



OPTIMALISASI UNIT LAKA LANTAS DALAM PENANGANAN KECELAKAAN LALU LINTAS DI WILAYAH HUKUM POLRES KUDUS

Optimization of Laka Lantas Unit in Handling Traffic Accidents in the Jurisdiction of Kudus Regional Police

Imam Dipsa Maulana¹✉

¹Akademi Kepolisian Republik Indonesia, Semarang, Indonesia

✉ imamdipsa@gmail.com

ABSTRAK

Penelitian ini dilatarbelakangi oleh angka kecelakaan lalu lintas yang terus naik dalam kurun waktu 3 (tiga) tahun terakhir. Oleh karena itu dalam menghadapi angka kenaikan kecelakaan lalu lintas tersebut Unit Laka Lantas Polres Kudus berupaya untuk mengoptimalkan penanganan kecelakaan lalu lintas agar setiap kecelakaan lalu lintas yang terjadi dapat diatasi dengan baik. Penelitian ini bertujuan untuk : (1) mendeskripsikan penanganan kecelakaan lalu lintas wilayah hukum Polres Kudus, (2) menemukan faktor-faktor yang mempengaruhi penanganan kecelakaan lalu lintas di wilayah hukum Polres Kudus dan (3) mendeskripsikan upaya untuk optimalisasi penanganan kecelakaan lalu lintas oleh Unit Laka Lantas Polres Kudus.

Pada kepustakaan konseptual penulis menggunakan teori dan konsep guna menganalisis permasalahan di atas. Konsep dan teori tersebut adalah : Teori Manajemen, Teori Peran, Konsep Optimalisasi, Konsep Koordinasi, Pengertian Lalu Lintas dan Penanganan Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas, Dalam penelitian ini digunakan pendekatan kualitatif dengan Metode Penelitian Lapangan (*Field Research*) dan menggunakan triangulasi data, sumber, dan teoritis untuk memperoleh validitas data. Hasil penelitian menunjukkan bahwa penanganan kecelakaan lalu lintas di wilayah hukum Polres Kudus belum maksimal karena peningkatan angka kejadian kecelakaan tersebut tidak diimbangi dengan perkembangan baik kemampuan maupun sarana prasarana yang dimiliki. Simpulan dalam penelitian ini menegaskan bahwa: (1) angka kecelakaan lalu lintas di wilayah hukum Polres Kudus mengalami kenaikan sehingga beban kerja dari Unit Laka bertambah, (2) faktor yang mempengaruhi selain dari faktor internal juga faktor eksternal berupa saksi karena saksi berperan penting dalam penyelesaian suatu perkara dengan memberikan keterangan dan (3) Peran dari Kanit Laka maupun anggota Unit Laka dalam memaksimalkan sumber daya yang ada dengan manajemen yang baik sangatlah diperlukan. Saran dalam penelitian ini, Satuan Lalu Lintas memaksimalkan koordinasi dengan instansi terkait guna kerjasama dalam kamseltibcar lantas, selain penambahan personil dan perbaikan sarana prasarana anggota unit laka dapat mengajarkan kemampuan dari satu anggota ke anggota lain dan mengadaptasi program *Panic Button* sebagai *Quick Response* dalam mengatasi kecelakaan lalu lintas.

Kata Kunci : *Optimalisasi, Penanganan, Unit Laka, Kecelakaan Lalu Lintas, Polres Kudus.*

ABSTRACT

This research is motivated by the number of traffic accidents that continues to rise in the last 3 (three) years. Therefore, in facing the increase in traffic accidents, the Kudus Traffic Police Unit seeks to optimize the handling of traffic accidents so that any traffic accidents that occur can be handled properly. The research in this thesis aims to: (1) describe the handling of traffic accidents in the Kudus Police jurisdiction, (2) find the factors that influence the handling of traffic accidents in the Kudus Police jurisdiction and (3) describe efforts to optimize the handling of traffic accidents by Kudus Police Laka Lantas Unit. In the conceptual literature the author uses theories and concepts to analyze the above problems. These concepts and theories are: Management Theory, Role Theory, Optimization Concepts, Coordination Concepts, Understanding Traffic and Handling of Traffic Accidents, In this study a qualitative approach is used with Field Research Methods and uses triangulation of data, sources, and theoretical way to obtain data validity. The results showed that the handling of traffic accidents in the Kudus police area was not optimal because the increase in the number of accidents was not balanced with the development of both the capabilities and infrastructure owned. The conclusions in this study confirm that: (1) the number of traffic accidents in the Kudus police area has increased so that the workload of the Laka Unit increases, (2) factors that influence other than internal factors as well as external factors such as witnesses because witnesses play an important role in the settlement a case by providing information and (3) The role of the Office of Laka and members of the Unit of Laka in maximizing available resources with good management is very necessary. Suggestions in this thesis, the Traffic Unit maximizes coordination with relevant agencies for cooperation in kamseltibcar then, in addition to adding personnel and improving the facilities of laka unit members, can teach the ability of one member to another and adapt the Panic Button program as Quick Response in dealing with past accidents cross.

Keywords: *Optimization, Handling, Laka Unit, Traffic Accident, Kudus District Police.*

PENDAHULUAN

I. LATAR BELAKANG MASALAH

Kepolisian Negara Republik Indonesia adalah alat negara yang mempunyai tugas pokok memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat, melakukan penegakkan hukum dan memberikan perlindungan, pengayoman dan pelayanan kepada masyarakat, sesuai dengan tugas Polri pada pasal 30 ayat 4 Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia tahun 1945 dan juga sasuai dalam Undang-undang No. 2 tahun 2002. Polri adalah bagian dari masyarakat yang tidak terpisahkan yang menjadi tanggung jawab sesuai denan tugas pokok Polri. Terkhususnya masalah lalu lintas, lalu lintas merupakan salah satu dari fungsi kepolisian yang bertujuan untuk menjaga keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas di samping menegakkan hukum di dalam ranah lalu lintas dan angkutan jalan.

Sudah merupakan hal yang umum bahwa kecelakaan lalu lintas merupakan permasalahan yang menakutkan bagi para pengguna kendaraan di jalan raya, baik yang menggunakan roda dua maupun yang menggunakan roda empat. Kecelakaan lalu lintas ini dapat sering kali terjadi tanpa terduga sebelumnya, dapat terjadi dimana saja, kapan saja dan

oleh siapa saja. Seringkali dari diri kita sendiri telah berusaha untuk berhati-hati namun tetap saja ada hal yang lain yang menyebabkan kita mengalami kecelakaan lalu lintas.

Berbagai faktor yang menjadi penyebab terjadinya suatu kecelakaan lalu lintas diantaranya adalah faktor manusia itu sendiri dalam berkendara adanya kesengajaan ataupun kelalaian yang menyebabkan terjadinya kecelakaan dan yang kedua adalah faktor kendaraan yang bisa membuat pengendara mengalami kecelakaan akibat dari kendaraan yang kurang baik dan tidak sesuai prosedur standar penggunaannya dan yang terakhir faktor jalan itu sendiri, dapat diketahui dari kondisi jalan atau keadaan alam yang memang tidak dapat dihindari oleh pengguna jalan itu sendiri atau dengan kata lain bukan akibat kelalaian manusia sehingga terjadinya kecelakaan, adapun faktor lain selain tiga faktor diatas yaitu faktor cuaca dan lingkungan yang juga bisa menjadi penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Kecelakaan lalu lintas menjadi salah satu perhatian utama bagi Indonesia, karena angka kecelakaan lalu lintas di Indonesia meningkat setiap waktunya dan Indonesia menjadi negara pertama peningkatan kecelakaan lalu lintas. Hal ini didukung dengan adanya data yang terdapat dalam artikel yang dimuat pada portal berita online (www.republika.co.id diunduh pada tanggal 7 Januari 2017) bahwa :

Kecelakaan lalu lintas merupakan momok mengerikan yang terjadi di banyak negara. Terlebih untuk negara-negara berkembang, di mana urusan transportasi seperti benang kusut. Data terbaru yang dikeluarkan, World Health Organization (WHO) menunjukkan India menempati urutan pertama negara dengan jumlah kematian terbanyak akibat kecelakaan lalu lintas. Sementara Indonesia menempati urutan kelima. Namun yang mencengangkan, Indonesia justru menempati urutan pertama peningkatan kecelakaan menurut data Global Status Report on Road Safety yang dikeluarkan WHO. Indonesia dilaporkan mengalami kenaikan jumlah kecelakaan lalu lintas hingga lebih dari 80 persen. Angka kematian global saat ini tercatat mencapai angka 1,24 juta per tahun. Diperkirakan, angka tersebut akan meningkat hingga tiga kali lipat menjadi 3,6 juta per tahun pada 2030. Dilansir dari *The Washington Post*, menurut data terbaru *Global Burden*, di negara berkembang kecelakaan lalu lintas termasuk lima besar penyebab utama kematian di dunia. Melampaui HIV/AIDS, malaria, TBC dan penyakit pembunuh lainnya. Para korban cenderung merupakan warga miskin, muda dan kebanyakan laki-laki. Di Indonesia, jumlah korban tewas akibat kecelakaan lalu lintas mencapai 120 jiwa per harinya. (www.republika.co.id tanggal 7 Januari 2017)

Definisi kecelakaan lalu lintas menurut pasal 1 dalam Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda. Definisi tersebut juga didukung dengan Peraturan Pemerintah Nomor 43 tahun 1993 pasal 93 ayat 1, bahwa kecelakaan lalu lintas adalah kejadian tidak disengaja atau disangka yang melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pemakai jalan lainnya yang mengakibatkan korban manusia atau kerugian harta benda. Kecelakaan lalu lintas yang terjadi akan mengakibatkan kerusakan yang dialami kendaraan yang terlibat, semakin keras kendaraan tersebut berbenturan akibat semakin cepatnya kendaraan maka makin besar pula dampak dari kerusakan tersebut, akibatnya semakin besar kerugian yang dialami oleh kendaraan yang terlibat dan akhirnya dari timbulnya kecelakaan tersebut maka kondisi pengguna jalan tentunya akan mengalami kepadatan dan kemacetan dan tidak lancarnya pengendara dalam berkendara sehingga dibutuhkan langkah-langkah yang baik dan maksimal dalam penanganan pada kecelakaan yang terjadi.

Kota Kudus merupakan wilayah dengan jalur akses cukup padat dalam transportasi baik roda dua maupun roda empat karena setiap tahun jumlah unit kendaraan bermotor mengalami peningkatan sehingga dari hal tersebut yang akan rawan menimbulkan kecelakaan

lalulintas. Menurut data kecelakaan lalu lintas Polres Kudus tahun 2015, jumlah kecelakaan mengalami peningkatan sebanyak 21 persen dibandingkan tahun 2014, di tahun 2014 jumlah kecelakaan di wilayah Kudus sebanyak 663 kali menjadi 807 kali di tahun 2015 dan kecelakaan paling banyak didominasi oleh tabrakan antar kendaraan bermotor, sebanyak 451 kali di tahun 2014 meningkat menjadi sebanyak 583 kali. Hal ini tentu menimbulkan dampak yang meningkat pula terhadap korban kecelakaan lalu lintas khususnya pada korban kecelakaan luka berat dan meninggal dunia. Hal ini menuntut unit laka lintas Polres Kudus untuk lebih optimal dalam melaksanakan penanganan korban kecelakaan lalu lintas.

Berdasarkan uraian tersebut di atas, maka permasalahan yang akan di angkat dalam tema penelitian ini adalah mengenai apa yang dilakukan unit laka lintas Polres Kudus dalam menangani kecelakaan lalu lintas dan tentunya harus memiliki berbagai upaya lain dalam penanganan kecelakaan lalu lintas. Alasan pemilihan tema tersebut antara lain Unit Laka Satuan Lalu Lintas Polres Kudus merupakan salah satu garda terdepan pelayanan Polri yaitu menangani kasus kecelakaan lalu lintas menyebabkan pertanyaan sejauh mana upaya yang dilakukan Unit Laka Lintas Polres Kudus dalam menangani kecelakaan lalu lintas. Oleh karena itu, dalam penelitian ini penulis mengambil judul *“Optimalisasi Unit Laka Lintas dalam Penanganan Kecelakaan Lalu Lintas di Wilayah Hukum Polres Kudus”*.

1.1 Perumusan Permasalahan

Berdasarkan latar belakang pemikiran tersebut diatas, maka pokok-pokok permasalahan yang akan dibahas dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

- a. Bagaimana gambaran tentang penanganan kecelakaan lalu lintas yang terjadi di wilayah hukum Polres Kudus?
- b. Apa saja faktor-faktor yang mempengaruhi pelaksanaan tugas Unit laka lintas dalam penanganan kecelakaan lalu lintas di wilayah Hukum Polres Kudus?
- c. Bagaimana mengoptimalkan unit laka lintas dalam penanganan kecelakaan lalu lintas di wilayah hukum Polres Kudus?

1.2 Tujuan Penelitian

Dalam suatu penelitian tentunya terdapat tujuan yang ingin dicapai oleh penulis. Tujuan tersebut tidak lepas dari permasalahan yang telah dirumuskan oleh penulis. Berdasarkan pada rumusan permasalahan diatas, maka tujuan dari penelitian ini adalah :

- a. Untuk mendeskripsikan tentang gambaran penanganan kecelakaan lalu lintas di Polres Kudus.
- b. Untuk medeskripsikan faktor-faktor yang mempengaruhi pelaksanaan penanganan kecelakaan lalu lintas yang dilakukan oleh unit laka lintas Polres Kudus.
- c. Untuk mendeskripsikan bagaimana cara untuk mengoptimalkan unit laka lintas tersebut dalam penanganan pada kecelakaan lalu lintas di wilayah hukum Polres Kudus.

1.3 Manfaat Penelitian

Penelitian yang telah dilaksanakan oleh penulis diharapkan dapat memberikan manfaat secara teoritis dan manfaat secara praktis.

1.3.1 Manfaat Teoritis

- a. Secara teoritis manfaat yang dapat diambil dari penulisan penelitian ini adalah menambah pengetahuan dan menambah wawasan mengenai bagaimana hasil dari optimalisasi penanganan kecelakaan lalu lintas dan upaya unit laka lintas dalam rangka mengurangi dampak kecelakaan lalu lintas

- b. Penelitian yang dilakukan oleh penulis ini dapat juga digunakan sebagai referensi ataupun informasi bagi penelitian-penelitian lain yang berhubungan dengan upaya untuk mengoptimalkan penanganan kasus kecelakaan yang dilakukan oleh unit laka lintas dalam mewujudkan kamseltibcar lintas.
- 1.3.2 Manfaat Praktis

Secara praktis penelitian ini dapat memberikan gambaran tentang sejauh mana upaya Unit Laka Lintas Polres Kudus dalam mengoptimalkan penanganan kecelakaan lalu lintas. Penelitian ini juga dapat digunakan sebagai acuan bagi instansi-instansi yang berhubungan dalam bidang ini guna mengambil kebijakan yang dapat memecahkan masalah yang berhubungan dengan kecelakaan lalu lintas.

TINJAUAN KEPUSTAKAAN

2.1 Kepustakaan Penelitian

Kepustakaan dalam penelitian ini mempunyai tujuan diantaranya memberitahukan kepada pembaca mengenai hasil penelitian yang telah dilakukan oleh peneliti sebelumnya yang berhubungan dengan penulisan penelitian ini, menghubungkan suatu penulisan dengan topik yang lebih luas yang berkesinambungan dengan topik dalam kepustakaan, dapat mengisi kekurangan dan memperluas penulisan-penulisan sebelumnya dan untuk memberikan kerangka dalam menentukan alur penulisan dan juga sebagai acuan untuk membandingkan hasil suatu penulisan dengan temuan lain. Dengan alasan tersebut dapat dijadikan acuan penulisan skripsi ini dalam menunjang kepustakaan penelitian perlu adanya referensi dari penelitian yang pernah ada. Kepustakaan yang menjadi acuan dalam penelitian ini adalah:

2.1.1 Penelitian Amru Abdullah

Amru Abdullah adalah lulusan sarjana Perguruan Tinggi Ilmu Kepolisian (PTIK) tahun 2013, dengan judul skripsi “Efektivitas Unit Laka Satuan Lintas Guna Menanggulangi Kecelakaan Lalu Lintas di Wilayah Hukum Polres Semarang”. Penelitian tersebut menggunakan pendekatan kualitatif. Adapun permasalahan yang diangkat oleh **Amru Abdullah** adalah sudah efektifkah satuan kecelakaan lalu lintas Polres Semarang dalam penanganan kejadian kecelakaan lalu lintas dari awak pelaporan sampai dengan tindakan pertama pada tempat kejadian perkara, dari penelitian tersebut disimpulkan bahwa keefektifan unit laka lintas dalam penanggulangan kecelakaan lalu lintas berdasarkan pada SOP (*Standard Operating Procedure*) dan juga telah menimbulkan budaya organisasi sehingga kinerja di lapangan dalam penanganan kecelakaan menjadi lebih baik. Tindakan yang dilakukan oleh unit laka lintas Polres Semarang untuk mengefektifkan penanganan kecelakaan di wilayah hukumnya adalah dengan ADR dan proses pro yustitia, selain itu juga menindak tegas oknum anggota kepolisian yang menghambat proses penanganan kecelakaan.

Adanya kesamaan dalam penelitian yang akan diambil oleh penulis adalah penelitian yang dilakukan oleh **Amru Abdullah** adalah sama-sama mengambil dari sudut pandang unit kecelakaan lalu lintas yang juga penulis angkat permasalahan dari Unit Kecelakaan dan kosep penanganan kecelakaan lalu lintas yang juga penulis gunakan dalam pisau analisis pada penulisan ini.

Perbedaan antara kedua penelitian tersebut yaitu penelitian yang dilakukan oleh **Amru Abdullah** di wilayah hukum Semarang. Sedangkan penelitian yang dilakukan oleh penulis saat ini berlokasi di wilayah hukum Polres Kudus. Konsep yang digunakan sebagai

pisau analisis bersubyek pada Efektivitas, sedangkan penulis menggunakan konsep optimalisasi sebagai pisau analisis.

2.1.2 Penelitian Cintya Ayu P.S.

Cintya Ayu P.S adalah lulusan mahasiswa jurusan ilmu administrasi fakultas ilmu sosial dan ilmu politik Universitas Sebelas Maret Surakarta tahun 2010 dengan judul skripsi “Kinerja Kepolisian dalam Penanganan Kecelakaan Lalu Lintas”. Jenis penelitian tersebut adalah penelitian deskriptif dan berlokasi di Kabupaten Sukoharjo. Penelitian yang diangkat oleh Cintya Ayu P.S. mengangkat tentang kinerja Polres Sukoharjo dalam penanganan kecelakaan lalu lintas guna memberikan pelayanan kepada masyarakat yang dilihat menggunakan empat indikator, antara lain responsivitas, responsibilitas, akuntabilitas dan transparansi.

Dari keempat indikator tersebut diketahui bahwa kinerja dari personel Polres Sukoharjo masih belum optimal sehingga perlu adanya tindakan yang dapat dilakukan untuk mendapat respon yang positif dari masyarakat.

Adanya kesamaan dari penelitian tersebut dengan penelitian ini adalah tentang permasalahan penanganan lalu lintas yang banyak penulis ambil mengenai materi dan referensi dari penelitian tersebut.

Perbedaan antara kedua penelitian tersebut adalah lokasi penelitian yang penulis ambil bertempat di wilayah hukum Polres Kudus, sedangkan lokasi penelitian yang dilaksanakan oleh Cintya Ayu P.S. di wilayah hukum Polres Sukoharjo. Penelitian tersebut juga menggunakan metode penelitian deskriptif yaitu untuk mengetahui nilai variabel mandiri, sedangkan penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif. Dalam penelitian yang dilakukan oleh Cintya Ayu P.S. pembahasannya lebih berfokus pada kinerja kepolisian yang sebagai objek yang merupakan salah satu bidang pelayanan prima Polri sedangkan penelitian ini berfokus pada hasil yang dicapai oleh unit laka dalam menangani kecelakaan lalu lintas yang terjadi di wilayah hukum Polres Kudus.

Maka apabila dilihat dari persamaan dan perbedaan diantara penelitian-penelitian sebelumnya, pembaharuan yang ada dalam skripsi ini terletak pada fokus permasalahan yang diambil, yakni lebih menyoroti masalah upaya mengoptimalkan penanganan yang dilakukan oleh unit laka Polres Kudus dalam menangani kecelakaan lalu lintas.

2.2 Kepustakaan Konseptual

Di dalam kepustakaan konseptual penulis menggunakan konsep dan teori sebagai kerangka acuan yang akan menjadi dasar dan pedoman yang dapat membantu peneliti dalam menentukan tujuan dan arah penelitian. Pada kepustakaan konseptual ini disajikan beberapa teori, konsep, definisi, pendapat atau gagasan dari seorang yang memiliki kompetensi terkait masalah yang diteliti.

2.2.1 Konsep Optimalisasi

Dalam kamus besar Bahasa Indonesia, kata optimalisasi berasal dari kata optimal yang artinya terbaik atau tertinggi atau paling menguntungkan dan istilah optimalisasi adalah mengoptimalkan, yang berarti perbuatan mengoptimalkan, jika dalam kemampuan anggota berarti sebagai kemampuan yang terbaik, efisien dan efektif serta maksimal dalam penanganan kecelakaan lalu lintas. Penggunaan konsep optimalisasi ini menyatakan bahwa tugas unit laka dalam melaksanakan penanganan kecelakaan lalu lintas dengan prosedur yang benar, efektif dan efisien sehingga dapat dibilang hasil yang didapatkan menjadi yang paling baik.

2.2.2 Konsep Koordinasi

Kata koordinasi menurut Achmad Basyuni (2009) berasal dari “Co” dan “Ordinary” yang berarti Co Regulate. Dilihat dari pendekatan empirik dikaitkan dari segi etimologi

koordinasi diartikan sebagai kegiatan yang dilakukan oleh berbagai pihak yang sederajat, untuk saling memberi dan mengatur bersama (menyepakati) hal tertentu, sehingga dari satu sisi proses pelaksanaan tugas dan keberhasilan pihak lain, sementara disisi lain yang satu langsung atau tidak langsung mendukung pihak yang lain.

Menurut E.F.L Brech dalam bukunya, *The Principle and Practice of Management* yang dikutip Handayani (2002:54), koordinasi adalah mengimbangi dan menggerakkan tim dengan memberikan lokasi kegiatan pekerjaan yang cocok dengan masing-masing dan menjaga agar kegiatan itu dilaksanakan dengan keselarasan yang semestinya di antara para anggota itu sendiri.

Sedangkan menurut Handoko (2003:196) kebutuhan akan koordinasi tergantung pada sifat dan kebutuhan komunikasi dalam pelaksanaan tugas dan derajat saling ketergantungan bermacam-macam satuan pelaksanaannya.

Kaitannya dengan penanganan kecelakaan yang dilakukan oleh Unit Laka bahwa Unit Laka melakukan koordinasi dengan pihak terkait seperti Dishub dan Satpol PP dalam kerjasama di Forum Lalu Lintas yang ada di wilayah hukum Polres Kudus, semua pihak yang terlibat berperan aktif dalam koordinasi dengan Unit Laka untuk memberi informasi mengenai kecelakaan lalu lintas.

2.2.3 Pengertian Lalu Lintas

Pengertian lalu lintas yang dimaksud pada penelitian ini sesuai Undang-undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan pasal 1 butir 2 adalah gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan.

2.2.4 Kecelakaan Lalu Lintas

Berdasarkan Undang-undang No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan disebutkan bahwa kecelakaan lalu lintas adalah:

Suatu peristiwa di jalan yang tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pemakai jalan lainnya, mengakibatkan korban manusia atau kerugian harta. Dimana unsur-unsur kecelakaan lalu lintas tersebut meliputi pengemudi/pemakai jalan, kendaraan, jalan dan lingkungan.

Dari definisi kecelakaan lalu lintas diatas maka unsur-unsur kecelakaan lalu lintas berdasarkan Undang-undang No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah pertama, merupakan peristiwa di jalan yang tidak disengaja dan tidak disangka-sangka atau kelalaian. Kedua, melibatkan kendaraan. Ketiga, dengan atau tanpa pemakai jalan lainnya. Keempat, mengakibatkan korban manusia atau kerugian harta benda.

Dari unsur yang pertama, bahwa kecelakaan lalu lintas merupakan suatu peristiwa di jalan, jalan menurut Undang-undang No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah jalan yang diperuntukan bagi lalu lintas umum. Artinya jika peristiwa atau kejadian terjadi di jalan yang tidak diperuntukan bagi lalu lintas umum, maka peristiwa tersebut tidak dapat dikategorikan sebagai kecelakaan lalu lintas.

Unsur yang kedua, melibatkan kendaraan. Artinya dalam peristiwa yang terjadi harus ada kendaraan yang terlibat. Definisi kendaraan menurut Undang-undang No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu alat yang dapat bergerak di jalan, terdiri dari kendaraan bermotor atau kendaraan tidak bermotor. Kendaraan bermotor itu sendiri adalah kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknik yang berada pada kendaraan itu.

Unsur yang ketiga, dengan atau tanpa pemakai jalan lainnya. Artinya yang dikategorikan kecelakaan lalu lintas tanpa harus melibatkan pemakai jalan lainnya, yang sering dikenal dengan kecelakaan tunggal atau kecelakaan sendiri. Seperti menabrak tiang listrik, menabrak pembatas jalan, menabrak trotoar dan sebagainya.

Unsur yang keempat, mengakibatkan korban manusia atau kerugian harta benda. Artinya peristiwa tersebut mengakibatkan adanya manusia yang menjadi korban atau adanya kerugian harta benda yang diakibatkan. Korban manusia adalah korban meninggal dunia, luka berat dan luka ringan. Kerugian harta benda dikenal dengan kerugian materil.

Kecelakaan lalu lintas itu sendiri merupakan salah satu permasalahan yang sering terjadi di jalan raya dan sering memakan korban. Kecelakaan ini tidak bisa dihindari, bahkan disuatu sistem transportasi yang telah sangat baik di Negara-negara maju sekalipun dapat terjadinya kecelakaan.

Dalam Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009, kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda. Kecelakaan lalu lintas menurut proses kejadiannya terbagi kedalam 5 (lima) tipe kecelakaan yaitu :

- a. Kecelakaan lalu lintas tunggal : Peristiwa kecelakaan yang terdiri dari hanya satu kendaraan.
- b. Kecelakaan pejalan kaki : Peristiwa kecelakaan yang melibatkan pejalan kaki.
- c. Kecelakaan membelok dua kendaraan : Peristiwa kecelakaan yang terjadi pada saat melakukan gerakan membelok dan melibatkan hanya dua kendaraan.
- d. Kecelakaan membelok lebih dari dua kendaraan : Peristiwa kecelakaan yang terjadi pada saat melakukan gerakan dan melibatkan lebih dari dua kendaraan.
- e. Kecelakaan tanpa gerakan membelok : Kecelakaan yang terjadi pada saat berjalan lurus atau kecelakaan yang terjadi tanpa ada gerakan membelok.

Dan secara umum ada 4 (empat) faktor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas diantaranya :

1. Faktor manusia
2. Faktor kendaraan
3. Faktor jalan
4. Faktor lingkungan / cuaca

2.2.4.1 Penggolongan Kecelakaan Lalu Lintas

- a. Dilihat dari berat ringannya akibat yang ditimbulkan (Akademi Kepolisian, 2014:195) Berdasarkan Pasal 229 UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan angkutan Jalan, terdiri dari :
 - 1) Kecelakaan Lalu Lintas Ringan
Kecelakaan Lalu Lintas Ringan merupakan kecelakaan yang hanya mengakibatkan kerusakan kendaraan dan atau barang.
 - 2) Kecelakaan Lalu Lintas Sedang
Kecelakaan Lalu Lintas Sedang merupakan kecelakaan yang mengakibatkan luka ringan dan kerusakan kendaraan dan atau barang.
 - 3) Kecelakaan Lalu Lintas Berat
Kecelakaan Lalu Lintas Berat merupakan kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia atau luka berat.
- b. Dilihat dari jumlah korban, bobot kerugian secara politis atau ekonomis terhadap pemerintah dan atau tingkat fasilitas yang terjadi dilihat dari anatomi kecelakaan, meliputi :
 - 1) Kecelakaan Menonjol, dengan kategori sebagai berikut :
 - a) Kecelakaan Lalu Lintas melibatkan pejabat pemerintahan dan atau menjadi korban dalam kecelakaan dengan klasifikasi sebagai berikut :

- 1) Pejabat Negara Republik Indonesia yang termasuk dalam golongan VVIP/VIP dan atau pejabat Negara asing yang sedang berada di Negara Republik Indonesia mewakili negaranya, termasuk keluarganya.
 - 2) Mantan Kepala Negara/Presiden Republik Indonesia dan mantan Wakil Presiden Republik Indonesia, termasuk isterinya.
 - 3) Pejabat Tinggi Tentara Nasional Indonesia dan Pejabat Tinggi Kepolisian Negara Republik Indonesia, termasuk Panglima Daerah Militer dan Kepala Kepolisian Daerah.
- b) Kecelakaan Lalu Lintas mengakibatkan pejabat pemerintah luka berat atau meninggal dunia klasifikasi sebagai berikut :
- 1) Perwira Tinggi Tentara Nasional Indonesia atau Perwira Tinggi Kepolisian Negara Republik Indonesia.
 - 2) Kepala Daerah Provinsi dan Kepala Daerah Kabupaten/kota.
 - 3) Tokoh Masyarakat, pimpinan partai dan atau individu yang berpengaruh terhadap pemerintah dan masyarakat secara nasional.
- c) Kecelakaan Lalu Lintas mengakibatkan korban meninggal dunia 10 (sepuluh) orang atau meninggal dunia sejumlah 7 (tujuh) orang.
- d) Kecelakaan Lalu Lintas mengakibatkan lumpuhnya lalu lintas pada jaringan jalan nasional paling lama 6 (enam) jam, yang disebabkan :
- 1) Jembatan pada jalan nasional terputus.
 - 2) Kendaraan khusus pengangkut bahan berbahaya dan atau bahan yang mudah meledak mencemari lingkungan dan masyarakat atau terbakar.
- e) Kecelakaan Lalu Lintas melibatkan kendaraan bermotor angkutan penumpang umum mengakibatkan korban manusia meninggal dunia 10 (sepuluh) orang atau meninggal dunia di TKP sejumlah 7 (tujuh) orang atau luka berat lebih dari 20 (duapuluh) orang.
- 2) Kecelakaan Biasa
Kecelakaan yang dikategorikan sebagai kecelakaan biasa adalah kecelakaan yang tidak termasuk kecelakaan menonjol.

2.2.4.2 Faktor-Faktor Penyebab Kecelakaan

Warpani (2001) menyebutkan bahwa faktor manusia sebagai pengguna jalan dapat dipilah menjadi dua golongan, yaitu:

- a. Pengemudi, termasuk pengemudi kendaraan tak bermotor.
- b. Pejalan kaki, termasuk para pedagang asongan, pedagang kaki lima dan lain-lain. Pada umumnya kecelakaan lalu lintas diakibatkan oleh kombinasi beberapa faktor pendukung, antara lain :
 - a. Faktor Pengemudi
Menurut pasal 1 Peraturan Pemerintah No. 44 Tahun 1993 tentang kendaraan dan pengemudi, sebagai peraturan pelaksana dari Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pengemudi adalah orang yang mengemudikan kendaraan bermotor atau orang yang secara langsung mengawasi calon pengemudi yang sedang belajar mengemudikan kendaraan bermotor. Faktor fisik yang penting untuk mengendalikan kendaraan dan mengatasi masalah lalu lintas adalah penglihatan dan pendengaran (Dharma Aztria, 2012).
 - b. Faktor Pejalan kaki
Pejalan kaki sebagai salah satu unsur pengguna jalan dapat menjadi korban kecelakaan dan dapat pula menjadi korban kecelakaan dan dapat pula menjadi penyebab kecelakaan.

c. Faktor Kendaraan

Sebab-sebab kecelakaan yang disebabkan oleh faktor kendaraan antara lain :

- 1) Kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh perlengkapan kendaraan.
- 2) Kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh penerangan kendaraan.
- 3) Kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh pengamanan kendaraan.
- 4) Kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh mesin kendaraan.
- 5) Karena hal-hal lain dari kendaraan

d. Faktor Jalan

Faktor yang disebabkan oleh faktor jalan dapat diklasifikasikan sebagai berikut :

- 1) Kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh perkerasan jalan.
- 2) Kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh alinyemen jalan.
- 3) Kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh pemeliharaan jalan.
- 4) Kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh penerangan jalan.
- 5) Kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh rambu-rambu lalu lintas.

e. Faktor Lingkungan

Jalan dibuat untuk menghubungkan suatu tempat ke tempat lain dari berbagai lokasi didalam kota maupun diluar kota. berbagai faktor lingkungan jalan sangat berpengaruh dalam kegiatan lalu lintas. Hal ini mempengaruhi pengemudi dalam mengatur kecepatan (mempercepat, konstan, memperlambat atau berhenti), jika meghadapi situasi sesperti ini :

- 1) Lokasi jalan
- 2) Iklim/musim
- 3) Volume Lalu lintas (karakter arus lalu lintas)

Kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh faktor lingkungan dapat diuraikan sebagai berikut:

1. Kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh faktor alam.
2. Kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh faktor lain.

2.2.4.3 Penanganan Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas

Berdasarkan UU No 22 tahun 2009 mengenai Kecelakaan Lalu Lintas Paragraf 1 Tata Cara Penanganan Kecelakaan Lalu Lintas Pasal 227 Dalam hal terjadi Kecelakaan Lalu Lintas, petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia wajib melakukan penanganan Kecelakaan Lalu Lintas dengan cara :

- a. Mendatangi tempat kejadian dengan segera;
- b. Menolong korban;
- c. Melakukan tindakan pertama di tempat kejadian perkara;
- d. Mengolah tempat kejadian perkara;
- e. Mengatur kelancaran arus Lalu Lintas;
- f. Mengamankan barang bukti; dan
- g. Melakukan penyidikan perkara.

2.2.4.4 Anatomi Kecelakaan Lalu Lintas

Setiap kecelakaan tidak terjadi begitu saja, selalu ada penyebab mengapa terjadinya kecelakaan lalu lintas tersebut. Faktor penyebab kecelakaan tersebut umumnya adalah faktor majemuk (*multi causality*) tidak hanya satu sehingga resiko yang dialami umumnya juga beragam (*wide spectrum*).

Sesuai dengan pengertian kecelakaan maka kecelakaan suatu kejadian adalah tidak direncanakan dan tidak dikehendaki, terjadi karena kondisi tidak aman atau tindakan tidak

aman dari faktor manusia. Hasil yang ditimbulkan dari kecelakaan lalu lintas tersebut adalah kerugian fisik serta kerusakan sarana prasarana transportasi baik jalan maupun kendaraan.

2.2.5 Teori Peran

Di dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia definisi peran yaitu pemain sandiwara, perangkat tingkah yang diharapkan dimiliki oleh orang yang berkedudukan di masyarakat. Dalam teorinya, Biddle dan Thomas (1996) sebagaimana dikutip oleh Sarwono (2005) membagi peristilahan dalam teori peran menjadi 4 (empat) golongan, yaitu istilah-istilah yang menyangkut :

- a. Orang-orang yang mengambil bagian dalam interaksi sosial, dapat dibagi dalam 2 (dua) golongan sebagai berikut :
 - 1) Aktor (*actor*, pelaku) yakni orang yang sedang berperilaku menurut suatu peran tertentu;
 - 2) Target (sasaran) atau orang lain (*other*) yaitu orang yang mempunyai hubungan dengan aktor dan perilakunya. Aktor maupun target bisa berupa individu-individu ataupun kumpulan individu (kelompok).
- b. Perilaku yang muncul dalam interaksi tersebut :
Menurut Bidle dan Thomas ada 5 (lima) istilah tentang perilaku dalam kaitannya dengan peran :
 - 1) *Expectation* (harapan).
 - 2) *Norm* (norma).
 - 3) *Performance* (wujud perilaku).
 - 4) *Evaluation* (penilaian) dan *sanction* (sanksi).
- c. Kedudukan orang-orang dalam perilaku :
Secord dan Backman juga Bidle dan Thomas memberikan definisi yang saling melengkapi tentang kedudukan (posisi). Dari kedua definisi mereka dapat disimpulkan bahwa kedudukan adalah sekumpulan orang yang secara bersama-sama (kolektif) diakui perbedaannya dari kelompok-kelompok yang lain berdasarkan sifat-sifat yang mereka miliki bersama, perilaku yang sama-sama mereka perbuat dan reaksi orang lain terhadap mereka bersama.
- d. Kaitan antara orang dan perilaku :
Bidle dan Thomas mengemukakan bahwa kaitan (hubungan) yang dapat dibuktikan ada atau tidak adanya dan dapat diperkirakan kekuatannya adalah kaitan antara orang dengan perilaku dan perilaku dengan perilaku.

Merton dalam Raho (2007) mengatakan bahwa definisi peran sebagai pola tingkah laku yang diharapkan masyarakat dari orang yang menduduki status tertentu. Wirutomo (1981:99-101) mengemukakan pendapat David Berry bahwa peranan yang berhubungan dengan pekerjaan, seseorang diharapkan menjalankan kewajiban-kewajibannya yang berhubungan dengan peranan yang dipegangnya. Peranan didefinisikan sebagai seperangkat harapan-harapan yang dikenakan kepada individu yang menempati kedudukan sosial tertentu. Peranan ditentukan oleh norma-norma dalam masyarakat, maksudnya kita diwajibkan untuk melakukan hal-hal yang diharapkan masyarakat di dalam pekerjaan kita, di dalam keluarga dan di dalam peranan-peranan yang lain.

Kaitannya dengan penanganan kecelakaan lalu lintas yang dilakukan oleh Unit laka lintas khususnya pada tindakan pertama pada kecelakaan lalu lintas, unit laka memiliki peran dalam menangani kecelakaan lalu lintas dan sejauh mana unit laka itu bekerja menghadapi kenaikan jumlah kecelakaan dari tahun ke tahun. Peran adalah segala sesuatu dan tindakan yang dilakukan oleh Unit laka lintas Polres Kudus sebagaimana diharapkan oleh masyarakat

dalam pelaksanaan tugas dan kewajibannya sebagai penegakan hukum serta sebagai pelindung, pengayom dan pelayan masyarakat.

2.2.6 Teori Manajemen

Menurut George R Terry dalam bukunya asas-asas manajemen, manajemen merupakan suatu proses khas yang terdiri dari tindakan-tindakan perencanaan, pengorganisasian, penggerakan dan pengendalian yang dilakukan untuk menentukan serta mencapai sasaran yang telah ditentukan melalui pemanfaatan sumberdaya manusia dan sumberdaya lainnya. 4 (empat) fungsi manajemen menurut George R Terry yaitu:

- 1) *Planning*
Planning atau perencanaan adalah penentuan serangkaian tindakan untuk mencapai suatu hasil yang diinginkan. Pembatasan yang agak kompleks merumuskan perencanaan sebagai penetapan apa yang harus dicapai, bila hal itu dicapai, dimana hal itu harus dicapai, bagaimana hal itu harus dicapai, siapa yang bertanggung jawab dan penetapan mengapa hal itu harus dicapai.
- 2) *Organizing*
Organizing yaitu mengelompokkan kegiatan yang diperlukan, yakni menetapkan susunan organisasi serta tugas dan fungsi-fungsi dari setiap unit yang ada dalam organisasi, serta menetapkan kedudukan dan sifat hubungan antara masing-masing unit tersebut.
- 3) *Actuating*
 Mengemukakan bahwa *actuating* merupakan usaha menggerakkan anggota-anggota kelompok sedemikian rupa hingga mereka berkeinginan dan berusaha untuk mencapai sasaran perusahaan dan sasaran anggota-anggota perusahaan tersebut oleh karena para anggota itu juga ingin mencapai sasaran-sasaran tersebut.
- 4) *Controlling*
 Pengawasan, Pengendalian atau *Controlling* adalah salah satu fungsi manajemen yang berupa mengadakan penilaian, bila perlu mengadakan koreksi sehingga apa yang dilakukan bawahan dapat diarahkan ke jalan yang benar dengan maksud tercapai tujuan yang sudah digariskan semula. Dalam melaksanakan kegiatan *controlling*, atasan mengadakan pemeriksaan, mencocokkan, serta mengusahakan agar kegiatan-kegiatan yang dilaksanakan sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan serta tujuan yang dicapai.

2.3 Kerangka Berpikir

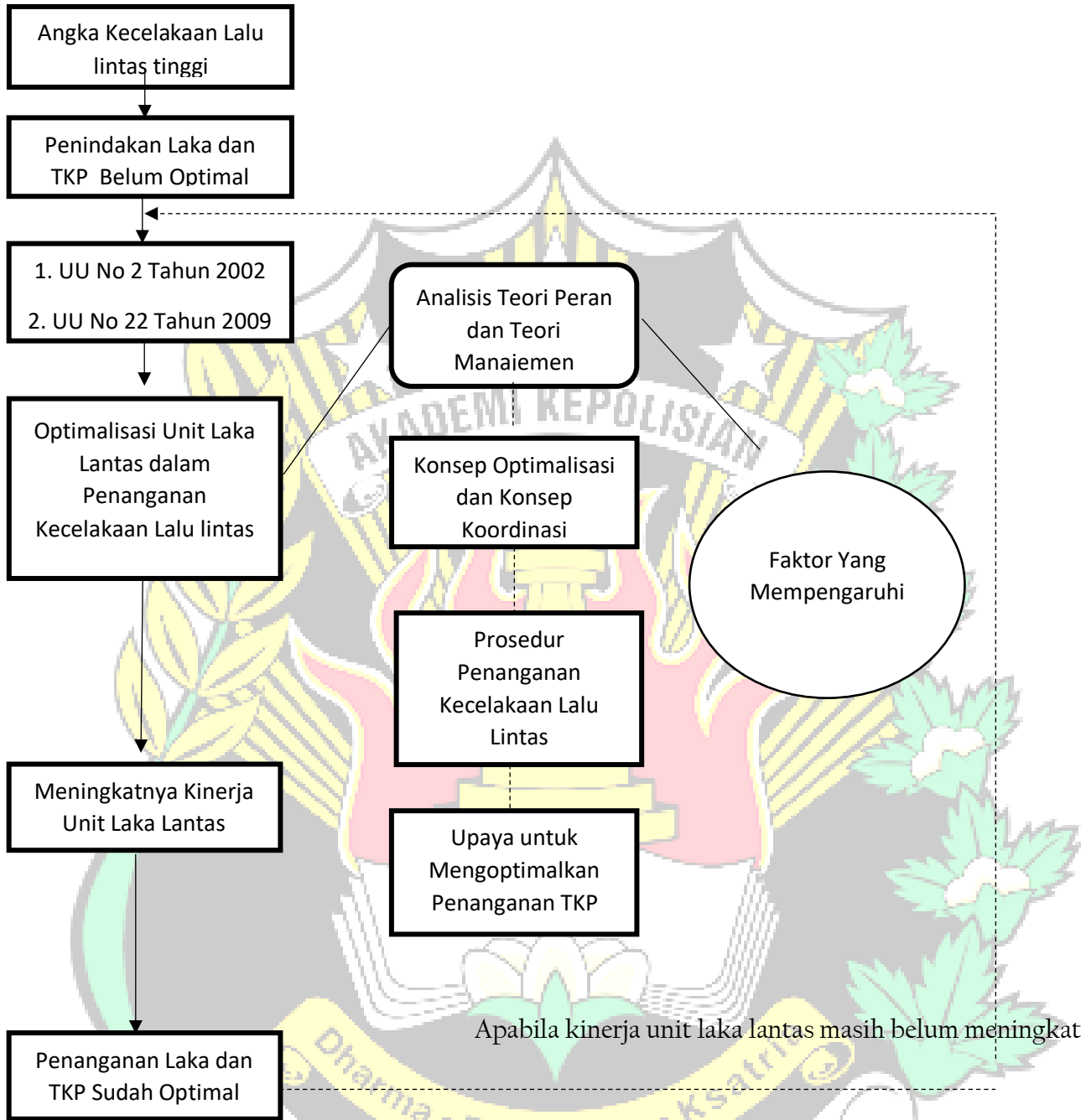
Kerangka berpikir dalam penelitian digunakan untuk menuliskan dan menggambarkan alur pikir penelitian. Secara sederhana alur pikir ini bermula dengan fenomena yang ada didalam masyarakat tentang tingkat kecelakaan yang semakin meningkat. Kebutuhan untuk menggunakan alat transportasi yang digunakan sehari-hari oleh masyarakat semakin meningkat dari waktu ke waktu, akan tetapi keadaan jalan tidak mengalami peningkatan sama sekali, begitu pula dengan tingkat kesadaran masyarakat mengenai keselamatan berlalu lintas. Menurut Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 43 tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan, kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak disangka-sangka dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pemakai jalan lainnya, mengakibatkan korban manusia atau kerugian negara.

Unit Laka Polres Kudus berperan dalam menangani kecelakaan di wilayah hukum Polres Kudus yang demikian tingginya. Dalam penyelidikan yang dilakukan, anggota yang bertugas harus menemukan faktor-faktor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas berdasarkan fakta yang didapatkan dilapangan. Selanjutnya kasus tersebut dapat diselesaikan tergantung kepada oknum tersebut, apakah oknum tersebut menyetujui diselesaikannya kasus tersebut secara kekeluargaan atau dilanjutkan pada proses penyidikan dan dijatuhi

jerat hukum. Penulis tertarik pada proses penyidikan dan penanggulangan yang dilakukan pihak kepolisian dalam menghadapi kasus kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan kematian dan profesionalisme yang ditampilkan sebagai pihak penegak hukum dalam menjalankan tugasnya sesuai dengan kode etik yang berlaku. Tata cara mengenai penanganan kecelakaan lalu lintas pun sudah diatur Berdasarkan UU No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Sehingga faktor penyebab dan evaluasi yang dapat membuahkan penanggulangan serta pencegahan yang dapat dijalankan oleh pihak kepolisian republik Indonesia khususnya Unit Laka Lantas Polres Kudus dalam menangani kasus kecelakaan lalu lintas.



GAMBAR 2.1
KERANGKA BERPIKIR



METODE PENELITIAN

3.1 Pendekatan dan Jenis Penelitian

3.1.1 Pendekatan Penelitian

Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan kualitatif. Penulis memandang permasalahan yang menjadi obyek penelitian menjadi satu kesatuan yang bulat dan menyeluruh. Pendekatan ini dipilih untuk menggambarkan atau mendeskripsikan

permasalahan dalam bentuk kata-kata tentang objek yang diteliti. Menurut Sugiyono (2009) dalam Bambang Rustanto (2015:17) menyatakan bahwa :

Metode penelitian kualitatif adalah metode penelitian yang digunakan untuk meneliti pada kondisi yang alamiah, di mana peneliti adalah sebagai instrumen kunci, teknik pengumpulan data dilakukan secara triangulasi (gabungan) analisis data bersifat induktif, dan hasil penelitian kualitatif lebih menekankan makna dari pada generalisasi. Masih menurut Sugiyono (2009) Rumusan masalah deskriptif adalah suaturumusan masalah yang memandu peneliti untuk mengungkapkan atau memotret situasi sosial yang akan diteliti secara menyeluruh, luas dan mendalam.

Adapun ciri-ciri penelitian kualitatif menurut Dr. Bambang Rustanto, M.Hum. dalam bukunya yang berjudul Penelitian Kualitatif Pekerjaan Sosial (2015:12) adalah :

1. Sumber adalah situasi yang wajar di mana penulis mengumpulkan data berdasarkan observasi yang dilakukan tanpa dipengaruhi dengan sengaja;
2. Peneliti sebagai instrumen. Artinya keabsahan data dan informasi yang dikumpulkannya sangat bergantung pada keahlian peneliti;
3. Sangat deskriptif;
4. Mementingkan proses dan memerhatikan bagaimana perkembangan terjadinya sesuatu;
5. Mencari makna suatu situasi sehingga dapat memahami masalah atau situasi;
6. Mengutamakan data langsung atau *first hand*. Untuk itu penulis sendiri turun ke lapangan untuk melakukan observasi;
7. Triangulasi data atau informasi dari satu pihak harus dicek keseluruhannya dengan cara memperoleh data itu sendiri dari sumber lain;
8. Menonjolkan rincian kontekstual. Penulis mengumpulkan dan mencatat data yang sangat terinci mengenai hal-hal yang dianggap berkaitan dengan masalah yang diteliti;
9. Subjek yang diteliti dipandang berkedudukan sama dengan peneliti;
10. Mengutamakan perspektif emic, artinya mementingkan pandangan informan;
11. Verifikasi, antara lain melalui kasus yang bertentangan atau negatif;
12. Metode kualitatif tidak menggunakan sampling random dan tidak menggunakan populasi dan sampel. Informan biasanya sedikit dan dipilih menurut tujuan (*purpose*), sering berupa studi kasus;
13. Untuk memperoleh situasi yang natural melakukan observasi partisipatif dan wawancara mendalam (*in-depth interview*);
14. Tidak ada istilah validitas dan reabilitas alat ukur, yang ada adalah teknik keabsahan data.

Melalui pendekatan kualitatif ini, penulis ingin mengetahui secara mendalam fakta dan informasi yang dapat menggambarkan kondisi faktual Upaya Unit Laka dalam menangani Kecelakaan dan faktor-faktor yang mempengaruhi upaya unit laka dalam melaksanakan tugasnya di wilayah hukum Polres Kudus.

3.1.2 Jenis Penelitian

Penelitian yang dilaksanakan oleh penulis dalam penelitian ini adalah dengan metode penelitian lapangan (*Field Research*). Dalam metode pendekatan ini, penelitian dilakukan dalam situasi alamiah akan tetapi didahului oleh semacam intervensi (*campur tangan*) dari pihak peneliti. Intervensi ini dimaksudkan agar fenomena yang dikehendaki oleh peneliti dapat segera tampak dan diamati (Saifuddin Azwar, 2014:21). Metode penelitian lapangan digunakan untuk memberikan gambaran tentang upaya Unit Laka Polres Kudus dalam menangani kecelakaan dan memberikan gambaran tentang tugas unit laka Polres Kudus dalam rangka melaksanakan penanganan kecelakaan lalu lintas.

Dengan metode ini penulis tidak hanya mendengar jawaban dari apa yang informan pikirkan, tetapi penulis juga berupaya untuk mendekati dirinya dengan data yang aktual dimana tersebut terjadi. Perlunya penanganan kecelakaan lalu lintas yang seperti apa sehingga dampak dari korban kecelakaan dapat dikurangi dan dalam metode tersebut digunakan untuk pencarian fakta-fakta dari permasalahan tersebut dapat tepat sasaran dan efektif.

Pelaksanaan penelitian lapangan (*Field Research*) dalam penelitian dilakukan dengan teknik wawancara terbuka dan teknik pengamatan dan dilengkapi dengan pemeriksaan dokumen berkaitan dengan permasalahan terkait penanganan korban kecelakaan untuk melengkapi data. Penggunaan metode ini dimaksudkan agar pelaksanaan penelitian di lapangan dapat menghasilkan fakta-fakta dalam menjawab pertanyaan yang berkaitan dengan fokus masalah yang menjadi dasar penelitian yaitu berkaitan dengan bagaimana penanganan pertama kecelakaan lalu lintas di wilayah hukum Polres Kudus.

3.2 Fokus Penelitian

Fokus penelitian berawal dari permasalahan berdasarkan persepsi peneliti. Fokus mempunyai makna secara bahasa berarti titik api. Menurut Ibrahim (2015:26) fokus juga bisa dimaknai sebagai sasaran, titik pusat, arah atau orientasi dan pilihan. Dengan demikian, fokus penelitian dapat dipahami sebagaimana makna asal kata tersebut, yakni: 1) sebagai objek yang dipilih untuk dijadikan sasaran penelitian; 2) sebagai titik pusat dimana penelitian akan diarahkan atau dilakukan; 3) sebagai arah atau orientasi penelitian yang akan dilakukan; 4) sebagai pilihan aspek, orientasi, atau objek dalam sebuah penelitian (Echol & Shadily dalam Ibrahim, 2015:26). Penulis memfokuskan pada pengoptimalan yang dilakukan unit laka lintas dalam penanganan pertama pada kecelakaan lalu lintas di wilayah hukum Polres Kudus, dimana dalam penelitian ini penulis membahas bagaimana agar unit laka lintas dapat bekerja melaksanakan tugasnya sebagai unit yang menangani masalah kecelakaan lalu lintas.

3.3 Lokasi Penelitian

Penelitian yang dilakukan oleh penulis dilaksanakan di wilayah Jawa Tengah tepatnya di wilayah hukum Polres Kudus pada tanggal 1-Maret s/d 14 Maret tahun 2017. Di lokasi ini penulis melakukan penelitian dengan beberapa metode, seperti melakukan wawancara dengan beberapa sumber, observasi dilapangan dengan cara turun langsung melihat lokasi dimana yang akan diamati atau dilakukannya observasi dan mengumpulkan beberapa data/dokumen untuk melengkapi data dalam penulisan penelitian ini, yang bertempat di wilayah Kudus.

3.4 Sumber Data

Dalam penelitian ini informasi atau data yang diambil ada 2 (dua) kategori data yaitu data primer dan data sekunder. Data primer, atau data tangan pertama, adalah data yang diperoleh langsung dari subjek penelitian dengan mengenakan alat pengukuran atau alat pengambilan data langsung pada subjek sebagai sumber informasi yang dicari (Saifuddin Azwar, 2014:91). Adapun yang termasuk dalam data primer sebagai informan tersebut adalah:

- a. Kapolres Kudus
- b. Kasat Lintas Polres Kudus
- c. Kanit Laka Polres Kudus
- d. Anggota Unit Laka Polres Kudus
- e. Masyarakat pengguna jalan.

Selain sumber data yang diperoleh dari hasil pengamatan dan wawancara ada sumber data yang lain yakni dokumentasi, laporan-laporan dan sumber-sumber tertulis lainnya. Data berupa foto-foto juga dimanfaatkan sebagai sumber data, baik foto yang dihasilkan orang lain maupun foto dari hasil pengambilan penulis sendiri.

Data sekunder atau data tangan kedua adalah data yang diperoleh lewat pihak lain, tidak langsung diperoleh oleh peneliti dari subjek penelitiannya (Saifuddin Azwar, 2014:91). Data sekunder biasanya berwujud data dokumentasi atau data laporan yang tersedia. Penulis mendapatkan data sekunder melalui pengumpulan dan pencatatan data yang ada meliputi dokumentasi. Dokumentasi dapat berupa dokumen hasil rapat, surat perintah, nota dinas, memo, laporan tertulis, pamflet dan dokumen-dokumen lainnya yang digunakan dan ada hubungannya dengan upaya mengurangi dampak korban kecelakaan lalu lintas di Polres Kudus.

Data tersebut meliputi data kecelakaan selama 3 tahun terakhir (2014-2016), yang mana data tersebut mencantumkan tentang jumlah kecelakaan, jenis dan kerugian yang ditimbulkan terhadap kecelakaan tersebut, serta korban yang meninggal, maupun yang mengalami luka berat atau cacat dan luka ringan pada kecelakaan yang terjadi di Polres Kudus.

3.5 Teknik Pengumpulan Data

Proses pengumpulan data dilakukan menggunakan teknik-teknik tertentu yang dipilih secara tepat dan disesuaikan dengan sifat dan karakteristik penelitian yang dilakukan. Pemilihan teknik pengumpulan data yang tepat akan menghasilkan mendapat data-data yang valid dan dapat dipertanggungjawabkan serta dapat menganalisis secara tepat dalam proses pemecahan masalah. Oleh karena itu penulis dalam melakukan penelitian memilih dengan menggunakan teknik pengumpulan data melalui:

3.5.1 Metode Kepustakaan

Yaitu penulis mengumpulkan data-data yang ada atau bahan-bahan kepustakaan yang berhubungan dengan permasalahan.

3.5.2 Observasi

Yaitu dengan melakukan pengamatan langsung terhadap objek pengamatan, atau dengan menggunakan penginderaan secara langsung terhadap kondisi, situasi dan perilaku. Hal-hal yang dapat ditangkap oleh panca indera kemudian disimpulkan dalam bentuk data tertulis sehingga dapat memberikan gambaran yang jelas dan mudah dimengerti. Alat yang digunakan adalah panca indera dan dokumentasi dalam bentuk foto.

3.5.3 Wawancara

Yaitu dengan melemparkan pertanyaan kepada responden dengan lisan atau kontak langsung berdasarkan daftar pertanyaan yang telah dipersiapkan oleh peneliti. Adapun tujuannya adalah untuk mendapatkan informasi yang seluas-luasnya mengenai permasalahan yang sedang diteliti dari responden. Alat yang digunakan dalam wawancara ini adalah daftar pertanyaan, perekam (*tape recorder*) dan menggunakan alat tulis.

3.5.4 Studi Dokumen

Dalam studi dokumen, penulis mempelajari dan menggali dari sumber-sumber kepustakaan. Sumber kepustakaan dapat berupa foto-foto, referensi, buku-buku, diktat, media massa, berita maupaun referensi-referensi lainnya yang berkaitan dengan permasalahan penelitian guna penyelesaian kelengkapan penelitian.

3.6 Validitas Data

Validitas adalah untuk mengetahui akurat data yang menggunakan pendekatan kualitatif, validitas data kualitatif menggunakan konfirmabilitas, transformabilitas dan triangulasi data (Petunjuk Teknis Penyusunan dan Pembimbingan Skripsi Taruna Akademi Kepolisian 2017:19). Menurut Moleong dalam Ibrahim (2015:121), menjelaskan bahwa kriteria kepastian (*cofirmability*) sebagai ciri keabsahan data dalam penelitian kualitatif bermaka adanya kepastian terhadap setiap data yang didapatkan. Ketergantungan

(*dependability*) merupakan substitusi istilah reabilitas dalam penelitian yang nonkualitatif yang ditunjukkan dengan jalan replikasi studi. Sedangkan keteralihan (*transferability*) yang dimaksudkan sebagai ciri keabsahan data dalam penelitian kualitatif bermakna bahwa kebenaran (peristiwa) empiris dipercayai memiliki keterkaitan dengan konteks. Karena itu peneliti kualitatif bertanggungjawab untuk menyediakan data deksriptif secukupnya sebagai bentuk pengalihan (*transferabilitas*) makna (empiris) dan konteks (peristiwa).

Penelitian ini menggunakan metode triangulasi data dimana dapat dimaknai sebagai teknik pemeriksaan keabsahan data penelitian dengan cara membanding-bandingkan antara sumber, teori, maupun metode/teknik penelitian. Karena itu, Moleong membagi teknik pemeriksaan keabsahan data ini kepada triangulasi sumber, triangulasi metode/teknik dan triangulasi teori (Moleong dalam Ibrahim, 2015:124).

Menurut Ibrahim (2015:124-125) triangulasi sumber sebagai salah satu teknik pemeriksaan keabsahan data dilakukan dengan cara membandingkan data yang diperoleh dari masing-masing narasumber. Sementara triangulasi teknik/metode dilakukan dengan cara membandingkan data yang dihasilkan dari beberapa teknik yang beda, yang digunakan dalam penelitian. Sedangkan triangulasi teori dilakukan dengan cara membandingkan beberapa teori yang terkait secara langsung dengan data penelitian.

Dengan teknik triangulasi teori, setidaknya ada tiga jalan yang dapat dilakukan oleh peneliti menurut Moleong, yaitu :

- a. mengajukan berbagai macam variasi pertanyaan.
- b. mengeceknya dengan berbagai sumber data.
- c. Memanfaatkan berbagai metode agar pengecekan keterpercayaan data dapat dilakukan.

3.7 Teknik Analisis Data

Analisis data adalah suatu proses untuk mengorganisasikan dan meletakkan data menurut pola atau kategori dan satuan uraian dasar sehingga data yang didapat dari pengamatan, wawancara dan telaah dokumen. Pengolahan data penelitian yang sudah diperoleh dimaksudkan sebagai suatau cara mengorganisasikan data sedemikian rupa sehingga dapat dibaca (*readable*) dan dapat ditafsirkan (*interpretable*) (Saifuddin Azwar, 2014:123). Dalam penelitian ini menggunakan analisis data kualitatif yaitu data yang dikumpulkan berupa catatan-catatan ataupun rekaman-rekaman peristiwa yang terjadi di lapangan yang kemudian dialihkan dalam bentuk kata-kata yang tersusun rapi dan teratur, kemudian dikombinasikan oleh peneliti agar menjadi lebih akurat dan memiliki gambaran jelas tentang upaya unit laka dalam menangani kecelakaan di Polres Kudus.

3.7.1 Reduksi data

Reduksi data adalah bagian dari analisis yaitu bentuknya untuk mempertegas, memperpendek, membuat fokus, membuang hal yang tidak penting, dan mengatur data. Reduksi data merupakan proses untuk menyederhanakan data dari catatan di lapangan. Penulis melakukan reduksi data sejak melakukan penelitian

3.7.2 Sajian data

Sajian data merupakan susunan informasi yang akan disajikan untuk ditarik kesimpulannya. Dengan menyajikan data yang telah diolah, penulis akan mudah memberikan suatu analisis atau tindakan lain yang berdasarkan temuan. Penyajian data dapat berupa gambar, skema, kata-kata dan tabel yang pada gilirannya akan membantu dan memudahkan dalam menarik kesimpulan. Sajian data pada dasarnya adalah menggambarkan suatu informasi secara mudah dimengerti oleh pembaca.

3.7.3 Penarikan kesimpulan

Langkah selanjutnya adalah data yang telah disajikan kemudian disimpulkan pada akhir penelitian, kesimpulan yang dibuat berdasarkan dari hasil temuan dan pembahasan kemudian diberikan saran dari peneliti.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Dalam bab ini, Penulis menyajikan hasil dari penelitian disertai pembahasan yang dilakukan penulis di wilayah hukum polres Kudus selama 14 hari, hasil penelitian yang penulis cantumkan mengacu kepada rumusan permasalahan yang dibahas menggunakan teori dan konsep yang telah penulis cantumkan dalam kepustakaan konseptual. Oleh karena itu penulis menyesuaikan dengan data yang diperoleh dari penelitian tersebut. Penulis mendapatkan informasi dan wawasan mengenai situasi kondisi di wilayah hukum Polres Kudus sebagai berikut

4.1 Gambaran Umum Daerah Penelitian

Untuk membahas dan menganalisa permasalahan yang dilakukan oleh peneliti, maka ditentukan fokus daerah penelitian. Daerah penelitian meliputi wilayah kabupaten Kudus. Untuk mengetahui perihal wawasan serta informasi terkait dengan kondisi umum daerah Kudus, maka disajikan beberapa gambaran umum mengenai daerah Kudus ini dari kondisi tri gatra dan panca gatra, kondisi umum polres Kudus, situasi dan kondisi lalu lintas, gambaran umum satuan lalu lintas, gambaran unit laka, gambaran pelaksanaan penanganan kecelakaan oleh unit laka lantas.

4.1.1 Situasi Kabupaten Kudus



Gambar 4.1
Peta Daerah Wilayah Kudus

Sumber: Laporan Satuan Intelkam Polres Kudus

Kota Kudus adalah kota yang berada di antara 6° 51' 0" dan 7° 16' 0" Lintang Selatan, serta antara 110° 36' 0" dan 110° 50' 0" Bujur Timur. Jarak terjauh kota Kudus adalah dari barat ke timur sepanjang 16 Km dan dari Utara ke Selatan sepanjang 22 Km, dengan rata-rata ketinggian wilayah ± 55 m di atas permukaan air laut dan memiliki iklim tropis yang bertemperatur sedang. Luas Kota Kudus adalah 42.515,64 HA, yang memiliki batas atas wilayah sebagai berikut:

- a. Sebelah Utara berbatasan dengan Kabupaten Jepara dan Kabupaten Pati.
- b. Sebelah Selatan berbatasan dengan Kabupaten Grobogan.
- c. Sebelah Barat berbatasan dengan Kabupaten Demak dan Kabupaten Jepara.
- d. Sebelah Timur berbatasan dengan Pati.

Sebagian besar jenis tanah di kabupaten Kudus adalah tanah Alluvial coklat tua sebesar 32,12 % dari luas tanah di kabupaten kudus, dimana sebagian besar tanahnya memiliki kemiringan 0-2 derajat dan kedalaman efektif lebih dari 90 cm. Rata-rata tingkat ketinggian di wilayah Kabupaten Kudus sekitar 55 meter di atas permukaan laut dengan keadaan tanah berupa sawah dan ladang/tegalan. Hanya pada Kecamatan Dawe dan Kecamatan Gebong dengan keadaan medan berupa pegunungan yang berada pada 1700 meter dari permukaan laut, daerah tersebut memiliki keadaan tanah berupa tegalan dan kering.

Sebagian besar wilayah di Kabupaten Kudus merupakan wilayah dengan dataran rendah. Di sebagian wilayah utara terdapat pegunungan yaitu Gunung Muria dengan puncak Saptorenggo (1.620 mdpl), Puncak Rahtawu (1522 mdpl). Sungai terbesar adalah Sungai Serang yang mengalir di sebelah barat, membatasi Kabupaten Kudus dengan Kabupaten Demak. Wilayah Kudus Barat dan Timur dapat dilihat dari Sungai Gelis yang membelah bagian tengah wilayah tersebut.

Kota Kudus terbagi menjadi 9 kecamatan, 9 kelurahan, 123 desa, 716 RW dan 3.771 RT. Berdasarkan pembagian wilayah kecamatan:

Tabel 4.1
Pembagian Wilayah Kabupaten Kudus

NO	KECAMATAN	LUAS	PRESENTASE	KETERANGAN
1	KUDUS KOTA	1.047,32 HA	2,46	
2	KALIWUNGU	3.271,28 HA	7,69	
3	JATI	2.229,80 HA	6,19	
4	UNDAAN	7.177,03 HA	16,88	
5	MEJOBLO	3.676,67 HA	8,65	
6	JEKULO	8.291,67 HA	19,50	
7	BAE	2.332,27 HA	5,49	
8	GEBOG	5.505,97 HA	12,95	
9	DAWE	8.583,73 HA	20,19	
	JUMLAH	42.515,64 HA	100,00	

Sumber: Bagian Administrasi Intel Dasar Polres Kudus, Tahun 2017

Dari data di atas didapatkan bahwa di Kudus terdapat 9 kecamatan dan 9 kelurahan. Kecamatan terluas di Kabupaten Kudus adalah Kecamatan Dawe, yaitu : 8.548 Ha (20,19%), sedangkan kecamatan yang paling sempit wilayahnya adalah kecamatan Kota dengan luas wilayah 1,047 Ha (2,46%) dari keseluruhan luas wilayah Kabupaten Kudus.

Tabel 4.2
Data Kependudukan Kabupaten Kudus Tahun 2017

NO	KECAMATAN	PERINCIAN MENURUT JENIS KELAMIN		JUMLAH
		LAKI-LAKI	PEREM PUAN	

1	Kaliwungu	46 131	47 326	93 457
2	Kota	47 529	50 432	97 961
3	Jati	51 907	54 349	106 256
4	Undaan	36 651	37 281	73 932
5	Mejobo	36 921	37 833	74 754
6	Jekulo	52 253	53 702	105 955
7	Bae	35 212	36 211	71 423
8	Gebog	50 323	51 466	101 789
9	Dawe	52 385	53 391	105 776
Jumlah / Total		409 312	421 991	831 303

Sumber : Bagian Administrasi Intel Dasar Polres Kudus 2017

Berdasarkan data diatas angka kependudukan di wilayah Kabupaten Kudus tahun 2017 berjumlah sebanyak 831,303 ribu jiwa, dengan jumlah laki-laki 409.312 orang dan perempuan 421.991 orang, dengan tingkat kepadatan penduduk mencapai 2.181 km². Kecamatan Kota Kudus merupakan wilayah dengan kepadatan penduduk tertinggi mencapai 8.907 jiwa per km². jumlah tersebut mengalami peningkatan dari tahun lalu karena perpindahan penduduk dari kota besar maupun pedesaan ke wilayah Kabupaten Kudus yang merupakan daerah industri yang membuka lapangan pekerjaan dan juga banyaknya perumahan yang baru dibuat. Oleh karena itu arus urbanisasi penduduk dari daerah lain ke Kabupaten Kudus masih besar sehingga akan terus meningkat dari tahun ke tahun.

Tabel 4.3
Jumlah Penduduk Menurut Tingkat Pendidikan
Di Kabupaten Kudus

No	Jenis Pendidikan	Jumlah
1	TK	12.495
2	SD	790
3	SLTP	43.100
4	SMA/SMK	36.432
5	UNIVERSITAS	1300

Sumber : Intel Dasar Polres Kudus tahun 2017

Sesuai dengan tabel diatas maka dapat dilihat bahwa tingkat pendidikan yang paling banyak di wilayah Kudus yaitu pada tingkat pendidikan sekolah menengah pertama yaitu sebanyak 43.100 orang dan siswa SMA/SMK sebanyak 36.432 orang.

4.1.2 Situasi dan Kondisi Polres Kudus

Kepolisian Resor Kudus merupakan salah satu bagian dari Kepolisian Daerah Jawa Tengah sebagai badan pelaksana utama kewilayahan Polda yang mempunyai kedudukan dibawah Kapolda yang mengemban tugas pokok polri yaitu untuk memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat, menegakkan hukum serta melindungi, mengayomi dan melayani masyarakat. Polres Kudus dipimpin oleh seorang Kapolres berpangkat Ajun Komisaris Besar Polisi (AKBP).

Dalam melaksanakan tugas pokoknya sebagaimana diatur berdasarkan Peraturan Kapolri No 23 Tahun 2010 tentang Susunan Organisasi dan Tata Kerja Tingkat Kepolisian Resort, dalam menyelenggarakan tugas pokoknya, Polres menyelenggarakan fungsi sebagai berikut :

1. Pemberian pelayanan kepolisian kepada masyarakat yang membutuhkan dalam bentuk penerimaan dan penanganan laporan/pengaduan dan permintaan bantuan/pertolongan, pelayanan, pengaduan atas tindakan anggota polri dan pelayanan surat-surat

- ijin/keterangan, sesuai ketentuan hukum dan peraturan/kebijakan yang berlaku dalam organisasi polri.
2. Lalu lintas kepolisian, yang meliputi kegiatan pengaturan, penjagaan, pengawalan dan patroli lalu lintas termasuk penindakan pelanggaran dan penyidikan kecelakaan lalu lintas dengan kerugian materil serta registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor, dalam rangka penegakan hukum dan pembinaan keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.
 3. Bimbingan masyarakat, yang meliputi penyuluhan masyarakat dan pembinaan/pengembangan bentuk-bentuk pengamanan swakarsa dalam rangka peningkatan kesadaran dan ketaatan warga masyarakat terhadap hukum dan perundang-undangan dan terjalinnya hubungan polri-masyarakat yang kondusif bagi pelaksanaan tugas kepolisian.
 4. Fungsi-fungsi lain berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan dan atau peraturan pelaksanaannya termasuk pelayanan kepentingan warga masyarakat untuk sementara sebelum ditangani oleh instansi dan atau pihak yang berwenang.
 5. Pemberian pelayanan kepolisian kepada masyarakat dalam bentuk penerimaan dan penanganan laporan/pengaduan, pemberian bantuan dan pertolongan termasuk pengamanan kegiatan masyarakat dan instansi pemerintah dan pelayanan surat izin/keterangan, serta pelayanan pengaduan atas tindakan anggota Polri sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;
 6. Pelaksanaan fungsi intelijen dalam bidang keamanan guna terselenggaranya deteksi dini (*early detection*) dan peringatan dini (*early warning*);
 7. Penyelidikan dan penyidikan tindak pidana, fungsi identifikasi dan fungsi laboratorium forensik lapangan dalam rangka penegakkan hukum, serta pembinaan, koordinasi dan pengawasan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS);
 8. Pembinaan masyarakat, yang meliputi pemberdayaan masyarakat melalui perpolisian masyarakat, pembinaan dan pengembangan bentuk-bentuk pengamanan swakarsa dalam rangka peningkatan kesadaran dan ketaatan warga masyarakat terhadap hukum dan ketentuan peraturan perundang-undangan, terjalinnya hubungan antara Polri dengan masyarakat, koordinasi dan pengawasan kepolisian khusus;
 9. Pelaksanaan fungsi Sabhara, meliputi kegiatan pengaturan, penjagaan pengawalan, patroli (Turjawali) serta pengamanan kegiatan masyarakat dan pemerintah, termasuk penindakan tindak pidana ringan (Tipiring), pengamanan unjuk rasa dan pengendalian massa, serta pengamanan objek vital, pariwisata dan *Very Important Person* (VIP);

Jumlah personil kepolisian yang ada di Polres Kudus hingga tahun 2017 berjumlah 454 orang, rincian personel dari tiap satuan kerja sebagai berikut :

Tabel 4.4
Kekuatan Personil Polres Kudus Tiap Satuan Kerja

NO	KESATUAN	JUMLAH
1	PIMPINAN	2
2	BAG. OPS	20
3	BAG. SUMDA	44
4	BAG. REN	10
5	SIUM	5
6	SIKEU	8
7	SIPROPAM	15
8	SIWAS	6
9	SPKT	17
10	SAT. INTELKAM	34
11	SAT. RESKRIM	56
12	SAT. SHABARA	104

13	SAT. NARKOBA	14
14	SAT. BINMAS	16
15	SAT. LANTAS	92
16	SAT. TAHTI	4
17	SAT. SITIPOL	7
	JUMLAH	454

Sumber: Bag. Sumda Polres Kudus 2017

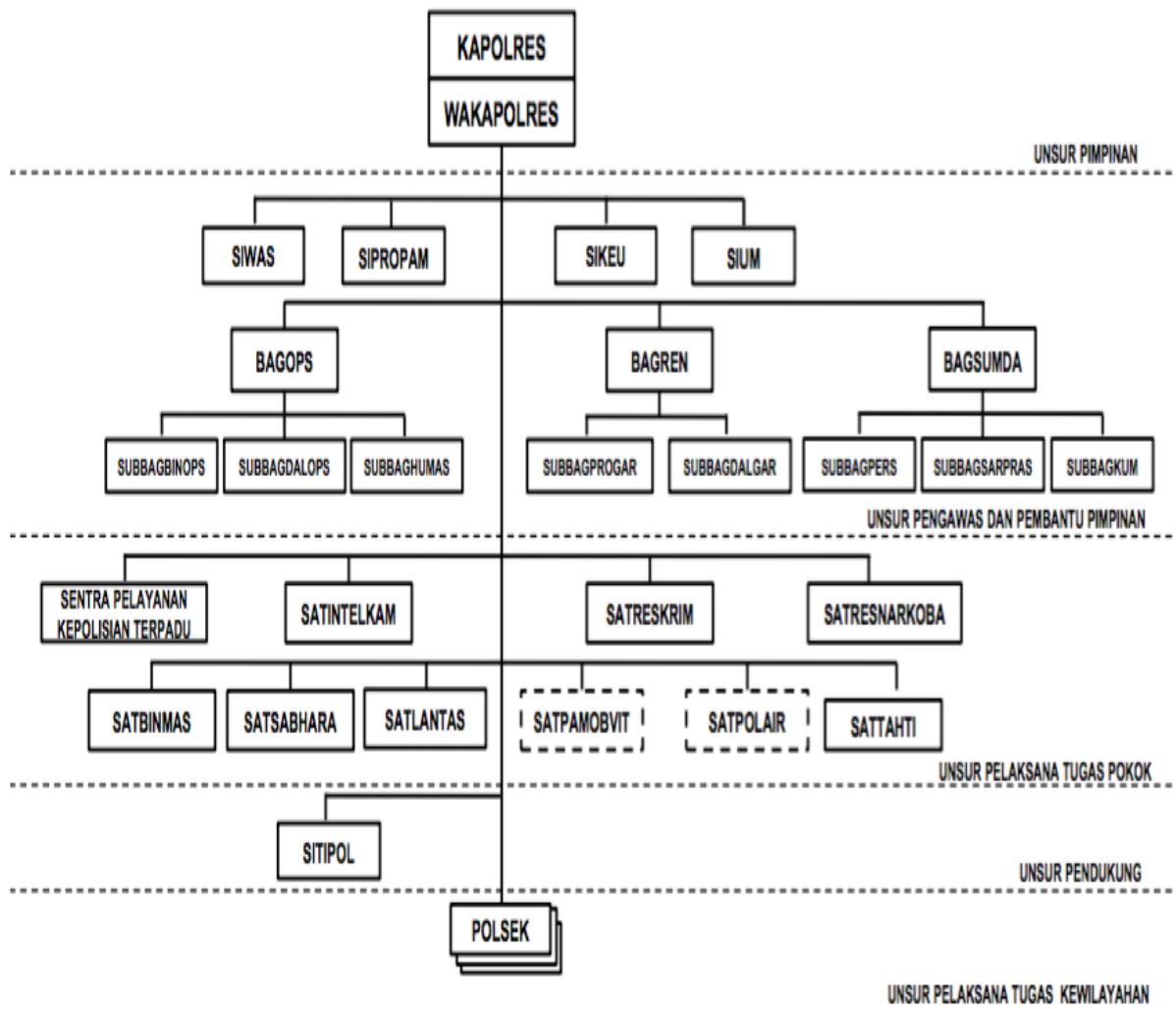
Berdasarkan data di atas, jumlah personil keseluruhan Polres kudus 454 orang, jumlah tersebut tidak termasuk jumlah personel tiap polsek di wilayah hukum Polres Kudus. Jumlah personel paling banyak adalah personel di fungsi Sabhara, hal ini mengingat fungsi sabhara yaitu di bagian pengendalian massa yang membutuhkan jumlah personel banyak dan fungsi lalu lintas sendiri berjumlah 92 personel yang terbagi dalam beberapa unit, Fungsi Lalu Lintas disini juga mempunyai personel yang cukup banyak mengingat banyaknya tugas yang diemban terkait lalu lintas di wilayah hukum Polres Kudus.

a. Struktur Organisasi Polres Kudus

Berdasarkan Peraturan Kapolri No 23 tahun 2010 Tentang Susunan Organisasi dan Tata Kerja pada tingkat Polres dan Polsek. Dalam rangka mewujudkan pelaksanaan tugas pokok dan fungsinya tersebut, maka sesuai dengan perkap diatas disusun bidang dan subbidang kerja dalam suatu struktur organisasi di Polres Kudus, yang dapat digambarkan seperti gambar dibawah ini :

Gambar 4.2





Struktur Organisasi Polres Kudus

Sumber : Bag. Sumda Polres Kudus, 2017

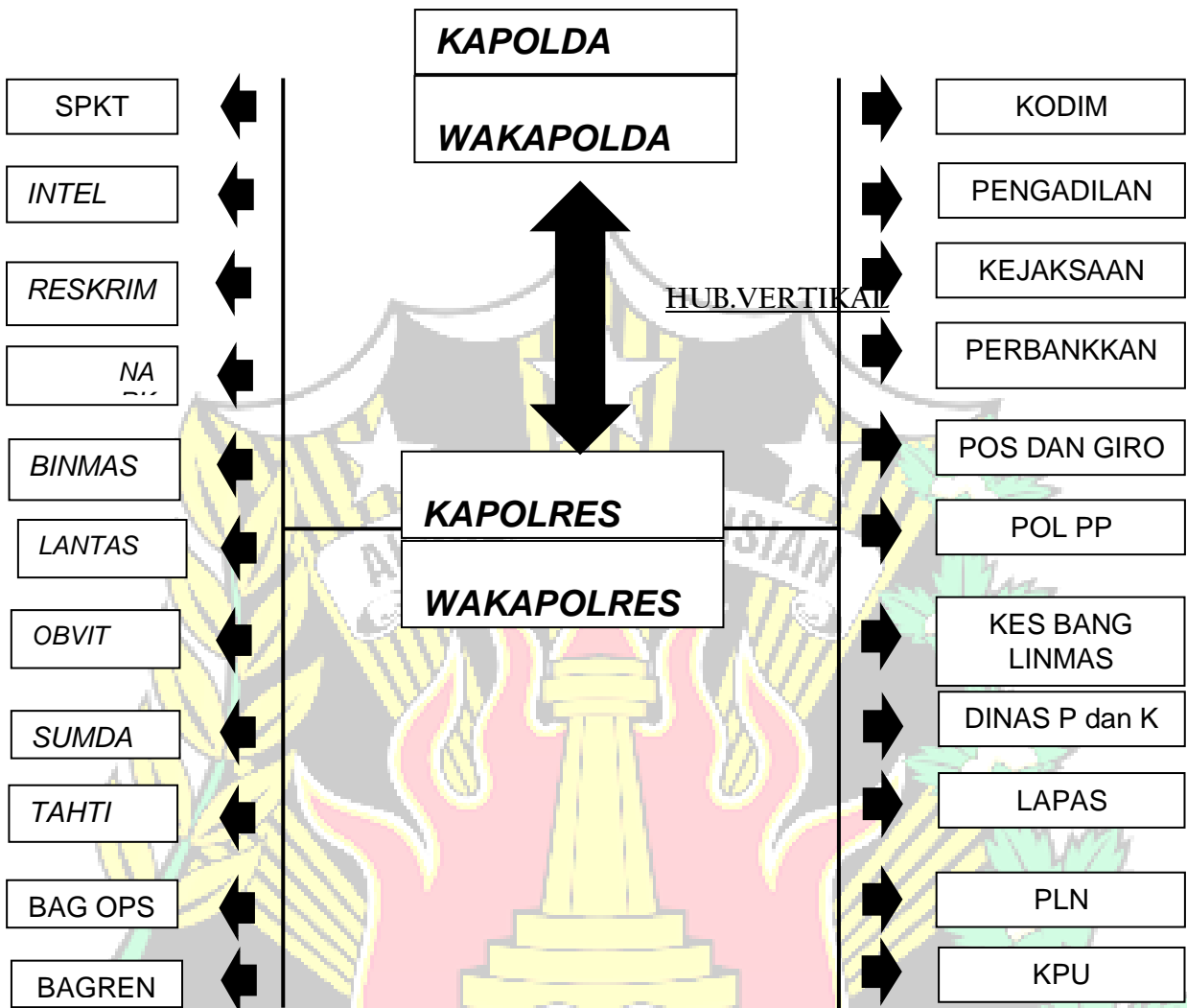
Dalam penyelenggaraan tugas pokok dan fungsinya, Polri memerlukan koordinasi antar tiap-tiap pengemban fungsi pada setiap tingkat organisasi Polri yang diatur dalam Hubungan Tata Cara Kerja (HTCK). HTCK adalah suatu prosedur yang mengatur tentang mekanisme hubungan kerja antar tiap-tiap pengemban fungsi di lingkungan polri dengan unsur-unsur pengemban fungsi di lingkungan organisasi atau lembaga pemerintah non Polri yang dilaksanakan dengan sistematis, transparan, proporsional, koordinatif serta sesuai dengan ketentuan yang berlaku untuk mencapai tujuan bersama.

Adapun hubungan ini diatur dalam bentuk vertikal, horizontal, diagonal dan lintas sektoral. Hubungan Tata Cara Kerja di lingkungan Polri disusun sebagai penjabaran tugas pokok dan fungsi dari satuan-satuan organisasi di lingkungan Polri, sehingga baik dalam tugas operasional maupun pembinaan dapat terselenggara dengan baik dengan adanya Hubungan Tata Cara Kerja Polres Kudus. Berikut gambar Hubungan Tata Cara Kerja Polres Kudus.

Gambar 4.3
Hubungan Tata Cara Kerja Polres Kudus

HUBUNGAN HORIZONTAL

HUB LINTAS SEKTORAL

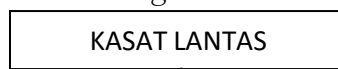


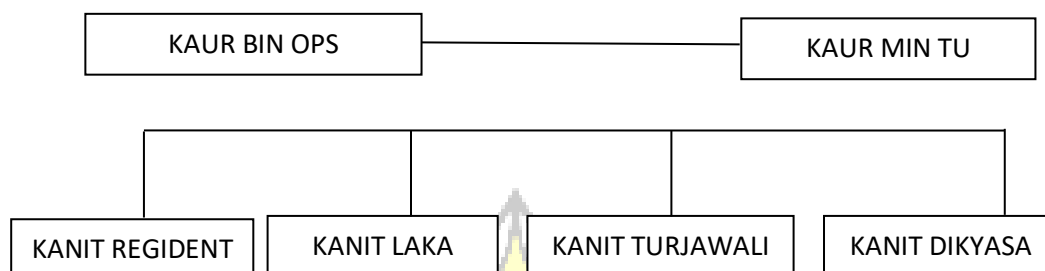
Sumber Data : Intel Dasar polres Kudus

4.1.3 Situasi dan kondisi Satuan Lalu Lintas Polres Kudus

Satuan Lantas Polres Kudus dalam melaksanakan tugas dan fungsi kerjanya berdasarkan Undang - Undang Republik Indonesia No. 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia dan Undang - Undang Republik Indonesia No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. *Vademikum* polisi lalu lintas (2009), mendefinisikan satuan lalu lintas merupakan unsur pelaksana tugas kepolisian yang bertugas menyelenggarakan fungsi lalu lintas dalam batas kewenangan yang telah ditentukan yang mencakup kegiatan pendidikan masyarakat, penegakan hukum, pengkajian masalah lalu lintas, registrasi dan identifikasi pengemudi dan kendaraan bermotor serta patroli jalan raya yang bersifat antar wilayah. Dalam hal ini, satuan lalu lintas Polres Kudus mengemban tugas kepolisian dalam hal memelihara Kamseltibcar lantas diwilayah hukum polres kudus.

Gambar 4.4
Struktur Organisasi Sat Lantas Kudus





Sumber : Bag Min Sat Lantas Polres Kudus

Untuk menunjang pelaksanaan tugasnya, satuan lalu lintas Polres Kudus memiliki suatu organisasi sebagaimana yang telah tertera dalam Peraturan Kapolri No. 23 Tahun 2010 Tentang Susunan Organisasi dan Tata Kerja pada tingkat Polres dan Polsek. Satuan Lalu Lintas yang terbagi dalam 4 (empat) unit kerja yaitu unit Turjawali, unit Laka, unit Regident dan unit Dikyasa. Masing-masing unit tersebut dipimpin oleh seorang kepala unit (Kanit) yang bertanggung jawab terhadap kepada pimpinan yaitu Kasat Lantas sebagai komando utama di fungsi lalu lintas. Masing-masing unit memiliki peran dan tanggung jawab yang berbeda-beda. Secara keseluruhan tugas dari satuan lalu lintas Polres Kudus adalah sebagai berikut:

- a. Menyelenggarakan kegiatan pengaturan, penjagaan, pengawalan dan patroli lalu lintas diwilayah hukumnya.
- b. Melaksanakan penindakan pelanggaran lalu lintas dan penanganan di Tempat Kejadian Perkara (TKP) atas terjadinya kecelakaan lalu lintas di sepanjang jalan yang menjadi wilayah hukumnya.
- c. Melaksanakan penindakan kriminalitas yang terjadi di sepanjang jalan dan kedalamnya atau melalui jalan tempat bertugas
- d. Mengirimkan berkas perkara pelanggaran lalu lintas ke pengadilan dan berkas kecelakaan lalu lintas kepada kejaksaan serta berkas kriminalitas ke satuan reskrim dan polsek sesuai dengan TKP.
- e. Membuat rencana dan program satuan lalu lintas dalam menghadapi ancaman keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas di sepanjang jalan diwilayah tugasnya.
- f. Mengadakan koordinasi dan kerjasama guna melaksanakan rekayasa terbatas, penegakan hukum gabungan, penelitian kecelakaan lalu lintas dan survey jalan VVIP dan VIP
- g. Menyelenggarakan administrasi registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi di wilayah hukum Polres Kudus.
- h. Melakukan dikyasa lalu lintas dalam mengatasi permasalahan lalu lintas melalui kegiatan-kegiatan penyuluhan-penyuluhan/ disekolah/ dikampus/ instansi
- i. Meningkatkan kemampuan dibidang pelayanan administrasi pelayanan masyarakat khususnya bagi pemohon SIM, kasus laka dan pelanggaran lalu lintas.

Sedangkan untuk unit turjawali merupakan kepanjangan dari pengaturan, penjaga, pengawalan dan patroli. Unit turjawali dipimpin oleh seorang kanit berpangkat Inspektur polisi tingkat satu Upoyo Udi S, S.H. Adapun tugas dan tanggung jawab unit turjawali adalah melakukan pengaturan dan penjagaan di pos-pos yang telah dibagi atau di plotting, melakukan penindakan pada pelaku pelanggar lalu lintas.

Unit Laka (Kecelakaan) merupakan salah satu unit yang berada di satuan lalu lintas Polres Kudus yang di pimpin oleh seorang kanit berpangkat Inspektur polisi tingkat satu Tri Cipto, S.H., yang mempunyai tanggung jawab terjadinya kecelakaan, TPTKP, penyidikan keceakaan dan melakukan analisa dan evaluasi terhadap daerah-daerah atau lokasi rawan kecelakaan dan pelanggaran lalu lintas agar dapat dilakukan upaya-upaya pencegahan.

Unit Registrasi dan Identifikasi (Regident) merupakan salah satu unit yang berwenang mengeluarkan SIM, STNK, BPKB, BPKB. Unit ini dipimpin oleh seorang berpangkat inspektur polisi tingkat satu Sucipto, S.H., dimana pada unit ini terdapat sub unit masing-masing di regident seperti Baur SIM, Baur STNK, Baur BPKB dan Baur Cek Fisik.

Unit dikyasa merupakan kepanjangan dari pendidikan dan rekayasa lalu lintas. Unit dikyasa merupakan unsur utama pelaksana tugas satuan lintas yang bertugas memberikan pembinaan kepada masyarakat dalam segala hal yang berhubungan dengan rekayasa lalu lintas. Adapun jabatan kanit Dikyasa dijabat oleh Iptu Ngatmin, S.H., dalam pelaksanaan tugasnya sehari-hari unit dikmas memiliki kewajiban dan tanggung jawab dalam membentuk kesadaran masyarakat dalam tertib berlalu lintas melalui kegiatan penyuluhan tentang lalu lintas, pelatihan dan dalam bentuk penerangan lainnya dengan tujuan agar masyarakat mampu menciptakan keselamatan, kelancaran dan ketertiban dalam berlalu lintas. Selain tugas dan tanggung jawab tersebut unit dikyasa juga melakukan tugasnya untuk senantiasa berkoordinasi dengan instansi lain terkait dengan perencanaan pengadaan rambu-rambu jalan lalu lintas, alat pemberi isyarat lalu lintas, serta melakukan koordinasi dengan dinas pekerjaan umum, bina marga, dinas perhubungan yang memiliki kewenangan terhadap kelayakan jalan raya.

Adapun *Job Description* fungsi lalu lintas Polres Kudus adalah sebagai berikut:

- a. Kepala kesatuan lalu lintas Polres Kudus selanjutnya disebut sebagai Kasat Lintas mempunyai tugas sebagai berikut:
 1. Memimpin, membina, mengawasi dan mengendalikan seluruh anggota satuan lalu lintas Polres Kudus
 2. Mengarahkan dan mempertimbangkan anggota dalam melaksanakan tugas yang disesuaikan dengan ketentuan yang berlaku.
 3. Menyampaikan, melaksanakan, mengawasi dan melaporkan hasil pelaksanaan kebijakan pimpinan atas di bidang lalu lintas
 4. Melaksanakan koordinasi dengan satuan fungsi operasional lainnya.
 5. Melaksanakan koordinasi dengan instansi terkait lainnya yang mengemban fungsi lalu lintas
 6. Melaksanakan operasi rutin dan operasi khusus di bidang lalu lintas.
 7. Memberikan *reward* (penghargaan) dan *Punishment* (teguran) kepada anggota satuan lalu lintas.
 8. Melakukan analisa dan evaluasi terhadap setiap hasil pelaksanaan kerja anggota lalu lintas dan melaporkan kepada pimpinan Polres Kudus.
2. Kepala Urusan Pembinaan dan Operasional selanjutnya sering disebut sebagai Kaur Bin Ops (KBO) lintas memiliki tugas menyelenggarakan segala kegiatan urusan staf dan operasional dengan tugas sebagai berikut:
 1. Merumuskan dan mengembangkan prosedur tata cara kerja serta mengawasi, mengarahkan dan mengevaluasi pelaksanaannya.
 2. Menyiapkan rencana dan program kegiatan termasuk rencana kegiatan operasi rutin dan operasi khusus.
 3. Mengarahkan seluruh kanit sehingga dalam pelaksanaan tugas dapat tercapai hasil yang maksimal.
 4. Menyelenggarakan operasional termasuk administrasi penyidikan laka lalu lintas maupun pelanggaran lalu lintas lainnya.
 5. Mengatur dan mengelola tahanan dan barang bukti terkait dalam perkara laka lalu lintas maupun pelanggaran lalu lintas.
 6. Menyelenggarakan kegiatan pengolahan data / informasi terkait dengan aspek pembinaan maupun pelaksanaan tugas operasional lainnya.

7. Mewakili kasat lintas dalam bentuk rapat, koordinasi dan tugas dilapangan.
- c. Kepala urusan administrasi dan tata usaha (Urmintu)
1. Melaksanakan korespondensi, dokumentasi dan ketatalaksanaan perkantoran dan kearsipan dokumen-dokumen satuan lalu lintas Polres Kudus.
 2. Melakukan pengumpulan data dan bahan-bahan terkait atau yang diperlukan dalam menyusun rencana operasi rutin dan operasi khusus lainnya.
 3. Menyelenggarakan kegiatan operasional staf dibidang lalu lintas termasuk administrasi laka lintas dan pelanggaran lalu lintas.
 4. Menyusun laporan rutin maupun insidentil terkait kegiatan, pelaksanaan maupun hasil tugas fungsi satuan lalu lintas.
 5. Menyusun rencana pengamanan lalu lintas.
 6. Membuat rencana kerja anggota satuan lalu lintas.
 7. Membuat program kerja (Proja) satuan lalu lintas.
 8. Membuat Anev kegiatan lalu lintas.

Personil atau anggota merupakan salah satu faktor penentu dalam keberhasilan tugas fungsi satuan lalu lintas. Dengan adanya personil dari sumber daya manusia maka semua kegiatan dapat terlaksana dengan baik.

Selanjutnya dalam pelaksanaan tugasnya seorang Kepala Satuan Lalu Lintas dibantu oleh staf dan anggotanya yang berjumlah 93 personil dengan rincian 85 personil polri dan 8 Pegawai negeri sipil (PNS Polri).

TABEL 4.5
DAFTAR PERSONIL ANGGOTA
SATUAN LALU LINTAS POLRES KUDUS

NO	BAGIAN	JUMLAH	
		POLRI	PNS
1	PA	7	-
2	MIN OPS	7	1
3	BPKB	8	2
4	SIM	11	2
5	SAMSAT	11	2
6	DIKYASA	6	-
7	LAKA	14	1
8	GATUR I	7	-
9	PATWAL	15	-
	JUMLAH	85	8

Sumber: Bag. Ur Min Satlantas Polres Kudus, 2017

Berdasarkan Peraturan Kapolri No.Pol : PERKAP/23/2010 tanggal 30 September 2010 tentang Susunan Organisasi dan Tata Kerja pada tingkat Polres dan Polsek, berdasarkan rill anggota satuan lalu lintas dilapangan adalah 85 orang, namun jika dibandingkan dengan standar Daftar Susun Personil Polri (DSPP) anggota lalu lintas adalah 95. Maka personil anggota lalu lintas Polres Kudus mengalami kekurangan personil sebanyak 11 Personil. Pada masing-masing jumlah personilnya masih belum mencukupi sesuai dengan DSPP. Dengan adanya kekurangan tersebut dapat menjadikan pelaksanaan tugas yang dilakukan tidak maksimal.

Sistem operasi tugas satuan lalu lintas berpusat pada kegiatan di lapangan dan sarana prasarana dan juga alat komunikasi tentu harus menunjang tugas tersebut. Serta senjata api

dan kendaraan operasional yang berfungsi untuk memaksimalkan pelaksanaan tugas haruslah memadai. Berikut ini adalah data inventaris yang menunjang aktivitas anggota satuan lalu lintas Polres Kudus, sebagai berikut :

TABEL 4.6
DATA INVENTARIS ALAT KOMUNIKASI
SAT LANTAS RES KUDUS

NO	KESATUAN	JENIS ALKOM	FREK	TAHUN	JUMLAH	BB	RR	RB
		MERREK & TIPE						
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	POLRES	HT	160 Mhz	2013	20		20	
	KUDUS		400 Mhz		10			
			800 Mhz		60		10	
		REPITER	160 Mhz		2			
			400 Mhz					
			800 Mhz		2		1	
		BASE STATION	160 Mhz		20			4
			400 Mhz		6		2	
			800 Mhz		6			
		RADIO MOBIL	160 Mhz		6			
			400 Mhz					
			800 Mhz		50		25	

Sumber : Bag Min Sat lintas Polres Kudus, 2017

Alat Komunikasi merupakan hal yang penting dalam menunjang aktivitas operasional kepolisian dilapangan. Selain untuk berkomunikasi dari satu anggota ke anggota lainnya, alat komunikasi ini juga digunakan sebagai alat yang memperlancar hubungan koordinasi antar instansi, antar fungsi, atau sebagai alat yang digunakan untuk mempermudah anggota dalam bertugas melaporkan setiap kejadian, hasil pelaksanaan tugas, temuan dilapangan dan hal lainnya kepada pimpinan.

Satuan lalu lintas Polres Kudus memahami pentingnya alat komunikasi seperti Hand Talky (HT), Repiter, Base Station dan Radio Mobil dalam mempermudah dan memperlancar kegiatan operasional kepolisian dilapangan sehingga dalam pelaksanaan tugasnya semua informasi, data, pesan dan hal-hal lainnya dapat dilaporkan secara cepat kepada pimpinan.

Barang inventaris lainnya yang dimiliki satuan lalu lintas Polres Kudus dalam menunjang kegiatan operasional kepolisian dilapangan yaitu kendaraan bermotor. Kendaraan bermotor ini seperti kendaraan roda dua dan kendaraan roda empat sangat diperlukan dalam menunjang kegiatan anggota dilapangan dalam memberikan pelayanan, perlindungan dan pengayoman kepada masyarakat. Selain digunakan sebagai alat penunjang kebutuhan operasional, kendaraan juga sangat diperlukan oleh satuan lalu lintas sebagai alat transportasi anggota ketika terjadinya kecelakaan ataupun pelanggaran lalu lintas yang terjadi.

Oleh karena itu, inventaris kendaraan yang ada di satuan lalu lintas Polres Kudus memiliki beberapa tipe kendaraan yang berbeda-beda sesuai dengan kebutuhan dilapangan. Adapun daftar barang inventaris kendaraan tersebut yaitu:

TABEL 4.7
DATA KENDARAAN SATUAN LALU LINTAS POLRES KUDUS

NO	JENIS	MEREK	TAHUN	KONDISI RANMOR
	KENDARAN			
1	SEDAN LANCER	MITSUBISHI	2006	RR

2	STRADA	MITSUBISHI	2007	RR
3	KIJANG SUPER	TOYOTA	1995	BB
4	PANTHER	ISUZU	1997	RR
5	HYUNDAI ACCENT	HYUNDAI	2003	RR
6	TERRIOS	DAIHATSU	2009	RR
7	SEDAN	HYUNDAI	2011	BB
8	TERRIOS	DAIHATSU	2016	BB
9	NKR 125 PS	ISUZU	2016	BB
10	DIVERSION	YAMAHA	2004	BB
11	RX-KING	YAMAHA	2002	BB
12	RX-KING	YAMAHA	2002	RR
13	SCORPIO	YAMAHA	2006	RR
14	SCORPIO	YAMAHA	2006	BB
15	SCORPIO	YAMAHA	2006	BB
16	SCORPIO	YAMAHA	2007	BB
17	SCORPIO	YAMAHA	2007	BB
18	SCORPIO	YAMAHA	2007	BB
19	SCORPIO	YAMAHA	2007	BB
20	SCORPIO	YAMAHA	2007	BB
21	REVO	HONDA	2009	BB
22	KIRANA	HONDA	2004	BB
23	SCORPIO	YAMAHA	2013	BB
24	SCORPIO	YAMAHA	2013	BB
25	HAYATE	SUZUKI	2014	BB
26	HAYATE	SUZUKI	2014	BB
27	HAYATE	SUZUKI	2014	BB
28	HAYATE	SUZUKI	2014	BB
29	HAYATE	SUZUKI	2014	BB

Sumber: Bag. Ur Min Sat Lantas Polres Kudus, 2017

Inventaris kendaraan bermotor yang dimiliki oleh Polres Kudus ini sudah cukup untuk memenuhi kriteria dalam menunjang kegiatan dan pelaksanaan operasional anggota lintas dilapangan. Selain itu inventaris kendaraan diatas ada beberapa inventaris lainnya sebagai penunjang seperti, tongkat, borgol, senjata, lampu, senter, alat apil, alat pedeteksi kecepatan dan perlengkapan kendaraan lainnya.

Barang-barang inventaris tersebut, digunakan untuk membantu menjalankan tugas kepolisian dalam mewujudkan keamanan, ketertiban, keselamatan dan kelancaran dalam berlalu lintas bagi masyarakat diwilayah Kudus terkhusus bagi para pelajar yang ada di wilayah Kudus.

4.1.4 Unit Kecelakaan Lalu Lintas Satuan Lalu Lintas Polres Kudus

Unit Kecelakaan lalu lintas mempunyai bidang tugas untuk menangani bagian kecelakaan lalu lintas baik dari penanganan tindakakn pertama pada kecelakaan lalu lintas dan juga penyidikan kasus kecelakaan lalu lintas.

Tabel 4.8
Jumlah Personel Unit Laka Polres Kudus

NAMA	PANGKAT/NRP	JABATAN
1. TRI CIPTO ADI PURNOMO, S.H.	IPDA/80040279	KANIT LAKA
2. GIARTO	AIPTU/75120497	KA RU LAKA I
3. PRIHATO	AIPTU/73080603	BANIT LAKA I

4. DENY AGUS SUGIYANTORO	AIPTU/79010428	BANIT LAKA I
5. MUALIMAN	BRIPKA/82071214	BANIT LAKA I
6. JOKO PARJONO, S.H.	BRIPKA/79020403	KA RU II LAKA
7. DIDIK APRIL RIYANTO, S.H.	BRIPKA/82040714	BANIT LAKA II
8. SUPRIYANTO	BRIPKA/82040968	BANIT LAKA II
9. ALVIN SETYAJI	BRIPTU/89030325	BANIT LAKA II
10. SOEGENG KOESMANTO	AIPTU/71030036	KA RU III LAKA
11. SUHARI	AIPTU/74020482	BANIT LAKA III
12. AGUS BUDIYONO	BRIPKA/81070363	BANIT LAKA III
13. SOFWAN HADI	BRIGADIR/85111278	BANIT LAKA III
14. HARIS EMAWAN	BRIPKA/79041152	OPERATOR
15. RAHAYU WIJI HABSARI	BRIPDA/94080786	BAMIN LAKA

Sumber : Min Unit Laka Lantas Polres Kudus

Merujuk pada tabel tersebut terlihat bahwa unit laka lantas Polres Kudus mempunyai 15 (lima belas) personel, 1 (satu) personel perwira dan 14 (empat belas) personel bintara. Sistem piket di dunit laka ini terbagi menjadi 3 (tiga) regu dengan masing masing regu 1 (satu) orang personel sebagai penyidik dan yang lainnya menjadi tim TPTKP kecelakaan lalu lintas.

4.1.5 Prosedur Penanganan Tindakan Pertama di Tempat Kejadian Perkara (TPTKP)

Prosedur yang harus dijalani dalam menangani kasus perkara laka lantas adalah mendatangi TKP kecelakaan lalu lintas (vademikum Polisi Lalu Lintas, 2009)

- a. Tentukan rute yang terpendek dengan memperhatikan situasi lalu lintas..
- b. Bergerak dengan cepat dengan tetap memperhatikan keselamatan di jalan.
- c. Apabila situasi lalu lintas padat dan melewati persimpangan agar menggunakan sirene dan rotator
- d. Upayakan seminimal mungkin melakukan pelanggaran lalu lintas
- e. Perhatikan arus lalu lintas selama diperjalanan menuju TKP, bilamana ada kendaraan yang dicurigai melarikan diri.

f. Tiba di TKP

- 1) Parkir kendaraan ditempat yang aman dan diketahui oleh pengguna jalan lainnya serta dapat berfungsi untuk mengamankan TKP dan berikan petunjuk agar pengguna jalan lainnya lebih berhati-hati.
- 2) Posisi kendaraan menghadap keluar serong kanan dan berada dekat TKP apabila jalan lurus sedangkan untuk TKP yang dekat dengan tikungan berada sebelum tikungan.
- 3) Rotator kendaraan tetap dihidupkan sampai selesai kegiatan penanganan TKP.

g. Tindakan Pertama di TKP (TPTKP) kecelakaan lalu lintas.

- 1) Bertujuan pengamanan status quo TKP kecelakaan lalu lintas.
- 2) Menjaga agar TKP tidak berubah sebagaimana pada saat dilihat dan diketemukan petugas yang melakukan tindakan pertama di TKP.
- 3) Mencegah timbulnya permasalahan baru seperti terjadinya kecelakaan lalu lintas dan kemacetan lalu lintas.
- 4) Untuk memberikan pertolongan kepada korban dan mengamankan bagi petugas yang sedang melaksanakan tugas di TKP serta pemakai jalan lainnya.
- 5) Untuk melindungi agar barang bukti yang ada tidak hilang atau rusak.

4.1.6 Pengolahan TKP Kecelakaan Lalu Lintas

Pengolahan TKP kecelakaan adalah cara dari petugas unit laka untuk mencari dan mengumpulkan alat bukti guna memperjelas perkara ke dalam tahap penyidikan selanjutnya. Alat-alat bukti yang dapat dikumpulkan di TKP kecelakaan lalu lintas yaitu: petunjuk, keterangan saksi dan keterangan tersangka.

Untuk memperoleh alat-alat bukti tersebut dilakukan kegiatan-kegiatan sebagai berikut (vademikum Polisis Lalu Lintas, 2009)

- a. Pengamatan umum
 - 1) Keadaan jalan, sempit/ lebar/ tanjakan/ turunan/ tikungan/ simpangan lurus dll.
 - 2) Keadaan lingkungan, ramai/ sepi/ bebas pandangan dll.
 - 3) Keadaan cuaca pada waktu terjadi kecelakaan lalu lintas.
 - 4) Kendaraan yang terlibat kecelakaan lalu lintas.
 - 5) Kerusakan pada kendaraan.
 - 6) Kerusakan pada jalan dan kelengkapannya.
 - 7) Letak kendaraan dan korban.
 - 8) Bekas-bekas tabrakan yang tertinggal di jalan seperti; bekas rem, pecahan kaca, tetesan darah, bekas cat/ dempul, bekas oli, suku cadang yang terlepas/ jatuh.
 - 9) Arah datangnya kendaraan yang terlibat kecelakaan.
- b. Pemeriksaan terhadap kendaraan yang terlibat kecelakaan lalu lintas.
 - 1) Surat-surat kendaraan (STNK, STCK, Buku Kir)
 - 2) Keadaan lampu-lampu kendaraan (apakah semua menyala dengan baik dan bagaimana penyetelan tinggi rendahnya sorot lampu)
 - 3) Keadaan klakson.
 - 4) Keadaan alat penghapus kaca.
 - 5) Kedudukan persneling pada gigi berapa.
 - 6) Keadaan kemudi.
 - 7) Penyetelan dari pada kaca spion.
 - 8) Kondisi rem.
 - 9) Kondisi ban kendaraan.
 - 10) Kedudukan spido meter/ ukuran kecepatan kendaraan.
 - 11) Kondisi per
 - 12) Muatan kendaraan.
- c. Pemeriksaan terhadap jalan dan kelengkapannya
 - 1) Kondisi jalan (HotMix/Sirtu/berlobang/bergelombang dll)
 - 2) Rambu-rambu yang ada disekitar TKP.
 - 3) Kondisi bahu jalan.
 - 4) Marka jalan.
- d. Pemeriksaan terhadap Tersangka
 1. Amankan tersangka termasuk memberikan perlindungan apabila ada masyarakat yang main hakim sendiri.
 2. Lakukan *interview* dengan mengajukan pertanyaan singkat kepada tersangka untuk memperoleh keterangan sementara tentang bagaimana terjadinya kecelakaan lalu lintas tersebut.
 3. Kondisi pengemudi sebelum terjadi kecelakaan lalu lintas.
 4. Catat identitas Tersangka (SIM, KTP, Pasport, KITAS dll)
- e. *Photografi* (pemotretan) di TKP.
 - 1) Foto 4 (empat) kali dari 4 (empat) penjuru
 - 2) Foto posisi dari kendaraan yang terlibat kecelakaan, sebanyak 4 (empat) kali dari 4 (empat) penjuru.
 - 3) Foto korban sebelum dipindahkan dari TKP.
 - 4) Foto kerusakan yang ada pada kendaraan yang terlibat kecelakaan lalu lintas.
 - 5) Foto bekas-bekas yang tertinggal di TKP seperti bekas rem, pecahan

- kaca, pecahan cat/dempul dll.
- f. Setelah seluruh kegiatan pemotretan selesai, segera dituangkan dalam bentuk Berita Acara Pemotretan.
 - g. Pembuatan gambar atau sketsa TKP, langkah-langkah yang dilakukan adalah sebagai berikut:
 - 1) Cari arah mata angin (arah utara).
 - 2) Tentukan skala (1:100 yang artinya 1 meter di TKP sama dengan 1 cm di gambar atau 1:200 yang artinya 1 meter di TKP sama dengan ½ Cm di gambar).
 - 3) Unsur-unsur yang harus dituangkan dalam gambar TKP kecelakaan lalu lintas adalah:
 - (a) Lebar jalan, lebar got, lebar trotoar dll.
 - (b) Bentuk jalan, jalan lurus, tikungan, persimpangan
 - (c) Posisi korban.
 - (d) Posisi kendaraan.
 - (e) Posisi titik tabrak.
 - (f) Posisi pokok pengukuran.
 - (g) Posisi barang bukti.
 - (h) Bayangan arah atau tujuan dan masing-masing kendaraan yang terlibat.
 - (i) Untuk menguatkan gambar sketsa di TKP perlu ditanda tangani oleh tesangka, saksi dan diketahui oleh penyidik yang membuat sketsa TKP
 - h. Pengukuran gambar sketsa TKP
 Tujuan dari kegiatan pengukuran TKP kecelakaan lalu lintas adalah untuk mengetahui jarak atau ukuran yang sebenarnya dari situasi TKP. Dengan ukuran yang benar maka akan memudahkan pada waktu diadakan rekonstruksi.
 - 1) Posisi/ titik perlu dilakukan pengukuran
 - a) Titik pokok pengukuran (titik P).
 - b) Key point/titik tabrak (titik X).
 - c) Posisi kendaraan yang terlibat (titik pengukuran dari bumper depan dan belakang).
 - d) Posisi korban.
 - e) Posisi bekas rem.
 - f) Lebar jalan.
 - i. Pengakhiran penanganan TKP Kecelakaan lalu lintas
 - 1) Konsolidasi
 - 2) Pembukaan TKP
 - 3) Permintaan *Visum Et Repertum*
 - j. Pembuatan Berita Acara Pemeriksaan di TKP.

4.2 Penanganan Kecelakaan Lalu Lintas di Polres Kudus

Kecelakaan lalu lintas merupakan salah satu bencana di jalan raya yang sering terjadi. Secara umum kecelakaan banyak terjadi disebabkan oleh faktor manusia, karena manusia sebagai pengemudi kendaraan bermotor sering lalai dan tidak berhati-hati dalam berkendara. Jumlah kendaraan yang berlebih juga bisa menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas karena jumlah kendaraan berlebih tersebut akan semakin memenuhi volume jalan dan volume jalan raya tetap seperti itu. Jalan-jalan yang sering dilalui oleh kendaraan berat seperti truk,

tronton, pick up dan lain-lain menimbulkan resiko jalan menjadi rusak, keadaan tersebut menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Wilayah Kudus yang merupakan wilayah yang cukup ramai dengan aktifitas pengendara yang cukup tinggi dimana Kudus merupakan jalur pantura yang menyebabkan kendaraan yang melintas di wilayah tersebut tidak pernah sepi dari kendaraan roda dua maupun roda empat. Akan tetapi angka kecelakaan tertinggi di Kudus lebih banyak terjadi di jalan kabupaten dan provinsi, hal tersebut dipengaruhi oleh kesadaran masyarakat. Masyarakat merasa apabila mereka ada di jalan pantura, mereka diawasi oleh polisi dan apabila mereka berada di jalan kabupaten tidak terlalu demikian. Keadaan tersebut berpotensi untuk menimbulkan kecelakaan lalu lintas. Hal tersebut seperti diutarakan oleh Kapolres Kudus:

Jadi kalau di jalur pantura, Wilayah Kudus itu panjangnya sekitar 21 sampai 31 kilo saja, untuk tingkat kepadatannya lumayan tetapi untuk tingkat kecelakaannya dibandingkan jalan provinsi ataupun kabupaten lebih banyak di jalan ini, karena jalan pantura itu kan jalan nasional itu, kecelakaannya lebih banyak yang disitu, karena tingkat kesadaran masyarakat kalau lewat di jalan nasional dia berpikiran kalau jalan nasional itu diawasi oleh polisi, sehingga tingkat kesadarannya masih baguslah, tapi kalau di jalan kabupaten di kampung kampung dan sebagainya menganggap ah paling polisinya nggak ada jadi dia nggak tertib, ngebut, melanggar aturan dan sebagainya. (wawancara dengan Kapolres Kudus AKBP Andi Rifa'i, SIK., M.SI. di ruang Kapolres tanggal 3 Maret 2017)

Berdasarkan wawancara diatas, faktor manusia juga berpengaruh terhadap terjadinya kecelakaan lalu lintas. Faktor manusia merupakan faktor paling dominan dalam sebuah peristiwa kecelakaan lalu lintas. Sebagian besar kejadian kecelakaan diawali dengan pelanggaran rambu-rambu lalu lintas. Disini kesadaran dari manusia itu sendirilah yang mempengaruhi tertib tidaknya mereka dalam berkendara seperti meremehkan keadaan ketika tidak ada polisi yang mengawasi sehingga mereka tidak waspada terhadap rambu lalu lintas atau mereka melanggar batas kecepatan, disitulah kecelakaan lalu lintas rawan terjadi.

Data kejadian kecelakaan lalu lintas di wilayah Kudus kurun waktu 3 tahun terakhir :

Tabel 4.9

Data Kecelakaan Lalu Lintas Polres Kudus 3 Tahun terakhir

NO	TAHUN	JUMLAH LAKA	KORBAN			KERUGIAN MATERI	KET
			MD	LB	LR		
1.	2014	489	6		483	Rp.279.550.000	
2.	2015	633	4	2	627	Rp.287.350.000	
3.	2016	757	10	15	732	Rp.322.700.000	

Sumber : Min Unit laka Polres Kudus

Dari data tabel diatas jumlah kecelakaan lalu lintas yang terjadi pada tahun 2014 sebanyak 489 kejadian, pada tahun 2015 sebanyak 633 kejadian dan pada tahun 2016 terjadi kecelakaan sebanyak 757 kejadian. Dari jumlah kecelakaan tersebut dapat disimpulkan bahwa setiap tahun terjadi peningkatan angka kecelakaan lalu lintas. Bahkan rata-rata setiap hari terjadi kecelakaan, hal ini tidak bisa dipungkiri bahwa kecelakaan lalu lintas dapat dikatakan sebagai kejadian yang diakibatkan karena lalainya seseorang dan juga kurangnya kesadaran masyarakat dalam berkendara.

Tabel 4.10

Data Jenis Kecelakaan Lalu Lintas Tahun 2014-2016

No	Jenis Laka	2014	2015	2016
1	Depan-depan	97	89	120
2	Depan-belakang	67	81	85
3	Depan-samping	187	264	310
4	Samping-samping	33	49	83
5	Beruntun	36	38	54
6	Tabrak Manusia	50	85	93
7	Tabak Lari	19	27	12
Jumlah		489	633	757

Sumber: Panel Laka tahun 2014-2016 Unit Laka Polres Kudus

Berdasarkan tabel diatas maka disimpulkan bahwa jenis kecelakaan berdasarkan kejadian itu sendiri di wilayah Polres Kudus sebagian besar didominasi oleh kecelakaan depan samping dengan jumlah 761 kejadian. Kemudian yang terkecil adalah tabrak lari yaitu 58 kejadian. Sesuai dengan anatomi kecelakaan maka apabila dilihat dari jenis kecelakaan tersebut posisi kendaraan berada di persimpangan jalan, dengan demikian persimpangan-persimpangan yang ada di wilayah hukum Polres Kudus memiliki kerawanan kecelakaan yang tinggi, disini yang diperlukan untuk melakukan sistem pencegahan seperti pengajaan pos atau personel sehingga dari persimpangan tersebut dapat menurun jumlahnya.

Dilihat dari rentang usia pelaku kecelakaan di wilayah hukum Polres Kudus terdapat beberapa karakteristik sebagai berikut :

Tabel 4.11
Pelaku Laka Lantis Berdasarkan Usia

Tahun	Rentang Usia Pelaku				
	Kurang 15	16-30	31-40	41-50	>60
2014	25	204	107	73	21
2015	96	280	133	119	56
2016	116	367	143	160	76
Total	237	851	383	352	153

Sumber : Panel Laka 2014-2016 Unit Laka Polres Kudus

Berdasarkan data di atas apabila dilihat lebih rinci, maka jumlah kecelakaan paling banyak didominasi oleh kelompok usia 16-30 dengan jumlah kasus sebanyak 369. Merujuk pada usia tersebut sudah sewajarnya memiliki keterampilan yang baik dalam berkendara dan telah memiliki surat izin mengemudi. Namun mengingat pada perkembangan sesuai dengan umurnya, rentang usia tersebut adalah rentang usia produktif, dimana banyak melakukan aktivitas untuk menunjang kehidupan mereka atau istilahnya masa-masa dimana mereka bekerja untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari, sehingga bila dianalisis lebih lanjut, mengenai kurangnya konsentrasi saat berkendara, karena alasan terburu-buru. Pelaku kecelakaan lalu lintas berikutnya berada pada rentang usia 31-40 dengan jumlah 383 kejadian, pada usia tersebut memang sebagian besar individu yang masih tetap produktif. Selanjutnya adalah pada rentang usia 41-50 tahun dengan jumlah 352 kejadian, pada usia ini dapat terlihat bahwa sistem dan kemampuan tubuh manusia dapat dikatakan mulai menurun sehingga dapat di analisa sesuai dengan fungsi biologis yaitu dapat berkurang kinerjanya, sehingga kecelakaan lalu lintas bisa saja terjadi. Selanjutnya adalah di usia kurang dari 15 tahun dengan jumlah kasus sebanyak 237. Di rentang usia tersebut memang belum direkomendasikan untuk berkendara karena selain persyaratan untuk mempunyai surat izin mengemudi, di usia tersebut kestabilan emosi masih belum cukup sehingga dalam mengambil keputusan masih

belum matang sehingga seringkali melakukan kebut-kebutan di jalan dan hal itu yang menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Manusia merupakan unsur yang dominan dan faktor yang paling banyak menyebabkan kecelakaan. Namun apabila ditinjau pada unsur-unsur transportasi maka faktor jalan juga sangat menentukan terjadinya kecelakaan. Daerah yang sering kali terjadi kecelakaan secara berulang disebut *blackspot*. Suatu daerah dapat dikategorikan sebagai daerah rawan kecelakaan apabila telah terjadi kecelakaan berulang kali. Maka untuk mengetahui daerah tersebut, dapat dilihat pada gambar berikut.

Gambar 4.5
Lokasi Rawan Laka Polres Kudus



Sumber : Min Laka Polres Kudus

Dari gambar diatas maka dilihat bahwa terdapat beberapa lokasi rawan kecelakaan yang ada di wilayah hukum Polres Kudus. Selain dari faktor kondisi jalan juga jalur tempat terjadinya yang berupa tikungan seperti di jalan Kudus-Pati Desa Klalaing (Depan Puskesmas Klalaing) maupun di jalan lurus seperti halnya di jalan Kudus-Jepara Desa Mijen karena jalan lurus tersebut sering dilalui oleh kendaraan dengan kecepatan tinggi dan kurang berhati-hati dalam berkendara, serta kurangnya kesadaran dari anggota masyarakat pengguna jalan dalam berlalu lintas. Lokasi *blackspot* secara keseluruhan di wilayah hukum Polres Kudus ini termasuk ke dalam jalan nasional yang merupakan jalan yang dilintasi oleh berbagai jenis kendaraan bermotor.

Wilayah Kudus sendiri merupakan salah satu wilayah yang cukup padat penduduknya, otomatis perkembangan kendaraan bermotor tumbuh pesat seiring dengan perkembangan era globalisasi, sedangkan wilayah Kudus itu sendiri terbilang cukup sempit sehingga kapasitas jalan lama kelamaan akan jauh berkurang dibandingkan dengan

perkembangan jumlah kendaraan bermotor. Volume kendaraan yang meningkat tanpa diiringi oleh peningkatan kapasitas jalan akan berdampak pada kecelakaan lalu lintas karena makin padatnya aktifitas kendaraan yang melintas berujung pada terjadinya kecelakaan. Penyempitan kapasitas juga diperparah dengan adanya kendaraan yang memarkirkan kendaraannya di pinggir jalan yang seharusnya dapat dilewati, hal itu juga dapat mempersulit para pengendara untuk berjalan di jalan umum, dari temuan penelitian yang ada pada tabel angka kecelakaan dalam kurun waktu 3 tahun terakhir, kecelakaan yang terjadi cukup banyak menelan kerugian baik itu materi maupun korban luka ringan, berat dan bahkan meninggal dunia. Hal ini menunjukkan bahwa kecelakaan lalu lintas yang terjadi di wilayah Kudus berasal dari aktifitas masyarakat sehari-harinya sebagai pengguna jalan dan tidak sedikit dari mereka yang masih minim akan kesadaran mentaati aturan lalu lintas yang berlaku sehingga mengakibatkan kecelakaan lalu lintas. Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, disebutkan bahwa kecelakaan lalu lintas adalah:

Suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lainnya yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda

Dari pengertian kecelakaan lalu lintas diatas, kecelakaan itu sendiri merupakan sesuatu yang tidak disengaja yang terjadi diluar kendali dari manusia, kecelakaan lalu lintas merupakan musibah kepada pengendara yang terjadi tanpa adanya unsur kesengajaan. Kecelakaan juga bisa saja terjadi dengan atau tanpa adanya melibatkan pengguna jalan lain.

Kecelakaan merupakan permasalahan yang umum akan tetapi permasalahan tersebut akan ada terus menerus. Selain memakan korban, banyak dari beberapa kejadian kecelakaan mengakibatkan kerugian materi baik dari korban maupun tersangka. Dari hasil penelitian yang dilakukan, jumlah kerugian materi yang ada dari kecelakaan selama 3 tahun terakhir (2014-2016) berjumlah Rp.889.600.000,-. Dan jumlah tersebut akan terus naik apabila jumlah kendaraan dan aktifitas meningkat tanpa diiringi dengan perkembangan jalan dan penanganan kecelakaan yang optimal sehingga jumlah kecelakaan terus naik dan kerugian materiil akan terus bertambah. Berdasarkan hal tersebut secara umum ada empat faktor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas diantaranya :

a. Faktor Manusia

Hasil penelitian di Polres Kudus oleh peneliti mendapatkan faktor manusia sangat dominan dalam penyebab kecelakaan. Dari data yang didapat oleh peneliti, di tahun 2016 saja dari jumlah total 757 kasus, 756 kasus penyebabnya adalah manusia, sedangkan 1 kasus yang tersisa penyebabnya adalah jalan. Terkadang manusia sebagai pengemudi kendaraan bermotor tidak bisa mentaati tata tertib berlalu lintas yang baik dan benar. Penyebab paling banyak dari kecelakaan tersebut adalah kurang hati-hati dalam berkendara sebanyak 627 kasus, hal ini sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh penulis di Unit Laka Polres Kudus terkadang manusia adalah penyebab kecelakaan itu sendiri dikarenakan mereka kurang tertib dalam berkendara, mereka rata-rata memacu kendaraan bermotornya dalam kecepatan tinggi dan tidak melihat lingkungan sekitar. Disamping itu, seorang pengendara juga bisa mengalami kecelakaan dikarenakan fisiknya yang tidak mendukung. Fisik tidak mendukung tersebut bisa disebabkan oleh faktor usia yang semakin menua, sehingga kemampuan dari seseorang seperti penglihatan, perasaan, kepekaan terhadap kestabilan berkurang oleh karena itu sangat dianjurkan untuk kelompok masyarakat yang sudah berumur untuk tidak mengendarai kendaraan bermotor sendiri. Kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh manusia rata-rata juga diawali oleh mereka yang melakukan pelanggaran lalu lintas, seperti menyalip kendaraan lain, berdasarkan data kecelakaan tahun 2016 menyalip merupakan sebab kedua setelah tidak hati-hati dalam berkendara sebanyak 123 kasus, hal ini tentu berhubungan dengan kesadaran

seseorang untuk menyalip, apabila keadaan tidak memungkinkan maka dianjurkan untuk tidak menyalip kendaraan di depan karena hal itu bisa menyebabkan kecelakaan lalu lintas.

b. Faktor Kendaraan

Dari hasil penelitian yang dilakukan oleh penulis melalui studi dokumen, dari data yang diambil tiga tahun terakhir (2014-2016) jenis kendaraan yang sering terlibat dalam kecelakaan adalah sebagai berikut :

Tabel 4.12
Data Kecelakaan Berdasarkan Kendaraan

NO	JENIS KENDARAAN	TAHUN		
		2014	2015	2016
1	SEPEDA MOTOR	683	889	1131
2	MOBIL	61	68	105
3	MOBIL BEBAN	123	122	127
4	BUS	13	18	9
5	KENDARAAN KHUSUS	34	52	55

Sumber : Min Laka Polres Kudus 2014-2016

Berdasarkan data diatas dapat dilihat bahwa jumlah kecelakaan berdasarkan jenis kendaraan pada setiap tahunnya didominasi oleh sepeda motor. Sepeda motor adalah jenis kendaraan yang tergolong mudah didapat karena selain harganya terjangkau oleh masyarakat kelas menengah kebawah, sepeda motor lebih praktis dan menjadi pilihan bagi masyarakat daripada kendaraan umum. Pada umumnya sebagian besar masyarakat Kudus telah memiliki kendaraan bermotor. Hal ini menyebabkan semua kalangan memiliki kesempatan untuk mengendarai motor tersebut. Permasalahan timbul ketika motor tersebut digunakan tidak untuk kepentingan yang bermanfaat melainkan untuk kebut-kebutan, salip menyalip diantara kedua kendaraan dengan asal-asalan dan lain-lain. Karena unsur pengendara yang mempunyai kemampuan untuk mengendalikan sepeda motor tersebut, sebaiknya pengendara mengecek kesiapan dan berkendara sesuai aturan yang berlaku.

c. Faktor Jalan

Jalan merupakan salah satu bagian dari lalu lintas yang tidak bisa dipisahkan, hampir sebagian kegiatan manusia berhubungan dengan jalan terkait dengan transportasi darat. Padatnya kendaraan yang melebihi volume jalan mengakibatkan kondisi jalan menjadi kurang baik diantaranya jalan menjadi berlubang, aspal memudar dan terkikis, hal tersebut kurang diperhatikan oleh pengemudi sehingga dapat mengakibatkan terjadinya kecelakaan. Kondisi alat untuk pendukung jalan seperti lampu jalan, marka jalan dan rambu lalu lintas juga harus diperhatikan. Dari hasil penelitian di wilayah Kudus kecelakaan terjadi kebanyakan ada di jalan kabupaten/kota yang padat volume kendaraannya.

d. Faktor Lingkungan

Aspek lingkungan juga berperan dalam terjadinya kecelakaan lalu lintas. Menurut Vademikum lalu lintas tahun 2005, pengkajian aspek lingkungan terbagi atas beberapa komponen penilaian yaitu lingkungan sebagai sumber informasi, penglihatan, sentuhan, pendengaran dan kebisingan. Dari beberapa komponen diatas, faktor penyebab terjadinya kecelakaan di wilayah Kudus jarang terjadi karena adanya komponen tersebut.

Peran unit laka lintas Polres Kudus dalam melakukan penanganan tindakan pertama kecelakaan lalu lintas sesuai dengan gambaran kecelakaan lalu lintas diatas yang tiap tahun semakin meningkat tentunya membutuhkan usaha yang lebih untuk dapat melaksanakan tugas tersebut. Peran tersebut sesuai dengan ketentuan yang diatur pada pasal 200 Undang-

Undang Republik Indonesia Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dimana disebutkan bahwa “Kepolisian Negara Indonesia bertanggung jawab atas terselenggaranya kegiatan dalam mewujudkan dan memelihara keamanan lalu lintas dan angkutan jalan. Namun apabila membahas tentang kinerja dari anggota unit laka itu sendiri tentu mengalami penambahan beban kerja dikarenakan jumlah kecelakaan yang terus bertambah. Sehingga apabila terjadi kecelakaan masih kurang pelayanan berupa penanganan tindakan pertama pada kecelakaan lalu lintas, hal ini dikemukakan oleh salah satu masyarakat Kudus bernama Ibu Iin Indriyani sebagai ibu rumah tangga, yakni:

Sudah sih mas tapi kurang maksimal menurut saya, kurang maksimalnya itu ya kadang nggak ada polisi di pos-pos, nggak setiap pos itu ada maksudnya nggak stand by lah di pos ini kadang jam berapa kok pas saya lewat kan nggak ada kadang jadi pas kalau ada kecelakaan mereka lama mas datangnya. (wawancara dengan masyarakat, Iin Indriyani 39 tahun, ibu rumah tangga pada tanggal 10 2017)

Dari hasil wawancara tersebut terlihat bahwa opini masyarakat terhadap kinerja anggota bukan hanya unit laka saja akan tetapi juga anggota Polri secara umum tersebut masih kurang maksimal hal ini dilihat dari kurangnya pengawasan dari anggota lalu lintas tersebut di jalan sehingga apabila terjadi kecelakaan lalu lintas maka akan lebih lama waktu yang diperlukan untuk dapat menuntaskan pelaksanaan penanganan pertama pada kecelakaan dan hal ini berujung kepada tuntas tidaknya penyidikan terhadap orang yang terlibat kecelakaan lalu lintas.

Hasil wawancara dengan Supriyo yang berprofesi sebagai supir truk adalah sebagai berikut:

Sudah baik mas anggota polisinya buat pertolongan pertama langsung ditangani sama bapak polisinya Cuma kadang kalau yang korban sakitnya diantar sama masyarakat bukan polisinya soalnya waktu itu belum datang polisinya mas. (wawancara dengan pak Supriyo 47 tahun, supir truk pada tanggal 10 Maret 2017)

Dari hasil wawancara diatas terlihat bahwa rentang waktu yang terlalu lama dapat menyebabkan korban kecelakaan kurang mendapatkan penanganan yang maksimal oleh karena itu kesiapan anggota unit laka harus selalu terjaga.

George R. Terry menyatakan bahwa proses manajemen meliputi *planning*, *organizing*, *actuating* dan *controlling* atau lebih dikenal dengan P.O.A.C. selanjutnya dikatakan bahwa P.O.A.C adalah alat atau instrumen yang digunakan manajer dalam melaksanakan pekerjaan manajemen, sekaligus merupakan ciri-ciri pokok yang membedakan manajer dan non manajer. Teori ini menjadi pisau analisis dalam penulisan skripsi ini menerangkan bahwa:

a. *Planning* (Perencanaan)

Perencanaan merupakan tahapan dalam manajemen operasional Polri yang berfungsi untuk memberikan arah tujuan dari pelaksanaan tugas operasional Polri. Berhubungan dengan penanganan kecelakaan yang terus meningkat dari tahun ketahun membutuhkan perencanaan atas dasar hal tersebut. Oleh karena itu unit laka yang dipimpin oleh Kanit Laka menyusun rencana kegiatan yang mencakup penentuan jumlah personil yang akan ditugaskan, sarana dan prasarana yang akan digunakan, upaya pencegahan kecelakaan lalu lintas melalui kegiatan preemtif, preventif dan represif, serta koordinasi dengan unit dikyasa untuk melaksanakan dikmas lantas.

b. *Organizing* (Pengorganisasian)

Pengorganisasian merupakan upaya penyusunan kekuatan yang terdiri dari personel, logistik dan anggaran guna dihadapkan pada sasaran atau target operasi. Prinsip-prinsip dasar dalam pengorganisasian adalah adanya kesatuan perintah,

terjaminnya tentang kendali efektif, penyelenggaraan pendelegasian wewenang yang jelas dan teratur, serta adanya lapisan kekuatan untuk keperluan backup operasi dalam hal ini apabila terjadi kecelakaan lalu lintas di wilayah Kudus dalam penanganan tindakan pertama pada kecelakaan lalu lintas dapat terorganisir dengan baik atas perintah dan arahan pimpinan yang bertanggung jawab sehingga dalam pelaksanaannya dapat berjalan dengan baik dan maksimal sesuai dengan harapan, serta mampu membackup kejadian apabila terjadi kecelakaan yang lebih dari satu kejadian laka di waktu yang sama, yang membutuhkan bantuan tambahan untuk menangani kecelakaan yang terjadi agar tidak terlambat dalam melakukan pertolongan terhadap penanganan ditempat kejadian dimana kecelakaan itu terjadi.

c. *Actuating* (Pelaksanaan)

Pelaksanaan adalah tahap persiapan dengan melaksanakan kegiatan sesuai dengan perencanaan yang telah ditetapkan sebelumnya, penyaluran dukungan administrasi logistik, gelar pasukan dan pernyataan berlakunya kegiatan. Tahap pelaksanaan kegiatan dilakukan dengan kegiatan penggerakan kekuatan untuk menangani sasaran yang telah ditentukan, melaksanakan Acara Pimpinan Pasukan (APP), membuat Perkiraan Cepat (Kirpat) sesuai dengan kebutuhan dan menuntaskan penyelesaian hasil pelaksanaan operasi.

Berhubungan terhadap kegiatan penanganan pertama pada kecelakaan di wilayah Kudus, Kasat Lantas dalam hal ini menjadi penanggung jawab satuan lalu lintas secara keseluruhan atau Kanit Laka sebagai kepala unit laka lantas memberikan arahan maupun petunjuk kepada personel dalam bentuk briefing atau APP. Pada kegiatan ini Kasat atau Kanit memberikan arahan dan petunjuk kepada personilnya untuk dapat melaksanakan tugasnya secara optimal, seperti menentukan rute tercepat menuju lokasi kejadian, mengatensikan anggota dalam melakukan pertolongan pertama kepada korban terlebih dahulu ketika sampai ditempat kejadian laka, bertindak cepat dalam penanganan laka sehingga status quo dan barang bukti atau saksi yang ada di tempat kejadian dapat diamankan sesegera mungkin dan mencari informasi terkait dengan kejadian laka yang terjadi terhadap masyarakat sekitar ataupun berdasarkan perkiraan terjadinya kecelakaan. Dengan adanya APP sebelum kegiatan tersebut dengan tujuan untuk menyamakan persepsi antara Kanit dengan anggota sehingga kegiatan lebih terstruktur dan lebih terarah akan tugas yang akan dilaksanakan sehingga dapat memberikan pelayanan yang baik terhadap korban laka serta pelaksanaan tugasnya sesuai dengan harapan dan dilakukan dengan optimal. Sesuai dengan pasal 227 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dalam hal terjadi kecelakaan lalu lintas, petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia wajib mendatangi tempat kejadian, menolong korban, melakukan tindakan pertama di tempat kejadian perkara, mengolah tempat kejadian perkara, mengatur kelancaran arus lalu lintas, mengamankan barang bukti dan melakukan penyidikan perkara. Hal ini tentu dapat menjadi pedoman bagi anggota unit laka dalam pelaksanaan tugasnya terhadap penanganan tindakan pertama pada kecelakaan lalu lintas.

d. *Controlling* (Pengendalian)

Pengendalian bertujuan untuk menjaga arah kegiatan operasi, menjamin keberhasilan pelaksanaan operasi yang sesuai dengan perencanaan, menghindari timbulnya salah arah dan penyimpangan dalam tugas dan antisipasi tindakan apabila penyimpangan telah terjadi. Metode pengendalian dapat dilakukan secara langsung di lapangan, analisa dan evaluasi dapat dilakukan baik secara lisan maupun tertulis, gelar operasional, ataupun pemberian arahan atau petunjuk.

Jika dihubungkan dengan penanganan tindakan pertama pada kecelakaan lalu lintas, maka pengendalian oleh Kanit Laka yang membawahi bidang kecelakaan lalu lintas di wilayah Kudus terhadap pelaksanaan tugas personel ataupun anggota di unit laka lantas turun langsung kelapangan untuk mengetahui berbagai kegiatan yang dilakukan oleh anggotanya sehingga pelaksanaan penanganan terarah sesuai dengan prosedur yang berlaku dan apabila terdapat kesalahan maka Kanit Laka segera mengambil tindakan untuk memperbaiki hal tersebut. Atas dasar inilah dengan adanya fungsi manajemen maka segala tindakan yang dilakukan oleh anggota dapat terlaksana sesuai dengan prosedur dan dapat diketahui urutan prosesnya sehingga memudahkan penanggung jawab anggota atau manajer dalam hal ini Kanit Laka dan juga Kasat Lantas untuk mengambil keputusan berdasarkan kebijakan dan arahan dari Kapolres.

Berdasarkan penerapan dari teori manajemen ini maka bisa membuat tugas unit laka lantas Polres Kudus dalam penanganan tindakan pertama pada kecelakaan lalu lintas bekerja secara optimal sesuai dengan ketentuan dan prosedur hukum yang berlaku sehingga apa yang diharapkan dari masyarakat maupun pimpinan guna mewujudkan kamseltibcar lantas dapat tercapai.

Berkaitan dengan teori manajemen diatas, analisa teori peran juga dapat dijadikan pisau analisis bagi rumusan masalah yang pertama ini, tentunya peran Kanit Laka sebagai manajer disini sangatlah penting dalam mengatur anggotanya guna pelaksanaan penanganan kecelakaan lalu lintas dapat berjalan optimal. Adapun peran yang dikemukakan Biddle dan Thomas dalam teorinya disebutkan bahwa peran dapat dibedakan menjadi empat golongan, yaitu:

1. Orang-orang yang mengambil bagian dalam interaksi sosial

Adanya interaksi antara aktor dan target. Aktor adalah orang-orang yang sedang berperilaku menurut suatu peran tertentu disini adalah Kanit Laka Polres Kudus. Sedangkan target (sasaran) yaitu orang yang mempunyai hubungan dengan aktor dan perilakunya adalah anggota Unit Laka Polres Kudus. Terkait dengan interaksinya maka peran Kanit Laka di sini sangatlah penting untuk berinteraksi dengan target yaitu anggota Unit Laka sebagai pelaksana kerja. Dengan demikian tugas penanganan tindakan pertama pada kecelakaan dapat optimal sesuai yang diinginkan.

2. Perilaku yang muncul dalam interaksi tersebut

Dengan adanya proses interaksi diatas, maka ada perilaku yang muncul dari proses tersebut. Perilaku Kanit Laka Polres Kudus yang berperan sebagai manajer, dalam hal ini pemimpin dari pada Unit Laka tersebut mampu untuk melaksanakan penanganan tindakan pertama pada kecelakaan lalu lintas dengan optimal. Dengan begitu maka permasalahan angka kecelakaan lalu lintas yang bertambah dari waktu ke waktu tentu tidak menghambat kinerja dari anggota Unit Kecelakaan Lalu Lintas Polres Kudus. Termasuk cepat penanganan TKP dan cepat pembersihan TKP sehingga beban kerja yang dihadapi tidak bertambah seiring dengan meningkatnya angka kecelakaan lalu lintas.

3. Kedudukan orang-orang dalam perilaku

Dalam proses interaksi di atas maka kedudukan Kanit Laka adalah sebagai manager dalam hal ini sebagai pimpinan yang menentukan arah mana kegiatan berlangsung dan menjaga agar kegiatan dapat berjalan dengan baik sedangkan kedudukan anggota unit laka adalah sebagai pelaksana kegiatan penanganan kecelakaan lalu lintas, dengan adanya kedudukan tersebut bertujuan agar terciptanya hubungan kerja yang baik antara anggota dengan pimpinan sehingga

kegiatan penanganan tindakan pertama terhadap kecelakaan dapat terselenggara dengan baik.

4. Kaitan antara orang dan perilaku

Dalam hal kaitan antara orang dan perilaku maka hubungan kerja antara Kanit Laka dengan anggota unit laka adalah berperan dalam pengoptimalisasi penanganan tindakan pertama pada kecelakaan dengan menggunakan prinsip manajemen maka dapat dianalisa penyimpangan yang timbul sehingga cepat mengambil keputusan dan menjaga tujuan kegiatan agar penanganan tindakan pertama pada kecelakaan dapat optimal.

4.3 Faktor Yang Mempengaruhi Pelaksanaan Tugas Unit Laka Lantas dalam Penanganan Kecelakaan Lalu Lintas di Wilayah Hukum Polres Kudus

4.3.1 Internal Unit Laka Polres Kudus

1) Personel

a) Jumlah Personel

Jumlah personel Unit Laka Lantas berjumlah 14 orang, mengingat jumlah kepadatan penduduk dan jumlah kejadian tiap waktu semakin bertambah, dalam sehari bisa saja terdapat lebih dari dua kejadian dan hal itu dapat meningkat, jumlah personel yang tetap lama kelamaan akan mempunyai beban lebih untuk menangani lebih banyak perkara setiap harinya, dari sisi personel perlu antisipasi lebih dalam tugas agar berjalan sesuai harapan. Sesuai dengan wawancara kepada Kanit Laka yang menyatakan bahwa :

Terkait jumlah personil kita juga, dalam piket hanya empat orang dan beberapa kejadian yang hampir bersamaan ada beberapa TKP jadi kan kita tidak bisa datang cepet to di tempat kejadian tapi itu juga bisa selalu kita siasati dengan meminta bantuan ke polsek atau pos polisi terdekat untuk TPTKP terlebih dahulu baru kita datangi kemudian, pada dasarnya kegiatan kita berjalan dengan berbagai kekurangan tadi, potensi yang ada kita maksimalkan. (wawancara dengan Kanit Laka IPDA Tri Cipto Adi Purnomo, S.H. hari Senin tanggal 6 Maret 2017)

Terlihat disini bahwa cara untuk mengatasi kekurangan orang yang menangani kecelakaan lalu lintas yang terjadi pada waktu yang bersamaan adalah dengan berkoordinasi kepada anggota polsek terdekat ataupun anggota yang berjaga di pos polisi terdekat, baru kemudian anggota Unit Laka datang untuk melakukan TPTKP

b) Kemampuan personil

Kemampuan seorang personel dalam melaksanakan tugasnya sehari-hari dapat dilihat dari latar belakang pendidikan pembentukan dan latar belakang pendidikan kejuruannya, berdasarkan tabel berikut dapat dilihat bagaimana kondisi kemampuan perorangan anggota Unit Laka Lantas Polres Kudus saat ini :

Tabel 4.13
Kemampuan Personel Unit Laka Lantas Polres Kudus

NAMA	PANGKAT/NRP	DIKJUR	SKEP PENYIDIK
1. TRI CIPTO ADI PURNOMO, S.H.	IPDA/80040279	BELUM	SUDAH
2. GIARTO	AIPTU/75120497	BELUM	BELUM
3. PRIHATO	AIPTU/73080603	BELUM	SUDAH
4. DENY AGUS SUGIYANTORO	AIPTU/79010428	BELUM	SUDAH
5. MUALIMAN	BRIPKA/82071214	BELUM	SUDAH
6. JOKO PARJONO, S.H.	BRIPKA/79020403	BELUM	BELUM
7. DIDIK APRIL RIYANTO, S.H.	BRIPKA/82040714	BELUM	SUDAH

8. SUPRIYANTO	BRIPKA/82040968	SUDAH	BELUM
9. ALVIN SETYAJI	BRIPTU/89030325	BELUM	SUDAH
10. SOEGENG KOESMANTO	AIPTU/71030036	BELUM	SUDAH
11. SUHARI	AIPTU/74020482	BELUM	SUDAH
12. AGUS BUDIYONO	BRIPKA/81070363	BELUM	SUDAH
13. SOFWAN HADI	BRIGADIR/85111278	BELUM	SUDAH
14. HARIS EMAWAN	BRIPKA/79041152	BELUM	SUDAH
15. RAHAYU WIJI HABSARI	BRIPDA/94080786	BELUM	SUDAH

Sumber: Data Personel Unit Laka Polres Kudus

Dari data diatas dapat dilihat bahwa dari keseluruhan anggota Unit Laka yang ada, hanya satu orang saja yang pernah mengikuti dikjur Lalu Lintas atau dalam penyebutannya saat ini adalah dikbangspes. hal ini tentu berpengaruh dalam kualitas kemampuan yang ada pada personel Unit Laka ini. Sehingga dapat dikatakan dari segi kemampuan personel, Unit Laka masih belum optimal dikarenakan masih banyak personel yang belum mengikuti dikbangspes lalu lintas. keterbatasan kualitas personel ini menjadi penghambat pelaksanaan tugas sehari-hari, terutama dalam penanganan pertama terhadap kecelakaan lalu lintas. Diketahui bahwa hanya satu orang saja yang sudah melaksanakan pendidikan kejuruan, selebihnya anggota unit laka Polres Kudus melaksanakan tugas sehari-harinya berdasarkan pengetahuan yang dia dapat dari para senior dan dari pengalaman yang dia dapat selama melaksanakan tugas saja. Dari segi penyidik ada beberapa yang belum mendapatkan skep penyidik, hal tersebut dapat ditanggulangi dengan membagi personel tersebut ke dalam tim TPTKP sehingga tidak melakukan pendidikan.

c) Pengendalian dan Pengawasan

Pengendalian dan pengawasan diperlukan di dalam suatu organisasi baik organisasi itu kecil maupun organisasi yang besar seperti kepolisian, hal ini berlaku karena pengawasan dan pengendalian merupakan fungsi manajemen yang digunakan oleh seorang manajer baik tingkat atas, menengah maupun tingkat bawah, dalam melaksanakan kegiatan organisasinya sehari-hari pengawasan dan pengendalian merupakan suatu proses untuk menjaga apakah pelaksanaan pekerjaan atau tugas yang dibebankan kepada anggota atau bawahan sesuai dengan rencana pekerjaan yang telah dibuat atau tidak dan mengantisipasi apabila terjadi penyimpangan tugas dan bisa segera diatasi.

Karena banyaknya kejadian perhari lebih dari dua kejadian maka dalam hal pengawasan dan pengendalian perlu diadakannya peningkatan seperti pelaporan secara lebih intensif melalui HT. Secara umum pengawasan dan pengendalian yang dilakukan oleh Kanit Laka sudah optimal dilakukan mengingat jumlah kejadian yang banyak dan menuntut pergerakan yang cepat, unit laka bagian TPTKP tetap stand by di kantor supaya siap sedia bergerak, hal ini didapati oleh penulis pada saat melaksanakan observasi kekantor maupun melihat pelaksanaan kerja.

2) Sarana dan Prasarana

a) Kendaraan Bermotor (ranmor)

Kendaraan adalah sarana yang paling penting dalam melaksanakan suatu tugas atau pekerjaan dilapangan seperti halnya dibidang unit laka yang memerlukan kendaraan untuk menuju suatu lokasi atau tempat tujuan dimana kecelakaan itu berada, dengan adanya kendaraan kita bisa mengefisiensikan waktu sehemat mungkin. Unit laka Polres Kudus memiliki kendaraan berjumlah 2 mobil untuk keperluan TPTKP dan olah TKP, secara umum kendaraan berfungsi baik dari hasil observasi yang dilakukan oleh penulis terhadap kendaraan

yang dimiliki oleh unit laka. Namun diperlukan perawatan maksimal dan intensif untuk memperpanjang usia pakai kendaraan tersebut dan beberapa komponen yang penulis temukan seperti salah satu lampu sudah mati dan ban sudah mulai gundul dan belum memiliki ban pengganti. Sesuai dengan wawancara dengan Kanit Laka Polres Kudus menyatakan bahwa :

Jika ditanya kendala, pasti ada kendala terkait untuk fasilitas kendaraan untuk TPTKP, alasan klasik kita seperti itu karena faktanya seperti itu jadi kondisi kendaraan memang ya sebetulnya kalau kecepatan mendatangi TKP tidak mampu karena sudah tua, jadi kalau TPTKP kan harus quick respon tapi keadaannya ya sudah bisa berjalan tapi kurang maksimal karena kondisinya sudah tua. (wawancara dengan Kanit Laka IPDA Tri Cipto Adi Purnomo, S.H. hari Senin tanggal 7 Maret 2017)

Faktor Umur kendaraan memang menjadi permasalahan dalam pengoperasian, terkadang walaupun perawatannya sudah bagus tetapi karena masalah umur kondisi mesin dan bagian lain memang harus mengalami perbaruan.

b) Alat Komunikasi

Alat komunikasi adalah sarana yang sangat penting dalam melaksanakan suatu pekerjaan, tanpa adanya alat komunikasi maka akan sulit bagi petugas untuk mengkoordinir dan berkomunikasi antara satu dengan yang lainnya, berdasarkan penelitian yang dilakukan penulis di Unit Laka sendiri penggunaan alat komunikasi sudah cukup memadai selain dengan HT juga dengan pemanfaatan telepon genggam oleh anggota Unit Laka seperti pengambilan dokumentasi dan sistem pelaporan lewat aplikasi seperti *Whatsapp* dan *Messenger*.

4.3.2 Eksternal Unit Laka Lantas Polres Kudus

a) Faktor Pendukung

Dalam melaksanakan kegiatan untuk penanganan tindakan pertama pada kecelakaan lalu lintas, Unit laka lantas Polres Kudus juga mendapatkan dukungan dari beberapa instansi yang juga memiliki tugas yang sama dalam memberikan perlindungan keamanan bagi masyarakat di jalan raya yaitu dari Dinas Perhubungan. Dukungan dari dinas perhubungan tersebut berupa bantuan tenaga ahli yang menganalisa tanda-tanda kecelakaan dalam mesin kendaraan seperti pengecekan rangka mesin, pengecekan kendaraan dan lain-lain sesuai dengan wawancara kepada Kabid Lalu Lintas Dishub Kudus, Penata tingkat I Putut Sri Kuncoro menyatakan bahwa :

Berhubungan dengan penanganan kecelakaan kita biasanya memberikan bantuan analisa, semacam tenaga ahli gitu untuk mengecek rangka mesin kendaraan apakah layak atau tidak seperti pada kecelakaan bis itu mas, jadi kita uji kelayakannya apakah masih layak digunakan atau tidak, kami dipanggil ke lantas untuk menganalisa mesin rangka bus itu. (wawancara dengan Kabid Lalu Lintas dishub Kudus, Penata Tingkat I Putut Sri Kuncoro)

b) Faktor penghambat

Selain pelaksanaan koordinasi dengan instansi terkait seperti Dishub, faktor lain yang mempengaruhi pelaksanaan penanganan tindakan pertama pada kecelakaan lalu lintas adalah saksi. Saksi berpengaruh baik dapat membantu tugas para anggota unit laka maupun merugikan pelaksanaan tugas. Saksi yang dapat membantu pelaksanaan tugas para anggota unit laka adalah saksi yang mau memberikan keterangan kepada petugas, bersedia untuk dipanggil ke kantor untuk keperluan penyidikan dan memberitahukan apa yang mereka saksikan secara detail dan jelas. Sedangkan saksi yang merugikan pelaksanaan penanganan tindakan pertama pada kecelakaan lalu lintas adalah saksi yang tidak mau memberikan keterangannya walaupun saksi tersebut mengetahui kejadian yang ada. Dengan berbagai alasan saksi tersebut enggan memberikan keterangannya dalam proses pengambilan keterangan, karena pada dasarnya pengambilan keterangan tersebut membutuhkan waktu

dan rata-rata masyarakat tidak mempunyai waktu yang cukup untuk memberikan keterangan secara rinci, hal ini tentu sangat mempengaruhi tugas para anggota TPTKP untuk mencari keterangan guna keperluan penyidikan, apabila penyidikan tidak menunjukkan keterangan yang berarti maka penyidikan tersebut dihentikan dan akan tidak terselesaikan. Sesuai dengan wawancara kepada Kanit Laka yang menyatakan bahwa :

Terkait dengan saksi masyarakat, tidak semudah kita mencari yang lain karena masyarakat yang kita minta bantuan pun juga susah artinya masyarakat yang mau dijadikan saksi tu kalau bisa nggak mau jadi saksi karena mereka masih kena paradigma lama bahwa berurusan dengan polisi pasti rugi waktu dan sebagainya dan itu menjadi tantangan kita alhamdulillah sampai saat ini kita masih bisa mensiasati kita komunikasi sama masyarakat. (wawancara dengan Kanit Laka IPDA Tri Cipto Adi Purnomo, S.H. hari Senin tanggal 6 Maret 2017)

Hal ini juga diperkuat oleh pernyataan anggota TPTKP regu III tentang pengaruh saksi dalam penanganan tindakan pertama pada kecelakaan sebagai berikut :

Yang kita sulit itu menentukan mana tersangka atau gimana itu kan biasanya kalau nggak ada saksi kan rata-rata orang itu kalau kita tanya kan sulit mas, nggak mau rata-rata mereka itu jadi saksi. Trus nek saksi nggak ada kan susah buat memperkuat hasil temuan kita dalam TPTKP. Trus kalau dalam penyidikan, kita sulit menentukan tersangka atau apa lalu saksi yang nggak ada, sulit trus mereka lapornya juga telat trus di TKP kan kita cari bekasnya, goresannya di aspal kan sulit mas. (wawancara dengan anggota TPTKP regu III Briпка Agus Budiono hari Selasa tanggal 7 Maret 2017)

Faktor lain yang menjadi kendala yang dihadapi Unit Laka Lantas Polres Kudus dalam penanganan tindakan pertama pada kecelakaan lalu lintas yaitu jauhnya tempat kejadian atau tempat terjadinya kecelakaan lalu lintas. selain itu kendala yang dihadapi pada saat penanganan pertama pada kecelakaan lalu lintas yang terjadi adalah terlambatnya masyarakat di sekitar TKP menginformasikan kepada polisi tentang laka lantas yang terjadi sehingga anggota unit laka tidak dapat tepat waktu menuju TKP kecelakaan lalu lintas.

4.4 Optimalisasi Unit Laka Lantas dalam Penanganan Kecelakaan Lalu Lintas di Wilayah Hukum Polres Kudus

Dalam rangka mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas di dalam masyarakat dan juga menanggulangi kenaikan angka kecelakaan lalu lintas yang terjadi dari waktu ke waktu maka Unit Laka Lantas Polres Kudus berupaya untuk meningkatkan sistem kerja penanganan kecelakaan lalu lintas sehingga bisa bekerja dengan optimal. Sebagai cara mengimplementasikan tugas-tugas kepolisian, Unit Laka Polres Kudus menggerakkan seluruh potensi sumber daya yang dimilikinya walaupun dengan keterbatasan yang ada, namun selama melaksanakan tugas tersebut, antar unit laka dengan unit lainnya dalam satuan lalu lintas saling berkoordinasi baik secara internal maupun eksternal guna menunjang aktifitas kepolisian dalam hal penanganan laka lantas.

Dari teori yang dikemukakan oleh David Berry bahwa dalam peran yang berhubungan dengan pekerjaan, seseorang diharapkan menjalankan kewajiban-kewajibannya yang berhubungan dengan peranan yang dipegangnya. Didalam peran terdapat seperangkat harapan-harapan individu yang menempati kedudukan sosial tertentu. Dalam hal ini peran sendiri berhubungan dengan tingkah laku, hak, kewajiban, kedudukan, pola interaksi yang ada dalam struktur masyarakat yang harus dijalankan demi adanya keseimbangan interaksi sosial sehingga apa yang menjadi harapan-harapan terhadap adanya peran dapat terwujud.

Dikaitkan dengan teori diatas, unit laka lantas sangat berperan dalam mengatasi permasalahan kecelakaan lalu lintas, khususnya penanganan tindakan pertama pada kecelakaan lalu lintas. Untuk mengatasi peningkatan angka kecelakaan maka pengoptimalan

kerja sangat dibutuhkan agar setiap kejadian kecelakaan dapat ditangani dengan baik. Maka dari itu peran Unit Laka itu sendiri dipadukan dengan teori manajemen sebagaimana untuk memaksimalkan sumber daya yang ada agar mendapatkan hasil yang maksimal. Baik peran dari Kanit Laka maupun anggota unit laka menyadari akan tugas masing-masing sehingga dengan menambah strategi manajemen maka hasil yang didapatkan akan menjadi maksimal. Untuk itu menurut Bidle dan Thomas (1996) golongan peran yang dimaksud disini ialah :

a) Orang-orang yang mengambil bagian dalam interaksi sosial

Yaitu Kanit Laka sebagai aktor dan juga anggota Unit Laka sebagai sasaran. Dalam hal ini tujuan yang ingin dicapai dari peran masing-masing adalah untuk mengoptimalkan kinerja dari Unit Laka dalam penanganan tindakan pertama pada kecelakaan. Dengan dipadukan oleh teori manajemen maka ada beberapa langkah yang harus dilakukan sebagai berikut :

1. *Planning* (Perencanaan)

Perencanaan dalam pelaksanaan tugas oleh Unit Laka sudah direncanakan dengan baik oleh Kanit Laka dengan adanya rencana kegiatan yang telah dibuat. Disini peran dari Kanit Laka sebagai aktor adalah memberikan perencanaan yang baik kepada anggota unit laka sebagai sasaran dalam melaksanakan tugasnya. Hal ini sesuai dengan pernyataan Kanit Laka IPDA Tri Cipto :

Setiap apel pagi saya selalu memberikan arahan terkait dengan kegiatan yang ada, soal TPTKP memang kita selalu mengadakan evaluasi terhadap kekurangan kita, jadi berhubungan dengan kecepatan mendatangi TKP sehingga kita tekankan pada anggota untuk sigap setiap waktu dan panggilan dari masyarakat harus kita respon dengan cepat untuk mendatangi TKP karena disitulah kita mendapatkan bahan baku semua untuk penyidikan, apabila kinerja oleh anggota telah bagus maka akan diberikan reward. (wawancara dengan Kanit Laka lintas IPDA Tri Cipto Adi Purnomo, S.H. hari Senin tanggal 6 Maret 2017)

Dengan demikian disitulah peran Kanit Laka dalam hal perencanaan sehingga penanganan kecelakaan lalu lintas dapat dilaksanakan dengan maksimal karena himbauan dan pemberian reward sebagai motivasi dari anggota.

Sedangkan peran dari anggota Unit Laka adalah melaksanakan arahan dari Kanit Laka sesuai dengan perencanaan yang telah dibuat, perlu adanya kesiapan terkait dengan kasus kecelakaan lalu lintas yang dapat terjadi setiap waktu, untuk itu kesiapan dari anggota diperlukan untuk dapat segera mendatangi lokasi kecelakaan lalu lintas.

2. *Organizing* (Pengorganisasian)

Yaitu tindakan mendistribusi pekerjaan antara kelompok yang ada dan menetapkan serta merinci hubungan-hubungan yang diperlukan. Kegiatan pengorganisasian dengan membagi tugas dari masing-masing anggota unit laka menjadi 3 (tiga) regu piket yang masing-masing regunya berjumlah 4 (empat) orang dengan komposisi 3 (tiga) orang tim TPTKP dan 1 (satu) orang tim penyidik, dengan begitu tugas selama 24 jam dapat terbagi sesuai dengan jam kerjanya masing-masing. Peran dari tiap-tiap regu yang bekerja dilaksanakan dengan maksimal dalam penanganan kecelakaan lalu lintas.

3. *Actuating* (Pelaksanaan)

Yaitu merangsang anggota-anggota kelompok untuk melaksanakan tugas-tugas mereka dengan kemauan baik dan secara antusias. Peran dari setiap anggota unit laka adalah melaksanakan penanganan kecelakaan dengan baik, efektif dan efisien. Kendala yang dihadapi adalah ketika ada kecelakaan yang lebih dari satu

terjadi secara bersamaan, hal ini menyebabkan pembagian personel yang datang ke TKP menjadi dua yang menyebabkan penanganan kecelakaan menjadi kurang maksimal. Dalam hal ini unit laka berkoordinasi dengan polsek setempat dalam hal bantuan untuk penanganan tindakan pertama pada kecelakaan.

4. *Controlling* (Pengawasan)

Yaitu mengawasi aktivitas-aktivitas agar sesuai rencana dan prosedur yang telah ditetapkan. Dalam tahap kontrol atau pengawasan tersebut Kanit Laka sudah melaksanakan perannya secara prosedur, hal ini terbukti dengan adanya laporan tertulis serta laporan berupa dokumentasi pelaksanaan kegiatan, namun Kanit Laka harus melaksanakan waskat yaitu terjun langsung dalam penanganan kecelakaan lalu lintas karena untuk mengetahui apakah yang dilaksanakan dalam penanganan TPTKP sudah sesuai dengan prosedur atau belum.

Dengan mengetahui interaksi antara aktor dan sasaran tersebut diharapkan bisa melaksanakan perannya masing-masing disertai dengan manajemen yang baik maka hasilnya akan menjadi lebih baik.

b) Perilaku yang muncul dalam interaksi tersebut

Dengan adanya proses interaksi diatas, maka perilaku yang muncul dari proses tersebut dalam kaitannya dengan peran dan teori manajemen yaitu *Controlling* atau pengawasan dan pengendalian bahwa Kanit Laka sebagai pengendali dari setiap kegiatan yang dilakukan dengan manajemen yang baik, maka haruslah timbul kondisi kerja yang kondusif antara pimpinan dengan anggota. Seperti halnya pada sarana dan prasarana yang dimiliki, dari hasil penelitian yang dilakukan oleh penulis dan hasil pengamatan ditemukan bahwa beberapa kendala yang diakibatkan karena kondisi kendaraan yang kurang bagus. Meskipun berperilaku baik, berdisiplin, berpendidikan dan keterampilannya cukup serta loyalitasnya tinggi, namun bila dalam bidang kerja yang ditangani tidak tersedia sarana dan prasarana yang memadai maka tidak akan mampu berbuat banyak untuk meningkatkan kinerjanya. Oleh karena itu dari sarana dan prasarana yang perlu diperbaiki oleh baik pimpinan maupun anggota Unit Laka sehingga dapat terciptanya perilaku yang kondusif antara aktor dengan sasaran. Dalam hal ini semuanya berperan dalam memperbaiki sarana dan prasarana yang dimiliki tentunya dengan prosedur yang berlaku.

c) Kedudukan orang-orang dalam perilaku

Kedudukan personil Unit Laka Polres Kudus didalam interaksi sosial sebagai anggota Polri yang memegang peran untuk dapat menjalankan tugasnya untuk melindungi, mengayomi dan melayani masyarakat dari terjadinya bentuk gangguan keamanan yang ada di wilayah hukumnya, dengan adanya suatu kedudukan yang dimiliki oleh setiap personil Unit Laka ini, dalam menjalankan tugasnya belum mampu menjalankan perannya sesuai dengan ketentuan yang ada, masih belum optimal didalam pelaksanaan penanganan khususnya tindakan pertama pada kecelakaan, terkait dengan waktu dan jarak dalam mendatangi TKP, sehingga masih adanya kekurangan-kekurangan walaupun tidak signifikan dalam memberikan pelayanan terhadap masyarakat yang mengalami kecelakaan, dalam hal ini peran Kanit Laka adalah berkoordinasi dengan ambulans dari dokpol dalam mendatangi TKP sehingga bersama dengan ambulans dapat sekaligus membawa korban menuju ke rumah sakit terdekat.

d) Kaitan antara orang dan perilaku

Dalam hal kaitan antara orang dan perilaku maka Unit Laka Polres Kudus dalam perannya mengatasi angka kecelakaan yang terus naik dari waktu ke waktu di wilayah hukum Polres Kudus yaitu melalui optimalisasi kerja, diantaranya dengan meningkatkan disiplin kerja anggota, hal ini terbukti dari hasil pengamatan dan temuan dilapangan

masih ada dari personel Unit Laka yang tidak melaksanakan tugasnya dengan baik, ini diakibatkan karena kondisi anggota yang terbilang sedikit dibanding jumlah kejadian kecelakaan yang terjadi per harinya ataupun jarak yang terlalu jauh sehingga pada saat tiba di lokasi kecelakaan kondisi TKP menjadi kurang baik dan juga berbagai permasalahan dan keluhan masyarakat seperti halnya tidak hadirnya anggota di pos-pos jaga sehingga apabila terjadi kecelakaan di daerah tersebut pihak kepolisian akan membutuhkan waktu yang lebih lama untuk mengetahuinya. Walaupun juga dengan melakukan patroli pada jam-jam yang dikategorikan rawan laka pada titik-titik yang sudah ditentukan, ini tentunya kembali lagi pada lemahnya pengawasan dari Kanit Laka yang bertanggung jawab dibidangnya. Untuk itu optimalisasi dengan memaksimalkan peran masing-masing dikaitkan dengan manajemen yang bagus diperlukan untuk meningkatkan kinerja sebagai aparat kepolisian khususnya Unit Laka Polres Kudus.

Upaya Lain yang dilakukan oleh Unit Laka Polres Kudus adalah berkoordinasi dengan instansi terkait yaitu Dinas Perhubungan dan Satpol PP untuk bekerjasama dalam penanggulangan kecelakaan di dalam sebuah forum lalu lintas. Hal ini sesuai dengan wawancara kepada Kanit Laka Polres Kudus menyatakan bahwa :

mengkomunikasikan dengan forum lalu lintas tadi, ya dari dinas PU, dari dinas Satpol PP, dari dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan itu kebetulan juga di wilayah kita ini Kudus hubungannya dinamis jadi forum itu kita sangat dinamis, banyak sekali kegiatan dimana itu ada permasalahan lalu lintas biasanya kita langsung hadir, kita rapat sebentar, kita pelajari dan kita cek di lapangan, langsung kita action dan kita penuhi. Seperti yang laka jol terjadi bulan mei itu, respon dari masyarakat sangat baik sekali, analisa kita pertama disitu butuh lampu penerangan jalan langsung dari dishub menyanggupi untuk masalah lampu, rambu-rambu yang sudah pudar langsung dari dishub menyanggupi semua, alhamdulillah untuk komunikasi kita dengan forum lalu lintas di wilayah itu sangat bagus dan sampai saat ini masih kita jaga. (wawancara dengan Kanit Laka Polres Kudus IPDA Tri Cipto Adi Purnomo, S.H. hari senin tanggal 6 Maret 2017)

Hal ini menunjukkan bahwa dalam mengoptimalkan penanganan kecelakaan lalu lintas, Unit Laka Polres Kudus berusaha untuk berkoordinasi kepada instansi lain apabila ada permasalahan lalu lintas akan segera dipelajari bersama melalui forum lalu lintas yang telah dibuat.

PENUTUP

5.1. *Simpulan*

Berdasarkan temuan dan pembahasan yang telah dilakukan, maka penulis mengambil simpulan dari permasalahan yang menyangkut penanganan kecelakaan lalu lintas di wilayah hukum Polres Kudus antara lain :

- a. Kecelakaan lalu lintas yang terjadi di wilayah hukum Polres Kudus adalah suatu kejadian yang menjadi perhatian baik bagi kepolisian maupun pihak masyarakat. Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan di wilayah hukum Polres Kudus, angka kecelakaan lalu lintas dalam waktu 3 (tiga) tahun terakhir mengalami peningkatan, di tahun 2014 kecelakaan lalu lintas yang terjadi sebanyak 489 kejadian, meningkat di tahun 2015 sebanyak 633 kejadian dan yang paling banyak adalah di tahun terakhir yaitu 2016 sebanyak 757 kejadian. Sehingga jumlah kecelakaan yang terjadi 3 tahun terakhir berjumlah 1879 kejadian. Berdasarkan jumlah tersebut berdampak juga pada jumlah kerugian materi yang meningkat, di tahun 2014 jumlah kerugian materi sebanyak Rp.279.550.000,- meningkat di tahun 2015 sebanyak Rp.287.350.000,- dan di tahun 2016

juga mengalami peningkatan yaitu Rp.322.700.000,- sehingga jumlah keseluruhan kerugian yang dialami adalah sebanyak Rp.889.600.000,-.

- b. Kecelakaan yang terjadi di wilayah hukum Polres Kudus disebabkan oleh beberapa faktor penyebab kecelakaan diantaranya faktor manusia, faktor kendaraan, faktor jalan dan faktor lingkungan. Berdasarkan data yang diambil dari lokasi penelitian, faktor manusia merupakan faktor yang paling banyak mendominasi kecelakaan lalu lintas. Faktor lain seperti kendaraan, jalan dan lingkungan merupakan faktor pendukung tambahan yang persentasenya kecil terhadap terjadinya suatu kecelakaan lalu lintas di wilayah hukum Polres Kudus. Hal ini menjadikan beban kerja unit Laka Polres Kudus bertambah dan perlunya optimalisasi kemampuan unit laka tersebut dalam melakukan penanganan kecelakaan lalu lintas.

Dari hal tersebut mempengaruhi kemampuan unit laka Polres Kudus dalam melakukan penanganan tindakan pertama pada kecelakaan lalu lintas, yaitu jumlah personel yang ada sudah memenuhi DSPP yang ada namun kemampuan antar anggota yang masih kurang, karena dari keseluruhan anggota hanya satu anggota saja yang sudah pernah mengikuti dikbangspes, setelah itu pengawasan terhadap anggota unit laka masih terbilang kurang, serta sarana dan prasarana yang masih belum memadai, sehingga ini menjadi faktor penghambat pelaksanaan tugas unit laka dalam penanganan kecelakaan lalu lintas. Selain itu faktor saksi juga berpengaruh dalam tindakan pertama pada kecelakaan lalu lintas karena saksi yang dapat memperjelas perkara kecelakaan lalu lintas sehingga perkara tersebut dapat ditindaklanjuti ke dalam tahap penyidikan. Sehingga saksi tersebut dapat mendukung ataupun dapat menghambat pelaksanaan penanganan kecelakaan. Dari beberapa faktor intern maupun ekstern yang ditemukan tentunya ada harapan untuk memperbaiki hal tersebut agar dapat lebih baik lagi dalam penanganan laka lintas yang terjadi sehingga masyarakat maupun pimpinan merasa puas karena pelaksanaan tugas yang berjalan sesuai dengan harapan sehingga kamseltibcar lintas dapat terwujud secara maksimal.

- c. Untuk mengoptimalkan kemampuan unit laka dalam penanganan tindakan pertama pada kecelakaan lalu lintas di wilayah hukum Polres Kudus adalah dengan cara mengetahui peran masing masing dan memanfaatkannya secara maksimal sesuai dengan tugas masing masing, peran Kanit Laka sebagai pengawas dan penggerak kepada anggotanya dalam memberikan motivasi kerja dan mengatur kemampuan serta pemanfaatan alat dan alsus yang ada. Sedangkan peran dari anggota Unit Laka adalah menjalankan sesuai fungsinya dan memaksimalkan kemampuan yang ada dengan motivasi kerja tinggi dan koordinasi yang baik.

5.2 *Saran*

Saran dalam penulisan skripsi ini adalah sebagai berikut :

- a. Dalam mengantisipasi angka kenaikan kecelakaan lalu lintas yang terus meningkat, penulis memiliki saran agar sebaiknya meningkatkan koordinasi dengan pihak pihak di luar instansi seperti perhubungan dan Satpol PP dan dalam instansi seperti di satuan lalu lintas bukan hanya dalam penanganan lalu lintas tetapi dalam pencegahan kecelakaan lalu lintas, dengan tercegahnya kecelakaan lalu lintas maka terjadinya kecelakaan akan tertanggulangi dan tugas dari penanganan kecelakaan akan lebih ringan.
- b. Perlunya penambahan personil yang berkualitas dalam mendukung kerja unit laka lintas Polres Kudus dalam rangka penanganan kecelakaan lalu lintas, personil tersebut harus sudah pernah berpengalaman dalam mengikuti dikbangspes lalu lintas sehingga dalam melaksanakan tugasnya tidak mengalami kesulitan atau kendala yang berarti dan diharapkan penanganan kecelakaan lalu lintas bisa dilakukan dengan maksimal.

- c. Diberikannya pendidikan dan pelatihan kepada anggota unit laka lintas yang selama ini belum melaksanakan dikbangspes. Atau yang sudah melaksanakan dikbangspes memberikan pelatihan kepada anggota yang belum melaksanakan sikhbangspes minimal 3 hari sekali dalam 1 jam sehabis apel pagi, diharapkan dengan begitu pengalaman dari anggota yang sudah melaksanakan dikbangspes dapat terbagi kepada anggota yang sudah melaksanakan dikbangspes.
- d. Perbaiki sarana dan prasarana untuk mendukung pelaksanaan tugas unit laka lintas Polres Kudus. Serta anggaran untuk mendukung setiap unitnya diberikan secara merata antara unit satu dengan unit lainnya, agar setiap tugas dan tanggung jawab dilaksanakan oleh anggota dapat dilakukan maksimal.
- e. Melaksanakan pelatihan bagi anggota yang berada di pos-pos maupun unit lintas yang ada di polsek ataupun anggota lintas yang lain dengan menghadirkan/mengundang dari Polda (Dit Lintas) sebagai pembina teknis untuk meningkatkan kemampuan dan keterampilan anggota dalam penanganan kecelakaan lalu lintas.
- f. Mengadakan program seperti yang dilaksanakan oleh beberapa Polres yang sudah menerapkan program *Panic Button*, yaitu program untuk meningkatkan *quick respons* anggota Polri dalam memberikan pelayanan menggunakan aplikasi perangkat android. Karena dirasa wilayah hukum Polres Kudus sudah berkembang dan masyarakatnya tentu sudah berkembang pula maka perlu diterapkan program tersebut.
- g. Koordinasi dengan Unit Lalu Lintas yang lain juga perlu ditingkatkan, karena hal itu penting dalam pencegahan kecelakaan lalu lintas, unit Laka dapat memberikan informasi terkait kecelakaan lalu lintas sedangkan unit yang lain berupaya dalam pencegahan kecelakaan lalu lintas, sehingga angka kecelakaan dapat menurun.

REFERENSI

Buku

- Achmad, B. 2009. *Koordinasi dan hubungan kerja*: Diklat Provinsi DKI Jakarta. Handout pada DIKLATPIM IV RRI7 IPBI. Jaka rta : Widyaiswara Madya
- Akpol. 2014. *Diktat FT Lintas*. Semarang: Akademi Kepolisian Republik Indonesia.
- Azwar, Saifuddin. 2014. *Metode Penelitian*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Ibrahim. 2015. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: Alfabeta
- Handyaningrat. 2002. *pengambilan Keputusan Stratejik untuk Organisasi Publik dan Organisasi Non Profit*. Jakarta: Gramedia.
- Lembaga Pendidikan Polri Akademi Kepolisian. 2016. *Petunjuk Teknis Penyusunan dan Pembimbingan Skripsi Program Sarjana (S-1) Terapan Kepolisian Taruna Akademi Kepolisian*. Semarang: Lembaga Pendidikan Polri Akademi Kepolisian.
- Mabes Polri. 2005. *Vademikum Polisi Lalu Lintas*, Jakarta : Ditlantas Polri Republik Indonesia
- Moleong, Lexy J. 2007. *Metode Penelitian Kualitatif: Edisi Revisi*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya.
- Raho, Bernard. 2007. *Teori Sosiologi Modern*. Jakarta: Prestasi Pustakaraya.
- Sugiyono. 2014. *Memahami Penelitian Kualitatif*. Bandung: Alfabeta.
- Sarwono, Sarlito Wirawan. 2005. *Teori-Teori Psikologi Sosial*. Jakarta. Rajawali Pers.
- Terry, George R. 2013. *Prinsip-Prinsip Manajemen*. Jakarta: PT Bumi Aksara.

Skripsi

- Abdullah, Amru, 2013 Skripsi tentang *Efektivitas Unit Laka Satuan Lantas Guna Menanggulangi Kecelakaan Lalu Lintas di Wilayah Hukum Polres Semarang*: Semarang: STIK-PTIK
- Ayu, Cintya, 2010 Skripsi tentang *Kinerja Kepolisian dalam Penanganan Kecelakaan Lalu Lintas*: Surakarta: Universitas Sebelas Maret.

Jurnal

- Dharma, Aztria, Bambang Edison dan Rismalinda. (2016). "Identifikasi Kecelakaan Lalu Lintas (Study Kasus Jalan Dalu-Dalu sampai Pasir Pengairan)". Diambil dari: <http://e-journal.upp.ac.id/index.php/mhsteknik/article/view/187/193> (13 Januari 2017)
- Firmansyah, M, Jamal Amin dan Bambang Irawan. (2014). "Peran Badan Pemberdayaan Masyarakat dan Pemerintahan Desa Dalam Mewujudkan Desa Mandiri (Studi Desa Bendang Raya Kecamatan Tenggarong". *eJournal Administrative Reform*. 2(4): 2617-2682. Diambil dari: [http://ar.mian.fisip-unmul.ac.id/site/wp-content/uploads/2014/12/Jurnal%20Final%20PDF%20\(12-03-14-07-08-16\).pdf](http://ar.mian.fisip-unmul.ac.id/site/wp-content/uploads/2014/12/Jurnal%20Final%20PDF%20(12-03-14-07-08-16).pdf) (4 April 2017)
- Pratama, M. Andhika. (2014). "Peran Kepala Bappeda Dalam Mengkoordinasikan Pelaksanaan Pembangunan di Kota Balikpapan". *eJournal Ilmu Pemerintahan*. 2(2): 2413-2426. Diambil dari: [http://ejournal.ip.fisip-unmul.ac.id/site/wp-content/uploads/2014/05/Jurnal%20Dika%20IP%202014%20\(05-26-1412-34-25\).pdf](http://ejournal.ip.fisip-unmul.ac.id/site/wp-content/uploads/2014/05/Jurnal%20Dika%20IP%202014%20(05-26-1412-34-25).pdf) (4 April 2017)
- Saleh, Darwis. (2013). "Koordinasi Kepala Desa Dengan BPD (Badan Permusyawaratan Desa) Dalam Pembangunan Di Desa Bumi Rahayu Kecamatan Tanjung Selor Kabupaten Bulungan". *eJurnal Ilmu Pemerintahan*. 1(4): 1348-1362. Diambil dari: [http://ejournal.ip.fisip-unmul.ac.id/site/wp-content/uploads/2013/10/JURNAL%20\(DARWIS%20SALEH-0902025052\)%20\(10-23-13-09-45-55\).pdf](http://ejournal.ip.fisip-unmul.ac.id/site/wp-content/uploads/2013/10/JURNAL%20(DARWIS%20SALEH-0902025052)%20(10-23-13-09-45-55).pdf) (5 April 2017)

Peraturan Perundang-undangan

- Pemerintah Republik Indonesia (1993), *Peraturan Pemerintah No.43 Tahun 1993 Tentang Prasarana dan Lalulintas Jalan*.
- Pemerintah Republik Indonesia (1993), *Peraturan Pemerintah No. 44 Tahun 1993 Tentang Kendaraan dan Pengemudi*.
- Pemerintah Republik Indonesia (2009), *Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*.
- Republik Indonesia. *Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2010 tentang Susunan Organisasi dan Tata Cara Kerja pada Tingkat Kepolisian Resort dan Kepolisian Sektor*.
- Republik Indonesia. *Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002, tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia*.

Internet

- <http://www.republika.co.id/berita/nasional/umum/4/11/06/nem9nc-indonesia-urutan-pertama-peningkatan-kecelakaan-lalu-lintas>

