

ANALISIS FAKTOR-FAKTOR PENYEBAB KECELAKAAN LALU LINTAS DI KABUPATEN SORONG DAN PENANGGULANGANNYA

ANALYSIS OF THE TRAFFIC ACCIDENT FACTORS IN SORONG DISTRICT AND HOW TO MANAGE THEM

Steni Feni Ema Mubalus

Faculty of Social Science and
Teacher Training, Universitas
Nani Bili Nusantara
Jl. Osok, Aimas, Kab. Sorong,
Indonesia
stenimubalus@gmail.com

ABSTRACT

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor-faktor penyebab terjadi kecelakaan lalu lintas (kecelakaan lalu lintas) di Kabupaten Sorong dan upaya yang dilakukan Satuan Lalu lintas Polres Sorong dalam menanggulangnya. Penelitian ini merupakan penelitian kualitatif. Sumber data yang digunakan yaitu data primer (hasil observasi dan wawancara langsung dengan pimpinan Satuan lalu lintas Polres Sorong) dan sekunder (laporan tertulis kecelakaan lalu lintas, peraturan perundang-undangan dan tulisan ilmiah lainnya). Data dikumpulkan melalui observasi, wawancara dan dokumentasi, setelahnya dianalisis secara deskriptif. Kami menemukan bahwa bahwa korban kecelakaan lalu lintas dominan terjadi pada pelajar laki-laki dengan korban meninggal dunia sebesar (345 kasus). Adapun faktor penyebab kecelakaan lalu lintas dikarenakan faktor: manusia, yang disebabkan karena tidak disiplin pengendara dalam berkendara misalnya mengemudi dalam keadaan mabuk; kedua, kondisi jalan yang rusak dan berlobang, yang dapat membahayakan serta minimnya lampu penerangan jalan di sebagian wilayah di kabupaten sorong; ketiga, kendaraan, dikarenakan masih banyak dijumpai kendaraan yang tidak memiliki kelengkapan spion pada motor serta kendaraan yang mengangkut material melebihi kapasitas. Untuk menangani angka kecelakaan di kabupaten sorong maka Sanlantas Polres Sorong telah melakukan beberapa upaya penanggulangan dengan cara: preventif dan represif. Preventif dengan cara memberikan penyuluhan atau sosialisasi kepada seluruh masyarakat terkait dengan aturan dalam berlalu lintas agar selalu mentaati peraturan lalu lintas guna menjaga keselamatan, sedangkan upaya represif yaitu memberikan sanksi bagi pelanggar lalu lintas dan hukuman pidana bagi pelaku dalam kecelakaan lalu lintas baik yang disengaja maupun tidak disengaja sesuai dengan peraturan yang berlaku.

Keywords : Faktor kecelakaan lalu lintas, Penanggulangan kecelakaan lalu lintas

1. PENDAHULUAN

Saat ini kecelakaan lalu lintas menjadi permasalahan yang serius. Diperkirakan sepuluh tahun yang akan datang 2.5 juta kematian dan 10 juta luka-luka terjadi setiap tahunnya, jika tidak dilakukan upaya pencegahan dan penanggulangan akan masalah yang serius.^[1] Lebih dari 1/3 dari semua kematian disebabkan oleh kecelakaan lalu lintas dan manusia sebagai penyebabnya (*human error*)^[2]

Di Indonesia jumlah kecelakaan meningkat dari tahun ke tahun. Rata-rata 11.000 orang meninggal setiap tahun. Pada tahun 2021 jumlah kecelakaan yang terjadi 103.645 kasus dengan jumlah korban 25.266 orang, diantaranya 23.529 orang dinyatakan meninggal dunia. Lalu pada tahun 2022 angka tersebut meningkat lagi menjadi 94.617 korban kecelakaan lalu lintas, 19.054 orang diantaranya meninggal dunia. Dengan kata lain, jumlah kecelakaan lalu lintas pada Januari sampai 13 September 2022 mengalami kenaikan 34.6% dari 2021.^[3]

Faktor utama kecelakaan lalu lintas disebabkan perhatian pengguna jalan teralihkan karena penggunaan ponsel saat berkendara sehingga melajukan kendaraan dengan kecepatan yang tinggi di jalan bebas hambatan maupun jalan raya. Penyebab utama kecelakaan lalu lintas adalah faktor kesalahan manusia (*human error*). Selain itu, penyebab tingginya tingkat kecelakaan lalu lintas adalah kurangnya kesadaran masyarakat pengguna jalan, khususnya pengemudi kendaraan dalam berkendara, misalnya tidak memperhatikan dan menaati peraturan lalu lintas yang sudah ada, tidak memiliki kesiapan mental pada saat mengemudi atau mengemudi dalam kondisi kelelahan, berada dalam pengaruh minuman

keras, atau obat-obat terlarang (sumber).^[4] Kondisi ketidaksiapan pengemudi dalam berkendara memungkinkan terjadinya kecelakaan yang dapat membahayakan keselamatan pengguna jalan raya lainnya. Lengah, mengantuk, kurang terampil dalam mengemudi, tidak menjaga jarak, melaju terlalu cepat adalah contoh kesalahan pengemudi pada umumnya.

Selain penyebab kecelakaan lalu lintas seperti yang telah diuraikan diatas. Terjadinya kasus pelanggaran lalu lintas di jalan raya oleh pemakai jalan yang cenderung mengakibatkan kecelakaan lalu lintas.^[5] Ketidaktertiban pengguna jalan juga semakin meningkat.^[6] Pelanggaran lalu lintas mayoritas berupa pelanggaran rambu-rambu dan lampu lalu lintas, seperti larangan berhenti dan parkir di tempat-tempat tertentu, menerobos lampu merah dan lain-lain. Kalau kita perhatikan banyak pemakai jalan yang kurang disiplin merupakan sebab utama terjadinya kecelakaan lalu lintas. Kebiasaan tidak tertib dalam berlalu lintas sudah membudaya diberbagai tempat apalagi kalau tidak ada petugas. Kebiasaan ini membudaya di kalangan masyarakat kita sehingga menimbulkan asumsi yang salah yaitu “adanya peraturan memang untuk dilanggar”. Padahal sebaliknya bahwa peraturan dibuat dalam rangka untuk menciptakan ketertiban dalam masyarakat. Dengan adanya ketertiban maka pembangunan akan berjalan dengan lancar.

Pada dasarnya peraturan dibuat dalam rangka untuk menciptakan suatu keteraturan, begitu juga dalam peraturan lalu lintas, dibuat tidak dimaksudkan memberikan beban tambahan bagi masyarakat, akan tetapi untuk menciptakan masyarakat yang teratur. Hal ini sebagaimana yang tertuang dalam Pasal 3 UU No. 22 tahun 2009 LLAJ yang mengatur tentang tujuan diundangkannya tersebut yaitu: (a) terwujudnya pelayanan lalu lintas yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan modal angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa; (b) terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa; (c) terwujudnya penegak hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Pengemudi yang berkendara di jalan raya harus berkonsentrasi dan profesional, dibuktikan dengan kepemilikan SIM sesuai jenis kendaraannya. Hal tersebut tertuang dalam Pasal 106 Ayat 1 UU No. 22 tahun 2009 LLAJ, yang menyebutkan bahwa setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi. Kemudian berdasarkan Pasal 77 Ayat 1 UU LLAJ, disebutkan bahwa setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib memiliki SIM sesuai dengan jenis kendaraan bermotor yang dikemudikan.

Dalam pasal 106 ayat (1) UU No. 22 tahun 2009 LLAJ ini tertulis “wajar dan penuh konsentrasi”. Maksud dari kalimat tersebut dijelaskan dalam penjelasan pasal tersebut bahwa konsentrasi pengemudi penuh perhatian dan tidak boleh terganggu perhatiannya karena sakit, mengantuk, lelah, menggunakan ponsel, atau menonton televisi atau video yang terpasang di kendaraan atau minum-minuman yang mengandung alkohol atau obat-obatan sehingga mempengaruhi kemampuan dalam mengemudikan kendaraan.

Berkendara di jalan raya, terlebih bagi angkutan umum mutlak harus memenuhi aspek keselamatan. Keselamatan itu meliputi kelaikan kendaraan serta profesionalisme orangnya (pengemudinya). Kemudian dalam Pasal 77 UU LLAJ menyebutkan bahwa pengemudi harus memiliki Surat Ijin Mengemudi (SIM). Hal ini berarti bahwa pengemudi harus profesional dalam menjalankan kendaraan. SIM sebagai bukti atas kemampuan dan legalitasnya dalam mengemudikan kendaraan tertentu. SIM diberikan kepada pemohon yang telah memenuhi syarat dan lulus dalam ujian teori dan ujian praktek mengemudikan kendaraan bermotor baik roda dua, maupun lebih. Syarat profesional ini sangat penting dalam rangka untuk menjaga keselamatan pengemudi itu sendiri, juga pengguna jalan yang lain.

Dalam UU LLAJ juga diatur mengenai sanksi terhadap pelanggaran lalu lintas. Misalnya pelanggaran terhadap setiap orang yang mengemudikan kendaraan dengan tidak wajar dan tidak

konsentrasi ketentuan pidananya diatur dalam Pasal 283 UU No. 22 Tahun 2009. Pasal itu menyebutkan bahwa setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan secara tidak wajar dan melakukan kegiatan lain atau dipengaruhi oleh suatu keadaan yang mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudikan di jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat 1, dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 bulan atau denda paling banyak Rp 750.0000,- (Tujuh Ratus Lima Puluh Ribu Rupiah). Sementara sanksi bagi pengendara yang tidak memiliki dokumen jalan berupa SIM tertuang di Pasal 281 UU LLAJ, yakni “setiap pengendara kendaraan bermotor yang tidak memiliki SIM akan dipidana dengan pidana kurungan paling lama empat bulan atau denda paling banyak Rp 1.000.000,- (Satu juta Rupiah)”. Selanjutnya, berdasarkan Pasal 282 Ayat 2, “setiap pengendara kendaraan bermotor yang memiliki SIM namun tidak dapat menunjukkannya selama razia atau pemeriksaan, diberikan sanksi dengan pidana kurungan satu bulan atau denda paling banyak Rp 250.000,- (Dua Ratus Lima Puluh Ribu Rupiah)”.

Menurut beberapa hasil analisa, pelanggaran lalu lintas merupakan awal terjadinya kecelakaan.^[7] Oleh karena itu pelanggaran lalu lintas tidak dapat dibiarkan begitu saja. Meskipun demikian pelanggaran lalu lintas bukan satu-satunya penyebab kecelakaan lalu lintas, masih ada juga faktor lain yang menyebabkannya seperti kondisi jalan yang rusak^[8] marka jalan yang tidak jelas^[9] dan lainnya yang terkait dengan sarana dan prasarana lalu lintas.

Sama halnya seperti daerah-daerah lain di Indonesia, angka pelanggaran lalu lintas yang terjadi di Kabupaten Sorong cukup tinggi. Kecelakaan lalu lintas terjadi setiap hari. Tercatat 137 kasus kecelakaan pada tahun 2021, sedangkan pada tahun 2022 berjumlah 208 kasus. Dalam satu tahun kasus kecelakaan lalu lintas telah bertambah 71 kasus.

Berdasarkan latar belakang masalah di atas maka penting melakukan penelitian untuk mengetahui faktor penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas di Kabupaten Sorong dan bagaimana upaya Satuan Lalu lintas Polres Sorong dalam menanggulangi hal tersebut. Penelitian ini akan bermanfaat sebagai sarana belajar bagi peneliti khususnya dalam menambah wawasan keilmuan, utamanya yang berkaitan dengan disiplin ilmu yang sedang digeluti, untuk mengetahui secara lebih dalam tentang hal-hal yang berkaitan dengan sebab-sebab terjadinya kecelakaan lalu lintas di wilayah Kabupaten Sorong dan upaya untuk menanggulunginya. Hasil penelitian ini dapat dijadikan kajian dalam upaya untuk mengurangi terjadinya kecelakaan lalu lintas bagi pihak Satuan Lalu lintas Kepolisian Kabupaten Sorong dan memberikan masukan bagi masyarakat untuk ikut berpartisipasi dalam mencegah atau meminimalisir terjadinya kecelakaan lalu lintas di wilayah Kabupaten Sorong.

2. KAJIAN PUSTAKA

Kecelakaan Lalu Lintas

Menurut Pasal 1 No 24 UU No. 22 tahun 2009 LLAJ, 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 merupakan kegagalan kinerja satu atau lebih komponen pengendara yang mengakibatkan kematian, luka berat, dan/atau kerusakan harta benda. Kecelakaan jalan dan jalan biasa dapat dikategorikan sedikitnya ke dalam empat kategori antara lain kecelakaan beruntun, kecelakaan tunggal, kendaraan pedestrian dan kendaraan benda diam^[20] Kecelakaan juga dapat didefinisikan sebagai suatu kejadian yang terjadi dalam waktu atau periode tertentu dengan kondisi melibatkan diri sendiri atau orang lain, kendaraan, maupun obyek benda lain yang dapat merugikan jika mengakibatkan korban manusia atau benda.

Kecelakaan lalu lintas merupakan suatu peristiwa pada lalu lintas di jalan yang tidak diduga dan tidak diharapkan yang sulit diprediksi kapan dan dimana terjadinya, yang melibatkan paling sedikit satu kendaraan bermotor yang dapat menyebabkan korban luka ringan atau berat, korban meninggal dunia,

dan kerusakan material. Kecelakaan yang terjadi bukan hanya diderita oleh yang terkena kecelakaan, tetapi secara tidak langsung juga diderita oleh seluruh keluarganya. Andai kata seseorang terkena kecelakaan dan harus dirawat di rumah sakit, maka keluarganya harus banyak bekerja membayar pengobatan. Apabila seseorang meninggal karena kecelakaan, maka keluarga yang ditinggalkan merasa sedih karena kehilangan seseorang dalam keluarganya. Sebab itu kita harus berhati-hati dan waspada supaya jangan sampai terjadi kecelakaan karena kecelakaan berarti penderitaan, kesedihan dan kerugian dalam hidup kita.

Berdasarkan Undang-undang No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan pada Pasal 229, karakteristik kecelakaan lalu lintas dapat dibagi kedalam tiga golongan, yaitu: (a) kecelakaan lalu lintas ringan, yaitu kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan kendaraan dan/atau barang; (b) kecelakaan lalu lintas sedang, yaitu kecelakaan yang mengakibatkan luka ringan dan kerusakan kendaraan dan/atau barang; dan (c) kecelakaan lalu lintas berat, yaitu kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia atau luka berat.

Jenis kecelakaan menurut jumlah kendaraan yang terlibat digolongkan menjadi dua yaitu kecelakaan tunggal dan kecelakaan ganda.^[21] Kecelakaan tunggal, yaitu kecelakaan yang hanya melibatkan suatu kendaraan bermotor dan tidak melibatkan pemakai jalan lain. Contohnya, seperti menabrak pohon, kendaraan tergelincir dan akibat ban pecah. Kecelakaan ganda, yaitu kecelakaan yang melibatkan lebih dari satu kendaraan atau kendaraan dengan pejalan kaki yang mengalami kecelakaan diwaktu dan tempat yang bersamaan.

Menurut Dirjen Perhubungan Darat (2005), menyebutkan bahwa kecelakaan lalu lintas (kecelakaan lalu lintas) dikelompokkan ke dalam empat kategori dampak yaitu kecelakaan fatal, luka berat, luka ringan, dan kerusakan kendaraan (PDO: *Property Damage Only*). Kecelakaan fatal adalah kategori korban kecelakaan lalu lintas yang meninggal dunia, baik di tempat kejadian perkara, maupun akibat luka parah sebelum 30 hari sejak terjadinya kecelakaan. Kecelakaan dikatakan berakibat luka parah jika korban menderita luka luka serius dan dirawat di rumah sakit selama lebih dari 30 hari. Kecelakaan menyebabkan luka ringan bilamana korban memerlukan perawatan medis atau dirawat di rumah sakit kurang dari 30 hari. Sedangkan PDO adalah jenis kecelakaan yang hanya berakibat pada kerusakan barang hak milik saja, dan kerusakan atau kerugian ini biasanya dinyatakan dalam ukuran moneter.

Masalah lalu lintas yang kita hadapi tidak terlepas dari faktor: (a) kapasitas dan jumlah jalan dibandingkan dengan jumlah kendaraan yang beroperasi masih belum memadai; (b) kondisi jalan dibandingkan dengan kemampuan rancang bangun teknologi otomotif; (c) kelengkapan perangkat-perangkat hukum yang tersedia; (d) tingkat kedisiplinan warga pengguna jalan; (e) ketangguhan/keandalan aparat penegak hokum; dan (f) peningkatan arus lalu lintas akibat pertumbuhan ekonomi, menjadi faktor penyebab timbulnya kemacetan lalu lintas yang kompleks.

Lalu lintas jalan raya merupakan fungsi utama dalam media transformasi yang berperan penting sebagai urat nadi perekonomian yang sangat besar pengaruhnya dalam segi kehidupan masyarakat untuk pembangunan nasional. Seiring dengan kondisi itu pula masalah lalu lintas semakin kompleks. Untuk itu diperlukan sebuah penanganan khusus untuk menanggulangi masalah kecelakaan lalu lintas, sehingga kehadiran transportasi jangan sampai justru menjadi penghambat. Untuk mengantisipasi masalah kecelakaan lalu lintas, maka perlu diketahui faktor-faktor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan.

Munawar^[22] menjelaskan bahwa lalu lintas ditimbulkan oleh adanya pergerakan dan alat-alat angkutan, karena adanya kebutuhan perpindahan manusia dan atau barang. Unsur-unsur dalam sistem transportasi tersebut meliputi pemakai jalan, kendaraan, jalan dan lingkungan. Dan uraian teori di atas telah disimpulkan bahwa kecelakaan disebabkan oleh berbagai faktor, yaitu manusia, kendaraan, jalan atau lingkungan, dan waktu.

Manusia. Hampir 86% kecelakaan lalu lintas disebabkan oleh manusia.^[10] Faktor manusia mendominasi kontribusi terjadinya kecelakaan lalu lintas di Indonesia maupun di dunia. Faktor manusia dapat meliputi tingkah laku pengendara seperti tindakan tidak memberi peluang, pelanggaran rambu-rambu lalu lintas, mendahului pada waktu belum aman, kondisi pengendara yang letih, mengantuk atau mabuk, tidak dapat mengendalikan kendaraan dengan baik. Secara garis besar kesalahan dari pengendara kendaraan, khususnya motor, yang dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas, yaitu:

Kesehatan atau penyakit yang diderita. Dari hasil penelitian yang dilakukan di beberapa negara ternyata ada hubungan yang cukup besar antara angka kecelakaan lalu lintas dengan penyakit yang diderita pengendara. Kemampuan pengendara dipengaruhi oleh penyakit di antaranya:

- (a) *Physical defect.* Suatu penyakit atau trauma yang dapat membatasi gerak dan kemampuan dalam mengemudikan kendaraan seperti pedal rem, pedal gas dan lain-lain, sehingga kelemahan otot harus diperiksa;
- (b) *Psychiatric.* Sifat egosentrik, agresif, anti sosial ternyata memperlihatkan lebih tingginya pengalaman dalam kecakapan orang normal, secara temporer juga dapat mengalami gangguan emosi yang dapat mengurangi kemampuan mengemudi. Selain itu sifat tergesa-gesa dan ingin mendahului pengendara lainnya. Kondisi yang tidak stabil seperti depresi, kurang perhatian terhadap situasi lalu lintas yang sedang dihadapi.
- (c) Kelainan panca indera. Biasanya orang yang mengalami gangguan penglihatan cenderung mengalami kesulitan dalam melihat jarak tempuh jalan.
- (d) Obat-obatan. Yang dimaksud antara lain adalah obat-obatan yang tergolong sedative, depressant, antihistamin. Obat-obatan "motion sickness" narkotika dan obat-obatan hipersi.

Ketrampilan mengendarai. Kemampuan dalam mengemudi secara aman ditentukan oleh beberapa faktor penting^[11] yakni:

- (a) Faktor ketrampilan si pengendara. Dapat berupa kemampuan si pengendara dalam mengendalikan kendaraan secara tepat walaupun dalam kondisi yang tersulit sekalipun
- (b) Faktor kemampuan dasar mengendarai kendaraan. Faktor kemampuan si pengendara kendaraan ditentukan oleh tiga faktor: Kondisi psikofisiologis pengendara yang terdiri dari: (1) Tingkat kecerdasan pengendara; (2) Kemampuan daya ingat pengendara; (3) Kondisi penglihatan pengendara; (4) Daya reaksi/kecepatan reaksi dari si pengendara; dan (5) Kemampuan mengenal gerak dan posisi pengendara. Kondisi psikososial yakni perangai dari si pengendara sewaktu berada di jalan raya.

Kendaraan.

Faktor karakteristik kendaraan juga sering membawa dampak unjuk kerja lalu lintas, khususnya tinggi rendahnya resiko dan intensitas kecelakaan lalu lintas. Demi meningkatkan keselamatan, lalu lintas harusnya dirancang sedemikian rupa dan dirawat dengan baik. Kecelakaan lalu lintas dapat terhindar apabila kondisi kendaraan prima, stabil stir, serta rem yang baik. Pengaruh faktor kendaraan terhadap terjadinya kecelakaan dapat berupa kerusakan kendaraan dan rancangan kendaraan, akibatnya hampir 10% dari semua kejadian yang terjadi setiap tahunnya disebabkan oleh rancangan badan jalan^[12] dapat berupa ban pecah, tidak berfungsinya lampu dan lain-lain

Jalan

Sifat-sifat jalan berpengaruh sebagai penyebab kecelakaan lalu lintas. Perbaikan terhadap kondisi jalan akan mempengaruhi pula terhadap karakteristik kecelakaan yang terjadi. Beberapa hal dan bagian jalan yang dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan, seperti: kerusakan pada permukaan jalan, konstruksi jalan, dan geometri jalan yang kurang sempurna. Geometris jalan yang kurang baik serta persimpangan jalan yang tidak memenuhi syarat seperti: (1) Jari-jari lengkung kecil; (2) Tanjakan curam; (3) Perkerasan jalan sempit; (4) Jarak pandang terbatas; (5) Desain persimpangan dan tikungan kurang memadai; dan (6) Terbatasnya pemasangan rambu-rambu serta disamping tanda yang kurang informatif. Selain faktor-faktor tersebut diatas, kondisi jalan yang kurang baik juga sering menjadi pemicu terjadinya kecelakaan, yang dilibatkan oleh minimnya dana pemeliharaan, drainase yang kurang baik.

Lingkungan

Kondisi tata guna lahan, kondisi cuaca dan angin serta pengaturan lalu lintas adalah beberapa komponen dan lingkungan yang berpengaruh terhadap kecelakaan. Lingkungan jalan yang kurang memadai mengakibatkan kenyamanan dan pengemudi menurun, sehingga kemampuan dalam mengendalikan kendaraan akan menurun pula. Cuaca kerkabut, hujan, maupun berasap akan berpengaruh pada perilaku pengemudi. Kebiasaan pengemudi yang sering mengalami pengaturan lalu lintas heterogen seringkali dibawa saat pengemudi mengalami pengaturan lalu lintas homogen.

Adapun beberapa faktor lingkungan yang berpengaruh antara lain: (a) campur antara mobil cepat dan pejalan kaki; (b) interaksi antara kendaraan dengan pejalan kaki; (c) campur antara kendaraan berat dan ringan; (d) pelayanan gawat darurat yang kurang cepat; (e) gelap, hujan, dan kabut asap; dan (f) jalan licin, jalan rusak, dan lain-lain. Akhirnya terjadi kecelakaan lalu lintas dan disebabkan oleh satu faktor atau lebih yang saling terkait sehingga terjadi suatu lingkaran setan, maka upaya untuk menanggulangi terjadinya kecelakaan perlu melibatkan semua instansi seperti dengan pendekatan sistem mengikutsertakan semua pihak baik itu dokter, psikologi, sosiologi, ahli hukum, unsur pembuat jalan dan kendaraan.^[10]

Upaya Mengatasi Kecelakaan Lalu Lintas

Penanganan lalu lintas dapat dikategorikan menjadi tiga tahapan yaitu: tahapan sebelum kejadian, tahapan pada waktu kejadian, dan tahapan sesudah kejadian.

Tahapan sebelum kejadian berupa pencegahan agar tidak terjadi kecelakaan lalu lintas. Kegiatan ini berupa penyuluhan dan pendidikan untuk mengenal undang-undang lalu lintas yang berlaku dan tata tertib berlalu lintas. Bagi pengguna jalan, upaya yang dapat dilakukan adalah peningkatan kesadaran hukum dan sopan santun dalam berlalu lintas. Tahapan pada waktu kejadian adalah kesigapan aparat, baik dari kepolisian maupun dari kesehatan (rumah sakit/ambulans) untuk mencapai lokasi kejadian tepat waktunya. Tahapan sesudah kejadian diperlukan kejelian dari aparat/instansi yang berwenang untuk meneliti/melihat sebab-sebab kejadian, agar dapat disusun suatu strategi perbaikan guna pengurangan kecelakaan.

Menurut undang-undang lalu lintas, 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 yang terjadi di jalan umum. Dari pengertian tersebut, dikenal 3 klasifikasi lalu lintas yaitu: (a) kecelakaan kendaraan bermotor yaitu, setiap kecelakaan kendaraan bermotor yang terjadi di atas jalan umum; (b) kecelakaan kendaraan bermotor yang bukan kecelakaan lalu lintas, yang terjadi ditempat selain jalan umum; dan (c) kecelakaan bukan kendaraan bermotor yaitu, setiap kecelakaan yang terjadi dimana terlibat di dalamnya adalah kendaraan bukan kendaraan bermotor yang menggunakan jalan umum. Dari ketiga klasifikasi tersebut, bagian kedua tidak menjadi urusan polisi. Oleh karena itu tidak tercatat dalam laporan kepolisian. Klasifikasi ketiga sebenarnya merupakan urusan polisi. Kecuali jika menimbulkan korban yang ringan baik manusia maupun harta benda dan dapat diselesaikan oleh kedua belah pihak, maka itu bukan menjadi urusan polisi.

Menurut Widodo^[13] kecelakaan lalu lintas dapat disamakan sebagai penyakit yang dapat menimbulkan pandemi dengan angka kematian yang cukup tinggi. Karakteristik terjadinya kecelakaan lalu lintas itu sendiri disebabkan oleh empat faktor yaitu: manusia, jalan, kendaraan dan lingkungan. 80-90 % dari kecelakaan lalu lintas yang terjadi diakibatkan oleh faktor manusia sebagai pengendara^[16] Ohkubo menurut hasil penyelidikannya menyatakan bahwa tingkat kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Tokyo adalah sebesar 84.4% diakibatkan oleh pengendara^[14] Dari keempat faktor tersebut, faktor manusia adalah yang paling berpengaruh, maka dengan berbagai usaha pencegahan kecelakaan lalu lintas juga dilakukan pendekatan-pendekatan faktor manusia yang memiliki peranan penting sebagai penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Anggarasena^[15] menjelaskan bahwa tujuan pengembangan sistem informasi kecelakaan lalu lintas adalah untuk menciptakan persepsi yang sama antar instansi dan lembaga, memberikan informasi yang akurat mengenai perkembangan kinerja transportasi jalan yang berhubungan dengan kecelakaan lalu lintas, memberikan informasi yang memadai dan mempermudah, mempercepat proses pengambilan keputusan dalam rangka penanggulangan kecelakaan lalu lintas, memberikan gambaran sejelas mungkin mengenai organisasi penyelenggara sistem informasi; dan sebagai media untuk mengkoordinasikan upaya penanggulangan kecelakaan lalu lintas berbagai instansi.

Puslitbang Jalan, Ditjen Bina Marga telah mengembangkan perangkat lunak sistem 3L (Lahta Laka Lantas atau Pengolahan Data Kecelakaan Lalu lintas) untuk pendataan kecelakaan lalu lintas. Program ini dapat dioperasikan pada semua komputer dengan menggunakan DOS dan juga versi khusus yang menggunakan sistem lain. Data kecelakaan disimpan pada *hard disk* atau *floppy disk*. Melalui suatu fasilitas pendukung untuk membuat arsip, biasanya pada *floppy disk*. Hal ini memungkinkan pengiriman data ke instansi pusat ke instansi penanggung jawab penanganan keselamatan jalan raya.

3. METODE PENELITIAN

Jenis penelitian ini adalah penelitian kualitatif, dengan pendekatan *yuridis empiris* yang mana peneliti mempelajari peraturan perundang-undangan yang terkait dengan lalu lintas dan angkutan jalan dan implementasi peraturan tersebut di lapangan. Adapun sifat penelitiannya adalah deskriptif, artinya peneliti mendeskripsikan atau menjelaskan ketentuan-ketentuan yang ada dalam undang-undang kemudian dikaitkan dengan kondisi yang ada di masyarakat.

Sumber data dalam penelitian ini adalah data primer dan sekunder. Data primer diperoleh peneliti secara langsung melalui observasi dan wawancara kepada Kepala Satuan Lalu Lintas Kabupaten Sorong dan pengguna jalan raya. Data sekunder diperoleh dari laporan tertulis yang ada hubungannya dengan laporan-laporan kecelakaan lalu lintas atau melalui literatur berupa buku, peraturan perundang-undangan, jurnal ilmiah dan artikel yang berhubungan dengan materi yang diteliti.

Untuk mendapatkan data yang akurat sebagai bahan dalam penyusunan penelitian ini maka digunakan teknik observasi, wawancara dan dokumentasi. Observasi yaitu merupakan suatu proses pengamatan terhadap aktivitas para pengguna jalan raya khususnya pengendara kendaraan bermotor. Pengamatan ini menurut penulis sangat penting untuk melihat perilaku pengendara secara langsung. Wawancara adalah proses mencari data dengan melakukan tanya jawab secara langsung dengan responden. Dokumentasi adalah teknik mendapatkan data yang dilakukan melalui data sekunder berupa bahan-bahan tertulis dan dokumentasi gambar atau foto yang berhubungan dengan penelitian ini.

Data- data yang telah diperoleh baik data primer maupun data sekunder kemudian akan diolah dan dianalisis secara kualitatif untuk menghasilkan kesimpulan. Kemudian disajikan secara deskriptif, guna memberikan pemahaman yang jelas dan terarah dari hasil penelitian nantinya. Analisis data yang digunakan adalah analisis kualitatif yang memberikan gambaran secara jelas dan konkrit terhadap objek yang dibahas secara kualitatif dan selanjutnya data tersebut disajikan secara deskripsi yaitu menjelaskan, menguraikan, dan menggambarkan sesuai dengan permasalahan yang erat kaitannya dengan penelitian ini.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Kecelakaan dapat terjadi di mana saja, baik itu di darat, laut dan udara. Namun yang lebih menonjol dengan prevalensi tinggi adalah kecelakaan lalu lintas di darat. Hal ini sangat penting, mengingat faktor kecepatan untuk dapat sampai di tujuan adalah indikator utama terjadi kecelakaan lalu lintas. Dari data yang didapat dari Satlantas Kabupaten Sorong dimana tercatat pada tahun 2021-2022 (Tabel 1) diperoleh kasus kecelakaan sebanyak 345 kasus yang meliputi korban meninggal 22 kasus (6.4%), luka berat sebanyak 99 kasus (28.7%) dan luka ringan 224 kasus (64.9%), dimana hampir 85% dialami oleh laki-laki.

Tabel 1. Distribusi jenis korban kecelakaan lalu lintas di Kabupaten Sorong 2021-2022

Korban	2021		2022		Jumlah	
	N	%	N	%	N	%
Meninggal	15	10.9	7	3.3	22	6.4
Luka Berat	50	36.5	49	23.5	99	28.7
Luka Ringan	72	52.6	152	73.2	224	64.9
Jumlah	137	100	208	100	345	100

Sumber: Satlantas Kabupaten Sorong

Dari hasil analisis data (Tabel 2) kecelakaan lalu lintas tahun 2021-2022 di wilayah Kabupaten Sorong sebagian besar disebabkan oleh sepeda motor (46.9%). Penyebab yang paling sering terjadi adalah ban pecah, rem tidak berfungsi sebagaimana seharusnya dan berbagai penyebab lainnya. Keseluruhan faktor kendaraan sangat terkait dengan teknologi yang digunakan, perawatan yang dilakukan terhadap kendaraan, sedangkan pelaku dan korban sebagian besar berada pada usia produktif 16-21 tahun (40.8%) (lihat Tabel 3).

Tingginya angka kecelakaan lalu lintas pada kelompok umur tersebut kemungkinan dipengaruhi oleh remaja dan dewasa, dimana pada usia tersebut mereka ingin melakukan hal-hal yang baru dan semangat tinggi dalam mencari tantangan. Kecelakaan lalu lintas ditinjau dari jenis pekerjaan lebih banyak pada usia muda yang profesi sebagai pelajar (25.7%) fakta ini menunjukkan bahwa adanya hubungan erat antara usia dengan pekerjaan dengan kejadian kecelakaan lalu lintas menunjukkan bahwa pelajar/mahasiswa lebih banyak mengalami kecelakaan lalu lintas. Waktu kejadian kecelakaan terjadi pada pukul 06.00-09.00 (24%). Tingginya angka kecelakaan lalu lintas pada waktu tersebut disebabkan oleh aktivitas korban, baik pada jam sekolah maupun di luar jam sekolah. Salah satu faktor yang

membedakan manusia adalah jenis kelamin. Jika dilihat dari jenis kelamin dalam hubungannya dengan kejadian kecelakaan lalu lintas, maka cenderung mendominasi sebagian besar berjenis kelamin laki-laki (74.2%).

Tabel 2. Distribusi kendaraan bermotor kecelakaan lalu lintas di Kabupaten Sorong 2021- 2022

Kendaraan Bermotor	2021		2022		Jumlah	
	N	%	N	%	N	%
Sepeda motor	64	46.1	98	47.11	162	46.9
Mobil	52	37.4	75	36.0	125	33.6
Bus	2	1.4	1	0.4	3	0.8
Truk	19	15.1	34	14.6	55	14.9
Truk besar	0	0.0	0	0.0	0	0.0
Jumlah	137	100.0	208	100.0	345	100.0

Sumber: Satlantas Kabupaten Sorong

Tabel 3. Distribusi umur kecelakaan lalu lintas di Kabupaten Sorong 2021-2022

Umur	2021		2022		Jumlah	
	N	%	N	%	N	%
5-15	13	9.4	27	12.9	40	11.5
16-21	47	34.3	94	45.1	141	40.8
22-30	53	38.6	64	30.7	117	33.9
31-40	14	10.2	18	8.6	32	9.2
41-50	8	5.8	4	1.9	12	3.4
51 keatas	2	1.4	1	0.4	3	0.8
Jumlah	137	100.0	208	100.0	345	100.0

Sumber: Satlantas Kabupaten Sorong

Tabel 4. Distribusi pekerjaan kecelakaan lalu lintas di Kabupaten Sorong 2021-2022

Pekerjaan	2021		2022		Jumlah	
	N	%	N	%	N	%
ABRI	3	2.1	1	0.4	4	1.1
Peg. Negeri	10	7.2	11	5.2	21	6.0
Peg. Swasta	8	5.8	15	7.2	23	6.6
Pedagang	12	8.7	29	13.9	41	11.8
Pelajar	43	31.3	57	27.4	89	25.7
Sopir	27	19.7	46	22.1	84	24.3
Petani	4	2.9	1	0.4	5	1.4
Tukang Ojek	30	21.8	48	23.0	78	22.6
Jumlah	137	100.0	208	100.0	345	100.0

Sumber: Satlantas Kabupaten Sorong

Kecelakaan lalu lintas merupakan hal yang tidak lumrah sering kita dengar, baik itu kecelakaan tunggal maupun ganda yang dapat mengakibatkan korbannya luka bahkan sampai ada yang meninggal dunia. Kecelakaan tidak akan terjadi secara kebetulan, melainkan adanya beberapa sebab. Sebab kecelakaan harus dianalisis dan ditemukan agar dapat dilakukan upaya pencegahannya untuk meminimalisir kecelakaan yang serupa. Adapun faktor yang dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan di jalan raya yaitu *human eror* atau kesalahan manusia, faktor *mechanical failure* atau kesalahan teknis pada kendaraan, faktor kondisi jalan dan faktor lingkungan.

Tabel 5. Distribusi jam kejadian kecelakaan lalu lintas di Kabupaten Sorong 2021-2022

Jam Kejadian	2021	2022	Jumlah
--------------	------	------	--------

	N	%	N	%	N	%
06.00-09.00	31	22.6	52	25.0	83	24.0
10.00-12.00	29	21.1	31	14.9	60	17.3
13.00-16.00	18	13.1	26	12.5	44	12.7
17.00-20.00	35	25.5	47	22.5	82	23.7
21.00-23.00	15	10.9	19	9.1	34	9.8
24.00-06.00	9	6.5	33	15.8	42	12.7
Jumlah	137	100.0	208	100.0	345	100.0

Sumber data: Satlantas Kabupaten Sorong

Tabel 6. Distribusi jenis kelamin kecelakaan lalu lintas di Kabupaten Sorong tahun 2021-2022

Jenis Kelamin	2021		2022		Jumlah	
	N	%	N	%	N	%
Laki-Laki	101	73.7	155	74.5	256	74.2
Perempuan	36	26.2	53	25.4	89	25.7
Jumlah	137	100.0	208	100.0	345	100.0

Sumber: Satlantas Kabupaten Sorong

Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu lintas Di Kabupaten Sorong

Menurut Kasatlantas Polres Sorong faktor penyebab utama terjadinya kecelakaan lalu lintas dikarenakan pengendara kendaraan dalam pengaruh minuman keras (miras). Kemudian, faktor penyebab lainnya adalah rendahnya kesadaran masyarakat dalam menaati rambu-rambu maupun aturan-aturan dalam keselamatan berlalu lintas. Dari hasil penelitian yang dilakukan, didapati bahwa yang menjadi faktor kecelakaan lalu lintas di Kabupaten Sorong adalah faktor manusia, jalan dan kendaraan.

Manusia. Dari data jenis kecelakaan yang terjadi sebagian besar diakibatkan oleh kelalaian pengemudi dalam menjalankan kendaraan. Seperti contoh yang disampaikan langsung oleh responden pengguna jalan raya yang menyatakan bahwa banyak angkutan umum yang semena-mena melajukan kendaraan di atas batas aman yang ditentukan tanpa memikirkan ada kendaraan lain di depannya. Hal ini dapat mengakibatkan pengemudi kendaraan lain kaget dan bisa mengakibatkan kecelakaan. Selain itu ditambahkan oleh responden yang lain bahwa di jalan raya ditemukan banyak anak remaja yang belum cukup umur dengan mudahnya mengemudikan motor melakukan adu kecepatan tanpa menggunakan helm. Dari data usia kecelakaan lalu lintas tahun 2021-2022 tertinggi dialami oleh pelajar sebanyak 89 orang (Tabel 4). Hal ini membuktikan bahwa kurang kontrolnya orang tua kepada anak. Orang tua harus berperan penting dalam mengingatkan bahwa dalam berkendara harus *safety* dengan menggunakan perlengkapan berkendara.^[17]

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) diselenggarakan dengan tujuan.^[18]: (a) terwujudnya pelayanan LLAJ yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkokoh persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa; (b) terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa; serta (c) terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat. Namun kenyataannya di lapangan banyak dijumpai pengendara baik motor dan mobil yang tidak memiliki etika dalam berlalu lintas, seperti mengendarai kendaraan di atas kecepatan yang telah ditentukan, tidak menggunakan helm standar, tidak mematuhi rambu-rambu lalu lintas, mengendarai kendaraan dalam pengaruh minuman keras atau mabuk. Hal-hal seperti ini yang banyak berakibat pada semakin meningkatnya angka kecelakaan lalu lintas.

Jalan. Kecelakaan lalu lintas sering terjadi jika kondisi jalan yang rusak dan perlengkapan jalan yang belum memadai. Dalam ketentuan UU No. 22 tahun 2009, dimana termuat dalam Pasal 25 berbunyi bahwa setiap jalan yang digunakan untuk lalu lintas umum wajib dilengkapi dengan perlengkapan jalan berupa rambu lalu lintas, marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, alat penerangan jalan, alat pengendali dan pengamanan pengguna jalan, alat pengawasan dan pengamanan jalan, fasilitas untuk sepeda, pejalan kaki, dan penyandang cacat, fasilitas pendukung kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan yang berada di jalan dan di luar badan jalan.

Dari hasil pengamatan yang dilakukan ada beberapa ruas jalan yang rusak dan dapat mengakibatkan kecelakaan bagi pengendara. Salah satu contoh yaitu ruas jalan di depan alun-alun Aimas. Jalan tersebut berlubang sehingga apabila pada musim hujan air akan tergenang did alam kubangan tersebut. Bagi pengendara yang tidak tahu hal tersebut dan melewati jalan itu bisa terjatuh. Selain itu masih minimnya alat perlengkapan jalan berupa lampu jalan. Ada beberapa wilayah di Kabupaten Sorong yang belum memiliki penerangan pada jalan. Di sepanjang Jalan Mariat Pantai, Jalan Nangka Aimas yang berlokasi di pusat kabupaten tetapi belum memiliki penerangan jalan. Selama ini hanya mengandalkan penerangan yang berasal dari toko atau rumah yang ada di sepanjang jalan tersebut.

Selain itu jalan bandara yang merupakan akses cepat bagi masyarakat yang berdomisili di wilayah Sp sudah berdiri tiang-tiang listrik. Namun, sampai saat ini belum ada lampu yang terpasang. Hal ini juga dapat berakibat bagi setiap kendaraan yang melintas pada malam hari harus berhati-hari karena gelap dan jalannya juga sebagian rusak dan berlubang. Bahkan yang lebih fatalnya lagi minimnya penerangan di jalan bisa berakibat pada tindak pidana kejahatan seperti begal. Sehingga diharapkan pemerintah daerah dalam hal ini instansi terkait yang berhubungan langsung secara teknis harus lebih memperhatikan, seperti jalan yang rusak dan berlubang bisa di tambal dan diperbaiki, jalan-jalan yang gelap bisa dipasangkan lampu.

Kendaraan. Faktor kendaraan juga merupakan salah satu penyebab kecelakaan lalu lintas. Hal ini diketahui dari hasil pengamatan, di mana sebageian besar kendaraan sepeda motor yang lewat di jalan raya tidak memiliki kelengkapan kendaraan yang lengkap. Misalnya lampu kendaraan tidak berfungsi namun kendaraan tetap digunakan di jalan dan tidak ada kaca spion yang terpasang pada motor. Kaca spion ibarat seperti dua mata pada manusia yang berfungsi untuk melihat, begitu juga dengan spion motor memiliki kegunaan untuk dapat melihat kendaraan atau apapun yang ada di belakang motor pada saat berada di jalan. Namun banyak pernyataan yang diberikan bahwa kalau motor pakai spion tidak gaul. Selain itu banyak dijumpai kendaraan truk yang memuat material pasir dan sirtu yang beroperasi di Jalan Osok Aimas, seringkali memuat material melebihi kapasitas truk. Hal ini bisa mengakibatkan ketidakseimbangan beban pada truk dan bisa mengakibatkan kecelakaan bagi pengguna jalan yang lain.

Pasal 48 UU Lalin menyatakan bahwa setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan harus memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan berupa susunan, perlengkapan, ukuran, karoseri, rancangan teknis kendaraan sesuai dengan peruntukannya, pemuatan, penggunaan, penggandengan kendaraan bermotor; dan penempelan kendaraan bermotor. Dalam aturan telah tertuang jelas kendaraan yang layak atau tidak bisa berada di jalan, sehingga perlu adanya ketegasan dari pihak kepolisian maupun dinas terkait untuk lebih aktif dalam mengawasi pengendara yang tidak disiplin dalam berkendara.

Dengan berlakunya UU No. 22 tahun 2009 LLAJ tersebut diharapkan dapat membantu mewujudkan kepastian hukum bagi pihak-pihak yang terkait. Kepatuhan hukum terkait dengan kesadaran hukum, setiap manusia normal mempunyai kesadaran hukum. Masalahnya ada pada taraf kesadaran hukum, yakni tinggi, sedang, dan rendah. Tolok ukur taraf-taraf kesadaran adalah pengetahuan mengenai hukum, pemahaman terhadap hukum, sikap terhadap hukum, dan perilaku hukum.^[19] Seseorang yang dianggap mempunyai kesadaran hukum yang tinggi apabila perilakunya

sesuai dengan ketentuan-ketentuan hukum yang berlaku. Dengan demikian, maka taraf kesadaran hukum yang tinggi didasarkan pada kepatuhan hukum, akan tetapi tidak setiap yang mematuhi hukum mempunyai kesadaran hukum. Dengan terwujudnya penegakan dan kepastian hukum bagi masyarakat maka dapat meminimalisir faktor-faktor kecelakaan lalu lintas.

Upaya Penanganan Kecelakaan Lalu lintas di Kabupaten Sorong

Untuk menekan angka kecelakaan lalu lintas di wilayah Kabupaten Sorong Satlantas Polres Sorong menggelar beberapa upaya antara lain:

Pengaturan Lalu Lintas di Pagi Hari. Pengaturan lalu lintas adalah merupakan salah satu bentuk pelayanan Polantas kepada masyarakat di jalan raya. Dengan ditempatkan personel Sat lantas di persimpangan maupun di titik-titik keramaian dan daerah rawan kecelakaan di pagi hari dapat memberi rasa aman dan nyaman bagi warga masyarakat pengguna jalan yang akan memulai aktivitasnya.

Satuan Lantas Polres Sorong juga melaksanakan Patroli di akhir pekan terus memantau arus lalu lintas, memastikan lancar dan kondusif. Kegiatan tersebut sebagai upaya menciptakan dan memelihara situasi keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas (kamseltibcar lantas). Salah satunya dilakukan melalui pemantauan dan pengaturan arus lalu lintas di sepanjang Jalan Klamono dan Jalan Kontainer. Di dalam kegiatan patroli tersebut seringkali mendapati langsung pelanggaran secara kasat mata yakni pengendara sepeda motor yang tidak mentaati aturan lalu lintas dengan tidak menggunakan helm SNI, adanya balapan liar.

Menurut Kasat Lantas, IPTU Liska O. Rudianto S.T.K, bahwa dengan adanya kegiatan ini diharapkan masyarakat yang melaksanakan aktivitas pagi selalu mematuhi peraturan lalu lintas dalam berkendara, sehingga tidak terjadi kemacetan maupun kecelakaan lalu lintas.



Gambar 1. Penjagaan Satlantas di Pagi Hari

Penyuluhan dan Sosialisasi Keselamatan Berlalu Lintas kepada pelajar. Adapun kegiatan ini dilakukan untuk memberikan edukasi tentang keselamatan lalu lintas secara umum yaitu keamanan dan keselamatan saat berkendara serta perilaku berkendara secara ideal yang harus dimiliki oleh pengendara atau pejalan kaki dan pemakai jalan lainnya sehingga memiliki tingkat keamanan yang cukup tinggi bagi diri sendiri maupun orang lain, dan diharapkan agar siswa/siswi mengetahui cara tertib berlalu lintas yang benar sekaligus menciptakan keamanan saat di jalan raya dan menekan angka tingkat kecelakaan lalu lintas khususnya di wilayah Kabupaten Sorong,serta meminimalisir tingkat bahaya (kecelakaan) dan memaksimalkan keamanan dalam berkendara, demi menciptakan suatu kondisi yang mana kita berada pada titik tidak membahayakan pengendara lain serta menyadari kemungkinan bahaya yang dapat terjadi di sekitar kita dan pemahaman akan pencegahan dan penganggulangnya.



Gambar 2. Penyuluhan Keselamatan Berlalu Lintas

Selain itu, untuk meminimalisir kecelakaan di wilayah Kabupaten Sorong, pemerintah dan Polres Sorong menetapkan Aimas, Kabupaten Sorong sebagai kawasan tertib lalu lintas. Alun-alun Aimas merupakan daerah yang hampir setiap saat dikunjungi warga, baik Kabupaten maupun Kota Sorong. Hal ini membuat volume kendaraan terus meningkat, sehingga kawasan ini menjadi pusat perhatian. Oleh karenanya, kawasan ini dipilih menjadi kawasan tertib lalu lintas.

Nantinya ada beberapa instansi yang akan dilibatkan untuk terselenggaranya program ini, guna mengurangi angka kecelakaan di wilayah Kabupaten Sorong. Kurang lebih ada beberapa titik yang akan dipasang alat perekam, untuk memantau setiap pergerakan pengendara. Tidak hanya tertib berlalu lintas, namun akan juga dipantau penerapan protokol kesehatan.

Kegiatan Pendidikan Masyarakat (Dikmas). Satuan Lalu Lintas Polres Sorong menyapa" para pedagang tradisional dan pejasa transportasi roda dua atau ojek di Pasar Warmon Kabupaten Sorong, adapun kegiatan tersebut dilaksanakan untuk mensosialisasikan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas sebagai upaya pencegahan pelanggaran lalu lintas terutama dikalangan pedagang dan pejasa transportasi roda dua. Secara umum kegiatan ini untuk meningkatkan kesadaran masyarakat sebagai pengendara. undang-undang lalu lintas dibuat sebagai bentuk perhatian negara terhadap keselamatan pengendara.

Selain penindakan pihaknya juga melaksanakan upaya pencegahan. Hal itu dilakukan agar masyarakat secara sukarela mentaati peraturan lalu lintas kita harus sukarela melaksanakan peraturan lalu lintas, tanpa harus dipaksa karena peraturan ini dibuat untuk kebaikan masyarakat bukan untuk pemerintah atau Polri. Misalnya tentang kewajiban memasang kaca spion dan lampu sen, itu untuk mempermudah kita saat hendak belok. undang-undang lalu lintas dibuat sebagai bentuk perhatian negara terhadap keselamatan pengendara. Ia berharap kesadaran masyarakat terkait kelalu lintas di seluruh wilayah Kabupaten Sorong terus meningkat.



Gambar 3. Satlantas memberi edukasi kepada para pedagang

Dari hasil penelitian dan analisis data diketahui bahwa Polres Sorong dalam hal ini satuan lalu lintas telah melakukan berbagai upaya pencegahan kecelakaan secara preventif yaitu dengan diadakannya sosialisasi Undang-undang Lalu lintas kepada masyarakat, penyuluhan keselamatan berlalu lintas kepada pelajar, pengaturan lalu lintas setiap pagi bahkan dilakukan patroli keliling oleh aparat.

Apabila sudah terjadi kecelakaan maka upaya represif yang akan dilakukan petugas satlantas dengan memberi hukuman, baik hukuman ringan yang berupa sanksi atau denda, bahkan hukuman pidana. Sanksi diberikan bagi pengendara yang tidak mentaati aturan lalu lintas, misalnya tidak memakai helm pada saat mengendarai motor, tidak memiliki surat ijin mengemudi, kelengkapan kendaraan tidak lengkap seperti tidak ada spion pada motor. Sedangkan hukuman pidana akan diberikan apabila terjadi korban jiwa. Pengemudi kendaraan bermotor yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban luka, baik luka ringan maupun luka berat, atau meninggal dunia diancam dengan sanksi pidana sebagaimana diatur Pasal 310 ayat (2), (3), dan (4) UU LLAJ yang berbunyi:

- (a) 2) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan korban luka ringan dan kerusakan Kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (3), dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan/atau denda paling banyak Rp 2.000.000,00 (dua juta rupiah).
- (b) 3) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan korban luka berat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (4), dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan/atau denda paling banyak Rp10.000.000,00 (sepuluh juta rupiah).

Dalam hal kecelakaan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia, dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) tahun dan/atau denda paling banyak Rp12.000.000,00 (dua belas juta rupiah).

5. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian, ditemukan jumlah kasus kecelakaan lalu lintas sebanyak 345 kasus di Kabupaten Sorong pada tahun 2021-2022, yang meliputi 224 kasus luka ringan, 99 kasus luka berat dan 22 kasus meninggal. Tiga faktor penyebab kecelakaan lalu lintas, yaitu: (a) faktor manusia, pengendara yang tidak disiplin dalam berkendara misalnya mengemudi dalam keadaan mabuk; (b) faktor infrastruktur yang tidak memadai, seperti kondisi jalan yang rusak dan berlobang yang dapat membahayakan serta minimnya lampu penerangan jalan di sebagian wilayah; dan (c) faktor kendaraan, masih banyak kendaraan yang tidak memiliki kelengkapan kendaraan (misalnya spion) dan kelebihan kapasitas angkutan material oleh kendaraan.

Upaya pencegahan kecelakaan lalu lintas telah dilakukan dengan upaya preventif dan represif. Preventif dengan cara memberikan penyuluhan atau sosialisasi kepada seluruh masyarakat terkait dengan aturan dalam berlalu lintas agar selalu mentaati peraturan lalu lintas guna menjaga keselamatan, melakukan pengaturan lalu lintas dan patroli setiap persimpangan maupun di titik-titik keramaian dan daerah rawan kecelakaan, guna untuk dapat memberi rasa aman dan nyaman bagi warga masyarakat pengguna jalan. Represif yaitu memberikan sanksi bagi pelanggar lalu lintas dan hukuman pidana bagi pelaku dalam kecelakaan lalu lintas baik yang disengaja maupun tidak disengaja sesuai dengan peraturan yang berlaku.

Mengacu pada simpulan tersebut, maka peneliti memberi saran sebagai bahan masukan bagi pihak-pihak terkait dalam menangani angka kecelakaan di Kabupaten Sorong. Bagi masyarakat pengguna jalan dalam hal ini pengendara kendaraan bermotor dalam menjalankan kendaraan di jalan,

harap mentaati aturan lalu lintas dengan menggunakan perlengkapan kendaraan, tidak menerobos lampu merah bahkan jangan mengemudi kendaraan dalam keadaan mabuk, karena hal yang dapat membahayakan nyawa dan orang sekitar. Bagi pihak kepolisian diharapkan dapat memasang kamera di setiap jalan-jalan utama mengingat wilayah Kabupaten Sorong yang luas dan sulit dijangkau sehingga perlu adanya pengawasan yang lebih tersistem secara elektronik. Bagi pemerintah daerah dalam hal ini dinas-dinas terkait yang memiliki tanggung jawab dalam hal jalan. Ada jalan berlubang dan rusak yang perlu perhatian untuk diperbaiki. Perlu adanya penerangan jalan berupa lampu jalan karena sebagian wilayah di Kabupaten Sorong tidak memiliki lampu jalan seperti di Jalan Mariat Pantai. Diharapkan adanya penambahan *traffic light* di wilayah Kabupaten Sorong karena selama ini hanya ada satu titik saja yaitu yang ada di depan alun-alun Aimas. Bahkan itu juga sudah tidak berfungsi lagi karena hanya berwarna kuning.

UCAPAN TERIMAKASIH

Terima kasih yang sebesar-besarnya saya haturkan kepada Satlantas Polres Kabupaten Sorong atas partisipasi dan kesediaannya terlibat dalam penelitian ini.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Mahawati, E., & Prasetya, J. (2013). Analisis penggunaan handphone saat berkendara terhadap potensial kecelakaan lalu lintas pada remaja di Semarang. *Semantik*, 3(1).
- [2] Herawati, H. (2014). Karakteristik Dan Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Di Indonesia Tahun 2012. *Warta Penelitian Perhubungan*, 26(3), 133-142.
- [3] Triawan, F., & Susilo, B. H. (2023). Prioritas Penanganan Lokasi Rawan Kecelakaan (LRK) pada Jalan Nasional. *Jurnal Teknik Sipil*, 19(1), 12-26.
- [4] Yani, A., Sukmana, I., & Forda, G. (2023, May). Penanganan Black Spot dan Blind Spot Jalan Raya Dalam Upaya Mengurangi Tingkat Kerugian Masyarakat Baik Finansial Maupun Korban Jiwa. In *Seminar Nasional Insinyur Profesional (SNIP)* (Vol. 3, No. 1).
- [5] Saputra, A. D. (2018). Studi Tingkat Kecelakaan Lalu Lintas Jalan di Indonesia Berdasarkan Data KNKT (Komite Nasional Keselamatan Transportasi) dari Tahun 2007-2016. *Warta Penelitian Perhubungan*, 29(2), 179-190.
- [6] Agung, J., Madiung, B., & Makkawaru, Z. (2022). Analisis Pelaksanaan UU Nomor 22 Tahun 2009 Terhadap Resiko Kecelakaan Lalu Lintas Pada Jalan Nasional Provinsi Sulawesi Barat. *Indonesian Journal of Legality of Law*, 4(2), 117-123.
- [7] Hidayati, A., & Hendrati, L. Y. (2016). Analisis risiko kecelakaan lalu lintas berdasar pengetahuan, penggunaan jalur, dan kecepatan berkendara. *Jurnal Berkala Epidemiologi*, 4(2), 275-287.
- [8] Yassin, G., Ismail, D. E., & TIjow, L. M. (2020). Penegakan Hukum Kecelakaan Lalu Lintas Akibat Jalan Rusak. *Gorontalo Law Review*, 3(2), 122-136.
- [9] Putra, O. V., & Gustri, I. N. (2023). Sistem Deteksi Marka Jalan Berbasis Convolutional Neural Network. *Journal of Computer Engineering, Network, and Intelligent Multimedia*, 1(1), 1-13.
- [10] Siregar, Z., & Dewi, I. (2020). Analisis Ruas Jalan Lintas Sumatera Kota Tebing Tinggi Dan Kisaran Sebagai Titik Rawan Kecelakaan Lalu Lintas. *Jurnal MESIL (Mesin Elektro Sipil)/Journal MESIL (Machine Electro Civil)*, 1(2), 63-73.
- [11] Sumantri, A. S. (2018). Studi Ketrampilan Berkendara Terhadap Perilaku Aman Berkendara Pada Taruna STIMART "AMNI" Semarang. *Jurnal Sains dan Teknologi Maritim*, 17(2).

- [12] Wisudawati, D. A., & Sylviana, R. (2013). Identifikasi Daerah Rawan Kecelakaan Lalu Lintas (Black Spot Area) Berbasis Sistem Informasi Geografis. *Bentang: Jurnal Teoritis dan Terapan Bidang Rekayasa Sipil*, 1(2), 92-105.
- [13] Widodo, B. (2019). Social Distance dan Social Conflict di Tengah Covid-19 Social Distance and Social Conflict in Pandemic Covid-19. *Jurnal Ilmu Kesehatan Masyarakat Berkala (JIKeMB)*, 1, 1.
- [14] Sarah, U. (2022). Faktor-Faktor Yang Berhubungan dengan Kelelahan Kerja (Fatigue) Pada Polisi Lalu Lintas Polresta Jambi (Doctoral Dissertation, Universitas Jambi).
- [15] Anggarasena, B. (2010). Strategi Penegakan Hukum Dalam Rangka Meningkatkan Keselamatan Lalu Lintas Dan Mewujudkan Masyarakat Patuh Hukum (Doctoral dissertation, Universitas Diponegoro).
- [16] Rompis, A., Mallo, J., & Tomuka, D. (2016). Kematian akibat kecelakaan lalu lintas Kota Tomohon tahun 2012-2014. *e-CliniC*, 4(1).
- [17] Prameswari, H. A. (2020). Hubungan Pola Asuh Orang Tua dengan Perilaku Berkendara Remaja (Usia 12-15 Tahun). *Jombang: Sekolah Tinggi Ilmu Kesehatan Insan Cendekia Medika*.
- [18] Santoso, N. A., Hasbullah, A., & Muwahid, M. (2020). Legalitas Jasa Transportasi Online Dalam Perspektif Pengaturan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. *Mimbar Yustitia*, 4(1), 14-27.
- [19] Agus, A. A., Mustari, M., & Umar, F. (2016). Analisis Tingkat Kepatuhan Hukum Berlalu Lintas Bagi Pengemudi Angkutan Umum Antar Kota Di Makasar. *Jurnal Ilmiah Ilmu Administrasi Publik" Jurnal Pemikiran dan Penelitian Administrasi Publik"*, 6(2), 55-64.
- [20] Khisty, C. J. (2003). A systemic overview of non - motorized transportation for developing countries: An agenda for action. *Journal of advanced transportation*, 37(3), 273-293.
- [21] Hubdat, 2006 --> Purnama, A., Negara, K. M. T., Ilfiani, P. D., & Java, R. I. P. (2023). ANALISIS KINERJA ZONA SELAMAT SEKOLAH (ZoSS) DI KOTA SUMBAWA. *Jurnal SainTekA*, 4(1)
- [22] Munawar, A. (2006). Reformasi Angkutan Umum Perkotaan di Yogyakarta. *Prosiding the 2nd National Civil Engineering Conference, Unika Soegijapranata Semarang* (pp. 20-21).