

**ANALISIS YURIDIS TERHADAP FAKTOR-FAKTOR PENYEBAB
KECELAKAAN LALU LINTAS DAN SOLUSI PENANGANANYA
STUDI KASUS POLRES PIRU (KABUPATEN SERAM BAGIAN BARAT)**

SKRIPSI

Diajukan Untuk Mengikuti Ujian Guna Memperoleh Gelar Sarjana Hukum Pada

Fakultas Syari'ah IAIN AMBON



DI SUSUN OLEH:

HARTI NURSAIDIN

NIM: 210104011

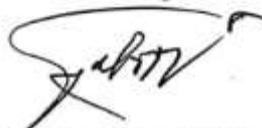
**PROGRAM STUDI HUKUM PIDANA ISLAM
FAKULTAS SYARIAH
INSTITUT AGAMA ISLAM NEGERI
(IAIN) AMBON 2025**

PENGESAHAN PEMBIMBING

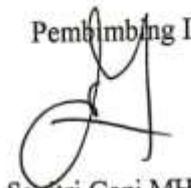
Pembimbing penulisan proposal saudara, Harti Nursaidin Nim 210104011 Mahasiswa Program Studi Hukum Pidana Islam Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Ambon, telah dengan seksama meneliti dan mengoreksi proposal penelitian yang bersangkutan dengan judul **“FAKTOR-FAKTOR PENYEBAB KECELAKAAN LALU LINTAS DAN SOLUSI PENANGANANYA”** Memandang Bahwa proposal penelitian tersebut telah memenuhi syarat untuk di seminarkan.

Menyetujui

Pembimbing I


Dr. Abd Jabar Abdul, M.Pd
196803081994031003

Pembimbing II


Evy Savitri Gani MH
198111052015032004

Mengetahui

Ketua Program Studi Hukum Pidana Islam


Syah Awaludin Uar
NIDN.2012018302

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
PENGESAHAN PEMBIMBING	ii
DAFTAR ISI.....	iii
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	9
C. Tujuan Penelitian	10
D. Manfaat Penelitian	10
E. Definisi Operasional.....	11
F. Sistematika Penulisan	13
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
A. Penelitian Terlebih Dahulu	15
B. Pengertian Lalu Lintas	22
C. Faktor-Faktor Penyebab Kecelakaan.....	29
D. Lembaga yang berkerja sama dengan kepolisian terhadap kecelakaan lalu lintas	35
BAB III METODE PENELITIAN	
A. Jenis Penelitian.....	40
B. Pendekatan Penelitian.....	40
C. Sumber Data	40

D. Tempat dan Waktu Penelitian	40
E. Fokus penelitian	40
F. Teknik Pengumpulan Data	41
G. Teknik Analisis Data	42
H. Tempat dan Waktu Penelitian	45

DAFTAR PUSTAKA

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Indonesia adalah Negara hukum (rechstaat), konsepsi ini sebelumnya hanya termaksud di dalam penjelasan Undang-undang Dasar 1945 (UUD 1945), namun setelah itu berubah dan di rumuskan dengan tegas pada pasal 1 ayat(1) dalam perubahan UUD 1945 amandemen ke-4 tahun 2022. Namun dalam praktiknya masih banyak kalangan pesimis konsep ini telah sepenuhnya dijalankan. Negara hukum seolah hanya menjadi mitos dan jargon karena ambiguitasnya yang berdasarakan rapuhnya penegakan hukum di Indonesia¹ ..

Transportasi merupakan bagian penting dalam kehidupan masyarakat modern. Dalam perkembangan zaman, kebutuhan akan mobilitas manusia dan barang menjadi semakin meningkat. Transportasi darat, laut, dan udara menjadi tulang punggung aktivitas sosial dan ekonomi. Di antara jenis transportasi tersebut, transportasi darat paling banyak digunakan karena biaya yang relatif murah dan jangkauan yang luas. Di Indonesia, transportasi darat, khususnya kendaraan bermotor, telah berkembang pesat seiring dengan urbanisasi dan pertumbuhan ekonomi. Namun, perkembangan ini juga menimbulkan berbagai tantangan yang kompleks. Salah satunya adalah meningkatnya jumlah kecelakaan lalu lintas yang terjadi hampir setiap hari. Kecelakaan ini mengakibatkan korban jiwa, kerugian materi, dan gangguan psikologis. Oleh karena itu, penting untuk

¹ Awaluddin, S. (2023). Kritik terhadap Keadilan Formal; Memahami Positivisme dan Modernitas dalam Pemikiran Fransiscus Budi Hardiman. *Eksekusi: Jurnal Ilmu Hukum dan Administrasi Negara*, 1(2), 123-139.

memahami masalah ini secara menyeluruh. Terutama melalui pendekatan hukum yang mampu memberi solusi yang tepat.

Kecelakaan lalu lintas bukan hanya masalah teknis atau mekanis semata. Ia merupakan fenomena multidimensi yang berkaitan dengan perilaku manusia, kondisi jalan, kelayakan kendaraan, serta penerapan aturan hukum yang berlaku. Dalam skala global, kecelakaan lalu lintas menjadi penyebab utama kematian ketiga setelah penyakit jantung dan stroke. Di negara berkembang, permasalahan ini lebih serius karena minimnya infrastruktur keselamatan, lemahnya penegakan hukum, serta rendahnya kesadaran hukum masyarakat. Indonesia termasuk dalam kategori negara dengan tingkat kecelakaan yang cukup tinggi. Berbagai upaya telah dilakukan pemerintah, mulai dari perbaikan sarana hingga regulasi. Namun, angka kecelakaan masih belum menunjukkan penurunan yang signifikan. Hal ini menandakan bahwa terdapat akar masalah yang perlu dianalisis secara mendalam. Salah satunya adalah efektivitas penegakan hukum dan ketepatan regulasi yang diterapkan.

Menteri perhubungan RI telah mengeluarkan peraturan nomor 26 tahun 2015 tentang standar keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan yang memanalisis terjadinya kecelakaan di jalan raya kendaraan roda dua. Banyak dari korban adalah kelompok usia produktif, yaitu 17 hingga 45 tahun. Hal ini tentu menjadi kerugian besar bagi negara karena berpengaruh terhadap produktivitas nasional. Selain itu, mayoritas kecelakaan terjadi karena faktor manusia, seperti mengemudi

dalam keadaan mabuk, melanggar rambu lalu lintas, dan berkendara tanpa SIM.² Faktor teknis seperti rem blong, lampu mati, atau kondisi jalan berlubang juga turut menyumbang terjadinya kecelakaan. Kondisi tersebut menunjukkan adanya ketidakseimbangan antara jumlah kendaraan dan kualitas pengetahuan serta kepatuhan hukum para pengguna jalan. Maka dari itu, perlu ditinjau bagaimana sistem hukum mampu menjawab tantangan ini. Termasuk di dalamnya sanksi hukum yang tegas serta edukasi hukum secara luas kepada masyarakat.

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah dasar hukum utama dalam sistem lalu lintas di Indonesia. Undang-undang ini mengatur segala aspek mulai dari hak dan kewajiban pengguna jalan, ketentuan teknis kendaraan, hingga sanksi pidana dan administratif terhadap pelanggar. Namun, implementasi undang-undang tersebut masih belum optimal di lapangan. Banyak pelanggaran yang tidak ditindaklanjuti secara tegas, baik karena keterbatasan personel, sarana pendukung, atau faktor lainnya. Selain itu, sebagian masyarakat tidak memahami isi undang-undang tersebut karena minimnya sosialisasi. Hal ini menyebabkan terjadinya pelanggaran yang berulang, bahkan dianggap biasa oleh sebagian besar pengguna jalan. Maka dari itu, penegakan hukum perlu dievaluasi dan dikuatkan agar dapat menjadi instrumen pencegahan yang efektif. Tanpa pendekatan hukum yang kuat, upaya lainnya akan sulit menghasilkan dampak yang maksimal.

Faktor manusia merupakan penyumbang terbesar dalam kasus kecelakaan lalu lintas. Perilaku sembrono, kelelahan, atau penggunaan ponsel saat berkendara

² Pinayungan, J., Kusmanto, H., & Isnaini, I. (2018). Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. *Jurnal Administrasi Publik (Public Administration Journal)*, 8 (1), 108-123.

adalah beberapa contoh pelanggaran yang sering terjadi. Banyak pengemudi yang tidak memahami etika berlalu lintas serta cenderung mengabaikan keselamatan diri sendiri dan orang lain. Hal ini diperparah dengan lemahnya sistem pendidikan lalu lintas, terutama di tingkat sekolah dan masyarakat umum. Di sisi lain, aparat penegak hukum sering kali hanya melakukan penindakan saat terjadi operasi tertentu, bukan sebagai rutinitas yang sistematis. Ketidak konsistenan ini membuat hukum tidak memiliki daya cegah yang optimal..

Selain faktor manusia, kondisi kendaraan juga berperan besar dalam terjadinya kecelakaan lalu lintas. Banyak kendaraan yang tidak layak jalan tetap beroperasi karena lemahnya sistem pemeriksaan teknis. Uji kendaraan (KIR) yang seharusnya dilakukan berkala sering diabaikan atau dipalsukan. Truk kelebihan muatan, sepeda motor modifikasi ilegal, serta kendaraan umum tanpa perawatan menjadi ancaman serius di jalan raya. Hal ini menunjukkan bahwa kontrol teknis belum berjalan maksimal dan memerlukan pengawasan hukum yang lebih ketat. Penindakan terhadap pemilik kendaraan yang lalai juga belum maksimal dilakukan. Dalam banyak kasus, kecelakaan akibat rem blong atau ban pecah terjadi karena kelalaian dalam perawatan. Ini adalah bentuk pelanggaran hukum yang memiliki konsekuensi serius. Maka, sistem hukum harus mampu mengatur dan mengawasi kelayakan kendaraan secara efektif. Tanpa pendekatan yuridis yang kuat, aspek teknis ini sulit dikendalikan dengan baik.

Faktor infrastruktur jalan juga menjadi penyebab penting dalam kecelakaan lalu lintas. Banyak ruas jalan di Indonesia yang masih dalam kondisi rusak, berlubang, atau tidak memiliki marka dan penerangan memadai. Di wilayah

pedesaan, akses jalan seringkali sempit dan tidak memiliki pembatas atau rambu keselamatan. Jalan yang licin saat hujan, tidak adanya trotoar, serta minimnya jalur khusus sepeda motor juga meningkatkan risiko kecelakaan. Pemerintah memiliki tanggung jawab hukum untuk menyediakan jalan yang aman dan laik fungsi. Kegagalan dalam menyediakan infrastruktur yang memadai merupakan bentuk kelalaian negara dalam memenuhi hak atas keselamatan warganya. Dari sisi hukum, perlu ada regulasi yang memperjelas standar kelayakan jalan dan tanggung jawab pemeliharannya. Penentuan tanggung jawab hukum dalam kecelakaan yang disebabkan oleh kerusakan jalan juga perlu diperjelas. Hal ini penting agar korban kecelakaan memperoleh keadilan yang semestinya.

Selain faktor internal seperti manusia dan kendaraan, serta faktor eksternal seperti jalan dan cuaca, aspek sistem dan kelembagaan juga memiliki peran sentral. Kelemahan koordinasi antar lembaga terkait seperti kepolisian, dinas perhubungan, dan pemerintah daerah seringkali menyebabkan tidak efektifnya penanganan kecelakaan. Contohnya, tidak adanya integrasi data kecelakaan yang valid menyebabkan sulitnya perumusan kebijakan yang tepat. Sistem informasi kecelakaan yang terfragmentasi juga menyulitkan identifikasi pola dan tren. Padahal, dari sudut pandang hukum, kebijakan publik seharusnya disusun berdasarkan data yang akurat dan terukur. Selain itu, ketidak terpaduan antara lembaga menimbulkan tumpang tindih kewenangan dalam penindakan hukum. Akibatnya, banyak pelanggaran yang lolos atau ditangani tidak secara profesional. Maka dari itu, perlu dirumuskan kerangka hukum yang mendorong integrasi kelembagaan dan sistem informasi yang terpadu. Hal ini akan memperkuat

fondasi hukum dalam menangani dan mencegah kecelakaan lalu lintas secara sistemik.

Dari berbagai faktor penyebab yang telah disebutkan, dapat disimpulkan bahwa pendekatan hukum merupakan aspek yang sangat krusial dalam upaya penanganan kecelakaan lalu lintas. Hukum tidak hanya berfungsi sebagai sarana penindakan terhadap pelanggaran, tetapi juga sebagai instrumen preventif untuk membentuk perilaku masyarakat. Dalam konteks ini, peran aparat penegak hukum seperti polisi lalu lintas menjadi sangat vital. Namun dalam praktiknya, penegakan hukum masih menghadapi banyak kendala. Mulai dari kurangnya jumlah personel, keterbatasan teknologi, hingga isu integritas dan profesionalisme aparat. Sering kali pelanggaran hanya ditindak saat operasi besar dilakukan, sedangkan dalam keseharian tidak ada pengawasan yang konsisten. Hal ini membuat hukum kehilangan daya cegahannya. Oleh karena itu, reformasi dalam sistem penegakan hukum lalu lintas menjadi sangat penting. Ini menjadi salah satu fokus utama dalam kajian yuridis yang akan dilakukan dalam penelitian ini. Penting juga untuk menyoroti bagaimana hukum memberikan perlindungan kepada korban kecelakaan lalu lintas. Banyak korban yang tidak mendapatkan keadilan karena tidak mampu membuktikan kesalahan pihak lain. Proses hukum yang rumit, biaya tinggi, dan keterbatasan akses terhadap pendamping hukum sering membuat korban menyerah di tengah jalan. Hal ini menunjukkan bahwa sistem hukum belum sepenuhnya berpihak kepada masyarakat kecil. Di sisi lain, pelaku kecelakaan seringkali lolos dari tanggung jawab atau hanya dikenakan sanksi ringan. Maka, penting untuk menelaah ketentuan dalam hukum pidana,

perdata, dan administrasi yang berkaitan dengan kecelakaan lalu lintas. Analisis yuridis dibutuhkan untuk memastikan bahwa sistem hukum mampu memberikan keadilan yang seimbang bagi semua pihak. lingkungan berkendara yang lebih aman bagi semua. Upaya ini bukan hanya tanggung jawab pemerintah, tetapi juga setiap individu yang menggunakan jalan.

Banyak faktor yang dapat mempengaruhi tingginya angka kecelakaan. Salah satu faktor yang penting adalah kondisi lalu lintas, dimana kondisi lalu lintas merupakan akumulasi interaksi dari berbagai karakteristik pengemudi, kendaraan, prasarana jalan, maupun karakteristik lingkungan.

Jalan kabaresi piru merupakan jalur utama yang menghubungkan antara kabupaten dengan kecamatan dengan desa-desa pesisir yang berada dibagian barat pulau seram . Disekitar jalan tersebut terdapat beberapa tempat wisata, diantaranya adalah kawasan wisata halong, gunung telatabis, gunung malintang dan dermaga fery, dan pantai kairatu. Ini menyebabkan daerah tersebut ramai dikunjungi oleh wisatawan, baik lokal maupun wisatawan asing. Tidak hanya itu, disekitar jalan tersebut juga terdapat tambang nikel, dan ketel minyak kayu putih dll. yang menyebabkan padatnya lalu lintas setiap terjadi pergantian jam pulang kerja. Oleh sebab itu, di Jalan kabaresi terjadi mobilisasi yang cukup besar, sehingga meningkatkan volume lalu lintas di jalan tersebut dan memunculkan potensi yang cukup besar untuk terjadinya kecelakaan.

Berdasarkan penilaian WHO dalam Badan Intelijen Negara RI tahun 2014 pada Riadi (2020) bahwa kecelakaan lalu lintas menjadi salah satu peristiwa yang

menyebabkan risiko kematian terbesar ketiga dari penyebab kematian fatal yang lain.

Kecelakaan lalu lintas merupakan segala jenis tabrakan, slip atau lost control yang menimbulkan cedera hingga kematian pada manusia maupun kerusakan barang, biasanya terjadi di jalan dan melibatkan paling sedikit satu kendaraan bermotor. Menurut informasi dari Kepolisian Piru salah satu ruas jalan yang menjadi daerah rawan kecelakaan lalu lintas adalah ruas Jalan kabaresi. Berdasarkan data kecelakaan tahun 2018-2022 yang diperoleh dari Polres 2022 Piru, kecelakaan yang terjadi di Jalan Kabaresi mencapai 50 jumlah kecelakaan dengan korban meninggal dunia sebanyak 19 orang dan luka ringan sebanyak 63 orang.

Kondisi Jalan Kabaresi Piru yang cukup kompleks ini juga menjadi salah satu pemicu tingginya kecelakaan yang sering terjadi di jalan ini. Maka dari itu, diperlukan suatu bentuk tindakan pencegahan berupa respon dari risiko yang efisien untuk meminimalisir resiko dari faktor penyebab kecelakaan lalu lintas tersebut.

Sedangkan metode analisis data yang digunakan pada penelitian ini yaitu metode Probability Impact Matrix yang merupakan metode untuk menganalisis risiko secara kualitatif berdasarkan probabilitas dan dampaknya. Dalam metode ini, hanya diperlukan data primer berupa kondisi eksisting jalan, kriteria faktor yang relevan dari studi literatur dan survei wawancara kepada responden kompeten yaitu Kepolisian Kota piru dan Dinas Perhubungan Kota kabupaten seram bagian barat, serta data sekunder berupa data jumlah kecelakaan yang

terjadi di objek studi yaitu ruas Jalan Kabaresi dari Kepolisian. Selain itu, kelebihan dari penelitian menggunakan metode ini adalah kita dapat menentukan level risikonya sehingga dalam mitigasi untuk penanganannya dilakukan atas dasar skala prioritas pada level risiko tersebut. Oleh karena itu, penulis berharap penelitian ini dapat memberikan mitigasi dan rekomendasi untuk meminimalisir risiko kecelakaan lalu lintas berdasarkan level resiko sehingga lebih efisien dan tepat sasaran untuk resiko kecelakaan yang mungkin terjadi di ruas Jalan Kabaresi.³

Berdasarkan UU No. 14 tahun 1992 Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 1 angka 7 kendaraan bermotor adalah kendaraan yang digerakan oleh peralatan teknik yang berada pada kendaraan itu, yang dimaksudkan dengan peralatan teknik dapat berupa motor atau perlatan lainnya yang berfungsi untuk mengubah suatu sumber daya energi tertentu menjadi tenaga gerak kendaraan bermotor yang bersangkutan. Pengertian kata kendaraan bermotor dalam ketentuan ini adalah terpasang pada tempat sesuai dengan fungsinya. Termasuk dalam pengertian. kendaraan bermotor adalah kereta gandengan atau kereta tempelan yang dirangkaikan dengan kendaraan bermotor sebagai penariknya.

B. Rumusan Masalah

1. Apa yang menjadi Faktor-faktor penyebab kecelakaan lalu lintas di olres piru kabupaten seram bagain barat?
2. Bagaimana Solusi penanganan kecelakaan lalu lintas di polres piru kabupaten seram bagian barat?

³ Brponeoengineering, (2021) “Analisis Faktor Penyebab Kecelakaan Dan Titik Rawan Kecelakaan”. *Jurnal teknik sipil*. Vol.5.No.1 April 2021.Halaman.374

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah, penelitian ini dilakukan dengan tujuan untuk mengetahui:

1. Untuk mengetahui Faktor-faktor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas
2. Untuk mengetahui Solusi penanganan kecelakaan lalu lintas

D. Manfaat Penelitian

a. Manfaat Praktis (Operasional)

1. Bagi pelaku Pengendara Beroda Dua, hasil dari penelitian ini dapat memberikan gambaran mengenai Faktor-faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Dan Solusi Penanganannya.

2. Manfaat Teoritis (Akademis)

- 1) Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan tambahan ilmu pengetahuan dan wawasan bagi akademisi mengenai Analisis Faktor-faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Dan Solusi Penanganannya.

- 2) Menjadikan sumber perbandingan antara teori yang telah dipelajari dengan praktik yang terjadi dan dapat digunakan sebagai tambahan referensi dan acuan serta masukan bagi peneliti selanjutnya yang ingin melakukan penelitian khususnya mengenai Faktor-faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Dan Solusi Penanganannya.

E. Definisi Operasional Judul

Dari sudut pandang hukum, kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh kelalaian dapat dikenakan sanksi pidana maupun perdata. Pasal 310 ayat (1) UULLAJ mengatur tentang sanksi pidana bagi pengemudi yang lalai sehingga mengakibatkan orang lain luka ringan. Sedangkan Pasal 1365 KUHPperdata mengatur tentang perbuatan melawan hukum yang menimbulkan kerugian pada orang lain, yang dapat dikenakan sanksi perdata berupa ganti rugi.

Penerapan sanksi pidana dan perdata secara bersamaan dapat memberikan efek jera bagi pelaku dan memberikan keadilan bagi korban. Namun, perlu adanya evaluasi terhadap implementasi sanksi tersebut agar tidak terjadi disparitas dalam penegakan hukum.

Faktor-Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas

Kecelakaan lalu lintas merupakan peristiwa yang dapat menimbulkan kerugian materiil dan immateriil bagi korban. Menurut Pasal 1 angka 28 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UULLAJ), kecelakaan lalu lintas adalah peristiwa yang terjadi di jalan raya yang melibatkan kendaraan bermotor dan/atau orang yang mengakibatkan kerugian materiil, cedera, atau meninggal dunia. Faktor penyebab kecelakaan lalu lintas dapat dikategorikan menjadi tiga, yaitu faktor manusia, faktor kendaraan, dan faktor jalan.

Faktor Manusia: Faktor manusia merupakan penyebab utama dalam terjadinya kecelakaan lalu lintas. Kelalaian pengemudi, seperti mengemudi dalam keadaan mengantuk, mabuk, atau tidak mematuhi rambu lalu lintas, dapat

meningkatkan risiko kecelakaan. Pasal 310 ayat (1) UULLAJ mengatur bahwa setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor dengan kelalaian yang mengakibatkan orang lain luka ringan, diancam dengan pidana penjara paling lama 1 tahun atau denda paling banyak Rp 1.000.000,00. Sedangkan jika mengakibatkan luka berat, pidana penjara paling lama 2 tahun atau denda paling banyak Rp 4.000.000,00.

Faktor Kendaraan: Kendaraan yang tidak memenuhi standar teknis dan laik jalan dapat menjadi penyebab kecelakaan. Pasal 56 UULLAJ mengatur bahwa kendaraan bermotor yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan dapat dikenakan sanksi administratif berupa denda atau penahanan kendaraan. Selain itu, Pasal 106 ayat (1) UULLAJ menyatakan bahwa setiap kendaraan bermotor harus dilengkapi dengan surat tanda nomor kendaraan (STNK) dan bukti lulus uji berkala.

Faktor Jalan: Kondisi jalan yang buruk, seperti berlubang, tidak ada penerangan, atau tidak adanya marka jalan, dapat meningkatkan potensi kecelakaan. Pasal 49 ayat (1) UULLAJ mengatur bahwa pemerintah dan/atau pemerintah daerah wajib menyediakan jalan yang memenuhi persyaratan teknis dan keselamatan. Selain itu, Pasal 51 ayat (1) UULLAJ menyatakan bahwa setiap jalan harus dilengkapi dengan rambu lalu lintas yang sesuai dengan standar.

Solusi Penanganan Kecelakaan Lalu Lintas

Untuk menanggulangi kecelakaan lalu lintas, diperlukan pendekatan yang komprehensif meliputi aspek pencegahan, penindakan, dan pemulihan.

Pencegahan: Pencegahan dapat dilakukan melalui edukasi dan sosialisasi kepada masyarakat mengenai pentingnya keselamatan berlalu lintas. Pasal 3 UULLAJ mengatur bahwa setiap orang wajib mematuhi norma dan peraturan lalu lintas. Selain itu, pemerintah dapat meningkatkan kualitas infrastruktur jalan dan kendaraan, serta melakukan uji kelayakan kendaraan secara berkala.

Penindakan: Penindakan terhadap pelanggaran lalu lintas dapat dilakukan melalui tilang manual maupun elektronik (ETLE). Pasal 287 ayat (1) UULLAJ mengatur bahwa setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib memiliki surat izin mengemudi (SIM). Pelanggaran terhadap ketentuan ini dapat dikenakan sanksi administratif berupa denda atau penahanan SIM.

Pemulihan: Pemulihan bagi korban kecelakaan dapat dilakukan melalui pemberian ganti rugi. Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata) menyatakan bahwa setiap perbuatan yang melanggar hukum dan menimbulkan kerugian pada orang lain, mewajibkan pelaku untuk mengganti kerugian tersebut. Selain itu, pendekatan restorative justice dapat diterapkan untuk menyelesaikan sengketa secara damai dan mengedepankan kepentingan korban.

F. Sistematika Penulisan

Sistematika penulisa ini berdasarkan panduan yang diterima adalah sebagai berikut:

1. **Bab I Pendahuluan**, mencakup latar belakang, rumusan masalah, dan batasan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, definisi operasional judul serta sistematika penulisan.
2. **Bab II Tinjauan Pustaka**, mencakup pengenalan teori.

3. **Bab III Metodologi Penelitian**, menjelaskan tentang metodologi penulisan dan laporan proposal.
4. **Bab IV Penutup**, berisi kesimpulan dan saran dalam penulisan ini.

BAB II

TINJAUN PUSTAKA

A. Penelitian Terdahulu

Dalam penelitian ini penulis memahami bahwa, penelitian tentang Analisis Yuridis Terhadap Faktor-faktor Penyebab Kecelakaan Lalu lintas Dan Solusi Penangannya merupakan suatu hal yang baru dan mungkin belum ada yang membuat penelitian tentang ini. Maka penelitian menggunakan penelitian terdahulu yang masih berkaitan atau memiliki kemiripan dengan judul penelitian ini. Ada beberapa artikel ,jurnal,dan tesis yang saya pakai dalam penelitian ini karena masih berhubungan dengan penelitian ini yaitu:

Berdasarkan kajian yang telah penulis lakukan antara kedua penulisan penelitian terdahulu maka yang membedakan dengan bahan kajian penulis adalah pendekatan yang lebih holistik terhadap hubungan antara penegakan hukum lalu lintas dan perilaku pengemudi dalam menekan angka kecelakaan. Penulis tidak hanya menelaah aspek yuridis sebagaimana dilakukan oleh Fauzia Rahawarin, maupun aspek epidemiologis sebagaimana dikaji oleh Rahmazia Z. Azzahra, tetapi menggabungkan keduanya dengan pendekatan sosiologis, yaitu bagaimana persepsi masyarakat terhadap penegakan hukum turut membentuk budaya tertib lalu lintas. Dengan demikian, penelitian ini diharapkan dapat memberikan rekomendasi kebijakan yang lebih komprehensif dan aplikatif.

1. Fauzia Rahawarin Iplementasi Undang-Undang RI Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Lahirnya undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 berimplikasi pada eksistensi lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum. Dari sekian banyak ketentuan yang ada, salah satu pasal yang mendapatkan respon beragam dan menjadi perdebatan di masyarakat yaitu pasal 107 ayat (2). Selanjutnya dalam batang tubuh dijelaskan, bahwa tujuan yang hendak di capai oleh undang-undang ini adalah:⁴

- a. Terwujud pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, lancar dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkokoh persatuan dan kesatuan bangsa,serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa.
- b. Terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa; dan
- c. Terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

2. Rahmazia Z. Azzahra Epidemiologi Kecelakaan Lalu Lintas Tantangan Dan Solusi

Factor pertama manusia:manusia yang berkontribusi menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Factor kedua kealpaan: mengemudi yang lengah saat berkendara menjadi penyebab terbanyak kecelakaan lalu lintas.faktor ketiga: tidak tertib berlalu lintas menjadi penyebab ke tiga : yaitu batasan kecepatan

⁴ Rahawarin, F. (2016). Implementasi Undang-Undang RI Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Studi di Kota Ambon). *Tahkim*, 12 (2).

banyak pengemudi yang mengacu kendaraanya di luar batas kecepatan yang telah di atur pemerintah. Fator yanmg lainnya yaitu pengemudi mengantuk, lelah, salit, mimiliki tekanan pisikologi, pengaruh dalam obat-obatan atau alcohol.

Upaya penegakan undang-undang keselamatan jalan dan merubah perilaku keselamatan pengendara kepada masyarakat merupakan tantangan berat yang memerlukan kordinasi terus menerus instansi terkait, kendala logistic, seperti kurangnya dumber daya manusia, system pemantauan keselamatan kendaraan atau ambulans menunjung hambatan untuk investasi tepat waktu. Baiaya kematian dini dan kecacatan sangat tinggi dan dampak ekonomi dari pengobatan dan rehabiulitas juga besar. Terlepas dari beban berat cedera dan kematian yang disebabkan oleh kecelakaan di jalan, tantangan-tantangan ini harus segera di atasi melalui inklusivitas kebijakan, peningkatan alokasi keuangan untuk keselamatan jalan, dan penciptaan lapangan kerja melaluyi kemampuan manusia dapat invastruktur yang ada. Penelitian dan pengembangan yang di dukung dan fasilitas baik oleh poemerintah.

Selain itu, pembangunan dan perawatan fasilitas jalan raya baik jalan nasional, provinsi, kota, sampai jhalan desa. Berbagai fasilitas cedera harus menjadi bagian integral,dari sisntem kesehatan masyarakat di semua tingkatan. Mencegah dan mengeloala kecelakaan lalu lintas secara efektif untuk mengurangi kematian, kecacatan, dan kehilangan tubuh produktif harus di anggap sebagai bidan infestasi penting oleh pembuatan kebijakan.

Ini dapat membantu mencegah dan mengelolah, dan memulihkan masalah kesehatan masyarakat. Hasil kajian ini dapat mendorong multi sector untuk memperbaiki situasi keselamatan lalu lintas.

Generasi muda merupakan suatu generasi penentu masa depan bangsa hingga mereka mempunyai posisi startegis dalam menerus masa depan bangsa yang berkualitas. Seiring berjalannya waktu pernyataan generasi muda sebagai harapan bangsa kian pupus. Hal ini di karenakan pada faktanya banyak dari generasi muda zaman sekarang yang perilakunya cenderung⁵ mengkwatirkan masa depan bangsa kelak, seperti dalam hal melakukan penyimpangan social.

Menurut Edwin M. Lemert dalam teori *labeling* menjelaskan bahwa perilaku penyimpangan terbagi menjadi dua macam, yaitu penyimpangan primer dan penyimpangan sekunder. Penyimpangan primer adalah perbuatan penyimpangan yang dilakukan seorang namun sang pelaku masih dapat diterima secara social, seperti mengendarai motor atau mobil melebihi kecepatan normal. Sedangkan penyimpangan sekunder adalah perbuatan yang dilakukan seorang yang secara umum dikenal sebagai perbuatan atau perilaku menyimpang seperti perbuatan memerkosa, membunuh, merampok, mabuk-mabukan menggunakan obat terlarang, berjudi.

Ramdlon Naning menjelaskan bahwa yang di maksud dengan pelanggaran lalu lintas adalah perbuatan atau tindakan yang bertentangan dengan ketentuan-ketentuan perundang-undangan lalu lintas. Pelanggaran

⁵ Rahmazia Z. Azzahra Epidemiologi Kecelakaan Lalu Lintas Tantangan Dan Solusi

yang di maksud adakah sebagaimana diatur dalam pasal 105 undang-undang nomor 22 tahun 2009 yang berbunyi “setiap orang yang menggunakan jalan wajib berperilaku tertib; dan/atau mencegah hal-hal yang merintangi membahayakan keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, atau yang dapat menimbulkan kerusakan jalan”.

Pelanggaran lalu lintas adalah perbuatan yang bertentangan dengan lalu lintas dan atau peraturan pelaksanaanya, baik yang dapat ataupun tidak dapat menimbulkan keraguan jiwa atau benda dan juga kamtibcarlantas. Dengan adanya suatu peraturan tersebut di atas dan apabila masyarakat mau menerapkan aturan tersebut dalam berkendara kemungkinan besar bias menekan jumlah kecelakaan yang bahkan sering terjadi di jalan raya. Banyak menimbulkan kecelakaan dan dengan kecerobohan tersebut memberikan dampak kerugian bagi orang lain.

Munurut *World Health Organisation* (WHO) kecelakaan lalu lintas di Indonesia menjadi penyebab kematian terbesar dikalangan anak muda, berusia 15-29 tahun dan 73% anak laki-laki. Seperti di kota singli sering di temui banyaknya pelanggaran lalu lintas, terutama pelajar mereka yang melanggar banyak tidak menaati aturan yang sudah ada seperti pelanggaran marka jalan, rambu-rambu lalu lintas, tidak memiliki SIM, tidak membawa STNK, tidak memakai helm dan bergonceng lebih dari dua orang.

Secara yuridis dengan adanya undang-undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Polantas berorientasi pada kewenangan yang melekat berhubungan erat dengan pemeliharaan

kamtibmas dan pencegahan kejahatan terpadu. Penegakan hukum di bidang pelanggaran lalu lintas telah di laksanakan oleh kepolisian dengan mengacu pada undang-undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, menetapkan bahwa:

“Setiap orang yang mengemudi kendaraan bermotor di jalan yang tidak memakai surat Izin Mengemudi sebagaimana dimaksud dalam pasal 77 ayat (1) di pidana kurungan paling lama 4 (empat) bulan atau denda paling banyak Rp 1.000.000,00 (satu juta rupiah) (pasal 281).

“Setiap pengendara motor yang tidak memenuhi persyaratan teknis seperti spion, klason, lampu utama, lampu mundur, lampu rem, knalpot racing, di pidana dengan pidana kurang paling lama 4 (empat) bulan atau denda paling banyak Rp 250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah) (pasal 285 ayat 1).

“Setiap orang yang mengemudi dengan sepeda motor yang tidak menggunakan helm, standar nasional Indonesia, sebagai di maksud dalam pasal 106 ayat (8) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp 250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah) (pasal 291 ayat 1).

“Setiap orang yang mengemudi kendaraan bermotor berbalapan di jalan sebagaimana di masud dalam pasala 115 huruf b dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp 3.000,000,00 (tiga juta rupiah) (pasal 297).

- a) Menurut Undang-undang Republik Indonesia NO.22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan

Kecelakaan lalu lintas adalah peristiwa yang terjadi di jalan yang melibatkan satu atau lebih kendaraan bermotor dan /atau orang dan/ atau hewan dan /atau benda yang menyebabkan korban jiwa, cedera dan/ atau kerusakan

- b) Menurut World Health Organization (WHO)

Kecelakaan lalu lintas adalah insiden yang terjadi di jalan raya yang melibatkan setidaknya satu kendaraan bermotor dan menyebabkan satu korban jiwa atau cedera.

- c) Menurut National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA), Amerika

Kecelakaan lalu lintas adalah insiden yang terjadi di jalan raya yang melibatkan satu atau lebih kendaraan dan menyebabkan cedera atau kematian pada pengguna jalan, termasuk pengemudi, penumpang, pejalan kaki, atau pengendara sepeda.

- d) Menurut Pengertian Umum

Kecelakaan lalu lintas adalah insiden yang terjadi di jalan raya yang melibatkan satu atau lebih kendaraan dan menyebabkan kerugian baik itu materi, cedera, maupun itu kematian. Insiden ini dapat disebabkan oleh

berbagai factor, termaksud kesalahan manusia, kondisi jalan, atau faktor kendaraan.⁶

B. Pengertian Lalu Lintas

Menurut undang-undang nomor 22 tahun 2009 Tentang Lalu lintas Dan Angkutan Jalan Pasal 1 angka 24. Kecelakaan lalu lintas adalah kejadian pada lalu lintas jalan yang sedikitnya melibatkan suatu kendaraan yang menyebabkan cedera atau kerusakan atau kerugian pada pemiliknya (korban). Kecelakaan lalu lintas juga merupakan suatu peristiwa di jalan yang tidak di duga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan atau kerugian harta benda.

Peraturan pemerintah (PP) Nomor 43 tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu lintas menyatakan kecelakaan lalu lintas adalah peristiwa di jalan yang tidak disangka-sangka dan tidak sengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pemakai jalan lainnya yang mengakibatkan korban manusia atau kerugian harta benda.⁷

- b. Kriteria dan Karakteristik Kecelakaan Lalu Lintas Menurut Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 43 menyatakan bahwa kriteria kecelakaan sebagai berikut:
- c. Korban mati adalah korban yang dipastikan mati akibat kecelakaan lalu lintas dalam waktu paling lama 30 (tiga puluh) hari setelah kecelakaan tersebut.

⁶ Enggarsasi, U., Sa'diyah, NK., (2019) "Kajian Terhadap Faktor-Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Dalam Upaya Perbaikan Pencegahan Kecelakaan Lalu Lintas" perspektif. Vol 22, No.3 2019. Halaman. 239-240.

⁷ Undang-undang No.22 tahun 2009 "Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

- d. Korban luka berat adalah korban yang karena luka-lukanya menderita cacat tetap atau harus dirawat dalam jangka waktu lebih dari 30 (tiga puluh) hari sejak terjadi kecelakaan.
- e. Korban luka ringan adalah korban yang tidak termasuk dalam dua kriteria diatas.

Karakteristik kecelakaan menurut Saragih adalah karakter yang dapat dijadikan sebagai gambaran terhadap kecelakaan lalu lintas yang terjadi dalam bentuk pengelompokan atau klasifikasi, beberapa klasifikasi tersebut adalah:

1. Waktu kecelakaan, diklasifikasikan menurut hari terjadinya kecelakaan dan jam terjadinya kecelakaan
2. Tingkat kecelakaan, diklasifikasikan berdasarkan empat golongan yaitu kecelakaan sangat ringan, kecelakaan ringan, kecelakaan berat, dan kecelakaan fatal
3. Tipe tabrakan yang terjadi, diklasifikasikan berdasarkan beberapa tabrakan, yaitu depan belakang, depan – depan, tabrakan sudut, tabrakan sisi, tabrak lari, tabrak masal,⁸ tabrak pejalan kaki, tabrak parker, lepas control dan tabrakan tunggal
4. Jenis kendaraan, sesuai dengan penggolongan jenis-jenis kendaraan seperti sepeda motor, mobil penumpang, pick up, bus, dan truck
5. Korban kecelakaan, diklasifikasikan menjadi korban luka ringan, korban luka berat dan korban meninggal dunia
6. Jenis kelamin, diklasifikasikan menjadi laki – laki dan perempuan

⁸ Pemerintah (PP) Nomor 43 Tahun 1993

7. Usia, diklasifikasikan menjadi usia dibawah 15 tahun sampai diatas usia 45 tahun⁹

Peraturan No.30 tahun 2021 tentang penyelenggaraan badan lalu lintas dan angkutan jalan merupakan perbaruan atas PP No.74 tahun 2014. Beberapa poin penting meliputi wajib memiliki SIM, membawa STNK, mematuhi rambu-rambu, batas kecepatan, dan batas penggunaan sabu pengaman serta helm. Selain itu dilarang menggunakan ponsel saat berkendara, menyalip melalui bahu jalan, dan melawan arus lalu lintas.

Dari definisi diatas dapat disimpulkan bahwa yang dimaksud dengan kecelakaan lalu lintas adalah suatu kejadian yang tak diduga dan tidak diharapkan terjadi dijalan raya yang melibatkan kendaraan bermotor maupun pengguna jalan lain dan mengakibatkan kerusakan serta timbulnya korban manusia (mengalami luka ringan, luka berat dan meninggal dunia). Kecelakaan lalu lintas jalan yang diinvestigasi dan diteliti oleh KNKT adalah kecelakaan kendaraan bermotor umum tertentu yang terdiri dari kecelakaan tunggal (tabrakan, terguling dan terbakar), kecelakaan yang melibatkan dua pihak pengguna jalan, kecelakaan kendaraan beruntun dan kecelakaan bus umum dengan kereta api.¹⁰

Kecelakaan adalah suatu peristiwa yang terjadi secara tiba-tiba dan tidak terduga, yang dapat mengakibatkan kerugian, baik berupa cedera

⁹ Indah.Mukthadila. Sofyan Syahnur. (2018). “ Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Kecelakaan Lalu Lintas Di Provinsi Aceh”. *Jurnal Ilmiah Mahasiswa*.Vol .3, N 4. November 2018.H.523-527

¹⁰ Saputra, D, Abadi. (2017).” Studi Tingkat Kecelakaan Lalu Lintas Jalan di Indonesia Berdasarkan Data KNKT (Komite Nasional Keselamatan Transportasi) Dari Tahun 2007-2016”. *Jurnal Komite Nasional*.September 2017. H 180

fisik,kerusakan harta benda,maupun korban jiwa.kecelakaan bisa terjadi diberbagai tempat dan situasi,seperti di jalan raya,tempat kerja,rumah,maupun lingkungan alam. Umumnya, kecelakaan terjadi karena kombinasi faktor manusia, peralatan,dan lingkungan yang tidak aman.

Dalam konteks lalu lintas,kecelakaan sering kali di sebabkan oleh kelalain pengemudi,kondisi jalan raya buruk,atau gangguan teknis pada kendaraan. Misalnya,pengemudi dalam keadaan mabuk atau,tidak mematuhi rambu lalu lintas, serta kecepatan berlebihan dapat meningkatkan resiko terjadinya kecelakaan. Oleh karena itu,penting untuk selalu mengedepankan keselamatan dan kehati-hatian saat berada di jalan raya.

Sementara itu ,di lingkungan kerja, kecelakaan bisa timbul akibat penggunaan alat tanpa prosedur yang benar, kondisi kerja yang tidak ergonomis, atau kurangnya pelatihan keselamatan kerja .pencegahan kecelakaan memerlukan perang aktif semua pihak, baik individu,perusahaan,maupun pemerintah.kesadaran akan pentingnya keselamatan dan penerapan standar operasional yang baik menjadi kunci utama dalam mengurangi resiko kecelakaan di berbagai bidang kehidupan .

Kecelakaan lalu lintas merupakan salah satu masalah serius yang terjadi di banyak negaera,termaksud indonesia. Peristiwa ini biasantya melibatkan kendaraan bermotor seperti mobil, sepeda motor,truk atau bahkan pejalan kaki dan dan persepeda. Kecelakaan lalu lintas dapat terjadi akibat berbagai faktor, se[erti kelalain pengemudi pelanggaran aturan lalu lintas,kondisi jalan yang rusak,cuaca buruk,hingga kondisi kendaraan yang tidak layak pakai. Meski

terlihat sepele,kecelakaan lalu lintas dapat menimbulkan dampak yang sangat besar, baik secara fisik, sosial,maupn ekonomi. Dampak pertama yang paling nyata dari kecelakaan lalu lintas adalah korban jiwa dan lika-luka. Banyak orang yang kehilangan nyawa setiap tahunnya karenam kecelakaan di jalan raya. Korban kecelakaan pun tidak sedikit, dan dalam banyak kasus, mereka mengalami luka serius taua cacat permanen yang merubah kehidupan mereka secara drastis. Hal ini tidak hanya mempengaruhi korban itu sendiri tetapi juga keluarganya yang harus menanggung beban emosiaonal dan finansial akibat kecelakaan tersebut.

Selain dampak fisik, kecelakaan lalu lintas juga memberikan beban ekonomi yang besar. Biaya yang di kerluarkan untum perawatan medis, perbaikan kendaraan, serta kerusakan infastrutur jalan sangatlah tinggi. Belum lagi jika korban adalah pencari nafkah dalam keluarga, maka keluarga tersebut bisa mengalami kesulitan ekonomi. Negarapun harus mengaalokasikan anggaran atau penangananan kecelakaan dan peningkatan keselamatan lalu lintas, yang seharusnya bisa digunakan untuk membangun sektor lain.

Dampak sosial juga tidak kalah penting. Kecelakaan lalu lintas sering kali menimbulkantrauma, baik bagi korban langsung maupun saksi mata dan keluarga. Anak-anak yang kehilagan orang tua atau pasangan yang kehilangan pasangan hidupnya karena kecelakaan bisa mengalami dampak psikologi jangka panjang selain itu, tingginya angka kecelakaan dapat menimbulkan rasa tidak aman di masyarakat saat berkendara di jalan.

Upaya untuk mengurangi kecelakaan lalu lintas harus dilakukan secara menyeluruh. Pemerintah perlu memperketat pengawasan terhadap atauran lalu lintas, memperbaiki ifastruktur jalan, dan memberikan edukasi kepada masyarakat tentang pentingnya keselamatan berkendara. Pengemudi juga harus memiliki kesadaran yang tinggi akan tanggung jawab mereka di jala. Dengan kerja sama dengan semua pihak, angka kecelakaan lalu lintas dapat ditekan, dan jalan raya bisa menjadi tempat yang lebih aman bagi semua pengguna.

Pengaruh jasa raharja dan dinas perhubungan terhadap kecelakaan lalu lintas jasa raharja dan dinas perhubungan merupakan dua institusi penting dalam pencegahan dan pencegahan kecelakaan lalu lintas di indonesia. Meski memiliki peran yang berbeda-beda, keduanya saling melengkapi dalam membangun sestem trasportasi yang lebih aman dan tertib. Jasa raharja lebih fokus pada aspek perlindungan dan santunan terhadap korban kecelakaan, sementara dinas perhubungan bertanggung jawab dalam pengaturan, pengawasan, dan pengendalian sistem trasportasi.

Peran jasa raharja sangat penting dalam memberikan bantuan awal kepada korban kecelakaan lalu lintas, baik berupa santunan kematian, biaya perawatan, maupun bantuan lainnya. Bantuan ini tidak hanya membantu meringankan beban keluarga korban, tetapi juga menunjukkan hadirnya negara dalam memberikan perlindungan sosial. Meski secara tidak langsung mencegah terjadinya kecelakaan, kehadiran jasa raharja mendorong kesadaran masyarak akan pentingnya keselamatan berkendara melalui kampanye dan edukasi masyarakat.

Disisi lain, dinas perhubungan berperang langsung dalam pengurangan angka kecelakaan dengan mengatur kelancaran lalu lintas, melakukan pemeriksaan kelayakan kendaraan, serta mengatur sistem transportasi umum. Melalui pembangunan ifastruktur seperti rambu-rambu, marka jalan, dan fasilitas pejalan kaki dinas perhungan menciptakan lingkungan jalan yang lebih aman. Selain itu, mereka juga berperang dalam penyeluhan keselamatan, pengawasan kendaraaan umum, dan penindakan pelanggaran lalu lintas bersama pihak kepolisian .

Kerjasa antara jasa raharja dan dians perhubungan juga terlihat dalam kegiantan-kegiatan terpadu, seperti program keselamatan jalan dan kampanye yang tertib lalu lintas. Program-program ini bertujuan meningkatkan kesadaran masyarakat serta mengurangi potensi kecelakaan dengan pendekatan yang lebih menyeluruh. Semakin aktif kedua lebaga ini dalam berusaha, semakin besar pula pengaruh positifnya terhadap penurunan angka kecelakaan di jalan. Pt jasa raharja (persero) telah berjalan dengan sukses dengan efektif untuk mematuhi Undang-Undang No.33 dan 34 tahun 1964 dalam memberi pembayaran asuransi bagi korban kecelakaan lalu lintas.

Dengan sinergi yang baik antara jasa raharja.dinas perhubungan, dan instansi terkait lainnya serta dukungan dari masyarakat, upaya mewujudkan lalu lintas tang aman yang terjamin dan tercapai. Perlu kesadaran bersama bahwa

keselamatan di jalan bukanlahnya tanggung jawab pemerintah,tetapi juga tanggung jawab seluruh pengguna jalan.¹¹

C. Faktor-Faktor Penyebab Kecelakaan

Menurut Warpani, penyebab kecelakaan lalu lintas dapat dikelompokkan dalam empat unsur, yakni: manusia, kendaraan, jalan, dan lingkungan

1. Pertama, Faktor Kesalahan Manusia

Yakni dalam hal ini adalah faktor penyebab dari adanya kecelakaan lalu lintas dapat disebabkan karena faktor pelanggaran lalu lintas. Kajian perbaikan yang harus dilakukan adalah dengan cara memberikan penyuluhan atau sosialisasi kepada seluruh masyarakat agar selalu mentaati peraturan lalu lintas. Dengan sosialisasi maka diharapkan masyarakat lebih patuh dan dapat meminimalisir kecelakaan yang terjadi karena faktor kesalahan manusia.

2. Kecelakaan yang disebabkan oleh pengemudi karena pengemudi tidak konsentrasi, mengantuk, mengemudi sambil menggunakan HP, mengutak-atik audio/video, mengobrol, melihat iklan/reklame. Hal ini sangat kurang diperhatikan oleh para pengendara, terutama paling banyak dilakukan oleh para remaja. Korban dari penyebab ini sangatlah tidak sedikit, sehingga berkendara sambil berbicara di telepon genggam sangat tidak dianjurkan. Namun, bila sangat mendesak dan harus segera menjawab panggilan telepon, usahakan untuk berhenti sejenak dan

¹¹ Sihombing, B. K. S., & Dompok, T. (2023, September). Optimalisasi Proses Administrasi Layanan Asuransi Oleh PT Jasa Raharja Kota Batam. In *Prosiding Seminar Nasional Ilmu Sosial dan Teknologi (SNISTEK)* (Vol. 5, pp. 513-520).

jangan mendengarkan musik sambil menggunakan handsfree karena anda jadi tidak bisa mendengar keadaan di sekeliling anda.

Kedudukan pengemudi sebagai pemakai jalan adalah salah satu bagian utama dalam terjadinya kecelakaan. Pengemudi mempunyai peran sebagai bagian dari mesin dengan mengendarai, mengemudikan, mempercepat, memperlambat, mengerem, dan menghentikan kendaraan. Dalam kondisi normal setiap pengemudi mempunyai waktu reaksi, konsentrasi, tingkat intelegensia, dan karakter berbeda-beda. Perbedaan tersebut dipengaruhi oleh fisik, umur, jenis kelamin, emosi, penglihatan, dan lain-lain. Beberapa kriteria pengemudi sebagai faktor penyebab kecelakaan lalu lintas adalah sebagai berikut:

Pertama, Pengemudi mabuk atau drunk driver, yaitu keadaan di mana pengemudi mengalami hilang kesadaran karena pengaruh alkohol, obat-obatan, narkotika dan sejenisnya. Kedua, Pengemudi mengantuk atau lelah (*fatigue or overly tired driver*), yaitu keadaan di mana pengemudi membawa kendaraan dalam keadaan lelah atau mengantuk akibat kurang istirahat sedemikian rupa sehingga mengakibatkan kurang waspada serta kurang tangkas bereaksi terhadap perubahan-perubahan yang terjadi. Ketiga, Pengemudi lengah atau *emotional or distracted driver*, yaitu keadaan di mana pengemudi mengemudikan kendaraannya dalam keadaanm terbagi konsentrasinya karena melamun, ngobrol, menyalakan rokok, menggunakan ponsel, melihat kanan-kiri, dan lain-lain. Keempat, Pengemudi kurang antisipasi atau kurang terampil

(unskilled driver), yaitu keadaan di mana pengemudi tidak dapat memperkirakan kemampuan kendaraan, misalnya kemampuan untuk melakukan pengereman, kemampuan untuk menjaga jarak dengan kendaraan didepannya, dan sebagainya. Selain pengemudi, pemakai jalan lainnya yaitu pejalan kaki (pedestrian) juga dapat menjadi penyebab kecelakaan. Hal ini dapat ditimpakan pada pejalan kaki dalam berbagai kemungkinan, seperti menyeberang jalan pada tempat atau pun waktu yang tidak tepat (tidak aman), berjalan terlalu ke tengah dan tidak berhati-hati.

3. Ketiga, Faktor Jalan

Faktor Jalan yang dimaksud antara lain adalah kecepatan rencana jalan, geometrik jalan, pagar pengaman di daerah pegunungan ada tidaknya median jalan, jarak pandang, dan kondisi permukaan jalan. Jalan yang rusak atau berlubang dapat menimbulkan adanya kecelakaan dan dapat membahayakan pemakai jalan terutama bagi pengguna jalan.

Sebagai landasan Bergeraknya suatu kendaraan, jalan perlu direncanakan atau didesain secara cermat dan teliti dengan mengacu pada gambaran perkembangan volume kendaraan di masa mendatang. Desain jalan harus sesuai dengan spesifikasi standar dan dikerjakan dengan cara yang benar serta memperoleh pemeliharaan yang cukup, bertujuan untuk memberikan keselamatan bagi pemakainya. Di sisi lain sifat-sifat jalan juga berpengaruh dan dapat menjadi penyebab terjadinya kecelakaan

lalu-lintas. Ada beberapa hal dari bagian jalan yang dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan, adalah:¹²

- a. Kerusakan pada permukaan jalan (misalnya, terdapat lubang besar yang sulit dihindari pengemudi).
- b. Konstruksi jalan yang rusak/tidak sempurna (misalnya letak bahu jalan terlalu rendah bila dibandingkan dengan permukaan jalan, lebar perkerasan dan bahu jalan terlalu sempit).
- c. Geometrik jalan yang kurang sempurna (misalnya, superelevasi pada tikungan terlalu curam atau terlalu landai, jari-jari tikungan terlalu kecil, pandangan bebas pengemudi terlalu sempit, kombinasi alinyemen vertikal dan horizontal kurang sesuai, penurunan dan kenaikan jalan terlalu curam, dan lain lain)

4. Faktor Kendaraan

Faktor kendaraan yang paling sering terjadi adalah ban pecah, rem tidak berfungsi sebagaimana seharusnya, kelelahan logam yang mengakibatkan bagian kendaraan patah, peralatan yang sudah aus tidak diganti, dan berbagai penyebab lainnya. Keseluruhan faktor kendaraan sangat terkait dengan teknologi yang digunakan, perawatan yang dilakukan terhadap kendaraan. Untuk mengurangi faktor kendaraan perawatan dan perbaikan kendaraan diperlukan, disamping itu adanya kewajiban untuk melakukan pengujian kendaraan bermotor secara reguler. Kelayakan jalan kendaraan

¹² Saputra, D. N., Novita Listyaningrum, S. H., Leuhoe, Y. J., Apriani, S. S., Asnah, S. P., & Rokhayati, T. (2022). *Buku ajar metodologi penelitian*. Feniks Muda Sejahtera.

bermotor, kondisi kendaraan bermotor, transmisi kendaraan bermotor, ban dari kendaraan bermotor dan standar-standar safety lainnya

Kendaraan dapat menjadi faktor penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas bila tidak dikemudikan sebagaimana mestinya, sebagai akibat dari kondisi teknisnya yang tidak layak jalan atau penggunaan kendaraan yang tidak sesuai dengan aturan. Adapun Sebab-sebab terjadinya kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan oleh faktor kendaraan adalah sebagai berikut: Pertama, Perlengkapan Kendaraan: Alat-alat rem tidak baik kerjanya, misal rem blong; Alat-alat kemudi tidak baik kerjanya; Ban atau roda kondisi kurang baik atau ban pecah; As muka atau belakang patah. Kedua, Penerangan Kendaraan: Tidak memenuhi aturan penerangan; Menggunakan lampu yang menyilaukan pengemudi kendaraan lain. Ketiga, Penggunaan kendaraan yang tidak sesuai dengan ketentuan, misalnya kendaraan diberi muatan melebihi kapasitasnya atau overloaded.

5. Faktor Alam

Selain empat faktor lainnya di atas, ada juga faktor lain yang ikut menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Seperti halnya faktor alam, misalnya cuaca yang juga bisa berkontribusi terhadap terjadinya kecelakaan, faktor cuaca yang dimaksud menjadi penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas adalah faktor cuaca hujan yang dapat mempengaruhi jarak pandang pengendara dan kinerja kendaraan. Asap

dan kabut pun dapat mengganggu jarak pandang, khususnya di daerah pegunungan.¹³

Berdasarkan kesimpulan di atas dapat di simpulkan bahwa kecelakaan lalu lintas sering terjadi akibat kurangnya pemahaman tentang aturan lalu lintas oleh pengendara. Dan banyak faktor yang menyebabkan sering terjadinya kecelakaan lalu lintas di jalan kabaresi piru kabupaten seram bagian barat yang pertama faktor jalan, faktor kendaraan, faktor usia pengemudi.

1. Faktor jalan

Jalan yang ada di kabupaten SBB menjadi salah satu alasan sering terjadinya kecelakaan karena jalan tersebut mengalami rusak berupa berkolam, mengalami longsing di pinggiran jalan, dan mempunyai tikungan yang sangat tajam.

2. Faktor kendaraan

Kendaraan yang digunakan oleh pengemudi seharusnya kendaraan tersebut tidak digunakan untuk berjalan jauh karena di takutkan akang mengalami kecelakaan dengan alasan tidak layak secara fisik.

3. Faktor usia

Pengendara di kabupaten sbb sebagian besar di lakukan oleh anak-anak yang masih di bawa umur 18 tahun. Umur tersebut seharusnya belum dinizinkan berkendara karena umur di bawa 18 tahun tersebut kebanyakan masih anak-anak dan merupakan pengemudi yang berkendara dengan

¹³ Saputra, D. N., Novita Listyaningrum, S. H., Leuhoe, Y. J., Apriani, S. S., Asnah, S. P., & Rokhayati, T. (2022). *Buku ajar metodologi penelitian*. Feniks Muda Sejahtera.

cara ugal-ugal sehingga akan mengakibatkan kecelakaan baik kecelakaan tersebut akan menimbulkan luka-luka nmaupun kematian.

D. Lembaga yang berkerja sama dengan kepolisian terhadap kecelakaan lalu lintas.

1. Perang dinas perhubungan terhadap kecelakaan lalu lintas.

Peran Dinas Perhubungan (Dishub) terhadap kecelakaan lalu lintas sangat penting dan bersifat preventif (pencegahan) maupun korektif. Berikut peran utamanya :

- a. Perencanaan dan pengawasan infastruktur trasportasi: Dishub bertanggung jawab merancang, membangun, dan mengawasi fasilitas trasportasi seperti terminal, halte, rambu lalu lintas, dan marka jalan untuk memastikan penggunaan jalan.
- b. Pengaturan dan pengawasanAngkutan Umum: melalui uji kelayakan kendaran umum, mengatur trayek, serta menindak pelanggaran yang dilakukan oleh operator angkutan.
- c. Pendidikan dan sosualisasi keselamatan lalu lintas: memberi edukasi kepada masyarakat tentang pentingnya keselamatan berkendara, aturan lalu lintas, serta dampak kecelakaan. Serta dampak kecelakaan.
- d. Kordinasi dengan kepolisian dalam penanganan kecelakaan, pengaturan lalu lintas, serta pelaksanaan operasi gabungan.
- e. Pengumpulan dan analisis data kecelakaan mengumpulkan data kecelakaan untuk dijelaskan sebagai dasar kebijakanj dan perbaikan system trasportasi.

- f. Pengawasan dan penegakan hukum terhadap pelanggaran teknis seperti kelebihan muatan.
2. Peran jasa raharja terhadap kecelakaan lalu lintas.

Peran jasa raharja dalam kecelakaan lalu lintas sangat penting, khususnya dalam perlindungan asuransi dan santunan kepada korban. Berikut perannya:

- a) Memberikan santunan kepada korban kecelakaan: jasa raharja memberikan santunan kepada korban luka-luka, meninggal dunia, maupun cacat tetap akibat kecelakaan lalu lintas jalan atau kecelakaan lalu lintas jalan atau kecelakaan alat angkutan umum.
- b) Kerja sama dengan rumah sakit: jasa raharja memiliki kerja sama dengan banyak rumah sakit untuk menjamin biaya pengobatan korban kecelakaan tanpa harus membayar di awal (jaminan awal biaya pengobatan hingga batas tertentu).
- c) Klaim cepat dan proaktif: petugas jasa raharja aktif melakukan jemput bola dengan mendatangi rumah korban atau rumah sakit untuk mempermudah proses klaim santunan.
- d) Jasa raharja juga turut berpartisipasi dalam program keselamatan lalu lintas melalui edukasi, kampanye keselamatan, dan bantuan fasilitas keselamatan seperti rambu atau zebra cross.
- e) Pendanaan dari sambungan wajib dan luran wajib: dana santunan berasal dari SWDKLLJ (Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas yang kesulitan saat membayar pajak kendaraan, serta IW (luran Wajib) untuk penumpang angkutan umum.

Kepolisian dalam menangani kecelakaan lalu lintas .kepolisian, khususnya kesatuan lalu lintas satlantas. Memiliki peran yang sangat penting dalam menangani kecelakaan lalu lintas di Indonesia. Sebagai penegak hukum di jalan raya, polisi bertugas dan menjaga keselamatan lalu lintas serta memberikan penanganan yang cepat dan tepat pada kecelakaan terjadi. Penanganan yang profesional oleh kepolisian tidak hanya penting untuk mengatasi dampak langsung kecelakaan, tetapi juga mencegah kejadian serupa di masa depan.

Salah satu tugas utama kepolisian dalam menangani kecelakaan lalu lintas adalah melakukan penanganan di tempat kejadian perkara TKP ketika terjadinya kecelakaan, polisi akan segera datang ke lokasi untuk mengamankan kawasan, mengatur lalu lintas agar tidak macet, dan memberikan bantuan pertama jika diperlukan. Tindakan cepat ini penting untuk mencegah kecelakaan susulan dan memastikan keselamatan korban maupun pengguna jalan lainnya.

Tugas selanjutnya adalah melakukan penyelidikan dan penyidikan. Polisi akan mengumpulkan bukti di lokasi kejadian, seperti posisi kendaraan, jejak rem, kondisi jalan, dan keterangan dari saksi atau korban. Informasi ini kemudian di analisis untuk menentukan penyebab kecelakaan, apakah karena kelalaian penemudi, kondisi kendaraan, atau faktor lain. Hasil penyelidikan ini juga menjadi dasar untuk proses hukum jika ditemukan unsur pidana. Selain itu, kepolisian juga berfungsi sebagai pihak yang menegakan hukum dan memberikan sanksi bagi pelanggaran lalu lintas yang menyebabkan kecelakaan. Jika terbukti ada pelaku, dapat dikenakan sanksi sesuai dengan undang-undang No 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan. Penegakan hukum ini penting untuk

memberikan efek jera kepada pelanggar dan meningkatkan kesadaran masyarakat pentingnya menjaga ketertiban lalu lintas.¹⁴

Fungsi kepolisian lain adalah melakukan pendataan dari laporan kecelakaan. Setiap kecelakaan yang terjadi harus di catata secara rinci, mulai dari jenis kecelakaan, jumlah korban, penyebab, hingga lokasi kejadian. Data ini digunakan untuk keperluan statistik nasional dan menjadi dasar dalam penyusunan kebijakan keselamatan jalan oleh pemerintah. Dengan data yang akurat, strategi pencegahan bisa lebih tepat sasaran.

Kepolisian juga bertugas melakukan edukasi dan sosialisasi keselamatan lalu lintas. Hal ini dilakukan melalui berbagai cara, seperti penyuluhan di sekolah, kampanye keselamatan jalan, hingga pemasangan spanduk atau baliho. Melalui kegiatan ini, polisi berusaha membangun budaya tertib lalu lintas sejak dini dan mengurangi resiko kecelakaan akibat ketidak tahuan penggunaan jalan.

Tidak kalah pentingnya, polisi juga menjalankan fungsi koordinasi dengan instansi lain, seperti dinas perhubungan, jasa raharja, rumah sakit, dan lembaga-lembaga terkait lainnya. Dalam penanganan korban kecelakaan, misalnya, polisi akan membantu proses evakuasi dan pengurusan santunan. Kerjasama lintas sektor ini penting agar penanganannya kecelakaan dapat berjalan cepat, efisien, dan sesuai prosedur. Secara keseluruhan, peran kepolisian dalam menangani kecelakaan lalu lintas sangatlah luas dan kompleks. Mulai dari penanganan langsung di lapangan, proses hukum, hingga edukasi dan pencegahan. Dengan kinerja yang profesional, adil, dan responsif, polisi dapat menciptakan lalu lintas

¹⁴ UU NO.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

yang lebih aman dan mengurangi jumlah korban kecelakaan setiap tahunnya. Namun, keberhasilan ini tetap membutuhkan dukungan penuh dari masyarakat untuk bersama-sama menciptakan budaya berlalu lintas yang disiplin dan bertanggung jawab.¹⁵

¹⁵ Pasal 61 Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia N0.15 Tahun 2013 Tentang Tata Cara Penangan Kecelakaan Lalu Lintas.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Penelitian ini menggunakan jenis penelitian empiris, yaitu akan memfokuskan pada factor-faktor penyebab kecelakaan lalu lintas dan solusi penanganannya.

B. Pendekatan Penelitian

Pendekatan Kualitatif: penelitian ini akan menggunakan pendekatan kualitatif karena bertujuan untuk memahami secara mendalam factor-faktor penyebab kecelakaan lalu lintas dan solusi penanganannya. Pendekatan ini akan mengeksplorasi aspek-aspek normatif, filosofis, dan aplikatif dalam konteks hukum.

C. Sumber Data

Wawancara

1. Bapak Muhammad Ansar Ps. Kanit Gakum Sat Lantas Polres Piru.
2. Bapak Devitra Waris Anggota Sat antas Poles Piru.

D. Tempat dan waktu penelitian

Penelitian dilaksanakan di Polres Piru Kabupaten Seram bagian barat. Waktu penelitian dilaksanakan selama satu bulan.

E. Fokus penelitian

Penelitian ini berfokus pada tinjauan hukum tentang analisis yuridis terhadap factor-faktor penyebab kecelakaan lalu lintas dan solusi penanganannya di Polres Piru Kabupaten Seram bagian barat. Melalui pendekatan kualitatif dan studi

lapangan, penelitian ini akan menganalisis perspektif hukum terhadap praktik hukum, mengidentifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi, dan mengevaluasi dampak terhadap masyarakat. Diharapkan hasil penelitian ini dapat memberikan pemahaman yang lebih baik, tentang penerapan UU No.22 tahun 2009 tentang LLAJ (lalu lintas dan angkutan jalan)

F. Teknik pengumpulan data

Menurut sugiono, teknik pengumpulan data dalam penelitian kualitatif harus di lakukan secara cermat untuk memastikan validasi dalam rehabilitas hasil. Penillitiiian berikut adalah tekniik pengumpulan data yang dapat diterapkan sesuai deengan pandangan sugiyono.¹⁶

1. Observasi

Observasi adalah suatu metode pengumpulan data yang melibatkan pengamatan langsung terhadap perilaku, kejadian atau fenomena di lingkungan tertentu. Dalam konteeks penilitiaan observsi dapat dilakukan dengaan mengamati dan merekam kejadian secara asistemaatis untuk memahami dan mendokumentasi situasi tanpa mengintervensi. Observasi memungkinkan penelitian untuk memperoleh data tentang perilaku sulit diungkapkan melalui wawaancara ataaau sumber daata tertulis.

¹⁶ Saputra, D. N., Novita Listyaningrum, S. H., Leuhoe, Y. J., Apriani, S. S., Asnah, S. P., & Rokhayati, T. (2022). *Buku ajar metodologi penelitian*. Feniks Muda Sejahtera.

2. Wawancara

Wawancara adalah Teknik pengumpulan data yang melibatkan komunikasi langsung antara peneliti dan responden. Tujuan utama wawancara adalah untuk memahami pandangan, pengalaman, atau pengetahuan subjek penelitian, tergantung pada tingkat panduan pertanyaan yang di siapkan sebelumnya. Pendekatan ini memungkinkan penelitian meendapatkan pemahaman yang mendalam tentang prespektif dan interpretasi subjek terhadap topik tertentu. Dalam wawancara antara penulis dengan tengkulak melibatkan sebanyak 2 orang kepolisian. (Bapak Muhammad Ansar dan Bapak Devitra Waris) selaku anggota kepolisian pores piru, dan 2 orang masyarakat.

3. Dokumentasi

Dokumentasi adalah metode pengumpulan data yang melibatkan pengumpulan informasi dari dokumen atau rekaman tertulis. Dokumen yang dapat digunakan meliputi peraturan, catatan, laporan dan kebijakan. Pendekatan ini membantu peneliti mengumpulkan data sekunder untuk memperkuat analisis atau menyediakan konteks historis. Pemanfaatan dokumen juga dapat memberikan data yang sah dan autentik serta memberikan wawasan mendalam tentang konteks penelitian.

G. Teknik Analisis Data

Menurut Sugiyono, analisis data merupakan serangkaian metode sistematis yang diterapkan untuk mengelolah data yang menyajikan data yang telah dikumpulkan dalam suatu penelitian. Teknik ini bertujuan untuk mendapatkan

informasi yang relevan dan signifikan dari data yang ada. Proses analisis data menurut Sugiyono melibatkan beberapa langkah, seperti edukasi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan.

Setelah data terkumpul maka yang harus dilakukan selanjutnya adalah analisis data. Dalam metode ini penulis menyusun data-data yang sudah diperoleh dari hasil wawancara, observasi, dan bahan-bahan lainnya, kemudian menguji serta mengverifikasi data lalu menyajikan untuk membuat kesimpulan yang sistematis dan mudah dipahami.

1. Reduksi Data

Reduksi data adalah proses penyederhanaan data yang melibatkan penelitian dan penghilangan sebagian informasi yang tidak relevan atau redundan. Tujuannya adalah untuk membuat data yang lebih ringkas dan mudah dipahami tanpa kehilangan inti atau esensi dari informasi yang diberikan. Metode reduksi data dapat melibatkan teknik statistik, pengelompokan, penghilangan outlier untuk mencapai tujuan penyederhanaan dan kemudahan analisis.

2. Penyajian Data

Penyajian data adalah proses visualisasi dan representasi informasi secara sistematis melalui berbagai bentuk grafis, tabel, atau diagram. Tujuannya adalah untuk membuat data lebih mudah dipahami, menarik, dan memberikan gambaran yang jelas terhadap pola atau tren yang terkandung dalam data. Penyajian data yang efektif membantu pemahaman secara cepat dan memudahkan pengambilan keputusan.

3. Penarikan Kesimpulan

Penarikan Kesimpulan merupakan Langkah akhir dalam proses penelitian atau analisis data ini melibatkan evaluasi hasil data untuk mengambil Keputusan atau menyimpulkan sesuatu yang dapat di terapkan pada konteks lain. Proses ini memerlukan interpretasi data, perbandingan dengan literatur atau teori yang relevan, dan formulasi Kesimpulan yang logis dan mendukung tujuan penelitian atau analisis yang telah dilakukan. Kesimpulan ini dapat digunakan sebagai dasar untuk mengembangkan kebijakan, rekomendasi, atau tindakan lanjutan.

4. Jenis penelitian ini adalah penelitian hukum empiris yang menggunakan penelitian kualitatif, di pilih untuk memahami secara mendalam dan kontekstual analisis hukum terhadap faktor-faktor penyebab kecelakaan lalu lintas dan solusi penanganannya.¹⁷

Metode penelitian yang di upayakan untuk mengamati permasalahan secara sistematis dan akurat mengenai fakta-fakta dan sifat objek tertentu. Penelitian ini deskriptif ditunjukan untuk memaparkan dan menggambarkan fakta-fakta berdasarkan cara pandang atau kerangka berfikir tertentu sesuai dengan pandangan Sugiono, kualitatif memberikan ruang untuk menggali makna dan konteks, penting dalam memahami kompleksitas hubungan hukum dan masyarakat.

¹⁷ Sugiono, S. (2020). Pendekatan Penginjilan Kontekstual Paulus Berdasarkan Kisah Para Rasul 17: 16-34. *Jurnal Ilmu Teologi Dan Pendidikan Agama Kristen*, 1(2), 87-102.

H. Tempat dan waktu penelitian

Penelitian dilaksanakan di Polres Piri Kabupaten Seram bagian barat. Waktu penelitian dilaksanakan selama satu bulan.

DAFTAR PUSTAKA

- Awaluddin, S. (2023). Kritik terhadap Keadilan Formal; Memahami Positivisme dan Modernitas dalam Pemikiran Fransiscus Budi Hardiman. *Eksekusi: Jurnal Ilmu Hukum dan Administrasi Negara*, 1(2), 123-139.
- Brponeoengineering, (2021) “Analisis Faktor Penyebab Kecelakaan Dan Titik Rawan Kecelakaan”. *Jurnal teknik sipil*.Vol.5.No.1 April 2021.Halaman.374
- Enggarsasi, U., Sa’diyah, NK., (2019) “Kajian Terhadap Faktor-Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Dalam Upaya Perbaikan Pencegahan Kecelakaan Lalu Lintas” perspektif. Vol 22, No.3 2019. Halaman. 239-240.
- Indah. Mukthadila. Sofyan Syahnur. (2018). “ Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Kecelakaan Lalu Lintas Di Provinsi Aceh”. *Jurnal Ilmiah Mahasiswa*.Vol .3, N 4. November 2018.H.523-527
- Pasal 61 Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia N0.15 Tahun 2013 Tentang Tata Cara Penangan Kecelakaan Lalu Lintas.
- Pemerintah (PP) Nomor 43 Tahun 1993
- Pinayungan, J., Kusmanto, H., & Isnaini, I. (2018). Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. *Jurnal Administrasi Publik (Public Administration Journal)*, 8 (1), 108-123.
- Rahawarin, F. (2016). Implementasi Undang-Undang RI Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Studi di Kota Ambon). *Tahkim*, 12 (2).
- Rahmazia Z.Azzahra Epidemiologi Kecelakaan Lalu Lintas Tantangan Dan Solusi Saputra, D, Abadi. (2017).” Studi Tingkat Kecelakaan Lalu Lintas Jalan di Indonesia Berdasarkan Data KNKT (Komite Nasional Keselamatan Transportasi) Dari Tahun 2007-2016”. *Jurnal Komite Nasional*.September 2017. H 180
- Saputra, D. N., Novita Listyaningrum, S. H., Leuhoe, Y. J., Apriani, S. S., Asnah, S. P., & Rokhayati, T. (2022). *Buku ajar metodologi penelitian*. Feniks Muda Sejahtera.

- Saputra, D. N., Novita Listyaningrum, S. H., Leuhoe, Y. J., Apriani, S. S., Asnah, S. P., & Rokhayati, T. (2022). *Buku ajar metodologi penelitian*. Feniks Muda Sejahtera.
- Saputra, D. N., Novita Listyaningrum, S. H., Leuhoe, Y. J., Apriani, S. S., Asnah, S. P., & Rokhayati, T. (2022). *Buku ajar metodologi penelitian*. Feniks Muda Sejahtera.
- Sihombing, B. K. S., & Dompok, T. (2023, September). Optimalisasi Proses Administrasi Layanan Asuransi Oleh PT Jasa Raharja Kota Batam. In *Prosiding Seminar Nasional Ilmu Sosial dan Teknologi (SNISTEK)* (Vol. 5, pp. 513-520).
- Sugiono, S. (2020). Pendekatan Penginjilan Kontekstual Paulus Berdasarkan Kisah Para Rasul 17: 16-34. *Jurnal Ilmu Teologi Dan Pendidikan Agama Kristen*, 1(2), 87-102.
- Undang-undang No.22 tahun 2009 “Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.
- UU NO.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.