



Efektivitas Fungsi Kepolisian Dalam Penegakan Hukum Tindak Pidana Kecelakaan Lalu Lintas

Fatur Rochman¹, La Ode Husen² & Hardianto Djanggih³

¹ Magister Ilmu Hukum Universitas Muslim Indonesia

^{2,3}Fakultas Hukum Universitas Muslim Indonesia

Email: fatchurrochman@gmail.com

Artikel info

Artikel history:

Received; 19-02-2020

Revised: 11-03-2020

Accepted: 20-06-2020

Published: 25-07-2020

Keywords:

Function; Police;

Criminal act; Traffic

Abstract. *The purpose of this research is to analyze the effectiveness of the police force in the enforcement of traffic criminal offenses in the Makassar police area. The results of the study: Police functions in law enforcement of traffic crime in the Makassar Regional Police Law Area are effective. This is related to the Police have conducted socialization related to travel made on the highway and conducting traffic engineering to encourage improvement or follow the traffic traffic effort. Factors that influence police policy in enforcing traffic accidents in the Makassar Polrestabes jurisdiction are factors of legal substance, legal structure, advice and infrastructure as well as public legal awareness. The meaning is the main thing in the field of police functions in law enforcement of traffic crimes in the Makassar Polrestabes area.*

Abstrak. *Tujuan penelitian untuk menganalisis efektivitas fungsi kepolisian dalam penegakan hukum tindak pidana kecelakaan lalu lintas di wilayah hukum Polrestabes Makassar. Hasil penelitian: Fungsi kepolian dalam penegakan hukum tindak pidana kecelakaan lalu lintas di wilayah Hukum Polrestabes Makassar sudah efektif. Hal ini didasarkan bahwa Kepolisian telah melaksanakan sosialisasi berkaitan dengan ketertiban berkendara di jalan raya dan melakukan rekayasa lalu lintas untuk mengantisipasi terjadinya pelanggaran atau tindak pidana lalu lintas. Faktor-faktor yang mempengaruhi efektivitas fungsi kepolisian dalam penegakan hukum tindak pidana kecelakaan lalu lintas di wilayah hukum Polrestabes Makassar adalah faktor substansi hukum, struktur hukum, saran dan prasarana serta kesadaran hukum masyarakat. Faktor tersebut menjadi hal utama dalam teralisasinya suatu efektivitas fungsi Kepolisian dalam penegakan hukum tindak pidana lalu lintas di wilayah Polrestabes Makassar.*

Kata Kunci:

Fungsi; Kepolisian;
Tindak Pidana; Lalu
Lintas

Corresponden author:

*Email: atrchurrochman@gmail.com

Artikel dengan akses terbuka dibawah lisensi CC BY



PENDAHULUAN

Keamanan, Keselamatan, Ketertiban dan Kelancaran lalu lintas merupakan salah satu bagian yang penting dalam mendukung terciptanya kondisi perekonomian, industri dan pariwisata yang selalu dinamis seiring dengan perkembangan kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi (Lufpi, Mayastinasari & Earlyanti, 2018). Namun dalam prakteknya, penyelenggaraan transportasi itu seiring mengalami hambatan yang berdampak luas pada jasa pemakai jasa transportasi maupun masyarakat umum (Mulyani, Njatrijani & Lestari, 2017). Untuk mengantisipasi berbagai hambatan dan kelemahan system lalu lintas oleh pengguna jalan, maka pemerintah mengeluarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang bertujuan untuk menjamin keselamatan manusia dalam hubungannya dengan para pengguna jalan, angkutan dan kendaraan bermotor yang kesemuanya memiliki resiko tinggi dalam praktek berlalu lintas di jalan raya, kelangsungan ketertiban berlalu lintas serta kehidupan manusia Junef, 2014).

Ketertiban lalu lintas bisa tercapai tidak hanya di dukung oleh penegak hukum terhadap pelanggaran lalu lintas saja, namun juga dengan upaya untuk menciptakan kesadaran dalam berlalulintas itu sendiri (Sasambe, 2016). Kesadaran berlalu lintas sebagai salah satu bentuk dari kesadaran hukum pada umumnya, akan dapat menciptakan ketertiban dan kelancaran lalu lintas yang terjamin. Apabila para pengguna jalan umum, termasuk pejalan kaki dan pemakai kendaraan bermotor telah sadar memenuhi tata tertib dan sopan santun lalu lintas sebagai sikap diri, maka kecelakaan lalu lintas yang terjadi dikarenakan faktor non manusia, bukan akibat kelalaian yang dilakukan oleh manusia seperti yang saat ini terjadi (Hartanto, 2015). Perilaku para pemakai jalan dalam mematuhi aturan lalu lintas harus dilaksanakan dengan sebaik-baiknya demi terciptanya keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas. Kesopansantunan pemakai jalan merupakan kunci pokok terciptanya kenyamanan dan kelancaran lalu lintas (Pamungkas, 2014).

Dari rangkaian tugas penegakan hukum dapat diketahui bahwa tugas Kepolisian bukan merupakan tugas yang ringan. Dengan segala keterbatasan, keterampilan dalam melakukan penyidikan masih tetap harus di tingkatkan guna “mengajar” modus kriminalitas yang semakin kompleks (Koni, 2020). Perlunya Polri untuk secara konsisten dan konsekwen melakukan pembenahan bertujuan agar Polri mampu menjaga eksistensinya ditengah perubahan lingkungan yang begitu cepat, mengingat Polri dalam kiprahnya senantiasa dihadapkan pada beragam tantangan yang semakin berat dan kompleks. Sekalipun demikian ditengah-tengah pembenahan yang dilakukan Polri menuju performa yang profesional, bermoral, dan modern tidak jarang Polri harus berhadapan dengan kritikan/cacian dari masyarakat, terkait performa dari anggota/institusi dalam menangani perkara-perkara penyidikan tindak pidana yang dianggap belum sesuai dengan harapan masyarakat (Mahayoni, 2016).

Bekerjanya penegak hukum sebagai pranata penyelesaian sengketa yang melayani kehidupan sosial, maka dalam pelaksanaannya tidak dilihat sebagai suatu badan yang otonom di dalam masyarakat, melainkan diterima sebagai lembaga penegakan hukum yang merupakan bagian dari keseluruhan nilai-nilai dan proses-proses yang bekerja dalam masyarakat itu sendiri (Lubis, 2018) (Djanggih & Ahmad, 2017).

Peristiwa kecelakaan lalu lintas sering kali menyedot perhatian masyarakat terlebih sampai merenggut korban jiwa. Tapi setelah itu proses hukumnya sunyi sepi (Ulya,

Ratnawati, & Kumboyono, 2018). Bahkan tidak banyak mengetahui akhir proses hukumnya, apakah berakhir di meja Polisi atau diketuk palu hakim. Berbeda halnya dengan proses hukum peristiwa kriminalitas publik tidak hanya mengetahui atau minimal mendengar peristiwa tindak kriminal itu, tetapi mereka juga mengetahui akhir proses hukumnya. Minimal mendengarkan vonis yang dijatuhkan hakim (Christianto, 2011).

Kenyataan menunjukkan, data kecelakaan di Makassar pada tahun 2017 sebanyak 1.751 kasus dengan korban meninggal dunia 107 jiwa, 6 orang luka berat, 1.873 luka ringan dan kerugian material sebesar Rp. 2.118.141.000 (Hms/Da, <http://polrestabesmakassar.com>, diakses 2 september 2019. Selama masa operasi patuh 2019, Satlantas Polrestabes Makassar juga menghimpun data kecelakaan lalu lintas. Pada periode tersebut, tercatat ada 43 kasus dengan dua korban tewas dan 52 orang korban luka ringan. Jumlah kasus kecelakaan sedikit menurun dibandingkan masa operasi patuh 2018, dengan total 68 kasus. Namun kerugian yang ditaksirkan dari kecelakaan naik dari Rp. 79 juta lebih menjadi Rp. 89 Juta lebih

Tujuan penelitian ini Untuk mengetahui dan menganalisis efektivitas fungsi kepolisian dalam penegakan hukum tindak pidana kecelakaan lalu lintas di wilayah hukum Polrestabes Makassar. Untuk menganalisis Faktor-faktor yang mempengaruhi efektifitas fungsi kepolisian dalam penegakan hukum tindak pidana kecelakaan lalu lintas di wilayah hukum Polrestabes Makassar.

Berdasarkan uraian dan penjelasan pada latar belakang masalah yang telah dikemukakan sebelumnya, maka yang menjadi rumusan masalah pada penelitian ini adalah: Bagaimanakah efektivitas fungsi kepolisian dalam penegakan hukum tindak pidana kecelakaan lalu lintas di wilayah hukum Polrestabes Makassar? Faktor-faktor apakah yang mempengaruhi efektifitas fungsi kepolisian dalam penegakan hukum tindak pidana kecelakaan lalu lintas di wilayah hukum Polrestabes Makassar.

METODE PENELITIAN

Tipe penelitian ini adalah Penelitian hukum empiris. Sifat penelitian ini adalah deskriptif dan preskriptif (apa yang seharusnya), dimana perpaduan tipe ini bertujuan untuk saling mendukung dan bersinergi mengungkapkan secara empiris tentang efektifitas fungsi kepolisian dalam penegakan hukum tindak pidana lalu lintas dan faktor-faktor yang mempengaruhinya, sedangkan normatif menentukan apa yang boleh dan apa yang tidak boleh yang diatur dalam KUHP, KUHPA, UU, Perkap, dan peraturan lainnya yang ada sangkut pautnya dengan masalah hukum yang sedang ditangani

Berdasarkan ruang lingkup permasalahan yang telah diuraikan, maka lokasi penelitian yang dipilih adalah Polrestabes Makassar yang berlokasi di Jl. Ahmad Yani Nomor 9 Kota Makassar, khususnya di Unit Laka, Satuan Lalu Lintas Polrestabes Makassar. Adapun alasan pemilihan lokasi ini karena efektifitas fungsi kepolisian dalam penegakan hukum tindak pidana lalu lintas di wilayah hukum Polrestabes Makassar baik dari segi kualitas maupun kuantitas tidak dapat terelakkan sehingga menimbulkan masalah sosial ditengah masyarakat Kota Makassar, oleh karena itu sangat tepat untuk melihat dan meneliti dengan jelas apa yang menjadi obyek permasalahan dan judul penelitian, selain itu pula pihak Polrestabes Makassar telah memberikan ijin kepada penulis untuk

melakukan penelitian guna mendapatkan data yang diperlukan untuk penyusunan tesis ini.

Populasi penelitian ini adalah Polisi Satuan Lalu Lintas Polrestabes Makassar dan Masyarakat Umum serta data kasus kecelakaan lalu lintas di Polrestabes Makassar mulai tahun 2015-2019. Sampel dalam penelitian ini ditentukan sebanyak 35 responden dengan menggunakan teknik Purposive Sampling atau secara sengaja karena dianggap mampu memberikan informasi yang jelas terkait dengan efektivitas fungsi kepolisian dalam penegakan hukum tindak pidana lalu lintas di wilayah hukum Polrestabes Makassar, dimana responden terdiri atas Polisi Lalu Lintas 15 orang dan Masyarakat 15 orang.

Jenis dan Sumber Data. Data Primer adalah Sumber data primer dalam penelitian ini adalah data yang diperoleh dari hasil penelitian di lokasi penelitian, baik melalui hasil wawancara maupun dari hasil angket atau kuesioner yang diberikan kepada responden berdasarkan pertanyaan yang berkaitan dengan permasalahan ini. Data Sekunder adalah data pelengkap yang bersumber dari hasil menelaah beberapa literatur, dokumentasi, serta buku-buku, perundang-undangan dan dokumen lain yang erat kaitannya dengan materi yang diteliti termasuk berkas perkara hasil penyidikan tindak pidana lalu lintas.

Teknik Pengumpulan data. Teknik pengumpulan data primer dan sekunder yang digunakan dalam penelitian ini adalah dengan observasi, wawancara secara mendalam, studi dokumentasi, dan kuesioner (angket). Hal ini dilakukan dengan dua pendekatan yakni pendekatan lapangan (field research) dan pendekatan perpustakaan (library research).

Analisis data. Analisis data dalam penelitian ini menggunakan analisis data kuantitatif dilakukan terhadap data yang dapat dikuantifikasikan dan akan dianalisis melalui table distribusi frekuensi untuk dijadikan bahan pengambilan kesimpulan, dengan rumus sebagai berikut:

$$P = \frac{f}{n} \times 100\%$$

Keterangan:

P = Presentase

f = Fekuensi (nilai yang diperoleh)

n = Jumlah responden (jumlah seluruh nilai)

100% = angka pembulat.

PEMBAHASAN

A. Efektifitas Fungsi Kepolisian Dalam Penegakan Hukum Tindak Pidana Kecelakaan Lalu Lintas Di Wilayah Polrestabes Makassar.

Hasil wawancara dengan Kepolisian berkaitan dengan efektifitas fungsi kepolisian dalam penegakan hukum tindak pidana kecelakaan lalu lintas di Wilayah Polrestabes Makassar), polisi telah melakukan fungsinya dalam hal pencegahan dan penyelesaian terjadinya tindak pidana kecelakaan lalu lintas di wilayah hukum Polrestabes Makassar. Salah satu tindakan kepolisian adalah melakukan bimbingan berupa sosialisasi ke

sekolah-sekolah termasuk ke kampus untuk menjaga ketertiban berkendara di jalan raya yang dilakukan secara dua (2) kali sebulan.

Hasil wawancara dengan Kepolisian berkaitan dengan efektifitas fungsi kepolisian dalam penegakan hukum tindak pidana kecelakaan lalu lintas di Wilayah Polrestabes Makassar), polisi telah melakukan fungsinya dalam hal memberikan sosialisasi berkaitan dengan undang-undang lalu lintas tahun 2009 ke sekolah-sekolah, instansi pemerintah dan masyarakat pada umumnya. Melakukan pelatihan dan pengenalan tentang tata cara berlalu lintas dimulai dari usia dini dimana dibentuk pocil (polisi cilik). Membentuk organisasi pramuka, dalam hal ini Saka Bhayangkara yang merupakan perpanjangan tangan dan pembinaan dari Polri kepada pelajar.

Hasil wawancara dengan Kepolisian berkaitan dengan efektifitas fungsi kepolisian dalam penegakan hukum tindak pidana kecelakaan lalu lintas di Wilayah Polrestabes Makassar), polisi telah melakukan fungsinya dalam penegakan hukum tindak pidana kecelakaan lalu lintas dengan cara sosialisasi kepada pengguna jalan lewat media cetak Koran dan siaran lokal termasuk sosialisasi kepada para club-club motor yang terpusat di Polrestabes yang dilakukan setiap malam minggu dengan tema kumpul bareng *Bikers*.

hasil wawancara dengan Kepolisian berkaitan dengan efektifitas fungsi kepolisian dalam penegakan hukum tindak pidana kecelakaan lalu lintas di Wilayah Polrestabes Makassar), polisi telah melakukan fungsinya dalam penegakan hukum tindak pidana kecelakaan lalu lintas dengan cara melaksanakan Dikmas Lantas (Pendidikan Masyarakat Lalu Lintas), Polisi sahabat anak, *Police Goes To Campus*, Pelatihan Dikmas Lantas, *Safety Riding*. Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan tersebut, bahwa efektifitas fungsi kepolisian dalam penegakan hukum tindak pidana kecelakaan lalu lintas di Wilayah Polrestabes Makassar sudah efektif. Hal ini dibuktikan dengan tindakan yang dilakukan kepolisian dalam hal pencegahan terjadinya tindak pidana kecelakaan lalu lintas di wilayah hukum Polrestabes Makassar.

Tabel. 1 Nilai Peran Kepolisian

Kategori	Frekuensi	Kumulatif
Berperan	25	71.4 %
Tidak Berperan	10	28.6 %
Total	35	100 %

Sumber Data : Hasil Penelitian Maret 2020.

Berdasarkan tabel 1 di atas, bahwa nilai peran kepolisian khususnya pada wilayah hukum Polrestabes Makassar berkaitan dengan fungsinya dalam penegakan hukum tindak pidana kecelakaan lalu lintas adalah pihak kepolisian berperan dalam penegakan tersebut dengan persentasi 71.4 persen. Jumlah tidak berperan dikarenakan polisi kurang tanggap dalam terjadinya kecelakaan lalu lintas dengan persentasi 28.6 persen yang bersumber dari responden.

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan berkaitan dengan fungsi kepolisian dalam penegakan hukum tindak pidana lalu lintas di wilayah hukum Polrestabes Makassar dihubungkan dengan teori Efektivitas hukum dari Lawrence M. Friedman yaitu:

1. Berkaitan dengan substansi Hukum yaitu Undang-undang Nomor 2 tahun 2002 tentang Kepolisian Republik Indonesia dan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas masih relevan dengan perkembangan masyarakat dewasa ini.
2. Berkaitan dengan struktur hukum yaitu Kepolisian Republik Indonesia dalam hal ini Kepolisian pada Wilayah Hukum Polrestabes Makassar sudah efektif dalam melaksanakan fungsinya dalam hal penegakan hukum tindak pidana lalu lintas di wilayah hukum Polrestabes Makassar.
3. Berkaitan dengan budaya hukum yaitu budaya hukum masyarakat kota Makassar sangat mempengaruhi terjadinya tindak pidana lalu lintas di jalan raya. Budaya masyarakat yang cenderung bersifat ego dalam berkendara sehingga saling mendahului satu dengan yang lain menyebabkan kemacetan yang berkepanjangan dan bahkan menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas di jalan.

B. Faktor-faktor Yang Mempengaruhi Efektifitas Fungsi Kepolisian Dalam Penegakan Hukum Tindak Pidana Kecelakaan Lalu Lintas Di Wilayah Hukum Polrestabes Makassar.

Adapun faktor-faktor yang dimaksud adalah:

Table 2. Data Laka Lantas Polrestabes Makassar Tahun 2015-2019

No	Periode	Uraian			
		Meninggal Dunia	Luka Berat	Luka Ringan	Rugi Materiil
1	2015	116	57	918	1.890.980.000
2	2016	98	7	1555	2.190.176.250
3	2017	107	6	1874	2.118.141.000
4	2018	89	15	1853	2.542.190.000
5	2019	91	6	1505	1.934.470.000

Sumber Data : Hasil Penelitian Maret 2020..

Berdasarkan tabel 2 di atas bahwa jumlah laka lantas terbanyak terdapat pada tahun 2017 yaitu 1987 kasus. Jumlah korban yang meninggal dunia terbanyak yaitu 107 kasus, jumlah korban yang luka berat terbanyak pada tahun 2015 yaitu 57 kasus dan jumlah korban luka ringan terbanyak pada tahun 2017 yaitu 1874 kasus serta jumlah kerugian materiil yang disebabkan oleh kecelakaan lalu lintas terbanyak pada tahun 2018 yaitu Rp. 2.542.190.000.

Table 3. Jenis Kendaraan Terlibat Kecelakaan

No	Jenis	Periode				
		2015	2016	2017	2018	2019
1	Sepeda Motor	938	1474	1813	1730	1496
2	Mobil Penumpang	463	502	804	637	561
3	Mobil Beban	67	67	77	76	72
4	Bus	6	7	8	4	1
5	Microlet	27	24	28	20	10
6	Taxi	23	24	17	4	2
7	R3 Vlar Sejenis	2	4	8	9	8
8	Becak Motor	13	22	15	17	11
9	Sepeda Gayuh	9	16	12	11	10
10	Becak Biasa	-	1	2	3	1

Sumber Data : Hasil Penelitian Maret 2020.

Berdasarkan tabel 3 di atas, bahwa jumlah jenis kendaraan terlibat kecelakaan laka lantas terbanyak terdapat pada tahun 2017 yaitu sepeda motor dengan jumlah 1813. Jenis kendaraan yang dominan terjadi kecelakaan adalah sepeda motor dan mobil penumpang dengan frekuensi kecelakaan yang terus meningkat dari tahun 2015 sampai dengan tahun 2017.

Jumlah jenis kendaraan yang terlibat kecelakaan paling rendah pada becak biasa dari tahun 2015 sampai dengan tahun 2019 dengan jumlah keseluruhan hanya mencapai 7 kasus.

Tabel 4. Profesi Pelaku Kecelakaan

Profesi	Periode				
	2015	2016	2017	2018	2019
TNI	1	6	9	8	3
POLRI	5	12	18	19	12
PNS	16	31	67	46	26
SWASTA	311	434	490	555	401
MAHASISWA	62	98	170	137	101
PELAJAR	70	119	140	137	82
PEDAGANG	3	6	2	7	5
SOPIR	80	101	72	71	50
PETANI	1	1	-	4	2
BURUH	25	37	56	32	32
LAIN-LAIN	36	71	94	103	86

Sumber Data : Hasil Penelitian Maret 2020..

Berdasarkan tabel 4 di atas, bahwa profesi pelaku kecelakaan lalu lintas yang terbanyak adalah pada tahun 2018 profesi sebagai Swasta dengan jumlah 555 kasus. Pelajar, mahasiswa dan sopir adalah pelaku kecelakaan lalu lintas terbanyak setelah swasta dari tahun 2015 sampai tahun 2019.

Petani merupakan porofesi yang terendah sebagi pelaku kecelakaan lalu lintas dari tahun ketahun dengan jumlah keseluruhan 8 kasus.

Tabel 5. Profesi Korban Kecelakaan

Profesi	Periode				
	2015	2016	2017	2018	2019
TNI	6	10	13	12	4
POLRI	10	29	30	27	18
PNS	35	58	104	87	59
SWASTA	498	665	737	750	623
MAHASISWA	143	226	282	219	196
PELAJAR	164	297	339	409	294
PEDAGANG	7	12	8	14	11
SOPIR	10	28	13	23	8
PETANI	4	7	2	-	7
BURUH	48	66	87	49	53
LAIN-LAIN	166	262	371	360	322

Sumber Data : Hasil Penelitian Maret 2020.

Berdasarkan tabel 5 di atas, bahwa profesi korban kecelakaan lalu lintas yang terbanyak adalah pada tahun 2018 profesi sebagai Swasta dengan jumlah 750 kasus. Pelajar, mahasiswa dan lain-lain adalah korban kecelakaan lalu lintas terbanyak setelah swasta dari tahun 2015 sampai tahun 2019.

Petani merupakan profesi yang terendah sebagai korban kecelakaan lalu lintas dari tahun ketahun dengan jumlah keseluruhan 20 kasus.

Tabel 6. Usia Pelaku Kecelakaan

Usia	Periode				
	2015	2016	2017	2018	2019
0-5 Tahun	-	-	-	-	1
6-15 Tahun	32	61	64	57	71
16-20 Tahun	141	298	428	384	300
21-30 Tahun	207	227	195	213	141
31-40 Tahun	130	164	167	179	130
41-50 Tahun	65	92	127	129	95
51 Ke atas	35	74	137	157	98

Sumber Data : Hasil Penelitian Maret 2020.

Berdasarkan tabel 6 di atas, bahwa usia pelaku kecelakaan lalu lintas yang terbanyak adalah pada tahun 2017 dengan usia 16-20 Tahun, jumlah 428 kasus. Usia 16-20 tahun dan usia 31-40 tahun adalah usia dengan jumlah pelaku kecelakaan terbesar kedua dari tahun 2015 sampai dengan 2019.

Usia 0-5 tahun adalah usia pelaku kecelakaan yang sangat rendah dan hanya terdapat 1 kasus.

Tabel 7. Usia Korban Kecelakaan

Usia	Periode				
	2015	2016	2017	2018	2019
0-5 Tahun	33	47	60	47	47
6-15 Tahun	124	197	205	229	170
16-20 Tahun	220	383	395	408	351
21-30 Tahun	305	423	539	527	393
31-40 Tahun	154	224	264	230	182
41-50 Tahun	120	166	217	210	168
51 Ke atas	135	220	306	306	292

Sumber Data : Hasil Penelitian Maret 2020.

Berdasarkan tabel 7 di atas, bahwa usia korban kecelakaan lalu lintas yang terbanyak adalah pada tahun 2017 dengan usia 21-30 Tahun, jumlah 539 kasus. Usia 6-15 tahun, 16-20 tahun dan usia 31-40 tahun adalah usia dengan jumlah pelaku kecelakaan terbesar kedua dari tahun 2015 sampai dengan 2019 .

Usia 0-5 tahun adalah usia pelaku kecelakaan yang rendah dan terdapat 234 kasus dari tahun 2015 sampai dengan tahun 2019.

Tabel 8. Waktu Kejadian Kecelakaan

Waktu Kejadian	Periode				
	2015	2016	2017	2018	2019
06.00-09.00 wita	144	196	221	191	152
10.00-12.00 wita	106	194	281	275	230
13.00-16.00 wita	167	213	313	278	191
17.00-20.00 wita	157	222	254	254	223
21.00-23.00 wita	115	206	293	331	249
24.00-06.00 wita	121	190	209	175	178

Sumber Data : Hasil Penelitian Maret 2020

Berdasarkan tabel 8 di atas, bahwa waktu kejadian kecelakaan lalu lintas yang terbanyak adalah pada tahun 2018 dengan waktu 21.00-23.00 wita, jumlah 331 kasus. 06.00-09.00 wita, 13.00-16.00 wita, 17.00-20.00 wita dan 24.00-06.00 wita adalah waktu kejadian kecelakaan terbesar kedua dari tahun 2015 sampai dengan 2019 .

Tabel 9. Pendidikan Pelaku Kecelakaan

Pendidikan	Periode				
	2015	2016	2017	2018	2019
Sekolah Dasar	24	70	127	106	67
Sekolah Menengah Pertama	109	156	191	151	93
Sekolah Menengah Atas	365	542	539	645	469
Perguruan Tinggi	112	148	261	217	151

Sumber Data : Hasil Penelitian Maret 2020

Berdasarkan tabel 9 di atas, bahwa pendidikan pelaku kecelakaan lalu lintas yang terbanyak adalah pada tahun 2018 dengan pendidikan Sekolah Menengah Atas (SMA), jumlah 645 kasus. Pendidikan Sekolah Menengah Pertama (SMP) dan Perguruan Tinggi adalah kategori pendidikan pelaku kecelakaan yang terbesar kedua dari tahun 2015 sampai dengan 2019.

Pendidikan Sekolah Dasar (SD) adalah kategori pendidikan pelaku kecelakaan yang relatif rendah dan terdapat 394 kasus dari tahun 2015 sampai dengan tahun 2019.

Tabel 10. Pendidikan Korban Kecelakaan

Pendidikan	Periode				
	2015	2016	2017	2018	2019
Sekolah Dasar	116	199	270	267	222
Sekolah Menengah Pertama	170	286	364	310	216
Sekolah Menengah Atas	574	848	865	974	847
Perguruan Tinggi	200	284	424	362	283

Sumber Data : Hasil Penelitian Maret 2020

Berdasarkan tabel 10 di atas, bahwa pendidikan korban kecelakaan lalu lintas yang terbanyak adalah pada tahun 2018 dengan pendidikan Sekolah Menengah Atas (SMA), jumlah 974 kasus. Pendidikan Sekolah Menengah Pertama (SMP) dan Perguruan Tinggi adalah kategori pendidikan pelaku kecelakaan yang terbesar kedua dari tahun 2015 sampai dengan 2019.

Pendidikan Sekolah Dasar (SD) adalah kategori pendidikan pelaku kecelakaan yang relatif rendah dan terdapat 1074 kasus dari tahun 2015 sampai dengan tahun 2019.

Berdasarkan tabel di atas, bahwa pendidikan responden dapat mempengaruhi efektifitas fungsi kepolisian dalam penegakan hukum tindak pidana kecelakaan lalu lintas Di Wilayah Hukum Polrestabes Makassar. Hasil penelitian ini bahwa yang menjadi fokus peneliti adalah responden yang tingkat pendidikannya yaitu Sekolah Menengah Atas (SMA) ini disebabkan karena jumlah korban kecelakaan lalu lintas terbesar disebabkan oleh remaja.

Tabel 11. Nilai substansi Hukum

Kategori	Frekuensi	Kumulatif
Sesuai	26	74.3 %
Tidak Sesuai	9	25.7 %
Total	35	100 %

Sumber Data : Hasil Penelitian Maret 2020

Berdasarkan tabel 11 di atas dengan nilai substansi hukum dapat menjadi faktor yang mempengaruhi efektivitas fungsi kepolisian dalam penegakan hukum tindak pidana kecelakaan lalu lintas Di Wilayah Hukum Polrestabes Makassar. Hasil penelitian menjelaskan bahwa substansi hukum yang berkaitan dengan undang-undang nomor. 2 tahun 2002 tentang Kepolisian Republik Indonesia sudah sesuai dengan perkembangan masyarakat Makassar pada umumnya. Ini dibuktikan dengan hasil persentasi yang menunjukkan bahwa 74.3 persen dari responden memilih sesuai terhadap diberlakukannya undang-undang tersebut.

Persentasi 25.7 persen bahwa undang-undang nomor.2 tahun 2002 ini tidak sesuai sehingga perlu untuk dilakukan revisi.

Tabel 12. Bentuk Jalan

Jalan	Periode				
	2015	2016	2017	2018	2019
Lurus	590	986	1272	1227	953
Tikungan	19	3	15	6	6
Pertigaan	128	93	95	70	81
Perempatan	66	135	181	220	170
Perlimaan	7	4	8	2	1
Jalan Rusak	8	2	7	26	5
Terhalang	-	-	1	1	-
Jalan Licin	-	-	-	3	-
Tidak Ada Lampu	-	-	-	1	-
Tanpa Marka	-	-	-	-	-
Tanpa Rambu	-	1	1	-	1
Marka Rusak	-	-	-	-	-
Rambu Rusak	-	-	2	1	-

Sumber Data : Hasil Penelitian Maret 2020

Berdasarkan tabel 12 di atas, dengan bentuk jalan dapat menjadi faktor yang mempengaruhi kecelakaan lalu lintas Di Wilayah Hukum Polrestabes Makassar. Bentuk jalan lurus menjadi faktor utama terjadinya kecelakaan yaitu pada tahun 2017 dengan jumlah kasus 1272 kasus. Bentuk jalan pertigaan dan perempatan menjadi faktor kedua terjadinya kecelakaan akibat struktur jalan pada tahun 2015 sampai dengan tahun 2019.

Bentuk jalan tanpa marka dan marka rusak adalah struktur jalan yang tidak menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Tabel 13. Nilai Sarana dan Prasarana

Kategori	Frekuensi	Kumulatif
Terpenuhi	25	71.4 %
Tidak Terpenuhi	10	28.6 %
Total	35	100 %

Sumber Data : Hasil Penelitian Maret 2020

Berdasarkan tabel 13 di atas dengan nilai Sarana dan Prasarana dapat menjadi faktor yang mempengaruhi efektifitas fungsi kepolisian dalam penegakan hukum tindak pidana kecelakaan lalu lintas Di Wilayah Hukum Polrestabes Makassar. Hasil penelitian menjelaskan bahwa sarana dan prasarana yang dimiliki oleh kepolisian khususnya kepolisian Polrestabes Makassar sudah terpenuhi. Ini dibuktikan dengan hasil persentasi yang menunjukkan bahwa 71.4 persen dari responden memilih terpenuhi.

Persentasi 28.6 persen pendapat responden bahwa sarana dan prasarana kepolisian khususnya di Polrestabes Makassar tidak terpenuhi ini dikarenakan responden menganggap bahwa pemasangan rambu-rambu lalu lintas adalah tugas penuh dari kepolisian sehingga responden memilih tidak terpenuhi.

Berdasarkan tabel 12 dan tabel 13, bahwa Kepolisian Polrestabes Makassar harus bersinergi dengan pihak terkait termasuk dengan Dinas Perhubungan dan Dinas Pekerjaan Umum dalam hal infrastruktur jalan.

Tabel 14. Bentuk Kecelakaan Tabrak Lari

Periode	Kategori			
	Meninggal Dunia	Luka Berat	Luka Ringan	Kerugian Materiil
2015	22	17	184	Rp. 104.500.000
2016	15	2	307	Rp. 127.110.000
2017	15	1	471	Rp. 203.010.000
2018	11	4	426	Rp. 136.370.000
2019	13	-	427	Rp. 710.890.000

Sumber Data : Hasil Penelitian Maret 2020

Berdasarkan tabel 14 di atas, dengan bentuk kecelakaan tabrak lari yang mengakibatkan meninggal dunia terbanyak pada tahun 2015 yaitu dengan jumlah 22 kasus, mengakibatkan luka berat terbanyak pada tahun 2015 dengan jumlah 17 kasus dan mengakibatkan luka ringan terbanyak pada tahun 2017 dengan jumlah 471 kasus serta kerugian materiil terbesar pada tahun 2019 dengan jumlah Rp. 710.890.000.

Tabel 15. Bentuk Kecelakaan Tunggal

Periode	Kategori			
	Meninggal Dunia	Luka Berat	Luka Ringan	Kerugian Materiil
2015	22	3	24	Rp. 233.250.000
2016	18	-	188	Rp. 277.000
2017	15	1	469	Rp. 320.798.000
2018	15	4	450	Rp. 769.845.000
2019	18	1	75	Rp. 213.050.000

Sumber Data : Hasil Penelitian Maret 2020

Berdasarkan tabel 15 di atas, dengan bentuk kecelakaan tunggal yang mengakibatkan meninggal dunia terbanyak pada tahun 2015 yaitu dengan jumlah 22 kasus, mengakibatkan luka berat terbanyak pada tahun 2018 dengan jumlah 4 kasus dan mengakibatkan luka ringan terbanyak pada tahun 2017 dengan jumlah 469 kasus serta kerugian materiil terbesar pada tahun 2018 dengan jumlah Rp. 769.845.000.

Tabel 16. Penyebab Kecelakaan

Pengaruh	Periode				
	2015	2016	2017	2018	2019
Mengantuk	9	13	42	60	39
Lelah	7	5	34	43	21
Sakit	1	3	16	20	2
Alkohol / Obat	10	12	71	50	9
Lengah	59	46	92	141	166
Tidak Tertib	665	1113	1201	1086	948
Kecepatan	19	-	65	72	6
Lain-lain	13	-	-	-	-

Sumber Data : Hasil Penelitian Maret 2020

Berdasarkan tabel 16 di atas, penyebab kecelakaan di jalan terbanyak dipengaruhi oleh tidak tertib dengan jumlah 1201 kasus pada tahun 2017, lengah, mengantuk, kecepatan dan lelah menjadi penyebab terbesar kedua terjadinya kecelakaan lalu lintas di jalan pada tahun 2015 sampai dengan tahun 2019.

Pengaruh lain-lain memberikan dampak yang kurang terhadap terjadinya kecelakaan lalu lintas di jalan dengan jumlah 13 kasus selama tahun 2015 sampai dengan tahun 2019.

Tabel 17. Nilai Kesadaran Hukum Masyarakat

Kategori	Frekuensi	Kumulatif
Berpengaruh	30	85.7 %
Tidak Berpengaruh	5	14.3 %
Total	35	100 %

Sumber Data : Hasil Penelitian Maret 2020

Berdasarkan tabel 17 di atas, nilai pengetahuan masyarakat diungkapkan dengan tabel 14, tabel 15 dan tabel 16 bahwa dapat menjadi faktor yang mempengaruhi efektifitas fungsi kepolisian dalam penegakan hukum tindak pidana kecelakaan lalu lintas Di Wilayah Hukum Polrestabes Makassar. Oleh karena itu, ada hubungan antara bentuk kecelakaan dengan tabrak lari, bentuk kecelakaan dengan tunggal dan nilai kesadaran hukum masyarakat.

Hasil penelitian menjelaskan bahwa kesadaran hukum yang dimiliki oleh masyarakat sangat berpengaruh terhadap tingkat kecelakaan lalu lintas di jalan. Hal ini dibuktikan dengan jumlah 85.7 persen responden memberikan jawaban bahwa salah satu faktor utama terjadinya kecelakaan adalah karena kurangnya kesadaran hukum masyarakat khususnya masyarakat kota Makassar.

Persentasi 14.3 persen bahwa responden tidak mengetahui adanya fungsi kepolisian dalam penegakan hukum tindak pidana kecelakaan lalu lintas di Wilayah Hukum Polrestabes Makassar dan juga responden memberikan jawaban bahwa terjadinya kecelakaan itu bukan semata-mata kelalaian masyarakat atau kesadaran hukum masyarakat, akan tetapi juga disebabkan karena kurangnya tanda-tanda jalan sehingga menyebabkan masyarakat lalai di jalan.

Tabel 18. Substansi Hukum Dihubungkan Dengan Peran Kepolisian.

Substansi Hukum	Peran Kepolisian		Total
	Berperan	Tidak Berperan	
Sesuai	20	6	26
Persentasi	76.9 %	23.1 %	100 %
Tidak Sesuai	5	4	9
Persentasi	55.6 %	44.4 %	100 %
Total	25	10	35
Persentasi	71.4 %	28.6 %	100 %

Sumber Data : Hasil Penelitian Maret 2020

Berdasarkan tabel 18 di atas, Analisis terhadap implementasi peran kepolisian dalam penegakan hukum pidana lalu lintas pada Polrestabes Makassar dihubungkan dengan substansi hukum adalah berperan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa 71.4 persen dari keseluruhan responden menjawab berperan dalam pelaksanaan penegakan hukum pidana lalu lintas di wilayah Hukum Polrestabes Makassar.

Persentasi 28.6 persen adalah responden yang tidak berperan dalam pelaksanaan penegakan hukum pidana lalu lintas tersebut. Ini disebabkan karena responden tidak

mengetahui aturan yang berlaku yang mengatur tentang tugas, pokok dan fungsi Kepolisian serta undang-undang tentang lalu lintas jalan.

Tabel 19. Sarana dan Prasarana dihubungkan Dengan Peran Kepolisian

Sarana dan Prasarana	Peran Kepolisian		Total
	Berperan	Tidak Berperan	
Terpenuhi	22	3	25
Persentasi	88 %	12 %	100 %
Tidak Terpenuhi	3	7	10
Persentasi	30 %	70 %	100 %
Total	25	10	35
Persentasi	71.4 %	28.6 %	100 %

Sumber Data : Hasil Penelitian Maret 2020

Berdasarkan tabel 19 di atas, Analisis terhadap implementasi peran kepolisian dalam penegakan hukum pidana lalu lintas pada Polrestabes Makassar dihubungkan dengan sarana dan prasarana adalah berperan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa 71.4 persen dari keseluruhan responden menjawab berperan dalam pelaksanaan penegakan hukum pidana lalu lintas di wilayah Hukum Polrestabes Makassar.

Persentasi 28.6 persen adalah responden yang tidak berperan dalam pelaksanaan penegakan hukum pidana lalu lintas tersebut. Ini disebabkan karena rambu-rambu yang terdapat di jalan raya itu masih kurang dan jalanan banyak yang rusak sehingga meyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas. Akan tetapi, hal tersebut bukan kewenangan mutlak dari Kepolisian. Diperlukan Koordinasi antara berbagai Instansi Pemerintah yang terkait termasuk Dinas Perhubungan dan Dinas Pekerjaan Umum.

Tabel 20. Nilai Kesadaran Hukum Masyarakat dihubungkan Dengan Peran Kepolisian

Kesadaran Hukum Masyarakat	Peran Kepolisian		Total
	Berperan	Tidak Berperan	
Berpengaruh	25	5	30
Persentasi	83.3 %	16.7 %	100 %
Tidak Berpengaruh	5	0	5
Persentasi	100 %	0 %	100 %
Total	30	5	35
Persentasi	85.7 %	14.3 %	100 %

Sumber Data : Hasil Penelitian Maret 2020.

Berdasarkan tabel 20 di atas, Analisis terhadap implementasi peran kepolisian dalam penegakan hukum pidana lalu lintas pada Polrestabes Makassar dihubungkan dengan nilai masyarakat bahwa yang dimaksud dengan nilai masyarakat yaitu kesadaran hukum masyarakat itu sendiri adalah berpengaruh. Hasil penelitian menunjukkan bahwa 85.7 persen dari keseluruhan responden menjawab berpengaruh dalam pelaksanaan penegakan hukum pidana lalu lintas di wilayah Hukum Polrestabes Makassar. Ini disebabkan responden kurang berhati-hati dan lalai dalam berkendara di jalan sehingga

mengakibatkan kecelakaan lalu lintas. Pengaruh yang sangat signifikan adalah masyarakat tidak tertib dalam berlalu lintas.

Persentasi 14.3 persen adalah responden yang tidak berperan dalam pelaksanaan penegakan hukum pidana lalu lintas tersebut. Ini disebabkan karena responden tersebut tidak mendapatkan bimbingan atau sosialisasi berkaitan dengan pelaksanaan berlalu lintas di jalan yang baik.

SIMPULAN

Berdasarkan pembahasan di atas, maka dapat disimpulkan bahwa Fungsi kepolisian dalam penegakan hukum tindak pidana kecelakaan lalu lintas di wilayah Hukum Polrestabes Makassar sudah efektif. Hal ini didasarkan bahwa Kepolisian telah melaksanakan sosialisasi berkaitan dengan ketertiban berkendara di jalan raya dan melakukan rekayasa lalu lintas untuk mengantisipasi terjadinya pelanggaran atau tindak pidana lalu lintas. Faktor-faktor yang mempengaruhi efektivitas fungsi kepolisian dalam penegakan hukum tindak pidana kecelakaan lalu lintas di wilayah hukum Polrestabes Makassar adalah faktor substansi hukum, struktur hukum, saran dan prasarana serta kesadaran hukum masyarakat. Faktor tersebut menjadi hal utama dalam teralisasinya suatu efektivitas fungsi Kepolisian dalam penegakan hukum tindak pidana lalu lintas di wilayah Polrestabes Makassar.

SARAN

Berdasarkan pembahasan di atas, adapun saran sebagai berikut, terkhusus kepada Kepolisian Polrestabes Makassar untuk memberikan Sanksi sesuai dengan aturan kepada setiap pelaku tindak pidana lalu lintas dan mengefektifkan tilang elektronik. Terkhusus kepada masyarakat untuk tertib dalam berlalu lintas di jalan sehingga terhindar dari kecelakaan lalu lintas

DAFTAR BACAAN

- Christianto, H. (2011). Penafsiran hukum progresif dalam perkara pidana. *Mimbar Hukum-Fakultas Hukum Universitas Gadjah Mada*, 23(3), 479-500.
- Djanggih, H., & Ahmad, K. (2017). The Effectiveness of Indonesian National Police Function on Banggai Regency Police Investigation (Investigation Case Study Year 2008-2016). *Jurnal Dinamika Hukum*, 17(2), 152-157.
- Hartanto, W. (2015). Kesadaran Hukum Sebagai Aspek Dasar Politik Hukum Legislasi: Suatu Tinjauan Filsafat. *Jurnal Rechts Vinding: Media Pembinaan Hukum Nasional*, 4(3), 469-483.
- Junef, M. (2014). Perilaku Masyarakat Terhadap Operasi Bukti Pelanggaran (Tilang) Dalam Berlalu Lintas. *E-Journal Widya Yustisia*, 1(1), 52-60
- Koni, Y. K. (2020). Penanggulangan Dan Pencegahan Kejahatan Geng Motor Oleh Kepolisian. *Indonesian Journal of Criminal Law*, 2(1), 30-42.
- Mahayoni, M. (2016). Perlunya Penguatan Peran dan Fungsi Komisi Yudisial dalam Membangun Peradilan yang Bersih dan Berwibawa. *Problematika Hukum*, 1(2), 1-15.

- Mulyani, T., Njatrijani, R., & Lestari, S. N. (2017). Perlindungan Hukum Bagi Pengguna Jasa Angkutan Perbatasan Terintegrasi Busway. *Diponegoro Law Journal*, 6(1), 1-11.
- Pamungkas, N. S. (2014). Mengenal Perilaku Pengendara Kendaraan dalam Upaya Mencegah Terjadinya Kecelakaan di Jalan Raya. *Teknis*, 9(1), 13-18
- Lubis, M. (2018). Peranan Budaya Hukum Dalam Perspektif Pembangunan Hukum Nasional. *Jurnal Ilmiah Penegakan Hukum*, 1(1), 16-37.
- Lufpi, B., Mayastinasari, V., & Earlyanti, N. I. (2018). Strategi Penguatan Budaya Etik Berlalu Lintas. *Journal of Indonesia Road Safety*, 1(3), 157-174.
- Sasambe, R. O. (2016). Kajian terhadap Penyelesaian Pelanggaran Peraturan Lalu Lintas oleh Kepolisian. *Lex Crimen*, 5(1), 82-90
- Ulya, I., Ratnawati, R., & Kumboyono, K. (2018). Studi Fenomenologi: Pengalaman Petugas Kepolisian Dalam Memberikan Tindakan Pertolongan Pertama Korban Kecelakaan Lalu Lintas. *Majalah Kesehatan FKUB*, 4(4), 200-208.