-kenyataan yang ada dilapangan.<sup>3</sup>

### C. Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilakukan di Polresta Malang pada satuan unit lalu lintas khususnya Unit Dikyasa dan Unit Turjawali, dengan pertimbangan bahwa data kasus kecelakaan kendaraan bermotor roda dua yang diterima dan ditangani oleh satuan unit lalu lintas polres Malang Kota selama tahun 2011 sampai dengan tahun 2014 mengalami penurunan. Hal ini menarik perhatian peneliti untuk mengkaji upaya pencegahan terjadinya kecelakaan lalu lintas yang melibatkan kendaraan bermotor roda dua yang dilakukan Polresta Malang.

### D. Jenis dan Sumber Data

#### 1. Jenis Data

##### a. Data Primer

Data primer adalah data yang dikumpulkan langsung dari hasil penelitian dilapangan.<sup>4</sup> Data primer yang dimaksud adalah data yang merupakan hasil dari penelitian diwilayah Kota Malang terkait dengan masalah pokok sesuai dengan arahan pihak kepolisian resort Malang Kota sebagai sumber informasi penelitian.

##### b. Data Sekunder

<sup>3</sup>Bambang sunggono, *Op.cit*, hal 10

<sup>4</sup>Soerjono Soekanto, *Op.cit*, hal 10



Data sekunder adalah data yang diperoleh melalui bahan-bahan kepustakaan yang meliputi buku, majalah, situs internet, data arsip, dan data resmi instansi yang menjadi lokasi penelitian.<sup>5</sup>

## 2. Sumber Data

### a. Data Primer

1. Observasi adalah cara menghimpun bahan-bahan keterangan yang dilakukan dengan mengadakan pengamatan dan pencatatan secara sistematis terhadap fenomena-fenomena yang dijadikan objek pengamatan, yaitu melakukan pengamatan terhadap upaya pencegahan terjadinya kecelakaan lalu lintas yang melibatkan kendaraan bermotor roda dua dilapangan. Observasi tersebut dilakukan di beberapa tempat di wilayah Kota Malang, dengan tujuan untuk mengetahui implementasi upaya pencegahan terjadinya kecelakaan lalu lintas yang melibatkan kendaraan bermotor roda dua yang dilakukan kepolisian resort Malang Kota.
2. Wawancara adalah cara memperoleh keterangan dengan bertanya langsung kepada narasumber yang berkompeten terkait pokok permasalahan, yaitu anggota kepolisian resort Malang Kota Satuan Unit Lalu Lintas. Wawancara dilakukan di Polresta Malang, tepatnya di bagian Satlantas. Wawancara dilakukan dengan cara bertatap muka langsung untuk menanyakan beberapa pertanyaan yang berkaitan dengan permasalahan pokok tentang upaya pencegahan kecelakaan lalu lintas

<sup>5</sup>Ronny Hanitijo Soemitro, *Metodologi Penelitian Hukum cet4*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1990, hal 51



yang melibatkan kendaraan bermotor roda dua dan Kendala yang dihadapi pihak terkait dalam menjalankan tugas.

b. Data Sekunder

Data sekunder diperoleh dari studi kepustakaan antara lain dengan mempelajari literatur, makalah ilmiah, situs internet, data arsip dan data resmi dari instansi terkait.

**E. Teknik Pengumpulan Data**

1. Data primer

a. Observasi adalah cara menghimpun bahan-bahan keterangan yang dilakukan dengan mengadakan pengamatan dan pencatatan secara sistematis terhadap fenomena-fenomena yang dijadikan objek pengamatan.

b. Wawancara adalah cara untuk memperoleh informasi dengan bertanya langsung kepada narasumber yang berkompeten dan memiliki pengalaman dibidangnya dengan cara bertatap muka langsung untuk menanyakan beberapa pertanyaan yang berkaitan dengan permasalahan pokok tentang upaya pencegahan kecelakaan lalu lintas yang melibatkan kendaraan bermotor roda dua dan Kendala yang dihadapi pihak terkait dalam menjalankan tugas.

2. Data Sekunder

Studi kepustakaan bertujuan untuk memperoleh data tidak langsung pada subjek penelitian. Pengambilan data dengan jalan mencatat dokumen-dokumen yang



berkaitan dengan masalah yang diteliti, dilakukan dengan menganalisis permasalahan berdasarkan teori-teori yang dapat menjadi pedoman.

## F. Populasi dan Sampel

### 1. Populasi

Populasi adalah keseluruhan atau himpunan objek dengan ciri yang sama.<sup>6</sup> Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh individu yang mempunyai ciri-ciri atau karakter yang sama dan terkait dengan permasalahan yang akan diteliti. Populasi yang akan diambil dari penelitian ini adalah pihak kepolisian resort Malang Kota.

### 2. Sampel

adalah bagian yang lebih kecil dari sebuah populasi.<sup>7</sup> Pengambilan sampel pada penelitian ini menggunakan *purposive sampling*, yaitu penarikan sampel dilakukan dengan cara mengambil subyek yang didasarkan pada tujuan tertentu. Sampel pada penelitian ini adalah pihak kepolisian satuan unit lalu lintas Polresta Malang khususnya Unit Dikyasa dan Unit Turjawali yang mengetahui dan menangani langsung terkait upaya pencegahan terjadinya kecelakaan lalu lintas yang melibatkan kendaraan bermotor roda dua.

### 3. Responden

Responden adalah orang yang dipilih oleh peneliti untuk diteliti.<sup>8</sup> Responden dalam hal penelitian ini yaitu sampel yang telah ditentukan dan nantinya akan diambil kevalidan data. Responden yang diambil yaitu 2 orang anggota Kepolisian Kota Malang bagian Lalu Lintas (IPDA Endiex Purwantoro, S.H. selaku Kanit Dikyasa

<sup>6</sup>Ibid, hal 21

<sup>7</sup>Ibid, hal 21

<sup>8</sup>Sutrisno Hadi, *Metodologi Research Jilid I*, Andi Offset, Yogyakarta, 1989, hal 42



Satlantas Polresta Malang, IPDA Kuntjoro Widiatmoko selaku Kanit Turjawali

Satlantas Polresta Malang).

### G. Teknik Analisa Data

Teknik yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah dengan analisis kualitatif, yaitu dengan cara menganalisis data dan fakta yang didapatkan, kemudian dikaji menurut teori dan pendapat para pakar yang kemudian dituangkan dalam bentuk pembahasan, dimana data yang ada dibandingkan antara satu dengan yang lainnya dalam analisa data.<sup>9</sup>

### H. Definisi Konseptual

1. Kecelakaan adalah peristiwa yang tidak disengaja dialami dan dapat menimbulkan kerugian materiil, luka-luka bahkan kematian.
2. POLRI adalah alat negara yang berperan dalam memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat, menegakan hukum, serta memberi perlindungan, pengayoman dan pelayanan kepada masyarakat dalam rangka terpeliharanya keamanan nasional.
3. Sepeda motor adalah kendaraan bermotor beroda dua dengan atau tanpa rumah-rumah dan dengan atau tanpa kereta samping.

<sup>9</sup> Asofa Burhan, *Metode Penelitian Hukum*, Rineka Citra, Jakarta, 2002, hal 23



## BAB IV

### PEMBAHASAN

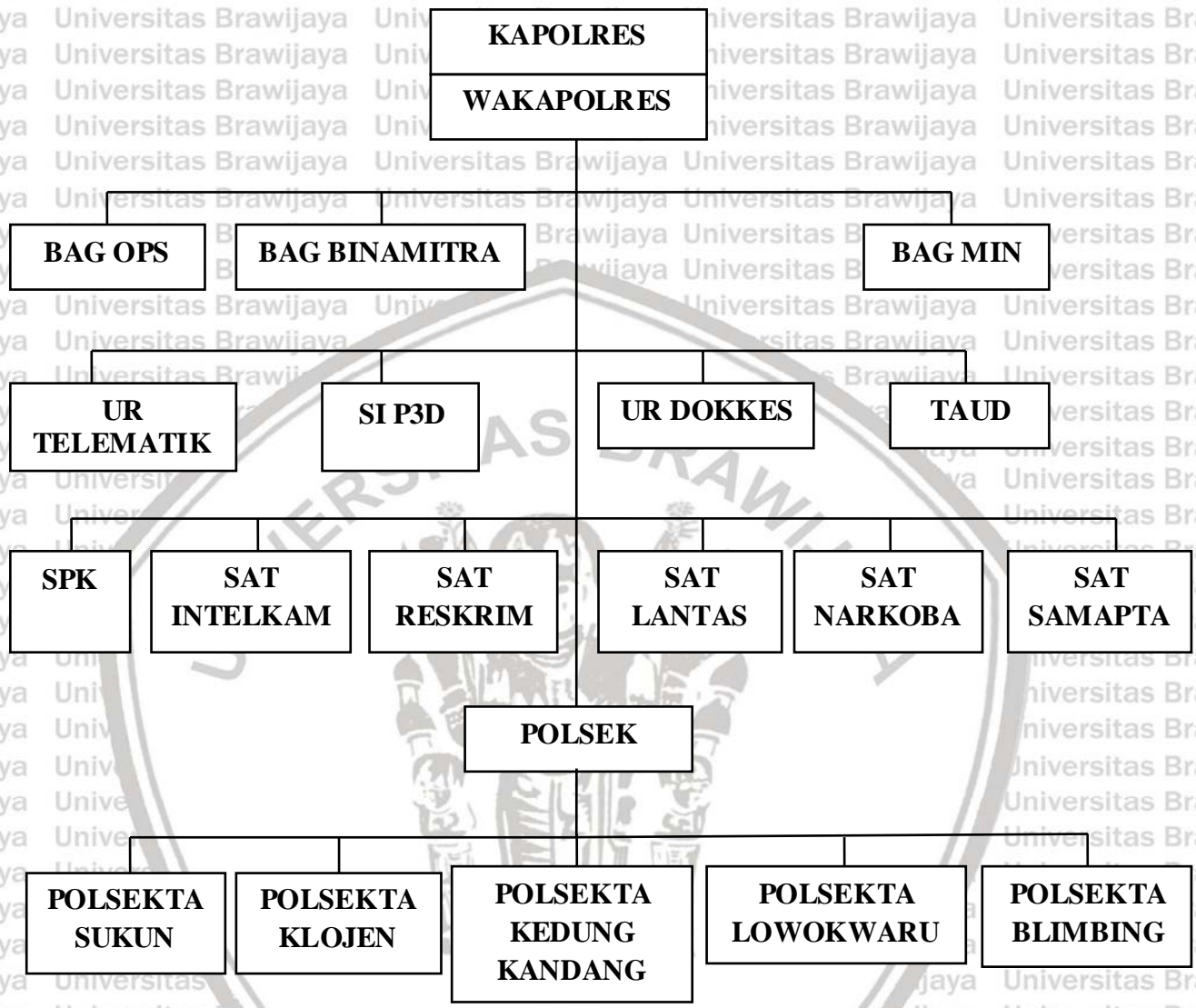
#### A. **Gambaran Umum Kepolisian Resort Malang Kota**

Kepolisian Resort Malang Kota yang selanjutnya disingkat Polresta Malang merupakan salah satu bentuk institusi penegak hukum yaitu kepolisian yang bekerja dibawah naungan POLRI. Polresta Malang sebagai alat penegak hukum mempunyai tugas untuk memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat yang berada diwilayah kerjanya.

Polresta Malang terletak berhadapan langsung dengan RSUD Saiful Anwar Malang, tepatnya di jalan Jaksa Agung Suprpto No.19 Malang. Saat ini Polresta Malang membawahi 5 (lima) Kepolisian Sektor Kota yang selanjutnya disingkat (Polsekta) yaitu Polsekta Sukun, Polsekta Klojen, Polsekta Kedung Kandang, Polsekta Blimbing, Polsekta Lowokwaru. Sebagai instansi, Polresta Malang mempunyai struktur organisasi yang berfungsi untuk memperjelas tugas dan wewenang dari masing-masing bagian sehingga tidak terjadi tuumpang tindih dalam melaksanakan tugasnya.



Bagan 4.1  
Struktur Organisasi Polresta Malang



Sumber : Data sekunder, diolah, 2015





Keterangan dari struktur organisasi Polresta Malang, yaitu sebagai berikut :<sup>1</sup>

1. Kepala Kepolisian Resort (Kapolres) : Kapolres bertugas memimpin, membina, dan mengawasi/mengendalikan satuan-satuan organisasi dalam lingkungan Polres serta memberikan saran pertimbangan dan melaksanakan tugas lain sesuai perintah Kapolda.
2. Wakil Kepala Kepolisian Resort (Wakapolres) : Wakapolres bertugas membantu Kapolres dalam melaksanakan tugas dengan mengendalikan pelaksanaan 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 Wakapolres.
3. Bagian Operasional : Bagian operasional bertugas menyelenggarakan administrasi dan pengawasan operasional, perencanaan dan pengendalian operasi kepolisian, pelayanan, fasilitas dan perawatan tahanan dan pelayanan atas permintaan pelayanan perlindungan saksi/korban kejahatan dan permintaan bantuan pengamanan proses peradilan dan pengamanan khusus lainnya.
4. Bagian Pembinaan Kemitraan : Bagian Pembinaan Kemitraan bertugas mengatur penyelenggaraan dan mengawasi/mengarahkan pelaksanaan penyuluhan masyarakat dan pembinaan bentuk-bentuk pengamanan swakarsa oleh satuan-satuan fungsi yang berkompeten, membina hubungan kerja sama dengan lembaga/tokoh sosial kemasyarakatan dan instansi pemerintahan khususnya instansi Polsus (Polisi Khusus) /PPNS (Pejabat Pegawai Negeri

<sup>1</sup> Hasil Survey Penulis Pada Tanggal 9 April 2015 di Polresta Malang



Sipil) dan pemerintahan daerah dalam kerangka otonomi daerah sebagai upaya peningkatan kesadaran dan ketaatan warga masyarakat pada hukum dan peraturan perundang-undangan, serta pengembangan pengamanan swakarsa dan pembinaan hubungan Polri bersama Masyarakat yang kondusif bagi pelaksanaan tugas Polri.

5. Bagian Administrasi : Bagian Administrasi bertugas menyelenggarakan penyusunan rencana/program kerja dan anggaran, pembinaan dan administrasi personil, pelatihan serta pembinaan dan administrasi logistik.

6. Si Telematika : Seksi teekomunikasi dan elektronika bertugas memonitor dan mengadakan survei serta deteksi pelanggaran hukum yang berkenaan dengan kegiatan kemasyarakatan.

7. Si P3D : Seksi pelayanan pengaduan dan penegakan disiplin bertugas menyelenggarakan pelayanan hukum, disiplin, tata tertib dan pengamanan, termasuk dalam rangka operasi-operasi khusus satuan fungsional Kepolisian Rosort sampai pada Kepolisian Sektor Kota.

8. Urusan Kedokteran dan Kesehatan : Urusan Kedokteran dan Kesehatan bertugas menyelenggarakan fungsi kedokteran kepolisian dalam rangka mendukung pelaksanaan tugas operasional Polri dan pelayanan kesehatan personil, baik dengan menggunakan sumber daya yang tersedia maupun kerja sama dengan pihak lain.

9. Tata usaha dan Urusan Dalam : Tata usaha dan urusan dalam bertugas melaksanakan ketatausahaan dan urusan dalam meliputi korespondensi ketatausahaan perkantoran, kearsipan, dokumentasi, penyelenggaraan rapat,



ape/upacara kebersihan dan ketertiban serta urusan perbengkelan/pemeliharaan kendaraan roda dua mauun roda empat atau lebih dan urusan persenjataan.

10. Sentra Pelayanan Kepolisian : Sentra pelayanan kepolisian bertugas memberikan pelayanan kepolisian kepada 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 Polres dan penyelesaian perkara ringan/perselisihan antar warga, sesuai ketentuan hukum dan peraturan/kebijakan dalam organisasi Polri.

11. Satuan Intelijen Keamanan : Satuan Intelijen Keamanan bertugas menyelenggarakan dan membina fungsi Intelijen bidang keamanan, pelayanan yang berkaitan denhan izin keramaian umum dan penerbitan SKCK, menerima pemberitahuan kegiatan masyarakat atau kegiatan politik, serta membuat rekomendasi atas permohonan izin pemegang senjata api dan penggunaan bahan peledak.

12. Satuan Reserse Kriminal : Satuan Reserse Kriminal bertugas menyelenggarakan/membina fungsi penyelidikan tindak pidana dengan memberikan pelayanan/perlindungan khusus kepada korban/pelaku, remaja, anak, dan wanita, serta menyelenggarakan fungsi identifikasi baik untuk kepentingan penyelidikan maupun pelayanan umum dan menyelenggarakan koordinasi dan pengawasan operasional dan administrasi sesuai ketentuan hukum dan perundang-undangan.



13. Satuan Samapta : Satuan Samapta bertugas menyelenggarakan/membina fungsi kesamaptaan kepolisian/tugas polisi umum dan pengamanan objek khusus, termasuk pengambilan tindakan pertama ditempat kejadian perkara dan penanganan tindak pidana ringan, pengendalian massa dan pemberdayaan bentuk-bentuk pengamanan swakarsa masyarakat dalam rangka pemeliharaan keamanan dan ketertiban masyarakat.

14. Satuan Narkotika dan Obat-obatan : Satuan Narkotika dan Obat-obatan bertugas menyelenggarakan/membina fungsi penyelidikan dan penyidikan tindak pidana narkotika dan obat berbahaya termasuk penyuluhan dan pembinaan dalam rangka pencegahan dan rehabilitasi korban penyalahgunaan narkoba.

15. Satuan Lalu Lintas : Satuan Lalu Lintas bertugas menyelenggarakan dan membina fungsi lalu lintas kepolisian yang meliputi penjagaan, peraturan, pengawalan dan patrol, 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.

16. Polisi Sektor Kota : Polisi Sektor Kota bertugas menyelenggarakan tugas pokok Polri dalam pemeliharaan keamanan dan ketertiban masyarakat, penegakan hukum dan pemberian perlindungan, pengayoman dan pelayanan kepada masyarakat serta tugas-tugas Polri lain dalam wilayah hukumnya sesuai ketentuan hukum dan peraturan serta kebijakan yang berlaku dalam organisasi Polri.



Satuan unit lalu lintas yang selanjutnya disingkat Satlantas Polresta Malang merupakan pelaksana tugas pokok yang berada dibawah perintah Kapolresta Malang.

Berikut tugas pokok Satlantas Polresta Malang, yaitu sebagai berikut :<sup>2</sup>

1. Menangani kecelakaan lalu lintas;
2. Pendidikan masyarakat lalu lintas (Dikmaslantas);
3. Pelayanan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi;
4. Melakukan TPTKP (Tindakan Pertama Tempat Kejadian Pertama), OTKP (Olah Tempat Kejadian Perkara), penyelidikan, dan penyidikan kecelakaan lalu lintas serta penegakan hukum dibidang lalu lintas;
5. Membantu kepengurusan jasa raharja bagi ahli waris atau keluarga korban;
6. Melakukan pendataan angka kecelakaan dan daerah rawan kecelakaan untuk dapat mengantisipasi terjadinya kecelakaan;
7. Koordinasi dengan instansi terkait dalam penanganan kecelakaan guna mempercepat penanganan sehingga korban dapat terselamatkan, barang bukti aman dan rusaknya tidak semakin parah, serta mencegah timbulnya permasalahan baru ditempat kejadian perkara;
8. Melaksanakan perintah pimpinan sebagai petunjuk cara bertindak serta memberikan informasi kepada pimpinan sebagai pengawas dan pengendali;

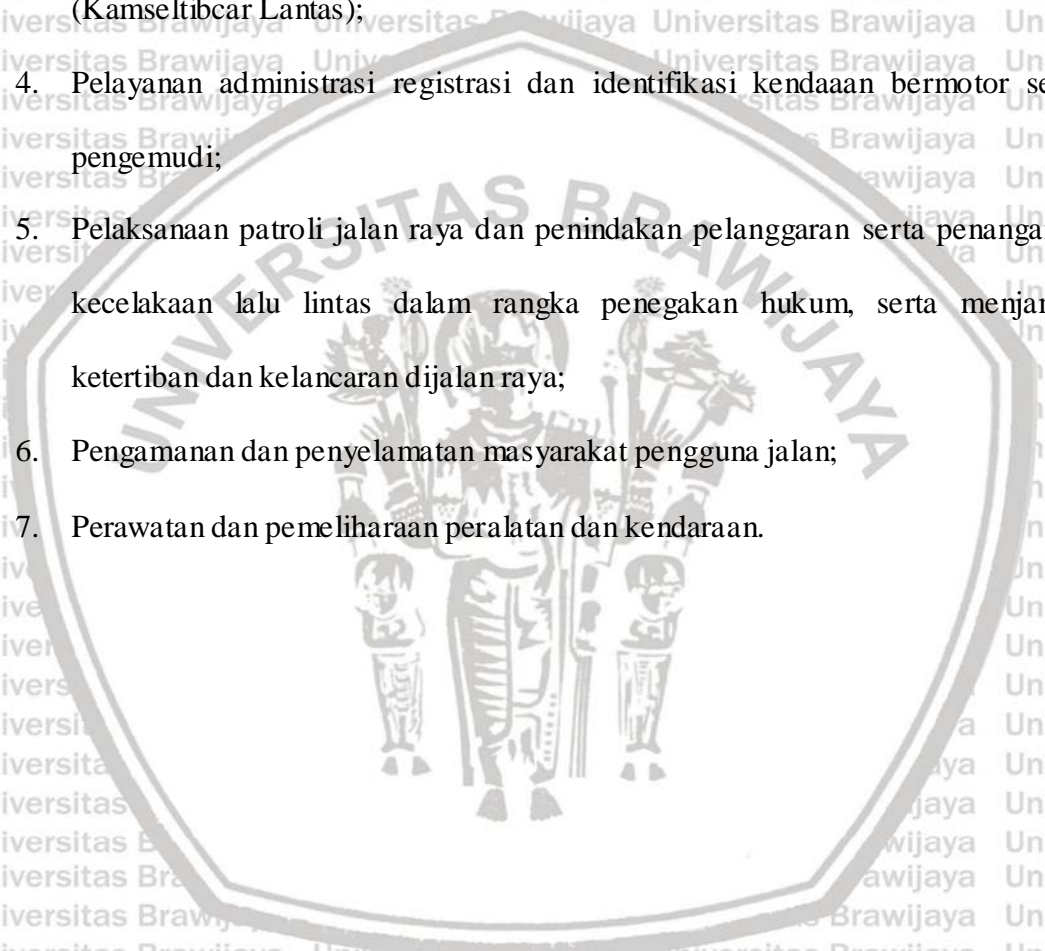
Dalam melaksanakan tugas Satuan Unit Lalu lintas Polresta Malang menyelenggarakan fungsi :

1. Pembinaan lalu lintas kepolisian;

<sup>2</sup> Hasil survey penulis pada tanggal 9 April 2015 di Polresta Malang



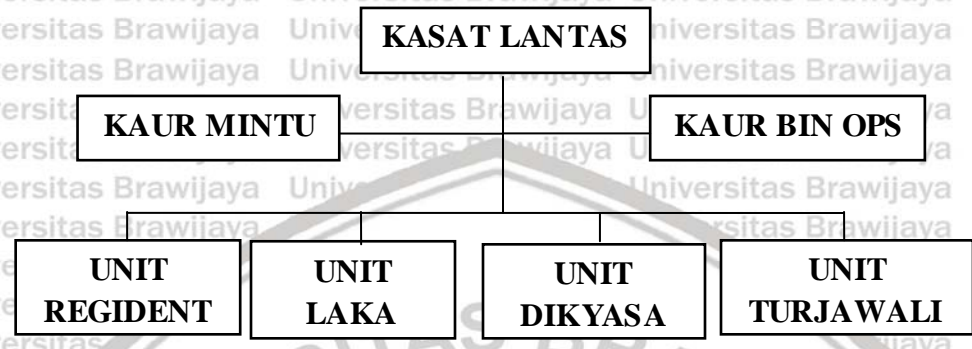
2. Pembinaan partisipasi masyarakat melalui kerja sama lintas sektoral, Pendidikan Masyarakat dan Lalu Lintas (Dikmaslantas), dan pengkajian masalah dibidang lalu lintas;
3. Pelaksanaan operasi kepolisian bidang lalu lintas dalam rangka penegakan hukum dan keamanan, keselamatan, ketertiban, kelancaran lalu lintas (Kamseltibcar Lantas);
4. Pelayanan administrasi registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor serta pengemudi;
5. Pelaksanaan patroli jalan raya dan penindakan pelanggaran serta penanganan kecelakaan lalu lintas dalam rangka penegakan hukum, serta menjamin ketertiban dan kelancaran di jalan raya;
6. Pengamanan dan penyelamatan masyarakat pengguna jalan;
7. Perawatan dan pemeliharaan peralatan dan kendaraan.





Struktur organisasi Satuan Unit Lalu Lintas Polresta Malang digambarkan sebagai berikut:

Bagan 4.2  
Struktur Organisasi Satlantas Polresta Malang



Sumber : Data sekunder, diolah, 2015

Satlantas Polresta Malang dipimpin oleh Kasat Lantas yang bertanggung jawab kepada Kapolresta Malang dan dalam pelaksanaan tugas sehari-hari dibawah kendali Wakapolresta Malang.

Keterangan dari bagian-bagian yang terdapat dalam struktur organisasi Satlantas Polresta Malang, yaitu sebagai berikut :<sup>3</sup>

1. Kasatlantas : Kasat lantas bertugas memimpin, membina, dan mengawasi/mengendalikan satuan organisasi dalam lingkungan satuan unit lalu lintas serta memberikan saran pertimbangan dan melaksanakan tugas lain sesuai perintah Kapolres/Wakapolres.
2. Kaur Bin Ops : Dapat disingkat Kepala Urusan Pembinaan Operasi Lalu Lintas yang bertanggung jawab kepada Kasat Lantas dalam pelaksanaan tugas sehari-hari dibawah kendali Kasat Lantas. Kaur Bin Ops dalam melaksanakan tugas

<sup>3</sup> Hasil Survey Penulis Pada Tanggal 9 April 2015 di Satlantas Polresta Malang





dan kewajiban dibantu oleh Kanit Turjawali, Kanit Dikyasa, dan Kanit Laka

Lantas. Kaur Bin Ops membawahi urusan administrasi anggota dan ketatausahaan unit-unit dalam lingkungan Satuan lalu lintas.

3. Kanit Mintu : Dapat disingkat Kepala Urusan Administrasi dan Ketatausahaan bertugas menyelenggarakan urusan administrasi, urusan ketatausahaan dan urusan dalam. Dari keseluruhan tugas tersebut Kaur Mintu bertanggung jawab kepada Kasat Lantas.

4. Kanit Regident : Dapat disingkat Kepala Unit Registrasi dan Identifikasi bertanggung jawab dan dibawah kendali Kasat Lantas melalui pengawasan Kaur Bin Ops SatLantas. Dalam pelaksanaan tugas sehari-hari Kanit Regident membawahi urusan pelayanan registrasi dan identifikasi kendaraan serta pengemudi dan dalam pelaksanaan tugas dibantu oleh Unit SIM, Unit STNK dan Unit BPKB.

5. Kanit Turjawali : Dapat disingkat Kepala Unit Pengaturan Jalan Wilayah dan Patroli bertanggung jawab dan dibawah kendali Kasat Lantas. dalam Pengawasan tugas, Kaur Bin Ops memiliki wewenang langsung untuk melakukan pengawasan terhadap tugas Unit Turjawali dalam pelaksanaan tugas sehari-hari. Kanit Turjawali dalam melaksanakan tugasnya dibantu oleh unit Patmor dan Gaktur.

6. Kanit Laka Lantas : Dapat disingkat Kepala Unit Kecelakaan Lalu Lintas membawahi urusan pelayanan dan penanganan kecelakaan lalu lintas dan administrasi kecelakaan. Kanit Laka Lantas bertanggung jawab kepada Kasat



Lantas dan dibawah pengawasan Kaur Bin Ops Satlantas dalam pelaksanaan tugas sehari-hari dibawah kendali Kasat Lantas.

- 7. Kanit Dikyasa : Dapat disingkat Kepala Unit Pendidikan dan Rekayasa Lalu Lintas membawahi urusan pendidikan berlalu lintas bagi masyarakat. Unit Dikyasa dibawah kendali dan bertanggung jawab kepada Kasat Lantas melalui pengawasan Kaur Bin Ops Satlantas dalam pelaksanaan tugas sehari-hari.





## **B. Realita Kecelakaan Lalu Lintas Yang Melibatkan kendaraan Bermotor Roda**

### **Dua.**

Berdasarkan hasil wawancara dan observasi (pengamatan) dilapangan yang dilakukan oleh peneliti, dapat peneliti simpulkan bahwa realita terjadinya kecelakaan lalu lintas selanjutnya dapat disingkat (LAKA LANTAS) yang melibatkan kendaraan bermotor roda dua dikota Malang, sebagai berikut :<sup>4</sup> Laka Lantas yang melibatkan kendaraan bermotor roda dua yang didata oleh pihak Satlantas Polresta Malang pada umumnya terjadi di tiga titik wilayah rawan Laka, titik rawan Laka pertama di wilayah Sukun, titik rawan Laka kedua yaitu wilayah Kedung Kandang, dan titik rawan Laka ketiga berada di wilayah Blimbing.

Di JLS.Supriadi Sukun Kota Malang adalah wilayah yang termasuk kedalam peta rawan Laka yang ditetapkan oleh Satlantas Polresta Malang. Faktor yang menjadi dasar penetapan tersebut dilihat dari kondisi lalu lintas di JLS.Supriadi yang selalu padat oleh kendaraan pribadi baik roda dua maupun roda empat pada jam-jam kerja sekitar pukul 08.00-10.00 WIB, sebagai wilayah dengan padat pemukiman, daerah Sukun memiliki banyak jalan kecil yang oleh warga sekitar digunakan sebagai akses keluar masuk menuju jalan raya. Disamping itu, sebagai jalan lintas Kota/Kabupaten, JLS.Supriadi selalu dipadati oleh kendaraan barang yang melintas pada waktu siang hari sekitar pukul 14.00-16.00 WIB.

Di JLS.Priyo Sudarmo yang terletak di wilayah Blimbing Kota Malang adalah peta rawan laka kedua yang ditetapkan oleh Satlantas Polresta Malang. Faktor yang

---

<sup>4</sup> Hasil Wawancara Dengan Bapak IPDA Budi Yunaedi Selaku Kanit Laka Satlantas Polresta Malang dan Observasi (pengamatan) Peneliti dilapangan Pada Tanggal 13 Maret s/d 15 April 2015 di Kota Malang



menjadi dasar penetapan tersebut dilihat dari arus lalu lintas yang cukup padat pada waktu pagi, siang hingga malam hari sekitar pukul 05.00-08.00 dan 14.00-19.00 WIB, pada waktu Pagi hari arus lalu lintas didominasi oleh kendaraan pribadi roda dua dan roda empat, pada siang hingga menjelang malam hari jalan dipadati oleh truk-truk besar dan kendaraan barang dari Surabaya dan sekitarnya yang masuk ke Kota Malang atau arah sebaliknya.

Kemudian wilayah peta rawan laka ketiga yang ditetapkan oleh Satlantas Polresta Malang bertitik di Jl.Mayjen Sungkono Kedungkandang. Seperti halnya wilayah-wilayah rawan laka diatas, Secara umum Jl.Mayjen Sungkono memiliki model jalan lurus yang cukup panjang dan sempit, sebagai jalan alternatif menuju kabupaten malang. Kondisi arus lalu lintas dijalan tesebut ramai dilewati oleh kendaraan barang, truk-truk besar, dan kendaraan pribadi roda dua maupun roda empat pada waktu pagi, siang hingga malam hari sekitar pukul 06.00-11.00 s/d 14.00-20.00 WIB.

Tidak sebatas wilayah diatas, jika membahas permasalahan kecelakaan lalu lintas, hampir diseluruh jalan dan wilayah di Kota Malang dapat dikategorikan sebagai wilayah rawan Laka dengan melihat beberapa faktor Manusia yang mendukung terjadinya kecelakaan roda dua, yaitu :<sup>5</sup> keadaan emosional pengendara yang tidak stabil, cara berkendara yang terburu-buru, pengendara kurang menguasai lingkungan sekitar, pengendara kurang fokus saat berkendara, kurangnya keahlian berkendara, kurangnya rasa saling menghargai sesama pengguna jalan raya, sifat acuh pengendara terhadap rambu-rambu lalu lintas dan marka jalan.

<sup>5</sup> Hasil Wawancara Dengan Bapak IPDA Budi Yunaedi Selaku Kanit Laka Satlantas Polresta Malang



Dari survey lapangan yang diperoleh peneliti di Wilayah Kota Malang, dapat dilihat bahwa kondisi Kota Malang yang saat ini dikenal sebagai salah satu kota pendidikan terbaik di Jawa Timur menjadi daya tarik tersendiri dikalangan para pelajar dari berbagai daerah di Indonesia yang ingin melanjutkan pendidikan ke jenjang perguruan tinggi sangat berimbas pada padatnya jumlah penduduk di Kota Malang dan semakin meningkatnya jumlah kendaraan bermotor khususnya roda dua yang digunakan sebagai alat transportasi yang cepat dan efisien. Sebagai kota wisata, Kota Malang dan Kota Batu hampir disetiap hari libur selalu dikunjungi oleh para wisatawan dari berbagai daerah, Hal ini menjadikan arus lalu lintas yang hampir disetiap hari libur selalu dipadati oleh kendaraan pribadi dan bus-bus pariwisata yang akan menuju Kota batu atau sebaliknya.

Fakta yang terjadi dilapangan, dapat disimpulkan para pengemudi usia rata-rata 17-40 tahun saat mengendarai kendaraan bermotor roda dua sangat agresif. Hal ini menyebabkan pengendara kurang memperhatikan lingkungan sekitar dan sesama pengguna jalan saat berlalu lintas. Kemudian bagi pengendara yang berumur sekitar 41 tahun keatas pada saat mengendarai kendaraan bermotor roda dua lebih berhati-hati dan mengutamakan keselamatan jiwa dibandingkan kecepatan untuk mencapai tujuan, dengan kata lain para pengendara pada usia ini telah memiliki kesadaran dan pemahaman tentang pentingnya keselamatan jiwa saat berlalu lintas di jalan raya.

Namun permasalahan yang muncul adalah, banyaknya pengendara yang melanggar rambu-rambu lalu lintas dan marka jalan yang disebabkan oleh keadaan emosional pengendara yang mengabaikan rambu-rambu lalu lintas menjadi tugas baru bagi pihak Kepolisian Lalu Lintas beserta masyarakat untuk bersama-sama mencari



jalan keluar demi terciptanya keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas.

Dibawah ini adalah data kecelakaan lalu lintas kendaraan bermotor roda dua pada tahun 2011 sampai dengan 2014 yang diperoleh dari hasil survey di Polresta Malang yang dapat dilihat dalam tabel, sebagai berikut :<sup>6</sup>

**Tabel 4.1**  
**Jumlah Kasus Kecelakaan Lalu Lintas Kendaraan**  
**Bermotor Roda Dua Tahun 2011-2014**

NO.	TAHUN	JUMLAH LAKA
1	2011	490
2	2012	453
3	2013	355
4	2014	289
	<b>TOTAL</b>	<b>1587</b>

Sumber : Data Sekunder, diolah, 2015

Dari tabel 4.1 dapat dilihat bahwa jumlah kasus kecelakaan kendaraan bermotor roda dua yang terdata di Satlantas Polresta Malang Unit Laka pada tahun 2011-2014 sejumlah 1.587 kasus, dengan keterangan pada tahun 2011 terdata 490 kasus kecelakaan, selanjutnya pada tahun 2012 kasus kecelakaan menurun dan terdata sejumlah 453 kasus, selanjutnya pada tahun 2013 kasus kecelakaan menurun dan terdata dengan jumlah kecelakaan 355 kasus, dan pada tahun 2014 kasus kecelakaan kembali menurun dengan data yang tercatat sejumlah 289 kasus kecelakaan.

<sup>6</sup> Hasil Pra Survey Penulis Pada Tanggal 15 Desember 2014 di Polresta Malang Bagian Satlantas Unit Laka Lintas



Tabel 4.2

**Jumlah Korban Kecelakaan Lalu Lintas Kendaraan Bermotor Roda Dua Tahun 2011-2014**

NO.	TAHUN	KORBAN			TOTAL
		MD	LB	LR	
1	2011	112	31	368	511
2	2012	81	19	379	479
3	2013	74	14	285	373
4	2014	55	9	237	301

Sumber : Data Sekunder, diolah, 2015

Keterangan :

MD : Meninggal Dunia

LB : Luka Berat

LR : Luka Ringan

Dari tabel 4.2 dapat dilihat bahwa jumlah korban akibat kecelakaan kendaraan bermotor roda dua pada tahun 2011 sejumlah 511 orang, dengan rincian korban meninggal 112 orang, luka berat 31 orang dan luka ringan 368 orang. selanjutnya Pada tahun 2012 korban akibat kecelakaan menurun dengan jumlah 479 orang, dengan rincian korban meninggal 81 orang, luka berat 19 orang, luka ringan 379 orang. Selanjutnya pada tahun 2013 jumlah korban akibat kecelakaan kembali menurun yaitu sejumlah 373 orang, dengan rincian korban meninggal 74 orang, luka berat 14 orang, luka ringan 285 orang. dan pada tahun 2014 jumlah korban akibat kecelakaan terus menurun yaitu sejumlah 301 orang, dengan rincian korban meninggal 55 orang, luka berat 9 orang, luka ringan 237 orang. Hal ini menunjukkan bahwa kecelakaan



kendaraan bermotor roda dua di wilayah hukum Polresta Malang mengalami penurunan jumlah korban kecelakaan dari tahun ke tahunnya.





### C. Upaya Polresta Malang Dalam Mencegah Kecelakaan Lalu Lintas Yang Melibatkan Kendaraan Bermotor Roda Dua

Pihak kepolisian sebagai lembaga yang memiliki tanggung jawab dan kewenangan dalam melakukan penegakan hukum (*law enforcement*) mempunyai kewajiban untuk memelihara ketertiban dan menjamin keamanan umum dengan melakukan pencegahan sebelum terjadinya tindak pidana. Berkaitan dengan pencegahan pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas, Polresta Malang membentuk Unit Pendidikan dan Rekayasa Lalu Lintas yang dapat disingkat (Unit Dikyasa) dan Unit Pengaturan Jalan dan Wilayah yang dapat disingkat (Unit Turjawali) sebagai unit khusus dalam upaya pre-entif dan preventif POLRI dibidang lalu lintas.<sup>7</sup> Unit tersebut bertugas membantu Satuan Lalu Lintas dalam menangani masalah-masalah lalu lintas yaitu pelanggaran dan kecelakaan di jalan raya dengan melakukan pendidikan berlalu lintas bagi masyarakat dan menertibkan pengguna jalan agar terciptanya keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran berlalu lintas. Dalam hal ini Unit Dikyasa dan Unit Turjawali sebagai pelaksana tugas lapangan memiliki peran penting untuk melakukan berbagai macam upaya pencegahan terkait permasalahan tersebut, dengan harapan setelah adanya upaya pencegahan ini dapat menumbuhkan kesadaran berlalu lintas agar terciptanya kondisi aman, selamat, tertib dan lancar di jalan raya.<sup>8</sup>

<sup>7</sup> Hasil Wawancara Dengan Bapak IPDA Endie x Purwantoro Selaku Kanit Dikyasa Satlantas Polresta Malang

<sup>8</sup> Hasil Wawancara Dengan Bapak IPDA Endie x Purwantoro Selaku Kanit Dikyasa Satlantas Polresta Malang



Berikut ini adalah upaya-upaya pencegahan yang dilakukan Satlantas Unit

Dikyasa dan Unit Turjawali, yaitu sebagai berikut :<sup>9</sup>

### **1. Unit Dikyasa Satlantas Polresta Malang**

Adapun upaya pencegahan terjadinya kecelakaan lalu lintas yang melibatkan kendaraan bermotor roda dua yang dilakukan oleh Unit Dikyasa Satlantas Polresta Malang, yaitu sebagai berikut :<sup>10</sup>

#### **a. Pembinaan Masyarakat Terorganisir**

Pihak Unit Dikyasa Satlantas Polresta Malang dalam pelaksanaan tugas Pendidikan dan Rekayasa Lalu Lintas melakukan kegiatan pembinaan penegakan dan pengaturan lalu lintas selanjutnya disingkat (GAKTUR LANTAS) kepada Prاسبhara (Pramuka Saka Bhayangkara) dan Supeltas (Sukarela Peduli Lalu Lintas) sebagai organisasi binaan Polresta Malang secara umum dan Unit Dikyasa Satlantas Secara Khusus. keberadaan masyarakat terorganisir dirasa sangat membantu Satlantas Polresta Malang untuk mengoptimalkan kinerja Satlantas Malang Kota dalam hal mengatur kelancaran lalu lintas pada wilayah-wilayah rawan macet dan wilayah pemukiman warga yang biasanya selalu dilewati kendaraan bermotor roda dua maupun kendaraan bermotor lainnya. Dibawah ini adalah gambar kegiatan pengaturan lalu lintas oleh Masyarakat terorganisir.

<sup>9</sup> Hasil Wawancara Dengan Bapak IPDA Endiex Purwantoro Selaku Kanit Dikyasa Satlantas Polresta Malang

<sup>10</sup> Hasil Survey dan Wawancara Penulis Pada Tanggal 9 April 2015 Dengan Bapak IPDA Endiex Purwantoro Selaku Kanit Unit Dikyasa Satlantas Polresta Malang



Gambar 4.1

## Pengaturan Jalan Oleh Masyarakat Terorganisir



Sumber : Data Primer, Diolah 2015

Keterangan :

1. Supeltas
2. Prasbhara

Dari gambar 4.1 dapat dilihat pada gambar 1 anggota supeltas (Sukarela Peduli Lalu Lintas) Kota Malang tepatnya di Jl.Simpang Balapan ijen tengah melakukan pengaturan arus lalu lintas pada waktu siang hari. Terlihat anggota supeltas melakukan salah satu gerakan pengaturan jalan, maksud dari gerak tangan yang dibentangkan kesamping tersebut adalah menahan/memberhentikan arus lalu lintas dari arah belakang tubuh supeltas untuk mempersilahkan kendaraan yang berada di arah lain yaitu tepatnya dari arah depan dari tubuh atau sesuai dengan arahan supeltas.

Kemudian gambar 2 dapat dilihat anggota prasbhara (Pramuka Saka Bhayangkara) Kota Malang tengah melakukan pengamanan dan pengaturan arus lalu lintas di bundaran balai Kota Malang, terlihat anggota prasbhara tengah melakukan pengaturan arus lalu lintas pada saat diselenggarakannya pawai Budaya yang diikuti oleh Asosiasi



Pemerintahan Kota Seluruh Indonesia (APEKSI). Terdapat beberapa anggota prasbaha di lokasi tersebut, mereka melakukan koordinasi antar anggota sebelum menjalankan tugas pengaturan arus lalu lintas agar tidak terjadinya kemacetan dan kecelakaan lalu lintas di wilayah tersebut.

Fakta yang terjadi dilapangan, dengan adanya partisipasi masyarakat terorganisir yang melakukan pengaturan arus lalu lintas di lokasi-lokasi padat kendaraan bermotor dapat disimpulkan bahwa keadaan arus lalu lintas di lokasi tersebut terlihat lancar dan teratur. Hal ini tidak terlepas dari kegiatan pembinaan yang rutin dilakukan oleh Unit Dikyasa Satlantas Polresta Malang setiap bulannya.

Dibawah ini adalah tabel jumlah kegiatan pembinaan masyarakat terorganisir, yaitu sebagai berikut :<sup>11</sup>

**Tabel 4.3**  
**Jumlah Kegiatan Pembinaan**  
**Masyarakat Terorganisir Tahun 2012-2015**

No	MASYARAKAT TERORGANISIR	TAHUN			
		2012	2013	2014	2015
1	PRASBARA	20	26	13	3
2	SUPELTAS	10	11	13	4
	<b>TOTAL</b>	<b>30</b>	<b>37</b>	<b>26</b>	<b>7</b>

Sumber : Data Sekunder, diolah, 2015

Dari tabel 4.3 dapat dilihat bahwa kegiatan pembinaan masyarakat terorganisir yang dilakukan oleh Unit Dikyasa Satlantas Polresta Malang pada tahun 2012 sejumlah 30 kegiatan, dengan rincian pembinaan kepada PRASBHARA (Pramuka

<sup>11</sup> Hasil Survey Penulis Pada Tanggal 9 April 2015 di Polresta Malang Bagian Satlantas Unit Dikyasa



Saka Bhayangkara) sejumlah 20 kegiatan dan SUPELTAS (Sukarela Peduli Lalu Lintas) sejumlah 10 kegiatan. Kemudian tahun 2013 pembinaan yang dilakukan mengalami peningkatan yaitu sejumlah 37 kegiatan, dengan rincian pembinaan kepada PRASBHARA (Pramuka Saka Bhayangkara) sejumlah 26 kegiatan dan SUPELTAS (Sukarela Peduli Lalu Lintas) sejumlah 11 kegiatan. Kemudian tahun 2014 pembinaan yang dilakukan mengalami penurunan yaitu sejumlah 26 kegiatan, dengan rincian pembinaan kepada PRASBHARA (Pramuka Saka Bhayangkara) sejumlah 13 kegiatan dan SUPELTAS (Sukarela Peduli Lalu Lintas) sejumlah 13 kegiatan. Untuk tahun 2015 bulan Januari-Maret pembinaan yang terdata sejumlah 7 kegiatan, dengan rincian pembinaan kepada PRASBHARA (Pramuka Saka Bhayangkara) sejumlah 3 kegiatan dan SUPELTAS (Sukarela Peduli Lalu Lintas) sejumlah 4 kegiatan.

Dari seluruh kegiatan tersebut, Unit Dikyasa satlantas Polresta Malang secara konsisten melakukan pembinaan satu hingga dua kali setiap bulannya, tujuan dari kegiatan ini adalah untuk mengontrol kelompok/organisasi PRASBHARA (Pramuka Saka Bhayangkara) dan SUPELTAS (Sukarela Peduli Lalu Lintas) agar sesuai dengan tujuan dan arahan Unit Dikyasa sebagai Pembina organisasi dibawah naungan Satlantas Polresta Malang. hal ini sesuai dengan teori kontrol sosial yang mengacu pada teori pembatasan (Walter Reckless) yang dikaji dari perspektif *macrosociological student*.



**b. Pembinaan Masyarakat Tidak Terorganisir**

Upaya pembinaan terhadap masyarakat tidak terorganisir adalah upaya preventif selanjutnya yang dilakukan oleh Unit Dikyasa Satlantas Polresta Malang kepada masyarakat umum. Dalam melakukan tugas ini, Unit Dikyasa secara aktif memberikan penyuluhan dan sosialisasi mengenai keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas (KAMSELTIBCAR LANTAS) antara lain berupa sosialisasi berkendara yang aman (*safety riding*), menanamkan semangat etika berlalu lintas sebagai kebutuhan di jalan raya, memberikan sosialisasi melalui media elektronik, membagi-bagikan stiker himbauan dan memberikan pendidikan berlalu lintas bagi pelajar dan peserta uji SIM C.

Dibawah ini adalah kegiatan Unit Dikyasa Satlantas Polresta Malang yang dilakukan kepada masyarakat tidak terorganisir, yaitu sebagai berikut :

**Gambar 4.2**  
**Penyuluhan dan Sosialisasi Kamseltibcar Lantas**  
**Kepada Masyarakat tidak terorganisir**







Sumber : Data Primer, Diolah 2015

Keterangan :

1. Sosialisasi/Penyuluhan Kepada Keluarga Sadar Hukum (KADARKUM)
2. Sosialisasi/Penyuluhan Kepada Perkumpulan Ojek
3. Sosialisasi/Penyuluhan Kepada Mahasiswa
4. Sosialisasi/Penyuluhan Kepada Peserta Ujian SIM C
5. Sosialisasi/Penyuluhan Kepada Pemuda dan Klub Motor

Dari gambar 4.2 dapat dilihat Kanit Dikyasa Satlantas Polresta Malang IPDA Endiex Purwantoro tengah melakukan sosialisasi keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas (KAMSELTIBCAR LANTAS) yang bersifat langsung dan tidak langsung kepada masyarakat tidak terorganisir. Sosialisasi langsung/blusukan dilakukan dengan mendatangi masyarakat seperti yang ada pada gambar 2 dan 4 terlihat Kanit Dikyasa mendatangi perkumpulan ojek dan salah satu club motor di Kota Malang, dalam pertemuan tersebut Kanit Dikyasa membagikan stiker himbauan serta memberikan penyuluhan/himbauan untuk selalu mengutamakan keselamatan dalam berkendara dengan mematuhi peraturan berlalu lintas sebagai pedoman. Kemudian sosialisasi tidak langsung dilakukan dengan mengadakan *work shop* secara formal kesekolah-sekolah, balai pertemuan warga dan kantor pelayanan SIM Polresta



Malang seperti yang terlihat pada gambar 1, 3, 4, dan 5. Sama halnya dengan sosialisasi secara langsung, kegiatan sosialisasi tidak langsung bertujuan untuk memberikan penyuluhan dan himbauan tentang etika berlalu lintas dan cara berkendara yang aman (*safety riding*) kepada peserta kegiatan.

Fakta yang terjadi dilapangan, Unit Dikyasa Satlantas Polresta Malang sudah maksimal dalam menjalankan tugas sebagai pendidik masyarakat dalam berlalu lintas.

Walaupun masih banyak terlihat para pengendara kendaraan bermotor roda dua dikota

Malang yang belum tertib dan patuh, akan tetapi antusiasme masyarakat untuk mengikuti kegiatan penyuluhan yang diadakan Unit Dikyasa Satlantas Polresta

Malang sangat baik dan mereka secara langsung menyatakan siap untuk bersama-sama dengan pihak kepolisian menjadi pelopor keselamatan berlalu lintas guna terciptanya kondisi lalu lintas dikota Malang Yang kondusif.<sup>12</sup>

<sup>12</sup> Hasil Wawancara Dengan Bapak IPDA Endiex Purwantoro Selaku Kanit Dikyasa Satlantas Polresta Malang



Dibawah ini adalah tabel jumlah kegiatan penyuluhan dan sosialisasi kepada masyarakat tidak terorganisir yang dilakukan Unit Dikyasa Satlantas Polresta Malang, yaitu sebagai berikut :<sup>13</sup>

**Tabel 4.4**  
**Jumlah Kegiatan Penyuluhan dan Sosialisasi**  
**Kepada Masyarakat Tidak Terorganisir tahun 2012-2015**

No	MASYARAKAT TIDAK TERORGANISIR	TAHUN			
		2012	2013	2014	2015
1	MASYARAKAT UMUM	97	98	104	13
2	PELAJAR	81	95	80	26
3	OJEK&CLUB MOTOR	12	15	24	10
4	P. UJI SIM C	12	12	12	3
5	SOSIALISASI MELALUI RADIO/TV	304	335	383	90
	<b>TOTAL</b>	<b>506</b>	<b>555</b>	<b>603</b>	<b>142</b>

Sumber : Data Sekunder, diolah 2015

Dari tabel 4.4 dapat dilihat bahwa kegiatan penyuluhan dan sosialisasi kepada masyarakat tidak terorganisir yang dilakukan oleh Unit Dikyasa Satlantas Polresta Malang pada tahun 2012 sejumlah 506 kegiatan, dengan rincian kegiatan penyuluhan dan sosialisasi kepada masyarakat umum sejumlah 97 kegiatan, pelajar 81 kegiatan, ojek&club motor 12 kegiatan, Peserta uji SIM C 12 kegiatan, sosialisasi melalui media elektronika 304 kegiatan. Kemudian tahun 2013 penyuluhan dan sosialisasi mengalami peningkatan yaitu sejumlah 555 kegiatan, dengan rincian kegiatan penyuluhan dan sosialisasi kepada masyarakat umum sejumlah 98 kegiatan, pelajar 95

<sup>13</sup> Hasil Survey Penulis Pada Tanggal 9 April 2015 di Polresta Malang Bagian Satlantas Unit Dikyasa.





kegiatan, ojek&club motor 15 kegiatan, peserta uji SIM C 12 kegiatan, sosialisasi melalui media elektronika 335 kegiatan. Kemudian tahun 2014 penyuluhan dan sosialisasi kembali meningkat yaitu sejumlah 603 kegiatan, dengan rincian penyuluhan dan sosialisasi kepada masyarakat umum sejumlah 104 kegiatan, pelajar 80 kegiatan, ojek&club motor 24 kegiatan, peserta uji SIM C 12 kegiatan, sosialisasi melalui media elektronika 383 kegiatan. Untuk tahun 2015 bulan Januari-Maret penyuluhan dan sosialisasi yang terdata sejumlah 142 kegiatan, dengan rincian kegiatan penyuluhan dan sosialisasi kepada masyarakat umum sejumlah 13 kegiatan, pelajar 26 kegiatan, ojek&club motor 10, peserta uji SIM C 3 kegiatan, sosialisasi melalui media elektronika 90 kegiatan.

Dari seluruh kegiatan penyuluhan dan sosialisasi baik itu bersifat langsung maupun tidak langsung rutin dilakukan setiap bulan dengan intensitas kegiatan yang tidak menentu pada setiap golongan masyarakat tidak terorganisir, hanya terhadap peserta uji SIM C kegiatan rutin dilakukan satu kali dalam satu bulan. Tujuan dari kegiatan ini adalah untuk mengajak masyarakat Kota Malang berkomitmen dengan menanamkan semangat konsistensi, resistensi, dan konsep diri yang kuat untuk bersama-sama menjadi pelopor peduli keselamatan berlalu lintas dikota malang. Hal ini sesuai dengan teori kontrol sosial yang mengacu pada teori pembatasan (Walter Reckless) yang dikaji dari perspektif *microsociological student*.



### c. Koordinasi Antar Instansi

Koordinasi antar instansi adalah upaya pre-emptif yang terakhir yang dilakukan Unit Dikyasa Satlantas Polresta Malang dalam hal perencanaan, pengadaan, pengaturan, pemasangan, dan pemeliharaan fasilitas perlengkapan jalan. Dalam tugas ini pihak Satlantas Polresta Malang sebagai koordinator pelaksana manajemen operasional dan rekayasa dibidang lalu lintas melalui Unit Dikyasa sebagai pelaksana tugas lapangan melakukan pendataan dan survey kondisi sarana dan prasarana jalan yang membutuhkan perbaikan atau penambahan fasilitas pendukung dalam rangka mewujudkan dan memelihara keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas. Dibawah ini adalah gambar kegiatan koordinasi antar instansi Unit Dikyasa Satlantas Polresta Malang.

Gambar 4.3  
Survey dan Hasil Koordinasi Antar Instansi







Sumber : Data Primer, Diolah 2015

Keterangan :

1. Survey Jalan Berlubang
2. Survey Marka Jalan
3. Pemotongan Pohon Rawan Tumbang
4. Pemasangan Poster dan Pomotongan Ranting Pohon Pinggir Jalan
5. Pemasangan Spanduk Pada Pos Polisi
6. Pemasangan Poster Pada Pos Polisi

Dari gambar 4.3 dapat dilihat kegiatan koordinasi antar instansi yang dilakukan Unit Dikyasa melalui Satlantas Polresta Malang bersama dengan berbagai instansi pemerintah Kota Malang. setelah melakukan tugas survey jalan berlubang Satlantas Polresta Malang melakukan koordinasi dengan Dinas Pekerjaan Umum sebagai instansi pelaksana proyek pembangunan daerah, kemudian untuk melakukan perbaikan/perawatan dan penambahan rambu dan marka jalan Satlantas Polresta





Malang melakukan koordinasi dengan Dinas Perhubungan sebagai instansi pelaksana dibidang lalu lintas, kemudian untuk melakukan pemotongan ranting pohon rawan tumbang, pihak Satlantas Polresta Malang melakukan koordinasi dengan Dinas Pertamanan dan Tata Kota sebagai instansi peñata wilayah kota, dan dalam hal pemasangan poster/spanduk himbauan dijalan Unit Dikayasa melakukan koordinasi dengan Badan Pelayanan Perijinan Terpadu (BP2T) untuk memperoleh izin pemasangan.

Fakta yang terjadi dilapangan dapat disimpulkan, kinerja Satlantas Polresta Malang dalam melakukan koordinasi bersama dinas-dinas terkait dalam hal perawatan/perbaikan dan pemasangan sarana dan prasarana pendukung jalan untuk mencegah kecelakaan lalu lintas khususnya bagi kendaraan bermotor roda dua cukup maksimal. Laporan hasil survey lapangan yang dilakukan Satlantas Polresta Malang terhadap sarana dan prasarana jalan yang membutuhkan perbaikan secara bertahap direalisasikan oleh instansi pemerintahan Kota Malang, hal ini dapat terlihat kini kondisi sarana dan prasarana jalan dikota Malang saat ini cukup baik.



Dibawah ini adalah tabel jumlah kegiatan koordinasi antar instansi yang dilakukan Satlantas Polresta Malang dalam upayanya mencegah kecelakaan lalu lintas khususnya bagi kendaraan bermotor roda dua, yaitu sebagai berikut :<sup>14</sup>

**Tabel 4.5**  
**Jumlah Kegiatan Koordinasi Antar Instansi Tahun 2012-2015**

TAHUN	JUMLAH KEGIATAN
2012	15
2013	23
2014	37
2015	15
<b>TOTAL</b>	<b>90</b>

Sumber : Data Sekunder, diolah 2015

Dari tabel 4.5 dapat dilihat bahwa kegiatan koordinasi antar instansi dalam upaya pencegahan kecelakaan lalu lintas khususnya bagi kendaraan bermotor roda dua yang dilakukan Satlantas Polresta Malang selama 3 tahun 3 bulan sejumlah 90 kegiatan yang meliputi pendataan/survey jalan, perbaikan jalan berlubang, perawatan/penambahan rambu-rambu dan marka jalan, pemotongan pohon rawan tumbang, serta pemasangan poster dan spanduk. Rincian dari kegiatan tahun 2012 sejumlah 15 kegiatan, kemudian kegiatan tahun 2013 meningkat dari tahun sebelumnya yaitu sejumlah 23 kegiatan, kemudian tahun 2014 kinerja Satlantas Polresta Malang terus meningkat dengan jumlah 37 kegiatan, dan pada tahun 2015 selama 3 bulan terakhir kegiatan yang telah dilakukan sejumlah 15 kegiatan.

Dari seluruh koordinasi antar instansi yang dilakukan Satlantas Polresta Malang, Intensitas kegiatan yang dilakukan tidak menentu disetiap bulannya.

<sup>14</sup> Hasil Survey Penulis Pada Tanggal 9 April 2015 di Polresta Malang Bagian Satlantas Unit Dikyasa



Kegiatan koordinasi ini baru akan dilaksanakan jika terdapat permasalahan terkait dengan kondisi sarana dan prasarana jalan yang membutuhkan perbaikan/perawatan melalui survey lapangan yang dilakukan dua bulan sekali atau adanya pengaduan dari masyarakat.

## 2. Unit Turjawali Satlantas Polresta Malang

Adapun upaya pencegahan terjadinya kecelakaan lalu lintas yang melibatkan kendaraan bermotor roda dua yang dilakukan oleh Unit Turjawali Satlantas Polresta Malang, yaitu sebagai berikut :<sup>15</sup>

### a. Pemantauan dan penindakan

Sebagai tindak lanjut dari upaya pre-emptif yang dilakukan Unit Dikyasa Polresta Malang dalam mencegah kecelakaan lalu lintas bagi kendaraan bermotor roda dua di kota Malang, melalui Kasatlantas selaku pimpinan Satuan Unit Lalu Lintas yang bertugas membina dan mengendalikan satuan unitnya, maka sebagai pelaksana tugas lapangan Unit Turjawali melakukan upaya preventif sebagai usaha pencegahan kecelakaan melalui penerapan hukum sesuai perintah dan arahan Kasatlantas.

Mekanisme kerja Unit Turjawali Satlantas Polresta Malang dalam pencegahan kecelakaan lalu lintas bagi kendaraan bermotor roda dua yaitu melalui pemantauan dan penindakan. Penindakan yang dinamakan Operasi Simpatik ini bersifat himbauan dan teguran kepada pengendara kendaraan bermotor yang melanggar rambu-rambu lalu lintas dan marka jalan. Tata cara Penindakan Operasi Simpatik serupa dengan razia pada umumnya, namun yang membedakannya adalah dalam Operasi Simpatik tidak dilakukan penyitaan kendaraan melainkan hanya diberi peringatan tertulis berupa

<sup>15</sup> Hasil Survey dan Wawancara Penulis Pada Tanggal 9 April 2015 Dengan Bapak IPDA Kuntjoro Widiatmoko Selaku Kanit Turjawali Satlantas Polresta Malang



surat teguran yang berisikan rincian pelanggaran yang dilakukan si pelanggar lalu lintas.<sup>16</sup>

Sedangkan untuk pemantauan, Unit Turjawali melakukan penjagaan di setiap pos-pos polisi yang ada di kawasan tertib lalu lintas sebagai tugas harian Satlantas Polresta Malang. Penjagaan dilakukan mulai pukul 06.30 s/d 09.00 WIB dan selanjutnya penjagaan dilakukan bergiliran pada siang hingga malam sekitar pukul 12.30 s/d 21.30 WIB atau sesuai dengan arahan Kanit Turjawali sebagai pengawas dan pelaksana tugas harian Satlantas Polresta Malang.<sup>17</sup>

Pemantauan berikutnya yang dilakukan Unit Turjawali yaitu pengamanan lalu lintas. Kegiatan ini adalah tugas musiman Satlantas Polresta Malang yang biasanya dilakukan pada saat pra dan pasca mudik lebaran, natal, perayaan tahun baru, acara yang diadakan masyarakat, dan konvoi kendaraan yang membutuhkan pengawalan satlantas.

<sup>16</sup> Hasil Wawancara Dengan Bapak IPDA Kuntjoro Widiatmoko Selaku Kanit Turjawali Satlantas Polresta Malang

<sup>17</sup> Hasil Wawancara Dengan Bapak IPDA Kuntjoro Widiatmoko Selaku Kanit Turjawali Satlantas Polresta Malang



Dibawah ini adalah gambar kegiatan Unit Turawali dalam melakukan pemantauan dan penindakan lalu lintas.

Gambar 4.4 Kegiatan Pemantauan dan penindakan Lalu Lintas Oleh Unit Turjawali



Sumber : Data Primer, Diolah 2015



Keterangan :

1. Pengaturan Lalu Lintas
2. penjagaan di Pos Polisi
3. Pengawasan Konvoi Aremania Oleh Unit Turjawali
4. Contoh Surat Teguran
5. Operasi Simpatik Yang Dipimpin Langsung Kanit Turjawali

Dari gambar 4.4 dapat dilihat kegiatan penjagaan oleh Unit Turjawali Satlantas Polresta Malang pada pos-pos polisi di wilayah kawasan tertib lalu lintas dan Operasi Simpatik. penjagaan lalu lintas seperti yang terlihat pada gambar 1 dan 2 adalah tugas harian Unit Turwali, gambar 3 adalah kegiatan pengawasan lalu lintas oleh Unit Turjawali pada saat Konvoi Aremania pada bulan Mei 2015, dan pada gambar 4-5 adalah kegiatan Operasi Simpatik Semeru yang dilakukan pada bulan April 2015 bertempat di pertigaan jalan Raden Intan Kota Malang.

Fakta yang terjadi dilapangan, setelah adanya upaya preventif Unit Turjawali khususnya pada kegiatan Operasi Simpatik yang bertujuan untuk menumbuhkan kesadaran masyarakat dalam tertib berlalu lintas dapat penulis simpulkan bahwa masyarakat Kota Malang saat ini paling tidak telah mengerti bahwa dalam menekan angka kecelakaan khususnya bagi kendaraan bermotor roda dua bukan hanya tugas polisi saja melainkan ini adalah tugas bersama terutama bagi pengendara itu sendiri untuk selalu menjaga keselamatan jiwa di jalan raya. Sedangkan untuk pengamanan lalu lintas sebagai tugas harian Satlantas, kegiatan ini rutin dilakukan sebagai salah satu bentuk kesiagaan Satlantas dalam menjaga Keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas dikota Malang terutama pada jam-jam sibuk yang dimulai pada pukul 06.30



s/d 09.00 WIB , 12.30 s/d 14.00 WIB dan 16.00 s/d 19.00 WIB, Melalui koordinasi Kanit Turjawali, anggota Satlantas ditempatkan pada wilayah-wilayah rawan macet seperti di jalan Soekarno Hatta, pertigaan jalan Raden Intan, pertigaan jalan Ciliwing dan wilayah lain yang berpotensi menimbulkan kemacetan. Dibawah ini adalah tabel jumlah kegiatan pemantauan dan penindakan diluar dari tugas pengaman harian yang dilakukan Unit Turjawali Satlantas Polresta Malang, yaitu sebagai berikut :<sup>18</sup>

**Tabel 4.6**  
**Jumlah Kegiatan Pemantauan dan Penindakan**  
**Oleh Unit Turjawali Tahun 2012-2015**

<b>TAHUN</b>	<b>JUMLAH KEGIATAN</b>
<b>2012</b>	<b>5</b>
<b>2013</b>	<b>8</b>
<b>2014</b>	<b>42</b>
<b>2015</b>	<b>1</b>
<b>TOTAL</b>	<b>56</b>

Sumber : Data Sekunder, diolah, 2015


Dari tabel 4.5 dapat dilihat bahwa kegiatan pemantauan dan penindakan yang dilakukan oleh Unit Turjawali Satlantas Polresta Malang Selama 3 tahun 4 bulan yang dimulai pada tahun 2012 s/d 2015 sejumlah 56 kegiatan. Rincian dari kegiatan pada tahun 2012 sejumlah 5 kegiatan, kemudian pada tahun 2013 kegiatan meningkat yaitu sejumlah 8 kegiatan. Kemudian pada tahun 2014 kegiatan kembali meningkat dengan jumlah 42 kegiatan, dan pada tahun 2015 priode Januari-April Kegiatan Unit Turjawali berjumlah 1 kegiatan yaitu Operasi Simpatik sebagai program Peduli Keamanan dan ketertiban (PEKAT) di Jawa Timur.

<sup>18</sup> Hasil Survey Penulis Pada Tanggal 9 April 2015 di Polresta Malang Bagian Satlantas Unit Dikyasa





Seluruh kegiatan preventif Unit Turjawali Satlantas Polresta Malang di atas adalah program kerja yang secara konsisten dilakukan pada awal, pertengahan, dan akhir tahun. Secara keseluruhan kegiatan ini cukup efektif untuk menekan angka pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas dikota Malang. Pihak kepolisian melaksanakan tugas melalui penerapan hukum dan arahan sosial dengan tujuan agar masyarakat memiliki konsep diri yang kuat dalam berperilaku di jalan raya dengan berdasar pada peraturan lalu lintas yang ada. Hal ini sesuai dengan teori control sosial yang mengacu pada teori pembatasan (Walter Reckless) yang dikaji dari perspektif *macrosociological student*.



UNIVERSITAS BRAWIJAYA





#### **D. Kendala-Kendala Dalam Pencegahan Kecelakaan Lalu Lintas Yang Melibatkan Kendaraan Bermotor Roda Dua**

Adapun kendala-kendala yang dialami pihak Polresta Malang khususnya bagi Unit Pendidikan dan Rekayasa lalu lintas (Dikyasa) dan Unit Pengaturan Jalan dan Wilayah (Turjawali) Satlantas Polresta Malang dalam pencegahan kecelakaan lalu lintas yang melibatkan kendaraan bermotor roda dua, antara lain sebagai berikut :<sup>19</sup>

##### **1. Kurangnya Jumlah Personil dan Alat Penunjang Kegiatan pada Unit Dikyasa**

Kurangnya jumlah personil dan alat penunjang kegiatan yang dimiliki Unit Dikyasa merupakan kendala yang dihadapi oleh pihak Polresta Malang dalam melakukan tugas. Unit Dikyasa hanya memiliki 5 personil aktif, 16 alat penunjang kegiatan tidak termasuk alat peraga lalu lintas dan 2 kendaraan operasional roda empat, sehingga dalam melaksanakan program kegiatan Unit Dikyasa mengalami hambatan untuk melakukan kegiatan di beberapa lokasi dalam waktu yang bersamaan.

##### **2. Kurangnya Kesadaran Hukum Masyarakat**

Adapun kendala selanjutnya yang dihadapi Pihak Polresta Malang khususnya pada upaya pencegahan kecelakaan yang melibatkan kendaraan bermotor roda dua yaitu masih banyaknya dijumpai masyarakat yang belum patuh dan mentaati peraturan lalu lintas, terutama bagi pengendara kendaraan bermotor roda dua usia produktif.

<sup>19</sup> Hasil Wawancara Dengan Bapak IPDA Endiex Purwanto dan IPDA Kuntjoro Widiatmoko Selaku Kanit Dikyasa dan Kanit Turjawali Satlantas Polresta Malang



## BAB V

### PENUTUP

#### A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian sebagaimana yang telah di uraikan pada bab sebelumnya, maka penulis dapat menarik kesimpulan sesuai dengan maksud dan tujuan penulisan skripsi ini, yaitu sebagai berikut :

1. Upaya pencegahan terjadinya kecelakaan lalu lintas yang melibatkan kendaraan roda dua yang dilakukan kepolisian resort Malang Kota.

Berkaitan dengan upaya pencegahan kecelakaan lalu lintas, Polresta Malang membentuk Unit Pendidikan dan Rekayasa lalu lintas ( Unit Dikyasa) dan Unit Pengaturan Jalan dan Wilayah (Unit Turjawali). Adapun upaya pencegahan kecelakaan lalu lintas khususnya dalam mencegah kecelakaan yang melibatkan kendaraan bermotor roda dua yang dilakukan, antara lain sebagai berikut :

- a. Upaya Pre-emptif Unit Dikyasa Satlantas Polresta Malang dalam menekan angka kecelakaan yang melibatkan kendaraan bermotor roda dua antara lain melakukan pembinaan terhadap masyarakat terorganisir, pembinaan terhadap Masyarakat tidak terorganisir/masyarakat umum dan koordinasi antar instansi pemerintahan.
- b. Upaya Preventif Unit Turjawali Satlantas Polresta Malang dalam menekan angka kecelakaan yang melibatkan kendaraan bermotor roda dua antara lain melakukan pengamanan lalu lintas dan razia melalui



mekanisme himbauan dan teguran kepada masyarakat pelanggar lalu lintas.

2. Kendala yang dihadapi kepolisian resort Malang kota dalam melakukan pencegahan terjadinya kecelakaan lalu lintas yang melibatkan kendaraan bermotor roda dua, antara lain sebagai berikut :

- a. Kurangnya jumlah personil dan keterbatasan alat penunjang kegiatan menjadi kendala internal yang dihadapi pihak Unit pendidikan dan rekayasa lalu lintas (Dikyasa) Satlantas Polresta Malang, hal ini menghambat pihak Unit Dikyasa untuk memaksimalkan program kegiatan dilapang.
- b. Masih banyaknya dijumpai masyarakat yang belum patuh dan mentaati peraturan lalu lintas, terutama bagi pengendara berusia produktif.

## **B. Saran**

1. Bagi pihak Polresta Malang, agar tetap konsisten dalam merencanakan dan melaksanakan program pencegahan kecelakaan lalu lintas yang melibatkan kendaraan bermotor roda dua dengan ide-ide yang lebih inovatif.
2. Bagi pihak Polresta Malang, untuk melakukan penambahan personil dan alat penunjang kegiatan khususnya pada Unit Dikyasa Satlantas Polresta Malang.
3. Bagi masyarakat, setelah adanya kegiatan yang baik ini penulis harapkan masyarakat dapat sadar bahwa usaha untuk menekan terjadinya kecelakaan lalu lintas ini tidak akan tercapai jika tidak ada kerjasama yang baik antara masyarakat, pemerintah dan penegak hukum.