

**PERANAN SATLANTAS POLRESTA SURAKARTA DALAM  
MENANGANI MASALAH KECELAKAAN LALU LINTAS  
DI KOTA SURAKARTA**

Disusun untuk melengkapi tugas-tugas dan memenuhi

Syarat-syarat guna mencapai gelar sarjana sosial



**SKRIPSI**

*Disusun oleh :*

**ANDHY EKO SUHARTANTO**

**D 0108034**

**JURUSAN ILMU ADMINISTRASI  
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK  
UNIVERSITAS SEBELAS MARET  
SURAKARTA**

**2013**

*commit to user*

**PERSETUJUAN**

**Disetujui Untuk Dipertahankan Di Hadapan Tim Penguji**

**Pada Program Studi Ilmu Administrasi**

**Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik**

**Universitas Sebelas Maret**

**Surakarta**

**Pembimbing**



**Drs. Pramono, S.U.**

**NIP 194904071980031001**

ii

**PENGESAHAN**

**Telah Diuji dan Disahkan oleh Panitia Penguji Skripsi**

**Fakultas Ilmu Sosial dan Politik**

**Universitas Sebelas Maret**

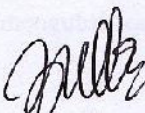
**Surakarta**

**Pada Hari :**

**Tanggal :**

**Panitia Penguji :**

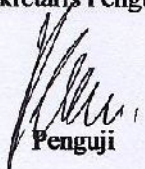
1. **Dra. Sri Yuliani, M.Si.**  
NIP. 196307301990032002

(  )  
**Ketua Penguji**

2. **Drs. Suryatmojo, M.Si.**  
NIP. 195308121986011001

(  )  
**Sekretaris Penguji**

3. **Drs. Pramono, S.U.**  
NIP. 194904071980031001

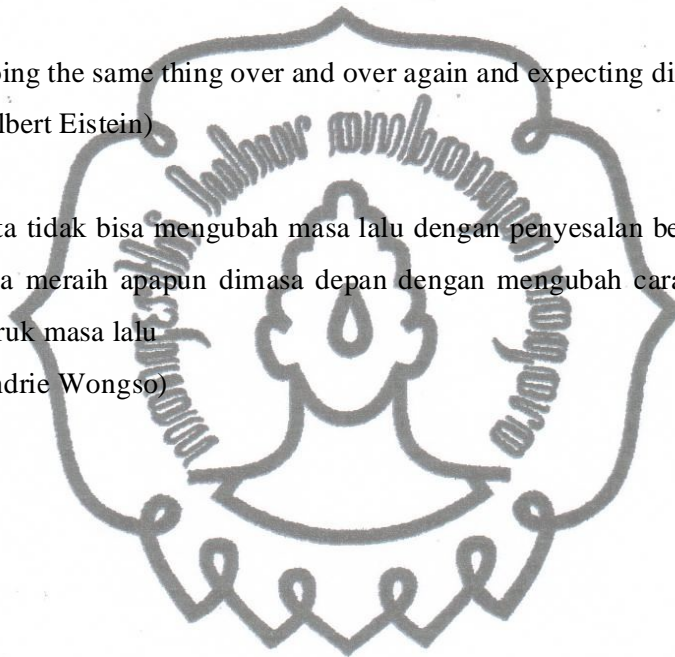
(  )  
**Penguji**



**Prof. Drs. Pawito, Ph.D**  
NIP. 19540805 198503 1 002

## MOTTO

- ✓ Kesuksesan seseorang tidak hanya diukur dari kepandaian dan kecerdasan saja, melainkan kemauan yang kuat dan kerja keras  
(Ali Bin Abi Tholib)
- ✓ Doing the same thing over and over again and expecting different result  
(Albert Eistein)
- ✓ Kita tidak bisa mengubah masa lalu dengan penyesalan belaka, tetapi kita bisa meraih apapun dimasa depan dengan mengubah cara dan kebiasaan buruk masa lalu  
(andrie Wongso)



## PERSEMBAHAN



Skripsi ini penulis persembahkan kepada :

- Kedua orang tua, terimakasih atas do'a dan segala dukungannya
- Adik dan keluargaku tercinta, yang menjadi penyemangatku
- Keluarga besar Bakorlak Emergency SAR UNS
- Teman-temanku khususnya AN "B" 2008 dan BEM FISIP UNS, terimakasih atas keceriaan dan kebersamaannya

*commit to user*

## KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kehadiran Allah SWT yang telah memberikan rahmat dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi dengan judul Peranan Kepolisian dalam Menangani Masalah Kecelakaan Lalu Lintas di Kota Surakarta.

Skripsi ini dipersiapkan dan diajukan sebagai persyaratan untuk memperoleh gelar kesarjanaan pada Fakultas Ilmu Sosial dan Politi, Jurusan Ilmu Administrasi Universitas Sebelas Maret Surakarta. Penulis menyadari bahwa penulisan ini dapat terselesaikan dengan baik dikarenakan keterlibatan banyak pihak yang telah membantu penulis dalam menyusunnya. Untuk itu penulis ingin mengucapkan terimakasih kepada :

1. Bapak Drs. Pramono, S.U selaku pembimbing skripsi yang selama ini telah memberikan saran dan arahan serta kesabaran sehingga penulis mampu menyelesaikan skripsi ini.
2. Bapak Drs. Is Hadri Utomo, M.Si selaku Ketua Jurusan Ilmu Administrasi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Sebelas Maret Surakarta.
3. Bapak Drs. Muchtar Hadi, M.Si selaku pembimbing akademis yang selama ini telah membimbing penulis.
4. Seluruh Pegawai Satlantas Polresta Surakarta yang telah sabar membantu dan memberi informasi yang sangat membantu penulis dalam menyusun skripsi.
5. Keluargaku tercinta yang selalu memberikan do'a dan dorongannya baik formal maupun materiil, sehingga penulis dapat menyelesaikan studi dengan baik.
6. Teman-teman dan semua pihak yang telah membantu penulis dalam menyusun skripsi ini yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

Surakarta, Januari 2013

Penulis

## DAFTAR ISI

Halaman Judul.....	i
Persetujuan .....	ii
Pengesahan .....	iii
Motto .....	iv
Persembahan .....	v
Kata Pengantar .....	vi
Daftar Isi.....	vii
Daftar Tabel.....	ix
Daftar Gambar.....	x
Abstrak .....	xi
Abstract .....	xii
Bab I Pendahuluan .....	1
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Rumusan Masalah .....	11
C. Tujuan Penelitian .....	11
D. Manfaat Penelitian .....	12
Bab II Tinjauan Pustaka .....	13
A. Tinjauan tentang peran .....	13
B. Tinjauan tentang kepolisian .....	17
1. Pengertian kepolisian.....	17
2. Tugas pokok dan fungsi kepolisian .....	20
C. Peran kepolisian .....	24
D. Indikator .....	24
1. Mendatangi TKP kecelakaan lalu lintas .....	24
2. Menolong korban kecelakaan .....	28
3. Melakukan tindakan pertama tempat kejadian perkara .....	29

4. Melakukan olah TKP .....	31
5. Koordinasi dengan instansi terkait .....	36
E. Tinjauan tentang kecelakaan lalu lintas .....	38
F. Kerangka pemikiran .....	43
Bab III Metodologi Penelitian.....	46
1. Jenis penelitian.....	46
2. Lokasi penelitian .....	47
3. Sumber data.....	47
4. Teknik pengambilan data .....	49
5. Teknik pengambilan sampel .....	50
6. Validitas data.....	50
7. Teknik analisis data .....	51
Bab IV Pembahasan .....	54
A. Gambaran umum Kota Surakarta .....	54
B. Letak geografis.....	56
C. Penduduk.....	58
D. Profil Satlantas Polresta Surakarta .....	59
E. Pembahasan hasil penelitian .....	73
Bab V Penutup .....	108
A. Kesimpulan .....	108
B. Saran.....	112
Daftar Pustaka .....	113



## DAFTAR TABEL

Tabel 1.1	Data Kecelakaan Lalu Lintas di Indonesia Menurut Kondisi Korban Periode Tahun 1992 - 2009 .....	3
Tabel 1.2	Data Kecelakaan Lalu Lintas di Surakarta Menurut Kondisi Korban Periode Tahun 2005 - 2011 .....	4
Tabel 4.1	Banyaknya Kelurahan, RT, RW dan Kepala Keluarga di Surakarta Tahun 2011 .....	54
Tabel 4.2	Luas Wilayah Kota Surakarta PerKecamatan Tahun 2012.....	55
Tabel 4.3	Tinggi Tempat Dan Kemiringan Tanah Tiap Kecamatan di Kota Surakarta Tahun 2011 .....	57
Tabel 4.4	Jumlah Penduduk Kota Surakarta Menurut Jenis Kelamin Tahun 2004 - 2011 .....	58
Tabel 4.5	Pertumbuhan Penduduk Kota Surakarta Tahun 2004 – 2011 .....	59
Tabel 4.7	Banyaknya Kendaraan Angkutan Umum yang Berdomisili Di Kota Surakarta tahun 2006 – 2010.....	73
Tabel 4.8	Banyaknya Perusahaan Oto Bus (PO) yang Berdomisili di Kota Surakarta tahun 2011.....	74
Tabel 4.9	Panjang Jalan Menurut Status Jalan dan Keadaan di Kota Surakarta tahun 2010.....	75
Tabel 4.10	Data Sarana dan Prasarana Unit Laka Satlantas Polresta Surakarta yang menunjang penanganan Laka Lintas .....	80
Tabel 4.11	Jumlah Laka Lintas di Surakarta Bulan Januari – Oktober Tahun 2012 .....	85
Tabel 4.12	Besaran Asuransi Jasa Raharja Bagi Korban Kecelakaan .....	91
Tabel 4.13	Tarif SWDKLLJ (Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas) .....	92
Tabel 4.14	Kendaraan Bermotor yang Terlibat Laka Lintas Di Surakarta Bulan Januari – Oktober Tahun 2012 .....	97
Tabel 4.15	Daftar Instansi yang Berkoordinasi dengan Satlantas Polresta Surakarta .....	103

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1	Polisi Lalu Lintas Sebagai <i>Agent of Change</i> .....	19
Gambar 2.2	Skema Kerangka Berikir.....	45
Gambar 3.1	Model Analisis Interaktif.....	53
Gambar 4.1	Logo Polisi Lalu Lintas .....	60
Gambar 4.2	Struktur Organisasi Polresta Surakarta.....	63
Gambar 4.3	Struktur Organisasi Satuan Lalu Lintas Polresta Surakarta.....	64
Gambar 4.4	Seorang petugas kepolisian menolong korban laka.....	83
Gambar 4.5	Armada Ambulans Milik Satlantas Polresta Surakarta .....	87
Gambar 4.6	Petugas Satlantas Polresta Surakarta Saat Melakukan Olah TKP Laka Lantas .....	100
Gambar 4.7	Pemeliharaan Prasarana Lalu Lintas.....	105

## ABSTRAK

**Andhy Eko Suhartanto. D0108034. Peranan Satlantas Polresta Surakarta dalam Menangani Masalah Kecelakaan Lalu Lintas di Kota Surakarta. Skripsi Program Studi Jurusan Ilmu Administrasi. Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik. Universitas Sebelas Maret. Surakarta. 2013.**

Di kota Surakarta angka kecelakaan masih cukup tinggi dari tahun ke tahun. Satlantas Polresta Surakarta sudah melakukan sosialisasi kepada masyarakat, memberikan rambu-rambu jalan sampai melakukan tindakan preventif terhadap pengguna jalan yang melanggar peraturan berlalu lintas. Namun masih banyak terjadi kecelakaan terlebih lagi kurangnya kesadaran untuk melaporkan kecelakaan ke kepolisian. Maka dari itu peneliti tertarik untuk mengetahui bagaimana Peranan Satlantas dalam Menangani Masalah Kecelakaan Lalu Lintas di Kota Surakarta.

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian deskriptif kualitatif dengan teknik pengumpulan data berupa observasi, wawancara, dokumentasi. Sumber data yang digunakan terdiri dari informan dan dokumen-dokumen yang berhubungan dengan penelitian. Metode penarikan sampel yang digunakan bersifat purposive sampling yaitu memilih informan yang dianggap tahu dan dapat dipercaya menjadi sumber data. Uji validitas data dilakukan dengan menggunakan teknik triangulasi sumber yaitu menguji data yang sejenis dari berbagai sumber. Teknik analisis data yang digunakan adalah teknik analisis interaktif yang terdiri atas tiga komponen yaitu reduksi data, sajian data dan penarikan kesimpulan.

Hasil penelitian menunjukkan peranan Satlantas dalam menangani masalah kecelakaan di kota Surakarta sudah baik. Hal ini dapat dilihat dari lima aspek, yaitu : (i) Mendatangi TKP Kecelakaan Lalu Lintas. Apabila ada laporan masuk mengenai kecelakaan lalu lintas yang terjadi, maka Satlantas Polresta Surakarta akan mengirimkan petugas ke lokasi kejadian dengan segera. (ii) Menolong Korban Kecelakaan. Saat petugas Satlantas tiba di lokasi kecelakaan, maka petugas tersebut akan menolong korban yang sakit, dan apabila perlu akan diantarkan sampai ke Rumah Sakit. (iii) Melakukan Tindakan Pertama Tempat Kejadian Perkara. Tindakan pertama yang dilakukan ini adalah untuk mengamankan TKP agar tetap steril, mengamankan barang bukti dan menjaga arus lalu lintas agar tidak menimbulkan kemacetan. (iv) Melakukan Olah TKP (Tempat Kejadian Perkara). Pelaksanaan olah TKP ini dilakukan untuk mencari, mengumpulkan, mengevaluasi, bukti petunjuk, keadaan, keterangan serta identitas tersangka untuk membantu proses penyidikan lebih lanjut. (v) Koordinasi dengan Instansi Terkait. Koordinasi ini dilakukan dengan Dinas Perhubungan, Dinas Pekerjaan Umum dan Dinas Kebersihan dan Pertamanan Kota Surakarta untuk perbaikan dan kelayakan sarana dan prasarana lalu lintas jalan.

Meskipun peranan Satlantas dalam menangani masalah kecelakaan lalu lintas di kota Surakarta sudah dapat dikatakan baik. Namun masih diperlukan beberapa upaya yang dapat dijadikan masukan seperti lebih intensif dalam melakukan patroli lalu lintas, membuat aturan yang jelas mengenai kecelakaan yang tidak dilaporkan ke kepolisian dan mempermudah korban kecelakaan untuk mengurus berkas-berkas administrasi kecelakaan serta peningkatan koordinasi dalam bentuk rapat dengan Dinas perhubungan, Bina Marga (DPU) dan Dinas Kebersihan dan Pertamanan kota Surakarta untuk kelayakan fasilitas jalan.

## ABSTRACT

**Andhy Eko Suhartanto. D0108034. The role of Satlantas Polresta Surakarta in dealing with the Traffic Accident Problem in Surakarta City. Thesis. Administration Science Department. Social and Political Sciences Faculty. Sebelas Maret University. Surakarta. 2013.**

In Surakarta city, the accident rate is still high enough over years and dominated by motor vehicle. Surakarta Police Satlantas've done outreach to the community, providing road signs to undertake preventive measures against road users violating traffic regulations. But there are still many accidents especially the lack of awareness to report the accident to the police. For that reason, the author is interested in finding out how the role of Satlantas Polresta Surakarta is in Dealing With the Traffic Accident Problem in Surakarta City.

The research method used in this research was a descriptive qualitative method with observation, interview, and documentation as the techniques of collecting data. The data source consisted of informant and documents relevant to the research. The sampling method used was purposive sampling, that is, to select the informant considered as knowledgeable and reliable to be the data source. The data validation was done using source triangulation technique, that is, to test the similar data from various sources. Technique of analyzing data used was an interactive technique of analysis consisting of three components: data reduction, data display and conclusion drawing.

The result of research showed that the role of police officer in dealing with the accident problems in Surakarta City had been performed well. It could be seen from five aspects: (i) Visiting the traffic accident venue. If there is a report came in about a traffic accident occurs, then Satlantas Surakarta Police will send officers to the scene immediately. (ii) helping the accident victim. Satlantas When officers arrived at the accident scene, the officer will help in the hospital, and if necessary, will be delivered to the hospital. (iii) Taking the first measure in the venue. The first action taken was to secure the crime scene in order to remain sterile, secure evidence and maintain the flow of traffic so as not to cause congestion. (iv) Investigating the Venue (The Genesis of the Case). Implementation of the crime scene was carried out to search for, collect, evaluate, evidence guide, the state, and the identity of the suspect information to help the investigation further. and (v) Coordinating with the related institution. This coordination is done by the Department of Transportation, Department of Public Works and the Department of Hygiene and Surakarta City to repair and feasibility of the proposition and road traffic infrastructures.

Although the role of Satlantas in dealing with the accident problems in Surakarta City had been performed well, several attempts were still required to be the input including patrolling intensively, developing obvious regulation concerning the accident not reported to the police officer, and make it easier to take care of accident victims administrative files accidents and improving the coordination with Transportation Office, *Bina Marga* (DPU), and Cleanliness and Gardening Office of Surakarta City for the road facility feasibility.

## BAB I

### PENDAHULUAN

#### A. LATAR BELAKANG MASALAH

Perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi dalam satu dekade ini tumbuh dengan cukup pesat dalam kurun waktu yang relatif singkat, sehingga pertumbuhan dalam berbagai bidang kehidupan masyarakat berlangsung dengan sangat cepat pula. Pertumbuhan tersebut tentu saja menimbulkan dampak yang baik bagi masyarakat dan juga permasalahan-permasalahan yang dialami oleh masyarakat. Salah satu permasalahan yang cukup membutuhkan perhatian di Indonesia saat ini adalah kecelakaan lalu lintas yang semakin lama semakin parah saja. Bahkan kecelakaan lalu lintas merupakan salah satu faktor penyebab kematian yang menempati urutan kedua setelah penyakit TBC (Tuberculosis) pada beberapa daerah di Indonesia. ([www.radarbanten.com](http://www.radarbanten.com))

Indonesia merupakan negara dengan jumlah penduduk yang berkembang dengan cepat. Dengan jumlah penduduk yang semakin banyak tentu saja kebutuhan akan transportasi maupun mobilitas juga akan semakin banyak. Kondisi transportasi umum yang kurang layak dan kurang memadai menjadikan salah satu alasan bagi masyarakat untuk menggunakan transportasi pribadi agar lebih efisien dan efektif. Hal seperti ini menjadikan banyaknya transportasi darat khususnya mobil dan sepeda motor semakin banyak yang berlalu-lalang di jalanan setiap hari. Padahal seiring meningkatnya jumlah kendaraan bermotor pribadi

tidak diimbangi dengan luas jalan. Hal seperti inilah yang menyebabkan banyak terjadinya kecelakaan di jalan.

Hal ini diperparah dengan kondisi jaringan jalan dan pengoperasian lalu lintas saat ini yang begitu memprihatinkan. Meningkatnya pemakaian kendaraan bermotor, pengoperasian angkutan umum khususnya angkutan kota atau angkot (*paratransit*) yang semakin tidak efisien dan angkutan barang yang melebihi batas beban maksimum (*over weight*) menyebabkan gangguan operasional lalu lintas baik berupa kemacetan bahkan peningkatan jumlah kecelakaan lalu lintas. Bahkan baru-baru ini sering diberitahukan baik di media cetak maupun media elektronik banyak terjadi kecelakaan transportasi darat yang menimbulkan korban jiwa meninggal dunia yang jumlahnya tidak sedikit.

Tabel 1.1 Data Kecelakaan Lalu Lintas di Indonesia

Menurut Kondisi Korban Periode Tahun 1992 - 2009

Tahun	Jumlah Kecelakaan	Korban Mati	Luka Berat	Luka Ringan	Kerugian Materi (Juta Rp)
1992	19 920	9 819	13 363	14 846	15 077
1993	17 323	10 038	11 453	13 037	14 714
1994	17 469	11 004	11 055	12 215	16 544
1995	16 510	10 990	9 952	11 873	17 745
1996	15 291	10 869	8 968	10 374	18 411
1997	17 101	12 308	9 913	12 699	20 848
1998	14 858	11 694	8 878	10 609	26 941
1999*)	12 675	9 917	7 329	9 385	32 755
2000	12 649	9 536	7 100	9 518	36 281
2001	12 791	9 522	6 656	9 181	37 617
2002	12 267	8 762	6 012	8 929	41 030
2003	13 399	9 856	6 142	8 694	45 778
2004	17 732	11 204	8 983	12 084	53 044
2005	91 623	16 115	35 891	51 317	51 556
2006	87 020	15 762	33 282	52 310	81 848
2007	49 553	16 955	20 181	46 827	103 289
2008	59 164	20 188	23 440	55 731	131 207
2009	62 960	19 979	23 469	62 936	136 285

Sejak 1999\*) tidak termasuk timor-timur

Sumber : [www.bps.go.id](http://www.bps.go.id)

Di Surakarta sendiri tercatat bahwa angka kriminalitas dan kecelakaan lalu lintas masih cukup tinggi. Bahkan pada tahun 2007 lalu, kecelakaan lalu lintas di Polwil Surakarta menduduki peringkat tertinggi dibanding lima Polwil lainnya di

Jawa Tengah dan pada tri wulan pertama 2008, angka tersebut cenderung naik.

([www.detik.com](http://www.detik.com))

Tabel 1.2 Data Kecelakaan Lalu Lintas di Surakarta

Menurut Kondisi Korban Periode Tahun 2005 - 2011

Tahun	Jumlah Kecelakaan	Korban Mati	Luka Berat	Luka Ringan	Kerugian Materi (Juta Rp)
2005	17	10	13	10	75,75
2006	519	28	37	681	231,84
2007	636	57	28	831	360,39
2008	642	31	10	766	230,54
2009	660	13	3	727	203,35
2010	696	13	14	782	286,75
2011	610	30	5	658	336,87

Sumber : Satlantas Polresta Surakarta

Dari keseluruhan data kecelakaan di atas, jenis kendaraan yang mendominasi kecelakaan adalah kendaraan jenis sepeda motor. Namun demikian, di Surakarta terdapat penurunan angka kecelakaan pada jenis kendaraan sepeda motor dibandingkan pada tahun sebelumnya. Secara keseluruhan biasanya yang mengalami dan menjadi korban kecelakaan adalah karyawan swasta. Akan tetapi kecelakaan yang dialami oleh pelajar masih cukup tinggi dan seringkali banyak kasus kecelakaan yang diakibatkan oleh pelajar yang mengemudikan kendaraannya tanpa memperhatikan rambu-rambu jalan yang ada. Lebih lanjut seperti yang diungkapkan oleh AKP Warsono : *“Kesadaran pelajar untuk*



*menaati rambu-rambu lalu lintas masih sangat rendah sehingga pelanggaran lalu lintas bisa memicu terjadinya kecelakaan,”*

Peristiwa kecelakaan lalu lintas ini 90% diantaranya disebabkan oleh faktor *human error* dan yang menjadi korban sebagian besar adalah anak-anak muda dengan usia antara 13 sampai 30 tahun. *Human error* ini seringkali disebabkan oleh mereka yang tidak taat dan belum sadar untuk mentaati peraturan di jalanan meskipun mereka sebenarnya sudah mengetahui dan paham peraturan berlalu lintas. Kurangnya kesadaran dalam mentaati peraturan lalu lintas tersebut selain berdampak fatal bagi dirinya sendiri juga akan berdampak bagi keselamatan para pengguna jalan yang lainnya.

Kecelakaan lalu lintas tidak hanya bersumber dari pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh pengguna jalan yang tidak memperhatikan keselamatan lalu lintas. Akan tetapi juga disebabkan oleh kondisi jalan dan bencana alam. Keselamatan lalu lintas dapat dibangun dengan melaksanakan program keselamatan dengan dukungan dan kerja sama di oleh berbagai pihak. Dengan menitikberatkan pada jumlah korban yang selamat, bukan pada penurunan jumlah kematian atau jumlah korban karena penurunan jumlah korban hampir tidak terjadi di saat pertumbuhan motorisasi yang cepat di kota Surakarta. Dari buku pedoman keselamatan lalu lintas yang dikeluarkan ADB (*Asian Development Bank*) ada 3 tahapan pendekatan intervensi keselamatan lalu lintas antara lain:

### 1. Membangkitkan Kepedulian

Dimana dalam tahap ini sasarannya adalah masyarakat yang tidak peduli keselamatan lalu lintas, melakukan survey awal dan mencari dana untuk melaksanakan survey awal.

### 2. Rencana Aksi Keselamatan Prioritas

Dimana dalam tahap ini melaksanakan pengembangan keselamatan lalu lintas, membangun strategi keselamatan lalu lintas, membentuk Dewan Keselamatan lalu lintas dan mengadakan tenaga ahli dalam bidang keselamatan lalu lintas.

### 3. Pembuatan Program 1 (satu) Tahunan

Adapun kegiatan yang dilakukan antara lain pelaksanaan aksi prioritas, membuat rencana 1 (satu) tahunan dan pengadaan investasi pemerintah di bidang keselamatan lalu lintas. Kemudian setelah melaksanakan pendekatan intervensi keselamatan lalu lintas yaitu melaksanakan Program Keselamatan lalu lintas dengan sasaran dan tujuannya yaitu pengurangan jumlah kecelakaan lalu lintas dan korban serta jumlah korban meninggal dunia dan luka-luka yang dapat diselamatkan. Selain itu juga melakukan pencarian dana kegiatan keselamatan lalu lintas dengan bersumber dari anggaran pemerintah, pungutan pemakai jalan, dana untuk jalan, dana keselamatan lalu lintas, kontribusi pihak swasta, asuransi KBM, penegakan penerapan dana dan bank-bank pembangunan.

Sementara itu untuk mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas, Satlantas telah melakukan upaya preventif hingga represif yang dimulai dari penyebaran pamflet kepada pengguna jalan, pemasangan rambu lalu lintas, spanduk dan billboard yang berisi rambu peringatan, larangan, perintah dan petunjuk yang ditempatkan pada tempat yang membutuhkan dengan warna yang jelas dan terang serta mudah dimengerti kemudian mengadakan penyuluhan ke sekolah-sekolah dan universitas serta penindakan yang lebih disiplin dengan memperketat pengawasan dengan operasi khususnya bagi pengguna jalan yang kurang ataupun tidak mentaati peraturan dalam berlalu lintas. Selain itu juga dilakukan pemasangan *area traffic control system* (ATCS) yang diterapkan mulai tahun 2006 dan sistem ini terbukti telah mengurangi angka kecelakaan lalu lintas di Surakarta yang semula 19.540 jiwa menjadi 17.661 jiwa.

Untuk mengurangi angka kecelakaan lalu lintas, Pemerintah juga berperan aktif dengan mengeluarkan berbagai peraturan dan perundang-undangan untuk menciptakan keamanan dan ketertiban para pengguna jalan dalam berlalu lintas. Akan tetapi, pada kenyataannya berbagai regulasi tersebut tidak cukup kuat untuk mengatur perilaku para pengendara kendaraan bermotor untuk berkendara secara aman dan tertib. Hal ini disebabkan semakin lengkap dan nyaman fasilitas yang dimiliki oleh kendaraan bermotor membuat perilaku para pengendara mendekati kearah *aggressive driving*. Aspek *aggressive driving* ini membuat para pengguna kendaraan bermotor untuk cenderung bersikap secara arogan, melampaui batas kecepatan yang ditentukan dan bertindak semaunya sendiri ketika sedang berkendara. Kondisi ini tentu saja akan berakibat buruk bagi keselamatan si

*commit to user*

pengendara kendaraan bermotor tersebut serta keselamatan masyarakat pengguna jalan lainnya. Termasuk pejalan kaki yang merupakan salah satu pihak yang paling terancam keselamatannya akibat perilaku buruk para pengguna kendaraan.

Aspek perilaku tersebut sangat erat kaitannya dengan persyaratan utama bagi pengemudi kendaraan bermotor yang mensyaratkan bahwa setiap pengendara kendaraan bermotor di jalan raya harus mempunyai kepemilikan Surat Ijin Mengemudi (SIM). SIM atau *driving license* adalah bukti registrasi dan identifikasi yang diberikan oleh Polri kepada seseorang yang telah memenuhi persyaratan administrasi, sehat jasmani dan rohani, memahami peraturan lalu lintas dan terampil mengemudikan kendaraan bermotor. Dengan adanya persyaratan ini dapat dikatakan bahwa seseorang yang mengendarai kendaraan bermotor telah melalui serangkaian ujian yang diselenggarakan oleh Kepolisian dan dinyatakan lulus, sehingga berhak mengendarai kendaraan bermotor tersebut. Kalimat itu sendiri telah diamankan dalam UU No.22 Tahun 2009 dalam Pasal 1 huruf 23 yang menyatakan bahwa pengemudi adalah orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang telah memiliki Surat Izin Mengemudi.

Secara umum, tugas kepolisian dalam menjaga keamanan, ketertiban, keselamatan dan kelancaran lalu lintas diamanatkan dalam Korps Lalu Lintas Polri. Selanjutnya tugas kepolisian ini difungsikan dan dimasukkan ke dalam satuan-satuan Polri sampai pada tingkat paling terkecil atau yang biasa disebut dengan Pos Polisi. Sedangkan untuk tingkat Provinsi disebut dengan Kepolisian Daerah (Polda), tugas ini akan dilaksanakan oleh unsur Direktorat Lalu Lintas (Ditlantas) sebagaimana yang telah diatur dalam Peraturan Kapolri Nomor 22

Tahun 2010 tentang Susunan Organisasi dan Tata Cara Kerja Pada Tingkat Kepolisian Daerah.

Berbagai upaya pemikiran dan pelaksanaan sistem penanganan kecelakaan lalu lintas dalam internal Polri maupun lintas sektoral antar instansi yang bersangkutan dengan penyebab kecelakaan lalu lintas pada dasarnya sudah dilaksanakan dengan baik. Penanganan tersebut dilakukan melalui pendekatan sosial, perubahan regulasi, penertiban kendaraan bermotor, peningkatan pelayanan standarisasi birokrasi administrasi bahkan hingga penggunaan teknologi canggih. Namun jika melihat kenyataan yang ada di lapangan, belum ada hasil atau perubahan yang signifikan terhadap penanganan kecelakaan lalu lintas kearah yang lebih baik.

Penanganan kecelakaan lalu lintas yang dilakukan oleh Satlantas Polresta Surakarta sendiri bisa dikatakan dimulai ketika ada laporan atau pengaduan dari masyarakat. Kemudian akan ada beberapa petugas yang akan mendatangi tempat kejadian perkara kecelakaan untuk mengkroscek laporan dan melakukan oleh TKP. Ketika berada di TKP, pihak kepolisian akan membuat laporan dan melakukan pemeriksaan secara terperinci dan baru setelah itu akan memberikan putusan bagi pihak-pihak yang telah mengalami kecelakaan untuk disidang maupun ditilang.

Ada beberapa kendala yang dihadapi oleh korban kecelakaan lalu lintas terkait dengan penanganan yang dilakukan oleh kepolisian. Seringkali kepolisian datang terlambat ke tempat kecelakaan, sehingga masyarakat di sekitar tempat

terjadinya kecelakaanlah yang biasanya datang untuk membantu korban kecelakaan tersebut. Pada proses pemeriksaan saksi yang dilakukan oleh kepolisian cenderung merepotkan bagi saksi tersebut, sehingga mereka enggan mengakui melihat kejadian kecelakaan yang telah terjadi tersebut. Untuk korban kecelakaan sendiri juga harus mengeluarkan biaya tambahan untuk kepolisian karena biasanya akan dikenakan biaya administrasi untuk pengambilan kendaraan yang disita oleh kepolisian. Meskipun ada yang menganggap bahwa dengan adanya polisi dalam penanganan kecelakaan akan membuat urusan bertambah lama. Akan tetapi semua itu dilakukan oleh pihak Satlantas dengan tujuan untuk memberikan pertolongan kepada korban kecelakaan lalu lintas, mengamankan barang bukti dan mengamankan TKP kecelakaan lalu lintas.

Dengan penanganan yang dilakukan oleh kepolisian tersebut, diharapkan kasus kecelakaan bisa dengan cepat diatasi dan diselesaikan dengan baik. Akan tetapi melihat fenomena yang ada dalam masyarakat, masih banyak kecelakaan lalu lintas yang diselesaikan secara damai antar korban kecelakaan dan tidak melibatkan Satlantas. Hal ini dimaksudkan karena seseorang yang mengalami kecelakaan lalu lintas tersebut ingin masalah kecelakaan yang dihadapinya bisa cepat selesai dan tidak berbelit-belit ketika harus berurusan dengan kepolisian. Tindakan-tindakan seperti inilah yang justru harus dihindari oleh warga negara Indonesia. Karena dengan penanganan kecelakaan lalu lintas oleh Satlantas diharapkan permasalahan-permasalahan yang muncul dapat diselesaikan dengan baik dan dapat terdata dengan baik. Maka dari itulah peran Satlantas menjadi sangat penting dalam penanganan masalah kecelakaan lalu lintas dan hal ini menjadi

menarik untuk dilakukan penelitian tentang peranan Satlantas dalam menangani masalah kecelakaan lalu lintas di kota Surakarta.

## B. RUMUSAN MASALAH

Dari Latar Belakang diatas maka dapat ditarik rumusan masalah sebagai berikut :

Bagaimanakah Peranan Satlantas Polresta Surakarta dalam menangani masalah kecelakaan lalu lintas dan apakah yang menjadi kendala Satlantas dalam memberikan penanganan kecelakaan lalu lintas di Kota Surakarta ?

## C. TUJUAN PENELITIAN

### 1. Tujuan Operasional

Penelitian ini dapat digunakan sebagai pengetahuan mengenai bagaimana penanganan kecelakaan lalu lintas yang dilakukan oleh Satlantas dan mengetahui apa saja yang menjadi hambatan dalam penangan kecelakaan lalu lintas tersebut.

### 2. Tujuan Fungsional

Penelitian ini dapat dimanfaatkan dengan baik oleh pihak-pihak yang berkepentingan dan sebagai masukan bagi kepolisian untuk bekerja dan bertugas lebih baik lagi.

### 3. Tujuan Individual

Sebagai syarat untuk mendapatkan gelar kesarjanaan pada Jurusan Ilmu Administrasi di Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Sebelas Maret Surakarta.

#### D. MANFAAT PENELITIAN

- Sebagai gambaran bagi masyarakat khususnya korban kecelakaan lalu lintas tentang penanganan kecelakaan lalu lintas yang sebenarnya.
- Dapat memberikan gambaran sampai sejauhmana penanganan kecelakaan lalu lintas yang dilakukan oleh Satlantas.
- Sebagai pengetahuan tentang peranan Satlantas dalam menangani masalah kecelakaan lalu lintas.



## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

Menurut Masri Singarimbun (1995:37), teori adalah seperangkat asumsi, konsep, kontrak, definisi, dan proposisi untuk menerangkan suatu fenomena sosial secara sistematis dengan cara menghubungkan antar konsep. Untuk mendukung dan membantu merumuskan pemikiran dalam penelitian mengenai Peranan Kepolisian dalam menangani masalah kecelakaan lalu lintas di Kota Surakarta, akan digunakan teori-teori yang berkaitan dengan penelitian ini. Adapun teori-teori yang menjelaskan tentang Peranan Kepolisian dalam menangani masalah kecelakaan lalu lintas di Kota Surakarta dapat dijelaskan sebagai berikut :

#### A. Tinjauan Tentang Peranan

Menurut Soerjono Soekanto (2007:212-213) peranan (*role*) merupakan aspek dinamis kedudukan (*status*). Apabila seseorang melaksanakan hak dan kewajiban sesuai dengan kedudukannya, dia menjalankan suatu peranan. Peranan lebih banyak menunjuk pada fungsi, penyesuaian diri dan sebagai suatu proses. Jadi seseorang menduduki suatu posisi dalam masyarakat serta menjalankan suatu peranan. Lebih lanjut peranan sendiri mencakup tiga hal sebagai berikut ini :

- a. Peranan memiliki norma-norma yang dihubungkan dengan posisi atau tempat seseorang dalam masyarakat. Peranan dalam arti ini merupakan rangkaian peraturan-peraturan yang membimbing seseorang dalam kehidupan kemasyarakatan.

- b. Peranan merupakan suatu konsep tentang apa yang dapat dilakukan oleh individu dalam masyarakat sebagai organisasi.
- c. Peranan juga dapat dikatakan sebagai perilaku individu yang penting bagi struktur sosial masyarakat.

Ren'ee B Adam mengemukakan bahwa :

*“One role that is typically ascribed be directors is control of the process by which top executives are hired, promoted, assesed and if necessary, dismissed.” (see. E.g. Vancil 1987, for descriptive analysis & Naveen, 2006, for statistical evidence)(Adam, 2009:20)*

Pengertian tersebut menjelaskan bahwa seorang pemimpin mempunyai hak dan kewajiban untuk mengawasi tiap-tiap bagian yang bisa dikerjakan, mempromosikan, menilai maupun menberhentikan bawahannya untuk mendapatkan hasil pekerjaan yang baik dan sesuai yang diharapkan.

Menurut Koentjoroningrat (1990:169), istilah peranan memang dipinjam dari seni sandiwara, tetapi berbeda dengan dalam sandiwara. Si pemain tidak hanya memainkan satu peranan saja, melainkan banyak peranan secara berganti-ganti, bahkan kadang-kadang sekaligus. Dalam ilmu antropologi dan ilmu-ilmu sosial lain, “peranan” diberi arti yang lebih khusus, yaitu peranan khas yang dipentaskan atau ditindakan oleh individu dalam kedudukan dimana ia berhadapan dengan individu-individu dalam kedudukan-kedudukan lain.

Sedangkan menurut Miftah Thoha (1997:80-82), peranan adalah serangkaian perilaku yang diharapkan dilakukan oleh seseorang. Pengharapan semacam itu merupakan suatu norma yang dapat

*commit to user*

mengakibatkan terjadinya suatu peranan. Bagaimana seseorang berperilaku dalam peranan organisasi sangat ditentukan oleh tiga hal berikut ini :

1. Karakteristik kepribadian.
2. Pengertiannya tentang apa yang diharapkan orang lain kepadanya.
3. Kemauan untuk mentaati norma yang telah menetapkan pengharapan tadi.

Sondang P. Siagian (2005:132) menjelaskan bahwa peranan pada umumnya muncul dalam berbagai bentuk seperti fungsi pengaturan, fungsi perumusan berbagai jenis kebijakan, fungsi pelayanan, fungsi penegakan hukum serta fungsi pemeliharaan ketertiban umum dan keamanan.

Lebih lanjut Siagian menjelaskan ada beberapa peran pemerintah yang digunakan untuk menjalankan fungsi-fungsi pemerintah terhadap warga negaranya, yaitu sebagai pengatur, *negotiator*, *facilitator*, *disturbance handler* dan sebagai pembagi sumber daya dan dana bagi berbagai komponen di masyarakat.

Peranan timbul karena seorang manager memahami bahwa ia bekerja tidak sendirian. Dia mempunyai lingkungan, yang setiap saat ia perlukan untuk berinteraksi. Lingkungan itu luas dan beraneka ragam dan masing-masing manager akan mempunyai lingkungan yang berlainan. Tetapi, peranan yang harus dimainkan pada hakikatnya tidak ada perbedaan. Baik manager tingkat atas, tengah maupun bawah mempunyai

jenis peranan yang sama. Hanya berbeda lingkungan yang akhirnya membuat bobot peranan itu sedikit berbeda.

Teori Peran menggambarkan interaksi sosial dalam *terminology* aktor-aktor yang bermain sesuai dengan apa yang ditetapkan oleh budaya. Sesuai dengan teori ini harapan-harapan peran merupakan pemahaman bersama yang menuntun kita untuk berperilaku dalam kehidupan sehari-hari. Menurut teori ini, seseorang yang mempunyai peran tertentu misalnya sebagai pengacara, dokter, guru, orang tua, anak, wanita, pria, dan lain sebagainya, diharapkan agar seorang tersebut berperilaku sesuai dengan peran tersebut. Mengapa seseorang mengobati orang lain, karena dia adalah seorang dokter. Jadi karena statusnya adalah dokter maka ia harus mengobati orang sakit yang datang kepadanya. Perilaku ditentukan oleh peran sosial seseorang di dalam masyarakat. Pendekatannya dinamakan “*life-course*” memaknakan bahwa setiap masyarakat mempunyai harapan kepada setiap anggotanya untuk mempunyai perilaku tertentu sesuai dengan kategori-kategori usia yang berlaku dalam masyarakat tersebut. Contohnya, sebagian besar warga masyarakat negara Indonesia akan menjadi murid sekolah ketika berusia lima atau enam tahun, menjadi peserta pemilu pada usia tujuh belas tahun, bekerja usia dua puluh tahun dan pensiun usia lima puluh lima tahun. Urutan tadi dinamakan tahapan usia “*age grading*”.

## B. Tinjauan tentang Kepolisian

### a. Pengertian Kepolisian

Menurut UU no 22 tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia menjelaskan bahwa Kepolisian adalah segala sesuatu hal ihwal yang berkaitan dengan fungsi dan lembaga polisi sesuai dengan peraturan perundang-undangan. Lebih lanjut dalam Bab I pasal 2 dijelaskan tentang fungsi kepolisian yaitu menyangkut salah satu fungsi pemerintahan negara di bidang pemeliharaan keamanan dan ketertiban masyarakat, penegakan hukum, perlindungan, pengayoman dan pelayanan kepada masyarakat.

Direktorat Lalu Lintas yang selanjutnya disingkat Ditlantas adalah unsur pelaksana tugas pokok pada tingkat Polda yang berada di bawah Kapolda dan di bawah Ditlantas ada Satuan Lalu Lintas yang berada di tingkat Kabupaten atau Kota.

Ditlantas sendiri terdiri dari bagian-bagian sebagai berikut :

- a. Subbagian Perencanaan dan Administrasi (Subbagrenmin)
- b. Bagian Pembinaan Operasional (Bagbinopsnal)
- c. Subdirektorat Pendidikan Masyarakat dan Rekayasa (Subditdikyasa)
- d. Subdirektorat Pembinaan Penegakan Hukum (Subditbingakkum)
- e. Subdirektorat Registrasi dan Identifikasi (Subditregident)
- f. Subdirektorat Keamanan dan Keselamatan (Subditkamsel)

g. Satuan Patroli Jalan Raya (Sat PJR).

Subditbingakkum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 179 huruf d dalam Perkap No 22 Tahun 2010, bertugas membina pelaksanaan penegakan hukum termasuk tata tertib, penanganan kecelakaan, pelanggaran, dan Turjawali Lalu lintas. Dalam melaksanakan tugasnya Subditbingakkum mempunyai fungsi :

1. Pembinaan penanganan kecelakaan dan pelanggaran lalu lintas.
2. Pembinaan pelaksanaan penegakan hukum di bidang lalu lintas.
3. Pembinaan tata tertib lalu lintas dan angkutan jalan.

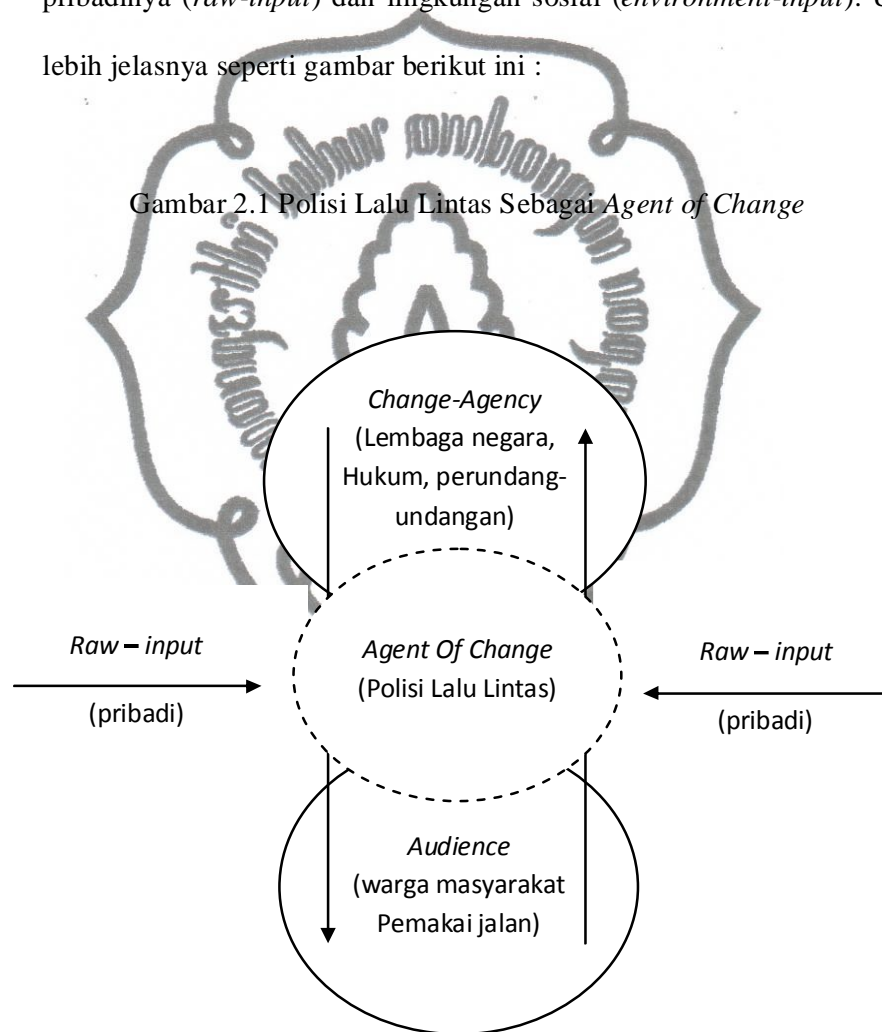
Sedangkan untuk mempermudah tugas dari Subditbingakkum sendiri dibantu oleh :

1. Seksi Kecelakaan Lalu Lintas (Silaka), yang bertugas menyelenggarakan pembinaan dan penanganan kecelakaan lalu lintas.
2. Seksi Pelanggaran Lalu lintas (Sigar), yang bertugas menyelenggarakan pembinaan dan penanganan pelanggaran lalu lintas.
3. Seksi Pengaturan, Penjagaan, Pengawasan dan Patroli (Siturjawali), yang bertugas membantu membina dan menyelenggarakan tata tertib lalu lintas dan angkutan jalan.

Selanjutnya Soerjono Soekanto (1990:3) menjelaskan tentang Satlantas yang merupakan bagian dari kepolisian Republik Indonesia yang

bergerak dalam penegakan hukum lalu lintas yang bertugas menyelenggarakan pengendalian sosial, memperlancar interaksi sosial dan mengadakan perubahan atau menciptakan yang baru. Dalam melaksanakan tugas ini, polisi dipengaruhi oleh unsur-unsur yang berasal dari diri pribadinya (*raw-input*) dan lingkungan sosial (*environment-input*). Untuk lebih jelasnya seperti gambar berikut ini :

Gambar 2.1 Polisi Lalu Lintas Sebagai *Agent of Change*



## b. Tugas Pokok dan Fungsi Kepolisian

Kepolisian yang bertugas dalam penanganan kecelakaan lalu lintas adalah bagian Ditlantas yang mempunyai tugas, wewenang dan tanggung jawab yang sesuai dengan Pasal 177 ayat (2) Perkap No 22 Tahun 2010 untuk menyelenggarakan kegiatan lalu lintas yang meliputi Pendidikan Masyarakat Lalu Lintas (Dikmaslantas), penegakan hukum, pengkajian masalah lalu lintas, administrasi *Regident* pengemudi serta kendaraan bermotor, melaksanakan patroli jalan raya antar wilayah, serta menjamin Kamseltibcarlantas.

Dalam penelitian ini yang akan menjadi objek penelitian adalah Satlantas Polresta Surakarta yang mempunyai tugas untuk melaksanakan Turjawali lalu lintas, pendidikan masyarakat lalu lintas (Dikmaslantas), pelayanan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi, penyidikan kecelakaan lalu lintas dan penegakan hukum di bidang lalu lintas.

Sesuai dengan Peraturan Kapolri Nomor 22 Tahun 2010, yang menjadi fungsi Satlantas adalah sebagai berikut :

1. Perencanaan dan Pembinaan lalu lintas kepolisian.
2. Pembinaan partisipasi masyarakat melalui kerja sama lintas sektoral, Dikmaslantas, dan pengkajian masalah di bidang lalu lintas.



3. Pelaksanaan operasi kepolisian bidang lalu lintas dalam rangka penegakan hukum dan keamanan, keselamatan, ketertiban, kelancaran lalu lintas (Kamseltibcarlantas).
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 lalu lintas, serta menjamin Kamseltibcarlantas di jalan raya.
6. Pengamanan dan penyelamatan masyarakat pengguna jalan.
7. Perawatan dan pemeliharaan peralatan dan kendaraan.

Satlantas Polresta Surakarta dalam melaksanakan Tugas Pokok dan Fungsi dibantu oleh (Dalam Perkap No 22 Tahun 2010) :

1. Urusan Pembinaan Operasional (Urbinopsnal), yang bertugas melaksanakan pembinaan lalu lintas, melakukan kerja sama lintas sektoral, pengkajian masalah di bidang lalu lintas, pelaksanaan operasi kepolisian bidang lalu lintas dalam rangka penegakan hukum dan Kamseltibcarlantas, perawatan dan pemeliharaan peralatan dan kendaraan.
2. Urusan Administrasi dan Ketatausahaan (Urmintu), yang bertugas menyelenggarakan kegiatan administrasi dan ketatausahaan.

3. Unit Pengaturan, Penjagaan, Pengawasan dan Patroli (Unitturjawali), yang bertugas melaksanakan kegiatan Turjawali dan penindakan terhadap pelanggaran lalu lintas dalam rangka penegakan hukum.
4. Unit Pendidikan Masyarakat dan Rekayasa (Unitdikyasa), yang bertugas melakukan pembinaan partisipasi masyarakat dan Dikmaslantas.
5. Unit Registrasi dan Identifikasi (Unitregident), yang bertugas melayani administrasi registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor serta pengemudi dan.
6. Unit Kecelakaan (Unitlaka), yang bertugas menangani kecelakaan lalu lintas dalam rangka penegakan hukum.

Unit Laka Satlantas Polresta Surakarta yang berperan penting dalam penanganan kecelakaan lalu lintas mempunyai Tugas Pokok secara umum untuk melaksanakan penanganan Tindakan Pertama Tempat Kejadian Perkara (TPTKP) sampai dengan proses penyidikan dan pemberkasan. Sedangkan secara khusus yang menjadi tugas pokok Unit Laka Satlantas Surakarta adalah sebagai berikut :

1. Menangani kecelakaan lalu lintas.
2. Melaksanakan TPTKP, Olah TKP, penyelidikan, dan penyidikan kecelakaan lalu lintas.

3. Memberikan pelayanan, pengayoman, dan perlindungan serta memberikan kepastian hukum terhadap masyarakat yang terlibat kecelakaan lalu lintas.
4. Membantu kepengurusan Jasa Raharja bagi ahli waris / keluarga korban.
5. Melakukan pendataan angka kecelakaan dan daerah rawan kecelakaan guna dapatnya mengantisipasi terjadinya kecelakaan.
6. Koordinasi dengan instansi terkait dalam penanganan kecelakaan guna percepatan penanganan sehingga korban dapat terselamatkan, barang-bukti aman dan kerusakannya tidak makin parah, serta mencegah timbulnya permasalahan baru di tempat kejadian.
7. Melakukan antisipasi terjadinya laka lantus secara konseptual, terprogram, dan berkesinambungan.
8. Melaksanakan perintah pimpinan sebagai petunjuk cara bertindak serta memberikan informasi kepada pimpinan sebagai pengawas dan pengendali. (Sumber Satlantas Polresta Surakarta, 2012)

Dalam menjalankan tugas-tugas tersebut, Unit Laka Satlantas Surakarta menyelenggarakan fungsi sebagai berikut :

1. Mendatangi tempat kejadian dengan segera.
2. Menolong korban.
3. Melakukan tindakan pertama di tempat kejadian perkara.
4. Mengolah tempat kejadian perkara.

5. Mengatur kelancaran arus lalu lintas.
6. Mengamankan barang bukti dan
7. Melakukan penyidikan perkara

(Sumber Satlantas Polresta Surakarta, 2012)

### C. Peranan Satlantas

Dalam penelitian ini yang dimaksud dengan peranan adalah perilaku maupun tindakan yang dilakukan oleh Satlantas Polresta Surakarta dalam menangani kecelakaan lalu lintas yang terjadi di wilayah Surakarta. Peran Satlantas dalam penanganan kecelakaan lalu lintas merupakan tindakan yang penting karena selain sudah menjadi tugas Satlantas dalam proses penanganan kecelakaan lalu lintas khususnya Unit Laka (Kecelakaan), juga akan mempermudah bagi korban kecelakaan untuk mendapatkan penanganan yang lebih baik.

### D. Indikator

Berdasarkan Tugas Pokok dan Fungsi Unit Laka Satlantas Polresta Surakarta, maka yang menjadi Peranan Unit Laka Satlantas Polresta Surakarta dalam penelitian ini meliputi :

1. Mendatangi TKP Kecelakaan Lalu Lintas

Menurut Tindakan yang harus dilakukan oleh seorang petugas kepolisian setelah menerima laporan ketika telah terjadi suatu kecelakaan lalu lintas adalah sebagai berikut (dalam Jurnal : Endyk

Budhi Hardiansyah. 2008. Penanganan Tempat Kejadian Perkara Pada Tahap Penyidikan Kecelakaan Lalu Lintas Oleh Polres Mojokerto. Law Enforcement, Volume 2, No. 1) :

a. Mencatat

- 1) Waktu terjadinya kecelakaan
- 2) Tempat kejadian yang tepat
- 3) Sifat dari kecelakaan
- 4) Apa ada orang yang mengalami luka-luka
- 5) Nama, pekerjaan, tempat tinggal dari pelapor

b. Persiapan mendatangi TKP kecelakaan lalu lintas. Ada beberapa hal yang perlu diperhatikan dalam mendatangi TKP.

Antara lain sebagai berikut :

1) Personil

Terdiri dari anggota Satlantas minimal 2 (dua) orang dan anggota Samapta minimal 2 (dua) orang serta unsur bantuan teknis (*Laboratorium Criminal* dan Identifikasi melakukan pengambilan sidik jari dan tindakan lain yang diperlukan). Apabila kecelakaan lalu lintas berakibat pada kemacetan lalu memanjang, maka perlu menyatakan, maka perlu menyertakan anggota Binamitra (Binmas) untuk memberikan informasi kepada pengemudi agar bersabar karena telah terjadi kecelakaan lalu lintas.

## 2) Kendaraan

Persiapkan kendaraan dan alat komunikasi untuk kecepatan bertindak dan memelihara hubungan petugas dengan markas kesatuan, selanjutnya diadakan pengecekan kembali terhadap peralatan kendaraan seperti rem, lampu rotator, ban, sirine, lampu utama dan lampu pendukung serta peralatan lainnya yang dianggap penting.

## 3) Peralatan

Peralatan yang digunakan dalam menangani TKP kecelakaan lalu lintas :

### ➤ Alat pengaman TKP

1. 10 buah kerucut lalu lintas
2. 2 buah lampu peringatan
3. 2 buah senter
4. 2 buah segitiga pengaman
5. Rambu-rambu lalu lintas seperti petunjuk arah, batas kecepatan dan sebagainya

### ➤ Kelengkapan petugas

1. Jas/rompi lalu lintas
2. Sarung tangan
3. Peluit
4. Tongkat Polri
5. Senjata api dan sebagainya

*commit to user*

- Kotak P2GD/P3K
  - Alat tulis dan Klipboard untuk membuat sketsa gambar TKP
  - Alat pengukur jarak (meteran) dan alat untuk membuat tanda
  - Alat pemecah kaca, alat pemotong sabuk pengaman, alat pengungkit/dongkrak kendaraan bermotor
  - Alat pemadam kebakaran
  - Alat pemotret (kamera)
  - Garis polisi (*Police Line*)
  - Kompas dan lain-lain sesuai dengan situasi di TKP dan jenis kecelakaan yang terjadi.
- c. Segera menghubungi instansi terkait bilamana diperlukan seperti Ambulance, pemadam kebakaran, mobil derek dan lainnya.
- d. Pergi ke tempat kejadian dengan cara :
- 1) Memilih jalan terpendek dan termudah ke arah kejadian kecelakaan dengan memperhatikan keadaan lalu lintas.
  - 2) Bergerak dengan cepat, namun tidak mengurangi kehati-hatian.
  - 3) Perhatikan lalu lintas apabila ada kendaraan yang melarikan diri, dalam hal ini apabila terdapat suatu kendaraan yang mencurigakan sehingga petugas dapat

menghentikan kendaraan tersebut dan melakukan suatu pemeriksaan.

## 2. Menolong Korban Kecelakaan

Tujuan dilaksanakannya pertolongan pertama terhadap korban kecelakaan lalu lintas adalah untuk membantu agar kondisi korban tersebut tidak menjadi lebih buruk. Dalam menolong korban kecelakaan, ada peralatan-peralatan yang digunakan untuk menolong korban kecelakaan lalu lintas, yaitu :

- 1) Pembalut cepat
- 2) Kasa steril
- 3) Pembalut biasa
- 4) Obat merah (*yodium*)
- 5) Pembalut segitiga
- 6) Plester, kapas, gunting dan lain-lain.

Sedangkan tata cara pertolongan pada korban kecelakaan lalu lintas meliputi :

- 1) Apabila tidak ada petugas medis usahakan memberikan pertolongan sesuai petunjuk P2GD/P3K.
- 2) Terhadap korban patah tulang, agar dijaga korban seperti posisi semula sampai dengan dibawa kerumah sakit.
- 3) Terhadap korban yang terhimpit anggota badannya, apabila akan dilakukan pertolongan diusahakan terlebih dahulu



seorang dokter atau petugas medis untuk memberikan pertolongan lebih lanjut.

- 4) Memindahkan korban ke tempat yang aman dengan memberikan tanda terlebih dahulu pada letak korban semula.
- 5) Mencatat identitas korban.
- 6) Membawa korban ke rumah sakit.
- 7) Mengamankan dan mencatat semua barang-barang berharga milik korban untuk diserahkan kepada keluarga / ahli waris yang berhak. ([www.polri.go.id](http://www.polri.go.id))

### 3. Melakukan Tindakan Pertama Tempat Kejadian Perkara

Endyk Budhi Hardiansyah (2008) mengemukakan :

*Tindakan Pertama di Tempat Kejadian Perkara merupakan tindakan kepolisian yang harus dilakukan segera setelah terjadinya kecelakaan lalu lintas untuk melakukan pertolongan atau perlindungan kepada korban maupun anggota masyarakat serta penutupan dan pengamanan tempat kejadian perkara guna persiapan dilakukan penyidikan lebih lanjut.*

Adapun tujuan dari tindakan pengamanan tempat kejadian perkara adalah :

1. Menjaga agar TKP tetap utuh dan tidak berubah.
2. Memberikan pertolongan kepada korban dan mengirimnya ke Rumah Sakit terdekat.
3. Mengamankan barang bukti agar tidak hilang.
4. Membuat garis batas atau *police line* di TKP.

5. Melarang setiap orang yang tidak berkepentingan masuk ke TKP yang telah diberi batas (*Police Line*).
6. Mengamankan tersangka dan saksi serta mengumpulkannya pada tempat di luar batas yang telah ditentukan, memisahkan antara saksi dan tersangka dengan maksud agar tidak saling mempengaruhi.
7. Membuat tanda di TKP kecelakaan lalu lintas yang diberikan pada :
  - a. Terhadap kendaraan yang terlibat kecelakaan lalu lintas kedudukan kendaraan yang terlibat kecelakaan lalu lintas diberi tanda “Garis Siku-Siku” di atas permukaan jalan pada batas masing-masing bumper depan dan belakang dari kendaraan yang bertabrakan (titik terluar dari keempat sudutnya) sedangkan kedudukan dari keempat as roda kendaraan tersebut diberi tanda X di atas permukaan jalan.
  - b. Terhadap korban kecelakaan lalu lintas letak daripada korban diberi tanda dengan menggambar bagian terluar dari tubuh korban di atas permukaan tempat dimana korban tergeletak.
  - c. Terhadap alat bukti lainnya untuk dijadikan sebagai alat bukti pelengkap lain seperti ceceran darah, pecahan kaca, alat-alat kendaraan yang terlepas, lubang jalan dan sebagainya ditandai dengan melingkari bagian luarnya di

atas permukaan tempat atau jalan dimana alat-alat bukti tersebut diketemukan.

d. Terhadap titik tabrak (*key point*), titik tabrak ditandai dengan tanda X di dalam lingkaran.

e. Terhadap bekas tanda rem kendaraan ditandai dengan tanda XX pada kedua ujung bekas rem tersebut.

f. Setelah alat bukti diberi tanda atau difoto segera dipindahkan ketepi jalan sehingga arus lalu lintas segera lancar kembali.

Sedangkan peralatan yang digunakan untuk pengamanan TKP adalah :

- 1) Kendaraan petugas
- 2) Kerucut lalu lintas
- 3) Lampu peringatan
- 4) Lampu senter
- 5) Rambu-rambu lalu lintas
- 6) Segitiga pengaman

#### 4. Melakukan Olah TKP

Tujuan dilaksanakannya pengolahan TKP kecelakaan lalu lintas adalah untuk mencari dan mengumpulkan alat bukti sebanyak-banyaknya untuk dianalisa dan dievaluasi guna memberi arah terhadap penyidikan selanjutnya, dengan cara (dalam Standar Operasional

Prosedur No : SOP/08/XII/2007 Tentang Penanganan Dan Proses  
Penyidikan Laka Lantas) :

- a. Pengamatan umum yang meliputi :
  - 1) Keadaan jalan
  - 2) Keadaan lingkungan
  - 3) Keadaan cuaca
  - 4) Kendaraan yang terlibat
  - 5) Kerusakan pada kendaraan
  - 6) Kerusakan pada jalan
  - 7) Letak kendaraan dan korban
  - 8) Bekas-bekas tabrakan yang tertinggal
  - 9) Arah datangnya kendaraan yang terlibat kecelakaan.
- b. Pemeriksaan perlengkapan dan kelengkapan terhadap kendaraan yang terlibat kecelakaan lalu lintas, yang meliputi :
  - 1) Surat-surat kendaraan
  - 2) Keadaan lampu-lampu kendaraan
  - 3) Keadaan klakson
  - 4) Keadaan alat penghapus kaca
  - 5) Kedudukan persneling pada gigi berapa
  - 6) Keadaan kemudi
  - 7) Kondisi ban dan rem kendaraan
  - 8) Kondisi per dan muatan kendaraan.

- c. Pemeriksaan terhadap jalan dan kelengkapannya
  - 1) Kondisi jalan (*Hot mix* / sirtu / berlubang / bergelombang, dll)
  - 2) Rambu-rambu yang ada disekitar TKP
  - 3) Kondisi bahu jalan
  - 4) Marka jalan
- d. Pemeriksaan terhadap pengemudi yang terlibat kecelakaan lalu lintas.
  - 1) Mengamankan dan memberikan perlindungan apabila ada masyarakat yang akan main hakim sendiri.
  - 2) Melakukan interview dengan mengajukan pertanyaan singkat kondisi pengemudi sebelum terjadi kecelakaan lalu lintas.
  - 3) Mencatat identitas pengemudi.
- e. Pemotretan / fotografi di TKP
  - 1) Foto situasi TKP secara keseluruhan.
  - 2) Foto posisi kendaraan yang terlibat kecelakaan lalu lintas.
  - 3) Foto korban sebelum dipindahkan dari TKP.
  - 4) Foto kerusakan kendaraan.
  - 5) Foto bekas-bekas yang tertinggal di TKP.
- f. Pembuatan gambar / sketsa TKP
  - 1) Mencari arah mata angin.
  - 2) Menentukan skala.

3) Unsur-unsur yang harus diperhatikan :

- (a) Lebar jalan, trotoar dan got.
- (b) Bentuk jalan (lurus, tikungan, persimpangan).
- (c) Posisi kendaraan dan korban.
- (d) Posisi titik tabrak.
- (e) Posisi titik pokok pengukuran.
- (f) Posisi barang bukti.
- (g) Bayangan arah datangnya kendaraan yang terlibat kecelakaan lalu lintas.
- (h) Untuk menguatkan gambar sketsa di TKP perlu ditandatangani pengemudi, saksi dan penyidik yang membuat sketsa TKP.

g. Pengukuran gambar / sketsa TKP

Dengan tujuan untuk mengetahui jarak / ukuran yang sesungguhnya situasi di TKP serta untuk memudahkan pada saat rekonstruksi yang meliputi :

- 1) Posisi / titik yang perlu dilakukan pengukuran :
  - a) Titik pokok pengukuran ( titik P )
  - b) Key Point / titik tabrak ( titik X )
  - c) Posisi kendaraan yang terlibat
  - d) Posisi korban dan barang bukti
  - e) Panjang bekas rem
  - f) Lebar jalan

2) Metode / cara pengukuran di TKP Kecelakaan lalu lintas :

a) Metode garis alas

(1) Tentukan titik pokok pengukuran yang tidak mudah berubah /dipindah dalam waktu dekat (tiang listrik, pal Km, tiang telepon dll).

(2) Tarik garis lurus melalui titik P dan sejajar dengan jalan dimana terjadi kecelakaan lalu lintas tersebut.

(3) Tarik garis tegak lurus dari semua titik yang perlu diukur ke garis alas.

(4) Adakan pengukuran terhadap garis-garis tegak lurus tersebut.

(5) Ukur jarak antara titik P ke semua titik yang ada digaris alas.

b) Metode Segitiga

(1) Tentukan 2 (dua) buah titik pokok pengukuran (titik A dan titik B).

(2) Tarik garis lurus dari A ke B

(3) Tarik garis lurus dari semua titik yang harus diukur ke titik A dan B.

(4) Metode ini lebih cocok untuk jalan tikungan tajam atau persimpangan.

## 5. Koordinasi dengan Instansi Terkait

Manulang (2008:12) menjelaskan koordinasi sebagai salah satu fungsi dari manajemen untuk melakukan berbagai kegiatan agar tidak terjadi sesuatu kecelakaan, percecokan, kekosongan kegiatan dengan jalan menghubungkan, menyatupadukan dan menyelaraskan pekerjaan-pekerjaan bawahan sehingga terdapat kerjasama yang terarah dalam usaha mencapai tujuan bersama dalam tujuan organisasi.

Terry (2006:19) berpendapat tentang koordinasi sebagai berikut :

*Coordinating merupakan sinkronisasi yang teratur dari usaha-usaha individu yang berhubungan dengan jumlah, waktu dan tujuan mereka sehingga dapat diambil tindakan yang secara serempak menuju sasaran yang telah ditetapkan.*

Dengan demikian dapat dikatakan bahwa koordinasi merupakan suatu usaha yang dilakukan oleh dua individu maupun kelompok atau lebih yang dilakukan untuk mengerjakan sesuatu hal yang berhubungan dan dengan melakukan pekerjaan secara kerjasama dan terarah agar tidak terjadi tumpang tindih pekerjaan, hal ini dimaksudkan agar tercipta suatu tujuan di dalam organisasi tersebut.

Lebih lanjut ada beberapa ciri-ciri koordinasi yang baik menurut Fayol dalam Ibnu Syamsi (1995:113), yaitu sebagai berikut :

1. Antara unit dan sub unit dengan unit atau sub unit lainnya dapat bekerjasama secara serasi.
2. Masing-masing unit dan sub unit telah mengetahui bagian tugas yang mana harus bekerjasama dengan unit lainnya.



3. Unit dan sub unit harus dapat menyesuaikan diri dengan jadwal waktu kerjasama dengan unit sub unit lainnya.

Sedangkan yang menjadi syarat koordinasi yang baik menurut Ibnu Syamsi (1995:113), yaitu :

1. Adanya pembagian tugas dan pekerjaan yang jelas dalam organisasi.
2. Adanya suasana persaudaraan dan semangat kerjasama yang besar dalam organisasi.
3. Adanya kontak-kontak dan komunikasi yang cukup diantara orang-orang dalam organisasi.
4. Koordinasi ditetapkan dan dilaksanakan sebagai kesatuan dalam perencanaan, pembimbingan dan pengendalian.

Ibnu Syamsi juga membedakan koordinasi menjadi menjadi dua macam, yaitu :

1. Koordinasi vertikal

Koordinasi ini merupakan koordinasi yang dilakukan oleh atasan kepada bawahannya di dalam suatu organisasi.

2. Koordinasi horisontal

Koordinasi ini dilakukan dalam unit-unit yang sejajar di dalam organisasi atau jugadapat dilakukan antar instansi yang sederajat.

Oleh karena itu koordinasi yang dilakukan oleh Satlantas Polresta Surakarta antara lain adalah dengan melakukan koordinasi

dengan pihak-pihak terkait seperti Dinas Kebersihan dan Pertamanan (DKP) dan Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informasi (Dishubkominfo) Kota Surakarta dengan cara memberitahukan kepada mereka yang bersangkutan apabila terdapat jalan yang berlubang maupun rusak, terdapat rambu-rambu lalu lintas yang perlu diperbaiki dan tertutup atau terhalanginya rambu-rambu lalu lintas oleh pepohonan yang mengakibatkan pengendara kendaraan bermotor tidak mengetahui adanya rambu-rambu tersebut. Hal ini dilakukan oleh Satlantas Surakarta karena yang berhak dan mempunyai wewenang untuk memperbaiki kondisi jalan dan rambu-rambu lalu lintas adalah Dinas Kebersihan dan Pertamanan (DKP) dan Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informasi (Dishubkominfo) Kota Surakarta.

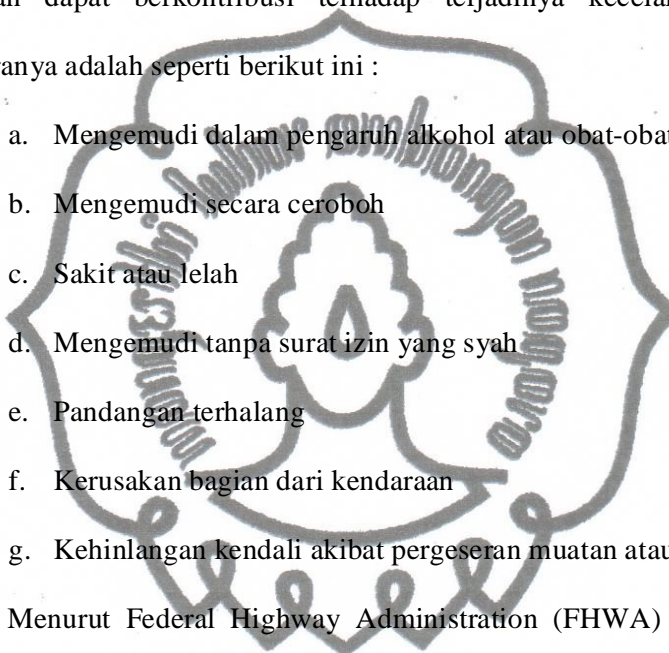
#### E. Tinjauan tentang Kecelakaan Lalu Lintas

Menurut Pasal 1 ayat 2 UU Nomor 22 tahun 2009 tentang Undang-undang Lalu lintas dan Angkutan Jalan, disebutkan bahwa lalu lintas adalah gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan. Sedangkan ruang lalu lintas jalan sesuai dengan Pasal 1 ayat 11 adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah kendaraan, orang dan atau barang yang berupa jalan dan fasilitas pendukung.

Pasal 1 ayat 24 UU Nomor 22 tahun 2009 tentang Undang-undang Lalu lintas dan Angkutan Jalan menjelaskan tentang Kecelakaan Lalu Lintas yang merupakan suatu peristiwa di Jalan yang tidak diduga dan tidak

disengaja melibatkan Kendaraan dengan atau tanpa Pengguna Jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan atau kerugian harta benda.

Menurut Putranto (2008:136) kecelakaan lalu lintas pada umumnya tidak terjadi akibat penyebab tunggal. Terdapat sejumlah hal yang secara simultan dapat berkontribusi terhadap terjadinya kecelakaan. Beberapa diantaranya adalah seperti berikut ini :

- 
- a. Mengemudi dalam pengaruh alkohol atau obat-obatan
  - b. Mengemudi secara ceroboh
  - c. Sakit atau lelah
  - d. Mengemudi tanpa surat izin yang sah
  - e. Pandangan terhalang
  - f. Kerusakan bagian dari kendaraan
  - g. Kehinlangan kendali akibat pergeseran muatan atau tekanan angin

Menurut Federal Highway Administration (FHWA) dalam Putranto (2008:135), kecelakaan dapat dibedakan berdasarkan jenisnya, tingkat parah korban, faktor penyebab yang berkontribusi, keadaan lingkungan yang selanjutnya jenis kecelakaan dapat dibagi menjadi seperti ini :

- a. Belok kanan, depan-depan (*right-turn, head-on*)
- b. Tegak lurus
- c. Depan-belakang (*rear-end*)
- d. Gesek samping (*sideswipe*)
- e. Terkait dengan pejalan kaki
- f. Terkait dengan kemiringan jalan

- g. Menabrak objek tetap
- h. Terkait dengan parkir mobil

Klasifikasi kecelakaan pada dasarnya dibuat berdasarkan tingkat keparahan korban, dengan demikian kecelakaan lalu lintas dibagi dalam 4 macam kelas sebagai berikut :

1. Klasifikasi berat (*fatality accident*), apabila terdapat korban yang mati (meskipun hanya satu orang) dengan atau korban luka-luka berat atau ringan.
2. Klasifikasi sedang, apabila tidak terdapat korban yang mati namun dijumpai sekurang-kurangnya satu orang yang mengalami luka-luka berat.
3. Klasifikasi ringan, apabila tidak terdapat korban mati dan luka-luka berat, dan hanya dijumpai korban yang luka-luka ringan saja.
4. Klasifikasi lain-lain (kecelakaan dengan kerugian materiil saja), yaitu apabila tidak ada manusia yang menjadi korban, hanya berupa kerugian materiil saja baik berupa kerusakan kendaraan, jalan, jembatan, ataupun fasilitas lainnya.

Lebih lanjut Putranto (2008:136) menjelaskan bahwa dalam tingkatan parah korban dalam kecelakaan dapat dibedakan menjadi :

- a. Fatal
- b. Luka parah
- c. Luka ringan

d. Kerusakan kendaraan dan lain-lain

Kecelakaan fatal adalah kecelakaan yang menyebabkan kematian. Korban luka parah juga dapat berakhir dengan kematian. Hal ini yang sering menjadikan perbedaan data kecelakaan polisi dan rumah sakit. Sebagian korban luka parah mungkin saja akhirnya menderita cacat secara permanen.

Kecelakaan fatal juga bisa disebabkan oleh kendaraan bermuatan besar seperti yang diungkapkan oleh Pavlina Brozova (dalam Jurnal Internasional : Pavlina Brozova. 2011. Problem Of Transport Of Dangerous Matters By Road Transport In Terms Of Road Safety In Czech Republic. International Journal for Traffic and Transport Engineering, 2011) sebagai berikut :

*accidents would be very dangerous if the accident is a vehicle with a huge load as vehicles with large loads will be difficult to control the vehicle before the crash and the victims in particular are human, they are often trapped or buried bodies of cargo and large vehicles.*

Dalam Kecelakaan lalu lintas ada karakteristik kecelakaan seperti yang dikemukakan oleh Putranto (2008:116), yaitu sebagai berikut :

a. Kecelakaan Sebagai Kejadian Yang Langka

Kecelakaan pada satu lokasi seringkali merupakan kejadian yang langka. Sebagai contoh apabila suatu persimpangan di kota dengan volume lalu lintas 10.000 kendaraan perhari atau 3.650.000 kendaraan pertahun terjadi 10 kecelakaan pertahun maka hanya satu kecelakaan per 365.000 volume lalu lintas, karena itu kecelakaan dianggap sebagai kejadian yang langka.

b. Kecelakaan Sebagai Suatu Peristiwa Yang Tidak Tahu Kapan Akan terjadi

Kecelakaan dianggap sebagai suatu peristiwa yang acak dari aspek waktu dan lokasi. Tidak ada satu modelpun yang eksis yang mampu digunakan untuk memprediksi kapan dan dimana akan terjadi kecelakaan lalu lintas.

c. Kecelakaan Sebagai Peristiwa-Peristiwa Multi Faktor

Penyebab terjadinya suatu kecelakaan di setiap kejadian tentu saja berbeda-beda. Kecelakaan bisa terjadi karena perbuatan pengemudi, kondisi jalan dan tindakan pejalan kaki. Dalam hampir semua kasus, orang akan mencari penyebab tunggal dan menyebut ini sebagai penyebab terjadinya kecelakaan. Sebenarnya hampir tidak ada yang tahu apa yang menjadi penyebab kecelakaan. Penyebab dalam kaitannya terhadap kecelakaan adalah istilah yang kabur. Penyebab bisa mencakup berbagai ragam faktor yang bisa disebut keadaan-keadaan atau faktor-faktor yang menyebabkan terjadinya setiap kecelakaan.

## F. KERANGKA PEMIKIRAN

Setiap hari paling tidak pasti ada satu kecelakaan kendaraan bermotor di jalan. Seiring dengan kemajuan teknologi diiringi pula dengan kemudahan mengendarai kendaraan bermotor. Hal seperti ini tidak diimbangi dengan kewaspadaan bagi pengguna jalan. Satlantas sudah melakukan cara untuk menekan angka kecelakaan baik itu patroli, memasang rambu-rambu, sosialisasi sampai dikeluarkannya regulasi-regulasi tentang keselamatan pengguna jalan. Namun sangat disayangkan ketika para pengguna jalan masih yang tidak mempedulikan hal tersebut, yang mana pada akhirnya tindakan itu berakibat buruk bagi dirinya dan orang lain.

Berdasarkan Tupoksi Unit Laka Satlantas Polresta Surakarta maka diharapkan penanganan kecelakaan yang dilakukan bisa dirasakan manfaatnya oleh korban kecelakaan. Peranan Satlantas dalam memberikan penanganan kecelakaan lalu lintas bisa dilihat dari bagaimana Satlantas menerima informasi dari masyarakat apabila terjadi kecelakaan lalu lintas. Tindakan tersebut selanjutnya direalisasikan oleh Satlantas Polresta Surakarta untuk mengecek dan mendatangi TKP kecelakaan lalu lintas. Setelah itu dengan melihat kondisi korban kecelakaan Satlantas mempunyai tanggung jawab untuk membawa dan menolong korban dari luka yang dialaminya.

Selanjutnya tindakan yang dilakukan oleh Satlantas adalah melakukan Tindakan Pertama Tempat Kejadian Perkara dan Melakukan olah TKP. Ini semua dilakukan untuk menolong korban kecelakaan, mengamankan TKP dan

mencari bukti-bukti penyebab kecelakaan dengan begitu dapat disimpulkan apa yang menjadi penyebab dari kecelakaan yang terjadi tersebut.

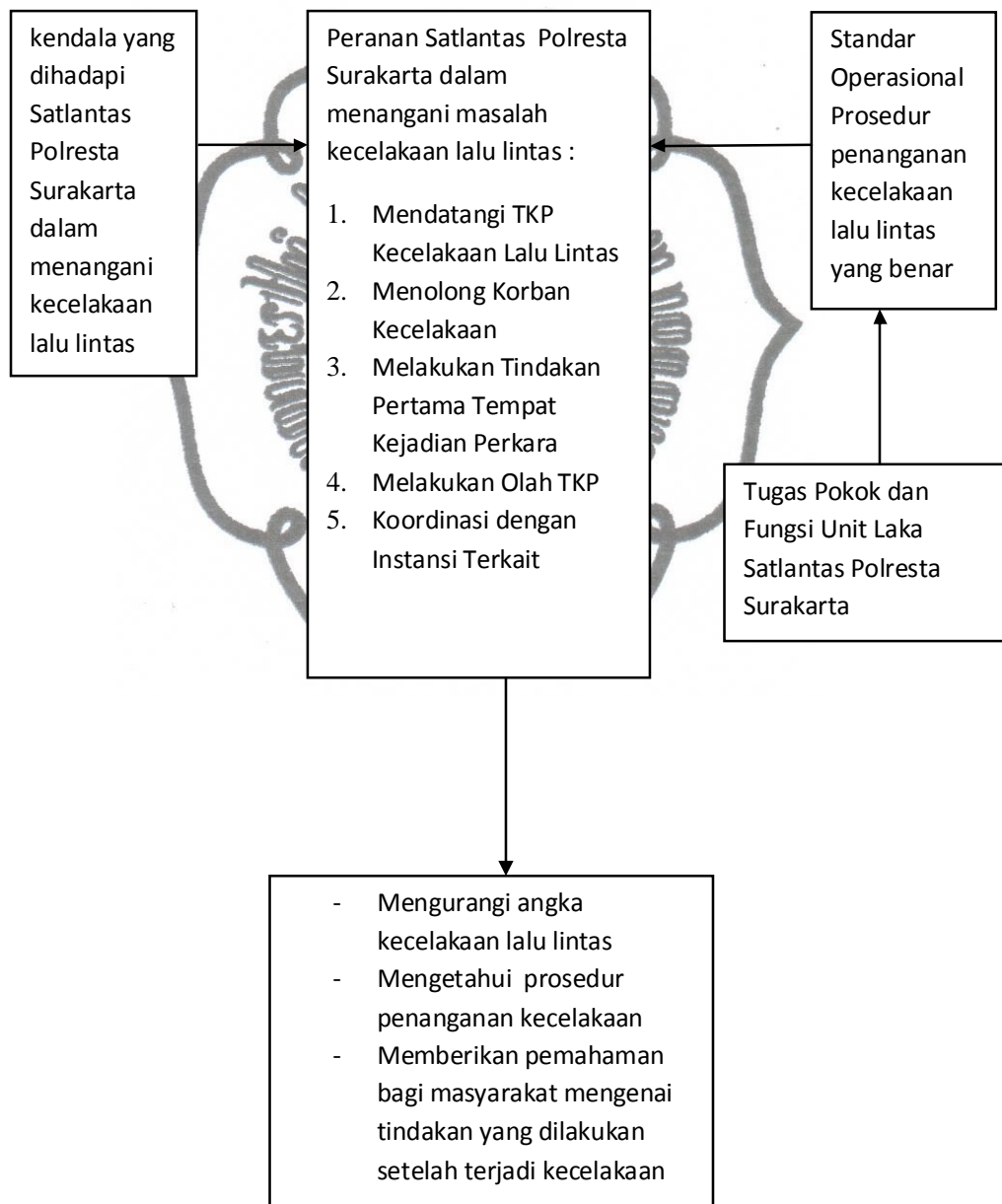
Tindakan yang lain yang dilakukan adalah dengan melakukan koordinasi dengan Dinas Perhubungan, DPU dan DKP Kota Surakarta terkait dengan kondisi jalan yang layak jalan dan adanya rambu-rambu lalu lintas yang dapat dimanfaatkan secara baik oleh pengguna jalan.

Akan tetapi dalam menjalankan penanganan kecelakaan lalu lintas tersebut ada kendala-kendala yang harus dihadapi oleh Satlantas, seperti para korban kecelakaan yang tidak mau melapor ke Satlantas, sehingga Satlantas tidak bisa mendatangi TKP dan memberikan penanganan secara langsung karena ketidaktahuan dan tidak adanya laporan yang masuk ke kantor. Sulit mencari orang yang mau dijadikan saksi kecelakaan lalu lintas yang terjadi. Rasa keingintahun masyarakat dan pengguna jalan lain yang melihat kecelakaan mengakibatkan arus lalu lintas sedikit tersendat dan membuat kondisi TKP tidak steril. Perbaikan sarana dan prasarana yang tidak segera diperbaiki, sehingga sering mengakibatkan kecelakaan lalu lintas.

Satlantas Polresta Surakarta juga berperan dalam mengatur para pengguna jalan dengan atribut yang harus digunakan dan ditaati dengan tujuan untuk mengurangi angka kecelakaan lalu lintas. Selain itu diharapkan masyarakat juga paham bahwa peranan yang dilakukan oleh kepolisian hanya untuk membantu mereka dan mengerti bagaimana agar tidak terjadi kecelakaan lalu lintas.



Gambar 2.2  
Skema Kerangka Berpikir



### BAB III

#### METODOLOGI PENELITIAN

##### 1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini merupakan deskriptif kualitatif (Moleong : 2010) yaitu penelitian yang dilakukan untuk memperoleh gambaran secara jelas mengenai suatu kejadian tertentu. Penelitian ini bersifar memaparkan, menafsirkan dan menganalisis peranan Kepolisian dalam menangani masalah kecelakaan Lalu Lintas khususnya di Kota Surakarta. Dalam penelitian deskriptif kualitatif data yang diperoleh berupa kata-kata, kalimat atau gambar yang memiliki arti lebih daripada sekedar angka atau frekuensi dan diarahkan pada pendeskripsian secara rinci dan mendalam mengenai kondisi tentang apa yang sebenarnya terjadi menurut apa adanya di lapangan studinya. (HB. Sutopo, 2002:40)

Penelitian deskriptif kualitatif ini menggunakan dua jenis data, yaitu :

- a. Data Primer merupakan data yang didapat dari sumber pertama baik itu individu atau perseorangan seperti hasil wawancara. Data primer yang digunakan dalam penelitian ini adalah informan. Informan adalah orang yang diperkirakan menguasai tentang permasalahan yang akan diteliti dalam penelitian ini. Dalam penelitian ini data bersumber langsung dari masyarakat yang telah mendapatkan pelayanan

*commit to user*

penanganan kecelakaan lalu lintas dari Satlantas Polresta Surakarta dan Petugas kepolisian yang memberikan pelayanan tersebut. (Sutopo, 2002 : 56)

- b. Data Sekunder yang merupakan data yang diperoleh tidak secara langsung. Data yang digunakan dalam penelitian ini bersumber dari dokumen-dokumen yang berhubungan dengan penanganan kecelakaan yang dilakukan oleh Satlantas Polresta Surakarta. Selain itu data ini juga diperoleh dari peraturan perundang-undangan, laporan-laporan, arsip dan berita acara yang berhubungan dengan penelitian.

## 2. Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilakukan di Satlantas Polresta Surakarta. Hal-hal yang dijadikan pertimbangan berdasarkan pemilihan lokasi penelitian ini, antara lain adalah :

- a. Tingginya angka kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Kota Surakarta.
- b. Adanya keluhan dari masyarakat atas pelayanan yang diberikan oleh kepolisian dalam penanganan kecelakaan lalu lintas.
- c. Satlantas Polresta Surakarta merupakan instansi publik yang berwenang menangani kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Kota Surakarta.

## 3. Sumber Data

Data merupakan sumber yang utama untuk mendapatkan informasi yang jelas dari penelitian. Menurut Lotland dan Lofland (1984) dalam Lexy J. Moleong (2010 : 157) sumber data dalam penelitian kualitatif adalah kata-kata

dan tindakan selebihnya adalah data tambahan seperti dokumen dan lain-lain.

Sumber data yang digunakan dalam penelitian ini meliputi :

a. Informan

Dalam penelitian ini, untuk memperoleh data dan informasi secara langsung, penulis melakukan wawancara terhadap pihak-pihak yang terkait dengan kecelakaan lalu lintas, adapun pihak-pihak yang terlibat tersebut antara lain :

- 1) Kepala Unit Laka Lantas Satlantas Polresta Surakarta
- 2) Kepala Unit Dikyasa Lantas Satlantas Polresta Surakarta
- 3) Korban kecelakaan lalu lintas yang mendapatkan penanganan dari kepolisian

b. Dokumen

Dalam penelitian ini, data yang digunakan yaitu dari literatur, arsip-arsip, dokumen dan buku-buku serta peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan penulisan ini. Data yang diperoleh dalam penelitian ini antara lain :

- 1) Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2010 Tentang Susunan Organisasi Dan Tata Kerja Pada Tingkat Kepolisian Daerah.
- 2) UU No 22 Tahun 2009 Tentang Undang-Undang Lalu lintas dan Angkutan Jalan.
- 3) UU No 22 Tahun 2002 Tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia

4) Profil Satlantas Polresta Surakarta.

5) Buku-buku dan catatan yang berkaitan dengan penulisan.

#### 4. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah

:

##### a. Observasi

Observasi biasa diartikan sebagai pengamatan dan pencatatan secara sistematis terhadap gejala yang nampak pada objek penelitian. Dalam penelitian ini observasi yang dilakukan oleh penulis adalah observasi berperan pasif dimana peneliti kehadirannya dalam melakukan observasi tidak diketahui oleh subyek yang diamati. Peneliti hanya mendatangi lokasi, tetapi sama sekali tidak berperan sebagai apapun selain sebagai pengamat pasif. (H.B.Sutopo 2002: 66)

##### b. Wawancara

Wawancara yang digunakan dalam penelitian ini adalah jenis wawancara mendalam (*in-depth interviewing*). Menurut Sutopo (2002 : 58) wawancara mendalam merupakan wawancara yang tidak struktur, karena peneliti merasa perlu melakukan wawancara mendalam untuk mencari informasi yang jelas dan akurat. Maka dari itu, dilakukan wawancara dengan pertanyaan yang bersifat "*open ended*" dan mengarah pada kedalaman informasi serta dilakukan tidak secara formal terstruktur guna mengali pandangan subjek yang diteliti tentang banyak hal yang bermanfaat bagi penelitian ini.

c. Dokumentasi

Menurut Sutopo (2002 : 69) dokumentasi adalah sumber data yang memiliki peran yang penting dalam penelitian kualitatif. Dokumen bisa memiliki beragam bentuk dari yang tertulis sederhana sampai pada yang lebih lengkap seperti catatan, transkrip, buku, surat kabar, majalah, prasasti, notulen, rapat, agenda dan sebagainya.

5. Teknik Pengambilan Sampel

Teknik pengambilan sampel dalam penelitian ini menggunakan metode *purposive sampling*. Dalam metode *purposive sampling* ini, peneliti akan memilih informan yang dianggap tahu dan dapat dipercaya untuk menjadi sumber data yang mengetahui permasalahan yang akan dibahas secara mendalam. Dengan teknik seperti ini, pilihan informan dapat berkembang sesuai dengan kebutuhan dan kemantapan peneliti dalam memperoleh data yang diinginkan. Dengan metode *purposive sampling* dipandang akan lebih mendalam dalam mendapatkan data yang diinginkan dikarenakan dalam pilihan sampelnya diarahkan pada sumber data yang dipandang memiliki data yang penting yang berkaitan dengan permasalahan yang sedang diteliti. (HB.Sutopo, 2002:36)

6. Validitas Data

Data yang diperoleh dalam penelitian ini memiliki tingkat kebutuhan atau tidak, maka dari itu perlu dilakukan validitas data untuk menguji kebenaran dan keabsahan data yang diperoleh. Selanjutnya untuk menguji kebenaran dan keabsahan data tersebut peneliti menggunakan teknik

pengujian triangulasi. Menurut Lexy J. Moleong (2010:332) Triangulasi merupakan teknik pemeriksaan keabsahan data yang memanfaatkan sesuatu di luar data itu untuk keperluan pengecekan atau sebagai pembanding tetap data itu. Triangulasi yang digunakan dalam penelitian ini adalah triangulasi sumber. Triangulasi sumber didapat dari memperoleh data dengan menggunakan beberapa sumber atau informan lainnya, sehingga data yang terkumpul dari satu sumber akan dipadukan dan dikontrol dari sumber yang lainnya (lexy J Moleong, 2010:330).

## 7. Teknik Analisis Data

Tehnik analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah tehnik analisis interaktif yaitu tehnik analisis data kualitatif yang terdiri dari tiga alur kegiatan yaitu reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan atau verifikasi yang terjadi secara bersama (Miles dan Huberman dalam HB. Sutopo : 2002).

### 1. Reduksi data

Mereduksi data merupakan komponen pertama yang dilakukan dalam analisis yang meliputi proses seleksi, pemfokusan, penyederhanaan dan abstraksi data dari *fieldnote*. Proses ini berlangsung secara terus selama proses penelitian masih dilakukan. Bahkan prosesnya diawali sebelum pelaksanaan pengumpulan data. Artinya reduksi data sudah berlangsung sejak peneliti mengambil keputusan (meski mungkin tidak disadari sepenuhnya) tentang kerangka kerja konseptual, melakukan pemilihan kasus, menyusun pertanyaan penelitian, dan juga waktu

menentukan cara pengumpulan data yang akan digunakan. (HB Sutopo, 2002: 91)

Pada waktu pengumpulan data berlangsung, reduksi data dilakukan dengan membuat ringkasan dari catatan data yang diperoleh di lapangan. Dalam menyusun ringkasan tersebut peneliti juga membuat coding, memusatkan tema, menentukan batas-batas permasalahan, dan juga menulis memo. Proses reduksi ini berlangsung terus sampai laporan akhir penelitian selesai disusun. (Sutopo, 2002: 92)

## 2. Penyajian data

Sajian data merupakan suatu rakitan organisasi informasi, deskripsi dalam bentuk narasi yang memungkinkan simpulan penelitian dapat dilakukan. Sajian ini berupa rangkaian kalimat yang disusun secara logis dan sistematis sehingga akan mudah dipahami. (HB Sutopo, 2002:92)

Sajian data selain dalam bentuk narasi kalimat, juga dapat meliputi berbagai jenis matriks, gambar atau skema, jaringan kerja kaitan kegiatan, dan juga tabel sebagai pendukung narasinya. Semuanya itu dirancang guna merakit informasi secara teratur supaya mudah dilihat dan dapat dimengerti dalam bentuk yang lebih kompak. (Sutopo, 2002:92-93).

## 3. Penarikan kesimpulan

Kesimpulan awal yang dikemukakan masih bersifat sementara, dan akan berubah bila tidak ditemukan bukti-bukti yang kuat yang mendukung pada tahap pengumpulan data berikutnya. Tetapi apabila kesimpulan yang dikemukakan pada tahap awal didukung oleh bukti-bukti yang valid dan

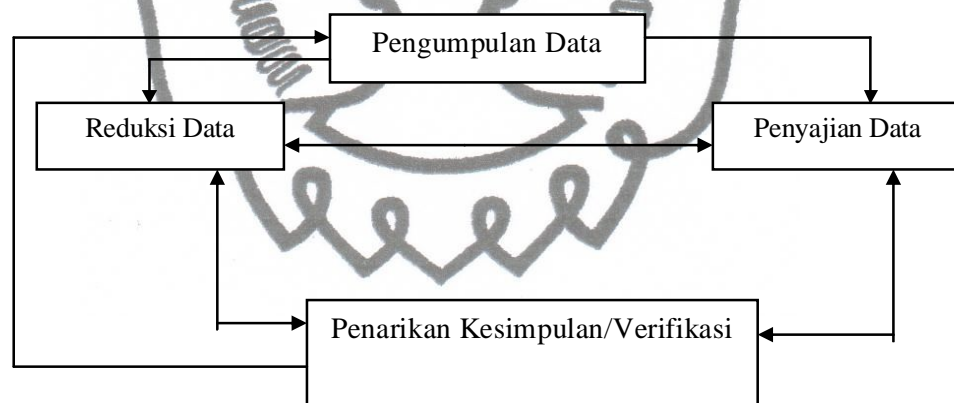


konsisten saat peneliti kembali ke lapangan mengumpulkan data, maka kesimpulan yang dikemukakan merupakan kesimpulan yang kredibel. (HB Sutopo, 2002:93)

Aktivitas dari ketiga komponen analisa tersebut dilakukan dalam bentuk interaktif dengan proses pengumpulan data sebagai suatu proses siklus. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada model analisis interkatif dari Miles dan Hubeman dalam HB. Sutopo (2002:96) berikut ini.

**Gambar 3.1 Model Analisis Interaktif**

(H.B. Sutopo 2002:96)



## BAB IV

### PEMBAHASAN

#### A. Gambaran Umum Kota Surakarta

Kota Surakarta yang biasa dikenal dengan nama “Kota Solo” terletak di Provinsi Jawa Tengah. Kota ini mempunyai luas wilayah 44.04 km<sup>2</sup> terdiri dari 5 (lima) kecamatan, 51 kelurahan, 601 Rukun Warga (RW) dan 2.708 Rukun Tetangga (RT). Kelima kecamatan tersebut adalah kecamatan Banjarsari, laweyan, Jebres, Pasar Kliwon dan Kecamatan Serengan.

Tabel 4.1

Banyaknya Kelurahan, RT, RW dan Kepala Keluarga  
di Surakarta Tahun 2011

Kecamatan	Kelurahan	RW	RT	KK
Laweyan	11	105	458	26.792
Serengan	7	72	312	14.740
Pasar Kliwon	9	100	424	23.207
J e b r e s	11	149	640	39.127
Banjarsari	13	175	874	47.951
Jumlah	51	601	2.708	151.817
2010	51	601	2.705	146.614
2009	51	595	2.669	145.537
2008	51	595	2.669	134.811
2007	51	595	2.669	130.440

Sumber : <http://surakartakota.bps.go.id>

Tabel 4.2

## Luas Wilayah Kota Surakarta PerKecamatan Tahun 2012

No	Kecamatan	Luas Wilayah (Km)
1	Banjarsari	14,81
2	Jebres	12,58
3	Laweyan	8,64
4	Pasar Kliwon	4,82
5	Serengan	3,19
	TOTAL	44,04

Sumber : BPS Surakarta 2012

Sesuai dengan tabel diatas dapat diketahui bahwa Kecamatan Banjarsari memiliki luas 33% dari luas wilayah Kota Surakarta secara keseluruhan, Kecamatan Jebres 29%, Kecamatan Laweyan 20%, Kecamatan Pasar Kliwon 11%, dan Kecamatan Serengan 7%. Untuk wilayah-wilayah yang berada di tiap-tiap kecamatan tersebut adalah sebagai berikut:

- a) Kecamatan Laweyan: Pajang, Laweyan, Bumi, Panularan, Penumping, Sriwedari, Purwosari, Sondakan, Kerten, Jajar, dan Karang Asem.
- b) Kecamatan Serengan: Joyotakan, Danukusuman, Serengan, Tipes, Kratonan, Jayengan, dan Kemlayan.

- c) Kecamatan Pasar Kliwon: Joyotakan, Semanggi, Pasar Kliwon, Gajahan, Baluwarti, Kampung Baru, Kedung Lumbu, Samgkrah dan Kauman.
- d) Kecamatan Jebres: Kepatihan Kulon, Kepatihan Wetan, Sudiroprajan, Gandekan, Kampung Sewu, Pucang Sawit, Jagalan, Purwodiningratan, Tegalharjo, Jebres, Mojosongo.
- e) Kecamatan Banjarsari: Kadipiro, Nusukan, Gilingan, Stabelan, Kestalan, Keprabon, Timuran, Ketelan, Punggawan, Mangkubumen, Manahan, Sumber, dan Banyu Anyar.

#### B. Letak Geografis

Kota Surakarta adalah dataran rendah dengan ketinggian kurang lebih 92 meter diatas permukaan laut dan dilalui oleh sungai pepe, Jenes, dan bengawan Solo. Kota ini beriklim tropis dengan suhu maksimum 32,5°C dan minimum 21,9°C. Kota Surakarta terletak antara 110°C.45'.15" - 110°C. 45'.35" BT dan 7°C. 36'.00" - 7°C. 56'.00" LS.

Tabel 4.3  
Tinggi Tempat Dan Kemiringan Tanah Tiap Kecamatan  
di Kota Surakarta Tahun 2011

Kecamatan	Tinggi Tempat (meter)	Kemiringan Tanah
Laweyan	90-100	0-2 %
Serengan	80-100	0-2 %
Pasar Kliwon	80-95	0-2 %
Jebres	90-120	2-15 %
Banjarsari	85-100	0-15 %

Sumber : <http://surakartakota.bps.go.id>

Sesuai dengan tabel diatas bahwa Kota Surakarta terletak di ketinggian 85-120 meter di atas permukaan laut dan memiliki kemiringan tanah antara 0-15 %. Sedangkan yang menjadi batas wilayah Kota Surakarta adalah sebagai berikut :

Sebelah Utara : berbatasan dengan Kabupaten Karanganyar dan kabupaten Boyolali.

Sebelah Timur : berbatasan dengan Kabupaten Karanganyar dan Kabupaten Sukoharjo.

Sebelah Selatan : berbatasan dengan kabupaten Sukoharjo dan Kabupaten Karanganyar.

Sebelah barat : berbatasan dengan Kabupaten Klaten, kabupaten Karanganyar dan Kabupaten Sukoharjo

### C. Penduduk

Jumlah penduduk Kota Surakarta pada tahun 2011 adalah 501.650 jiwa terdiri dari 245.283 laki-laki dan 256.367 perempuan. Rasio jenis kelamin Kota Surakarta 97,73 persen. Ini menunjukkan bahwa penduduk laki-laki lebih sedikit dibandingkan dengan penduduk perempuan.

Tabel 4.4  
Jumlah Penduduk Kota Surakarta Menurut  
Jenis Kelamin Tahun 2004 – 2011

Tahun	Jenis Kelamin		Jumlah	Rasio Jenis Kelamin
	Laki-laki	Perempuan		
2004	249.278	261.433	510.711	95,35
2005	250.868	283.672	534.540	88,44
2006	254.259	258.639	512.898	98,31
2007	246.132	269.240	515.372	91,42
2008	247.245	275.690	522.935	89,68
2009	249.287	278.915	528.202	89,38
2010	243.296	256.041	499.337	95,02
2011	245.283	256.367	501.650	95,68

Sumber : <http://surakartakota.bps.go.id>

Tabel 4.5

## Pertumbuhan Penduduk Kota Surakarta Tahun 2004 – 2011

Tahun	Jumlah Penduduk	Pertambahan Jiwa Dari Kurun waktu sebelumnya	Pertumbuhan Penduduk (%)
2004	510.711	13.477	2,71
2005	534.540	23.829	4,66
2006	512.898	21.642	4.05
2007	515.372	2.474	0,48
2008	522935	522935	1,47
2009	528.202	5.267	1,01
2010	499.337	28.865	5,46
2011	501.650	2.313	0,46

Sumber : <http://surakartakota.bps.go.id>

## D. Profil Satlantas Polresta Surakarta

Kantor Satlantas Polresta Surakarta yang terletak di Jalan Slamet Riyadi No. 376 Surakarta mempunyai tugas sebagai pengaturan, penjagaan, pengawasan, patroli, pelanggaran, SSB, Dikmas Lantas, serta penegakan hukum tilang dan kecelakaan.

Gambar 4.1

Logo Polisi Lalu Lintas



#### 1. Visi Misi dan Susunan Organisasi

Visi dari Satlantas Polresta Surakarta adalah menjadi Polisi Lalu Lintas (Polantas) yang mampu menjadi pelindung, pengayom pelayanan masyarakat yang selalu dekat dan bersama-sama dengan masyarakat serta sebagai aparat penegak hukum yang professional dan proporsional yang selalu menjunjung tinggi supremasi hukum dan hak azasi manusia memelihara keaman dan ketertiban dan kelancaran lalu lintas.



Untuk mewujudkan visi tersebut, ada misi yang diemban yaitu :

- 1) Memberikan perlindungan, pengayoman dan pelayanan para pemakai jalan sehingga para pemakai jalan aman selama dalam perjalanan dan selamat sampai tujuan.
- 2) Memberikan bimbingan kepada masyarakat lalu lintas melalui upaya preventif yang dapat meningkatkan kesadaran dan ketaatan serta kepatuhan kepada ketentuan peraturan lalu lintas.
- 3) Menegakan peraturan lalu lintas secara professional dan proporsional dengan menjunjung tinggi supremasi hukum dan HAM.
- 4) Memelihara keamanan, ketertipan dan kelancaran lalu lintas dengan memperhatikan norma-norma dan nilai hukum yang berlaku.
- 5) Meningkatkan upaya konsolidasi ke dalam sebagai upaya menyamakan misi Polisi Lalu Lintas.

Pelayanan yang diberikan kepada masyarakat terkait dengan

Visi dan Misi Satlantas Polresta Surakarta antara lain adalah :

- a) Perpanjangan atau pembuatan Surat Ijin Mengemudi (SIM)
- b) Buku Pemilik Kendaraan Bermotor (BPKB)
- c) Kecelakaan Lalu Lintas
- d) Tilang
- e) Administrasi
- f) Dikyasa

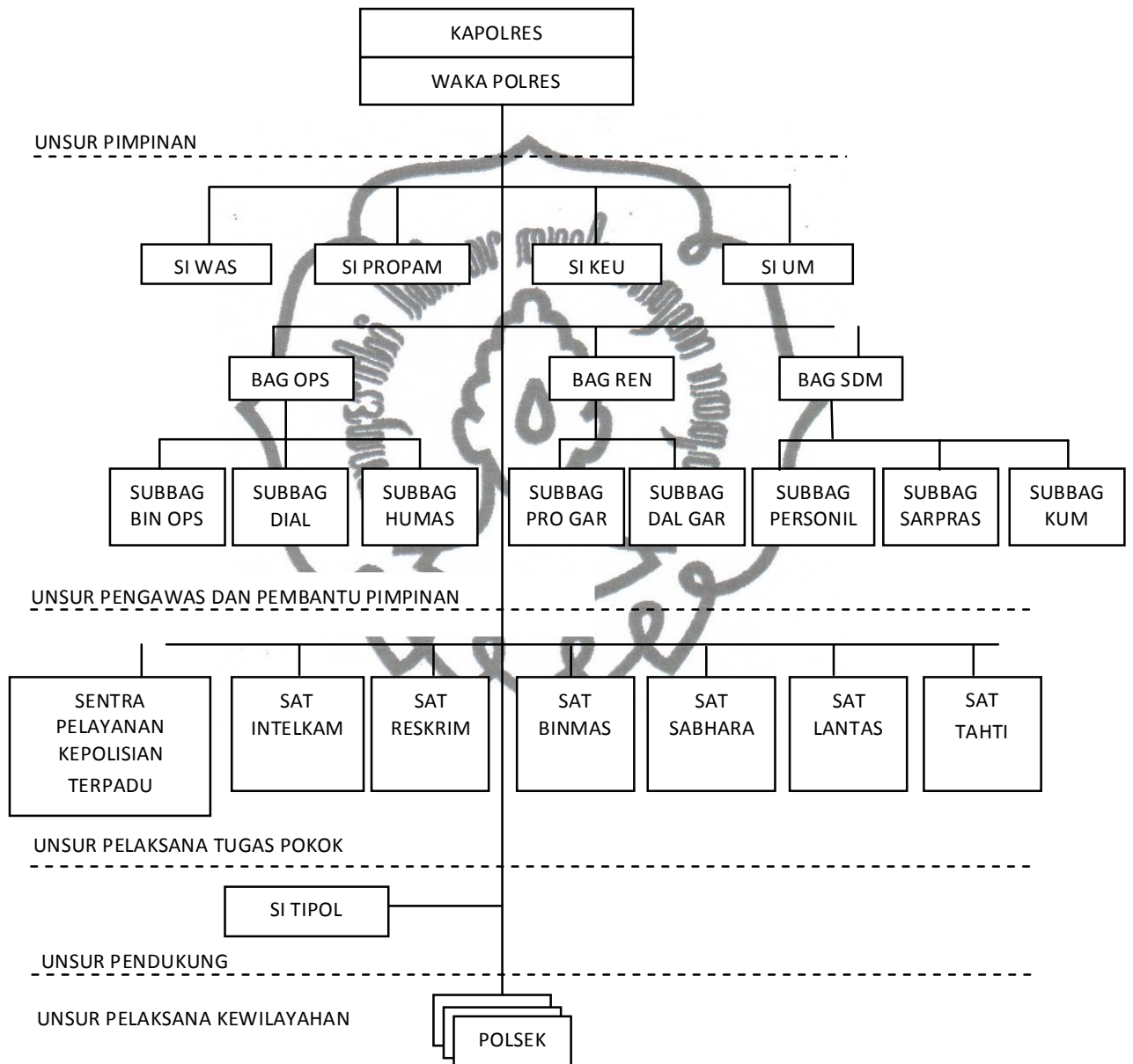
Sedangkan lingkup pos polisi yang dinaungi oleh Satlantas Polresta Surakarta meliputi:

- a) Simpang Empat daerah Kerten
- b) Simpang Empat daerah Purwosari
- c) Simpang Empat daerah Gendengan
- d) Simpang Tiga darah R. Maladi
- e) Simpang Empat daerah Ngapeman
- f) Simpang Empat daerah Pasar Pon
- g) Simpang Empat daerah Nonongan
- h) Simpang Empat daerah Warung Palem
- i) Simpang Empat daerah Panggung
- j) Simpang Empat daerah Jebres
- k) Simpang Empat daerah Laweyan
- l) Simpang Empat daerah Manahan
- m) Simpang Empat daerah Palang Joglo
- n) Simpang Empat daerah Fajar Indah
- o) Batas Kota Tugu Adipura

Satlantas Polresta Surakarta merupakan salah satu Satuan di dalam Instansi Polresta Surakarta, maka dari itu Satlantas Polresta Surakarta melakukan pengawasan dan membantu Pimpinan atau Kepala Polresta Surakarta khususnya dalam bidang Lalu lintas.

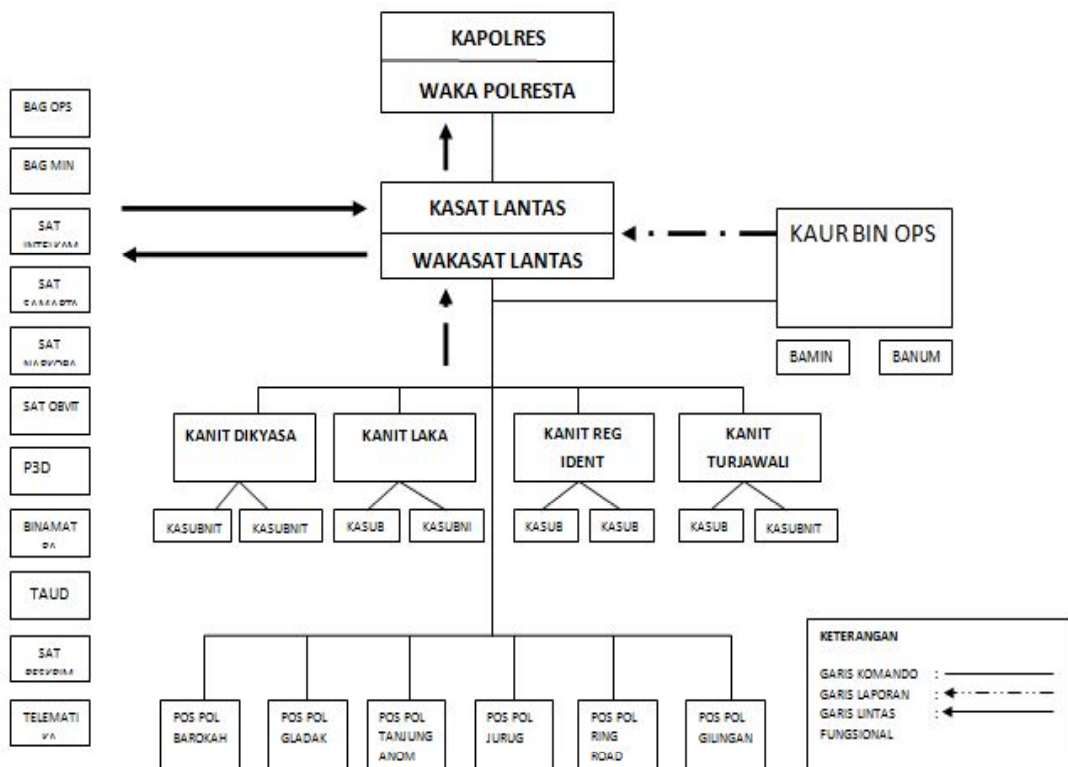
Gambar 4.2

Struktur Organisasi Polresta Surakarta



Sumber: Satlantas Polresta Surakarta 2012

Gambar 4.3  
Struktur Organisasi Satuan Lalu Lintas  
Polresta Surakarta



Sumber: Satlantas Polresta Surakarta 2012

Secara struktural Satlantas Polresta Surakarta terdiri dari 1 (satu) kepala, 1 (satu) wakil kepala, 1 (satu) urusan, dan 5 (lima) unit yaitu Unit pendidikan masyarakat dan rekayasa (Dikyasa), Unit kecelakaan (Laka), Unit registrasi dan identifikasi (Regident), dan Unit pengaturan,

penjagaan, pengawalan dan patroli (Turjawali). Uraian tuas pokok, fungsi dan uraian tugas Satlantas dapat dijabarkan sebagai berikut :

a) Kepala Satlantas

Kepala Satuan Lalu Lintas disingkat Kasat Lantas yang bertanggung jawab kepada Kapolresta dan dalam pelaksanaan tugas sehari-hari dibawah kendali Wakapolresta. Kasat lantas bertugas membina dan menyelenggarakan fungsi satuan lalu lintas yang ada di bawahnya.

KaSatlantas Polresta Surakarta mempunyai *Job Discription* sebagai berikut :

- 1) Menyelenggarakan fungsi lalu lintas meliputi penegakan hukum, pendidikan masyarakat Lantas Rekayasa, Regident pengemudi dan pencurian motor.
- 2) Membantu penyelenggaraan operasi khusus yang diperintahkan pimpinan dan penyimpanan data penyimpanan data atau informasi yang berkenaan dengan aspek pembinaan maupun pelaksanaan fungsi.
- 3) Memberikan nimbingan teknis fungsi lantas sampai ketinggian polsek.
- 4) Melaksanakan fungsi pengawasan dan pengendalian pelaksanaan tugas personil.
- 5) Menyelenggarakan pelatihan dalam upaya meningkatkan kemampuan atau keterampilan personil.

- 6) Melaksanakan koordinasi dengan fungsi opsional polsek yang terkait dengan bidang tugas lintas.
- 7) Melaksanakan koordinasi dengan instansi yang terkait dengan pemeliharaan Kamtibnas lintas.

b) Wakil Kepala Satlantas

Wakasat lintas adalah pembantu utama Kasat lintas yang berada dibawah dan bertanggung jawab kepada Kasat lintas. Wakasat lintas bertugas membantu Kasat lintas dalam melaksanakan tugasnya dengan mengendalikan pelaksanaan tugas-tugas staf di jajaran Satlantas Polresta Surakarta.

c) Urusan Pembina Operasional (Ur Bin Ops)

Ur Bin Ops dipimpin oleh Kepala Bin Ops mempunyai tugas melaksanakan pembinaan lalu lintas, melakukan kerjasama lintas sektoral, pengkajian masalah di bidang lalu lintas, pelaksanaan operasi kepolisian bidang lalu lintas dalam rangka penegakan hukum dan Kamseltibcar Lintas, perawatan dan pemeliharaan peralatan dan kendaraan serta menyelenggarakan kegiatan administrasi dan ketatausahaan.

Untuk melaksanakan tugas pokok sebagaimana dimaksud, Ur Bin Ops mempunyai fungsi :

- 1) menyelenggarakan dan mengatur kegiatan pengumpulan / pengolahan, penyajian data dan administrasi operasional

yang berkenaan dengan aspek pembinaan dan pelaksanaan fungsi lalu lintas.

- 2) Membantu Kasat Lantas dalam merumuskan dan mengembangkan prosedur dan tata cara kerja tetap bagi pelaksanaan fungsi lalu lintas serta mengawasi, mengarahkan dan mengevaluasi pelaksanaannya.

Untuk pelaksanaan tugasnya Ur Bin Ops dibantu sub-sub unit sebagai berikut :

- 1) Sub Unit Bintara Administrasi (Bamin)
  - 2) Sub Unit Bintara Umum (Banum)
- d) Unit pendidikan masyarakat dan rekayasa (Dikyasa)

Unit Dikyasa dipimpin oleh seorang Kepala Unit yang mempunyai tugas melakukan pendidikan lalu lintas dan rekayasa lalu lintas.

Untuk melaksanakan tugas pokok sebagaimana dimaksud, Unit Dikyasa mempunyai fungsi :

- 1) Melakukan pembinaan partisipasi masyarakat
- 2) Melakukan sosialisasi terhadap masyarakat
- 3) Memberikan pendidikan lalu lintas
- 4) Membuat rekayasa lalu lintas jalan

Untuk pelaksanaan tugasnya Unit Dikyasa dibantu sub-sub unit sebagai berikut :

- 1) Sub Unit Pendidikan Lalu Lintas
  - 2) Sub Unit Rekayasa Lalu Lintas
- e) Unit kecelakaan (Laka)

Unit Laka dipimpin oleh seorang Kepala Unit yang mempunyai tugas melaksanakan penanganan Tindakan Pertama Tempat Kejadian Perkara (TPTKP) sampai dengan proses penyidikan dan pemberkasan.

Untuk melaksanakan tugas pokok sebagaimana dimaksud, Unit Laka mempunyai fungsi :

- 1) Mendatangi tempat kejadian dengan segera.
- 2) Menolong korban.
- 3) Melakukan tindakan pertama di tempat kejadian perkara.
- 4) Mengolah tempat kejadian perkara.
- 5) Mengatur kelancaran arus lalu lintas.
- 6) Mengamankan barang bukti dan
- 7) Melakukan penyidikan perkara

Untuk pelaksanaan tugasnya Unit Laka dibantu sub-sub unit sebagai berikut :

- 1) Sub Unit Penyidik Laka
- 2) Sub Unit Jasa Raharja



f) Unit registrasi dan identifikasi (Regident)

Unit Regident dipimpin oleh seorang Kepala Unit yang mempunyai tugas pokok melayani administrasi registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor serta pengemudi.

Untuk melaksanakan tugas pokok sebagaimana dimaksud, Unit Regident mempunyai fungsi :

- 1) Menerbitkan Surat Izin Mengemudi (SIM) sebagai jaminan bahwa pemiliknya memiliki kompetensi mengemudi dan telah lulus uji.
- 2) Melaksanakan pengujian administrasi, teori dan praktek kepada peserta uji SIM.
- 3) Menerbitkan Surat Mutasi SIM bagi masyarakat yang akan pindah domisili.
- 4) Melaksanakan fungsi forensik kepolisian pengemudi dengan membangun data base yang valid dan up to date.
- 5) Memberikan pelayanan prima terhadap masyarakat yang akan mengurus SIM dan melakukan checking data SIM.

Untuk pelaksanaan tugasnya Unit Regident dibantu sub-sub unit sebagai berikut :

- 1) Sub Unit Urusan SIM
- 2) Sub Unit Urusan STNK
- 3) Sub Unit Urusan BPKB

g) Unit pengaturan, penjagaan, pengawalan dan patroli (Turjawali)

Unit Turjawali dipimpin oleh seorang kepala unit yang bertugas melaksanakan kegiatan turjawali dan penindakan terhadap pelanggaran lalu lintas dalam rangka penegakan hukum.

Untuk melaksanakan tugas pokok sebagaimana dimaksud, Unit Turjawali mempunyai fungsi :

- 1) Melaksanakan Pengaturan Lalu lintas dipersimpangan jalan yang dikatagorikan terjadi kemacetan, kesemrawutan dan ketidaktertiban sehingga dapat terjaminnya situasi lalu lintas yang lancar, aman dan kondusif.
- 2) Melakukan penjagaan diberbagai tempat dijalan raya yang memungkinkan akan timbulnya gangguan kemacetan ketidak lancar an arus lalu lintas yang berada dipersimpangan.
- 3) Melakukan pengawalan dalam kegiatan-kegiatan masyarakat yang membutuhkan, serta melaksanakan kegiatan Pengawalan dalam acara kenegaraan, tamu-tamu negara yang akan mempergunakan jalan raya sehingga perjalanan tersebut tidak terhambat akibat kepadatan arus lalu lintas dijalan raya.
- 4) Melakukan Patroli dijalan raya baik patroli roda 2 maupun patroli roda 4 yang berfungsi untuk mengantisipasi tentang terjadinya kemacetan disaat saat jam sibuk, antara lain pagi

saat masyarakat berangkat kesekolah pada siang hari saat anak-anak pulang sekolah dan pada sore hari saat pulang jam kantor.

- 5) Melaksanakan kegiatan operasi baik khusus maupun rutin Kepolisian bidang lalu lintas guna meminimalisir terjadinya pelanggaran lalu lintas serta untuk mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Dalam pelaksanaan tugasnya Unit Regident dibantu sub-sub unit sebagai berikut :

- 1) Sub Unit Patroli
- 2) 2 (dua) Komandan Regu Pengawasan

## 2. Status Kepegawaian

Berdasarkan data tahun 2012, jumlah pegawai di lingkungan Satlantas Polresta Surakarta sebanyak 210 personil dengan Petugas Polisi sebanyak 190 orang dan PNS sebanyak 20 orang. Personil Kepolisian tersebut merupakan anggota dari Polresta Surakarta dan PNS Pemerintah Kota Surakarta yang ditugaskan di Satlantas Polresta Surakarta dengan perincian sebagai berikut :

- a. Satlantas Polresta Surakarta, jumlah personil 2 orang Polisi dan 20 orang PNS, dengan pangkat 1 orang KOMPOL, 1 orang AKP, 1 orang PENATA 1, 2 orang PENGATUR, 3 orang

- PENDA, 4 orang PENDA 1, 3 orang PENGDA, 3 orang PENGDA 1, dan 4 orang PENGDU
- b. Bin Ops, jumlah personil sebanyak 11 orang Polisi, dengan pangkat 1 orang IPTU, 3 Orang AIPTU, 2 orang AIPDA, 2 orang BRIGADIR, 2 orang BRIPKA, dan 1 orang BRIPTU.
- c. Unit Regident, jumlah personil sebanyak 62 orang Polisi, dengan pangkat 1 orang AKP, 1 orang IPTU, 7 orang AIPDA, 17 orang AIPTU, 9 orang BRIGADIR, 11 orang BRIPKA, dan 16 orang BRIPTU.
- d. Unit Dikyasa, jumlah personil sebanyak 9 orang Polisi, dengan pangkat 1 orang AKP, 2 orang AIPDA, 3 orang AIPTU, 2 orang BRIGADIR, dan 1 orang BRIPTU.
- e. Unit Laka, jumlah personil sebanyak 17 orang Polisi, dengan pangkat 1 orang AKP, 3 orang AIPDA, 4 orang AIPTU, 4 orang BRIGADIR, 4 orang BRIPKA, dan 1 orang IPTU.
- f. Unit Turjawali, jumlah personil 89 orang Polisi, dengan pangkat 2 orang IPTU, 10 orang AIPDA, 14 orang AIPTU, 20 orang BRIGADIR, 21 orang BRIPKA, dan 22 orang BRIPTU.

## E. PEMBAHASAN HASIL PENELITIAN

Satlantas Polresta Surakarta mempunyai peran yang sangat penting dalam proses penanganan kecelakaan lalu lintas yang dialami oleh pengguna jalan. Semakin mudahnya kebutuhan manusia akan moda transportasi menjadikan mereka menggunakan transportasi jalan baik secara umum maupun pribadi dalam kesehariannya. Kondisi jalan, rambu-rambu dan pengguna jalan lain menjadi salah satu penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas tersebut. Terlebih lagi pada saat ini transportasi umum jumlahnya sangat banyak dan penumpangnya pun juga semakin bertambah banyak, seperti pada tabel berikut ini :

Tabel 4.7

Banyaknya Kendaraan Angkutan Umum yang Berdomisili  
Di Kota Surakarta tahun 2006 – 2010

Jenis Kendaraan	2006	2007	2008	2009	2010
Taksi	389	423	430	583	583
Angkutan	443	423	423	423	405
Bus Perkotaan	281	281	281	281	224
Jumlah	1113	1127	1134	1287	1212

Sumber : <http://surakartakota.bps.go.id>

Tabel 4.8  
Banyaknya Perusahaan Oto Bus (PO) yang Berdomisili  
di Kota Surakarta tahun 2011

Jenis Perjalanan	Jumlah PO (Pemilik)	Jumlah Armada	Jumlah Rit/Hari	Rata-Rata Tempat
Bus AKAP Lintas	196	1.960	1.333	50
Bus AKAP O/D	7	402	2.412	28
Bus AKDP O/D	9	136	816	28
Angkutan Kota	12	405	2.430	12
Bus Perkotaan	15	224	1.344	28
Taksi	6	583	3.498	5

Sumber : <http://surakartakota.bps.go.id>

Meskipun di satu sisi para pengendara kendaraan bermotor sudah berhati-hati, tetapi masih juga banyak terjadi kecelakaan dikarenakan salah satu faktor tersebut. Kondisi ini juga diperparah dengan banyaknya angkutan umum di lingkup Surakarta, yang mana akan semakin menambah potensi untuk mengalami kecelakaan lalu lintas.

Tabel 4.9  
Panjang Jalan Menurut Status Jalan dan Keadaan  
di Kota Surakarta tahun 2010

Keadaan Jalan	Status Jalan (km)					
	Jalan Negara		Jalan Provinsi		Jalan Kab/Kota	
	2009	2010	2009	2010	2009	2010
<b>A. JENIS PERMUKAAN</b>						
1. Aspal	13,15	13,15	15,48	15,48	463,73	469,73
2. Kerikil	-	-	-	-	97,55	97,55
3. Tanah	-	-	-	-	0,57	1,07
4. Tidak diperinci	-	-	-	-	109,01	108,21
<b>Jumlah</b>	-	-	-	-	675,86	676,56
<b>B. KONDISI JALAN</b>						
1. Baik	2,65	2,65	-	-	447,78	402,34
2. Sedang	6,05	6,05	4,49	4,49	206,92	232,54
3. Rusak	4,45	4,45	10,99	10,99	18,29	37,56
4. Rusak Berat	-	-	-	-	2,87	4,12
<b>Jumlah</b>	13,15	13,15	16,33	16,33	675,86	676,56

Sumber : <http://surakartakota.bps.go.id>

Dari tabel diatas menunjukkan bahwa dari tahun ke tahun kondisi jalan yang rusak semakin bertambah panjang. Tentu saja hal ini yang menjadikan salah satu faktor penyebab kecelakaan bertambah banyak.

Saat ini jumlah kendaraan yang masuk ke Surakarta baik dari dalam maupun luar Kota Surakarta telah mencapai 1 juta lebih tiap harinya. Menurut Kantor Samsat Surakarta, pertumbuhan kendaraan

*commit to user*

bermotor di Kota Surakarta tiap tahun adalah 7,5 %. Namun dalam 2 tahun terakhir, pertumbuhan kendaraan bermotor mencapai 20 %. Fakta ini terjadi pada pertumbuhan mobil pribadi. Pada dua tahun terakhir, jumlah mobil pribadi mencapai 36.903 unit dan 43.158 unit atau naik 17%. Kondisi ini berbanding terbalik dengan pertumbuhan transportasi massal yang *stagnan* dan bahkan cenderung menurun.

Di sisi lain jumlah permintaan kendaraan bermotor baik roda dua, roda empat, maupun angkutan berat di Kota Solo tahun 2010 mencapai 279.310 unit. Jumlah itu mengalami peningkatan mengingat permintaan kendaraan bermotor pada tahun 2009 mencapai 257.000 unit. Pada tahun 2006 jumlah permintaan kendaraan bermotor mencapai 213.247 unit, tahun 2007 meningkat menjadi 220.541 unit, dan tahun 2008 meningkat menjadi 240.041 unit. Ditambah lagi dengan kendaraan dari berbagai daerah yang jumlahnya empat kali lebih banyak dari kendaraan pelat nomor Surakarta. Padahal, total panjang jalan nasional dan provinsi di Kota Solo hanya 29,48 km. ([www.solopos.com/2011/03/26/permintaan-kendaraan-meningkat-75-per-tahun-90819](http://www.solopos.com/2011/03/26/permintaan-kendaraan-meningkat-75-per-tahun-90819))

Satlantas Polresta Surakarta sebagai lembaga hukum yang secara sah berhak mengatur, mengendalikan dan membantu warga masyarakat apabila terjadi kecelakaan lalu lintas, terutama untuk mendapatkan asuransi jasa raharja. Tujuan penanganan kecelakaan lalu lintas oleh kepolisian ini adalah untuk memberikan pertolongan kepada korban



kecelakaan lalu lintas, mengamankan barang bukti dan mengamankan TKP kecelakaan lalu lintas.

Untuk mengetahui bagaimana penanganan kecelakaan lalu lintas tersebut dilakukan oleh Satlantas Polresta Surakarta, maka dalam penelitian ini peneliti menggunakan 5 (lima) indikator sebagai berikut ini :

(i) Mendatangi TKP Kecelakaan Lalu Lintas, (ii) Menolong Korban Kecelakaan, (iii) Melakukan Tindakan Pertama Tempat Kejadian Perkara, (iv) Melakukan Olah TKP (Tempat Kejadian Perkara), dan (v) Koordinasi dengan Instansi Terkait.

Hasil penelitian mengenai Peran Kepolisian dalam menangani masalah kecelakaan lalu lintas di Kota Surakarta dapat dijelaskan sebagai berikut :

#### 1. Mendatangi TKP Kecelakaan Lalu Lintas

Kecelakaan lalu lintas merupakan suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pemakai jalan lainnya, yang mengakibatkan korban manusia atau kerugian harta benda. Sebagai warga negara yang baik seharusnya segera melapor ke kepolisian apabila telah terjadi kecelakaan lalu lintas. Setelah adanya laporan masuk inilah pihak kepolisian dalam hal ini Satlantas Polresta Surakarta dapat mengetahui telah terjadi kecelakaan di lingkup wilayah Surakarta dan dapat segera menuju ke lokasi kecelakaan. Hal tersebut sesuai dengan yang disampaikan oleh AKP Warsono sebagai Kanit Laka : “tentu saja apabila terjadi

kecelakaan di jalan otomatis kita langsung meluncur kesana.....”

(wawancara 8 Oktober 2012)

Sesuai dengan pernyataan tersebut menunjukkan bahwa ketika terjadi kecelakaan maka secara langsung akan ada petugas dari Satlantas Polresta Surakarta untuk mendatangi lokasi terjadinya kecelakaan lalu lintas. Tindakan ini dilakukan untuk menolong korban kecelakaan dan mengatur kondisi jalan apabila sampai menyebabkan kemacetan jalan. Sedangkan jumlah petugas kepolisian yang mendatangi lokasi kecelakaan menyesuaikan dengan kecelakaan yang terjadi. Hal ini sesuai dengan pemaparan Kanit Laka, AKP Warsono :

“Ya kita melihat kejadian, eeee kejadiannya kalau kejadian tidak memerlukan penanganan khusus tidak ada yang meninggal kita biasanya cukup tiga... tiga atau empat personil petugas. Kalau medannya cukup rumit memerlukan tenaga banyak ya lihat situasinya terjadi kecelakaan itu.” (wawancara 8 Oktober 2012)

Hal senada diungkapkan oleh AIPTU Sumarno selaku Penyidik

Laka Satlantas Polresta Surakarta sebagai berikut :

“Dari Satlantas itu minimal kita mengirim tiga petugas untuk kecelakaan yang terjadi mas. “Semakin parah kecelakaan yang terjadi maka kita juga akan mengirim lebih banyak petugas kesana.” (wawancara 8 Oktober 2012)

Dengan begitu maka pada kasus kecelakaan yang tidak terlalu besar tidak dibutuhkan petugas yang banyak dan pada kasus kecelakaan yang besar atau dengan medan kecelakaan yang sulit ditempuh tentu memerlukan petugas kepolisian yang agak banyak dan menyesuaikan

dengan kondisi kecelakaan tersebut. Untuk petugas yang datang pertama kali ke lokasi kecelakaan juga diharuskan membawa peralatan-peralatan untuk digunakan pasca terjadi kecelakaan tersebut. Hal ini seperti dikatakan oleh Kanit Laka, AKP Warsono seperti berikut ini :

“.....Kalau yang harus dibawa itu pada saat terjadi kecelakaan... ya alat tulis, alat-alat ukur dari... sejenis meteran untuk tanda gambar menggunakan kamera digital itu, rambu hati-hati, mungkin kalau melihat situasinya ada yang meninggal di lokasi tkp kita pakai ambulans kita siapkan ambulans juga ada. Selain itu pada saat datang ke tkp kita juga melihat kondisi medan kecelakaan dimana kecelakaan tersebut terjadi, kita kan bisa memperkirakan apa-apa saja yang harus dibawa pada saat itu juga.” (wawancara 8 Oktober 2012)

Hal tersebut di dukung oleh Penyidik laka, AIPTU Sumarno :

“saat meluncur ke TKP kecelakaan, Satlantas ini bergerak sesuai aturan, kita meluncur dengan mobil laka yang di depan itu mas.. dan di dalamnya sudah ada alat-alat untuk penanganan disana. Ada meteran, segitiga kerucut, police line, kamera dan alat-alat lainnya..” (wawancara 8 Oktober 2012)

Berdasarkan pemaparan di atas maka dapat diketahui bahwa secara sigap petugas kepolisian akan langsung mendatangi lokasi kecelakaan lalu lintas yang terjadi dengan membawa berbagai peralatan-peralatan yang dibutuhkan ketika mengetahui telah terjadi kecelakaan lalu lintas atau ada laporan dari masyarakat terkait kecelakaan lalu lintas tersebut.

Adapun sarana dan prasarana yang dimiliki oleh Unit Laka Satlantas Polresta Surakarta adalah sebagai berikut :

Tabel 4.10

Data Sarana dan Prasarana Unit Laka Satlantas Polresta Surakarta  
yang menunjang penanganan Laka Lantas

No	Nama Sarana dan Prasarana	Kondisi
1.	Ambulans	Baik
2.	Mobil Derek	Baik
3.	Mobil Pick Up	Baik
4.	kerucut lalu lintas	Baik
5.	lampu peringatan	Baik
6.	senter	Baik
7.	segitiga pengaman	Baik
8.	Rambu-rambu lalu lintas (petunjuk arah, batas kecepatan dan sebagainya)	Baik
9.	Kotak P3K	Baik
10.	Garis polisi (Police Line)	Baik
11.	Meteran, Pemecah Kaca, Dongkrak dan sebagainya	Baik
12.	Alat Pemadam Kebakaran (APAR)	Baik
13.	Alat-Alat Tulis	Baik
14.	Kamera	Baik

Sumber : Satlantas Polresta Surakarta, 2013

Sarana dan Prasarana tersebut dimiliki oleh Unit Laka Satlantas Polresta Surakarta dan digunakan sebagai peralatan untuk mempermudah dalam melakukan penanganan terhadap kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Kota Surakarta. Petugas yang datang ke lokasi kecelakaan juga menyesuaikan dengan kondisi kecelakaan yang terjadi. Semakin besar kecelakaan yang terjadi maka akan semakin banyak petugas yang dikerahkan dan semakin banyak pula peralatan yang dibawa untuk membantu penanganan kecelakaan lalu lintas tersebut.

Akan tetapi, yang menjadi kendala adalah apabila terjadi kecelakaan lalu lintas dan pelaku kecelakaan serta masyarakat sekitar tidak melaporkan kejadian tersebut ke Satlantas, maka Satlantas Polresta Surakarta sudah tentu tidak mengetahui kejadian tersebut dan tidak ada penanganan kecelakaan yang dilakukan oleh Satlantas. Pelaku kecelakaan lebih memilih jalan “damai” dimana kasus kecelakaan yang terjadi diselesaikan secara baik-baik oleh pihak-pihak yang mengalami kecelakaan lalu lintas tanpa melibatkan Satlantas. Mereka juga enggan untuk melaporkan kejadian tersebut karena dengan kasus kecelakaan lalu lintas yang terjadi dan mendapat penanganan dari Satlantas maka para pelaku kecelakaan tersebut harus mengurus administrasi berkas-berkas kecelakaan di Kantor Satlantas Polresta Surakarta, terlebih lagi mereka harus mengeluarkan biaya yang tidak sedikit untuk mengambil kendaraan yang terlibat

kecelakaan di Kantor Satlantas dan kendaraan tersebut tidak diambil selama proses penyidikan belum selesai. Seharusnya Satlantas Polresta Surakarta mempermudah dalam mengurus berkas kecelakaan dan pengambilan kendaraan bermotor bagi pelaku kecelakaan, agar pelaku kecelakaan dan masyarakat tersebut mempunyai kesadaran untuk melaporkan setiap kejadian kecelakaan lalu lintas ke Satlantas.

## 2. Menolong Korban Kecelakaan

Saat terjadi kecelakaan lalu lintas tentu saja ada yang menjadi korban kecelakaan dan tentu saja korban kecelakaan tersebut membutuhkan pertolongan baik secara langsung maupun tidak langsung. Secara langsung korban kecelakaan mungkin akan ditolong oleh warga sekitar di lokasi kecelakaan apabila kondisinya memungkinkan. Dalam kasus lain ada korban kecelakaan yang harus mendapatkan pertolongan secara langsung oleh kepolisian, seperti pada korban kecelakaan yang terhimpit kendaraan bermotor sehingga sulit untuk dikeluarkan dan korban yang meninggal dunia di tempat kejadian kecelakaan. Hal ini sesuai dengan pemaparan dari Kanit Laka, AKP Warsono :

“Ya kalau korbannya kan tinggal kesadaran warga masyarakat di jalan ya mas ya, ada suatu kejadian di jalan jederrr terjadi kecelakaan, terus korban, lalu lintas ambulans belum ada.... ya kita kan peduli mas, kita peduli kepada sesama masyarakat, ya kita kan tidak ada jeleknya membantu menolong. Apalagi kalau sampai ada korban yang tertindas atau terhimpit badan kendaraan, itu kan sulit untuk mengeluarkannya, sehingga dari kita sangat perlu membantu. Disisi lain kejadian mungkin.....mungkin jarak tempuh cukup jauh dan jalannya untuk menuju lokasi tkp tempat kejadian kan jalannya terlalu

*commit to user*

rumit, jalannya macet. Utamanya kan si korban, ya kita minta kesadaran warga masyarakat khususnya siapapun yang melihat kejadian minimal korban diutamakan perlu bantuan pertolongan, ditolong dulu dibantu baru kita mengatakan laporan polisi yang terdekat.” (wawancara 8 Oktober 2012)

Sesuai dengan pemaparan diatas dapat diketahui bahwa pihak kepolisian akan membantu korban kecelakaan lalu lintas dengan segera, terlebih lagi apabila kondisi korban sulit untuk ditolong masyarakat sekitar. Disamping itu kepolisian juga menghimbau kepada masyarakat agar menolong korban kecelakaan dan membawanya ke tempat aman apabila dari petugas kepolisian belum datang.

Korban kecelakaan, Faisal Pramudito juga menambahkan :

“saat kecelakaan itu saya sudah dibawa kerumah sakit kog mas, oleh masyarakat di tempat saya tabrakan. Tapi pada hari itu juga ada petugas polisi yang datang melihat kondisi saya dan menanya-nanyai tabrakan tersebut mas.” (wawancara 16 Oktober 2012)

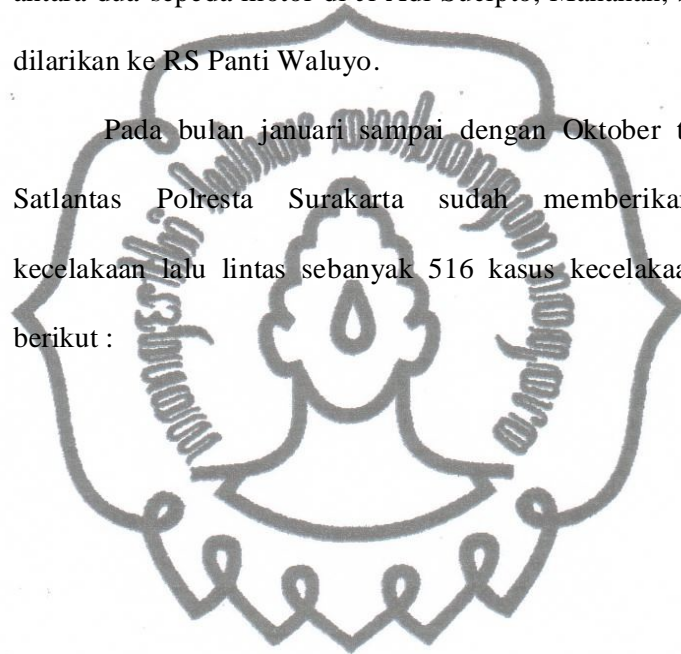
Gambar 4.4

Seorang petugas kepolisian menolong korban laka



Pada gambar di atas menunjukkan bahwa seorang petugas kepolisian juga bertanggung jawab terhadap keselamatan nyawa korban kecelakaan lalu lintas. Petugas polisi tersebut sedang menggendong seorang pelajar yang mengalami kecelakaan lalu lintas antara dua sepeda motor di Jl Adi Sucipto, Manahan, Solo dan segera dilarikan ke RS Panti Waluyo.

Pada bulan januari sampai dengan Oktober tahun 2012 ini, Satlantas Polresta Surakarta sudah memberikan penanganan kecelakaan lalu lintas sebanyak 516 kasus kecelakaan seperti tabel berikut :





Tabel 4.11

## Jumlah Laka Lintas di Surakarta

Bulan Januari – Oktober Tahun 2012

No	Bulan	Jumlah Laka	Jenis Kecelakaan Lalu Lintas			
			Meninggal Dunia	Luka Berat	Luka Ringan	Kerugian Materiil (Rp)
1	Januari	55	4	-	59	32.300.000
2	Pebruari	46	5	1	45	21.700.000
3	Maret	54	4	-	52	65.000.000
4	April	67	17	-	56	29.700.000
5	Mei	51	7	-	53	25.850.000
6	Juni	54	5	-	57	32.000.000
7	Juli	44	7	-	44	30.400.000
8	Agustus	47	3	-	56	34.700.000
9	Sepetember	56	6	-	59	18.800.000
10	Oktober	42	3	-	49	22.500.000
11						
12						
	Jumlah	516	61	1	530	312.950.000

Sumber : Satlantas Polresta Surakarta, 2012

Dari tabel tersebut menunjukkan bahwa pada tahun 2012 kecelakaan yang banyak terjadi adalah di bulan April dan dari 516 kecelakaan yang terjadi di Kota Surakarta awal Januari sampai dengan bulan Oktober 2012, Satlantas Polresta Surakarta telah memberikan *commit to user*

penanganan kepada 61 korban meninggal dunia, satu orang luka yang mengalammi luka berat dan 530 orang yang mengalami luka ringan.

Untuk kasus korban kecelakaan yang meninggal dunia, Satlantas Polresta Surakarta mempunyai kendaraan operasional Ambulans sendiri untuk mempercepat proses evakuasi. Hal ini sesuai dengan pemaparan dari Kanit Laka, AKP Warsono :

“.....Ambulans sudah siap.. kejadian dilaporkan bahwa ada kejadian kecelakaan dijalan A misalnya kita langsung meluncur kesana dengan membawa ambulans jika diperlukan. Hal kadang-kadang warga masyarakat itu gak mau untuk kesadarannya untuk menolong apalagi jika dimintai keterangan polisi sebagai saksi untuk membantu korban kecelakaan tersebut sebenarnya, masyarakat itu pada gak mau. Padahal sebenarnya itu kan gak papa. Polisi menyanyi itu kan untuk memudahkan penyidikan dan mensinkronkan hasil dilapangan dan berita yang kita terima itu hlo mas.” (wawancara 8 Oktober 2012)

Lebih lanjut, penyidik laka, AIPTU Sumarno menambahkan :

“.....armada kita cukup memadai mas. Pada saat kita terjun ke TKP, kita menggunakan satu unit mobil laka dari sini, yang modelnya seperti pick up itu hlo mas. Itu kan nanti untuk membawa sepeda motor yang mengalami eee mengalami kecelakaan. Kalau sampai ada korban yang MD, meninggal dunia kita juga membawa ambulans dari sini.” (wawancara 8 Oktober 2012)

Gambar 4.5

Armada Ambulans Milik Satlantas Polresta Surakarta



Selain itu pertolongan kepada korban kecelakaan tidak secara langsung yang ditangani oleh korban kecelakaan adalah mendapatkan asuransi jasa raharja, karena asuransi jasa raharja dapat diklaim salah satu syaratnya adalah ditangani oleh kepolisian untuk mendapatkan berkas dokumen atau formulir, seperti yang diungkapkan oleh Kanit Laka, AKP Warsono sebagai berikut ini :

“.....Ya alurnya kan nanti ada laporan, laporan polisi, betul itu ada kecelakaan, dilengkapi dokumen administrasi dari sini. Bentuk laporan polisinya, berita acara saksi, berita acara eee... gambar sketsa tkp, dilengkapi dengan visum, terus dilengkapi dengan dokumen-dokumen milik pribadi, identitas jadi harus betul-betul jasa raharja itu dilengkapi dengan surat-

*commit to user*

surat kendaraan bermotor, kalo gak ada suratnya gak dapat jasa rahrarja. Stnk kan itu kan setiap kita pajek itu kan dibelakang ada swdl swdkllj, sumbangan wajib dana kecelakaan lalu lintas jalan. Disitu dikumpulkan eee... untuk membayar para-para korban yang sedang warga-warga yang mengalami kecelakaan.” (wawancara 8 Oktober 2012)

Korban kecelakaan, Faisal Pramudito menambahkan :

“saya kira itu ambil uang jasa rahrarjanya di Satlantas Surakarta mas, ternyataambilnya di kantor jasa rahrarja sendiri. Waktu itu dari polisi hanya membantu mengurus berkas-berkas persyaratan untuk pencairan jasa rahrarja itu terus baru dibawa ke kantor jasa rahrarja.” (wawancara 16 Oktober 2012)

Penyidik laka, AIPTU Sumarno juga menambahkan :

“Ya harus ada laporan polisi dulu, jadi kecelakaan itu masuk ke polisi, nanti kan dibuat laporan polisi, nah kemudian dari polisi nanti dibuatkan surat rumah sakit atau visum jasa rahrarja, nah anti nunggu korbannya pulang dari rumah sakit, nanti kan dapat kwitansi, kwitansi rumah sakit. Terus Kalau perawatan, persyaratannya ktp, ktp korban, terus semua kwitansi, visum tadi. Terus kalo biayanya habisnya lebih dari 5 juta buka rekening BRI. Itu yang perawatan ya mas. Kalau yang meninggal, meninggal dunia, kalau itu bapak atau ibu siapkan ktp ahli waris, kk, surat nikah, surat ahli waris ada blangkonya, kalau sempat dirawat ya tambah kwitansi tadi, kalau gak sempat dirawat ya itu saja.. ya itu kan dari si korban, nanti dari sini ditambah pengantar laporan polisi, gambar sket tkp, fotocopy stnk.” (wawancara 8 Oktober 2012)

Jadi dengan demikian Satlantas Polresta hanya membantu korban kecelakaan untuk mengurus berkas-berkas persyaratan yang akan digunakan untuk mengklaim asuransi jasa rahrarja tersebut. Baru setelah itu pihak korban yang membawa persyaratan yang dibutuhkan ke kantor jasa rahrarja.

Akan tetapi tidak semua jenis kecelakaan bisa mendapatkan asuransi kecelakaan. Meskipun kecelakaan lalu lintas tersebut sudah ditangani oleh kepolisian. Hal ini seperti dipaparkan oleh Kanit Laka, AKP Warsono :

“Belum tentu.....belum tentu.... Yang namanya kecelakaan itu beberapa kategori kecelakaan, yang bisa di klaim jasa raharja itu kan, ee kecelakaan dan mengalami rawat inap dan pengobatan dan yang tidak bisa diklaim kan jasa raharja itu 1. Kecelakaan tunggal tidak bisa 2. Mengendarai kendaraan bermotor itu mengkonsumsi eeee apa sejenis minum-minuman keras sejenis alkohol, itu tidak bisa diklaim jasa raharja, itu, Jadi semua jenis kecelakaan itu ada kategori, kategori yang bisa diklaim ada yang tidak, tidak semua kecelakaan dapat raharja, enggak.” (wawancara 8 Oktober 2012)

Hal ini diperkuat oleh Korban Kecelakaan lain, Intan Kusumawati :

Saya gak dapat mas.. katanya sih kalo jatuh sendiri gk dapat jasa raharja. Padahal kan saya jatuh karena kondisi jalannya gak nyawan mas, yang di rel Purwosari itu hlo. Ehhh la ini malah urusan ma polisi gk dapat jasa raharja lagi...” (wawancara 6 Oktober 2012)

Dari itu dapat diketahui bahwa korban kecelakaan yang terjadi secara tunggal dan atau korban kecelakaan tersebut dibawah pengaruh alkohol maupun obat-obatan terlarang tidak bisa mengklaim asuransi jasa raharja. Karena pada dasarnya asuransi jasa raharja merupakan asuransi yang dapat diklaim salah satunya oleh korban kecelakaan lalu lintas yang terjadi karena kelalaian pengguna jalan tetapi tidak dibawah pengaruh alkohol maupun obat-obatan terlarang. Selain itu kecelakaan yang terjadi juga mengakibatkan dua pengguna jalan atau

lebih. Akan tetapi ada juga korban kecelakaan yang tidak mendapatkan Asuransi Jasa Raharja karena syaratnya tidak memenuhi cenderung mempersalahkan hal tersebut. Pelaku kecelakaan tersebut seringkali marah-marah sendiri karena harus mengurus berkas-berkas di Satlantas Polresta Surakarta. Padahal semua ini dilakukan oleh Satlantas Polresta Surakarta hanya untuk memberikan penanganan kecelakaan kepada korban kecelakaan dan selanjutnya untuk bahan evaluasi di daerah mana saja yang sering terjadi kecelakaan serta mencari tahu apa saja yang menjadi penyebab kecelakaan tersebut.

Sedangkan besaran Asuransi Jasa Raharja sesuai dengan UU No 33 & 34 tahun 1964, ditetapkan berdasarkan Peraturan Menteri Keuangan RI No 36/PMK.010/2008 dan 37/PMK.010/2008 tanggal 26 Februari 2008 dapat digambarkan lebih jelas pada tabel berikut ini :

Tabel 4.12  
Besaran Asuransi Jasa Raharja  
Bagi Korban Kecelakaan

Jenis Santunan	Angkutan Umum	
	Darat/Laut	Udara
<b>Meninggal Dunia</b>	Rp 25.000.000,-	Rp 50.000.000,-
<b>Catat Tetap (maksimal)</b>	Rp 25.000.000,-	Rp 50.000.000,-
<b>Biaya Rawatan (maksimal)</b>	Rp 10.000.000,-	Rp 25.000.000,-
<b>Biaya Penguburan</b>	Rp 2.000.000,-	Rp 2.000.000,-

Sumber : [jasaraharja.co.id](http://jasaraharja.co.id)

Asuransi jasa raharja tersebut diperoleh oleh korban kecelakaan lalu lintas dari SWDKLLJ atau Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan dari Surat Ketetapan dan Tanda Bukti Pembayaran PKB (Pajak Kendaraan Bermotor) atau secara umum kebanyakan orang biasa menyebutnya dengan membayar pajak kendaraan bermotor yang dimilikinya masing-masing.

Tabel 4.13

## Tarif SWDKLLJ

(Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan)

GOL	JENIS KENDARAAN	TARIP SWDKLLJ	KD/SERT.	JUMLAH
A	Sepeda motor 50 cc ke bawah, mobil ambulance, mobil jenazah dan mobil pemadam kebakaran.	0	3000	3000
B	Traktor, buldozer, forklift, mobil derek, excavator, crane dan sejenisnya.	20000	3000	23000
C1	Sepeda motor, sepeda kumbang, dan scooter diatas 50 cc s/d 250 cc dan kendaraan bermotor roda tiga.	32000	3000	35000
C2	Sepeda motor dan scooter diatas 250 cc.	80000	3000	83000
DP	Pick up/mobil barang s/d 2.400 cc, sedan, jeep, dan mobil penumpang bukan angkutan umum.	140000	3000	143000
DU	Mobil penumpang angkutan umum s/d 1.600 cc.	70000	3000	73000
EP	Bus dan Microbus bukan angkutan umum.	150000	3000	153000
EU	Bus dan Microbus angkutan umum, serta mobil penumpang angkutan umum lainnya diatas 1.600 cc.	87000	3000	90000
F	Truck, mobil tangki, mobil gandengan, mobil barang diatas 2.400 cc, truck container, dan sejenisnya.	160000	3000	163000

Sumber : [jasaraharja.co.id](http://jasaraharja.co.id)

Satlantas Polresta Surakarta dalam memberikan penanganan kecelakaan lalu lintas sering mendapat *stigma* yang negatif dari masyarakat. Terkadang mereka saat datang di lokasi kecelakaan, korban kecelakaan sudah dibawa oleh masyarakat ke Rumah Sakit, dan ada yang beranggapan bahwa dengan adanya penanganan Satlantas

*commit to user*



malah membuat urusan menjadi sulit. Seperti yang diungkapkan oleh

Dedi Setyawan : “

Saya pernah mengalami kecelakaan mas... waktu itu saya tabrakan dengan sepeda lain. Ya kita berdua memang gak terlalu parah dan lebih memilih jalan damai. Waktu itu kami gak mau berurusan sama polisi... males... karena urusannya pasti malah ribet mas. Kita ini kan menjadi korban disini, tetapi saat berurusan dengan polisi malah lebih ribet lagi, malahan pasti harus mengeluarkan uang untuk mereka, makane milih jalan damai aja mas...” (wawancara 15 Januari 2013)

Hal ini menunjukkan bahwa kendala yang dihadapi Satlantas adalah saat mereka ingin menolong korban kecelakaan terutama pada korban yang sudah dibawa ke Rumah Sakit, mereka mendapat *stigma* yang negatif dari masyarakat dan jika tidak dihadapi dengan baik-baik maka bisa saja akan menimbulkan permasalahan yang baru. Padahal meskipun petugas Satlantas tidak secara langsung membantu korban kecelakaan di jalan, mereka akan membantu kasus kecelakaan yang terjadi dengan memberikan kemudahan dalam mengurus asuransi Jasa Raharja bagi korban kecelakaan.

### 3. Melakukan Tindakan Pertama Tempat Kejadian Perkara

Tindakan Pertama di TKP kecelakaan lalu lintas adalah tindakan Kepolisian yang harus dilakukan segera setelah terjadinya suatu peristiwa kecelakaan lalu lintas dalam bentuk penutupan dan pengamanan TKP untuk kepentingan penyelidikan dan penyidikan, selanjutnya mencegah terjadinya kemacetan ataupun kecelakaan lalu lintas lain di TKP tersebut, serta terciptanya keamanan bagi petugas,

*commit to user*

korban dan barang bukti serta pemakai jalan lainnya. Tindakan ini sesuai dengan apa yang dilakukan oleh Satlantas Polresta Surakarta sesuai dengan pemaparan Kanit Laka, AKP Warsono : “Yang terpenting kita adalah mengamankan pelaku kecelakaan dan barang bukti kecelakaan mas..” (wawancara 8 Oktober 2012)

Hal senada diungkapkan oleh penyidik laka, AIPTU Sumarno :

“Saat kita datang pertama kali di TKP itu mas, kita langsung menstrikan TKP, karena apa mas... karena hal ini sangat penting kami lakukan, agar masyarakat yang ada di sekitar TKP itu tidak merubah keadaan kecelakaan seperti saat terjadi kecelakaan, selain itu kita juga melakukan pengamanan terhadap barang bukti kecelakaan dan utamanya juga korban kecelakaan dan mengkondisikan bagaimana caranya ee... itu TKP nya itu tidak mengganggu arus kendaraan yang lain...” (wawancara 8 Oktober 2012)

Hal ini menunjukkan bahwa pentingnya tindakan yang pertama kali dilakukan oleh Satlantas Polresta Surakarta saat tiba di lokasi kecelakaan lalu lintas. Selain menolong korban pada saat itu juga, Satlantas Polresta Surakarta dapat menjaga lokasi Tempat Kejadian Perkara tetap utuh dan tidak berubah sebelum dilakukan olah TKP. Di sisi lain barang bukti kecelakaan juga dijaga agar tidak hilang atau dirusak oleh masyarakat apabila terjadi hal-hal yang tidak diinginkan. Penjagaan TKP dan barang bukti kecelakaan tersebut bisa menggunakan peralatan penunjang seperti police line, kerucut lalu lintas, rambu-rambu lalu lintas dan lampu peringatan serta menjaga agar tidak sembarangan orang bisa masuk ke TKP kecelakaan.

Akan tetapi hal tersebut bisa saja menjadi tidak dilakukan oleh Satlantas Polresta Surakarta pada saat terjadi kecelakaan lalu lintas. Hal ini dikarenakan masyarakat tidak mau melapor ke kepolisian dan pihak kepolisian juga tidak mengetahui hal tersebut. Hal ini sesuai dengan apa yang dipaparkan oleh Kanit Laka, AKP Warsono :

“kenyataannya di lapangan, ada saja kecelakaan lalu lintas yang terjadi itu tidak ditangani oleh polisi, karena kami tidak tahu telah terjadi kecelakaan mas.. terus apabila kita tahu ada kecelakaan itu yang menjadi kendala kita saat pertama kali tiba di tlp itu, korban sudah gak ada, korban sudah dibawa ke rumah sakit, terus kendaraan bermotor yang sebagai barang bukti tidak diurus dengan baik oleh masyarakat sekitar... bahkan ada kasus yang sampai-sampai warga masyarakat itu merusak kendaraan pelaku kecelakaan karena marah melihat pengendara tersebut ugal-ugal atau kebut-kebutan sebelum terjadi kecelakaan.” (wawancara 8 Oktober 2012)

Korban kecelakaan lain, Wahyu Utomo menambahkan :

“sebenere saya tidak mau berurusan dengan polisi mas, agak ribet juga pas ngurus surat-suratnya. Masalahnya saya itu juga agak sibuk saat kerja mas, jadi ya agak repot meluangkan waktu untuk ngurus berkas-berkas kecelakaan saya itu. Tapi meskipun agak ribet sedikit saya juga gak dibikin susah kog mas, lagipula alhamdulillah saya bisa dapat asuransi jasa raharja.” (wawancara 17 Oktober 2012)

Pernyataan Kanit Laka Satlantas Polresta Surakarta tersebut merupakan kendala yang harus dihadapi di lapangan saat melakukan Tindakan Pertama Tempat Kejadian Perkara. Seharusnya masyarakat saat ini harus mulai mengerti apa yang dilakukan oleh polisi itu adalah membantu masyarakat terutama yang sedang mengalami kecelakaan. Jadi ketika Satlantas Polresta Surakarta sedang melakukan tugas di

lokasi kecelakaan lalu lintas banyak juga masyarakat yang meremehkan tugas mereka. Bahkan ada juga yang hanya menonton di pinggir jalan. Padahal tindakan seperti ini justru yang menyebabkan terjadinya kepadatan arus jalan saat terjadi kecelakaan lalu lintas. Pada kasus tertentu misalnya ada mobil atau kendaraan bermotor yang menabrak pengguna jalan khususnya anak kecil atau ibu-ibu yang sedang berjalan, masyarakat yang tidak bisa diajak kerjasama justru malah main hakim sendiri, termasuk dengan merusak kendaraan yang digunakan oleh pengguna jalan yang menabrak korban kecelakaan tersebut. Padahal kendaraan tersebut akan dijadikan sebagai barang bukti pemeriksaan. Apabila kondisinya tidak sesuai pasca terjadi kecelakaan maka hal ini akan menghambat tugas kepolisian untuk melakukan pemeriksaan.

Berikut ini adalah jenis-jenis kendaraan yang terlibat didalam kecelakaan lalu lintas di Kota Surakarta, yaitu seperti tabel beriku ini.

Tabel 4.14

## Kendaraan Bermotor yang Terlibat Laka Lantas

Di Surakarta Bulan Januari – Oktober Tahun 2012

No	Bulan	Jumlah Kejadian	Jenis Kecelakaan Lalu Lintas				
			Sepeda Motor	Mobil Penumpang	Mobil Barang	Bus	Kendaraan Khusus
1	Januari	55	80	16	-	6	7
2	Pebruari	46	69	8	6	-	7
3	Maret	54	89	9	4	-	9
4	April	67	94	18	6	2	18
5	Mei	51	79	10	5	-	9
6	Juni	54	81	11	5	2	12
7	Juli	44	63	10	4	2	2
8	Agustus	47	72	11	3	1	2
9	Sepetember	56	87	4	6	4	3
10	Oktober	42	65	10	1	-	2
11							
12							
	Jumlah	516	779	107	40	9	71

Sumber : Satlantas Polresta Surakarta, 2012

Tabel tersebut menunjukkan bahwa dari keseluruhan kecelakaan yang terjadi, yang paling sering mengalami kecelakaan adalah sepeda motor. Hal ini dikarenakan banyaknya sepeda motor yang berada di jalanan dan kurangnya kehati-hatian para pengguna jalan.

#### 4. Melakukan Olah TKP (Tempat Kejadian Perkara)

Pengolahan TKP Kecelakaan Lalu lintas merupakan tindakan atau kegiatan setelah tindakan pertama di TKP. Tindakan ini dilakukan dengan maksud untuk mencari, mengumpulkan, menganalisa, mengevaluasi, bukti petunjuk, keadaan, keterangan serta identitas Tersangka guna memberi arah bagi penyidikan selanjutnya. Olah TKP ini dilakukan karena merupakan salah satu langkah yang terpenting yang dilakukan oleh Satlantas Polresta Surakarta dalam menangani kecelakaan lalu lintas.

Untuk melakukan olah TKP, ketika korban kecelakaan tidak bisa mendampingi dan mengikuti proses olah TKP di lokasi kecelakaan, Satlantas Polresta Surakarta bisa melakukan proses olah TKP tersebut dengan anggota yang ada di lokasi kecelakaan. Hal ini sesuai dengan pemaparan dari penyidik laka, AIPTU Sumarno :

“Yaa... polisi otamatis no mas.. yang terlibat di olah TKP itu polisi saja cukup. Kalau korban sakit dan dirawat di Rumah Sakit itu tidak perlu di datangkan ke lokasi kecelakaan. Kita dari kepolisian sudah cukup untuk melakukan olah TKP sendiri. Kita kan juga sudah diberi bekal kemampuan dalam bertugas mas...” (wawancara 8 Oktober 2012)

*commit to user*

Tindakan ini dilakukan karena memang yang berhak melakukan olah TKP tersebut merupakan pihak kepolisian tanpa harus melibatkan korban kecelakaan. Kecuali kalau untuk pemeriksaan baru membutuhkan keterangan dari korban, seperti yang dikatakan oleh Kanit Laka, AKP Warsono :

“Yo itu nanti kalau korbannya gak papa bisa komunikasi..bisa. tapi kalau kondisi korban kritis, mungkin di ruang ICU. Bisanya kita mengecek secara global. Nanti setelah kita menunggu kesembuhan baru kita bisa melakukan pemeriksaan-pemeriksaan, penyidikan bagi si korban. Sebenarnya saksi saja sudah cukup mas.. kalau kecelakaan, saksi sudah cukup menguatkan mas kalau kecelakaan. Bahwa kenyataannya arahnya dari mana, kajadiannya dimana. Terus... Kita bisa menyimpulkan mana yang lemah, mana yang menguntungkan, posisi itu hlo mas, dilihat dari gambar itu sudah kelihatan, tidak harus si korban diwawancarai, ndak perlu, yang penting korban kan sudah ada perwakilan keluarga, ahli waris. Hla kalau korban sudah meninggal apa harus dihidupkan lagi kan yo lucu, tidak wajib.” (wawancara 8 Oktober 2012)

Kegiatan olah TKP ini dilakukan sendiri oleh Satlantas Polresta Surakarta untuk membantu proses penyidikan pada pelaku kecelakaan pasca terjadinya kecelakaan. Olah TKP kecelakaan lalu lintas seperti yang diungkapkan Kanit Laka diatas dapat dilakukan tanpa harus melibatkan korban kecelakaan, hal ini dilakukan untuk mempercepat penanganan kecelakaan lalu lintas dan korban yang masih sakit karena kecelakaan tersebut tidak perlu memaksakan dirinya untuk berada di lokasi kecelakaan hanya untuk mengikuti proses olah TKP.

Pasca terjadi kecelakaan tersebut, Satlantas Polresta Surakarta langsung melakukan olah TKP kecelakaan, seperti yang diungkapkan oleh Kanit Laka, AKP Warsono Berikut ini :

“Ya langsung seketika nhuu...kalau kecelakaan seketika ada laporan langsung ke meluncur ke lokasi olah tkp sudah selesai dilengkapi administrasi, chekc korban posisi korban dimana kalau sudah dibawa kerumah sakit, rumah sakit mana, kita chek keberadaan si korban, dibagian apa, mungkin luka atau lecet atau bagaimana, itukan kondisinya kita lihat di lokasi kejadian juga kita chek di rumah sakit.” (wawancara 8 Oktober 2012)

Lebih lanjut penyidik laka, AIPTU Sumarno menambahkan sebagai berikut :

“.....ya memang setelah terjadi insiden tabrakan, setelah terjadi kecelakaan itu, olah TKP segera dilakukan dengan catatan apabila kondisinya memungkinkan hlo ya, dalam artian korban sudah ditolong dan medan memungkinkan untuk melakukan olah TKP... dan kegiatan olah TKP ini pasti dilakukan langsung saat itu juga saat habis terjadi kecelakaan, tanpa harus menunggu beberapa hari dulu. Kecuali untuk kecelakaan yang besar...” (wawancara 8 Oktober 2012)

Gambar 4.6

Petugas Satlantas Polresta Surakarta

Saat Melakukan Olah TKP Laka Lantas





Tindakan olah TKP ini dilakukan secara langsung karena memang prosedur tetapnya seperti ini dan memudahkan kepolisian dalam melakukan olah TKP karena masih ada masyarakat di sekitar kejadian kecelakaan yang mengetahui kecelakaan tersebut. Akan tetapi, Satlantas Polresta Surakarta seringkali menemukan kendala saat akan melakukan olah TKP. Diantaranya adalah sulinya mencari orang yang dijadikan saksi kecelakaan tersebut seperti yang diungkapkan oleh Kanit Laka, AKP Warsono berikut ini :

“.....kita ke lokasi tkp kadang-kadang kita mencari saksi saja susah untuk dijadikan saksi, kadang-kadang masyarakat itu tahu tapi pura-pura gak tahu. Gak mau kalau dijadikan saksi. Padahal itu.. apa yang dikatakan saksi itu membantu memproses tersebut. Kendalanya seperti itu. Kadang-kadang medannya susah, sulit.” (wawancara 8 Oktober 2012)

Hal serupa juga dikemukakan oleh AIPTU Sumarno :

“yang paling repot itu kadang saat kita, polisi saat mencari saksi korban mas.. banyak yang gak mau dan kadang masyarakat itu hanya menunjukkan dari sana pak dari sana, yang salah dia... yang salah dia. Nah kalau ditanya satu persatu mereka malah menyingkir.. meskipun ada juga beberapa masyarakat yang baik hati mau dimintai keterangan sebagai saksi...” (wawancara 8 Oktober 2012)

Hal tersebut menunjukkan bahwa ada masyarakat yang menolak dijadikan sebagai saksi tersebut dan pura-pura tidak tahu tersebut mungkin menganggap bahwa nanti urusan dengan polisi itu rumit dan kadang-kadang malah merepotkan dan menyusahkannya sendiri. Padahal tugas polisi disini hanyalah untuk membantu korban kecelakaan tersebut. Pihak Satlantas Polresta Surakarta sebenarnya

juga sudah memberikan sosialisasi dan himbauan kepada masyarakat untuk bisa bekerjasama dalam hal menekan angka kecelakaan dan menanganani kecelakaan lalu lintas, termasuk mau dimintai keterangan sebagai saksi untuk mempercepat dan mempermudah proses penyidikan selanjutnya.

Selain itu kendala yang dihadapi adalah kondisi TKP yang sudah tidak sesuai dengan aslinya pasca terjadi kecelakaan. Hal ini dikarenakan banyaknya masyarakat yang menonton kejadian kecelakaan tanpa memperhatikan TKP dan rusaknya kendaraan yang mengalami kecelakaan terutama kendaraan bermotor milik tersangka yang telah dirusak oleh massa sebelum ada petugas yang datang ke lokasi kecelakaan.

#### 5. Koordinasi dengan Instansi Terkait

Penanganan kecelakaan lalu lintas merupakan tugas dari kepolisian. Namun kaitannya dengan sarana dan prasarana jalan dibutuhkan kerjasama lembaga dengan Dishub Kota Surakarta.

Tabel 4.15  
Daftar Instansi yang Berkoordinasi dengan  
Satlantas Polresta Surakarta

No	Nama Instansi	Bentuk Koordinasi
1.	Dinas Perhubungan Kota Surakarta	Perbaikan dan Pemasangan Rambu- Rambu lalu lintas dan Lampu-Lampu Lalu lintas
2.	Bina Marga (DPU) Kota Surakarta	Perbaikan Kondisi Jalan
3.	Dinas Kebersihan dan Pertamanan (DKP) Kota Surakarta	Merapikan Taman dan Pohon di Bahu Jalan

Sumber : Satlantas Polresta Surakarta, 2012

Hal ini seperti diungkapkan oleh oleh AKP Syamsi Dukha selaku Kanit Dikyasa Satlantas Polresta Surakarta sebagai berikut :

“Untuk menekan angka kecelakaan, kita bekerja sama dengan dishub dalam hal kondisi jalan rambu-rambu lalu lintas. Tetapi kalau terjadi kecelakaannya yang mengurusinya kita, yang menegakkan hukumnya kita. Untuk sarana dan prasarana tersebut yang membuat dishub, sebagian atas permintaan kita, yang disebut rekayasa sebagian lagi dari dishub sendiri dari penelitian mereka. Yang dimaksud rekaya adalah disini kan ada pendidikan dan rekayasa, rekayasa gini jadi pemerintah memberi jalan, ini kamu tak kasih jalan raya, hitung diaspal jalan srettt... perempatan banyak., gak dikasih apa-apa, nah kalau setiap hari gini banyak terjadi kecelakaan, tiap hari banyak kemacetan. Harus apa, harus direkayasa, gimana, biar ada diatur. Ooo kalau disini banyak orang disini gak boleh berhenti, biar disini gak ada kecelakaan, gak boleh parkir. Jadi

*commit to user*

harus diberi tanda. Jadi dengan kata lain Yaa, yang bertanggung jawab bina marga. Haaa itu sesuai dengan kan disitu kan ada sarana dan prasarana, kalau jalan bina marga dpu, kalau taman dpk, kalo masalah lampu-lampu dan rambu-rambu ke dishub.” (wawancara 6 Oktober 2012)

Hal senada diungkapkan oleh AIPTU Sumarno :

“Kita dari Satlantas kan Cuma berwenang untuk penanganan kecelakaan, kalau masalah kondisi jalan, rambu-rambu, marka jalan, lampu-lampu penerangan itu kan tanggung jawab instansi lain mas dari dishub, bina marga, dpk yang pertamanan itu. Tapi dari kita memang ada rekomendasi untuk perbaikan apabila hal tersebut dapat menimbulkan kecelakaan.” (Wawancara 8 Oktober 2012)

Jadi tersebut dapat diketahui bahwa secara hukum yang mengurus terjadinya kecelakaan lalu lintas adalah Satlantas Polresta Surakarta. Sedangkan banyak juga kecelakaan yang terjadi karena kondisi jalan yang tidak rata, tidak adanya rambu-rambu jalan sebagai petunjuk bagi para pengguna jalan atau juga ada rambu-rambu jalan yang tertutup atau tidak kelihatan karena pepohonan di bahu jalan. Bina Marga yang bertanggung jawab terhadap kondisi jalan, Dinas Kebersihan dan Pertamanan (DKP), yang bertanggung jawab terhadap kondisi taman dan pepohonan di bahu jalan. Dishub yang bertanggung jawab terhadap lampu-lampu lalu lintas dan rambu-rambu jalan.

Gambar 4.7

## Pemeliharaan Prasarana Lalu Lintas



Unit Dikyasa akan memberikan rekomendasi untuk memperbaiki sarana dan prasaran lalu lintas apabila di lapangan ditemukan sarana dan prasarana yang tidak kurang baik dan sering terjadi kecelakaan di wilayah tersebut. Hal ini seperti yang disampaikan oleh Kanit Dikyasa, AKP Syamsi Dukha :

“seperti yang saya sampaikan tadi nhuu mas.. apabila di satu tempat itu sering terjadi kecelakaan, ada jalan yang berlubang, ada rambu-rambu yang tertutupi pohon, kondisi lampu ada yang mati... maka kita akan membuat semacam rekomendasi dalam bentuk surat rekomendasi berdasarkan hasil penelitian dari kami kemudian akan kami sampaikan ke dishub, bina marga maupun ke dkp, tergantung siapa yang berhak menanganinya...” (wawancara 6 Oktober 2012)

Hal senada juga disampaikan oleh AIPTU Sumarno :

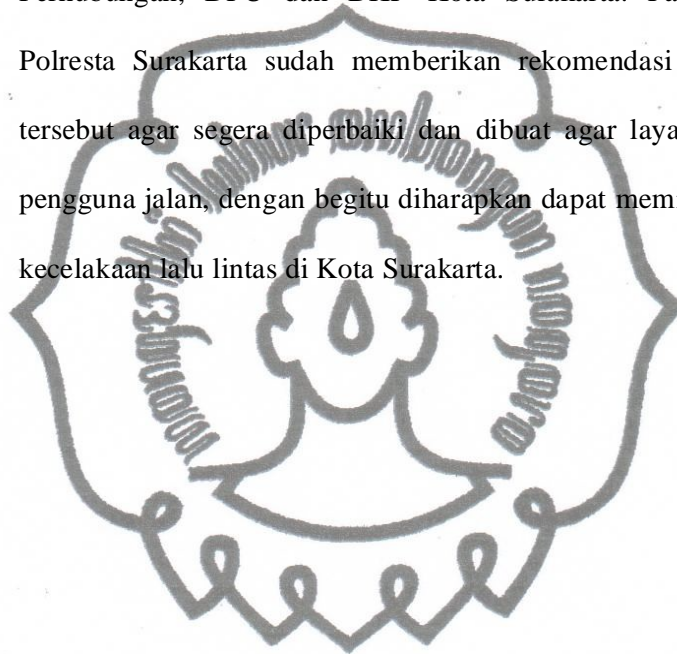
“kondisi jalan layak tidaknya, rambu-rambu, lampu jalan... itu semua kan sudah ada yang menangani mas, kita hanya bisa memberikan rekomendasi kepada bina marga apabila ada jalan yang rusak, lagipula anggaran dari negara untuk semua perbaikan kondisi jalan itu kan adanya di mereka bukan di kita” (wawancara 8 Oktober 2012)

Dari pernyataan tersebut menunjukkan bahwa terkait koordinasi yang dilakukan oleh Satlantas Polresta Surakarta hanya memberikan rekomendasi terhadap instansi terkait untuk mengantisipasi terjadinya kecelakaan lalu lintas. Selain itu anggaran yang diberikan oleh pemerintah untuk perbaikan sarana dan prasarana jalan diberikan kepada instansi Dishubkominfo, DPU, DPK Kota Surakarta. Jadi dengan kata lain Satlantas Polresta Surakarta tidak dapat memperbaiki sarana dan prasarana yang kurang layak karena memang tidak ada anggaran yang diberikan dan itu bukan tugas dan tanggung jawab dari Satlantas Polresta Surakarta sendiri. Hal seperti itulah yang menjadi kendala Satlantas Polresta Surakarta, terutama untuk mengendalikan dan mengurangi angka kecelakaan lalu lintas di Kota Surakarta.

Selain itu kendala lainnya adalah masih adanya kondisi jalan yang berlubang dan tidak nyaman untuk dilewati. Ada juga rambu-rambu lalu lintas yang tidak terlihat jelas oleh pengguna jalan karena terhalangi pepohonan di bahu jalan dan masih ada lampu lalu lintas yang mati. Kondisi tersebut tentu saja bisa mengakibatkan terjadinya kecelakaan lalu lintas, baik kecelakaan karena jatuh sendiri maupun

*commit to user*

kecelakaan yang mengakibatkan kendaraan lebih dari satu karena kurangnya kesadaran pengguna jalan dan fasilitas penunjang jalan tidak berfungsi dengan baik. Kondisi tersebut tidak langsung diperbaiki oleh instansi terkait, dalam hal ini adalah Dinas Perhubungan, DPU dan DKP Kota Surakarta. Padahal Satlantas Polresta Surakarta sudah memberikan rekomendasi kepada instansi tersebut agar segera diperbaiki dan dibuat agar layak dilewati oleh pengguna jalan, dengan begitu diharapkan dapat meminimalisir angka kecelakaan lalu lintas di Kota Surakarta.



## BAB V

### PENUTUP

#### A. Kesimpulan

Berdasarkan penelitian yang dilakukan dapat diambil kesimpulan bahwa Peranan Satlantas Polresta Surakarta dalam menangani masalah kecelakaan lalu lintas di Kota Surakarta sudah berjalan dengan cukup baik. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Satlantas Polresta Surakarta telah melaksanakan penanganan kecelakaan lalu lintas kepada pelaku kecelakaan lalu lintas tersebut sesuai dengan prosedur yang berlaku dan dilakukan dengan baik dan benar. Peran Satlantas Polresta Surakarta tersebut dalam memberikan penanganan kecelakaan lalu lintas dapat dijelaskan sebagai berikut :

##### 1. Mendatangi TKP Kecelakaan Lalu Lintas

Satlantas Polresta Surakarta dengan segera mendatangi lokasi terjadinya kecelakaan lalu lintas apabila ada laporan masuk terkait dengan kecelakaan yang terjadi tersebut dan dari pihak Satlantas Polresta Surakarta sendiri mengetahui bahwa telah terjadi kecelakaan lalu lintas. Saat datang ke lokasi kecelakaan, Satlantas Polresta Surakarta minimal mengirimkan 3 (tiga) petugas dan mereka juga membawa peralatan-peralatan yang nantinya akan digunakan untuk menolong korban dan melakukan olah TKP. Akan tetapi yang menjadi kendala adalah apabila telah terjadi kecelakaan dan pelaku kecelakaan lalu lintas tidak melapor ke Satlantas Polresta Surakarta. Maka dalam



hal ini Satlantas Polresta Surakarta tidak bisa berbuat apa-apa dan secara hukum tidak ada sanksi bagi pelaku kecelakaan lalu lintas yang tidak melapor ke kepolisian.

## 2. Menolong Korban Kecelakaan

Korban kecelakaan lalu lintas tentu saja sangat membutuhkan pertolongan. Satlantas Polresta Surakarta dalam hal ini terbukti memberikan pertolongan kepada korban kecelakaan tersebut dan memastikan korban berada di tempat yang seharusnya termasuk mengantar dan mengawalnya ke rumah sakit. Kendala yang dihadapi adalah apabila korban sudah dibawa ke Rumah Sakit dan petugas Satlantas baru datang, maka dari masyarakat akan memunculkan pandangan negatif terhadap mereka yang pada akhirnya berurusan dengan Satlantas akan membuat masalah menjadi sulit.

Padahal meskipun petugas Satlantas tidak bisa memberikan pertolongan kepada korban secara langsung, petugas Satlantas tentu akan membantu korban kecelakaan dalam bentuk membantu mengurus berkas-berkas yang akan digunakan untuk mengklaim asuransi jasa raharja bagi korban kecelakaan.

## 3. Melakukan Tindakan Pertama Tempat Kejadian Perkara

Tindakan pertama Tempat Kejadian Perkara yang dilakukan oleh Satlantas Polresta Surakarta selain menolong korban kecelakaan adalah melakukan pengaman TKP agar kondisinya tidak berubah pasca

terjadi kecelakaan, mengamankan barak bukti kecelakaan dan menjaga agar arus lalu lintas tidak terganggu akibat adanya kecelakaan tersebut.

Kendala yang dihadapi Satlantas adalah banyak masyarakat yang ingin menonton kecelakaan yang mana membuat arus lalu lintas menjadi tersendat, agak sulit untuk menstrikan TKP karena banyaknya masyarakat yang menonton dan terkadang ada barang bukti (kendaraan) yang telah dirusak oleh masyarakat.

#### 4. Melakukan Olah TKP (Tempat Kejadian Perkara)

Pelaksanaan olah TKP kecelakaan lalu lintas ini dilakukan oleh Satlantas Polresta Surakarta tanpa harus melibatkan korban kecelakaan. Tindakan olah TKP ini dilakukan oleh Satlantas Polresta Surakarta untuk mencari, mengumpulkan, menganalisa, mengevaluasi, bukti petunjuk, keadaan, keterangan serta identitas Tersangka. Hal ini dimaksudkan untuk membantu proses penyidikan selanjutnya.

Kendala yang dihadapi dalam melakukan olah TKP adalah Sulit mencari orang yang mau dijadikan saksi kecelakaan lalu lintas dan kondisi TKP dan barang bukti kecelakaan ada yang rusak karena kerumunan masyarakat yang menyaksikan kecelakaan, sehingga membuat proses penyidikan lebih sulit.

#### 5. Koordinasi dengan Instansi Terkait

Untuk mengurangi dan menekan angka kecelakaan lalu lintas, Satlantas Polresta Surakarta berkoordinasi dengan beberapa instansi terkait dengan sarana dan prasarana lalu lintas seperti Dinas

Perhubungan Kota Surakarta dalam hal Perbaikan dan Pemasangan Rambu-Rambu lalu lintas dan Lampu-Lampu Lalu lintas, Bina Marga (DPU) Kota Surakarta dalam hal perbaikan kondisi jalan agar nyaman dilalui oleh pengguna jalan, dan Dinas Kebersihan dan Pertamanan (DKP) Kota Surakarta dalam hal merapikan taman dan pepohonan di bahu jalan agar tidak mengganggu pengguna jalan termasuk menutupi rambu-rambu lalu lintas dan mengganggu penerangan jalan. Koordinasi tersebut dilakukan oleh Satlantas Polresta Surakarta dengan cara memberikan surat rekomendasi kepada instansi tersebut terkait dengan sarana dan prasarana lalu lintas yang perlu diperbaiki karena dapat dan telah menimbulkan kecelakaan lalu lintas. Akan tetapi, kendala yang dihadapi adalah rekomendasi tersebut tidak segera di proses untuk segera melakukan perbaikan sarana dan prasarana lalu lintas.

## B. Saran

Berdasarkan penelitian yang dilakukan, maka saran yang dapat peneliti sampaikan kepada Satlantas Polresta Surakarta terkait dengan penanganan Kecelakaan Lalu Lintas adalah sebagai berikut :

1. Satlantas Polresta Surakarta harus lebih intensif melakukan Patroli untuk mengantisipasi terjadinya kecelakaan lalu lintas, tidak hanya dilakukan Patroli saat pagi dan sore hari. Akan tetapi pada siang hari juga perlu dilakukan Patroli, mengingat kecelakaan bisa terjadi sewaktu-waktu.
2. Kurangnya kesadaran masyarakat untuk melaporkan kejadian kecelakaan lalu lintas kepada Satlantas maka perlu adanya aturan yang jelas dalam bentuk peraturan perundang-undangan mengenai kecelakaan lalu lintas yang tidak dilaporkan ke Satlantas. Selain itu juga perlu dipermudah bagi korban kecelakaan untuk mengurus berkas-berkas kecelakaan di Kantor Satlantas dan untuk pengambilan kendaraan bermotor yang di sita sebagai barang bukti oleh Satlantas.
3. Perlu peningkatan koordinasi dalam bentuk rapat dengan Dinas perhubungan, Bina Marga (DPU) dan Dinas Kebersihan dan Pertamanan kota Surakarta agar surat yang direkomendasi untuk perbaikan sarana dan prasarana lalu lintas dapat dengan segera diperbaiki serta ikut membantu dalam perawatan dan perbaikan sarana dan prasarana lalu lintas tersebut.