**PENERAPAN PERTOLONGAN DAN PERAWATAN KORBAN TABRAK LARI YANG MENGAKIBATKAN KEMATIAN DI KOTA PEKANBARU TAHUN 2017-2019 BERDASARKAN UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009**

Agus Romeidin

Program Studi Magister Ilmu Hukum Universitas Lancang Kuning

*Email :* [*aagusromeidin@gmail.com*](mailto:aagusromeidin@gmail.com)

Sudi Fahmi

Program Studi Magister Ilmu Hukum Universitas Lancang Kuning

*Email :* [*sudi.fahmi@ymail.com*](mailto:sudi.fahmi@ymail.com)

Ardiansah

Program Studi Magister Ilmu Hukum Universitas Lancang Kuning

*Email :* [*ardiansyah2000@yahoo.com*](mailto:ardiansyah2000@yahoo.com)

*Abstract*

*But in reality what happens in the field is that it is not optimal because it is very difficult to find hit-and-run perpetrators so that the perpetrators can be held accountable for their actions before the law and so that the families of victims / heirs get assistance from vehicle owners as regulated in Law Number 22 of 2009 concerning Traffic. Traffic and Road Transportation and the police cannot reveal that the hit-and-run perpetrator is a case in arrears every year and the public who saw the accident did not want to be involved and be witnesses of the incident. This type of research is research conducted by identifying the law on how the effectiveness of the law applies in society. The conclusion is that it cannot be implemented effectively yet, because there is no clarity and firmness on the legal subject of road administrators. So it is not clear who should be responsible for traffic accidents caused by road damage and the unclear arrangement of the meaning of "road operator" whether institutionally or whether an official has the authority to regulate, develop, construct, supervise, maintain and supervise roads). Constraints are due to constraints from humans (Human Error) which is divided into negligence of the victim, carelessness of the perpetrator, constraints on facilities and infrastructure, obstacles due to lack of budget, internal constraints which consist of a lack of personnel handling traffic accidents, constraints from the Government. , and constraints from the community as well as weak public participation in reporting damaged roads and the lack of public knowledge of laws and regulations. Efforts are pre-emptive efforts by providing education to all levels of society regarding the prevention and impact of non-compliance with traffic regulations, preventive measures (prevention), namely the installation of traffic signs along the road as a guide for road users to create safety, security , order and smoothness of traffic and road transportation, and carry out regular patrols, repressive measures (prosecution) aimed at providing a deterrent effect on traffic violators that cause accidents resulting in death, and by increasing internal factors and factors. The suggestion is for the Government to immediately issue a Government Regulation and other related provisions, as the implementer of Law Number 22 of 2009 concerning Road Traffic and Transportation, so that it can provide an explanation of road administrators and the need for socialization and deepening of integrated understanding related to statutory regulations. invitations related to damaged roads to members of the Laka unit.*

*Keywords: Application, Hit-and-Run, Death*

**Abstrak**

Namun pada kenyataannya yang terjadi dilapangan bahwa belum maksimal karena sangat sulit mencari pelaku tabrak lari agar pelaku dapat mempertanggung jawabkan perbuatannya di hadapan hukum dan agar keluarga korban / ahli waris mendapatkan bantuan dari pemilik kendaraan yang telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan bagi pihak kepolisian tidak dapat mengungkap pelaku tabrak lari ini merupakan tunggakan perkara setiap tahunnya serta masyarakat yang melihat kejadian kecelakaan tersebut tidak mau untuk terlibat dan jadi saksi terhadap kejadian tersebut. Jenis penelitian ini adalah penelitian yang dilakukan dengan cara mengadakan identifikasi hukum bagaimana efektivitas hukum itu berlaku dalam masyarakat. Kesimpulan adalah adalah masih belum dapat dilaksanakan secara efektif, karena belum ada kejelasan dan ketegasan tentang subyek hukum penyelenggara jalan. Sehingga belum ada kejelasan pula siapa yang harus mempertanggungjawabkan kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan rusaknya jalan dan Ketidakjelasan pengaturan makna “penyelenggara jalan” apakah secara kelembagaan ataukah Pejabat yang berkewenangan dalam pengaturan, pembinaan, pembangunan, pengawasan, pemeliharaan, dan penilikan jalan). Kendala adalah karena kendala dari manusia (Human Eror) yang terbagi atas kelalaian pada korban, ketidak hati-hatian pelaku, kendala sarana dan prasarana, kendalanya karena kurangnya anggaran, **kendala Internal yang terdiri** masih kurangnya jumlah personil yang menangani kecelakaan lalu lintas, kendala dari Pemerintah, dan kendala dari masyarakat serta lemahnya partisipasi masyarakat dalam melaporkan jalan rusak serta lemahnya pengetahuan masyarakat terhadap peraturan perundangundangan. Upaya adalah upaya pre-emtif dengan memberikan penyuluhan di seluruh lapisan masyarakat tentang pencegahan dan dampak dari ketidakpatuhan terhadap peraturan lalu lintas, upaya preventif (pencegahan) yaitu pemasangan rambu-rambu lalu lintas di sepanjang jalan sebagai petunjuk bagi para pengguna jalan demi terciptanya keselamatan, keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan, dan melakukan patroli secara rutin, upaya represif (penindakan) yang bertujuan untuk memberikan efek jera terhadap pelaku pelanggaran lalu lintas yang menimbulkan kecelakaan berakibat kematian, serta dengan meningkatkan faktor Internal dan factor. Sarannya adalah agar Pemerintah segera mengeluarkan Peraturan Pemerintah dan ketentuan lain yang terkait, sebagai pelaksana dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, sehingga dapat memberikan penjelasan tentang penyelenggara jalan dan perlunya sosialisasi dan pendalaman pemahaman terpadu terkait peraturan perundang-undangan terkait jalan yang rusak kepada anggota unit laka lantas.

Kata Kunci : Penerapan, Tabrak Lari, Kematian

**PENDAHULUAN**

Ada tiga komponen terjadinya lalu lintas yaitu [manusia](http://id.wikipedia.org/wiki/Manusia) sebagai pengguna, [kendaraan](http://id.wikipedia.org/wiki/Kendaraan) dan [jalan](http://id.wikipedia.org/wiki/Jalan) yang saling berinteraksi dalam pergerakan kendaraan yang memenuhi persyaratan kelaikan dikemudikan oleh pengemudi mengikuti aturan lalu lintas yang ditetapkan berdasarkan peraturan perundangan yang menyangkut lalu lintas dan angkutan jalan melalui jalan yang memenuhi persyaratan *geometric*. Dari bermacam banyak kejadian kecelakaan dapat disimpulkan bahwa faktor kelelahan dan kurang hati-hatinya pengemudi yang memicu kecelakaan. Faktor manusia merupakan penyebab utama terjadinya kecelakaan lalu lintas di jalan raya hal tersebut terjadi karena adanya kecerobohan atau kealpaan pengemudi dalam mengemudikan kendaraannya.[[1]](#footnote-1)

Masalah yang dihadapi dalam perlalu-lintasan adalah keseimbangan antara kapasitas jaringan jalan dengan banyaknya kendaraan dan orang yang berlalu-lalang menggunakan jalan tersebut. Jika kapasitas jaringan jalan sudah hampir jenuh apalagi terlampaui, maka yang terjadi adalah kemacetan lalu lintas persoalan ini sering dirancukan sebagai persoalan angkutan. Sedangkan Angkutan (transport) adalah kegiatan pemindahan orang dan/barang dari satu tempat (asal) ke tempat lain (tujuan) dengan menggunakan sarana (kendaraan) kendaraan yang harus diperhatikan adalah keseimbangan antara kapasitas moda angkutan dengan jumlah barang maupun orang yang memerlukan angkutan. Bila kapasitas armada lebih rendah dari yang dibutuhkan, akan banyak barang maupun orang tidak terangkut, atau keduanya dijejalkan ke dalam kendaraan yang ada.[[2]](#footnote-2)

Dalam pelaksanaan atau penegakan hukum harus adil. Tetapi hukum tidak identik dengan keadilan. Hukum itu bersifat umum mengikat setiap orang, bersifat menyamaratakan.[[3]](#footnote-3) Dan Keadilan juga dimaknai sebagai pemenuhan keinginan individu dalam suatu tingkat tertentu. Pemenuhan keadilan sehingga suatu keadaan layak disebut adil adalah sesuatu yang sulit dijawab berdasarkan pengetahuan rasional Jawaban pertanyaan tersebut adalah suatu pembenaran nilai.[[4]](#footnote-4) Di Indonesia pengaturan tentang lalu lintas dan angkutan jalan secara nasional diatur di dalam undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.[[5]](#footnote-5)

Semakin berkembangnya zaman, semakin banyak pula alat transportasi yang diperlukan untuk pemenuhan kebutuhan. Lalu lintas merupakan salah satu sarana komunikasi masyarakat yang memegang peranan vital dalam memperlancar pembangunan yang kita laksanakan. Masalah lalu lintas merupakan salah satu masalah yang berskala nasional yang berkembang seirama dengan perkembangan masyarakat.[[6]](#footnote-6) Pengertian lalu lintas menurut Pasal 1 angka 2 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan adalah “gerak kendaraan, dan orang di ruang lalu lintas jalan”. Kemudian dalam Pasal 1 angka 23 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan yang dimaksud dengan 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 manusia. Secara garis besar kecelakaan dalam berlalu lintas di sebabkan oleh 4 (empat) faktor yang saling berkaitan, yakni faktor manusia ,kendaraan, jalan raya dan lingkungan. Berdasarkan penelitian penelitian yang telah dilakukan dari keempat faktor tersebut, maka yang memegang peranan paling utama adalah faktor manusia. Banyak hal yang kurang di perhatikan manusia atau masyarakat sebagai pelaku jalan raya, terutama kurang disiplin dalam berlalu lintas yang merupakan penyebab atau faktor utama terjadinya kecelakaan lalu lintas.[[7]](#footnote-7)

Akhir-akhir ini banyak terjadinya kecelakaan lalu lintas tabrak lari yang mengakibatkan kematian dan hal tersebut sangat merugikan karena banyaknya biaya yang harus ditanggung oleh korban dan keluarganya, di dalam Pasal 231 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 di paragraf 3 Pertolongan dan Perawatan Korban yang berbunyi :

“ (1) Pengemudi Kendaraan Bermotor yang terlibat kecelakaan lalu lintas,

wajib:

1. Menghentikan kendaraan yang dikemudikannya;
2. Memberikan pertolongan kepada korban;
3. Melaporkan kecelakaan lalu lintas kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia terdekat”.

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan di Pasal 312 yang berbunyi.

“Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor yang terlibat kecelakaan lalu lintas dan dengan sengaja tidak menghentikan kendaraannya, tidak memberikan pertolongan, atau tidak melaporkan kecelakaan lalu lintas kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia terdekat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 231 ayat (1) huruf a, huruf b, dan huruf c tanpa alasan yang patut dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) Tahun atau denda paling banyak Rp.75.000.000,00 (tujuh puluh lima juta rupiah)”

Pada kenyataannya terdapat banyak kasus baik yang terjadi di Pekanbaru maupun diluar Pekanbaru menyangkut tentang tabrak lari. Diantaranya kasus tabrak lari yang terjadi di Pekanbaru yakni Pegawai Honorer Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru mengalami kecelakaan hingga tewas. Kecelakaan tersebut terjadi di Jalan Soekarno Hatta Pekanbaru, Kamis pada tanggal 8 Februari 2018. Korban tersebut diketahui bernama AS yang bekerja sebagai pegawai honorer Dishub Kota Pekanbaru. Adapun kronologis kejadian, korban tewas setelah motor yang ditumpangi bersama rekannya ditabrak lari truk muatan koral saat melintas di Jalan Soekarno Hatta pukul 10.00WIB. Warga Jalan Ronggo Warsito ini tewas ditempat kejadian dengan luka parah dibagian kepala. Kepala Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru ketika ditemui dikamar jenazah Rumah Sakit Umum Daerah Pekanbaru membenarkan kalau korban adalah anak buahnya yang mengalami kecelakaan dijalan Soekarno Hatta. Korban berboncengan dengan temannya saat pulang menuju Kantor Dishub Kota Pekanbaru dari Yanmar Pekanbaru. “Saat di TKP motor yang mereka kendarai ditabrak truk dari belakang, korban dikabarkan meninggal dunia sedangkan temannya selamat,”jelasnya ditemui dikamar jenazah Rumah Sakit Umum Daerah Pekanbaru.

Seperti juga yang dialami FA (32), FA terlibat kasus tabrak lari pada 3 Januari 2014 malam. Korbannya BAP dan E. Kerasnya benturan mengakibatkan pengendara motor, BAP, tewas di lokasi, sementara E menderita luka berat. Ironisnya setelah melihat dua korbannya tergeletak tidak berdaya, FA justru melarikan diri. Kemudian seperti yang dialami BHW (26), mengalami luka serius dan terkapar d itengah jalan setelah diseruduk mobil yang dikendar oleh S (33).

Namun pada kenyataannya yang terjadi dilapangan bahwa belum maksimal karena sangat sulit mencari pelaku tabrak lari agar pelaku dapat mempertanggung jawabkan perbuatannya di hadapan hukum dan agar keluarga korban / ahli waris mendapatkan bantuan dari pemilik kendaraan yang telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan bagi pihak kepolisian tidak dapat mengungkap pelaku tabrak lari ini merupakan tunggakan perkara setiap tahunnya serta masyarakat yang melihat kejadian kecelakaan tersebut tidak mau untuk terlibat dan jadi saksi terhadap kejadian tersebut.

Berdasarkan uraian latar belakang penelitian di atas, maka dapat dirumuskan identifikasi masalah yang diangkat dalam penelitian ini adalah Bagaimanakah Penerapan Pertolongan dan Perawatan Korban Tabrak Lari Yang Mengakibatkan Kematian di Kota Pekanbaru Tahun 2017-2019 Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009? Bagaimanakah Kendala Penerapan Pertolongan dan Perawatan Korban Tabrak Lari Yang Mengakibatkan Kematian di Kota Pekanbaru Tahun 2017-2019 Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009? Dan Bagaimanakah Upaya Penerapan Pertolongan dan Perawatan Korban Tabrak Lari Yang Mengakibatkan Kematian di Kota Pekanbaru Tahun 2017-2019 Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009?

**METODE PENELITIAN**

Jenis penelitian hukum sosiologis penelitian yang dilakukan dengan cara mengadakan identifikasi hukum bagaimana efektivitas hukum itu berlaku dalam masyarakat yang membahasas tentang Penerapan Pertolongan dan Perawatan Korban Tabrak Lari Yang Mengakibatkan Kematian di Kota Pekanbaru Tahun 2017-2019 Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009.[[8]](#footnote-8) Metode pendekatan secara *Empiris*, dalam hal ini menguji dan mengkaji data sekunder yang berkaitan pendekatan Penerapan Pertolongan dan Perawatan Korban Tabrak Lari Yang Mengakibatkan Kematian di Kota Pekanbaru Tahun 2017-2019 Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dan pendekatan Penelitian ini bersifat deskriptif yaitu untuk memberikan gambaran dari suatu kenyataan secara lengkap rinci, dan jelas tentang mengenai masalah yang diteliti.

Pendekatan penelitian ini bersifat deskriptif yaitu penulis mencoba untuk memberikan gambaran dari suatu kenyataan secara lengkap rinci, dan jelas tentang mengenai masalah yang diteliti. Pendekatan penelitian yang digunakan penulis dalam penelitian ini adalah menggunakan pendekatan Undang-Undang (*Statue Approach*) dan pendekatan kasus (*Case Approach*).

**PEMBAHASAN**

1. **Penerapan Pertolongan dan Perawatan Korban Tabrak Lari Yang Mengakibatkan Kematian di Kota Pekanbaru Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009**

Dalam konteks Lalu Lintas, penegakkan hukum yang berdasarkan keadilan sangat dibutuhkan agar tercipta masyarakat yang aman dan damai. Hal ini menjadi tugas dan tanggungjawab dari para penegak hukum. Untuk menegakkan hukum, maka dibutuhkan penegak hukum yang mampu dan terampil dalam menganalisis kasus atau kejadian yang terjadi di lapangan secara adil.[[9]](#footnote-9)

Citra Kepolisian dalam menanggulangi perkara kecelakaan lalu lintas yang sering terjadi merupakan profesionalitas dari penegakan hukum yang ada di Indonesia. Dalam Pasal 1 Ayat 24 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyebutkan kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga atau disengaja melibatkan kendaraan dengan pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan kerugian harta benda, maka dari itu perlu adanya penegakan hukum untuk mengatasi permasalahan yang sering timbul, penegakan hukum adalah suatu proses ide hukum menjadi kenyataan. Dalam hal ini aparat penegak hukum adalah polisi, hal tersebut terdapat dalam Pasal 1 ayat 1, 2, dan 3 Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 Tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Dalam Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 Pasal 13 menjelaskan tugas pokok Polisi yaitu :[[10]](#footnote-10)

* 1. Memelihara atau menjaga keamanan dan ketertiban masyarakat
  2. Menegakkan hukum dan keadilan
  3. Memberikan perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat.

Dari tugas pokok tersebut diharapkan dalam pelaksanaannya dapat berjalan sesuai dengan harapan masyarakat, seperti dalam menangani perkara- perkara tindak pidana ringan. Dalam hal ini adalah perkara kecelakaan lalu lintas ringan yang menyebabkan luka ringan dan kerugian materiil. Dalam perkara kecelakaan lalu lintas ringan inilah Polisi mempunyai kewenangan melakukan diskresi. Di dalam Sistem Peradilan Pidana , diskresi bukanlah hal yang asing lagi Tindakan diskresi dari dahulu sudah banyak dilakukan oleh aparat Kepolisian dalam menjalankan tugasnya sebagai aparat penegak hukum, akan tetapi porsi dan bentuk tindakannya berbeda-beda.

Menurut Kasat Satuan Lalu Lintas Polres Pelalawan, AKP. Mas’ud., SIK[[11]](#footnote-11) Penerapan Pertolongan dan Perawatan Korban Tabrak Lari Yang Mengakibatkan Kematian di Kota Pekanbaru Tahun 2017-2019 Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 adalah Dalam pembukaan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dicantumkan kalimat :

1. Bahwa Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
2. Bahwa Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai bagian dari sistem transportasi nasional harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas dan Angkutan Jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah;"

Artinya, penyelenggara jalan adalah pemerintah (pusat dan daerah) mengingat pentingnya keberadaan jalan untuk lalu lintas, dalam hal iniyangdimaksud bertanggung jawab atas segala kemungkinan kecelakaan dan kerugian masyarakat adalah Menteri Pekerja Umum, Gubernur, Walikota dan Bupati*.* Betapa pentingnya sarana dan prasarana lalu lintas yang baik berkualitas serta mulus bagi masyarakat dan untuk mendukung kemajuan pembangunan serta integrasi nasional dan keberhasilan Pembangunan ekonomi, memajukan kesejahteraan umum dan pengembangan wilayah maka Undang-Undang 22 Tahun 2009 dibuat dan diberlakukan. Pasal yang memberi peluang pengguna jalan untuk bisa menuntut kepada pemerintah sebagai penyelenggara jalan pada 22 Tahun 2009, berbunyi : Pasal 24 Undang-Undang 22 Tahun 2009 :

* 1. Penyelenggara Jalan wajib segera dan patut untuk memperbaiki Jalan yang rusak yang dapat mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas.
  2. Dalam hal belum dapat dilakukan perbaikan Jalan yang rusak sebagaimana dimaksud pada ayat (1), penyelenggara Jalan wajib memberi tanda atau rambu pada Jalan yang rusak untuk mencegah terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas.

Menurut Bapak Imustiar Komisi III Dewan Perwakilan Rakyat Daerah (DPRD) Kota Pekanbaru mengatakan keluhan masyarakat terkait keluhan masyarakat dengan kondisi jalan yang rusak parah. Jalan Poros penuh lubang yang menganga, khususnya ketika hujan turun. Tentu keadaan itu menyulitkan masyarakat yang memanfaatkan jalan poros sebagai akses utama dalam beraktifitas. Khususnya jalan pada segmen yang ada di pelalawan perawatan Jalan Poros Kecamatan Ukui-Kerumutan. dengan panjang jalan sekitar delapan kilometer. Banyak yang bertanya, dimana wakil rakyat kami dan tidak memiliki anggaran dalam memperbaiki, pihaknya tidak bisa berbuat banyak. Hanya meminta kepedulian perusahaan dalam merawat jalan poros tersebut. Kami tak punya anggaran untuk memperbaiki. Padahal masyarakat sudah mendesak. Kami meminta perusahaan lebih mengintensifkan perawatan jalan Namun Ketua Imustiar menilai perbaikan sekali dalam tiga bulan belum maksimal mengingat Jalan Poros sangat gampang rusak, apalagi di musim hujan.[[12]](#footnote-12)

Menurut Bapak Malanton Lumban Gaol mengatakan Jalan dan jembatan adalah jantung utama sebuah daerah untuk mendukung mobilitas sehari-hari masyarakat. Oleh sebab itu, seringkali pembangunan dan perbaikan jalan menyita perhatian pemerintah. Jalan dapat diklasifikasi berdasarkan fungsi, administrasi pemerintahan dan kelasnya. Berdasarkan fungsi, jalan terdiri atas, jalan arteri (melayani angkutan utama jarak jauh), jalan kolektor (melayani angkutan jarak sedang), jalan lokal (melayani angkutan jarak pendek atau angkutan setempat) serta jalan lingkungan (melayani angkutan lingkungan dengan ciri jarak dekat dalam lingkungan). Berdasarkan administrasi pemerintahan, jalan terdiri dari jalan nasional (jalan arteri), jalan propinsi (jalan kolektor), jalan kabupaten (jalan lokal), jalan kota (melayani angkutan pemukiman dalam kota dan antar pusat pelayanan lainnya) serta jalan desa (jalan lingkungan). Sementara berdasarkan kelas, terdiri dari jalan kelas I dan kelas II dengan izin muatan terberat 10 ton, kelas IIIA, IIIB, dan IIIC izin muatan terberat 8 ton. Karena itu, kualitas jalan Nasional (kelas I dan II) harus lebih baik dari jalan kelas III A, B dan C. Komisi III menekankan kepada kami dinas pekerja umum agar melakukan perbaikan sekali dalam tiga minggu. Tak harus menunggu kerusakan yang parah, jika ada lubang langsung ditambal dan ditimbun. "Jadi sifatnya situasional melihat kondisi. Tak harus menunggu tiga bulan atau empat bulan. Setiap ada kerusakan kecil, sedang, parah langsung diperbaiki, agar tidak tejadi kecelakaan, dan melaporkan secara lisan kepada kami dinas pekerja umum.[[13]](#footnote-13)

Sering kali masyarakat memandang bahwa kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan luka-luka dan kematian, mutlak kesalahannya selalu pada pengemudi kendaraan yang bersangkutan, yang berlaku bahwa kesalahan seseorang dilihat dari faktor kejadian yang sebenarnya, faktor apa yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas tersebut. Hal ini dapat diungkapkan dari kronologis kejadian, kesaksian-kesaksian termasuk saksi mata yang melihat terjadinya kecelakaan. Kalau korban kecelakaan sampai meninggal dunia, ancaman hukuman bagi pejabat penyelenggara jalan maksimal 5 tahun, namun yang terjadi dilapangan tidak terlaksana penerapan sanksi tersebut.[[14]](#footnote-14)

Berdasarkan wawancara penulis dengan Bapak Eka Putra mengatakan Ruas jalan negara Lintas Timur kondisinya semakin memprihatinkan. Titik terparah yang dipenuhi lobang besar mengangah berada di kawasan Sorek Satu, Kecamatan Pangkuras hingga ke Ibukota Kota Pekanbaru, Pangkalan Kerinci. Sehingga dengan kondisi itu, tak jarang mobil-mobil yang melintas terperosok ke dalam lobang yang mengakibatkan kerusakan fatal pada kendaraan tersebut. Ketidakseriusan instansi terkait dalam mengatasi kerusakan ruas jalan itu, berakibat pada timbulnya kecelakaan yang berakibat kematian di jalan raya semakin meningkat. Penyebab kecelakaan lalu lintas sangat banyak, faktor utamanya adalah karena Penyebab kecelakaan lalu lintas sangat banyak, faktor utamanya adalah karena kondisi jalan maupun cuaca.[[15]](#footnote-15)

Masyarakat mengeluh tetapi mereka tidak tahu dimana tempat mengadu dan apa yang harus perbuat. Namun kini pengguna jalan bisa menggugat Penyelenggara Sarana dan Prasarana (Pemerintah) bila terjadi Lakalantas akibat kerusakkan jalan atau infrastruktur jalan raya yang buruk dan tak kunjung diperbaiki. Sebab selama ini sepertinya pengguna jalan tidak pernah sadar dan bahkan mungkin tidak pernah tahu tentang hal ini. Selama ini pengguna jalan hanya menjalankan kewajibannya dan tidak tahu haknya sebagai pengguna jalan padahal mereka juga berhak mendapatkan fasilitas yang layak dari  pemerintah dan pemerintah daerah. Dan pemerintah pun sepertinya jarang jalankan kewajibannnya, dalam hal ini mengganti rugi para pengguna jalan yang  alami kecelakaan akibat jalan rusak yang tak kunjung diperbaiki. Di kebanyakan daerah, jalan yang rusak dibiarkan bertahun-tahun tidak diperbaiki. Diperbaiki pun hanya bertahan beberapa bulan kemudian rusak lagi pada tempat yang sama.[[16]](#footnote-16) Kami dari pihak kepolisian telah menyurati Dinas Pekerja Umum agar segera untuk memperbaiki jalan rusak tersebut. Ketetuan selanjutnya Pasal 273 tersebut yang dapat kita lihat adalah sanksi pidana untuk Penyelenggara Jalan yang tidak dengan segera dan patut memperbaiki Jalan yang rusak, yaitu: *pertama,*Setiap penyelenggara Jalan yang tidak dengan segera dan patut memperbaiki Jalan yang rusak yang mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 24 ayat (1) sehingga menimbulkan korban luka ringan dan/atau kerusakan Kendaraan dan/atau barang dipidana dengan penjara paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp12.000.000,00 (dua belas juta rupiah). *Kedua,*Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan luka berat, pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp. 24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah). *Ketiga,*Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan orang lain meninggal dunia, pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun atau denda paling banyak Rp. 120.000.000,00 (seratus dua puluh juta rupiah). *Keempat,*Penyelenggara Jalan yang tidak memberi tanda atau rambu pada Jalan yang rusak dan belum diperbaiki sebagaimana dimaksud dalam Pasal 24 ayat (2) dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp1.500.000,00 (satu juta lima ratus ribu rupiah).

Merujuk pada Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan**,** Pasal 15 dan 16MengatakanPenyelenggara itu adalah :

1. Pemerintah (Kementerian Pekerjaan Umum) yaitu Jalan Nasional
2. Pemerintah Provinsi (Dinas Pekerjaan Umum) yaitu Jalan Provinsi,
3. Pemerintah Kabupaten (Dinas Pekerjaan Umum) yaitu Jalan Kabupaten dan Jalan Desa,
4. Pemerintah Kota (Dinas Pekerjaan Umum) yaitu Jalan Kota.

Kita kembali ke Undang-udang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menerangkan bahwa Kewajiban Penyelenggara Jalan adalah sebagai berikut:Pasal 24: Memperbaiki Jalan yang rusak dan memberi tanda atau rambu pada Jalan yang rusak. Pasal 238 ayat (1) : Menyediakan dan/atau memperbaiki pengaturan, sarana, dan Prasarana Lalu Lintas. Lintas Pasal 238 ayat (2) : Menyediakan alokasi dana untuk pencegahan dan penanganan Kecelakaan Lalu Lintas. Pasal 239 ayat (1) : Mengembangkan program asuransi Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pasal 239 ayat (2): Membentuk perusahaan asuransi Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Berdasarkan kutipan hasil wawancara di atas menjelaskan bahwa mekanisme pelaksanaan penyidikan terhadap kecelakaan akibat jalan rusak adalah :[[17]](#footnote-17)

1. Polisi lalu lintas mendatangi TKP kecelakaan lalu lintas, kemudian membuat sketsa TKP (posisi kendaraan, tempat, dan lain-lain),
2. Menolong korban, mencatat saksi-saksi, mengamankan barang bukti kecelakaan seperti kendaraan, SIM, STNK, untuk proses penyidikan lebih lanjut.
3. Setelah dilakukan penyidikan polisi membuat analisis kasus dilakukan apabila kecelakaan ringan dan pelaku di bawah umur (bisa orang dewasa dengan kecelakaan ringan) dan kecelakaan tunggal yang bisa diselesaikan dengan ganti rugi material.
4. Dilakukan kesepakatan diantara kedua belah pihak untuk penyelesaian masalah dalam kasus kecelakaan lalu linta. Dibuat surat pernyataan bersama di atas segel bermaterai, dan dibuktikan dengan adanya kwitansi pembayaran ganti rugi kepada pihak korban kecelakaan.

Selama ini, pemerintah seakan menutup mata dan menulikan telinga terhadap apa yang terjadi di lapangan. Kerusakan material akibat kecelakaan disebabkan oleh jalan rusak yang bertahun-tahun tidak diperbaiki korban menanggung sendiri. Kecelakaan itu bukan persoalan kurang hati-hati pengendara dalam mengemudikan kendaraannya, tetapi ini persoalan pelayanan publik terhadap masyarakat untuk mendapatkan pelayanan yang baik dari pemerintah dan mengapa terjadi kecelakaan di tempat itu, karena tidak mungkin ada asap kalau tidak ada api. Tidak mungkin ada kecelakaan itu kalau tidak jalan tidak berlubang. Ini khusus kecelakaan karena jalan yang berlubang. Namun, merujuk pada paparan di atas, dengan jelas korban, yakni masyarakat pengguna jalan mempunyai hak untuk mendapatkan bahkan menuntut fasilitas yang layak dari pemerintah dan pemerintah juga mempunyai kewajiban untuk memperbaiki fasilitas jalan yang rusak dan atau mengganti kerugian korban lakalantas yang selama ini tidak pernah dijalankan. Sudah jelas bahwa jalan adalah hal yang sangat berpengaruh kepada siapapun dan hal apapun terutama terhadap ekonomi masayarakat.

Prosesnya, kita harus memikirkan bagaimna nasib masyarakat terutama para pedagang yang setiap harinya harus melintasi jalan yang berlubang.[[18]](#footnote-18) Jika jalanan sudah diperbaiki itu akan sangat membantu masyarakat beraktivitas dengan nyaman. Kemacatan akan berkurang dan kecelakaanpun tidak akan rawan lagi. Perbaikan jalan bisa terlaksana jika banyak dukungan ataupun kepedulian pemerintah setempat berjalan lancar, jalan adalah masalah yang sangat serius bagi perkembangan ekonomi kita, sedangkan ekonomi pemacu kemajuan suatu negara. Masalah-masalah yang berpengaruh terhadap ekonomi harus segera diatasi. Penyebab kerusakan jalan adalah akibat beban roda kendaraan berat yang lalulalang (berulang-ulang), kondisi muka air tanah yang tinggi, akibat dari salah pada waktu pelaksanaan, dan juga bisa akibat kesalahan perencanaan. Daya dukung tanah pada badan jalan sangat dipengaruhi oleh kandungan air yang ada dalam tanah tersebut. Jika kandungan air optimum sudah terlewati maka daya dukung tanah akan menurun,apalagi jika sampai muka jalan tergenang maka kondisi *saturated* akan terjadi. Daya lekat antar butiran tanah menjadi sangat kecil bahkan bisa tidak ada sama sekali, gesekan antar partikal sangat menurun dan saling mengunci antar butiran sudah tidak bekerja. Pada kondisi ini kemampuan tanah mendukung beban boleh dikatakan sangat-sangat kecil. Sedangkan kendaraan tetap akan lewat, akibat beban kendaraan yang menekan muka jalan maka terjadilah pelepasan ikatan antar butiran pada tanah, dan akan mengakibatkan permukaan jalan menjadi pecah dan amblas. Nah inilah proses awal kerusakan jalan tersebut. Oleh karena itu hampir setiap selesainya musim hujan akan nampak banyak jalan yang mengalami kerusakan, mulai dari lobang kecil sampai berlobang yang sangat besar. Jelas ini diakibatkan dari kondisi yang tidak sempurna.

Menurut Bapak Khairuman, selaku kepala bidang lalu lintas dan angkutan jalan Dinas Perhubungan Pelalawan, menyatakan bahwa untuk pembangunan infrastruktur jalan subyeknya adalah Unit Pelakasana Tekhnis (UPT) Pekerjaan Umum (PU), apabila terjadi kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh faktor kerusakan jalan yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia, maka yang harus bertanggungjawab adalah Pekerjaan Umum (PU), Kemudian dari satuan lalu lintas unit laka sebagai manajemen operasional di jalan melakukan koordinasi langsung terhadap manajemen Dinas Pekerjaan Umum mengenai kerusakan jalan sehingga mengakibatkan kecelakaan lalu lintas.[[19]](#footnote-19)

Berdasarkan Wawancara dengan Korban Tindak Pidana Kecelakaanmengatakan bahwa mengingat kondisi jalan yang masih banyak membutuhkan perbaikan maka tentu memerlukan perhatian yang lebih serius dari penyelenggara jalan.[[20]](#footnote-20) Manakala penyelenggara jalan tidak melaksanakan tugasnya dengan baik terhadap kondisi jalan yang rusak sehingga mengakibatkan kecelakaan lalu lintas. penyebab dominan terjadinya kecelakaan lalu lintas di Kota Pekanbaru sepanjang tahun 2018 bukan disebabkan oleh jalan yang rusak melainkan dikarenakan tikungan yang tajam. Artinya kecelakaan di Kota Pekanbaru tidak banyak dipengaruhi ruas jalan yang rusak melainkan disebabkan kelalaian pengemudi ketika melewati tikungan yang tajam di beberapa persimpangan jalan. Memang, tak hanya persoalan jalan yang rusak atau berlubang yang memicu terjadinya kecelakaan. Ada aspek lain dalam faktor jalan, seperti jalan yang licin, tidak ada penerangan, dan tikungan tajam. Bahwasanya tidak adanya atau rusaknya rambu dan marka menjadi penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas. Artinya kebutuhan perlengkapan jalan belum terpenuhi secara umum di Kota Pekanbaru. Pelakunya tidak lain adalah penyelenggara jalan sebagai badan hukum itu pun harus diperiksa satu persatu terlebih dahulu untuk membuktikan siapa yang seharusnya bertanggungjawab, karena bekerja ada porsinya masing-masing. Sedangkan mengenai Penyelenggara jalan disini pengertiannya luas tidak bisa dijadikan satu lembaga saja, untuk pihak yang melakukan pengaturan yaitu dari pihak Kepolisian, pihak pembangunan yaitu dari Pemerintah Daerah, pihak yang melakukan pembinaan adalah Dinas Perhubungan dan pihak yang melakukan pengawasan jalan yaitu Dinas Pekerjaan Umum. Jika terjadi kecelakaan lalu lintas akibat faktor kerusakan jalan maka yang harus bertanggungjawab sepenuhnya adalah Pemerintah Daerah, jadi dalam hal ini pertanggungjawaban pidana ditujukan kepada Pemerintah Daerah, sedangkan untuk yang lain turut serta melakukan perbuatan pidana.

Berdasarkan pembahasan diatas penulis menegaskan bahwa Penerapan Pertolongan dan Perawatan Korban Tabrak Lari Yang Mengakibatkan Kematian di Kota Pekanbaru Tahun 2017-2019 Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, masih belum dapat dilaksanakan secara efektif, karena belum ada kejelasan dan ketegasan tentang subyek hukum penyelenggara jalan. Sehingga belum ada kejelasan pula siapa yang harus mempertanggungjawabkan kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan rusaknya jalan dan Ketidakjelasan pengaturan makna “penyelenggara jalan” apakah secara kelembagaan ataukah Pejabat yang berkewenangan dalam pengaturan, pembinaan, pembangunan, pengawasan, pemeliharaan, dan penilikan jalan). Menemukan alat bukti bahwa “penyelenggara jalan” tidak dengan segera dan patut memperbaiki jalan yang rusak, atau tidak memberi tanda atau rambu pada jalan yang rusak dan belum diperbaiki.[[21]](#footnote-21)

1. **Kendala Penerapan Pertolongan dan Perawatan Korban Tabrak Lari Yang Mengakibatkan Kematian di Kota Pekanbaru Tahun 2017-2019 Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009**

Hukum itu tidak terlepas dari apa yang dilakukan manusia maupun masyarakat terhadapnya. Hal tersebut membuat kebiasaan-kebiasaan yang pada akhirnya dihormati dan ditaati oleh manusia dan masyarakat itu sendiri pada khususnya.[[22]](#footnote-22) Di samping itu, dalam hukum sarat dengan sentuhan-sentuhan serta curahan nilai-nilai atau konstruksi ide para pembuat maupun oleh para penggunanya. Hukum mengandung ide-ide sebagai hasil dari pikiran pembuat undang-undang, ide-ide tersebut mengandung beberapa aspek tentang kepastian, keadilan, dan kemanfaatan sosial. Oleh karena ide-ide tersebut masih abstrak, maka harus diwujudkan menjadi kenyataan. Proses mewujudkan ide-ide yang abstrak menjadi kenyataan tersebut itulah yang merupakan arti penegakan hukum.

Tugas dan wewenang Kepolisian adalah suatu tindakan yang dilakukan oleh aparat Kepolisian sebagai pengayom, pelindung, dan pelayan masyarakat tidak dapat dilepaskan mengingat sifat penugasan yang diberikan sangat memerlukan wewenang. Setiap produk Undang-Undang mempunyai hirarki sendiri dalam susunan tata peraturan di Indonesia, fungsi dari Undang-Undang Dasar 1945 mempunyai keterkaitan satu sama lain dengan undang-undang lainnya sebagai aturan dasar bagi Undang-Undang yang ada di bawahnya.

**Bahwa dari hasil penelitian dan wawancara penulis** AKP. Mas’ud., SIK, selaku Kasat Lantas Polres PelalawanKendala Penerapan Pertolongan dan Perawatan Korban Tabrak Lari Yang Mengakibatkan Kematian di Kota Pekanbaru Tahun 2017-2019 Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan **tahun 2015 – 2018 terdiri dari 3 (tiga) Kendala yaitu :**[[23]](#footnote-23)

* + - 1. **Kendala Internal yang terdiri** masih kurangnya jumlah personil yang menangani kecelakaan lalu lintas, masih terbatasnya sarana dan prasarana dalam menangani laka lantas,masih sedikit anggota yang mengikuti pendidikan kejuruan penyidikan laka lantas.
      2. **Kendala Eksternal yang terdiri** kurangnya saksi yg melihat terjadinya laka lantas tabrak lari, tidak mau orang menjadi saksi , tidak adanya kesadaran pelaku untuk mempertanggungjawabkan perbuatannya, pelaku menghindari tanggung jawabnya.
      3. **Kendala** Benturan Pelaku dan Korban, Dalam persitiwa kecelakaan lalu lintas yang menimbulkan korban jiwa, ada beberapa pihak yang terlibat yaitu Pelaku, Korban (dalam hal ini di wakili oleh keluarga korban) dan aparat penegak hukum. Pelaku dan korban keduanya sama-sama memiliki kepentingan dalam penyelesaian kasus tersebut. Kepentingan antara pelaku tentu akan berbeda dengan kepentingan korban, sehingga upaya mengakomodasi dua kepentingan tersebut bukanlah tanpa kendala, namun disanalah memainkan perannya, yaitu dengan mempertemukan berbagai kepentingan untuk dicari titik temu sehingga memunculkan kepentingan bersama yang dimaklumi oleh para pihak. Kendala dalam mempertemukan kepentingan para pihak sangat dimungkinkan terjadi, mengingat tolok ukur yang dipergunakan sifat-nya sangat subjektif yaitu bergantung kepada kebutuhan masing-masing pihak, sehingga dalam praktik di lapangan beberapa kemungkinan munculnya benturan kepentingan.

Dari rumusan masalah yang pertama tentang Penerapan Pertolongan dan Perawatan Korban Tabrak Lari Yang Mengakibatkan Kematian di Kota Pekanbaru Tahun 2017-2019 Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dapat disimpulkan bahwa adanya hambatan-hambatan yang menyebabkan tidak maksimalnya Penerapan Pertolongan dan Perawatan Korban Tabrak Lari Yang Mengakibatkan Kematian tersebut. Sesungguhnya dengan adanya undang-undang sebagai hukum positif yang hidup ditengah masyarakat diharapkan terciptanya tatanan masyarakat yang aman, tertib, dan damai. Namun pada kenyataannya peraturan tersebut tidak sesuai dengan kondisi yang ada, sehingga menimbulkan hambatan dalam penegakan hukum oleh kepolisian. Atas dasar inilah pihak kepolisian dituntut untuk mampu memberikan rasa keadilan dan keamanan bagi masyarakat sesuai dengan hukum yang hidup ditengah masyarakat. Penegakan hukum merupakan subsistem sosial, sehingga penegakannya dipengaruhi lingkungan yang sangat kompleks seperti perkembangan politik, ekonomi, sosial, budaya, hankam, iptek, pendidikan dan sebagainya.[[24]](#footnote-24)

Berdasarkan wawancara dengan Kanit Lantas Polres Pelalawan, Ada beberapa hal pokok yang menjadi kendala Penerapan Pertolongan dan Perawatan Korban Tabrak Lari Yang Mengakibatkan Kematian di Kota Pekanbaru Tahun 2017-2019 Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, di antaranya:[[25]](#footnote-25) Kendala hukum yang dimaksud disini adalah peraturan hukum positif yang akan diterapkan dilapangan yang berkaitan dengan kepentingan tugas. Dalam Penerapan Pertolongan dan Perawatan Korban Tabrak Lari Yang Mengakibatkan Kematian di Kota Pekanbaru Tahun 2017-2019 Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 di kabupaten ini, terjadi akibat dari kesenjangan yang terjadi antara hukum yang positif yang berlaku dengan kepentingan hukum yang berlaku di masyarakat untuk mencapai suatu keadilan bagi kedua belah pihak yang berperkara dalam kasus lalu lintas. Kesenjangan ini terjadi diakibatkan oleh sifat hukum yang statis sehingga tidak mampu merumuskan hukum secara terperinci hingga dapat masuk kedalam sendi kehidupan masyarakat yang dinamis.

Kendala dari pemerintah, dalam kenyataannya kerusakan jalan yang ada kurang mendapat perhatian yang serius dari pemerintah.[[26]](#footnote-26) Hal tersebut terbukti dengan dibiarkannya kerusakan ini selama berbulan-bulan sampai bertahun-tahun lamanya. Kerusakan jalan ini seperti kerusakan jalan pada umumnya, yaitu jalan yang retak-retak hingga jalan berlobang. Kerusakan jalan seperti ini bisa mengancam keselamatan para pengendara sepeda motor, mulai dari kecelakaan ringan hingga merenggut nyawa para pengguna jalan. Kecelakaan lalu lintas, baik karana faktor kendaraan maupun faktor kondisi jalan sering kali menimbulkan korban. Oleh karana itu mereka yang menjadi korban, terutama korban kecelakaan karana faktor kondisi jalan harus mendapatkan perlindungan hukum.

Kendala dari masyarakat, Masyarakat juga merupakan salah satu hal penting dalam lalu lintas.[[27]](#footnote-27) Hal ini masyarakat atau kelompok masyarakat yang hidup di Kota Pekanbaru tidak melaporkan kepada kami masalah jalan rusak yang terjadi disekitar area lingkungan mereka. Prosesnya, kita harus memikirkan bagaimna nasib masyarakat terutama para pedagang yang setiap harinya harus melintasi jalan yang berlubang. Jika jalanan sudah diperbaiki itu akan sangat membantu masyarakat beraktivitas dengan nyaman. Kemacatan akan berkurang dan kecelakaanpun tidak akan rawan lagi, namum masyarakat mendiamkan kondisi jalan rusak sehingga semakin parah. Masyarakat baru mau melaporkan kepada kami Dinas Pekerja umum setelah ada terjadi kecelakaan dan korban.

Kendalanya dari manusia itu sendiri, kecelakaan lalu lintas dapat terjadi akibat dari faktor manusia. Salah satu penyebab yang paling sering terjadinya kecelakaan adalah kealpaan dari manusia itu sendiri. Kealpaan yang menimbulkan kecelakaan lalu lintas, misalnya pengemudi kehilangan konsentrasi, lelah dan mengantuk, pengaruh alkohol dan obat, kecepatan melebihi batas atau ugal-ugalan, kondisi kendaraan bemotor yang kurang baik serta kurang pahamnya pengemudi tentang aturan berlalu lintas. [[28]](#footnote-28) Manusia selaku pelaku utama dalam kecelakaan lalu lintas. Dari permasalahan-permasalahan yang timbul dalam kecelakaan yang terjadi di jalan raya, maka dapat disimpulkan bahwa faktor manusia merupakan penyebab utama terjadinya suatu kecelakaan lalu lintas di jalan raya baik manusia sebagai pengemudi maupun manusia sebagai pengguna jalan raya umumnya. Hal tersebut dapat dikarenakan antara lain adanya pengaruh dari dalam jiwa manusia Itu sendiri yang dapat diuraikan dalam beberapa bagian :

1. Kelalaian pada korban

Terjadinya kecelakaan lalu lintas di jalan raya juga disebabkan karena kelalaian korban. Misalnya pada korban yang mengendarai kendaraan yang tidak memperhatikan kecepatan kendaraannya (melaju terlalu kencang) tanpa memperhatikan kendaraan yang ada di sekelilingnya yang akibatnya si pengendara tersebut mengalami kecelakaan. Selain kelalaian pengemudi kendaraan dalam berkendara yang dapat menimbulkan terjadinya kecelakaan lalu lintas, pemakai jalan lainnya yaitu pejalan kaki juga sering lalai. Misalnya pejalan kaki yang berjalan di tengah-tengah jalan raya atau memotong jalan dengan tidak memperhatikan adanya kendaraan yang akan melintas. Jika pengemudi kendaraan menabrak pejalan kaki pada posisi pertengahan jalan berarti bahwa pejalan kaki sementara memotong jalan lalu digilas kendaraan. Kenyataan tersebut memperlihatkan lalainya pejalan kaki tersebut memakai jalan raya dan dapat menyebabkan timbulnya kecelakaan lalu lintas. Apabila pejalan kaki tersebut berjalan di tengah-tengah jalan, maka besar kemungkinan ia ditabrak oleh kendaraan, demikian pula apabila ia pada saat menyeberangi jalan tidak memperhatikan bahwa ada kendaraan dengan kecepatan tinggi akan lewat, maka hal tersebut dapat mengakibatkan timbulnya kematian pada seseorang.

1. Ketidak hati-hatian pelaku

Ketidak hati-hatian dalam berkendara menjadi penyebab utama dalam kecelakaan lalu lintas. Seseorang yang tidak hati-hati dalam berlalu lintas memiliki tingkat resiko kecelakaan yang tinggi, Menurutnya masih banyak pengguna jalan raya yang masih kurang berhati-hati saat berkendara, misalnya melaju dengan kecepatan tinggi, berkendara dalam keadaan mengantuk, tidak memberi isyarat ketika akan membelok, tidak menyalahkan lampu dan lain-lain.

1. Kendala Sarana dan Prasarana Jalan

Kecelakaan lalu lintas yang terjadi dari kegiatan-kegiatan berlalu lintas di jalan raya bukan hanya terjadi disebabkan oleh faktor dari manusia itu sendiri melainkan disebabkan juga oleh sarana dan prasarana jalan yang kurang mendukung proses kegiatan berlalu lintas. Misalnya saja kondisi jalan yang kurang baik/berlubang, marka jalan, rambu-rambu lalu lintas,lampu jalan yang dalam keadaan kurang baik atau rusak. Hal tersebut merupakan faktor yang menjadi pemicu terjadinya kecelakaan di jalan raya.

1. Kendala lingkungan

Banyak kendala yang menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas salah satunya adalah disebabkan oleh lingkungan alam. Hal ini dapat terjadi jika kondisi di Kota Pekanbaru kurang baik yang didominasi oleh banyaknya tanjakan dan penurunan serta tikungan menyebabkan banyaknya jalan yang dibangun dengan kondisi yang membutuhkan konsentrasi penuh dalam berkendara.

1. Kendalanya karena kurangnya anggaran

Dinas PU mengakui, sampai saat ini, penanganan jalan rusak menemui banyak kendala. Salah satunya adalah problem dana. Anggaran pembangunan infrastuktur jalan di Kota Pekanbaru tahun 2018. Akibatnya tidak seluruh ruas jalan rusak bisa diperbaiki tahun ini. Menurut Kepala seksi pembangunan jalan dan jembatan, turunnya anggaran perbaikan jalan dan jembatan ini terkait terhentinya Dana Alokasi Khusus dari pemerintah pusat. Sekarang pembangunan infrastuktur jalan hanya berasal dari APBD II, dan Pemerintah Provinsi tida ada.[[29]](#footnote-29) Lantaran tidak ada bantuan tersebut, akhirnya  perbaikan jalan dilakukan lewat dana APBD. Namun karena anggaran terbatas, sejumlah ruas jalan yang mengalami kerusakan tidak bisa diperbaiki tuntas. Pemerintah kini hanya memprioritaskan sejumlah ruas jalan menuju objek wisata, jalan yang mengalami rusak parah,  serta penuntasan pelebaran jalan Sementara itu, tingkat kerusakan jalan di Kota Pekanbaru kini ruas jalan yang mengalami rusak parah tersebut diantaranya berada di ruas jalan Kelurahan Langgam Kecamatan Langgam, Desa Delik Kecamatan Pelalawan, Desa Ukui I Kecamatan Ukui dan Pangkalan Kuras. Kini dengan minimnya anggaran, untuk sejumlah ruas jalan desa perbaikannya diharapkan dilakukan oleh pemerintah desa setempat.

Dalam kehidupan sehari-hari sering terjadi konflik baik antara individu dengan lainnya, konflik yang sering terjadi dapat menimbulkan perubahan-perubahan pada masyarakat, baik perubahan terhadap pola pikir maupun perubahan pada kondisi hubungan masyarakat. Terhadap permasalahan tersebut dibutuhkan suatu instrumen untuk menyelesaikan persoalan yang terjadi, instrumen yang disebut adalah hukum. Salah satu fungsi hukum ialah sebagai sarana perubahan masyarakat, fungsi ini mengandung makna bahwa hukum menciptakan pola-pola baru dalam masyarakat. Pola-pola tersebut tentunya harus mampu mendukung terciptanya suatu kondisi yang dapat menjunjung pembangunan diberbagai sektor. Bila hal ini dikaitkan dengan pembentukan hukum, hal ini berarti produk hukum yang dihasilkan memungkinkan mengubah kesadaran hukum masyarakat yang dianggap tidak sesuai lagi dengan perkembangan zaman. Namun pembentukan hukum yang didasarkan atas kesadaran hukum berkaitan dengan validasi berlakunya hukum dalam masyarakat dan efektifitasnya atau menyangkut masalah apakah ketentuan benar-benar berfungsi atau tidak dalam masyarakat.[[30]](#footnote-30)

Sesungguhnya dengan adanya Undang-undang diharapkan agar terciptanya tatanan masyarakat yang aman, tertib, dan damai. Namun pada kenyataannya peraturan tersebut tidak sesuai dengan kondisi yang ada, sehingga menimbulkan kendala dan hambatan dalam penegakan hukum oleh kepolisian. Penerapan Pertolongan dan Perawatan Korban Tabrak Lari Yang Mengakibatkan Kematian di Kota Pekanbaru Tahun 2017-2019 Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 adalah Penegakan hukum terhadap penyelenggara jalan yang tidak segera dan patut memperbaiki jalan yang rusak mengakibatkan kecelakaan lalu lintas di wilayah hukum Kepolisian Resor Kota Pekanbaru sangat lemah, karena tidak pernah terlaksana, walaupun sudah jelas kelalaian penyelenggara jalan yang sudah mengakibatkan kecelakaan korban karena jalan rusak.[[31]](#footnote-31)

Penerapan Pertolongan dan Perawatan Korban Tabrak Lari Yang Mengakibatkan Kematian di Kota Pekanbaru Tahun 2017-2019 Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 adalah karena kendala dari manusia (*Human Ero*r) yang terbagi atas kelalaian pada korban, ketidak hati-hatian pelaku, Kendala sarana dan prasarana jalan seperti kondisi jalan yang tidak memadai (berlubang atau berbatu-batu), marka dan lampu jalan yang rusak, faktor lingkungan yang meliputi banyaknya tanjakan dan turunan serta tikungan tajam, kendalanya karena kurangnya anggaran, **kendala internal yang terdiri** masih kurangnya jumlah personil yang menangani kecelakaan lalu lintas, kendala dari pemerintah, kendala dari hukum, dan kendala dari masyarakat serta lemahnya partisipasi masyarakat dalam melaporkan jalan rusak serta lemahnya pengetahuan masyarakat terhadap peraturan perundangundangan yang terkait ketentuan jalan rusak.[[32]](#footnote-32)

1. **Upaya Penerapan Pertolongan dan Perawatan Korban Tabrak Lari Yang Mengakibatkan Kematian di Kota Pekanbaru Tahun 2017-2019 Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009**

Kendala-kendala yang dialami oleh Polres Pelalawan dalam penerapan sanksi terhadap penyelenggara jalan yang mengakibatkan korban meninggal dunia, penegakan hukum terhadap penyelenggara jalan yang lalai dalam menjalankan tugasnya, adalah dapat dilihat dari permasalahan-permasalahan yang terjadi akibat dari tidak tegasnya aparat penegak hukum kepada penyelenggara jalan yang tidak segera dan patut memperbaiki jalan rusak akan timbul permasalahm yang baru, maka dari itu dibutuhkan upaya dalam menyelesaikannya.[[33]](#footnote-33)

1. Faktor internal polisi lalu lintas

a) Tindakan preentif

Merupakan tindakan awal yang dilakukan oleh pihak kepolisian untuk sebagai tindakan awal dalam melakukan pencegahan dalam pelanggaran yang dilakukan oleh penyelenggara jalan serta meningkatkan kehati-hatian masyarakat dalam berkendara terhadap jalan rusak. Koordinasi merupakan suatu hubungan kerja yang menyangkut bidang fungsi kepolisian atas dasar sendi-sendi hubungan funsional dengan mengindahkan tugas dan wewenang masing-masing aparat penegak hukum. Koordinasi yang dilakukan terhadap jalan rusak ialah koordinasi antara polisin dan penyelenggara jalan agar ditemukan suatu titik tengah untuk memperbaiki jalan yang rusak. Melakukan koordinasi terpadu kepada penyelenggara jalan untuk meningkatkan kesadaran hukum menjalankan tugas dan wewenangnya terutama terkait perbaikan jalan rusak, sosialisasi yang dilakukan polisi kepada pengemudi, perusahaan, dan karyawan perusahaan untuk memberikan pengetahuan langusung terkait berkendara yang baik dan benar.

b) Tindakan preventif

Ialah merupakan suatu tindakan yang dilakukan pihak kepolisian sebelum terjadinya pelanggaran terhadap undang-undang, untuk melaksanakan hal tersebut polisi melakukan beberapa tindakan antara lain patroli rutin polisi setiap hari maupun patroli gabungan bersama pihak terkait, melaksanakan pos-pos tetap dalam menanggulangi secara cepat apabila kecelakaan lalu lintas, dan menurunkan personil secara intensif kepada daerah rawan kecelakaan dan rawan macet.

c) Tindakan represif

Sebuah tindakan yang dilakukan polisi secara nyata terhadap setiap pelanggaran yang dilakukan oleh penyelenggara jalan yang mana pelanggaran tersebut seharusnya mendapatkan sanksi. Penegakan hukum dalam hal penyelenggara jalan yang tidak dengan segera memperbaiki jalan yang rusak sampai saat ini kepolisian unit kecekalaan lalu lintas Kota Pekanbaru belum pernah memidana sampai ke persidangan, hal ini dikarenakan pembuktian yang rumit karena faktor manusia lebih dominan terhadap kecelakaan lalu lintas. Kepolisian juga tidak pernah menegur secara langusng maupun tidak langsung penyelenggara jalan karena menjaga nama baik instansi tersebut, jadi upaya yang dilakukan kepolisian hanyalah koordinasi terpadu. Padahal hal tersebut merupakan suatu aturah undang-undang untuk memberikan sanksi kepada penyelenggara jalan.

2. Faktor eksternal polisi lalu lintas

1. Membangun budaya tertib berlalu lintas Budaya tertib lalu lintas ini hendaknya menjadi kesadaran pengguna jalan terhadap kondisi jalan rusak, sehingga tidak membahayakan diri sendiri dan orang lain. Polisi juga hendaknya cepat dan sigap terhadap kondisi jalan yang rusak yang telah terjadi untuk segera melakukan koordinasi dengan penyelenggara jalan, bukan hanya pengguna jalan yang punya kesadaran melainkan kerjasama antara aparat penegak hukum dan masyarakat saling memberikan informasi terhadap jalan rusak.
2. Meningkatkan partisipasi masyarakat Peningkatan partisipasi masyarakat harus dilatar belakangi dari sosialisasi kepolisian dalam memberikan penyuluhan terhadap kecelakaan lalu lintas yang kerap kali terjadi terutama kecelakaan karena jalan rusak. Masyarakat sendiri harus mempunyai kepekaan terhadap perkembangan hukum, dengan adanya kepekaan hukum oleh masyarakat maka penegakan hukum akan berjalan dengan baik. Peran penting masyarakat juga ikut serta mengawasi aparat penegak hukum yang menjalankan tugas dan wewenang sesuai dengan amanat undang-undang. Masyarakat disini tampak sangat minim.

Upaya Penerapan Pertolongan dan Perawatan Korban Tabrak Lari Yang Mengakibatkan Kematian di Kota Pekanbaru Tahun 2017-2019 Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 telah diupayakan dan dilakukan oleh beberapa instansi yang terkait dalam hal ini aparat polres pelalawan bekerja sama dengan pihak-pihak yang terkait seperti para orang tua, masyarakat dan sekolah-sekolah di Kota Pekanbaru.

Menurut Iptu Hanova Siagian Kasat Lantas Polres Pelalawan, upaya-upaya yang dilakukan untuk menanggulangi kecelakaan lalu lintas yang menimbulkan kematian adalah upaya *Pre-Emtif*, upaya *preventif* (pencegahan) dan upaya *represif* (penindakan).[[34]](#footnote-34) Upaya-upaya *pre-emtif* yang dilakukan oleh pihak kepolisian antara lain, yaitu memberikan penyuluhan dan bimbingan di masyarakat dan sekolah-sekolah mulai dari tingkat dasar sampai tingkat lanjutan mengenai pencegahan terjadinya kecelakaan lalu lintas, melakukan kerja sama yang baik antara masyarakat termasuk orang tua, guru, dinas pekerja umum, dinas perhubungan dan polisi dalam rangka mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas, dan melakukan kerjasama dengan lembaga-lembaga swadaya masyarakat untuk melaksanakan penyuluhan-penyuluhan dan pemahaman hukum kepada pelajar dan warga masyarakat tentang dampak dari ketidakpatuhan terhadap peraturan lalu lintas dan Penerapan Pertolongan dan Perawatan Korban Tabrak Lari Yang Mengakibatkan Kematian di Kota Pekanbaru Tahun 2017-2019 Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009. Upaya pemberantasan dan pencegahan terjadinya kecelakaan lalu lintas antara lain dapat juga di lihat dari banyaknya spanduk-spanduk atau baliho-baliho yang terpampang di pinggir-pinggir jalan dan tempat-tempat umum yang mengajak orang untuk taat dan patuh terhadap peraturan lalu lintas.

Upaya-upaya *preventif* (Pencegahan) merupakan tindak lanjut dari upaya *pre-emtif* yang masih ada tataran pencegahan sebelum terjadinya kejahatan. Dalam upaya ini yang ditekankan adalah menghilangkan kesempatan untuk melakukan kejahatan. Dengan kata lain, upaya *preventif* (pencegahan) dimaksudkan sebagai usaha untuk mengadakanperubahan-perubahan yang bersifat positif terhadap kemungkinan terjadinya gangguan-gangguan di dalam masyarakat, sehingga tercipta stabilitas hukum.

Tindakan ini merupakan upaya yang lebih baik dari upaya setelah terjadinya suatu tindak pidana. Mencegah kejahatan adalah lebih baik dari pada mencoba mendidik penjahat menjadi lebih baik. Lebih baik dalam arti lebih mudah, lebih murah, serta mencapai tujuan yang diinginkan. Bahkan menjadi salah satu asas dalam kriminologi yaitu usaha-usaha memperbaiki atau mendidik para penjahat untuk tidak mengulangi kejahatannya. Meskipun demikian cara-cara memperbaiki atau mendidikpara penjahat perlu diperhatikan dan diarahkan agar tidak terjadi lagi kejahatan yang berulang-ulang (*residivis*).

Berdasarkan hasil wawancara Penulis dengan Malanton, selaku Kasi Pembangunan Jalan dan Jembatan Kota Pekanbaru, upaya-upaya *preventif* yang telah dilakukan yaitu pemasangan rambu-rambu lalu lintas di sepanjang jalan sebagai petunjuk bagi para pengguna jalan demi terciptanya keselamatan, keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan, dan melakukan patroli secara rutin serta menyurati pihak Komisi III DPRD Kota Pekanbaru agar segera merencanakan anggaran untuk perbaikan jalan yang rusak.[[35]](#footnote-35)

Upaya Penerapan Pertolongan dan Perawatan Korban Tabrak Lari Yang Mengakibatkan Kematian di Kota Pekanbaru Tahun 2017-2019 Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 adalah Upaya *Represif* (Penindakan). Penanggulangan yang bersifat *represif* ini adalah tindakan yang dilakukan oleh aparat penegak hukum setelah terjadinya suatu bentuk tindak pidana. Tujuan tindakan yang dijatuhkan kepada pelaku pelanggaran lalu lintas yang menimbulkan kecelakaan berakibat kematian menurut Mas’ud., SIK, selaku Kasat Lantas Polres Pelalawan adalah sebagai efek jera bagi para pelaku pelanggaran lalu lintas yang menimbulkan kecelakaan berakibat kematian. Efek jera ini didasarkan atas alasan bahwa ancaman yang dibuat oleh negara dengan diberlakukannya undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan yang baru, para pelaku pelanggaran lalu lintas yang menimbulkan kecelakaan berakibat kematian berfikir untuk berusaha tidak mengulangi perbuatan itu lagi. Penindakan yang dilakukan terhadap pelaku pelanggaran lalu lintas yang menimbulkan kecelakaan berakibat kematian berupa penegakan hukum dengan penjatuhan hukuman.[[36]](#footnote-36) Peran pemerintah dalam mengatasi masalah ini sangatlah penting dan pemerintah harus cepat-cepat bertindak untuk memperbaiki dan menjaga. Setelah pemerintah melakukan tindakan kita sebagai masyarakat harus bisa mendukung dan jangan sampai merusak.

Upaya Penerapan Pertolongan dan Perawatan Korban Tabrak Lari Yang Mengakibatkan Kematian di Kota Pekanbaru Tahun 2017-2019 Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 adalah upaya *pre-emtif* dengan memberikan penyuluhan di seluruh lapisan masyarakat tentang pencegahan dan dampak dari ketidakpatuhan terhadap peraturan lalu lintas, upaya *preventif* (pencegahan) yaitu pemasangan rambu-rambu lalu lintas di sepanjang jalan sebagai petunjuk bagi para pengguna jalan demi terciptanya keselamatan, keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan, dan melakukan patroli secara rutin, upaya *represif* (penindakan) yang bertujuan untuk memberikan efek jera terhadap pelaku pelanggaran lalu lintas yang menimbulkan kecelakaan berakibat kematian, serta dengan meningkatkan faktor Internal dan faktor Eksternal diantaranya adalah memberikan tidakan pembinaan, pengawasan kepada anggota serta melakukan koordinasi dengan pihak lain yang berwenang terhadap jalan rusak di Kota Pekanbaru.[[37]](#footnote-37)

**KESIMPULAN**

Penerapan Pertolongan dan Perawatan Korban Tabrak Lari Yang Mengakibatkan Kematian di Kota Pekanbaru Tahun 2017-2019 Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 adalah masih belum dapat dilaksanakan secara efektif, karena belum ada kejelasan dan ketegasan tentang subyek hukum penyelenggara jalan. Sehingga belum ada kejelasan pula siapa yang harus mempertanggungjawabkan kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan rusaknya jalan dan Ketidakjelasan pengaturan makna “penyelenggara jalan” apakah secara kelembagaan ataukah Pejabat yang berkewenangan dalam pengaturan, pembinaan, pembangunan, pengawasan, pemeliharaan, dan penilikan jalan).

Upaya Penerapan Pertolongan dan Perawatan Korban Tabrak Lari Yang Mengakibatkan Kematian di Kota Pekanbaru Tahun 2017-2019 Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 adalah upaya *pre-emtif* dengan memberikan penyuluhan di seluruh lapisan masyarakat tentang pencegahan dan dampak dari ketidakpatuhan terhadap peraturan lalu lintas, upaya *preventif* (pencegahan) yaitu pemasangan rambu-rambu lalu lintas di sepanjang jalan sebagai petunjuk bagi para pengguna jalan demi terciptanya keselamatan, keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan, dan melakukan patroli secara rutin, upaya *represif* (penindakan) yang bertujuan untuk memberikan efek jera terhadap pelaku pelanggaran lalu lintas yang menimbulkan kecelakaan berakibat kematian, serta dengan meningkatkan faktor Internal dan faktor Eksternal diantaranya adalah memberikan tidakan pembinaan, pengawasan kepada anggota serta melakukan koordinasi dengan pihak lain yang berwenang terhadap jalan rusak di Kota Pekanbaru.

**DAFTAR PUSTAKA**

**A. Buku**

Abdul kadir Muhammad, 2004, *Hukum dan Penelitian Hukum*, Bandung: Cipta.

Abdussalam. H. R, 2009, *Hukum Kepolisian Sebagai Hukum Positif dalam Disiplin Hukum*, Jakarta: Restu Agung.

Adami Chazawi, 2002, *Pelajaran Hukum (Stetsel , Tindak, Teori-Teori Pemidanaan & Batas Berlakunya Hkum )*, Bagian 1, Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.

Aditya Bakti. Amiruddin dan Zaenal Asikin, 2006, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.

Amir Ilyas, 2012, *Asas-Asas Hukum ,* Yogyakarta: Rangkang Education.

Ashshofa. Burhan, 2004, *Metoda Penelitian Hukum*, Jakarta: Rineka Cipta.

Bambang Waluyo, 2002, *Penelitian Hukum dalam Praktek,* Jakarta: Sinamar Grafika.

Dirdjosisworo, Soedjono, 2008, *Pengantar Ilmu Hukum*, Jakarta: Raja Grafindo Persada.

Hasan. Iqbal, 2002, *Pokok-Pokok Materi Metodologi Penelitian dan Aplikasinya*, Jakarta: Ghalia Indonesia.

H.M Arief Muljadi, 2005, *Landasan dan Prinsip Hukum Otonomi Daerah Dalam Negara Kesatuan RI*, Yogyakarta: Prestasi Pustaka.

\_\_\_\_, 2005, *Pengantar Hukum Administrasi Indonesia*, Cetakan kesembilan, Yogyakarta: UGM Press.

Jazim Hamidi dan Malik, 2008, *Hukum Perbandingan Konstitusi*, Bandung, Prestasi Pustaka Publisher.

Marzuni. Peter Mahmud, 2007, *Penelitian Hukum*, Jakarta: Fajar Interpratama Offset.

Muhammad Nazir, 1985, *Metode Penelitian*, Jakarta: PT Ghalia Indonesia.

\_\_\_\_, 1986, *Polisi dan Lalu Lintas (Analisa Menurut Sosiologi Hukum*), Mandar Maju.

Nasution Bahder Johan, 2008, *Metode Penelitian Ilmu Hukum*, Bandung: Mandar Maju.

Pedoman Penulisan Tesis, 2015, Program Magister (S-2) Ilmu Hukum Pascasarjana Universitas Lancang Kuning.

Philipus M. Hadjon, dan Tatiek Sri Djatmiati, 2008, *Argumentasi Hukum*, Cetakan ketiga, Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.

Poerwadarminta, W.J.S, 1952, *Kamus Umum Bahasa Indonesia*, Jakarta: Balai Pustaka.

Prakoso. Abintoro, 2013, *Pembaruan Sistem Peradilan Anak*, Yogyakarta: Laksbang Grafika.

Prakoso. Djoko, 1987, *Polri Sebagai Penyidik Dalam Penegakan Hukum*, Jakarta: PT Bina Aksara.

Prasetyo. Teguh, 2012, *Hukum* , Jakarta: Rajawali Press.

Pujangga Nusantara, 1999, *Reformasi Total Indonesia Menuju Indonesia Baru*, Jakarta: Lembaga Pengkajian Reformasi.

Putranto. Leksmono Suryo, 2008, *Rekayasa Lalu Lintas*, Jakarta: Mancanan jaya Cemerlang.

Rahardjo. Satjipto, 2010, *Sosiologi Hukum*, Yogyakarta: Genta Publishing.

Rahardi. Pudi, 2007, *Hukum Kepolisian (Profesionalisme dan Reformasi POLRI*), Surabaya: Laksbang Mediatama.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_, 2007, *Metode Penelitian Hukum,* Jakarta: Rineka Cipta

Roeslan Saleh, 1984, *Pikiran-pikiran tentang Pertanggunjawaban*, Jakarta: Ghalia Indonesia.

Sadjijono, 2008, *Memahami, Beberapa Bab Pokok Hukum Administrasi*, Yogyakarta, Laksbang Presindo.

\_\_\_\_\_,2009, *Penegakan Hukum Suatu Tinjauan Sosiologis*, Yogyakarta: Genta Publishing.

Sianturi. Kanterdan S. R., 2002, *Asas Asas Hukum di Indonesia dan Penerapannya*, Jakarta: Storia Gratifika.

\_\_\_\_ , 2002, *Kamus Hukum*, Jakarta:Aksara Baru.

Simorangkir. CST, 1980, *Kamus Hukum*, Jakarta: Alinea Baru.

Soekanto. Soerjono, 2006, *Pengantar Penelitian Hukum*, Jakarta: UI-Press.

Soemitro. Ronny Hanitijo, 1988, *Metodologi Penelitian Hukum dan Jurimetri*, Jakarta: Ghalia Indonesia.

Soemito. Ronny Hanitijo, 1990, *Metode Penelitian Hukum dan Jurimetri*, Jakarta: PT Ghalia Indonesia.

*\_\_\_\_* *,* 1991, *Polisi Pelaku dan Pemikir*, Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.

Soerjono Soekanto, 2001, *Sosiologi Suatu Pengantar*, Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.

Soerjono Soekanto, 2010, *Pengantar Penelitian Hukum*, Jakarta: UI Press.

SP. Warpani, 2002, *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Bandung: ITB.

Sugiyono, 2009, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R &D*, Bandung: Alfabeta.

Suharsimi Arikunto, 1995, *Prosedur Penelitian dari Teori ke Praktek*, Jakarta: PT Renika Cipta.

SunggoNomor Bambang, 2006, *Metodologi Penelitian Hukum*, Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.

Susanto. Anton F, 2004, *Wajah Peradilan Kita*, Bandung: Retika Aditama.

Sutarto. Suryono, 1987, *Sari Hukum Acara*  *I*, Semarang: Yayasan Cendekia Purna Dharma.

Utomo. Warsito Hadi, 2005, *Hukum Kepolisian Di Indonesia*, Jakarta: Prestasi Pustaka.

Wahid. Eriyantouw, 2009, *Keadilan Restorative dan Peradilan Konvensional Dalam Hukum* , Jakarta: Universal Trisakti.

Yesmil Anwar dan Adang, 2009, *Sistem Peradilan*, Bandung: Widya Padjadjaran.

**B. Peraturan Perundang-undangan**

Undang-Undang Dasar 1945

Undang-Undang Negara Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 1981 tentang Kitab Undang-Undang Hukum Acara .

Undang-Undang Negara Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia

Peraturan Pemerintah Nomor 2 Tahun 2003 tentang Peraturan Disiplin Anggota Kepolisian Negara Republik Indonesia

Undang-Undang Negara Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Hamdan.M, 2012, *Alasan Penghapus Teori dan Studi Kasus,* Bandung: Refika Aditama.

Hamzah, Andi, 2000, *Hukum Acara Indonesia Edisi Revisi*, Jakarta: Sinar Grafika.

Peraturan Pemerintah Nomor 58 Tahun 2010 tentang Pelaksanaan Kitab Undang-Undang Hukum Acara.

Peraturan Kapolri Nomor 14 Tahun 2011 tentang Kode Etik Profesi Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Peraturan Kapolri Nomor 10 Tahun 2012 tentang Pengaturan Lalu Lintas Dalam Keadaan Tertentu dan Penggunaan Jalan Selain Untuk Kegiatan Lalu Lintas.

**C. Tesis**

Andi Baso Zulfakar Ar, dengan judul *“Tinjauan Yuridis Terhadap Tindak Pidana Kecelakaan Lalu Lintas Menyebabkan Kematian Yang Dilakukan Oleh Anak”,*Tesis*,* Universitas Hasanuddin Makassar, 2014.

Andi Nurul Fadillah, dengan judul *“Tinjauan Yuridis Terhadap Tindak Pidana Lalu Lintas yang Mengakibatkan Luka Berat (studi kasus putusan Nomor 158/Pid.B/2014/PN.WTP)”,*Tesis*,* Universitas Hasanuddin Makassar, 2017.

Andri, dengan judul “*Tinjauan Yuridis Kelalaian Lalu Lintas Dalam Analisis Pasal 310 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan”,*Tesis*,* Universitas Hasanuddin, 2012.

Dina Rahmadani, dengan judul *“Faktor Penyebab Terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas Yang Mengakibatkan Korban Luka Berat Dan Upaya Penanggulangannya Di Wilayah Hukum Poltabes Padang”,*Tesis*,* Universitas Padang, 2008.

Erdianto Effendi, *Peranan Hukum Pidana Sebagai Sarana Rekayasa Sosial Ditengah Masyarakat*, Artikel Pada Jurnal Hukum Respublica, Menegakkan Demokrasi Dan Keadilan, Fakultas Hukum Universitas Lancang Kuning Pekanbaru, Vol.VIII, No.1 November 2008, hlm. 7.

Harkristuti Harkriswono, *Perlindungan Konsumen Dalam Kerangka Sistem Peradilan Di Indonesia*, (Jakarta : Lokakarya Rancangan Undang-Undang Tentang Perlindungan Konsumen, Kerjasama Lembaga Penelitian Universitas Indonesia Dengan Departemen Perindustrian Dan Perdagangan, 1996), hlm. 6.

Majelis Permusyawaratan Rakyat Republik Indonesia, Panduan Pemasyarakatan Undang-Undang Dasar Republik Indonesia Tahun 1945 (Sesuai dengnan Urutan Bab, Pasal dan ayat), (Jakarta: Sekertaris Jendral MPR RI, 2010), hlm. 46.

1. Zainuddin Ali, *Sosiologi Hukum*, (Jakarta: Sinar Grafika, 2008), hlm. 62. [↑](#footnote-ref-1)
2. Mardjono Reksodiputro, *Kriminologi dan Sistem Peradilan Pidana (Kumpulan Karangan, Buku Kedua)*, (Jakarta: Pusat Pelayanan Keadilan dan Pengabdian Hukum (d/h Lembaga Kriminologi) Universitas Indonesia, 2007), hlm. 85. [↑](#footnote-ref-2)
3. Wirjono Prodjodikoro, *Asas-Asas Hukum Pidana Di Indonesia*, (Bandung: Refika Aditama, 2003), hlm. 20. [↑](#footnote-ref-3)
4. mukhlishin, keadilan dan kepastian hukum: menyoal konsep keadilan hukum hans kelsen perspektif *“al-„adl”* dalam al-qur’an, media keadilan, jurnal ilmu hukum, volume 11, nomor 1 [↑](#footnote-ref-4)
5. Zainal Asikin, *Pengantar Ilmu Hukum*, (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2012), hlm. 21. [↑](#footnote-ref-5)
6. Soetandyo, Wignjosoebroto, *Hukum Dalam Masyarakat*, (Yogyakarta: Graha Ilmu, 2013), hlm. 13. [↑](#footnote-ref-6)
7. Rinto Raharjo, *Tertib Berlalu Lintas*, (Yogyakarta: Shafa Media, 2014), hlm. 80. [↑](#footnote-ref-7)
8. Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, (Jakarta: UI-Press, 1982), hlm. 30. [↑](#footnote-ref-8)
9. Secara harafiah, kata adil sendiri merupakan kata turunan darikata bahasa Latin: *Ius* yang berarti Adil, dan *Iustitia* yang berarti keadilan. Dalam pengertian yang paling luas, sebagaimana dijelaskan oleh Aristoteles, keadilan adalah: suatu bentuk ‘sama’; yaitu melibatkan prinsip bahwa kasus sama seharusnya diperlakukan dalam cara yang sama dan kasus yang berbeda diperlakukan dengan cara yang berbeda.. (Bdk. Morris Ginsberg, Keadilan Dalam Masyarakat, (Bantul: Pondok Edukasi, 2003) Hlm. 44).. Menurut Plato, Keadilan merupakan substasi rohani umum dari masyarakat yang membuat dan menjaga kesatuannya. Sedangkan Aristoteles berpendapat bahwa keadilan akan terlaksana bila hal-hal yang sama diperlakukan secara sama, dan hal-hal yang tidak sama diperlakukan secara tidak sama pula ( *justice is done when equals are treatet equally*). (Sujarwa, *Ilmu Sosial dan Budaya Dasar* , (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2010), hlm.59 dan 63). [↑](#footnote-ref-9)
10. Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 Tentang Kepolisian Republik Indonesia Pasal 13 [↑](#footnote-ref-10)
11. Hasil Wawancara Penulis dengan Mas’ud., SIK, selaku Kasat Lantas Polresta Pekanbaru, pada Rabu tanggal 23 September 2020, pukul 08.30 W.I.B di Polresta Pekanbaru. [↑](#footnote-ref-11)
12. Hasil Wawancara Penulis dengan Imustiar, selaku Komisi III Dewan Perwakilan Rakyat Daerah (DPRD) Kota Pekanbaru, pada Kamis tanggal 24 September 2020, pukul 09.30 W.I.B di Kantor Dewan Perwakilan Rakyat Daerah (DPRD) Kota Pekanbaru. [↑](#footnote-ref-12)
13. Hasil Wawancara Penulis dengan Malanton, selaku Kasi Pembangunan Jalan dan Jembatan Kota Pekanbaru, pada Kamis tanggal 24 September 2020, pukul 12.30 W.I.B di Kantor Dinas Pekerja Umum Kota Pekanbaru. [↑](#footnote-ref-13)
14. Hasil Wawancara Penulis dengan Yoeli, selaku Korban Tindak Pidana Kecelakaan, pada Kamis tanggal 24 September 2020, pukul 10.45 W.I.B di Polresta Pekanbaru [↑](#footnote-ref-14)
15. Hasil Wawancara Penulis dengan Eka Putra, selaku Tokoh Masyarakat Kota Pekanbaru, pada Kamis tanggal 24 September 2020, pukul 12.30 W.I.B di Kantor Dinas Pekerja Umum Kota Pekanbaru. [↑](#footnote-ref-15)
16. Hasil Wawancara Penulis dengan Iptu Hanova Siagian, selaku Kanit Laka Polresta Pekanbaru Kota Pekanbaru, pada Kamis tanggal 24 September 2020, pukul 11.30 W.I.B di Polresta Pekanbaru [↑](#footnote-ref-16)
17. Hasil Wawancara Penulis dengan Bripka Jerry, selaku Penyidik Lantas Polresta Pekanbaru Kota Pekanbaru, pada Kamis tanggal 24 September 2020, pukul 12.15 W.I.B di Polresta Pekanbaru [↑](#footnote-ref-17)
18. Hasil Wawancara Penulis dengan Bripka Edi. S, selaku Penyidik Lantas Polresta Pekanbaru Kota Pekanbaru, pada Kamis tanggal 24 September 2020, pukul 12.15 W.I.B di Polresta Pekanbaru [↑](#footnote-ref-18)
19. Hasil Wawancara Penulis dengan Bapak Khairuman, selaku kepala bidang lalu lintas dan angkutan jalan Dinas Perhubungan Pelalawan, pada Kamis tanggal 24 September 2020, pukul 14.30 W.I.B di Dinas Perhubungan Pelalawan [↑](#footnote-ref-19)
20. Hasil Wawancara Penulis dengan Bayu, selaku Korban Tindak Pidana Kecelakaan, pada Kamis tanggal 24 September 2020, pukul 14.45 W.I.B di Polresta Pekanbaru [↑](#footnote-ref-20)
21. Hasil Observasi Penulis di Lapangan [↑](#footnote-ref-21)
22. Hasil Wawancara Penulis dengan Bripka Jerry, selaku Penyidik Lantas Polresta Pekanbaru Kota Pekanbaru, pada Kamis tanggal 24 September 2020, pukul 12.15 W.I.B di Polresta Pekanbaru [↑](#footnote-ref-22)
23. Hasil Wawancara Penulis dengan Mas’ud., SIK, selaku Kasat Lantas Polresta Pekanbaru, pada Rabu tanggal 23 September 2020, pukul 08.30 W.I.B di Polresta Pekanbaru. [↑](#footnote-ref-23)
24. Hasil Wawancara Penulis dengan Bapak Khairuman, selaku kepala bidang lalu lintas dan angkutan jalan Dinas Perhubungan Pelalawan, pada Kamis tanggal 24 September 2020, pukul 14.30 W.I.B di Dinas Perhubungan Pelalawan. [↑](#footnote-ref-24)
25. Hasil Wawancara Penulis dengan Iptu Hanova Siagian, selaku Kanit Laka Polresta Pekanbaru Kota Pekanbaru, pada Kamis tanggal 24 September 2020, pukul 11.30 W.I.B di Polresta Pekanbaru. [↑](#footnote-ref-25)
26. Hasil Wawancara Penulis dengan Yoeli, selaku Korban Tindak Pidana Kecelakaan, pada Kamis tanggal 24 September 2020, pukul 10.45 W.I.B di Polresta Pekanbaru [↑](#footnote-ref-26)
27. Hasil Wawancara Penulis dengan Imustiar, selaku Komisi III Dewan Perwakilan Rakyat Daerah (DPRD) Kota Pekanbaru, pada Kamis tanggal 24 September 2020, pukul 09.30 W.I.B di Kantor Dewan Perwakilan Rakyat Daerah (DPRD) Kota Pekanbaru. [↑](#footnote-ref-27)
28. Hasil Wawancara Penulis dengan Malanton, selaku Kasi Pembangunan Jalan dan Jembatan Kota Pekanbaru, pada Kamis tanggal 24 September 2020, pukul 12.30 W.I.B di Kantor Dinas Pekerja Umum Kota Pekanbaru. [↑](#footnote-ref-28)
29. Hasil Wawancara Penulis dengan Malanton, selaku Kasi Pembangunan Jalan dan Jembatan Kota Pekanbaru, pada Kamis tanggal 24 September 2020, pukul 12.30 W.I.B di Kantor Dinas Pekerja Umum Kota Pekanbaru. [↑](#footnote-ref-29)
30. Yesmil Anwar Adang, *Kriminologi*, (Bandung: PT. Refika Aditama, 2010), hlm. 300. [↑](#footnote-ref-30)
31. Hasil Wawancara Penulis dengan Bripka Edi. S, selaku Penyidik Lantas Polresta Pekanbaru Kota Pekanbaru, pada Kamis tanggal 24 September 2020, pukul 12.15 W.I.B di Polresta Pekanbaru. [↑](#footnote-ref-31)
32. Hasil Observasi Penulis di Lapangan [↑](#footnote-ref-32)
33. Hasil Wawancara Penulis dengan Mas’ud., SIK, selaku Kasat Lantas Polresta Pekanbaru, pada Rabu tanggal 23 September 2020, pukul 08.30 W.I.B di Polresta Pekanbaru [↑](#footnote-ref-33)
34. Hasil Wawancara Penulis dengan Iptu Hanova Siagian, selaku Kanit Laka Polresta Pekanbaru Kota Pekanbaru, pada Kamis tanggal 24 September 2020, pukul 11.30 W.I.B di Polresta Pekanbaru [↑](#footnote-ref-34)
35. Hasil Wawancara Penulis dengan Malanton, selaku Kasi Pembangunan Jalan dan Jembatan Kota Pekanbaru, pada Kamis tanggal 24 September 2020, pukul 12.30 W.I.B di Kantor Dinas Pekerja Umum Kota Pekanbaru. [↑](#footnote-ref-35)
36. Hasil Wawancara Penulis dengan Mas’ud., SIK, selaku Kasat Lantas Polresta Pekanbaru, pada Rabu tanggal 23 September 2020, pukul 08.30 W.I.B di Polresta Pekanbaru. [↑](#footnote-ref-36)
37. Hasil Observasi Penulis di Lapangan [↑](#footnote-ref-37)