



UNIVERSITAS INDONESIA

**PENYIDIKAN KECELAKAAN LALU LINTAS DI WILAYAH
HUKUM POLDA METRO JAYA**

T E S I S

**BAMBANG HARI WIBOWO
0906595176**

**FAKULTAS PASCASARJANA
PROGRAM STUDI KAJIAN ILMU KEPOLISIAN
JAKARTA
JULI 2011**



UNIVERSITAS INDONESIA

**PENYIDIKAN KECELAKAAN LALU LINTAS DI WILAYAH
HUKUM POLDA METRO JAYA MANAJEMEN**

T E S I S

**Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar
Magister Sains Kajian Ilmu Kepolisian**

BAMBANG HARI WIBOWO

0906595176

**FAKULTAS PASCASARJANA
PROGRAM STUDI KAJIAN ILMU KEPOLISIAN
KEKHUSUSAN MANAJEMEN SEKURITI
JAKARTA
JULI 2011**

PERNYATAAN ORISINALITAS

**Tesis ini adalah hasil saya sendiri, dan semua sumber baik yang dikutip
maupun dirujuk telah saya nyatakan dengan benar**

N a m a : BAMBANG HARI WIBOWO, S.IK.

N.P.M. : 0906595176

Tanda tangan :

Tanggal : 11 Juli 2011



HALAMAN PENGESAHAN

Tesis ini diajukan oleh :
N a m a : **BAMBANG HARI WIBOWO, S.IK.**
N.P.M. : **0906595176**
Program Studi : **KAJIAN ILMU KEPOLISIAN**
Judul Tesis : **PENYIDIKAN KECELAKAAN LALU LINTAS
DI WILAYAH HUKUM POLDA METRO
JAYA**

Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Magister Sains pada Program Studi Kajian Ilmu Kepolisian Fakultas Pascasarjana, Universitas Indonesia.

DEWAN PENGUJI:

Pembimbing : Dr. Chrysnanda DL, M.Si

Penguji : Prof. Dr. Sarlito W. Sarwono, Psi

Penguji : Drs. Ronny Lihawa, M.Si

Ditetapkan di : Jakarta

Tanggal : 11 Juli 2011

**PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI
TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS**

Sebagai sivitas akademik Universitas Indonesia, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : BAMBANG HARI WIBOWO
NPM. : 0906595176
Program Studi : Kajian Ilmu Kepolisian
Fakultas : Pascasarjana
Jenis Karya : Tesis

Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Indonesia **Hak Bebas Royalti Nonesklusif** (*Non-exclusive Royalty-Free Right*) atas karya ilmiah saya yang berjudul: **PENYIDIKAN KECELAKAAN LALU LINTAS DI WILAYAH HUKUM POLDA METRO JAYA** beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Nonesklusif ini Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan mempublikasikan tugas akhir saya tanpa meminta izin dari saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Jakarta

Pada Tanggal : 11 Juli 2011

Yang menyatakan,

(BAMBANG HARI WIBOWO, S.IK.)

KATA PENGANTAR

Segala puji hanya bagi Allah Tuhan Yang Maha Esa yang telah memberikan pertolongan-Nya kepada penulis, sehingga penulis dapat menyelesaikan tugas akhir dalam bentuk penulisan tesis pada Fakultas Pasca Sarjana Program Studi Kajian Ilmu Kepolisian Universitas Indonesia. Shalawat serta salam penulis haturkan kepada junjungan kita Nabi Besar Muhammad SAW yang telah membawa kita ke jalan benar dengan cara yang benar pula. Penulisan tesis yang berjudul: **PENYIDIKAN KECELAKAAN LALU LINTAS DI WILAYAH HUKUM POLDA METRO JAYA** diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Magister pada Universitas Indonesia

Pada kesempatan ini penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada yang terhormat:

1. Ketua Program Studi Kajian Ilmu Kepolisian Program Pasca sarjana Universitas Indonesia Bapak Prof.Dr.Sarlito W. Sarwono, Psi yang telah memberikan kesempatan kepada penulis untuk mengikuti program ini.
2. Dr. Chrysnanda DL, M.Si selaku dosen pembimbing atas kesediaan beliau untuk memberikan bimbingan kepada penulis di sela-sela kesibukannya rela meluangkan waktu, petunjuk, arahan dan dorongan serta bantuannya dengan ikhlas dan kesabaran sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan tesis ini.
3. Ucapan terima kasih dan penghargaan yang tak terhingga dan penuh dengan cinta kasih penulis sampaikan kepada kedua orang tua, mertua, saudara-saudara yang tercinta, istri penulis Sisca Finita, SH yang telah memberikan cinta kasih dan kesabarannya selama proses penulisan tesis

ini dan putra tercinta penulis M Rasyid Wibowo yang telah menjadi pendorong dan sebagai motivator dengan cara unik dan lucunya serta selalu mendoakan keberhasilan bagi penulis dalam menyelesaikan tesis ini.

4. Staf Program Studi Kajian Ilmu Kepolisian Program Pasca Sarjana Universitas Indonesia, yaitu Kang Banyu, Pak Zaidin, Mbak Rohana, yang telah memberikan bantuan selama kegiatan kuliah dilaksanakan sampai dengan penyelesaian tesis ini.
5. Pimpinan, Kolega dan rekan antara lain, Prof. Dr. T. Gayus Lumbuun, SH, MH, DR. Ronald Lumbuun, SH, MH., KBP Wahyu Widada, S.IK, M.Phil, AKBP Rachmat Wibowo, S.IK, Kompol I Wayan Gede Ardhana Sik, Kompol Sudarsono, AKP Iman Pribadi, S.IK., AKP Saiful Mustofa, Frangky Kho, H. Amir Mahfud, Kori, Diny Luthfah, SH, MH, Rio Riza, ST., H. Uyung Slamet, Happy Ifhanda, serta kepada semua rekan saya, baik yang lama maupun yang baru atas dukungan antusias mereka yang melampaui impian, saya ucapkan terimakasih.
6. Rekan-rekan mahasiswa selama mengikuti perkuliahan; dan
7. Pihak-pihak lain yang tidak mungkin penulis sebutkan namanya satu persatu namun tidak mengurangi rasa hormat penulis saya ucapkan terimakasih.

Penulis menyadari bahwa masih banyak ditemui kesalahan baik dalam segi teknik penulisan maupun materi yang disajikan, tepatlah apa kata pepatah yang mengatakan *“tak ada gading yang tak retak, tak ada manusia yang sempurna karena pemilik kemsempurnaan sesungguhnya adalah Tuhan pencipta alam semesta”*, demikian pula halnya dalam penulisan tesis ini. Untuk itu, saran serta

kritikan yang bersifat membangun senantiasa penulis nantikan untuk penyempurnaan karya tulis ini. Semoga tesis ini kelak dapat memberikan kontribusi yang positif untuk pengembangan ilmu Pengetahuan Akademis secara luas, kepolisian dan instansi pemerintah terkait, semoga Tuhan Yang Maha Kuasa dan Pengasih memberikan kekuatan dan kesuksesan kepada kita semua, Amin.

Demikianlah kata pengantar dari penulis, semoga dapat bermanfaat bagi diri penulis maupun bagi pihak-pihak yang membacanya.

Jakarta, Juli 2011
Penulis

Bambang Hari Wibowo, S.IK.



ABSTRAK

Nama : Bambang Hari Wibowo,S.IK.
NPM : 0906595176
Program Studi : Pasca Sarjana Kajian Ilmu Kepolisian
Judul Tesis : Penyidikan Kecelakaan Lalu Lintas di Wilayah Hukum Polda Metro Jaya
Isi Abstrak : 91 halaman + lampiran

Seiring dengan upaya untuk melakukan peningkatan pelayanan kepada masyarakat, Kepolisian Republik Indonesia khususnya Direktorat Lalu Lintas melalui program unggulannya yaitu penegakkan hukum dengan elektronik atau *Electronic Law Enforcement* (ELE) menggunakan program (*software*) PC Rect dan PC Crash dalam proses penyidikan kecelakaan lalu lintas yang sebagai outputnya mengacu pada peran dan fungsi polisi dalam menangani permasalahan di bidang lalu lintas sebagai salah satu sarana edukasi bagi masyarakat agar terbentuk transformasi *mindset* masyarakat yang memiliki budaya tertib berlalulintas.

Penyidikan dibidang Lalu Lintas dengan menggunakan peralatan elektronik atau *Electronic Law Enforcement* (ELE) ini telah memiliki dasar hukum yang jelas dalam sistem peradilan Indonesia yaitu pada Pasal 272 Undang - Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 310 sampai dengan Pasal 315 Undang - Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Pasal 1 angka 1 dan angka 4, Pasal 5 dan Pasal 44 Undang - Undang Nomor 11 Tahun 2008 Tentang Informasi dan Transaksi Elektronik. Hasil akhir berupa informasi elektronik dan dokumen elektronik dari peralatan elektronik tersebut dapat dijadikan sebagai alat bukti yang sah di pengadilan.

Metode Penelitian yang dilakukan oleh penulis adalah dengan menggunakan metode kualitatif dimana memusatkan perhatian kepada prinsip-prinsip umum yang mendasari perwujudan satuan-satuan gejala yang ada di dalam kehidupan manusia. Metode penulisan yang digunakan oleh penulis dalam penulisan ini adalah metode deskriptif analistis dan yuridis normatif.

Penulis berharap tesis ini dapat digunakan sebagai acuan untuk membangun Polantas masa depan yang merupakan janji atau akuntabilitas kepada publik yang unggul dalam hal sumber daya manusia, data, program, jejaring, sarana prasarana, teknologi informasi, dan operasional yang dapat dijabarkan bahwa para petugas-petugas Polantas profesional, cerdas, bermoral, modern, patuh hukum, dan akuntabel.

ABSTRACT

Name : Bambang Hari Wibowo,Sik
NPM : 0906595176
Study Program : Post Graduate in Police Science Study (Kajian Ilmu Kepolisian)
Thesis title : Traffic Accident Investigation under the Jurisdiction of Polda Metro Jaya
Content : 91 pages + annex

The main idea for increasing services to the community in particular the Traffic Directorate of Polda Metro Jaya, tried to develop a new scheme of traffic investigation using the latest application of “PC Rect” and “PC Crash” software as an output for better role and functions of Indonesian National Police to eliminate the problems, educating the community and in order to transform the mindset of the community.

The Implementation of the traffic investigation with electronic devices had legal basis in the justice system in Indonesia that is in Article 272 the law No. 22 Year 2009 on Traffic and Transportation, Article 310 until Article 315 the law No. 22 Year 2009 on Traffic and Transportation and Article 1 number 1 and number 4, Article 5 and Article 44 the law No. 11 Year 2008 on the Information and Electronic Transactions. The conclusion is electronic information and electronic documents from electronic devices can be used as valid evidence in Indonesian court.

This thesis research is using qualitative methods. The qualitative research focused on the general principles which qualify as the basis in shaping tendencies units within human life. The writing method used by the writer in writing is descriptive and analytical of judicial normative.

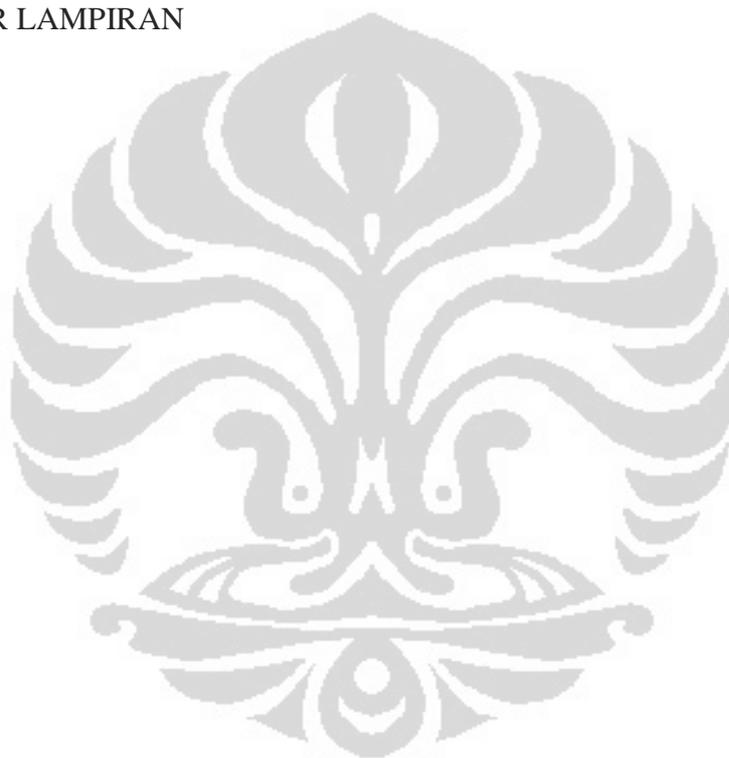
The writer hopes that this thesis can be used as reference for the future of traffic policeman who is accountable to the public , qualified human resources with data, programs, networks, infrastructure, information technology, and operations which is create the professional traffic policeman , with intelligent, moral, modern, law-abiding, and accountable.

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS.....	iii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iv
KATA PENGANTAR	v
KATA PERNYATAAN PUBLIKASI.....	viii
ABSTRAK	ix
DAFTAR ISI.....	xi
DAFTAR TABEL DAN GAMBAR.....	xiv
BAB I : PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang Permasalahan	1
1.2 Masalah Penelitian	5
1.3 Tujuan dan Kegunaan Penelitian	6
1.4 Kerangka Pemikiran.....	7
1.5 Metode Penelitian.....	9
1.6 Tata Urut Penulisan.....	11
BAB II : TINJAUAN PUSTAKA.....	14
2.1 Sistem Penegakan Hukum	14
2.2 Sistem Peradilan Pidana.....	15
2.3 Sistem Penyidikan Perkara Pidana.....	20
2.4 Sistem Pembuktian.....	33
BAB III : GAMBARAN UMUM KECELAKAAN LALU LINTAS DI WILAYAH HUKUM POLDA METRO JAYA	39
3.1 Gambaran Umum Kecelakaan Lalu Lintas di Wilayah Hukum Polda Metro Jaya	39
3.2 Faktor-Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas	42

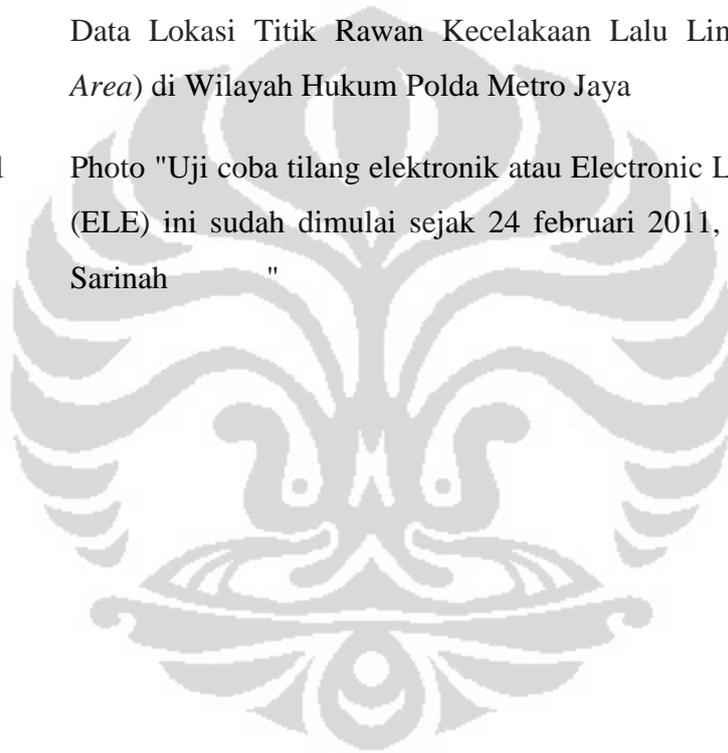
BAB IV :	PENERAPAN PENEGAKAN HUKUM DENGAN ELEKTRONIK ATAU <i>ELECTRONIC LAW ENFORCEMENT</i> (ELE) DALAM PROSES PENYIDIKAN KECELAKAAN LALU LINTAS OLEH DITLANTAS POLDA METRO JAYA MENGGUNAKAN PROGRAM (SOFTWARE) PC RECT DAN PC CRASH.....	52
4.1	Penyidikan Kecelakaan Lalu Lintas oleh Ditlantas Polda Metro Jaya.....	52
4.1.1	Proses Penyidikan Kecelakaan Lalu Lintas Oleh Ditlantas Polda Metro Jaya Saat Ini	54
4.1.2	Penyidikan Kecelakaan Lalu Lintas Dengan Menggunakan Peralatan Elektronik (Program <i>Software</i> PC Rect dan PC Crash).	58
4.2	Alat Bukti Elektronik (Hasil Gambar PC Rect dan Hasil PC Crash Berupa Simulasi Visual Gambar 3D) Dalam Pembuktian Pidana.....	61
4.2.1	Pemanfaatan Teknologi Informasi dan Komunikasi Dalam Pembuktian Perkara Pidana Pada Umumnya.....	64
4.2.2	Sinkronisasi PC Rect dan PC Crash dalam Penyidikan Kecelakaan Lalu Lintas Menggunakan Peralatan Elektronik atau <i>Electronic Law Enforcement</i> (ELE) oleh Ditlantas Polda Metro Jaya.....	66
4.3	Korelasi Antara Penyidikan dan Penuntutan.....	68
BAB V :	ANALISA DAN PEMBAHASAN.....	71
5.1	Rencana Penerapan Penyidikan Kecelakaan Lalu Lintas Oleh Ditlantas Polda Metro Jaya Dengan Penggunaan Program PC Rect dan PC Crash	71

5.2 Kedudukan Program PC Crash (Simulasi Visual Gambar 3D) Pada Pembuktian di Pengadilan Dalam <i>Criminal Justice Systems</i>	78
BAB VI : PENUTUP	84
6.1 Kesimpulan	84
6.2 Saran.....	85
DAFTAR PUSTAKA	87
DAFTAR LAMPIRAN	



DAFTAR TABEL DAN GAMBAR

- Tabel 1 Lokasi CCTV yang telah terpasang di DKI Jakarta
- Tabel 2 Lokasi CCTV yang telah terpasang di NTMC PMJ
- Tabel 3 Data Pelanggaran Lintas Tahun 2008 - 2011 Ditlintas Polda Metro Jaya
- Tabel 4 Data Laka Lintas Tahun 2008 - 2010 Ditlintas Polda Metro Jaya
- Tabel 5 Data Lokasi Titik Rawan Kecelakaan Lalu Lintas (*Black Spot Area*) di Wilayah Hukum Polda Metro Jaya
- Gambar 1 Photo "Uji coba tilang elektronik atau Electronic Law Enforcement (ELE) ini sudah dimulai sejak 24 februari 2011, di Traffic Light Sarinah "



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Permasalahan

Pengertian dari transportasi adalah pemindahan manusia, hewan atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sebuah wahana yang digerakkan oleh manusia dan atau mesin. Transportasi digunakan untuk memudahkan manusia dalam melakukan aktifitas sehari-hari. Timbulnya transportasi berdasarkan pada persoalan; pertama, kebutuhan manusia akan barang, jasa dan informasi dalam proses kehidupannya. Kedua, barang, jasa dan informasi tidak berada dalam satu kesatuan dengan tempat tinggalnya. Dua hal pokok tersebut menyebabkan terjadinya arus manusia, barang dan informasi dari suatu zona asal menuju ke zona tujuan melalui berbagai prasarana untuk memenuhi kebutuhan hidup manusia. (Budiarto dan Mahmudah, 2007: 1). Alat transportasi dibagi menjadi 3 (tiga) bagian, yaitu transportasi darat, transportasi laut dan transportasi udara.

Transportasi darat merupakan salah satu sektor teknologi yang terus mengalami perkembangan dan perubahan. Hal ini dapat dilihat dari jumlah dan jenis kendaraan yang semakin banyak dan arus lalu lintas yang dari hari ke hari semakin padat. Inovasi dalam bidang ini berjalan terus-menerus seiring dengan kebutuhan manusia akan daya jangkau dan jelajah yang semakin besar. Pertambahan penduduk yang disertai peningkatan perekonomian, maka tingkat mobilitas orang maupun barang akan meningkat pula keadaan ini harus diimbangi dengan penyediaan sarana prasarana transportasi yang memadai. Dapat dikatakan pertumbuhan penduduk mempunyai dampak langsung terhadap kebutuhan sarana dan prasarana transportasi. Sarana transportasi melalui darat merupakan transportasi yang lebih dominan dibandingkan dengan transportasi laut dan udara.

Kebutuhan akan transportasi adalah faktor utama dari meningkatnya kemacetan. Usaha-usaha untuk mengingatkan akan terbatasnya bahan bakar minyak tidak dapat menjadi penyelesaian dari permasalahan kemacetan tersebut.

Tamin (1997:4) menyatakan terbatasnya bahan bakar minyak (BBM) secara temporer bukanlah permasalahan yang parah, tetapi peningkatan arus lalu lintas serta kebutuhan akan transportasi telah menghasilkan kemacetan, penundaan, kecelakaan dan permasalahan lingkungan yang sudah berada di atas ambang batas.

Permasalahan lalu lintas yang semakin meningkat akan sangat berdampak terhadap jalannya roda perekonomian dan pembangunan yang hendak dicapai oleh Negara kita. Permasalahan lalu lintas yang akan dibahas oleh penulis adalah mengenai penerapan penyidikan kecelakaan lalu lintas oleh Ditlantas Polda Metro Jaya menggunakan program (*software*) PC Rect dan PC Crash.

Dalam menyikapi permasalahan lalu lintas yang ada pada saat ini, cara konvensional dipandang sudah tidak sesuai lagi dan butuh pembaharuan, untuk itu Ditlantas Polda Metro Jaya pada bulan Februari 2011 mengenalkan program unggulan berupa penegakan hukum lalu lintas menggunakan peralatan elektronik atau *Electronic Law Enforcement (ELE)*.

Seiring dengan kemajuan jaman, pemanfaatan dan penggunaan peralatan elektronik dalam penegakan hukum atau *Electronic Law Enforcement (ELE)* menjadi suatu kebutuhan yang diharapkan dapat memberikan manfaat dari aspek kepastian hukum yang pada akhirnya diharapkan tercapai tujuan dari sebuah sistem hukum itu sendiri yaitu tegaknya keadilan. Tujuan yang ingin dicapai dari adanya penegakan hukum dengan elektronik atau (*Electronic Law Enforcement*) untuk menunjukkan kepada masyarakat pengguna jalan raya bahwa petugas-polantas profesional, cerdas, bermoral, modern, patuh hukum dan akuntabel.

Bentuk dari penerapan program unggulan ini dibagi menjadi dua yaitu penindakan pelanggaran dibidang lalu lintas dan penyidikan kecelakaan lalu lintas. Untuk kegiatan penindakan pelanggaran dibidang lalu lintas digunakan peralatan elektronik berupa tilang elektronik berbentuk alat sensor sinar laser yang secara otomatis dapat mendeteksi pengemudi yang melakukan pelanggaran terhadap lampu merah, *stop line*, dan *yellow box* yang secara otomatis terekam

oleh kamera CCTV yang telah terpasang di dua ratus sepuluh (210) lokasi yang tersebar di Jabodetabek dan Banten. Kemudian untuk Penyidikan Kecelakaan Lalu Lintas dengan menggunakan program (*software*) PC Rect dan PC Crash (Data terlampir).

Pemberlakuan sistem Penindakan Pelanggaran dibidang Lalu Lintas dengan menggunakan peralatan elektronik atau *Electronic Law Enforcement (ELE)* dengan bentuk pelaksanaan kegiatan tilang elektronik, uji coba kegiatan ini sudah dimulai sejak 24 Februari 2011 yang lalu, sedangkan untuk Penyidikan Kecelakaan Lalu Lintas dengan menggunakan Program (*software*) PC Rect dan PC Crash saat ini belum diterapkan oleh Ditlantas Polda Metro Jaya.

Penindakan pelanggaran dengan menggunakan peralatan elektronik atau *Electronic Law Enforcement (ELE)* merupakan sebuah sistem elektronik yang dapat digunakan untuk memudahkan aspek pengawasan dan penegakan hukum lalu lintas. Alat sensor penindakan pelanggaran di bidang lalu lintas bentuk fisiknya saat ini dapat kita jumpai di beberapa persimpangan jalan protokol di Jakarta.

Cara kerja dari sistem alat sensor ini adalah berupa alat sensor yang dilengkapi dengan sinar laser khusus berwarna hijau dengan pancaran tepat sejajar garis putih batas berhenti kendaraan . Salah satu contoh keunggulan dari sistem sensor ini adalah siapa pun yang melanggar atau melewati sinar laser tersebut akan langsung terfoto melalui alat rekam CCTV yang telah terpasang, yang kemudian data ini akan dikirim ke Pusat *Traffic And Management Control (TMC)* Polda Metro Jaya. Data yang masuk ke TMC Polda Metro Jaya dapat digunakan sebagai alat bukti bagi petugas untuk diserahkan ke alamat rumah sang pelanggar berupa surat tilang, kemudian alat bukti rekaman CCTV dapat dijadikan sebagai Alat Bukti yang sah di Pengadilan. Contoh penempatan alat sensor dan CCTV adalah di perempatan jalan Sarinah-Thamrin (Gambar terlampir).

Penyelenggaraan sistem ini juga bertujuan untuk menghindari terjadinya kontak langsung antara pemakai jalan dengan Polantas sehingga dapat meminimalisir potensi kolusi diantara pemakai jalan dengan petugas Polantas di

lapangan. Sistem ini diharapkan dapat memberikan kepastian berupa transparansi publik terhadap kinerja Polantas, sehingga pada akhirnya akan meningkatkan kepercayaan masyarakat terhadap jajaran penegak hukum khususnya pihak Kepolisian Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya .

Penerapan sistem Penindakan Pelanggaran dibidang Lalu Lintas dengan menggunakan peralatan elektronik atau *Electronic Law Enforcement (ELE)* ini telah memiliki dasar hukum yang jelas, yakni tepatnya pada Pasal 272 Undang - Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pada penjelasan Pasal 272 Ayat (1) disebutkan bahwa yang dimaksud dengan ”peralatan elektronik” adalah alat perekam kejadian untuk menyimpan informasi sedangkan dasar hukum untuk Penyidikan Kecelakaan Lalu Lintas tertuang didalam Pasal 310 sampai dengan Pasal 315 Undang - Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Sesuai dengan uraian pada Pasal 272 Undang - Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Pasal 310 sampai dengan Pasal 315 Undang - Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diatas menegaskan bahwa penindakan pelanggaran dibidang lalu lintas dan penyidikan kecelakaan lalu lintas menggunakan peralatan Elektronik *atau Electronic Law Enforcement (ELE)* dapat diterapkan dalam sistem peradilan Indonesia. Hasil akhir berupa informasi elektronik dan dokumen elektronik dari peralatan elektronik tersebut dapat dijadikan sebagai alat bukti yang sah di pengadilan.

Informasi elektronik dan dokumen elektronik sebagai alat bukti di pengadilan juga diatur pada Undang - Undang Nomor 11 Tahun 2008 Tentang Informasi dan Transaksi Elektronik, yaitu pada Pasal 1 angka 1 dan angka 4, Pasal 5 dan Pasal 44 Undang - Undang Nomor 11 Tahun 2008 Tentang Informasi dan Transaksi Elektronik.

Dalam hukum acara pidana mengenai Pembuktian dan Putusan dalam Acara Pemeriksaan Biasa diatur dalam Pasal 183 dan Pasal 184 Undang - Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana.

Setiap kecelakaan pasti diawali oleh terjadinya pelanggaran oleh karena itu dalam penerapan sistem peradilan Indonesia, dokumen elektronik dan informasi elektronik yang dijadikan Alat bukti mulai dari tingkat pemeriksaan, penuntutan dan persidangan dapat dijadikan sebagai bukti petunjuk untuk menambah keyakinan Hakim dalam memutuskan sebuah perkara kecelakaan lalu lintas.

Penerapan *Electronic Law Enforcement (ELE)* sebagai upaya untuk memahami lalu lintas sebagai cermin modernitas¹ terhadap kegiatan penindakan pelanggaran bidang lalu lintas, berkesinambungan dan didukung dengan Informasi Teknologi (IT)². Faktor-faktor yang berpengaruh terhadap terjadinya kecelakaan lalu lintas, yakni faktor manusia (pengemudi), faktor kendaraan, faktor jalan dan faktor lingkungan. Faktor manusia (pengemudi) merupakan faktor utama, sehingga alat perekam kejadian yang menyimpan informasi terhadap kecelakaan lalu lintas sangat efektif untuk menindak pelaku kecelakaan lalu lintas yang kemudian akan menumbuhkembangkan kesadaran berlalu lintas dengan aman dan tertib sebagai salah satu bagian edukasi bagi masyarakat pengguna jalan raya.

Penyidikan kecelakaan lalu lintas menggunakan Program (*software*) PC Rect dan PC Crash adalah upaya modernisasi pelayanan dan kinerja penyidik Laka Lintas dalam hal penegakan hukum kasus-kasus kecelakaan Lalu Lintas. Berdasarkan penjelasan diatas maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul Penyidikan Kecelakaan Lalu Lintas di Wilayah Hukum Polda Metro Jaya.

1.2 Masalah Penelitian

Dalam penelitian tesis ini, penulis merumuskan masalah penelitiannya yakni sebagai berikut :

¹ **modernisasi** mo.der.ni.sa.si

[n] proses pergeseran sikap dan mentalitas sbg warga masyarakat untuk dapat hidup sesuai dng tuntutan masa kini (sumber : Kamus Besar Bahasa Indonesia).

² Kerangka Dasar Blue Print Korps Lalu Lintas “Pendekatan dalam Memahami Lalu Lintas”.

Bagaimanakah penerapan penegakan hukum dengan elektronik atau *Electronic Law Enforcement* (ELE) dalam proses penyidikan kecelakaan lalu lintas oleh Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya ?

1.3 Tujuan dan Kegunaan Penelitian.

1. Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk menjelaskan bagaimana penerapan penegakan hukum dengan elektronik atau *Electronic Law Enforcement* (ELE). Penegakan hukum dengan elektronik atau *Electronic Law Enforcement* (ELE) dalam proses penyidikan oleh Ditlantas Polda Metro Jaya menggunakan program (*software*) PC Rect dan PC Crash, yang pada akhirnya bertujuan untuk menunjukkan kepada publik bahwa petugas-petugas Polantas profesional, cerdas, bermoral, modern, patuh hukum dan akuntabel³.

2. Kegunaan Penelitian

a. Manfaat Akademis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan penjelasan mengenai Penegakan hukum dengan elektronik atau *Electronic Law Enforcement* (ELE) dalam proses penyidikan oleh Ditlantas Polda Metro Jaya menggunakan program (*software*) PC Rect dan PC Crash.

Adanya berbagai permasalahan penyidikan kecelakaan lalu lintas saat ini, dan berdasarkan data jumlah angka kecelakaan lalu lintas dari tahun 2008 sampai tahun 2010 dan jumlahnya akan terus meningkat setiap tahunnya maka penulis berharap penerapan Penegakan hukum dengan elektronik atau *Electronic Law Enforcement* (ELE) dalam proses penyidikan oleh Ditlantas Polda

³ Ibid

Metro Jaya menggunakan program (*software*) PC Rect dan PC Crash dapat dijadikan sebagai sumbangan akademis terhadap Ilmu Kepolisian Negara Republik Indonesia.

b. Manfaat Praktis

Dapat memberikan masukan dan manfaat bagi :

- 1) Pemerintah, sebagai bahan masukan dan pertimbangan bagi para penegak hukum khususnya pihak kepolisian, kejaksaan dan kehakiman, bahwa penegakan hukum dengan elektronik atau *Electronic Law Enforcement* (ELE) dalam proses penyidikan oleh Ditlantas Polda Metro Jaya menggunakan program (*software*) PC Rect dan PC Crash telah memiliki dasar hukum yang jelas pada sistem peradilan Indonesia;
- 2) Masyarakat luas, sebagai bentuk dari peningkatan kemampuan penyidik lalu lintas dalam hal penyidikan kecelakaan lalu lintas sekaligus memberikan kepastian hukum dan sebagai sarana edukasi bagi masyarakat pengguna jalan untuk lebih meningkatkan kesadaran serta pengetahuannya dalam berlalu lintas.

1.4 Kerangka Pemikiran

Dalam menyusun kerangka pemikiran ini, penulis berusaha mengalirkan jalan pikiran menurut kerangka yang logis atau menurut *logical construct*. Hal ini tidak lain dari mendudukan perkara masalah yang diteliti (diidentifikasi) dalam kerangka teoritis yang relevan dan mampu menangkap, menerangkan, serta menunjukkan perspektif terhadap masalah itu. Upaya ditujukan untuk menjawab atau menerangkan pertanyaan penelitian yang diidentifikasi.

Cara berpikir (nalar) ke arah memperoleh jawaban terhadap masalah yang diidentifikasi ialah dengan penalaran deduktif. Cara penalaran deduktif ialah cara penalaran yang berangkat dari hal yang umum (*general*) kepada hal-hal yang khusus (spesifik). Hal-hal yang umum ialah teori atau dalil atau hukum, sedangkan hal yang bersifat khusus (spesifik) tidak lain adalah masalah yang diidentifikasi.

Berangkat dari permasalahan yang ada, kerangka pemikiran penulis dalam menyusun tesis ini, diharapkan dapat memberikan input dalam hal peningkatan kemampuan pelayanan penyidik lalu lintas kepada masyarakat. Peningkatan kemampuan ini diaplikasikan dengan bentuk kegiatan penegakan hukum dengan elektronik atau *Electronic Law Enforcement (ELE)* dalam proses penyidikan oleh Ditlantas Polda Metro Jaya menggunakan program (*software*) PC Rect dan PC Crash yang sebagai outputnya mengacu pada peran dan fungsi polisi dalam menangani permasalahan di bidang lalu lintas sebagai salah satu sarana edukasi bagi masyarakat agar terbentuk transformasi *mindset* masyarakat yang memiliki budaya tertib berlalulintas.

Budaya tertib berlalulintas bila dikaitkan dengan aspek keselamatan lalu lintas sesuai dengan pasal 203 Undang - Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pemerintah bertanggung jawab atas terjaminnya keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, hal ini berpedoman pada rencana umum nasional keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan (RUNK) yang kemudian bila ditinjau dari aspek pengawasan keamanan dan keselamatan lalu lintas angkutan jalan sesuai dengan pasal 206 Undang - Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam hal audit bidang keamanan lalu lintas dan angkutan jalan pelaksanaannya dilaksanakan oleh auditor independen yang ditentukan oleh Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia, mengenai kegiatan inspeksi keamanan bidang lalu lintas dan angkutan jalan pelaksanaannya dilaksanakan secara periodik berdasarkan skala prioritas oleh Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Mengacu pada alur pikir penulis diatas diharapkan hasil dari penyusunan tesis ini dapat digunakan sebagai acuan untuk membangun Polantas masa depan

(5 – 10 tahun) yang merupakan janji atau akuntabilitas kepada publik yang unggul sumber daya manusia, data, program, jejaring, sarana prasarana, teknologi informasi, dan operasional yang dapat dijabarkan bahwa para petugas-petugas polantas profesional, cerdas, bermoral, modern, patuh hukum, dan akuntabel.⁴

1.5 Metode Penelitian

Pendekatan penelitian yang digunakan dalam tesis ini dengan menggunakan metode kualitatif. Penelitian kualitatif memusatkan perhatian kepada prinsip-prinsip umum yang mendasari perwujudan satuan-satuan gejala yang ada di dalam kehidupan manusia. Disamping itu peneliti menempatkan diri dan berperan sebagai pelaku yang diteliti untuk memperoleh pemahaman yang tinggi terhadap yang diamati, dialami, dan dirasakan oleh para informan yang diteliti.

Metode penulisan yang digunakan oleh penulis dalam penulisan ini adalah metode deskriptif analitis yaitu menggambarkan peraturan perundang - undangan yang berlaku dikaitkan dengan teori-teori hukum dalam praktik pelaksanaannya yang menyangkut permasalahan yang diteliti.

Metode pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode yuridis normatif yaitu penelitian hukum yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka atau yang disebut dengan data sekunder berupa hukum positif dan bagaimana penerapan penegakan hukum dengan elektronik atau *Electronic Law Enforcement* (ELE) dalam proses penyidikan oleh Ditlantas Polda Metro Jaya menggunakan program (*software*) PC Rect dan PC Crash dari aspek hukum yang terkait termasuk fungsi penyidikan dan hukum pembuktiannya.

Sedangkan penelitian normatif itu sendiri dilakukan melalui penelitian terhadap asas-asas hukum dan penelitian penerapan hukum dalam pelaksanaan praktik penegakan hukum dengan elektronik atau *Electronic Law Enforcement*

⁴ Ibid

(ELE) dalam proses penyidikan oleh Ditlantas Polda Metro Jaya menggunakan program (*software*) PC Rect dan PC Crash dan aspek hukum yang terkait termasuk fungsi penyidikan dan hukum pembuktiannya.

Penelitian ini dilakukan melalui beberapa tahap sebagai berikut yaitu penelitian kepustakaan, yaitu dengan mengumpulkan sumber data sekunder yang terdiri dari bahan-bahan hukum primer berupa peraturan perundang - undangan nasional, bahan-bahan hukum sekunder yaitu bahan yang erat hubungannya dengan bahan hukum primer dan dapat membantu menganalisis bahan hukum primer, seperti: tulisan para ahli, buku-buku yang berkaitan, dan lain sebagainya. Dan bahan-bahan hukum tertier, yaitu bahan yang memberikan informasi tentang bahan hukum primer dan sekunder, antara lain artikel, majalah, dan koran.

Sedangkan data penelitian yang ada dikumpulkan oleh penulis dengan teknik sebagai berikut: pertama, data kepustakaan dan dokumen. Data kepustakaan meliputi bahan-bahan kepustakaan berupa bahan atau sumber primer (Soekanto dan Mamudji, 1985 : 34). Bahan atau sumber primer ini terdiri dari buku-buku, kertas kerja koperensi, lokakarya, seminar, dan simposium, laporan-laporan penelitian, majalah, disertasi atau tesis, dan sebagainya yang erat kaitannya dengan masalah penelitian guna mendapatkan landasan teoritis dan memperoleh informasi dalam bentuk ketentuan formal dan melalui naskah resmi yang ada.

Data dokumen pemerintah terdiri dari bahan-bahan hukum primer, sekunder, dan tersier (Soekanto, 1986 : 52) diantaranya peraturan perundang - undangan, yurisprudensi dan putusan-putusan pengadilan, rancangan undang - undang, laporan resmi pemerintah, dan sebagainya sepanjang dianggap relevan dengan topik yang diteliti. Kedua, data lapangan dalam penelitian ini diperoleh dan dikumpulkan dengan menggunakan teknik komunikasi (Nawawi, 1995 : 110) yaitu melalui kontak atau hubungan pribadi antara pengumpul data dengan sumber data (responden). Teknik komunikasi dilakukan dengan wawancara (*interview*) sebagai alat pengumpul data. Wawancara dilakukan dengan menggunakan pedoman wawancara yang telah disiapkan terlebih dahulu. Data

lapangan dapat menjadi data primer diperoleh melalui wawancara populasi dibatasi secara profesional.

Dalam mencari data mengenai berbagai hal yang terkait dengan objek penelitian, peneliti memilih lokasi penelitian di wilayah hukum Polda Metro Jaya, hal ini didasarkan atas pertimbangan bahwa terjadinya angka kecelakaan lalu lintas terjadi di wilayah hukum Polda Metro Jaya.

1.6 Tata Urut Penulisan

BAB I : PENDAHULUAN

Merupakan bagian awal penulisan tesis, yang menguraikan tentang latar belakang, masalah penelitian, tujuan dan kegunaan penelitian, kerangka pemikiran, metode penelitian, terakhir dalam bab ini adalah tata urut atau sistematika penulisan.

BAB II : TINJAUAN PUSTAKA

Pada bab ini penulis menjelaskan mengenai teori-teori yang terkait dengan permasalahan seperti teori sistem penegakan hukum, sistem peradilan pidana, sistem penyidikan perkara pidana, sistem pembuktian.

BAB III : GAMBARAN UMUM KECELAKAAN LALU LINTAS DI WILAYAH HUKUM POLDA METRO JAYA

Pada bab ini penulis menyajikan data-data yang terkait dengan gambaran umum mengenai kecelakaan lalu lintas pada wilayah hukum Polda Metro Jaya.

BAB IV : PENERAPAN PENEGAKAN HUKUM DENGAN ELEKTRONIK ATAU ELECTRONIC LAW ENFORCEMENT (ELE) DALAM PROSES

PENYIDIKAN KECELAKAAN LALU LINTAS OLEH DITLANTAS POLDA METRO JAYA MENGGUNAKAN PROGRAM (SOFTWARE) PC RECT DAN PC CRASH.

Dalam bab ini dijelaskan tentang penyidikan kecelakaan lalu lintas pada saat ini oleh Ditlantas Polda Metro Jaya dan penyidikan kecelakaan lalu lintas dengan menggunakan program (software) PC Rect dan PC Crash.

Bab ini juga menjelaskan tentang alat bukti elektronik (hasil gambar PC Rect dan PC Crash) berupa Simulasi Visual gambar 3D dalam pembuktian pidana dan pemanfaatan teknologi informasi dan komunikasi dalam pembuktian perkara pidana kasus kecelakaan lalu lintas. Terakhir dalam bab ini disampaikan sinkronisasi antara PC Rect dan PC Crash dalam rangka Penegakan Hukum dengan elektronik atau *Electronic Law Enforcement (ELE)* serta korelasi antara penyidikan dan penuntutan.

BAB V : ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Bab ini merupakan lanjutan dari bab-bab selanjutnya dengan analisis lebih lanjut tentang penerapan Penegakan Hukum dengan elektronik atau *Electronic Law Enforcement (ELE)* dalam proses penyidikan kecelakaan lalu lintas oleh Ditlantas Polda Metro Jaya menggunakan Program PC Rect dan PC Crash. Selanjutnya penulis menganalisis tentang kedudukan PC Rect dan PC Crash sebagai alat bukti yang sah di pengadilan dalam *Criminal Justice Systems*.

BAB VI : PENUTUP

Merupakan bagian akhir penulisan tesis, yang berisikan kesimpulan yang menjawab pokok permasalahan penelitian dan saran penulis.



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Sistem Penegakan Hukum

Penegakan hukum atau yang dalam bahasa populernya sering disebut dengan istilah *law enforcement*, merupakan ujung tombak agar tercipta tatanan hukum yang baik dalam masyarakat. Soerjono Soekanto, (1986 : 2) memberikan istilah penegakan hukum, sebagaimana tercantum di bawah ini, yakni:

"Kegiatan menyasikan hubungan nilai-nilai yang terjabarkan di dalam kaidah-kaidah yang mantap dan mengejawantah dan sikap tindak sebagai rangkaian penjabaran nilai tahap akhir, untuk menciptakan, memelihara, dan mempertahankan kedamaian pergaulan hidup."

Pendapat yang sama diberikan juga oleh Munir Fuady (2002:39), yakni sebagai berikut:

"Sebenarnya yang dimaksud dengan penegakan hukum tidak lain dari segala daya upaya untuk menjabarkan kaidah-kaidah hukum ke dalam kehidupan masyarakat, sehingga dengan demikian dapat terlaksananya tujuan hukum dalam masyarakat berupa perwujudan nilai-nilai keadilan, kesebandingan, kepastian hukum, perlindungan hak, ketertiban, kebahagiaan masyarakat, dan lain-lain."

Penegakan hukum pada dasarnya berkaitan dengan upaya untuk menerapkan hukum terhadap peristiwa-peristiwa hukum atau penyimpangan dan pelanggaran terhadap hukum yang berlaku di masyarakat. Penegakan hukum harus mewujudkan jaminan kepastian hukum dan keadilan bagi para pihak yang berkonflik. Disini dibutuhkan aparat penegak hukum yang profesional, berkualitas, berintegritas moral yang tinggi, dan bebas dari pengaruh pihak manapun. Menurut Soerjono Soekanto (1986:2), faktor-faktor yang mempengaruhi penegakan hukum adalah sebagai berikut:

- a. Faktor hukumnya sendiri (termasuk faktor undang-undang).
- b. Faktor penegak hukum (dimasukkan di sini, baik para pembentuk maupun penerap hukum).
- c. Faktor sarana atau fasilitas yang mendukung penegakan hukum.
- d. Faktor masyarakat, yakni masyarakat di mana hukum tersebut diterapkan.
- e. Faktor kebudayaan, yakni sebagai hasil karya, cipta, dan karsa yang didasarkan pada karsa manusia di dalam pergaulan hidup.

Dari kutipan-kutipan tersebut di atas menunjukkan faktor penegak hukum merupakan salah satu faktor yang mesti selalu dibenahi jika kita menginginkan agar suatu penegakan hukum dapat dilakukan dengan benar dan baik.

2.2 Sistem Peradilan Pidana

Berlakunya KUHAP telah menimbulkan perubahan fundamental, baik secara konseptual maupun secara implementasi terhadap tata cara penyelesaian perkara pidana di Indonesia.

Apabila ditelaah secara teliti isi ketentuan dalam KUHAP, maka sistem peradilan pidana di Indonesia terdiri dari komponen Kepolisian, Kejaksaan, Pengadilan Negeri dan Lembaga Pemasyarakatan sebagai aparat penegak hukum. Keempat aparat ini memiliki hubungan sangat erat satu sama lain dan saling menentukan.

Sistem peradilan pidana di sini dimaksudkan adalah suatu rangkaian antar unsur atau faktor yang saling terkait satu dengan yang lainnya sehingga menciptakan suatu mekanisme sedemikian rupa sehingga sampai tujuan dari sistem tersebut. Adapun tujuan dari sistem peradilan pidana tersebut adalah untuk mencapai suatu masyarakat yang terbebas dari kejahatan, menghilangkan kejahatan dan bukan kejahatannya.

Sebagaimana diketahui bahwa peradilan pidana merupakan sebagai suatu sistem, maka berkaitan dengan teori sistem ini, Satjipto (1996:48) mendefinisikan sistem sebagai berikut:

“Sistem adalah suatu kesatuan yang bersifat kompleks, yang terdiri atas bagian-bagian yang berhubungan satu sama lain. Pemahaman yang demikian itu hanya menekankan pada ciri keterhubungan dari bagian-bagiannya, tetapi mengabaikan cirinya yang lain, yaitu bahwa bagian-bagian tersebut bekerja secara aktif untuk mencapai tujuan pokok dari kesatuan tersebut.”

Lebih lanjut, Shrode & Voich (Satjipto, 1996 : 48) menyatakan bahwa pengertian dasar yang terkandung dalam sistem tersebut adalah sebagai berikut:

- a. Sistem itu berorientasi pada tujuan.
- b. Keseluruhan adalah lebih dari sekadar jumlah dari bagian-bagiannya (*wholism*).
- c. Suatu sistem berorientasi dengan sistem yang lebih besar, yaitu lingkungannya (keterbukaan sistem).
- d. Bekerjanya bagian-bagian dari sistem itu menciptakan sesuatu yang berharga (transformasi).
- e. Masing-masing bagian harus cocok satu sama lain (keterhubungan).
- f. Ada kekuatan pemersatu yang mengikat sistem itu (mekanisme kontrol).

Selanjutnya, Fuller (Satjipto,1996:48) mengajukan suatu pendapat untuk mengukur apakah kita pada suatu saat dapat berbicara mengenai adanya suatu sistem hukum. Ukuran tersebut diletakkannya pada delapan asas yang dinamakan "*principle of legality*", yaitu:

- a. Suatu sistem hukum harus mengandung peraturan-peraturan, yang dimaksud di sini adalah bahwa ia tidak boleh mengandung sekadar keputusan-keputusan yang bersifat *ad hoc*.
- b. Peraturan-peraturan yang telah dibuat itu harus diumumkan.
- c. Tidak boleh ada peraturan yang berlaku surut, oleh karena apabila yang demikian itu tidak ditolak, peraturan itu tidak bisa dipakai untuk menjadi pedoman tingkah laku. Membolehkan pengaturan secara berlaku surut berarti merusak integritas peraturan yang ditujukan untuk berlaku bagi waktu yang akan datang.
- d. Peraturan-peraturan harus disusun dalam rumusan yang bisa dimengerti.
- e. Suatu sistem tidak boleh mengandung peraturan-peraturan yang bertentangan satu sama lain.
- f. Peraturan-peraturan tidak boleh mengandung tuntutan yang melebihi apa yang dapat dilakukan.
- g. Tidak boleh ada kebiasaan untuk sering mengubah peraturan sehingga menyebabkan seorang akan kehilangan orientasi.
- h. Harus ada kecocokan antara peraturan yang diundangkan dan pelaksanaannya sehari-hari.

Lebih lanjut, Fuller menyatakan bahwa kegagalan untuk menciptakan sistem yang demikian itu bukan hanya melahirkan sistem hukum yang jelek, melainkan juga suatu yang tidak bisa disebut sebagai sistem hukum sama sekali.

Artikulasi sistem ini memiliki makna yang luas dan komprehensif, bahkan dapat dikatakan sebagai suatu proses yang signifikan, khususnya dalam sistem peradilan pidana. Dengan selalu tetap memperhatikan makna "sistem" sebagai suatu proses dari peradilan pidana, tepatlah definisi yang dikemukakan oleh Mardjono Reksodiputro, yaitu salah satu usaha masyarakat untuk dapat mengendalikan terjadinya kejahatan agar berada dalam batas-batas toleransi.

Tujuan Sistem Peradilan Pidana (selanjutnya disebut "SPP") seperti dikutip oleh Norval Morris dari University of Chicago memiliki 3 tahap: a. *Pra-Ajudikasi*: mencegah masyarakat menjadi korban; b. *Era-Ajudikasi*: menyelesaikan kejahatan yang terjadi dengan memberi putusan (Pengadilan) yang sesuai dengan rasa keadilan; c. *Pasca-Ajudikasi*: pelaku tidak melakukan kejahatan atau tidak mengulangi kejahatan tersebut. Sebagai suatu kinerja, komponen dari Sistem Peradilan Pidana semula terdiri dari Polisi, Pengadilan, dan Lembaga Pemasyarakatan, ditambah sub-sistem lainnya sebagai komponen, yaitu Jaksa. Sifat keterpaduan di antara sub-sistem dari SPP (Polisi, Jaksa, Pengadilan, dan Lembaga Pemasyarakatan) ini saling pengaruh mempengaruhi, layaknya roda lokomotif yang berirama dan sistematis, tegas Minoru Shikita (mantan Direktur UNAFEI). Dengan berkembangnya SPP, keterbatasan komponen SPP sebagai sub-sistem (Polisi, Jaksa, Pengadilan dan Lembaga Pemasyarakatan) memerlukan peninjauan kembali. (Indriyanto,2009:3)

Proses peradilan pidana adalah dalam arti jalannya suatu peradilan pidana, yakni suatu proses sejak seorang diduga telah melakukan tindak pidana sampai seseorang tersebut dibebaskan kembali setelah melaksanakan pidana yang telah dijatuhkan kepadanya. Adapun tujuan proses peradilan pidana adalah untuk mencari kebenaran yang materiil dalam melaksanakan hukum pidana. Hal ini berarti harus mencari dan melaksanakan ketentuan tertulis yang ada dalam hukum pidana, mencegah jangan sampai menghukum seorang yang tidak bersalah.

Dalam konteks inilah dibicarakan tentang mekanisme peradilan pidana sebagai suatu proses, atau yang disebut "*criminal justice process*". *Criminal justice process* dimulai dari proses penyidikan, penuntutan, dan pemeriksaan di muka pengadilan, serta diakhiri dengan pelaksanaan pidana di lembaga pemasyarakatan (Romli Atmasasmita, 2006: 70). Peranan sistem peradilan sebagai indeks demokrasi menjadi sangat penting, oleh karena dapat meningkatkan wibawa penguasa dan sekaligus meningkatkan kepercayaan masyarakat. Akan tetapi jika sistem peradilan gagal dalam pencapaian keadilan (*miscarriages of justice*) akan merusak legitimasi dan integritas sistem peradilan (*damaging the integrity of the justice system*).

Tujuan mendasar dan sistem peradilan pidana ini dapat dirumuskan antara lain sebagai berikut:

- a. Mencegah masyarakat menjadi korban kejahatan;
- b. Menyelesaikan kasus kejahatan yang terjadi sehingga masyarakat puas bahwa keadilan telah ditegakkan dan yang bersalah dipidana;
- c. Mengusahakan agar mereka yang pernah melakukan kejahatan tidak mengulangi lagi kejahatan.

Sistem Peradilan Pidana (*criminal justice system*) menunjukkan mekanisme kerja (interkoneksi) penanggulangan kejahatan dengan mempergunakan dasar pendekatan sistem, yang terdiri dari lembaga kepolisian, kejaksaan, pengadilan dan masyarakat.

Sistem peradilan yang baik akan menggambarkan karakteristik sistem yaitu berorientasi pada tujuan yang sama (*purposive behavior*) pendekatan bersifat menyeluruh yang jauh dan sikap fragmentaris (*wholism*) selalu berinteraksi dengan sistem yang lebih besar (*openess*) operasionalisasi bagian-bagiannya akan dapat menciptakan nilai tertentu (*value transformation*), adanya unsur keterkaitan dan kecocokan antara sub sistem (*interrelatedness*), dan adanya mekanisme kontrol dalam rangka pengendalian secara terpadu (*control mechanism*).

Dalam kaitannya dengan peradilan pidana, maka dalam implementasinya dilaksanakan dalam suatu sistem peradilan pidana. Tujuan akhir dari peradilan ini tidak lain adalah pencapaian keadilan bagi masyarakat. Keadilan merupakan salah satu kebutuhan hidup manusia yang umumnya diakui di semua tempat di dunia ini. Apabila keadilan itu kemudian dikukuhkan ke dalam institusi yang namanya hukum, institusi itu harus mampu untuk menjadi saluran agar keadilan itu dapat diselenggarakan secara saksama dalam masyarakat. Beberapa ciri yang umumnya melekat pada institusi sebagai perlengkapan masyarakat yang demikian itu adalah:

- a. Stabilitas. Di sini kelahiran institusi hukum menimbulkan suatu kemantapan dan keteraturan dalam usaha manusia untuk memperoleh keadilan.

- b. Memberikan kerangka sosial terhadap kebutuhan-kebutuhan dalam masyarakat. Di dalam ruang lingkup kerangka yang telah diberikan dan dibuat oleh masyarakat itu, anggota-anggota masyarakat memenuhi kebutuhannya.
- c. Sebagai kerangka sosial untuk kebutuhan manusia itu, maka institusi menampilkan wujudnya dalam bentuk norma-norma. Norma-norma itulah yang merupakan sarana untuk menjamin agar anggota-anggota masyarakat dapat dipenuhi kebutuhannya secara terorganisasi.
- d. Jalinan institusi. Sekalipun berbagai institusi dalam masyarakat itu diadakan untuk menyelenggarakan kebutuhan-kebutuhan tertentu, tidak dapat dihindari terjadinya tumpang-tindih di antara mereka. (Atmasasmita, 2006: 70).

Lebih lanjut, dikatakan bahwa posisi hukum sebagai institusi sosial terlihat dengan baik dalam bagan yang dibuat Henry C. Bredemeier yang memanfaatkan kerangka besar sistem masyarakat dari Talcott Parson. Manfaat bagan Bredemeier terletak pada kemampuannya untuk menunjukkan betapa pekerjaan hukum serta hasil-hasilnya tidak hanya merupakan urusan hukum, tetapi juga merupakan bagian dari proses kemasyarakatan yang lebih besar. (Romli Atmasasmita, 2006: 70).

2.3 Sistem Penyidikan Perkara Pidana

Secara etimologis istilah "penyidikan" merupakan padanan kata Bahasa Belanda: "*opsporing*", dari Bahasa Inggris "*investigation*" atau dari Bahasa Latin "*investigatio*." Apabila ditinjau aspek penahapannya, sebelum melakukan suatu penyidikan diperlukan adanya gradasi tertentu, lazim disebut dengan istilah penyelidikan. Jadi, konkretnya berbicara visi penyidikan tidak akan menjadi lengkap dan mendapatkan deskripsi memadai apabila tanpa menyinggung pengertian penyelidikan. (Mulyadi, 2007 : 54).

Berdasarkan ketentuan Pasal 1 angka 5 Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana (KUHAP), penyelidikan adalah serangkaian tindakan penyidik untuk mencari dan menemukan suatu peristiwa yang diduga sebagai tindak pidana guna menentukan dapat atau tidaknya dilakukan penyidikan menurut cara yang diatur dalam undang-undang. Dari ketentuan Pasal 1 angka 5 dan Pasal 5 KUHAP dapat dirinci terhadap fungsi dan wewenang penyidik adalah:

- a. Apabila dilihat dari fungsi dan wewenang penyidik berdasarkan hukum dapat berupa:
 - 1) Menerima laporan atau pengaduan dari seseorang tentang adanya tindak pidana;
 - 2) Mencari keterangan dan barang bukti;
 - 3) Menyuruh berhenti seseorang yang dicurigai dan menanyakan serta memeriksa tanda pengenal diri; dan
 - 4) Mengadakan tindakan lain menurut hukum yang bertanggung jawab.
- b. Apabila dilihat dari fungsi dan wewenang penyidik berdasarkan perintah penyidik dapat berupa:
 - 1) Penangkapan, larangan meninggalkan tempat, penggeledahan dan penyitaan;
 - 2) Pemeriksaan dan penyitaan surat;
 - 3) Mengambil sidik jari dan memotret seorang; dan
 - 4) Membawa dan menghadapkan seseorang pada penyidik.
- c. Apabila dilihat dari hasil membuat dan menyampaikan laporan pelaksanaan tindakan penyidik kepada penyidik:
 - 1) Tidak bertentangan dengan suatu aturan hukum;

- 2) Selaras dengan kewajiban hukum yang mengharuskan dilakukannya tindakan jabatan;
- 3) Tindakan itu harus patut dan masuk akal dan termasuk dalam lingkungan jabatannya;
- 4) Atas pertimbangan yang layak berdasarkan keadaan memaksa; dan
- 5) Menghormati hak asasi manusia.

Sedangkan mengenai pengertian penyidikan atau "*opsporing*" itu menurut ketentuan Pasal 1 angka 2 KUHAP disebutkan sebagai serangkaian tindakan penyidik dalam hal dan menurut cara yang diatur dalam undang-undang ini untuk mencari serta mengumpulkan bukti yang dengan bukti itu membuat terang tentang tindak pidana yang terjadi guna menemukan tersangkanya. Adapun bagian-bagian penyidikan yang berkaitan dengan acara pidana menurut Andi Hamzah (1986: 96) adalah:

- a. Ketentuan-ketentuan tentang alat-alat penyidikan.
- b. Ketentuan-ketentuan tentang diketahuinya terjadinya delik.
- c. Pemeriksaan di tempat kejadian.
- d. Pemanggilan tersangka atau terdakwa.
- e. Penahanan sementara.
- f. Penggeledahan.
- g. Berita Acara (penggeledahan, interogasi dan pemeriksaan di tempat).
- h. Penyitaan.
- i. Penyampingan perkara.

- j. Pelimpahan perkara kepada Penuntut Umum dan pengembaliannya kepada penyidik untuk disempumakan.

Mengenai personil dari penyidik sebagaimana ditentukan Pasal 6 ayat (1) KUHAP adalah Pejabat Polisi Negara Republik Indonesia dan Pejabat Pegawai Negeri Sipil tertentu yang diberi wewenang khusus oleh undang-undang. Sedangkan mengenai syarat kepangkatan pejabat sebagaimana tersebut di atas berdasarkan Pasal 6 ayat (2) KUHAP dan Pasal 2 ayat (1) Peraturan Pemerintah (PP) No. 27 Tahun 1983 tentang Pelaksanaan KUHAP dapat disebutkan bahwa syarat kepangkatan Pejabat Polisi Negara RI itu sekurang-kurangnya Pembantu Letnan Dua Polisi, sedangkan Pejabat Pegawai Negeri Sipil yang diberi wewenang penyidikan adalah berpangkat sekurang-kurangnya Pengatur Muda Tingkat I (Gol II/b) atau yang disamakan dengan itu. Apabila dalam suatu daerah tidak terdapat pejabat penyidik berpangkat Pembantu Letnan Dua Polisi ke atas, berdasarkan ketentuan Pasal 2 ayat (1) Peraturan Pemerintah (PP) No. 27 Tahun 1983 Komando Sektor Kepolisian yang berpangkat bintara di bawah Pembantu Letnan Dua Polisi karena jabatan adalah penyidik. Penyidik Pejabat Polisi Negara tersebut ditunjuk oleh Kepala Kepolisian Republik Indonesia sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku dan dapat melimpahkan wewenang tersebut kepada pejabat polisi lain.

Sedangkan untuk Penyidik Pegawai Negeri Sipil berdasarkan ketentuan Pasal 2 ayat (5) dan (6) Peraturan Pemerintah (PP) No. 27 Tahun 1983 diangkat oleh Menteri Kehakiman RI atas usul departemen yang membawahi pegawai tersebut. Wewenang pengangkatan ini dapat dilimpahkan (didelegasikan) Menkeh RI sebagaimana ditentukan Kepmenkeh RI No. M.08-UM.01.06 Tahun 1983. Sebelum pengangkatan tersebut dilakukan oleh Menkeh RI, terlebih dahulu meminta pertimbangan Jaksa Agung RI dan Kepala Kepolisian RI. Adapun kalau dilihat fungsi dan wewenang penyidik berdasarkan ketentuan Pasal 7 KUHAP, dapat berupa:

- a. Penyidik Pejabat Polisi Negara RI karena kewajibannya mempunyai wewenang:

- 1) Menerima laporan atau pengaduan dan seseorang tentang adanya tindak pidana;
 - 2) Melakukan tindakan pertama pada saat di tempat kejadian; .
 - 3) Menyuruh berhenti seorang tersangka dan memeriksa tanda pengenal diri tersangka;
 - 4) Melakukan penangkapan, penahanan, penggeledahan dan penyitaan; melakukan pemeriksaan dan penyitaan surat;
 - 5) Mengambil sidik jari dan memotret seseorang;
 - 6) Memanggil orang untuk didengar dan diperiksa sebagai tersangka atau saksi;
 - 7) Mendatangkan ahli yang diperlukan dalam hubungannya dengan pemeriksaan perkara;
 - 8) Mengadakan penghentian penyidikan; dan
 - 9) Mengadakan tindakan lain menurut hukum yang bertanggung jawab.
- b. Penyidik Pejabat Pegawai Negeri Sipil tertentu yang diberi wewenang khusus oleh undang-undang mempunyai wewenang:

Berdasarkan ketentuan Pasal 7 ayat (2) KUHAP sesuai dengan undang-undang yang menjadi dasar hukumnya masing-masing dan dalam pelaksanaannya berada dibawah koordinasi dan pengawasan penyidik tersebut sebagaimana ditentukan dalam Pasal 6 ayat (1) huruf a KUHAP. Kalau melalui visi tugas dan wewenang, sebenarnya antara Penyelidikan dan Penyidikan merupakan fungsi yang tidak dapat dipisahkan. Penyelidikan salah satu cara atau metode yang menyatu dengan fungsi penyidikan sebagaimana ditentukan Pedoman Pelaksanaan KUHAP berikut ini:

"Penyelidikan bukanlah merupakan fungsi yang berdiri sendiri, terpisah dari fungsi penyidikan, melainkan hanya merupakan salah satu cara atau metode atau sub daripada fungsi penyidikan, yang mendahului tindakan

lain, yaitu penindakan yang berupa penangkapan, penahanan, penggeledahan, penyitaan, pemeriksaan surat, pemanggilan, tindakan pemeriksaan penyelesaian dan penyerahan berkas perkara kepada Penuntut Umum. Latar belakang, motivasi dan urgensi diintrodusirnya fungsi penyelidikan, antara lain adanya perlindungan dan jaminan terhadap hak asasi manusia, adanya perlindungan dan jaminan terhadap hak asasi manusia, adanya persyaratan dan pembatasan yang ketat dalam penggunaan upaya paksa, ketatnya pengawasan dan adanya lembaga ganti kerugian dan rehabilitasi, dikaitkan bahwa tidak setiap peristiwa yang terjadi dan diduga sebagai tindak pidana itu menampakkan bentuknya secara jelas sebagai tindak pidana, sebelum melangkah lebih lanjut dengan melakukan penyidikan dengan konsekuensi digunakannya upaya paksa, perlu ditentukan terlebih dahulu berdasarkan data atau keterangan yang didapat dari hasil penyelidikan bahwa peristiwa yang terjadi dan diduga sebagai tindak pidana itu benar adanya merupakan tindak pidana sehingga dapat dilanjutkan dengan tindak penyidikan."

Jadi, dapat disimpulkan bahwa dalam melakukan suatu penyidikan diperlukan adanya taktik dan teknik sehingga apa yang menjadi modus operandi dari tindak pidana tersebut dapat diungkap sekaligus dengan tersangkanya. Pada taktik penyidikan (*opsporingstactiek*) dan teknik penyidikan (*opsporingstechniek*) merupakan aspek yang berkorelasi erat dan merupakan bagian dari ilmu penyidikan atau "*opsporingsteer*". Pada dasarnya, secara singkat dapat dikatakan bahwa taktik penyidikan (*opsporingstactiek*) itu adalah suatu pengetahuan yang mendalami serta mempelajari ruang lingkup permasalahan-permasalahan taktis dalam bidang penyidikan suatu perkara pidana pada umumnya. Hingga untuk itu diperlukan adanya kesigapan dan kecepatan, ketentuan teknis dan tertib pemeriksaan, kemudian harus mempunyai persepsi tentang permasalahan yang diperkirakan timbul dan dicari solusi pemecahannya.

Menurut pandangan R. Soesilo, (1974 :10) yang termasuk bidang taktik penyidikan itu antara lain adalah:

- a. Tindakan pertama di tempat kejadian perkara;
- b. Ilmu jiwa kriminal, khususnya yang digunakan dalam mendengar keterangan saksi-saksi dan tersangka;
- c. Hubungan dengan spion dan bermacam-macam informan;

- d. Taktik penangkapan, menggeledah badan, menggeledah rumah, konfrontasi dan menyamar;
- e. Pembunuhan;
- f. Modus operandi (kebiasaan kerja para pelaku kejahatan);
- g. Pengumuman tentang terjadinya kejahatan-kejahatan dan pers;
- h. Baik buruknya memberikan hadiah dalam mencari kejahatan;
- i. Gunanya banyak membaca buku-buku cerita detektif;
- j. Pengertian tentang bahasa sandi para penjahat, tahayul, jimat, guna-guna dan sebagainya.

Dalam melakukan taktik penyelidikan, diperlukan adanya sistem yang bersifat baku dan konsisten. Walaupun modus operandi kejahatan lebih variatif dan canggih, tetapi menurut pandangan para doktrina ilmu Hukum Pidana dalam melakukan penyidikan perkara secara universal dikenal adanya sistem "7-kah", yaitu:

- a. Apakah yang terjadi? (persoalan macam peristiwa).
- b. Di manakah perbuatan itu dilakukan? (tempatny).
- c. Kapanakah perbuatan itu dilakukan? (waktunya).
- d. Dengan apakah perbuatan itu dilakukan? (alatnya).
- e. Bagaimanakah perbuatan itu dilakukan? (caranya).
- f. Mengapakah perbuatan itu dilakukan? (alasan-alasannya).
- g. Siapakah yang melakukannya? (pelakunya).

Pada bagian taktik penyidikan (*opsporingstactiek*) atau bagian hukum pidana, pada umumnya keterangan saksi, alat bukti lain, keterangan terdakwa memegang peranan penting sehingga diperlukan adanya cara dan taktik agar para

saksi mau dan dapat memberi keterangan yang benar dan jujur sehingga kesaksian tersebut merupakan salah satu bukti menentukan di persidangan:

- a. Pemeriksaan saksi dilakukan pada tempat dan waktu yang sesuai dan layak. Hal ini dimaksudkan agar saksi dapat memberikan keterangan dengan baik, tenang dan tanpa tekanan psikologis.
- b. Pemeriksaan dilakukan dengan ramah sehingga menimbulkan rasa simpati dan pertanyaan hendaknya dilakukan secara singkat, tegas dan sesuai materi perkara.
- c. Apabila saksi tidak mempunyai pendidikan agar diusahakan dibantu mengemukakan tentang apa yang ia alami, ia lihat ataupun ia dengar tentang peristiwa tersebut dengan kata-kata sederhana dan sesuai dan dapat dimengerti olehnya.
- d. Hendaknya pemeriksaan terhadap saksi jangan diajukan pertanyaan dengan sifat menjerat atau pertanyaan dengan adanya kesimpulan jawaban di dalamnya.
- e. Diajukan adanya barang bukti, dapat diminta ketegasan keterangan saksi tersebut apabila berbeda jauh dengan keterangan saksi lainnya dan sebagainya.

Sedangkan mengenai teknik penyidikan (*opsporings-techniek*) pada dasarnya suatu pengetahuan tentang teknik identifikasi dan sinyalemen pengetahuan tentang alat dan sarana-sarana teknis dan bekas-bekas materiel dengan bantuan ilmu pengetahuan lainnya sehingga dengan mengetahui siapa pelaku dari tindak pidana tersebut. Dari bagian taktik dan teknik penyidikan ini pada dasarnya bermanfaat dalam melakukan suatu penyidikan kecelakaan lalu lintas khususnya yang menyebabkan matinya orang.

Pengaturan mengenai Penyidikan Kecelakaan Lalu Lintas tertuang didalam Pasal 310 sampai dengan Pasal 315 Undang - Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yaitu :

Pasal 310

- (1) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan kerusakan Kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (2), dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan dan/atau denda paling banyak Rp1.000.000,00 (satu juta rupiah).
- (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 Rp2.000.000,00 (dua juta rupiah).
- (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).
- (4) 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).

Pasal 311

- (1) Setiap orang yang dengan sengaja mengemudikan Kendaraan Bermotor dengan cara atau keadaan yang membahayakan bagi nyawa atau barang dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp 3.000.000,00 (tiga juta rupiah).

- (2) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan kerusakan Kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (2), pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau denda paling banyak Rp4.000.000,00 (empat juta rupiah).
- (3) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan korban luka ringan dan kerusakan Kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (3), pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 4 (empat) tahun atau denda paling banyak Rp8.000.000,00 (delapan juta rupiah).
- (4) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan korban luka berat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (4), pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun atau denda paling banyak Rp20.000.000,00 (dua puluh juta rupiah).
- (5) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (4) mengakibatkan orang lain meninggal dunia, pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 12 (dua belas) tahun atau denda paling banyak Rp24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah).

Pasal 312

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 Rp75.000.000,00 (tujuh puluh lima juta rupiah).

Pasal 313

Setiap orang yang tidak mengasuransikan awak Kendaraan dan penumpangnya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 237 dipidana dengan pidana kurungan paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp1.500.000,00 (satu juta lima ratus ribu rupiah).

Pasal 314

Selain pidana penjara, kurungan, atau denda, pelaku tindak pidana Lalu Lintas dapat dijatuhi pidana tambahan berupa pencabutan Surat Izin Mengemudi atau ganti kerugian yang diakibatkan oleh tindak pidana lalu lintas.

Pasal 315

- (1) Dalam hal tindak pidana dilakukan oleh Perusahaan Angkutan Umum, pertanggungjawaban pidana dikenakan terhadap Perusahaan Angkutan Umum dan/atau pengurusnya.
- (2) Dalam hal tindak pidana lalu lintas dilakukan Perusahaan Angkutan Umum, selain pidana yang dijatuhkan terhadap pengurus sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dijatuhkan pula pidana denda paling banyak dikalikan 3 (tiga) dari pidana denda yang ditentukan dalam setiap pasal dalam Bab ini.
- (3) Selain pidana denda, Perusahaan Angkutan Umum dapat dijatuhi pidana tambahan berupa pembekuan sementara atau pencabutan izin penyelenggaraan angkutan bagi kendaraan yang digunakan.

Bila dikaitkan dengan kebijakan pemerintah mengenai Sistem Manajemen Keselamatan dengan berpedoman pada Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (RUNK) Pengaturan mengenai hal ini diatur dalam Undang – Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan sesuai dengan pasal :

Pasal 203

- (1) Pemerintah bertanggung jawab atas terjaminnya Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- (2) Untuk menjamin Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ditetapkan rencana umum nasional Keselamatan Lalu Lintas dan

Angkutan Jalan, meliputi:

- a. penyusunan program nasional kegiatan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- b. penyediaan dan pemeliharaan fasilitas dan perlengkapan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- c. pengkajian masalah Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan
- d. manajemen Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Penjelasan Pasal 203

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Huruf a

Yang dimaksud dengan “program nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan” antara lain:

- a. Polisi Mitra Kampus (*Police Goes to Campus*);
- b. Cara Berkendara dengan Selamat (*Safety Riding*);
- c. Forum Lalu Lintas (*Traffic Board*);

- d. Kampanye Keselamatan Lalu Lintas;
- e. Taman Lalu Lintas;
- f. Sekolah Mengemudi; dan
- g. Kemitraan Global Keselamatan Lalu Lintas (*Global Road Safety Partnership*).

Huruf b

Yang dimaksud dengan “fasilitas dan perlengkapan Keselamatan Lalu Lintas” antara lain alat pemantau kecepatan dan alat pemantau kemacetan.

Huruf c

Cukup jelas.

Huruf d

Cukup jelas.

Pengawasan Keamanan dan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yaitu :

Pasal 206

- (1) Pengawasan terhadap pelaksanaan program Keamanan dan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

meliputi:

- a. audit;
 - b. inspeksi; dan
 - c. pengamatan dan pemantauan.
- (2) Audit bidang Keamanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dilaksanakan oleh auditor independen yang ditentukan oleh Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia.

- (3) Audit bidang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dilaksanakan oleh auditor independen yang ditentukan oleh pembina Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- (4) Inspeksi bidang Keamanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b dilaksanakan secara periodik berdasarkan skala prioritas oleh Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia.
- (5) Inspeksi bidang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b dilaksanakan secara periodik berdasarkan skala prioritas oleh setiap pembina Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- (6) Pengamatan dan pemantauan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c wajib dilaksanakan secara berkelanjutan oleh setiap pembina Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- (7) Hasil pengawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditindaklanjuti dengan tindakan korektif dan/atau penegakan hukum.

2.4 Sistem Pembuktian

Pembuktian merupakan proses acara pidana yang memegang peranan penting dalam pemeriksaan sidang di pengadilan. Melalui pembuktian inilah ditentukan nasib terdakwa, apakah ia bersalah atau tidak. Darwan Prinst (2005:106) mendefinisikan pembuktian sebagai "pembuktian suatu peristiwa pidana telah terjadi dan terdakwa yang bersalah melakukannya, sehingga harus mempertanggungjawabkannya. Sesungguhnya, tujuan dari pembuktian adalah berusaha untuk melindungi orang yang tidak bersalah. Menurut doktrin, terdapat empat sistem pembuktian, yaitu sebagai berikut.

- a. Sistem pembuktian semata-mata berdasarkan keyakinan hakim (*conviction intime*). Dalam sistem ini, penentuan seorang terdakwa bersalah atau tidak hanya didasari oleh penilaian hakim. Hakim

dalam melakukan penilaian memiliki subjektifitas yang absolut karena hanya keyakinan dan penilaian subjektif hakim lah yang menentukan keterbuktian kesalahan terdakwa. Mengenai dari mana hakim mendapat keyakinannya, bukanlah suatu permasalahan dalam sistem ini. Hakim dapat memperoleh keyakinannya dari mana saja.

- b. Sistem pembuktian berdasarkan keyakinan hakim atas alasan logis (*La Conviction Raisonee/Conviction Raisonee*). Dalam hal sistem pembuktian ini, fakta dan keyakinan hakim telah dibatasi. Keyakinan hakim dalam sistem pembuktian ini tidak seluas pada sistem pembuktian *conviction intime* karena keyakinan hakim harus disertai alasan logis yang dapat diterima akal sehat. Sistem yang disebut sebagai sistem pembuktian jalan tengah ini disebut juga pembuktian bebas karena hakim diberi kebebasan untuk menyebutkan alasan keyakinannya (*vrije bewijstheorie*).
- c. Sistem pembuktian berdasarkan undang-undang secara positif (*positief wettelijk bewijstheorie*). Sistem pembuktian ini merupakan kebalikan dari sistem pembuktian *conviction in time*. Dalam sistem ini, keyakinan hakim tidak diperlukan, karena apabila terbukti suatu tindak pidana telah memenuhi ketentuan alat bukti yang disebutkan dalam undang-undang, seorang terdakwa akan langsung mendapatkan vonis. Pada teori pembuktian formal/positif (*positief bewijstheorie*) ini, penekanannya terletak pada penghukuman harus berdasarkan hukum. Artinya, seorang terdakwa yang dijatuhi hukuman tidak semata-mata hanya berpegang pada keyakinan hakim saja, namun berpegang pada ketentuan alat bukti yang sah menurut undang-undang. Sistem ini berusaha menyingkirkan semua pertimbangan subjektif hakim dan mengikat hakim secara ketat menurut peraturan pembuktian yang keras.

- d. Sistem pembuktian undang-undang secara negatif (*negatief wettelijk bewijstheori*) . Sistem pembuktian ini menggabungkan antara faktor hukum positif sesuai ketentuan perundang-undangan dan faktor keyakinan hakim. Artinya, dalam memperoleh keyakinannya, hakim juga terikat terhadap penggunaan alat bukti yang ditentukan oleh undang-undang. (Hamzah, 2000: 245).

Mengenai sistem pembuktian yang digunakan dalam hukum acara pidana di Indonesia terdapat dalam Pasal 183 dan Pasal 184 Undang - Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana, sebagai berikut :

Pasal 183

Hakim tidak boleh menjatuhkan pidana kepada seorang kecuali apabila dengan sekurang-kurangnya dua alat bukti yang sah ia memperoleh keyakinan bahwa suatu tindak pidana benar-benar terjadi dan bahwa terdakwa yang bersalah melakukannya.

Pasal 184

- (1) Alat bukti yang sah ialah :
- a. Keterangan Saksi;
 - b. Keterangan Ahli;
 - c. Surat;
 - d. Petunjuk;
 - e. Keterangan terdakwa.
- (2) Hal yang secara umum sudah diketahui tidak perlu dibuktikan.

Dari keterangan pasal 183 dan 184 KUHAP dapat disimpulkan bahwa sistem pembuktian di Indonesia menggunakan teori pembuktian undang-undang secara negatif (*negatief wettelijk bewijstheori*).

Pengaturan secara khusus untuk pembuktian menggunakan peralatan elektronik di bidang lalu lintas diatur dalam Pasal 272 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan , yaitu :

Pasal 272

- (1) Untuk mendukung kegiatan penindakan pelanggaran di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dapat digunakan peralatan elektronik.
- (2) Hasil penggunaan peralatan elektronik sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat digunakan sebagai alat bukti di pengadilan.

Pada Penjelasan Pasal 272 Ayat (1) menyebutkan bahwa yang dimaksud dengan "peralatan elektronik" adalah alat perekam kejadian untuk menyimpan informasi.

Informasi elektronik dan dokumen elektronik sebagai alat bukti yang sah juga diatur pada Pasal 1 angka 1 dan angka 4, Pasal 5 dan Pasal 44 Undang - Undang Nomor 11 Tahun 2008 Tentang Informasi dan Transaksi Elektronik, sebagai berikut :

Pasal 1

- Angka 1. Informasi Elektronik adalah satu atau sekumpulan data elektronik, termasuk tetapi tidak terbatas pada tulisan, suara, gambar, peta, rancangan, foto, electronic data interchange (EDI), surat elektronik (*electronic mail*), telegram, teleks, telecopy atau sejenisnya, huruf, tanda, angka, Kode Akses, simbol, atau perforasi yang telah diolah yang memiliki arti atau dapat dipahami oleh orang yang mampu memahaminya.
- Angka 4. Dokumen Elektronik adalah setiap Informasi Elektronik yang dibuat, diteruskan, dikirimkan, diterima, atau disimpan dalam bentuk analog, digital, elektromagnetik, optikal, atau sejenisnya, yang dapat dilihat, ditampilkan, dan/atau didengar melalui Komputer atau Sistem Elektronik, termasuk tetapi tidak terbatas

pada tulisan, suara, gambar, peta, rancangan, foto atau sejenisnya, huruf, tanda, angka, Kode Akses, simbol atau perforasi yang memiliki makna atau arti atau dapat dipahami oleh orang yang mampu memahaminya.

Pasal 5

- (1) Informasi Elektronik dan/atau Dokumen Elektronik dan/atau hasil cetaknya merupakan alat bukti hukum yang sah.
- (2) Informasi Elektronik dan/atau Dokumen Elektronik dan/atau hasil cetaknya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan perluasan dari alat bukti yang sah sesuai dengan Hukum Acara yang berlaku di Indonesia.
- (3) Informasi Elektronik dan/atau Dokumen Elektronik dinyatakan sah apabila menggunakan Sistem Elektronik sesuai dengan ketentuan yang diatur dalam Undang - Undang ini.
- (4) Ketentuan mengenai Informasi Elektronik dan/atau Dokumen Elektronik sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak berlaku untuk :
 - a. Surat yang menurut undang - undang harus dibuat dalam bentuk tertulis; dan
 - b. Surat beserta dokumennya yang menurut undang - undang harus dibuat dalam bentuk akta notaril atau akta yang dibuat oleh pejabat pembuat akta.

Pasal 44

Alat bukti penyidikan, penuntutan dan pemeriksaan di sidang pengadilan menurut ketentuan Undang - Undang ini adalah sebagai berikut:

- a. Alat bukti sebagaimana dimaksud dalam ketentuan PerUndang - Undangan; dan

- b. Alat bukti lain berupa Informasi Elektronik dan/atau Dokumen Elektronik sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 angka 1 dan angka 4 serta Pasal 5 ayat (1), ayat (2), dan ayat (3).



BAB III

GAMBARAN UMUM KECELAKAAN LALU LINTAS DI WILAYAH HUKUM POLDA METRO JAYA

3.1 Gambaran Umum Kecelakaan Lalu Lintas di Wilayah Hukum Polda Metro Jaya

Setiap kecelakaan pasti diawali oleh terjadinya pelanggaran lalu lintas, gambaran umum pelanggaran lalu lintas di wilayah hukum Polda Metro Jaya terjadi diakibatkan oleh beberapa faktor yang mempengaruhi terhadap terjadinya pelanggaran lalu lintas, yakni faktor manusia (pengemudi), faktor kendaraan, faktor jalan dan faktor lingkungan, serta dipengaruhi pula oleh tingginya pertumbuhan jumlah kendaraan setiap tahunnya.

Menurut Direktur Lalu Lintas Polda Metro Jaya Komisariss Besar Royke Lumowa menyampaikan berdasarkan data Ditlantas Polda Metro Jaya jumlah pelanggaran lalu lintas dan korban jiwa cenderung meningkat sejak 2006¹.

"Peningkatan jumlah pelanggaran berlalu lintas itu berbanding lurus dengan bertambahnya kasus kecelakaan di jalan raya. Di Jakarta dan sekitarnya, setiap hari tiga orang tewas dalam kecelakaan lalu lintas. Ini menjadi keprihatinan kami".

Pada 2008 jumlah pelanggar lalu lintas sekitar 509.124 kasus. Memasuki 2009 jumlah pelanggaran semakin meningkat sampai titik 737.426 kasus dan di 2010 terjadi 720.837 pelanggaran. Sedangkan pada periode Januari sampai Juni 2011 terjadi pelanggaran sebanyak 450.270. Korelasi antara pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas sangat terkait sehingga Ditlantas Polda Metro Jaya menargetkan akan menekan jumlah korban manusia hingga 50% pada 2020 nanti, bentuk kegiatan dimaksud antara lain melakukan operasi pelanggaran lalu lintas dengan sasaran penertiban terhadap angkutan umum, kendaraan pribadi, sepeda

¹ Dikutip dari : <http://esq-news.com/2011/berita/07/11/dirlantas-tiap-tahun-jumlah-kecelakaan-meningkat-1000-kasus.html>

motor, pejalan kaki, pedagang kaki lima, gelandangan, pengangguran serta parkir liar.

Kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak di sangka-sangka dan tidak di sengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pemakai jalan lainnya, mengakibatkan korban manusia atau kerugian harta benda. Secara normatif kecelakaan lalu lintas tidak dapat kita hindari mengingat kejadian tersebut bukan faktor yang di sengaja oleh pengemudi atau pengguna jalan, tetapi lebih sebagai musibah yang harus di eliminir faktor-faktor yang mengarah pada kejadian tersebut.

Banyaknya terjadi kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan korban mengalami luka-luka bahkan meninggal dunia menjadi permasalahan serius dalam rangka menciptakan keteraturan dan ketertiban di jalan raya. Secara umum dapat dikatakan pula bahwa suatu kasus kecelakaan lalu lintas terjadi akibat kumulatif beberapa faktor penyebab, penyebab tersebut antara lain akibat kelalaian pengemudi, kondisi kendaraan, faktor cuaca, faktor lingkungan jalan dan perubahan fisik pada struktur jalan (umur teknis) .(Setyabudi, 2004:9).

Secara empiris pertumbuhan volume arus lalu lintas memiliki korelasi positif dengan jumlah kecelakaan yang terjadi, sehingga jumlah kecelakaanpun walau selalu diupayakan dikurangi, masih ada saja kecelakaan yang terjadi. (Setyabudi, 2004:9).

Sebagai contoh, Jakarta dengan berbagai kompleksitas permasalahan yang terjadi di dalamnya, dimana salah satu permasalahan yang menjadi bagian yang selalu menjadi opini dalam publik adalah lalu lintas. Kecelakaan lalu lintas sangat merugikan, baik berupa kerugian moril maupun kerugian material yang dapat menyebabkan trauma pada para pengguna jalan dan juga sampai pada kerugian jiwa manusia.

Data dari Korlantas POLRI , untuk POLDA METRO JAYA pada tahun 2008 jumlah kecelakaan lalu lintas sebanyak 8083 kejadian dengan korban meninggal dunia sebanyak 1169 kejadian, dan kerugian materi sebesar dua belas milyar lebih. Sedangkan tahun 2009 jumlah kecelakaan lalu lintas sebanyak 9624

kejadian, dengan korban meninggal sebanyak 1071 kejadian dan kerugian materi sebesar dua belas milyar lebih. Tahun 2010 jumlah kecelakaan lalu lintas sebanyak 10.346 kejadian dengan korban meninggal sebanyak 1048 dan kerugian materi sebesar tujuh belas milyar lebih (Data terlampir).

Berdasarkan data Laka Lantas Polda Metro Jaya tahun 2008 sampai dengan 2010 bersumber dari Korlantas Polri 2010, terdapat adanya peningkatan jumlah kejadian kecelakaan lalu lintas, dan peningkatan jumlah korban luka berat dan luka ringan serta terjadi peningkatan jumlah total kerugian materil, namun adanya penurunan terhadap jumlah korban yang berakibat meninggal dunia.

Beberapa faktor yang mempunyai kontribusi terhadap resiko kecelakaan pada masyarakat adalah:

- a. Kecepatan dan volume kendaraan bermotor di jalan meningkat terutama pada kota-kota besar;
- b. Pemanfaatan prasarana pejalan kaki yang tidak berfungsi dengan baik;
- c. Perbaikan jalan cenderung terfokus pada kebutuhan kendaraan bermotor tetapi bukan pada kebutuhan pejalan kaki;
- d. Lembaga pendidikan formal dan non formal belum mampu memberikan pendidikan dan latihan berlalu lintas di jalan secara maksimal kepada siswa didiknya.

Seiring dengan perkembangan jaman berdampak terhadap pertumbuhan penduduk yang terus bertambah dibarengi tingkat ekonomi yang meningkat dan kebutuhan akan kendaraan terus meningkat pula, hal ini dikarenakan kebutuhan hidup memaksa setiap individu melakukan mobilitas yang tinggi untuk memenuhi segala kebutuhannya, sehingga kondisi arus lalu lintas di jalan terus mengalami pertambahan kepadatan. Setiap hari dapat kita saksikan sebuah fenomena bagaimana perilaku pengendara bermotor dan pejalan kaki dari berbagai lapisan masyarakat yang ada di kota-kota besar tidak disiplin, rasa egoisme yang tinggi

dalam berlalu lintas dan ketidak pedulian terhadap keselamatan berlalu lintas sangat menonjol.

Sedangkan mengenai kecelakaan yang terjadi di jalan tol terutama yang sering terjadi pada lokasi rawan kecelakaan (*blackspot*), penyebab utamanya adalah pengemudi, kendaraan, lingkungan dan struktur jalan. Situasi kecelakaan secara umum pada lokasi rawan kecelakaan (*blackspot*) di jalan tol diantaranya sebagai berikut :

- a. Tergelincirnya kendaraan,
- b. Tabrakan dengan benda-benda di sisi jalan,
- c. Kehilangan kendali,
- d. Kecelakaan di waktu malam,
- e. Jarak pandang buruk,
- f. Perilaku pengemudi yang buruk atau minim disiplin. (Besar Setyabudi, 2004:4).

Berdasarkan data dari Ditlantas Polda Metro Jaya terdapat 84 titik lokasi rawan kecelakaan lalu lintas (*Black Spot Area*) di wilayah hukum Polda Metro Jaya (Data terlampir).

3.2 Faktor-Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas

beberapa penelitian seperti penelitian Treat, et al dan Austroad yang bertujuan untuk mengetahui penyebab kecelakaan lalu lintas mulai diungkap kembali oleh Mulyono. Kedua penelitian tersebut terfokus pada 3 (tiga) penyebab utama terjadinya kecelakaan lalulintas, yaitu : (1) faktor manusia (*human factor*); (2) faktor kendaraan (*vehicle factor*); dan (3) faktor jalan dan lingkungan (*road and environment factor*). Treat, et al dalam Mulyono menyebutkan bahwa interaksi antara manusia dan infrastruktur jalan memiliki persentase sebesar 34,8% sedangkan Austroad dalam Mulyono menyatakan bahwa interaksi tersebut hanya terjadi sebesar 24%. (sebagaimana dikutip oleh Bima, 2010:5)

Aksesibilitas dan mobilitas transportasi jalan merupakan kebutuhan dasar dari kehidupan masyarakat. Arus lalu lintas tersebut memunculkan suatu permasalahan akibat ketidakselarasan pengaturan pengoperasian dengan terjadinya permasalahan kemacetan, penurunan kualitas lingkungan serta kecelakaan lalu lintas. (Morlok, 1995:1)

S. Wojowasito dalam Kamus Umum Lengkap Inggris – Indonesia, Indonesia – Inggris mengartikan kecelakaan sebagai kejadian (yang tidak disangka) sehingga kecelakaan lalu lintas dapat diartikan sebagai suatu peristiwa yang tidak disengaja terjadi di jalan umum, melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pemakai jalan lainnya yang mengakibatkan korban jiwa dan atau kerugian harta benda.

Road Study and Project Agency (RosPa) (1997:2) menyatakan bahwa kecelakaan lalu lintas sebagai suatu kejadian yang jarang dan acak dan bersifat *multy factor*, yang umumnya didahului oleh suatu situasi di mana satu atau lebih dari pengemudi dianggap gagal menguasai lingkungan jalan (lalu lintas dan lingkungannya). Pengertian lainnya menggambarkan bahwa kecelakaan lalu lintas merupakan suatu peristiwa di jalan yang terjadi akibat ketidakmampuan seseorang dalam menterjemahkan informasi dan perubahan kondisi lingkungan jalan ketika berlalu lintas yang pada gilirannya menyebabkan terjadinya tabrakan.

Dari sekian kecelakaan, kecelakaan lalu lintas jalan raya merupakan jumlah kecelakaan terbesar serta merenggut jiwa terbanyak daripada kecelakaan yang terjadi pada sistem transportasi udara, laut maupun kereta api, sehingga menjadi salah satu perhatian pemerintah. Tetapi implementasi penanggulangan kecelakaan lalu lintas di jalan terkendala dengan kurangnya koordinasi antara pemangku kepentingan dan kesadaran masyarakat.

Warpani (2002:108) berpendapat bahwa ”penyebab kecelakaan dapat dikelompokkan dalam empat unsur, yaitu : manusia, kendaraan, jalan, dan lingkungan”. Keempat unsur tersebut dapat dijelaskan sebagai berikut :

a. Manusia

Manusia sebagai pemakai jalan yaitu sebagai pejalan kaki dan pengendara kendaraan baik kendaraan bermotor maupun kendaraan tidak bermotor. Interaksi antara faktor Manusia, Kendaraan, Jalan dan Lingkungan sangat bergantung dari perilaku Manusia sebagai pengguna jalan menjadi hal yang paling dominan, hal ini sangat ditentukan oleh beberapa indikator yang membentuk sikap dan perilakunya di Jalan raya berupa : (Ikhsan, 2009: 3-5.)

1) Mental

Mental dan perilaku yang telah menjadi budaya dari pengguna jalan merupakan salah satu faktor utama yang sangat berpengaruh terhadap situasi lalu lintas. Etika, sopan - santun, toleransi antar pengguna jalan, kematangan dalam pengendalian emosi serta kepedulian pengguna jalan di jalan raya akan menimbulkan sebuah interaksi yang dapat mewarnai situasi lalu lintas berupa hasil yang positif seperti terciptanya keamanan, keselamatan dan kelancaran lalu lintas maupun dampak negatif yang dapat menimbulkan kesemrawutan, kemacetan, pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas, sehingga mentalitas pengguna Jalan merupakan suatu hal yang pondamental dalam mewujudkan situasi lalu lintas yang baik. Mental dan perilaku pengguna jalan merupakan suatu cerminan budaya berlalulintas, hal ini tidak dapat dibentuk secara instant oleh suatu lembaga tertentu, baik itu lembaga pendidikan maupun lembaga lainnya, tetapi terbentuk secara berkesinambungan mulai kehidupan sehari-hari dalam keluarga, lingkungan dan situasi lalu lintas yang kasat mata secara keseharian selalu terlihat oleh pengguna jalan sehingga membentuk kultur mentalitas berlalu lintas seseorang.

2) Pengetahuan

Dalam menciptakan dan memelihara Keamanan, Keselamatan, Ketertiban serta Kelancaran Lalu lintas, telah dilakukan pengaturan yang disesuaikan dengan perkembangan situasi lalu lintas yang ada dengan mempertimbangkan perkembangan teknologi di bidang transportasi baik yang berhubungan dengan kendaraan, sarana dan prasarana jalan serta dampak lingkungan lainnya dalam bentuk suatu aturan yang tegas dan jelas serta telah melalui proses sosialisasi secara bertahap sehingga dapat dijadikan pedoman dalam berinteraksi di jalan raya. Setiap Pengguna Jalan wajib memahami setiap aturan yang telah dibakukan secara formal baik dalam bentuk Undang-Undang, Perpu, Peraturan Pemerintah, Perda dan aturan lainnya sehingga terdapat satu persepsi dalam pola tindak dan pola pikir dalam berinteraksi di jalan raya. Perbedaan tingkat pengetahuan dan atau pemahaman terhadap aturan yang berlaku mengakibatkan suatu kesenjangan yang berpotensi memunculkan permasalahan dalam berlalu lintas, baik antar pengguna jalan itu sendiri maupun antara pengguna jalan dengan aparat yang bertugas untuk melaksanakan penegakkan hukum di jalan raya. Selain pemahaman terhadap pengetahuan tentang peraturan perundang-undangan yang berlaku, pengetahuan tentang karakteristik kendaraan merupakan suatu hal yang tidak dapat diabaikan, setiap kendaraan memiliki karakteristik yang berbeda dalam penanganannya, pengetahuan terhadap karakteristik kendaraan sangat berpengaruh terhadap operasional kendaraan di jalan raya yang secara otomatis akan berpengaruh pula terhadap situasi lalu lintas jalan raya, pengetahuan tentang karakteristik kendaraan bisa didapat dengan mempelajari buku manual kendaraan tersebut serta dengan mempelajari karakter kendaraan secara langsung (fisik).

3) Keterampilan

Kemampuan dalam mengendalikan (Mengendarai atau Mengemudi) Kendaraan baik kendaraan bermotor maupun kendaraan tidak bermotor di jalan raya akan berpengaruh besar terhadap situasi lalu lintas, keterampilan mengendalikan kendaraan merupakan suatu keharusan yang mutlak demi keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaraan lalu lintas baik bagi pengemudi atau pengendara kendaraan tersebut maupun pengguna jalan lainnya. Lisensi terhadap kemampuan dalam mengendalikan kendaraan di wujudkan secara formal melalui Surat Izin Mengemudi yang di keluarkan oleh SATPAS Polri sesuai dengan peruntukan kendaraan bermotor yang dikemudikan atau dikendarai oleh pengguna jalan sesuai dengan Undang-Undang No 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Keterampilan mengendalikan (Mengendarai atau Mengemudi) kendaraan baik kendaraan bermotor maupun kendaraan tidak bermotor diperoleh melalui serangkaian pelatihan sebelum mengajukan Lisensi keterampilannya (SIM), secara formal khusus untuk kendaraan bermotor setiap pemohon SIM diwajibkan telah memiliki ketrampilan mengemudikan kendaraan bermotor yang dapat diperoleh baik melalui lembaga pendidikan dan pelatihan mengemudi maupun tidak melalui lembaga pendidikan dan pelatihan mengemudi yang berarti pemohon telah melalui proses pelatihan keterampilan sebelum dilanjutkan proses pengujian keterampilannya untuk mendapatkan SIM.

b. Kendaraan

Kendaraan adalah satu alat yang dapat bergerak di jalan, terdiri dari kendaraan bermotor atau kendaraan tidak bermotor, Kendaraan bermotor adalah kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknik yang berada pada kendaraan itu. Kendaraan merupakan salah satu faktor utama yang secara langsung terlibat dalam dinamika lalu lintas jalan raya dengan

dikendalikan oleh manusia, interaksi antara manusia dan kendaraan dalam satu kesatuan gerak di jalan raya memerlukan penanganan khusus baik terhadap mental, pengetahuan dan keterampilan pengemudi maupun kesiapan (laik jalan) kendaraan tersebut untuk dioperasikan di jalan raya.

Beberapa faktor yang dapat mempengaruhi situasi lalu lintas jalan raya yang melibatkan kendaraan dapat di bagi dalam 2 (dua) faktor utama yaitu: (Ikhsan, 2009:3-5)

1) Kuantitas Kendaraan

Pertambahan jumlah kendaraan bermotor setiap tahunnya menunjukkan angka yang signifikan, hal ini merupakan sebuah manifestasi dari laju pembangunan Nasional seiring dengan era globalisasi menuntut adanya percepatan dalam bidang perekonomian dan keamanan tuntutan perkembangan di sektor lainnya yang mengharuskan adanya percepatan mobilitas untuk pencapaian hasil secara optimal, apabila dipandang dari sisi ekonomi dan teknologi perindustrian memang hal ini merupakan sebuah prestasi yang sangat baik tetapi setiap suatu perubahan atau perkembangan di satu sektor akan menimbulkan dampak pada sektor yang lainnya, apabila tidak segera di sikapi secara cepat dan akurat hal ini justru akan menimbulkan dampak negatif pada sektor tertentu. Persaingan ekonomi dan perindustrian dalam era pasar bebas memang sudah mulai dirasakan, dimana sekarang semakin banyaknya produsen kendaraan bermotor baik roda dua maupun roda empat atau lebih bahkan dewasa ini telah muncul pula kendaraan yang digerakan secara mekanik tetapi dengan menggunakan tenaga baterai, dengan banyaknya kompetitor dalam bidang otomotif memaksa setiap produsen melakukan promo yang mampu menarik konsumen untuk membeli produknya, segala upaya dilakukan baik dengan memberikan hadiah, potongan harga bahkan dalam perkembangan terkini setiap dealer maupun ATPM

telah bekerja sama dengan persaingan usaha di bidang finansial yang tidak kalah ketatnya dalam bentuk kredit angsuran kendaraan bermotor mulai dari bunga angsuran ringan sampai dengan pemberian kemudahan uang muka yang sangat ringan bahkan ada yang mempromosikan tanpa uang muka setiap konsumen telah dapat memiliki kendaraan bermotor, persaingan usaha seperti ini memberikan kemudahan dan keringanan bagi masyarakat konsumen disamping itu apabila ditinjau dari aspek kesejahteraan hal ini memberikan kontribusi positif sehingga tidak dapat dielakan lagi dengan gencarnya promo serta kemudahan baik biaya maupun fasilitas menimbulkan dampak semakin tingginya kecepatan pertambahan jumlah kendaraan bermotor khususnya roda dua. Tingginya tingkat angka pertambahan kendaraan bermotor apabila ditinjau dari sektor keamanan dan keselamatan transportasi lalu lintas jalan raya menimbulkan dampak permasalahan yang cukup serius, apalagi bila dibandingkan dengan pertambahan panjang dan lebar ruas jalan yang tidak sesuai dengan pertumbuhan jumlah kendaraan mengakibatkan semakin parahnya dampak permasalahan yang ditimbulkan. Dapat dirasakan oleh seluruh pengguna jalan bahwa dari tahun ke tahun pertambahan lokasi dan ruas penggal jalan raya yang rawan kepadatan, kemacetan dan kesemrawutan semakin bertambah jumlahnya, situasi seperti ini tidak dapat dipecahkan oleh hanya satu instansi saja tetapi memerlukan solusi pemecahan secara terpadu dari semua stake holder dan pengguna jalan itu sendiri untuk dapat merumuskan solusi yang tepat dan dapat diaplikasikan secara cepat untuk mampu mengatasi setiap permasalahan yang muncul sesuai dengan bidang tugasnya masing-masing serta peran serta masyarakat pengguna jalan itu sendiri.

2) Kualitas Kendaraan

Kendaraan bermotor saat ini dirancang telah mempertimbangkan aspek keamanan yang berhubungan dengan

pemakai jalan dan angkutan barang dilain pihak juga mempertimbangkan tentang gerak kendaraan itu sendiri dalam kaitannya dengan arus lalu lintas. Kendaraan bermotor sebagai hasil produksi suatu pabrik, telah dirancang dengan suatu nilai faktor keamanan untuk menjamin keselamatan bagi pengendaranya. Kendaraan harus siap pakai, oleh karena itu kendaraan harus dipelihara dengan baik sehingga semua bagian kendaraan berfungsi dengan baik, seperti mesin, rem kemudi, ban, lampu, kaca spion, sabuk pengaman, dan lain-lain. Dengan demikian pemeliharaan kendaraan tersebut diharapkan dapat :

- a) Mengurangi jumlah kecelakaan
- b) Mengurangi jumlah korban kecelakaan pada pemakai jalan lainnya
- c) Mengurangi besar kerusakan pada kendaraan bermotor
- d) Kendaraan dapat tetap laik jalan
- e) Komponen kendaraan selalu dalam kondisi siap untuk dioperasikan secara baik sesuai dengan kebutuhan pada saat dikendarai / dikemudikan.

Perbedaan pola pandang dan kepentingan dari setiap individu masyarakat pengguna jalan mengakibatkan adanya perubahan spesifikasi kendaraan bermotor sesuai dengan rancangan standard keamanan yang telah ditetapkan, dengan berbagai alasan pola pandang dan kepentingan banyak kendaraan dilakukan modifikasi yang mempengaruhi standard kelengkapan keamanan yang ada seperti penggantian spion sepeda motor standard menjadi spion modifikasi yang hanya memenuhi syarat formal tetapi tidak memenuhi syarat fungsi keamanannya bahkan banyak pula yang hanya memasang spion sebelah saja (satu spion) ataupun tidak melengkapi spion sama sekali, penggantian knalpot baik roda dua maupun

roda empat dari standard menjadi modifikasi yang memiliki tampilan dan suara berbeda dan cenderung memekakan telinga bahkan dalam situasi tertentu dengan sengaja melepaskan knalpotnya, penggantian struktur pegas / suspensi kendaraan dengan ketinggian ekstrim baik yang dibuat sangat tinggi atau dibuat sangat rendah, hal ini menimbulkan dampak terhadap *central of gravity* kendaraan atau dengan kata lain berdampak terhadap ketidak stabilan kendaraan dan dapat mempengaruhi kelenturan dan sistem kejut dari fungsi pegas sehingga pada saat pengereman tidak dapat dikendalikan secara baik, masih banyak perubahan lain yang dilakukan sehingga mengakibatkan kualitas kendaraan bermotor tidak lagi memenuhi spesifikasi keamanan baik bagi pengemudi atau pengendaranya maupun pengguna jalan lainnya termasuk lingkungan. Selain perubahan secara fisik atau modifikasi kendaraan, perawatan dan usia pakai kendaraan sering kali menjadi permasalahan terhadap keamanan dan keselamatan jalan raya, di lapangan kita sering menemukan asap knalpot yang mengeluarkan asap yang jauh melebihi batas gas buang emisi, tidak saja menyebabkan polusi udara tetapi terhalangnya jarak pandang pengguna jalan lainnya, perawatan komponen mesin, rem, bam, dan komponen lain sering kali menjadi penyebab utama terjadinya suatu kemacetan, kesemrawutan bahkan kecelakaan lalu lintas, kesadaran pengguna jalan terhadap kepedulian pada laik jalan kendaraan bermotornya merupakan salah satu faktor yang sangat penting dalam mewujudkan kamseltibcar lalu lintas.

c. Jalan

Transportasi di jalan sebagai salah satu moda transportasi tidak dapat dipisahkan dari moda-moda transportasi lain yang ditata dalam sistem transportasi nasional yang dinamis dan mampu mengadaptasi kemajuan di masa depan, mempunyai karakteristik yang mampu menjangkau seluruh pelosok wilayah daratan dan memadukan moda transportasi lainnya, perlu lebih dikembangkan potensinya dan ditingkatkan peranannya sebagai penghubung wilayah baik nasional

maupun internasional, sebagai penunjang, pendorong, dan penggerak pembangunan nasional. (Ikhsan, 2009:3-5)

Jaringan transportasi jalan merupakan serangkaian simpul dan / atau ruang kegiatan yang dihubungkan oleh ruang lalu lintas sehingga membentuk satu kesatuan sistem jaringan untuk keperluan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan, Jalan adalah jalan yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum.

d. Lingkungan

Lingkungan alam atau lingkungan binaan sangat mempengaruhi keselamatan berlalu lintas. Bukit atau pohon yang menghalangi pandangan, tanjakan terjal, serta tikungan tajam merupakan faktor alam yang perlu mendapat perhatian dalam pengelolaan lalu lintas. Cuaca buruk juga mempengaruhi keselamatan berlalu lintas. Hujan yang deras atau berkabut menjadikan pandangan pengemudi sangat terbatas sehingga mudah sekali terjadi kesalahan antisipasi.

Berdasarkan penjelasan diatas, penyebab kecelakaan yang paling dominan adalah faktor manusia, yaitu sebesar 93,7 %, kemudian faktor kendaraan, faktor jalan, dan terakhir faktor lingkungan. (Ikhsan, 2009:3-5).

BAB IV

**PENERAPAN PENEGAKAN HUKUM DENGAN
ELEKTRONIK ATAU *ELECTRONIC LAW ENFORCEMENT*
(ELE) DALAM PROSES PENYIDIKAN KECELAKAAN LALU
LINTAS OLEH DITLANTAS POLDA METRO JAYA
MENGUNAKAN PROGRAM (SOFTWARE) PC RECT DAN
PC CRASH**

4.1 Penyidikan Kecelakaan Lalu Lintas oleh Ditlantas Polda Metro Jaya.

Bagian penting dalam proses penegakan hukum adalah peranan dari penyidik laka lantas untuk mencermati fakta hukum yang terjadi sesuai dengan kondisi kasus dengan segala kaitannya termasuk juga pihak-pihak yang terkait dengan kasus itu, serta membutuhkan kecermatan yang terkait dengan perundang-undangan yang dilanggar, sejauh mana dampak dari pelanggaran itu. Dalam melaksanakannya perlu penafsiran (interpretasi) yang mendalam maka perlu dedikasi, kejujuran dan kinerja yang tinggi.

Penyidikan tindak pidana lalu lintas dan angkutan jalan dilakukan oleh:

- a. Penyidik Kepolisian Negara Republik Indonesia; dan
- b. Penyidik Pegawai Negeri Sipil tertentu yang diberi wewenang khusus menurut Undang-Undang ini.

Dalam hal penyidikan tindak pidana kecelakaan lalu lintas, Penyidik Laka Lantas yang diatur di dalam Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana dan Undang-Undang tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia, di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan berwenang :

- a. Memberhentikan, melarang, atau menunda pengoperasian dan menyita sementara Kendaraan Bermotor yang patut diduga melanggar peraturan berlalu lintas atau merupakan alat dan/atau hasil kejahatan;

- b. Melakukan pemeriksaan atas kebenaran keterangan berkaitan dengan Penyidikan tindak pidana di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- c. Meminta keterangan dari Pengemudi, pemilik Kendaraan Bermotor, dan/atau Perusahaan Angkutan Umum;
- d. Melakukan penyitaan terhadap Surat Izin Mengemudi, Kendaraan Bermotor, muatan, Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor, Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor, dan/atau tanda lulus uji sebagai barang bukti;
- e. Melakukan penindakan terhadap tindak pidana pelanggaran atau kejahatan Lalu Lintas menurut ketentuan peraturan perundang-undangan;
- f. Membuat dan menandatangani berita acara pemeriksaan;
- g. Menghentikan penyidikan jika tidak terdapat cukup bukti;
- h. Melakukan penahanan yang berkaitan dengan tindak pidana kejahatan Lalu Lintas; dan/atau
- i. Melakukan tindakan lain menurut hukum secara bertanggung jawab.

Pelaksanaan penyidikan tindak pidana kecelakaan lalu lintas, Penyidik Laka Lintas sebagaimana dimaksud diatas dilakukan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Sedangkan Penyidik Pegawai Negeri Sipil berwenang untuk :

- a. Melakukan pemeriksaan atas pelanggaran persyaratan teknis dan layak jalan Kendaraan Bermotor yang pembuktiannya memerlukan keahlian dan peralatan khusus;
- b. Melakukan pemeriksaan atas pelanggaran perizinan angkutan orang dan/atau barang dengan Kendaraan Bermotor Umum;
- c. Melakukan pemeriksaan atas pelanggaran muatan dan/atau dimensi Kendaraan Bermotor di tempat penimbangan yang dipasang secara tetap;

- d. Melarang atau menunda pengoperasian Kendaraan Bermotor yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan;
- e. Meminta keterangan dari Pengemudi, pemilik Kendaraan Bermotor, atau Perusahaan Angkutan Umum atas pelanggaran persyaratan teknis dan laik jalan, pengujian Kendaraan Bermotor, dan perizinan; dan/atau
- f. Melakukan penyitaan surat tanda lulus uji dan/atau surat izin penyelenggaraan angkutan umum atas pelanggaran dengan membuat dan menandatangani berita acara pemeriksaan.

Kewenangan Penyidik Pegawai Negeri Sipil dilaksanakan di Terminal dan/atau tempat alat penimbangan yang dipasang secara tetap. Dalam hal kewenangan dilaksanakan di Jalan, Penyidik Pegawai Negeri Sipil wajib berkoordinasi dengan dan harus didampingi oleh Petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Pendekatan baru dalam penegakan hukum berdasarkan Pasal 249 ayat (3) huruf d. Undang-undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang berbunyi : dukungan penegakan hukum dengan alat elektronik dan secara langsung; serta Pasal 272 ayat (1) Untuk mendukung kegiatan penindakan pelanggaran di bidang lalu lintas dan angkutan jalan, dapat digunakan peralatan elektronik, dan pada ayat (2) Hasil penggunaan peralatan elektronik sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat digunakan sebagai alat bukti di pengadilan. Pendekatan ini merupakan pendekatan yang sangat efektif sebagaimana telah diterapkan diberbagai negara maju seperti Belanda.

4.1.1 Proses Penyidikan Kecelakaan Lalu Lintas Oleh Ditlantas Polda Metro Jaya Saat Ini.

Terhadap terjadinya kasus kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan timbulnya korban, baik jiwa maupun harta benda dilakukan serangkaian kegiatan oleh aparat Kepolisian yang berwenang dengan menetapkan sebelumnya menyangkut tentang *locus* dan *tempus* terjadinya peristiwa tersebut. Penanganan kasus penyidikan kecelakaan lalu lintas

oleh penyidik Kecelakaan Lalu Lintas didasarkan pada laporan polisi atau berdasarkan temuan langsung dilapangan dengan berpedoman pada fakta yang terjadi dilapangan kemudian dituangkan oleh penyidik kedalam berita acara pemeriksaan polisi sesuai dengan ketentuan perundang undangan yang berlaku untuk dapat ditetapkan siapakah sebagai tersangka dalam kasus kecelakaan lalu lintas tersebut.

Adapun menyangkut dengan fakta-fakta yang terjadi dilakukan serangkaian kegiatan dalam bentuk:

- a. Penanganan di Tempat Kejadian Perkara (TKP), didasarkan pada laporan Polisi yang meliputi dua kegiatan pokok, sebagai berikut:
 - 1). Tindakan di TKP
 - a) Mengamankan TKP
 - b) Menolong korban ke Rumah Sakit dan memintakan Visum
 - c) Mengamankan barang bukti
 - d) Mengamankan dan melindungi tersangka
 - e) Mencari saksi-saksi
 - 2). Pengolahan TKP
 - a) Pengadakan pengukuran
 - b) Membuat sket gambar sementara
 - c) Mencari saksi-saksi di sekitar TKP
- b. Pemanggilan terhadap para saksi
- c. Penangkapan, dengan didasarkan Surat Perintah Penangkapan dengan menyebut: nomor surat, tanggal serta orang (tersangka) yang dikenakan penangkapan berserta identitasnya seperti umur,

alamat serta pekerjaan dan disertai pula dengan dugaan melakukan tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan luka berat hingga matinya orang karena salahnya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 359, Pasal 360 ayat (1) KUHPidana dan Pasal 273 ayat (3), Pasal 310 ayat (3) dan (4), , Pasal 311 ayat (4) dan (5) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kemudian dibuatkan Berita Acara Penangkapannya.

- d. Penahanan, didasarkan dengan Surat Perintah Penahanan yang selanjutnya dibuatkan Berita Acara Penahanannya.
- e. Perpanjangan Penahanan, didasarkan dengan Surat Perintah Perpanjangan Penahanan yang selanjutnya dibuatkan Berita Acara Perpanjangan Penahanannya.
- f. Penyitaan, didasarkan dengan Surat Perintah Penyitaan, selanjutnya dibuatkan Berita Acara Penyitaannya dan memintakan Ijin Penyitaan kepada Ketua Pengadilan Negeri setempat.
- g. Meminta keterangan para saksi
- h. Meminta keterangan dari tersangka
- i. Melakukan analisis terhadap kasus yang terjadi, analisis kasus ini dengan menguraikan terjadinya tindak pidana serta menerangkan pelakunya dengan menguraikan pula unsur-unsur dalam Pasal 359 KUHPidana yakni unsur :
 - 1). Barang siapa;
 - 2). Karena kealpaannya;
 - 3). Menyebabkan matinya orang lain.
- j. Pasal 360 Ayat (1) KUHPidana yakni unsur :
 - 1). Barang siapa;

- 2). Karena kealpaannya;
 - 3). menyebabkan orang lain mendapat luka-luka berat.
- k. Pasal 273 ayat (1), Ayat (3), Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yakni unsur :
- 1). Penyelenggara jalan tidak segera dan patut memperbaiki jalan yang rusak yang mengakibatkan terjadinya kecelakaan lalu lintas.
 - 2). Kecelakaan lalu lintas tersebut mengakibatkan orang lain meninggal dunia.
- l. Pasal 310 ayat (3) dan (4) Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan, yakni unsur :
- 1). Setiap orang;
 - 2). Karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas;
 - 3). Mengakibatkan korban luka berat;
 - 4). Mengakibatkan korban meninggal dunia.
- m. Pasal 311 ayat (4) dan (5) Undang Undan Nomor 22 Tahun 2009 Tentang lalu Lintas Angkutan Jalan, yakni unsur :
- 1). Setiap orang;
 - 2). Dengan sengaja mengemudikan kendaraan bermotor dengan cara membahayakan nyawa atau barang;
 - 3). Mengakibatkan korban luka berat;
 - 4). Mengakibatkan korban meninggal dunia.
- n. Menarik kesimpulan, dalam hal ini penyidik mendasarkan terhadap fakta -fakta dan alat bukti yang diperoleh di tempat kejadian perkara dalam menganalisa kasus secara yuridis.

4.1.2 Penyidikan Kecelakaan Lalu Lintas Dengan Menggunakan Peralatan Elektronik (Program *Software* PC Rect dan PC Crash).

Proses penyidikan secara konvensional yang selama ini dilakukan sudah tidak memadai lagi. Saat ini proses pelayanan penyidikan kecelakaan lalu lintas yang dilaksanakan oleh penyidik laka lintas memerlukan waktu yang lama dalam proses TPTKP yang berdampak pada kemacetan arus lalu lintas. Selain itu, hanya mengandalkan kemampuan penyidik untuk dapat menuangkan fakta yang terjadi di TKP ke dalam BAP.

Lebih lanjut, berbagai kondisi yang dihadapi penyidik dalam melakukan penyidikan kecelakaan lalu lintas dapat dijelaskan sebagai berikut :

- a. Situasi dan kondisi TKP kecelakaan lalu lintas pada saat akan dilakukan Olah TKP selalu berubah, berdampak pada tahap persiapan awal bagi penyidik atau koordinasi, alat, sarana dan lain-lain;
- b. Dihadapkan pada kepentingan proses Olah TKP dengan kepentingan kelancaran arus lalu lintas;
- c. Dalam proses pembuatan berita acara pemeriksaan (BAP), tersangka, saksi, saksi ahli, tidak selalu diperoleh data yang akurat;
- d. Keamanan informasi pada tahap proses penyimpanan dan reproduksi data BAP belum maksimal; dan
- e. Masalah validitas pembuktian pidana dalam penyidikan.

Dalam rangka meningkatkan kinerja penyidikan kecelakaan lalu lintas, maka Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya tengah mengembangkan Program (*software*) PC Rect dan PC Crash, sebagai bentuk kondisi yang diinginkan masyarakat sesuai dengan perkembangan

zaman saat ini dan masa depan terkait dengan modernisasi penyidikan, aspek kemanusiaan, aspek keadilan, aspek keteraturan, aspek sosial, aspek transformasi, aspek edukasi serta aspek kepastian hukum dalam hal penegakan hukum kasus-kasus kecelakaan Lalu Lintas.

Lebih lanjut, penerapan Program (*software*) PC Rect dan PC Crash dalam sistem peradilan Indonesia dapat menjadi salah satu program unggulan bagi penyidikan kecelakaan lalu lintas menggunakan peralatan Elektronik.

Terdapat beberapa keuntungan Program PC Crash, antara lain sebagai berikut:

- a. Meminimalisir terjadinya kerusakan TKP;
- b. Olah TKP secara menyeluruh dapat dilaksanakan di kantor penyidik tanpa harus ke TKP;
- c. Keabsahan penyidikan seoptimal mungkin didasarkan pada TKP, (keterangan saksi sebagai pendukung);
- d. Unsur pembuktian mudah di data dan di reproduksi ulang;
- e. Dapat menayangkan tayangan ulang peristiwa kecelakaan secara simulasi visual 3D;
- f. Dapat memperlihatkan *avoiden theory* atau teori penghindaran kecelakaan;
- g. Validitas dapat dipertanggungjawabkan;
- h. Dapat disinkronisasikan dengan Program PC Rect.

Sedangkan keuntungan menginput data gambar dari program PC Rect ke dalam Program PC Crash dapat diuraikan sebagai berikut:

- a. Hemat waktu di TKP maupun dalam pembuatan sketsa TKP
- b. Mudah dalam pengukuran jarak di TKP tanpa harus berada di TKP;
- c. Pengukurat akurat;
- d. Informasi berbentuk digital, mudah untuk dikirim atau diterima via komputer atau e-mail, mudah disimpan dan mudah untuk diproduksi ulang.

Penggunaan PC Crash, dilakukan dalam 4 (empat) tingkatan penugasan, tingkatan penugasan tersebut dapat dijelaskan sebagai berikut.

a. Tingkat Pertama;

- 1) Kemampuan untuk mengamankan TKP;
- 2) Memberikan tanda pada TKP;
- 3) Memberikan informasi awal;
- 4) Checklist Minded;
- 5) Kemampuan memberikan solusi untuk kelancaran arus.

b. Tingkat Kedua;

- 1) Kemampuan untuk merekam TKP dengan teknik fotogrametri;
- 2) Kemampuan untuk melakukan hipotesa awal.

c. Tingkat Ketiga;

- 1) Kemampuan mengolah fotogrametri dengan Program PC – Rect (PC Rect adalah *software* yang digunakan untuk memplanarkan foto perspektif sehingga hasil foto menjadi gambar/objek yang terlihat dari atas) ;
- 2) Kemampuan menganalisa dan mengolah data secara manual dengan hukum fisika dasar;

d. Tingkat Keempat;

Kemampuan mensimulasikan kecelakaan berdasarkan parameter dan data yang ada dengan Program PC Crash berupa tayangan simulasi visual 3D sesuai dengan fakta di TKP. (Hasil rekaman simulasi dapat dilampirkan pada saat menyerahkan BAP yang sudah P21 kepada penuntut umum dan sebagai bahan pertimbangan Hakim di Pengadilan).

4.2 Alat Bukti Elektronik (Hasil Gambar PC Rect dan Hasil PC Crash Berupa Simulasi Visual Gambar 3D) Dalam Pembuktian Pidana

Dalam praktik hukum, penggunaan alat perekam dan hasil rekaman telah merupakan bagian dari proses projustisia perkara pidana. Di dalam Kitab Undang - Undang Hukum Acara Pidana, alat bukti yang sah diatur dalam Pasal 184 KUHAP berupa keterangan saksi, keterangan ahli, surat, petunjuk dan keterangan terdakwa.

Di dalam Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 Tentang Informasi dan Transaksi Elektronik ditegaskan, alat bukti penyidikan, penuntutan, dan pemeriksaan di sidang pengadilan termasuk alat bukti lain berupa informasi elektronik dan atau dokumen elektronik. Dokumen elektronik dirumuskan, setiap informasi elektronik yang dibuat, diteruskan, dikirimkan, diterima, atau disimpan dalam bentuk analog, digital, elektromagnetik, optikal atau se-jenisnya, yang dapat dilihat, ditampilkan, dan/ atau didengar melalui komputer atau sistem elektronik.

KUHAP mendefinisikan, petunjuk, sebagai suatu perbuatan, kejadian atau keadaan yang karena perse-suaiannya, baik antara yang satu dengan yang lain maupun dengan tindak pidana itu sendiri, menandakan bahwa telah terjadi suatu tindak pidana dan siapa pelakunya (Pasal 188 ayat 1). Meski demikian, penilaian atas kekuatan pembuktian dari suatu petunjuk sepenuhnya diserahkan kepada hakim setelah mengadakan pemeriksaan dengan penuh kecermatan dan kesaksamaan berdasarkan hati nuraninya (Pasal 188 ayat 3). Pembentuk UU memasukkan ketentuan ayat (3) tersebut karena alat bukti petunjuk merupakan alat bukti yang masih memerlukan alat bukti lain untuk kesempurnaan pembuktian. Kesempurnaan pembuktian dimaksud tersirat dalam KUHAP (Pasal 183) yang menegaskan bahwa hakim tidak boleh menjatuhkan pidana kepada seorang kecuali apabila sekurang-kurangnya dari dua alat bukti yang sah ia memperoleh keyakinan bahwa suatu tindak pidana benar-benar telah terjadi dan bahwa terdakwa yang bersalah melakukannya. Merujuk pada ketentuan mengenai bukti petunjuk di atas, jelas bahwa bagi seorang hakim diwajibkan untuk menggali alat bukti lain sebagaimana telah diuraikan di atas.

Selain itu, terhadap alat bukti petunjuk dituntut kecermatan dan ketelitian seorang hakim di dalam memberikan penilaiannya, terutama terhadap ada atau tidak adanya persesuaian antara suatu kejadian atau keadaan yang berkaitan dengan tindak pidana yang menjadi dasar dakwaan jaksa penuntut umum (JPU). Sudah tentu untuk kesempurnaan pembuktian melalui bukti elektronik (*electronic evidence*) sehingga hakim memiliki keyakinan atas terjadinya suatu tindak pidana dan seseorang adalah pelakunya, hakim memerlukan bantuan seorang ahli (keterangan ahli).

Alat bukti adalah alat yang digunakan untuk dapat meyakinkan bahwa suatu tindak pidana benar-benar terjadi dan harus dapat membuktikan bahwa terdakwa benar-benar bersalah. Dalam pasal 183 KUHAP dijelaskan bahwa Hakim tidak boleh menjatuhkan pidana kepada seseorang kecuali dengan sekurang-kurangnya dua alat bukti yang sah ia memperoleh keyakinan bahwa suatu tindak pidana benar-benar terjadi dan bahwa terdakwa yang bersalah melakukannya. Dari rumusan pasal diatas jelaslah bahwa keberadaan alat bukti mutlak harus ada dalam sebuah kasus pidana. Jika tidak ada alat bukti, maka hakim tidak boleh menjatuhkan pidana kepada seseorang. Bahkan disebutkan dalam pasal di atas harus ada minimal dua bukti.

Dalam teori pembuktian, KUHAP menggunakan sistem negatif Wettelijk yaitu hakim terikat pada alat bukti minimum ditambah keyakinan. Alat bukti di sini terikat pada apa yang ditentukan oleh undang-undang. Istilah negatif wettelijk berarti wettelijk adalah berdasarkan undang-undang sedang negatif artinya bahwa walaupun dalam suatu perkara terdapat cukup bukti sesuai dengan undang-undang, maka hakim belum boleh menjatuhkan hukuman, sebelum ia yakin akan kesalahan terdakwa. Alat bukti yang sah menurut pasal 184 KUHAP adalah Keterangan saksi, keterangan ahli, surat, petunjuk, dan keterangan terdakwa. Seperti yang sudah dijelaskan di atas, KUHAP menggunakan sistem negatif wettelijk, artinya alat bukti yang sah hanyalah alat bukti yang tertera dalam undang-undang saja.

Dalam undang-undang ini, macam alat bukti diperluas. Dalam Pasal 5 Undang-Undang 11 Tahun 2008 Tentang Informasi dan Transaksi Elektronik dijelaskan sebagai berikut:

- a. Informasi Elektronik dan/atau Dokumen Elektronik dan/atau hasil cetaknya merupakan alat bukti hukum yang sah
- b. Informasi Elektronik dan/atau Dokumen Elektronik dan/atau hasil cetaknya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan perluasan dari alat bukti yang sah sesuai dengan Hukum Acara yang berlaku di Indonesia

Dari pasal-pasal diatas, tegas disebutkan bahwa informasi elektronik dan/atau dokumen elektronik dan/atau hasil cetaknya adalah alat bukti hukum yang sah dan merupakan perluasan dari alat bukti yang terdapat dalam KUHAP.

Dengan diundangkannya Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 Tentang Informasi dan Transaksi Elektronik, alat bukti elektronik yang sebelumnya hanya dapat digunakan sebagai alat bukti yang sah dalam pengadilan dalam tindak pidana tertentu saja seperti kasus korupsi, terorisme, dan money laundering juga dapat digunakan pada pengadilan pidana biasa, termasuk dalam tindak pidana lalu lintas. Namun bukan berarti data elektronik dapat begitu saja digunakan sebagai alat bukti.

Dokumen elektronik yang dapat digunakan sebagai alat bukti juga haruslah dokumen yang dapat dijaga validitasnya dan dapat dipertanggungjawabkan kebenarannya. Dokumen elektronik sangat mudah untuk dimanipulasi sehingga tidak semua dokumen elektronik dapat digunakan sebagai alat bukti. Dalam Pasal 6 Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik dijelaskan informasi elektronik dan/atau dokumen elektronik dianggap sah sepanjang informasi yang tercantum di dalamnya dapat diakses ditampilkan, dijamin keutuhannya, dan dapat dipertanggungjawabkan sehingga menerangkan suatu keadaan.

Dalam kaitannya dengan penggunaan Program PC Rect, PC Crash dan CCTV dalam penyidikan Kecelakaan Lalu Lintas memiliki aturan dasar hukum

yang jelas, yakni dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, tepatnya pada Pasal 272, yang berbunyi:

- a. Untuk mendukung kegiatan penindakan pelanggaran di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dapat digunakan peralatan elektronik.
- b. Hasil penggunaan peralatan elektronik sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat digunakan sebagai alat bukti di pengadilan.

Penjelasan Ayat (1) Pasal 272 menyebutkan bahwa yang dimaksud dengan "peralatan elektronik" adalah alat perekam kejadian untuk menyimpan informasi. Program PC Crash dapat menayangkan tayangan ulang peristiwa kecelakaan secara simulasi 3Dimensi, dan validitasnya dapat dipertanggungjawabkan. Adapun hasil rekaman simulasi dilampirkan oleh Penyidik dengan hasil BAP yang sudah P21 kepada penuntut umum untuk digunakan sebagai bahan pertimbangan Hakim di Pengadilan.

4.2.1 Pemanfaatan Teknologi Informasi dan Komunikasi Dalam Pembuktian Perkara Pidana Pada Umumnya

Pemanfaatan teknologi informasi di era digital telah memberikan kontribusi yang sangat besar dalam mendorong perubahan sosial, ekonomi, budaya, pertahanan, keamanan dan penegakan hukum. Pada hakekatnya sistem informasi secara teknis dan fungsional adalah keterpaduan sistem antara manusia dengan mesin yang mencakup komponen perangkat keras, perangkat lunak, prosedur, sumber daya manusia, dan substansi informasi yang dalam pemanfaatannya mencakup fungsi *input*, *process*, *output*, *storage*, dan *communications*.

Dengan berlakunya rezim Informasi dan Transaksi Elektronik yang dituangkan didalam Undang-undang No. 11 Tahun 2008 maka kita telah memasuki babak kehidupan baru yang berbasis pada pemanfaatan teknologi informasi, media dan komunikasi telah mengubah baik perilaku

masyarakat maupun peradaban manusia secara global. Sistem elektronik juga dipergunakan untuk menjelaskan keberadaan sistem informasi yang merupakan penerapan teknologi informasi yang berbasis jaringan telekomunikasi dan media elektronik, yang berfungsi merancang, memproses, menganalisis menampilkan dan mengirimkan atau menyebarkan informasi elektronik.

Sistem informasi secara teknis dan manajemen sebenarnya adalah merupakan perwujudan penerapan produk teknologi informasi ke dalam suatu bentuk organisasi dan manajemen sesuai dengan karakteristik kebutuhan pada organisasi tersebut dan sesuai dengan tujuan peruntukannya.

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan penjelasan mengenai penerapan penegakan hukum dengan elektronik atau *Electronic Law Enforcement* (ELE) dalam proses penyidikan kecelakaan lalu lintas oleh Ditlantas Polda Metro Jaya, sesuai dengan Undang-Undang No. 2 Tahun 2002 Tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia disebutkan pada pasal 14 mengenai tugas pokok Kepolisian Negara Republik Indonesia ayat (1) huruf b, menyebutkan bahwa salah satu tugas pokok kepolisian adalah menyelenggarakan segala kegiatan dalam menjamin keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas di jalan, dan bila dikaitkan dengan ilmu kepolisian, menurut Prof. Parsudi Suparlan, Ph.D, (2008 : 36), yakni sebagai berikut :

“ Bahwa ilmu kepolisian adalah ilmu yang mempelajari masalah-masalah sosial dan penanganannya, oleh karena itu dalam ilmu kepolisian ada dua satuan permasalahan yang berdiri sendiri tetapi saling berkaitan dan mempengaruhi , yaitu masalah sosial dan penanganannya. Masalah sosial muncul dan terwujud dalam kehidupan sosial manusia, yaitu didalam kelompok, komunitas, institusi (pranata), dan masyarakat. Masalah sosial dianggap sebagai mengganggu, merugikan atau merusak kehidupan warga, kelompok atau komunitas, pranata, dan masyarakat sebagaimana

dilihat dan dirasakan oleh yang bersangkutan atau oleh pranata-pranata yang mengemban terwujudnya keteraturan dan ketertiban sosial. Masalah sosial dapat merupakan tindakan-tindakan kejahatan, walaupun tidak selalu demikian adanya. Sesuatu tindak kejahatan dapat muncul dalam kehidupan sosial karena adanya sesuatu masalah sosial yang ada dalam masyarakat yang bersangkutan, atau rangkaian tindak kejahatan memunculkan sesuatu atau berbagai masalah sosial. Penanganan masalah sosial adalah sebuah satuan permasalahan yang mencakup proses – proses pengidentifikasian masalah sosial dan kejahatan yang merugikan. Organisasi dan pengorganisasian pranata atau institusi (Polri) yang diberi kewenangan untuk mengidentifikasi, menyelidik, menyidik, memproses hasil-hasil penyidikan, sesuai dengan ketentuan hukum yang berlaku. Untuk diajukan kepada jaksa penuntut umum yang memproses hasil penyidikan tersebut di Pengadilan untuk menentukan bersalah tidaknya tersangka pelaku kejahatan, dan menentukan besarnya hukuman sesuai dengan macam dan tingkat kejahatan yang dituduhkan kepada tersangka.”

Pembuktian dengan memanfaatkan data elektronik adalah salah satu bentuk penyelesaian perkara yang dapat memberikan gambaran dan fakta hukum yang terjadi dengan sangat jelas bagi seorang hakim untuk menguatkan argumen dan keyakinannya dalam memberikan keputusan hukum berupa sanksi kepada terdakwa di pengadilan.

4.2.2 Sinkronisasi PC Rect dan PC Crash dalam Penyidikan Kecelakaan Lalu Lintas Menggunakan Peralatan Elektronik atau Electronic Law Enforcement (ELE) oleh Ditlantas Polda Metro Jaya.

Sinkronisasi PC Rect dan PC Crash dalam Penyidikan Kecelakaan Lalu Lintas Menggunakan Peralatan Elektronik atau Electronic Law Enforcement (ELE) oleh Ditlantas Polda Metro Jaya adalah upaya

modernisasi pelayanan dan kinerja penyidik Laka Lantas dalam hal penegakan hukum dibidang Lalu Lintas , khususnya di Ditlantas Polda Metro Jaya merupakan barometer dan tolok ukur pelayanan di bidang lalu lintas sekaligus cermin modernitas bangsa dalam transformasi hukum khususnya penyidikan kecelakaan lalu lintas dengan didukung oleh sarana informasi teknologi dan bersifat akuntabel.

Secara operasional program PC Rect dan PC Crash dapat dijelaskan sebagai berikut: Pusat Data atau TMC memantau kecelakaan dengan CCTV kemudian menginfokan kepada petugas di lapangan sesuai dengan kondisi riil di TKP. Kemudian petugas melaksanakan proses tingkatan penugasan Tahap 1 dan Tahap 2, yakni mengamankan TKP, memberikan tanda pada TKP, memberikan informasi awal, memberikan solusi untuk kelancaran arus, merekam TKP dengan teknik fotogrametri dan melakukan hipotesa awal. Kemudian data fotogrametri selanjutnya di proses ke dalam Program PC Rect oleh penyidik sesuai dengan proses penugasan tingkat 3 yakni, mengolah fotogrametri dengan program PC Rect dan kemampuan menganalisa dan mengolah data secara manual dengan hukum fisika dasar. Hasil foto PC Rect selanjutnya diproses sesuai dengan penugasan tingkat 4 ke dalam format simulasi visual 3D PC Crash.

Ketentuan Penggunaan alat bukti dalam penyidikan kecelakaan lalu lintas menggunakan peralatan elektronik atau *Electronic Law Enforcement* (ELE), diatur pula dalam Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 Tentang Informasi dan Transaksi Elektronik. Dengan berlakunya Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 Tentang Informasi dan Transaksi Elektronik, telah meletakkan dasar terhadap pengakuan informasi dan dokumen elektronik sebagai alat bukti yang sah. Pengakuan tersebut didasarkan pada Pasal 5 jo Pasal 44 yang menyatakan bahwa informasi elektronik dan/atau dokumen elektronik dan/atau hasil cetaknya merupakan alat bukti hukum yang sah.

4.3 Korelasi Antara Penyidikan dan Penuntutan

Apabila diperhatikan secara lebih seksama format Undang-undang No. 8 Tahun 1981 tentang Kitab Undang-undang Hukum Acara Pidana (KUHAP), tampak pembentuk Undang-undang memformulasikan tahap dan wewenang tempat penyelidikan dan penyidikan dilakukan oleh Kepolisian dan Pejabat Pegawai Negeri Sipil tertentu yang diberi wewenang oleh Undang-undang, kemudian tahap penuntutan oleh Kejaksaan dan tahap mengadili perkara oleh Pengadilan Negeri, Pengadilan Tinggi dan Mahkamah Agung RI serta pelaksanaan putusan yang telah mempunyai kekuatan hukum tetap (*"inkracht van gewijsde"*) oleh Jaksa dan Lembaga Masyarakat dengan pengawasan dan pengamatan Ketua Pengadilan Negeri dengan sistematis, satu kesatuan sehingga tampak dalam penyelesaian perkara saling berhubungan antara satu tahap dengan tahap lainnya dan lazim disebut dengan *"Integrated Criminal Justice System"*.

Adapun pengertian dan batasan *"Integrated Criminal Justice System"* menurut Alm. Sukarton Marmosudjono, mantan Jaksa Agung RI (1989:30) disebutkan sebagai:

"Sistem peradilan pidana terpadu, yang unsur-unsurnya terdiri dari persamaan persepsi tentang keadilan dan pola penyelenggaraan peradilan perkara pidana secara keseluruhan dan kesatuan (*Administration Of Criminal Justice System*) pelaksanaan peradilan dan lembaga masyarakat. *Integrated Criminal Justice System* adalah suatu usaha unruk mengintegrasikan semua komponen tersebut di atas sehingga peradilan dapat berjalan sesuai dengan yang dicita-citakan."

Karena merupakan satu kesatuan yang utuh dengan bertitik tolak kepada pengertian penyidikan (Pasal 1 angka 2 KUHAP) dan penuntutan (Pasal 1 angka 7 KUHAP), korelasi tersebut tampak dalam hal hasil penyidikan oleh penyidik yang dituangkan kedalam berita acara pemeriksaan setelah semua fakta fakta hukum tertuang secara lengkap dan telah terpenuhinya semua unsur pembuktian yang diperlukan atau dalam hal penyidik telah selesai melakukan penyidikan maka penyidik wajib menyerahkan berkas perkara tersebut kepada Penuntut Umum (Pasal 110 ayat (1) KUHAP) dan bila telah lengkap (P-21), Penuntut Umum segera menentukan apakah berkas penyidikan tersebut sudah memenuhi persyaratan untuk dapat atau tidak dilimpahkan ke Pengadilan (Pasal 139

KUHAP) dan dalam hal Penuntut Umum berpendapat bahwa hasil penyidikan dapat dilakukan penuntutan dalam waktu secepatnya membuat surat dakwaan (Pasal 140 ayat (1) KUHAP) dan berkas tersebut oleh Penuntut Umum kemudian dilimpahkan bersama-sama surat dakwaan ke Pengadilan Negeri dengan permintaan agar segera mengadili perkara tersebut (Pasal 143 ayat (1) KUHAP).

Dari beberapa ketentuan di atas, dapatlah ditarik suatu inti sari bahwa korelasi antara penyidikan dan penuntutan adalah sebagai berikut:

- a. Dalam hal suatu peristiwa merupakan tindak pidana atau dilakukan penyidikan terhadap suatu peristiwa pidana, penyidik memberitahukan kepada Penuntut Umum (Pasal 109 ayat (1) KUHAP). Selanjutnya, bilamana menurut pendapat penyidik tidak terdapat cukup bukti atau peristiwa itu ternyata bukan merupakan tindak pidana maka penyidikan dihentikan demi hukum, lalu penyidik memberitahukan kepada tersangka atau keluarganya dan Penuntut Umum (Pasal 109 ayat (2) KUHAP). Demikian pula halnya, apabila penghentian penyidikan dihentikan demi hukum dilakukan oleh Pejabat Pengawai Negeri Sipil tertentu yang diberi wewenang oleh KUHAP sebagaimana tersebut dalam Pasal 6 ayat (1) huruf b, pemberitahuan hal itu segera kepada Penyidik dan Penuntut Umum.
- b. Korelasi antara penyidikan yang dilakukan oleh penyidik dan Penuntutan oleh Jaksa/Penuntut Umum dapat dilihat dalam hal penyidik memerlukan perpanjangan penahanan kepada Penuntut Umum sehubungan dengan kepentingan pemeriksaan belum selesai (Pasal 24 ayat (2) KUHAP). perpanjangan penahanan diberikan oleh Penuntut Umum paling lama empat puluh hari dan diberikan dengan memperhatikan hal-hal sebagai berikut:
 - 1) Adanya alasan dan resume hasil pemeriksaan penyidik; dan
 - 2) Diajukan penyidik sebelum lewat waktu dua puluh hari atau sebelum lewat masa penahanan yang menjadi wewenang

penyidik. Pemberian perpanjangan penahanan dapat sekaligus diberikan paling lama empat puluh hari dengan tidak menutup kemungkinan apabila penyidik menganggap pemeriksaan telah selesai dan tersangka dijamin tidak melarikan diri, tersangka dapat dikeluarkan dari tahanan sebelum habis waktu empat puluh hari tersebut.

- c. Hubungan ketiga antara penyidikan dan penuntutan tampak eksistensinya dalam aspek prapenuntutan. Sebagaimana diketahui bahwasanya prapenuntutan adalah wewenang Penuntut Umum sebagaimana diatur dalam Pasal 14 huruf b KUHAP, yakni dalam hal Penuntut Umum menerima berkas perkara penyidikan dari penyidik (Pasal 8 ayat (3) huruf a) dan berpendapat bahwa hasil penyidikannya dianggap belum lengkap dan belum sempurna, Penuntut Umum harus segera mengembalikannya kepada penyidik dengan disertai petunjuk-petunjuk seperlunya, dan dalam hal penyidik harus segera melakukan penyidikan tambahan sesuai dengan petunjuk yang diberikan Penuntut Umum (Pasal 110 ayat (4) KUHAP) dan hal ini berarti pula tidak boleh dilakukan prapenuntutan lagi.
- d. Sedangkan hubungan tersebut dapat dilihat dari ketentuan Pasal 110 ayat (4) KUHAP, bahwa penyidikan dianggap selesai yang berarti penyidik menyerahkan tanggung jawab atas tersangka dan barang bukti kepada Penuntut Umum (Pasal 8 ayat (3) huruf b KUHAP) dan dalam hal Penuntut Umum berpendapat bahwa dari hasil penyidikan dapat dilakukan penuntutan maka dalam waktu sesepatnya penuntut umum membuat surat dakwaan. (Pasal 140 ayat (1) KUHAP).

BAB V

ANALISA DAN PEMBAHASAN

5.1 Rencana Penerapan Penyidikan Kecelakaan Lalu Lintas Oleh Ditlantas Polda Metro Jaya Dengan Penggunaan Program PC Rect dan PC Crash

Penerapan penyidikan terhadap kasus kecelakaan lalu lintas yang dilakukan oleh Ditlantas Polda Metro Jaya, berdasarkan dari data jumlah kecelakaan yang terjadi dari tahun 2008 sampai dengan tahun 2010 dimana jumlah kasus kecelakaan ini akan terus bertambah setiap tahunnya apabila dibandingkan dengan jumlah penyidik laka lintas pada Ditlantas Polda Metro Jaya, maka menurut pendapat penulis metode penyidikan manual yang digunakan saat ini sudah tidak memungkinkan lagi.

Untuk mengatasi kondisi yang ada diatas, maka Ditlantas Polda Metro Jaya akan mengembangkan sebuah program unggulan berupa penyidikan kecelakaan lalu lintas dengan menggunakan Program (*Software*) PC Rect dan PC Crash sebagai salah satu solusi mengatasi permasalahan diatas. Penggunaan sistem ini dimaksudkan untuk mewujudkan kondisi yang diinginkan masyarakat sesuai dengan perkembangan zaman saat ini dan masa depan. Salah satu kondisi yang diharapkan adalah terwujudnya modernisasi penyidikan kecelakaan lalu lintas. Diharapkan dengan terciptanya modernisasi penyidikan kecelakaan lalu lintas ini akan lebih menjamin aspek kemanusiaan, keadilan, keteraturan, aspek sosial, transformasi, edukasi kepada masyarakat pengguna jalan raya dan terciptanya kepastian hukum.

Pendekatan dalam memahami lalu lintas sebagai urat nadi kehidupan bagi masyarakat yaitu terwujudnya Kamseltibcar Lantas dan lalu lintas sebagai cermin budaya bangsa harus diwujudkan dengan adanya transformasi perilaku pengguna jalan (perubahan *mindset*) serta lalu lintas sebagai cermin tingkat modernitas

maka untuk mewujudkannya harus dilakukan penanganan secara terpadu dan berkesinambungan dengan didukung oleh informasi dan teknologi (IT).

Proses penyidikan kecelakaan lalu lintas menimbulkan permasalahan-permasalahan dalam aplikasinya di lapangan dan sudah tidak sesuai lagi dengan situasi dan kondisi saat ini. Salah satu contoh, adalah waktu yang diperlukan dalam proses TPTKP berdampak pada kemacetan lalu lintas, dan hal ini menimbulkan permasalahan tidak efektif dan efisiennya penanganan yang dilakukan selain menimbulkan dampak ketidakteraturan akibat kemacetan lalu lintas yang terjadi. Selain itu, sifat manual dalam penyidikan saat ini hanya mengandalkan kemampuan penyidik untuk dapat menuangkan fakta yang diperoleh di lapangan (TKP) untuk dituangkan secara tertulis ke dalam BAP. Kemampuan ini terkait erat dengan tahap penyidikan lanjutan dan penuntutan di pengadilan, keterbatasan kemampuan penyidik di TKP akan berdampak pada proses peradilan selanjutnya. Banyak terjadi, dalam proses pembuatan berita acara pemeriksaan (BAP) tersangka, saksi, saksi ahli, tidak selalu diperoleh data yang akurat. Dengan demikian, maka penerapan penegakan hukum dengan elektronik atau *Electronic Law Enforcement* (ELE) menggunakan Program PC Rect dan PC Crash dapat menjadi salah satu solusi upaya untuk meningkatkan profesionalisme penyidik dalam tahap penyidikan perkara kecelakaan lalu lintas.

Penegakan hukum (*law enforcement*) merupakan ujung tombak agar tercipta tatanan hukum yang baik dalam masyarakat (Soerjono Soekanto, 1986:2). Khusus dalam proses penyidikan terhadap kecelakaan lalu lintas, maka penegakan hukum berkaitan dengan upaya untuk menerapkan hukum terhadap peristiwa-peristiwa hukum atau penyimpangan dan pelanggaran yang terjadi di jalan raya. Terkait dengan proses penyidikan terhadap kecelakaan lalu lintas, faktor penegak hukum yakni penyidik merupakan kunci keberhasilan menerapkan hukum terhadap peristiwa kecelakaan lalu lintas yang kemudian dituangkan dalam BAP.

faktor-faktor yang mempengaruhi penegakan hukum, faktor-faktor tersebut adalah sebagai berikut :

- a. Faktor hukumnya sendiri (termasuk faktor undang-undang).

- b. Faktor penegak hukum (dimasukkan di sini, baik para pembentuk maupun penerap hukum).
- c. Faktor sarana atau fasilitas yang mendukung penegakan hukum.
- d. Faktor masyarakat, yakni masyarakat di mana hukum tersebut diterapkan.
- e. Faktor kebudayaan, yakni sebagai hasil karya, cipta, dan karsa yang didasarkan pada karsa manusia di dalam pergaulan hidup.

Faktor hukum menurut teori Prof. Soerjono Soekanto bila dikaitkan dengan dasar hukum penerapan penegakan hukum dengan elektronik atau *Electronic Law Enforcement* (ELE) adalah pasal 272 Undang – Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan dan Pasal 5, 44 Undang – Undang No. 11 Tahun 2008 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik (ITE) sedangkan dasar hukum bagi penyidikan kecelakaan lalu lintas adalah pasal 310 sampai dengan 315 Undang – Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan. Bila dikaitkan dengan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan pasal 203 ayat (1) Undang – Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan Pemerintah bertanggung jawab atas terjaminnya keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan.

Bila ditinjau dari faktor penegak hukum dikaitkan dengan penyidikan kecelakaan lalu lintas di wilayah Polda Metro Jaya penerapan penyidikan menggunakan metode manual saat ini berdasarkan data jumlah angka kecelakaan yang terjadi dari tahun 2008 sampai dengan 2010 dimana jumlah kasus kecelakaan ini akan terus bertambah setiap tahunnya apabila dibandingkan dengan jumlah penyidik laka lintas pada Ditlantas Polda Metro Jaya, maka menurut pendapat penulis metode penyidikan manual yang digunakan saat ini sudah tidak memungkinkan lagi untuk diterapkan dan sebagai salah satu solusinya adalah penerapan penyidikan menggunakan program (*software*) PC Rect dan PC Crash. Mengenai pengawasan terhadap keamanan dan keselamatan lalu lintas angkutan jalan sesuai dengan pasal 206 Undang – Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan yang meliputi pelaksanaan pengawasan terhadap audit

bidang keamanan lalu lintas dan angkutan jalan dilaksanakan oleh auditor independen yang pelaksanaannya ditentukan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia, sedangkan kegiatan inspeksi bidang keamanan lalu lintas dan angkutan jalan dilaksanakan secara periodik berdasarkan skala prioritas oleh Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Faktor sarana atau fasilitas yang mendukung penegakan hukum, sesuai dengan pasal 203 ayat (2) huruf b Undang – Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan menyebutkan bahwa penyediaan dan pemeliharaan fasilitas dan perlengkapan keselamatan lalu lintas angkutan jalan adalah tanggung jawab pemerintah. Sesuai dengan undang-undang ini maka sudah saatnya pengadaan sarana dan fasilitas penunjang kegiatan berupa peralatan penegakan hukum dengan elektronik atau *Electronic Law Enforcement* (ELE) menggunakan program (*software*) PC Rect dan PC Crash dapat direalisasikan dengan baik.

Faktor masyarakat dikaitkan dengan penyidikan kecelakaan lalu lintas bahwa selama ini telah terbentuk *mindset* masyarakat, bila terjadi kecelakaan antara kendaraan roda dua dan kendaraan roda empat yang selalu dianggap bersalah adalah pengemudi kendaraan roda empat. Untuk merubah *mindset* yang telah tertanam selama ini, maka penggunaan program (*software*) PC Rect dan PC Crash dapat menjadi solusi untuk menjawab fakta hukum yang terjadi, sehingga hasil PC Crash sangat efektif untuk menunjukkan kepada masyarakat bagaimana proses terjadinya kecelakaan lalu lintas, yang kemudian akan menumbuhkembangkan kesadaran berlalu lintas dengan aman dan tertib sebagai salah satu bagian edukasi untuk masyarakat pengguna jalan raya.

Faktor kebudayaan, bila dikaitkan dengan penyidikan kecelakaan lalu lintas menggunakan program (*software*) PC Rect dan PC Crash diharapkan dapat segera terwujudnya transformasi budaya tertib berlalulintas.

Kualitas penyidikan yang dituangkan dalam BAP berhubungan dengan struktur atau kelembagaan sistem hukum, apabila kita kaitkan dengan teori Lawrence M. Friedman (2001:7-9), bahwa sistem hukum di Indonesia saat ini

didalam struktur tersebut terdapat lembaga penyidikan, penuntutan, pengadilan dan lembaga kemasyarakatan.

Proses penyidikan kecelakaan lalu lintas terkait erat dengan proses penuntutan dan pembuktian di pengadilan, keterpaduan rangkaian antar lembaga penegak hukum dimaksudkan untuk menciptakan mekanisme yang terstruktur untuk mencapai tujuan dari sistem tersebut, yakni meningkatkan kualitas penyidikan. Untuk merealisasikan hal ini, maka penerapan penegakan hukum dengan elektronik atau *Electronic Law Enforcement* (ELE) menggunakan Program PC Crash sejalan dengan tujuan yang hendak dicapai dalam sistem hukum dimaksud.

Lebih lanjut, apabila tujuan sistem peradilan pidana yang memiliki 3 (tiga) tahapan dikaitkan dengan kinerja aparat penyidik kecelakaan lalu lintas dalam hubungannya dengan sistem peradilan pidana, maka dapat diuraikan sebagai berikut. *Pertama*; pra-ajudikasi yakni mencegah masyarakat pengguna kendaraan bermotor menjadi korban, *kedua*; era-ajudikasi, yakni menyelesaikan pelanggaran hukum yang terjadi dengan memberi putusan yang sesuai dengan keadilan, dan *ketiga*; pasca-ajudikasi, yakni pelaku pelanggaran tidak mengulangnya kembali.

Data dari Korlantas POLRI , untuk POLDA METRO JAYA pada tahun 2008 jumlah kecelakaan lalu lintas sebanyak 8083 kejadian dengan korban meninggal dunia sebanyak 1169 kejadian, dan kerugian materi sebesar dua belas milyar lebih. Sedangkan tahun 2009 jumlah kecelakaan lalu lintas sebanyak 9624 kejadian, dengan korban meninggal sebanyak 1071 kejadian dan kerugian materi sebesar dua belas milyar lebih. Tahun 2010 jumlah kecelakaan lalu lintas sebanyak 10.346 kejadian dengan korban meninggal sebanyak 1048 dan kerugian materi sebesar tujuh belas milyar lebih. (Data terlampir).

Adanya penegakan hukum dengan elektronik atau *Electronic Law Enforcement* (ELE) menggunakan Program (*Software*) PC Rect dan PC Crash dalam sistem peradilan pidana Indonesia diharapkan penyidik dapat menyelesaikan perkara kecelakaan lalu lintas secara lebih maksimal. Program PC Crash memudahkan proses olah TKP secara menyeluruh dengan keabsahan

penyidikan seoptimal mungkin yang didasarkan pada TKP (keterangan saksi sebagai pendukung), unsur pembuktian mudah di data dan di reproduksi ulang dan dapat menayangkan tayangan ulang peristiwa kecelakaan secara simulasi visual 3D sehingga validitasnya dapat dipertanggungjawabkan. Sedangkan keuntungan menginput data gambar dari program PC Rect ke dalam Program PC Crash berupa; hemat waktu di TKP maupun dalam tahap pembuatan sketsa TKP, mudah dalam melakukan pengukuran jarak di TKP tanpa harus berada di TKP, pengukuran yang akurat dan informasi berbentuk digital, mudah untuk dikirim / diterima via komputer / e-mail, mudah disimpan dan mudah untuk diproduksi ulang, dan hasil akhir program PC Crash setelah file di save oleh penyidik maka data sudah tidak dapat dirubah oleh siapapun, apabila ada pihak pihak yang akan berusaha merubah data yang telah dimasukkan kedalam program PC Crash secara otomatis program tidak dapat menampilkan data valid yang diinginkan (*error*), disamping keunggulan dari penerapan program (software) PC Rect dan PC Crash terdapat pula hal-hal yang perlu diantisipasi dalam penerapan program ini yaitu apabila penyidik Laka Lantas tidak memiliki kemampuan penugasan tingkat 1 sampai dengan tingkat 4 (kemampuan untuk melakukan hipotesa awal, penguasaan teknik fotogrametri, mengolah data hasil fotogrametri dengan program PC Rect, kemampuan mensimulasikan kecelakaan berdasarkan parameter dan data yang ada dengan program PC-Crash berupa tayangan simulasi 3D secara ilmiah sesuai dengan fakta di TKP), maka hasil akhir data pada program (software) PC Rect dan PC Crash tidak dapat terealisasi (*error*).

Rencana penerapan penyidikan kecelakaan lalu lintas oleh Ditlantas Polda Metro Jaya :

a. Jangka Pendek

- 1) Membentuk sistem operasional yang efisien serta dapat melaksanakan kontrol / pengendalian yang baik yang penerapannya diawali di kota Jakarta sebagai ibu kota Negara.
- 2) Mempersiapkan Sumber Daya Manusia yang memadai dan ahli dalam penyidikan berbasis teknologi informasi (TI) dan ILMIAH.

- 3) Mempersiapkan sarana dan prasarana yang dibutuhkan untuk mendukung kegiatan operasional penunjang program penegakan hukum dengan elektronik atau *Electronic Law Enforcement (ELE)*.
 - 4) Pemilihan dan penggunaan program software PC RECT, PC CRASH yang terintegrasi CCTV dan dapat memberikan laporan-laporan yang akurat dan tepat waktu.
 - 5) Mengestimasi rencana kerja dan resiko-resiko yang akan terjadi dalam pelaksanaan operasional tugas dilapangan.
 - 6) Mempersiapkan anggaran dan modal kerja yang cukup untuk operasionalisasi program penegakan hukum dengan elektronik atau *Electronic Law Enforcement (ELE)*
- b. Jangka Mengengah.
- 1) Peningkatan fasilitas infrastruktur untuk menunjang kelancaran kegiatan operasional program penegakan hukum dengan elektronik atau *Electronic Law Enforcement (ELE)* seiring dengan perkembangan zaman.
 - 2) Membangun pembinaan sistem pengembangan sumber daya manusia secara berkelanjutan dengan wujud kegiatan berupa pelatihan-pelatihan baik secara internal maupun eksternal untuk peningkatan kualitas kerja dengan disertai penempatan personil yang tepat.
 - 3) Peningkatan kesejahteraan tenaga kerja yang akan menjalankan program penegakan hukum dengan elektronik atau *Electronic Law Enforcement (ELE)*, demi terciptanya Profesionalisme, kenyamanan dan kelancaran operasional.
 - 4) Menyebarkan pengetahuan tentang Program Penegakan Hukum Dengan Elektronik atau *Electronic Law Enforcement (ELE)* kepada masyarakat luas.
- c. Jangka Panjang.
- 1) Peningkatan modal pembiayaan secara berkala sesuai dengan tuntutan perkembangan zaman, dan kemampuan program ini untuk dapat dikembangkan kearah penambahan devisa bagi Negara dalam bentuk PNBK.

- 2) Mengembangkan program penegakan hukum dengan elektronik atau *Electronic Law Enforcement* (ELE) di beberapa kota besar di Indonesia untuk memperluas jaringan program penegakan hukum dengan elektronik atau *Electronic Law Enforcement* (ELE) dari bentuk jaringan lokal area network (LAN) kepada Wide Area Network (WAN).
- 3) Mengambil langkah-langkah dalam mengantisipasi perkembangan program penegakan hukum dengan elektronik atau *Electronic Law Enforcement* (ELE), misalnya: terus meningkatkan kemampuan software, menjalin kerjasama dengan pihak luar negeri, mengikuti dan menjalankan program ISO.
- 4) Penyaluran sarana dan prasarana program penegakan hukum dengan elektronik atau *Electronic Law Enforcement* (ELE) hingga ke pelosok tanah air agar profesionalitas dan modernisasi transformasi hukum dapat dirasakan oleh seluruh masyarakat Indonesia.

Langkah selanjutnya untuk mewujudkan penerapan penyidikan kecelakaan lalu lintas oleh Ditlantas Polda Metro Jaya menggunakan program (*software*) PC Rect dan PC Crash adalah dengan membentuk sebuah Tim POKJA yang bertugas untuk membuat kebutuhan anggaran, struktur organisasi, kebijakan, sistem pelatihan, mekanisme hubungan tata cara kerja (HTCK), *standard operation procedure* (SOP), sistem pengawasan intern, serta bentuk kerjasama.

5.2 Kedudukan Program PC Crash (Simulasi Visual Gambar 3D) Pada Pembuktian di Pengadilan Dalam *Criminal Justice Systems*

Dalam perspektif sistem peradilan pidana (*criminal justice system*) pada umumnya dan hukum acara pidana (*formeel strafrecht/strafprocesrecht*) pada khususnya, aspek pembuktian memegang peranan untuk menentukan kesalahan seseorang sehingga dijatuhkan pidana oleh hakim.

Dikaji secara umum, pembuktian berasal dari kata "bukti" yang berarti suatu hal (peristiwa dan sebagainya) yang cukup untuk memperlihatkan kebenaran suatu hal (peristiwa tersebut). Pembuktian adalah perbuatan membuktikan. Membuktikan sama dengan memberi (memperlihatkan) bukti, melakukan sesuatu

sebagai kebenaran, melaksanakan, menandakan, menyaksikan dan meyakinkan (Soedirjo,1985 :47). Dikaji dari perspektif yuridis, menurut M. Yahya Harahap (2005:252) pembuktian" adalah:

"ketentuan-ketentuan yang berisi penggarisan dan pedoman tentang cara-cara yang dibenarkan undang-undang membuktikan kesalahan yang didakwakan kepada terdakwa. Pembuktian juga merupakan ketentuan yang mengatur alat-alat bukti yang dibenarkan undang-undang dan mengatur mengenai alat bukti yang boleh digunakan hakim guna membuktikan kesalahan terdakwa. Pengadilan tidak boleh sesuka hati dan semena-mena membuktikan kesalahan terdakwa."

Dalam penyidikan kecelakaan lalu lintas, ditentukan adanya tindakan penyidik untuk mencari serta mengumpulkan bukti dan dengan bukti tersebut membuat terang tindak pidana yang terjadi dan guna menemukan tersangkanya. Oleh karena itu, dengan tolak ukur ketentuan Pasal 1 angka 2 dan angka 5 KUHAP, untuk dapat dilakukannya tindakan penyidikan, penuntutan dan pemeriksaan di sidang pengadilan, harus diawali dengan proses penyelidikan sehingga sejak tahap awal diperlukan adanya pembuktian dan alat-alat bukti.

Proses pembuktian pada hakikatnya memang lebih dominan pada sidang pengadilan guna menemukan kebenaran materiel akan peristiwa yang terjadi dan memberi keyakinan kepada hakim tentang kejadian tersebut sehingga hakim dapat memberikan putusan seadil mungkin.

Seiring dengan perkembangan informasi, teknologi dan komunikasi di era digital saat ini, macam alat bukti telah diperluas dengan diundangkannya Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 Tentang Informasi dan Transaksi Elektronik. Pada Pasal 5 Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 Tentang Informasi dan Transaksi Elektronik disebutkan:

- (1) Informasi Elektronik dan/atau Dokumen Elektronik dan/atau hasil cetaknya merupakan alat bukti hukum yang sah.
- (2) Informasi Elektronik dan/atau Dokumen Elektronik dan/atau hasil cetaknya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan perluasan dari alat bukti yang sah sesuai dengan Hukum Acara yang berlaku di Indonesia.

Selanjutnya, dalam Pasal 44 Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 Tentang Informasi dan Transaksi Elektronik, disebutkan alat bukti penyidikan, penuntutan dan pemeriksaan di sidang pengadilan menurut ketentuan Undang-Undang ini adalah sebagai berikut:

- (1) Alat bukti sebagaimana dimaksud dalam ketentuan Perundang-undangan; dan
- (2) Alat bukti lain berupa Informasi Elektronik dan/atau Dokumen Elektronik sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 angka 1 dan angka 4 serta Pasal 5 ayat (1), ayat (2), dan ayat (3).

Sedangkan yang dimaksud dengan informasi elektronik adalah satu atau sekumpulan data elektronik, termasuk tetapi tidak terbatas pada tulisan, suara, gambar, peta, rancangan, foto, *electronic data interchange* (EDI), surat elektronik (*electronic mail*), telegram, teleks, telexcopy atau sejenisnya, huruf, tanda, angka, Kode Akses, simbol, atau perforasi yang telah diolah yang memiliki arti atau dapat dipahami oleh orang yang mampu memahaminya. (Pasal 1 ayat (1) Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 Tentang Informasi dan Transaksi Elektronik)

Adapun pengertian dari teknologi informasi adalah suatu teknik untuk mengumpulkan, menyiapkan, menyimpan, memproses, mengumumkan, menganalisis, dan/atau menyebarkan informasi. (Pasal 1 ayat (3) Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 Tentang Informasi dan Transaksi Elektronik). sedangkan dokumen elektronik adalah setiap informasi elektronik yang dibuat, diteruskan, dikirimkan, diterima, atau disimpan dalam bentuk analog, digital, elektromagnetik, optikal, atau sejenisnya, yang dapat dilihat, ditampilkan, dan/atau didengar melalui komputer atau sistem elektronik, termasuk tetapi tidak terbatas pada tulisan, suara, gambar, peta, rancangan, foto atau sejenisnya, huruf, tanda, angka, kode akses, simbol atau perforasi yang memiliki makna atau arti atau dapat dipahami oleh orang yang mampu memahaminya. (Pasal 1 ayat (4) Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 Tentang Informasi dan Transaksi Elektronik).

Ketentuan di atas sejalan dengan ketentuan yang ditentukan dalam Pasal 1 angka 34 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang menyebutkan: sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah sekumpulan subsistem yang saling berhubungan dengan melalui penggabungan, pemrosesan, penyimpanan, dan pendistribusian data yang terkait dengan penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Penerimaan informasi elektronik dan/atau dokumen elektronik dan/atau hasil cetaknya sebagai alat bukti hukum yang sah dalam proses peradilan pidana merupakan langkah maju dalam rangka meningkatkan penegakan hukum (*law enforcement*).

Kepolisian Negara Republik Indonesia, khususnya Ditlantas Polda Metro Jaya bertujuan untuk menunjukkan kepada publik bahwa petugas-petugas Polantas profesional, cerdas, bermoral, modern, patuh hukum dan akuntabel. Sekaligus menjalankan amanat Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, khususnya dalam penyidikan kecelakaan lalu lintas telah memiliki payung hukum yang jelas dalam penggunaan program (*software*) PC Rect dan PC Crash yang dapat digunakan sebagai alat bukti yang sah. Dalam Pasal 272 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, juga disebutkan dasar hukum penggunaan peralatan elektronik tersebut, yakni sebagai berikut:

- (1) Untuk mendukung kegiatan penindakan pelanggaran di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dapat digunakan peralatan elektronik.
- (2) Hasil penggunaan peralatan elektronik sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat digunakan sebagai alat bukti di pengadilan.

Selanjutnya, Penjelasan Pasal 272 Ayat (1) menyebutkan bahwa yang dimaksud dengan "peralatan elektronik" adalah alat perekam kejadian untuk menyimpan informasi.

Menurut Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 Tentang Informasi dan Transaksi Elektronik, suatu informasi elektronik/dokumen elektronik dinyatakan sah untuk dijadikan alat bukti apabila menggunakan sistem elektronik yang sesuai dengan ketentuan yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 Tentang Informasi dan Transaksi Elektronik, yaitu sistem elektronik yang andal dan aman, serta memenuhi persyaratan minimum sebagai berikut :

- a. dapat menampilkan kembali informasi elektronik dan/atau dokumen elektronik secara utuh sesuai dengan masa retensi yang ditetapkan dengan peraturan perundang-undangan;
 - b. dapat melindungi ketersediaan, keutuhan, keotentikan, kerahasiaan, dan keteraksesan informasi elektronik dalam penyelenggaraan sistem elektronik tersebut;
 - c. dapat beroperasi sesuai dengan prosedur atau petunjuk dalam penyelenggaraan sistem elektronik tersebut;
 - d. dilengkapi dengan prosedur atau petunjuk yang diumumkan dengan bahasa, informasi, atau simbol yang dapat dipahami oleh pihak yang bersangkutan dengan penyelenggaraan sistem elektronik tersebut; dan
 - e. memiliki mekanisme yang berkelanjutan untuk menjaga kebaruan, kejelasan, dan kebertanggungjawaban prosedur atau petunjuk.
- (Tjahjono, 2009:3)

Program PC Crash dapat menayangkan tayangan ulang peristiwa kecelakaan secara simulasi visual 3Dimensi, dan validitasnya dapat dipertanggungjawabkan dan sudah diakui oleh dunia internasional bahkan program ini sudah diterapkan di ranah peradilan dalam penanganan kasus kecelakaan Lalu lintas di beberapa Negara maju seperti Belanda.

Program (*Software*) PC Rect dan PC Crash telah memenuhi semua persyaratan yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 Tentang Informasi dan Transaksi Elektronik. Kemudian secara teknis dalam proses

penyidikan hasil gambar program (*software*) PC Rect dan hasil rekaman simulasi visual 3D PC Crash dapat dilampirkan oleh Penyidik bersamaan dengan Berkas Perkara sebagai alat bukti petunjuk kepada penuntut umum untuk digunakan sebagai bahan pertimbangan Hakim di Pengadilan dalam memutuskan sidang perkara kecelakaan lalu lintas.



BAB VI

PENUTUP

6.1. Kesimpulan

Dari hasil penelitian dan analisis yang telah dilakukan oleh penulis, maka didapatkan kesimpulan, yakni sebagai berikut.

Dalam penyelenggaraan fungsi Kepolisian, khususnya Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya saat ini telah mengembangkan sebuah program unggulan pelayanan modern bagi pengguna jalan raya berupa penegakan hukum dengan elektronik atau *Electronic Law Enforcement (ELE)*, bentuk dari penerapan program unggulan ini dibagi menjadi dua yaitu penindakan pelanggaran dibidang lalu lintas berupa kebijakan tilang elektronik sedangkan kebijakan mengenai penyidikan kecelakaan lalu lintas di masa yang akan datang dilaksanakan dengan menggunakan program (*software*) PC Rect dan PC Crash.

Produk unggulan yang akan diterapkan oleh Ditlantas Polda Metro Jaya dalam penyidikan kecelakaan lalu lintas adalah dengan menggunakan program PC Rect dan PC Crash. Sebagai sebuah upaya modernisasi pelayanan dan kinerja penyidik Laka Lantas dalam hal penegakan hukum kasus-kasus kecelakaan Lalu Lintas. Kesemuanya itu, dilakukan untuk tercapainya tujuan akhir yang ideal yang dapat dijabarkan bahwa para petugas-petugas Polantas profesional, cerdas, bermoral, modern, patuh hukum, dan akuntabel.

Secara khusus pengembangan program (*software*) PC Rect dan PC Crash, diharapkan dapat memberikan kepastian hukum dan meningkatkan kinerja penyidik dalam kerangka sistem peradilan pidana terpadu.

Berhasilnya penerapan program unggulan Ditlantas Polda Metro Jaya ini ditentukan oleh faktor-faktor yang mempengaruhi penegakan hukum, faktor-faktor tersebut adalah sebagai berikut :

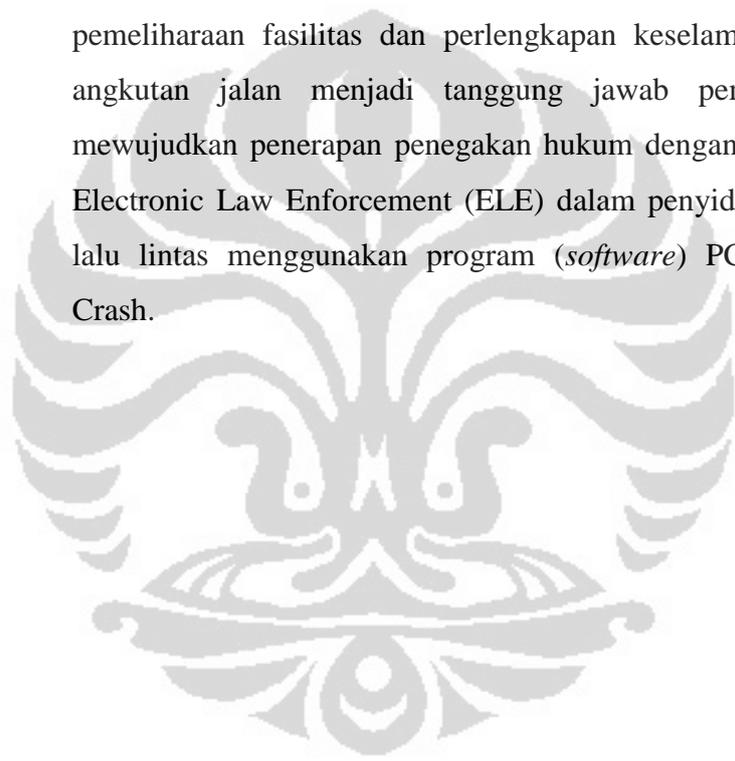
- a. Faktor hukumnya sendiri (termasuk faktor undang-undang).
- b. Faktor penegak hukum (dimasukkan di sini, baik para pembentuk maupun penerap hukum).
- c. Faktor sarana atau fasilitas yang mendukung penegakan hukum.
- d. Faktor masyarakat, yakni masyarakat di mana hukum tersebut diterapkan.
- e. Faktor kebudayaan, yakni sebagai hasil karya, cipta, dan karsa yang didasarkan pada karsa manusia di dalam pergaulan hidup.

6.2. Saran

Dalam kesempatan ini, penulis menyampaikan sumbang saran berkaitan dengan penelitian tesis ini, yakni :

- a. Meningkatkan kemampuan penyidik pada Ditlantas Polda Metro Jaya dibidang penggunaan teknologi informasi (TI), agar proses dan hasil penyidikan dengan penggunaan program (*software*) PC Rect dan PC Crash dapat terselenggara dengan baik sehingga hasil dari program tersebut dapat dijadikan alat bukti yang sah di Pengadilan.
- b. Sosialisasi lebih lanjut tentang dasar hukum penggunaan program (*software*) PC Rect dan PC Crash sesuai dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan dan Undang – Undang Nomor 11 Tahun 2008 Tentang Informasi dan Transaksi Elektronik kepada pemerintah khususnya aparat penegak hukum dengan melibatkan berbagai instansi terkait (Polisi, Jaksa dan Hakim) dan masyarakat luas pengguna kendaraan bermotor agar terwujud perubahan *mindset* masyarakat untuk tertib dalam berlalulintas.

- c. Membentuk sebuah Tim POKJA yang bertugas untuk membuat kebutuhan anggaran, struktur organisasi, kebijakan, sistem pelatihan, mekanisme hubungan tata cara kerja (HTCK), *standard operation procedure* (SOP), sistem pengawasan intern, serta bentuk kerjasama.
- d. Sesuai dengan pasal 203 dan 206 Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dimana pemerintah bertanggung jawab atas terjaminnya keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan maka sudah saatnya penyediaan, pemeliharaan fasilitas dan perlengkapan keselamatan lalu lintas angkutan jalan menjadi tanggung jawab pemerintah untuk mewujudkan penerapan penegakan hukum dengan elektronik atau Electronic Law Enforcement (ELE) dalam penyidikan kecelakaan lalu lintas menggunakan program (*software*) PC Rect dan PC Crash.



DAFTAR PUSTAKA

Peraturan Perundang-Undangan, Jurnal, Makalah dan Majalah.

Atmasasmita Romli, *Menata Kembali Masa Depan Pembangunan Hukum Nasional*, Makalah disampaikan dalam “Seminar Pembangunan Hukum Nasional VIII” di Denpasar, 14-18 Juli 2003.

Azhari. 1995, *Negara Hukum Indonesia: Analisis Yuridis Normatif tentang Unsur-unsurnya*, UI-Press, Jakarta.

_____, *Bunga Rampai Hukum Pidana*, Bandung: Citra Aditya, 2002.

_____, *Beberapa Aspek Kebijakan Penegakan dan Pengembangan Hukum Pidana*, Bandung: Citra Aditya Bakti, 1998.

Besar Setyabudi, *Kajian Peningkatan Keselamatan Lalu Lintas pada Lokasi Rawan Kecelakaan (Blackspot) di Jalan Tol*, Warta Penelitian Perhubungan No.05/THN.XVI/2004.

Budiarto Arif dan Mahmudah, 2007, *Rekayasa Lalu Lintas*, Penerbit : UNS Press.

Choliq Abd., 2006, *Kapita Selekta Penegakan Hukum Di Indonesia*, Prestasi Pustaka, Jakarta.

C.S.T. Kansil, 1989, *Pengantar Ilmu Hukum dan Tata Hukum Indonesia*, Balai Pustaka, Jakarta.

Firdaus, *Politik Hukum Indonesia (Kajian Dari Sudut Pandang Negara Hukum*, Jurnal Hukum Islam, Vol.12 Nomor 10 September 2005.

Fuadi Munir, 2002, *Teori Hukum Pembuktian Pidana dan Perdata*, Citra Aditya Bakti, Bandung.

Hadari Nawawi, 1995, *Metode Penelitian Bidang Sosial*, Gajahmada University Press, Yogyakarta.

Hadikusuma Hilman, 1992, *Bahasa Hukum Indonesia*, Alumni, Bandung.

- Hamzah Andi, 2001, *Hukum Acara Pidana Indonesia Edisi Revisi.*, Sinar Grafika, Jakarta.
- _____, *Perkembangan Hukum Pidana Khusus*, 1991, Rineka Cipta, Jakarta.
- _____. *Pengantar Hukum Acara Pidana*, 1984, Ghalia Indonesia, Jakarta.
- _____. *Pengusutan Perkara Kriminal Melalui Sarana Teknik dan Sarana Hukum*, 1986, Ghalia Indonesia, Jakarta.
- Harahap, M. Yahya., 1988, *Pembahasan Permasalahan dan Penerapan Kitab Undang-undang Hukum Acara Pidana (KUHAP) Jilid II*. Jakarta: Pustaka Kartini.
- Ikhsan Muhamad, *Makalah Seminar Lalu Lintas Dan Permasalahannya*, Yogyakarta, 10 Juli 2009.
- Jazim Hamidi, 2005, *Hermeneutika Hukum*, UII Press, Yogyakarta.
- Kelsen, Hans, 1995, *Teori Hukum Murni: Dasar-Dasar Ilmu Hukum Normatif Sebagai Ilmu Hukum Empirik-Deskriptif*, judul asli *General Theory of Law and State*, alih bahasa Somardi, Rimdi Press, Jakarta.
- Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana.
- Kusumaatmadja Muchtar, 1986, *Fungsi dan Perkembangan hukum dalam Pembangunan Nasional*, Lembaga Penelitian Hukum Fakultas Hukum Universitas Padjadjaran, Bina Cipta, Bandung.
- _____, 1995, *Hukum, Masyarakat, dan Pembinaan Hukum Nasional*, Binacipta, Bandung.
- _____, 2002, *Konsep-Konsep Hukum Dalam Pembangunan* (Kumpulan Karya Tulis), Alumni, Bandung.
- Marmosudjono Sukarton, 1989, *Penegakan Hukum di Negara Pancasila*, Jakarta: Pustaka Kartini, Jakarta.

- Mertokusumo Sudikno dan A. Pitlo, 1993, *Bab-bab Tentang Penemuan Hukum*, Citra Aditya Bakti, Jakarta.
- Mertokusumo Sudikno, 1996, *Penemuan Hukum Sebuah Pengantar*, Liberty, Yogyakarta.
- _____, 1996 *Mengenal Hukum*, Liberty, Yogyakarta.
- Morlok, Edward K, 1995, *Introduction to Transportation Engenering and Planning*, (diterjemahkan oleh Johan Kalanaputra Hainim, *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*), Erlangga, Jakarta.
- Mulyadi Lilik , 2007, *Hukum Acara Pidana Normatif, Teoretis, Praktik dan Permasalahannya*, Alumni ,Bandung.
- Notohamidjojo, 1970, *Makna Negara Hukum Bagi Pembaharuan Negara dan Wibawa Hukum Bagi Pembaharuan Masyarakat di Indonesia*, Badan Penerbit Kristen, Jakarta.
- _____, 1975, *Soal-soal Pokok Filsafat Hukum*, BPK Gunung Mulia, Jakarta.
- Ofyar Z Tamin, 1997, *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*, Penerbit ITB, Bandung.
- Prince Darwan, 2005, *Hukum Acara Pidana Dalam Praktik*, Sinar Grafika, Jakarta.
- Raharjo Satjipto, 1996, *Ilmu Hukum*, Citra Aditya Bakti, Bandung.
- _____. 2006, *Membedah Hukum Progressif*, editor Joni Emirzon, A.B. Wiranata, Firman Muntaqo, Penerbit Buku Kompas, Jakarta.
- Rasjidi Lili dan Putra Wyasa, 1993, *Hukum Sebagai Suatu Sistem*, Remaja Rosda Karya, Bandung.

Rasjidi Lili dan Putra Wyasa, 1993, *Hukum Sebagai Suatu Sistem*, Remaja Rosda Karya, Bandung.

Salman Otje, 1987, *Ikhtisar Filsafat Hukum*, Armico, Bandung.

_____, dan Eddy Damian (ed), 2002, *Konsep-Konsep Hukum dalam Pembangunan dari Prof. Dr. Mochtar Kusumaatmadja, S.H., LL.M., Alumni*, Bandung.

Sanusi Achmad, 1984, *Pengantar Ilmu Hukum dan Tata Hukum Indonesia*, Tarsito, Bandung.

Sarwata, *Kebijaksanaan dan Strategi Penegakan Sistem Peradilan di Indonesia*, Lemhannas, 19 Agustus 1997.

Soekanto Soerjono dan Sri Mamudji, 1985, *Penelitian Hukum Normatif-Suatu Tinjauan Singkat*, Rajawali, Jakarta.

_____. 1986, *Faktor-faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, Rajawali : Jakarta.

_____. 1986, *Pengantar Penelitian Hukum*, UI.Press, Jakarta.

_____. 1982, *Tata Cara Penyusunan Karya Tulis Ilmiah Bidang Hukum*, Ghalia Indonesia, Jakarta.

Soesilo R., dan M. Karjadi, 1997, *Kitab Undang-undang Hukum Acara Pidana dengan Penjelasan Resmi dan Komentar*. Politeia, Bogor.

_____, 1974, *Taktik & Teknik Penyidikan Perkara (Criminal)*, Bogor: Penerbit Politeia.

Subhan Ahmad, *Rajutan Gagasan Hukum Progressif (Resensi Buku)*, dalam *Jurnal Konstitusi*, Volume 3 Nomor 4, Desember 2006.

Suparlan Parsudi, 2008, *Ilmu Kepolisian*, Jakarta : Yayasan Pengembangan Kajian Ilmu Kepolisian, Jakarta.

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

Tjahjono, T., 2008, *Rancangan Buku Pengantar Analisis dan Prevensi Kecelakaan Lalu Lintas Jalan*, Laboratorium Transportasi Departemen Teknik Sipil, FT UI, Depok.

Tjahjono Jusuf Patrianto, *Alat bukti elektronik (Dokumen Elektronik) : Kedudukan, nilai, derajat dan kekuatan pembuktiannya dalam Hukum Acara Perdata di Indonesia*, Makalah: Surabaya, 2010.

Undang-Undang Dasar 1945.

Undang-Undang No.48 Tahun 2009 Tentang Kekuasaan Kehakiman.

Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 Tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan.

Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 Tentang Informasi dan Transaksi Elektronik.

Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2004 Tentang Peradilan Umum.

Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 Tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Yunita Rahmi, *Pengembangan Ilmu Hukum Dalam Perspektif Filsafat Ilmu*, artikel dalam Jurnal Magister Hukum, Vol. 2 No. 5 juni 2002.

Internet dan dokumen.

Lumowa Royke, Dirlantas Tiap Tahun Jumlah Kecelakaan Meningkat 1000 Kasus, <http://esq-news.com/2011/berita/07/11/dirlantas-tiap-tahun-jumlah-kecelakaan-meningkat-1000-kasus.html>

Mattalatta Andi, *Politik Hukum Peraturan Perundang-undangan*, www.djpp.depkumham.go.id.

MARKAS BESAR
KEPOLISIAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA
KORPS LALU LINTAS

DATA KECELAKAAN LALU LINTAS POLDA JAJARAN TAHUN 2008 S/D 2010

NO	POLDA	JUMLAH KEJADIAN			MENINGGAL DUNIA			LUKA BERAT			LUKA RINGAN			KERUGIAN MATERIIL		
		2008	2009	2010	2008	2009	2010	2008	2009	2010	2008	2009	2010	2008	2009	2010
1	N A D	1930	1466	1812	647	499	639	492	406	524	791	561	649	5359200000	2905750000	2537770000
2	SUMUT	7075	6106	7160	1681	1571	1661	2388	2050	2651	3006	2485	2848	6907646620	8124560000	8461261000
3	SUMBAR	3776	4175	4025	658	751	736	1063	1290	1148	2055	2134	2141	5893057000	5379130000	6275410000
4	RIAU	1483	2913	3113	640	759	763	454	822	994	389	1332	1356	4579020000	7356100000	7883926000
5	KALBAR	1885	1735	1993	432	463	510	569	461	569	884	811	914	2604230000	3111115000	3684475000
6	SUMSEL	3320	4253	4327	1003	1051	955	1140	1476	1406	1177	1726	1966	9141740500	10364187000	13255520000
7	METRO JAYA	8083	9624	10346	1169	1071	1048	2597	3388	3473	4317	5165	5825	12249420000	12393069000	17744413000
8	JABAR	6725	7179	11280	1565	1595	1773	1661	1406	2077	3499	4178	7430	8521660000	9991030000	13917650000
9	JATENG	16481	12878	12680	1429	1169	1008	2065	1368	1541	12987	10341	10131	12759260000	1127276000	1014707500
10	JATIM	17415	21922	17600	3556	3604	3710	2806	3555	2979	11053	14763	10911	11171942000	13428495000	13275561000
11	BALI	2655	12639	4198	545	869	593	933	1002	1371	1177	10768	2234	1997505000	2900000000	3100000000
12	KALTIM	1369	1490	1811	458	475	539	350	358	393	561	657	879	363171000	4289465000	5597880000
13	KALSEL	907	898	1194	423	377	494	186	172	261	298	349	439	152287000	1671635000	1781670000
14	SULSEL	3181	2437	2637	1039	1031	1093	626	463	517	1516	943	1027	4826032009	3959670000	4789660000
15	SULUT	1225	1881	1739	316	354	338	304	492	434	605	1035	967	2713000000	4481450000	4666340000
16	MALUKU	412	652	700	74	136	165	89	134	301	249	382	234	436470000	655150000	1164770000
17	PAPUA	652	1147	1207	50	254	249	150	352	387	452	541	571	152287000	3342600000	3552253000

18	KALTENG	1755	1762	1804	272	289	334	322	215	301	1161	1258	1169	267600000	2468745000	5042880000
19	SULTENG	2072	1830	2022	340	370	403	421	345	527	1311	1115	1092	3230987000	245900000	2044960000
20	SULTRA	966	908	1698	285	286	290	241	314	434	440	308	974	1625080000	5753117000	3259511000
21	N T B	1510	1568	1648	405	432	491	495	434	345	610	702	812	1239095000	1705185000	191350000
22	N T T	1382	1245	1063	373	309	220	454	332	389	555	604	454	2322640000	1175400000	1027670000
23	D I Y	3831	7015	7427	202	203	171	832	1035	1105	2797	5777	6151	2242115000	3320591000	3077132000
24	LAMPUNG	3026	2729	2496	723	688	600	857	673	608	1446	1368	1288	5455970000	5841220000	6730300000
25	JAMBI	1075	1199	1494	425	415	455	369	403	556	281	381	483	1934935050	2341650000	3164990000
26	BENGKULU	1065	1445	1039	319	324	258	243	291	290	503	830	491	864030000	1381425000	2676415000
27	BABEL	441	484	503	207	194	167	105	122	115	129	168	221	953800000	1279400000	1701200000
28	BANTEN	908	1860	2561	156	229	277	380	636	758	372	995	1526	336586000	3731450000	4473118000
29	MALUT	283	361	429	72	85	81	90	113	107	121	163	241	883300000	751155000	1312150000
30	GORONTALO	907	722	1021	121	132	137	233	176	249	553	414	635	1262475000	1108330000	1692150000
31	KEPRI	408	466	346	173	183	141	118	112	91	117	171	114	68970000	535850000	1158745200
JUMLAH		98203	116989	113373	19758	20168	20299	23033	24396	26901	55412	72425	66173	110.073.811.179	127.120.100.000	150.255.837.700

Dirlantas: Tiap Tahun Jumlah Kecelakaan Meningkatkan 1.000 Kasus

Senin, 11 Juli 2011 08:26:29 WIB

Direktur Lalu Lintas Polda Metro Jaya Komisaris Besar Royke Lumowa menyampaikan berdasarkan data Ditlantas Polda Metro Jaya jumlah pelanggaran lalu lintas dan korban jiwa cenderung meningkat sejak 2006.

"Peningkatan jumlah pelanggaran berlalu lintas itu berbanding lurus dengan bertambahnya kasus kecelakaan di jalan raya. Di Jakarta dan sekitarnya, setiap hari tiga orang tewas dalam kecelakaan lalu lintas. Ini menjadi keprihatinan kami," kata Royke.

Pada 2006 jumlah pelanggar lalu lintas sekitar 529.844 kasus. 2007 naik hingga tercatat 633.522 pelanggaran dan sempat turun di 2008 dengan 509.124 kasus. Memasuki 2009 jumlah pelanggaran semakin meningkat sampai titik 737.426 kasus dan di 2010 terjadi 720.837 pelanggaran.

Sedangkan, Januari - Juni 2011 polda Metro Jaya mencatat 450.270 pelanggaran. Jumlah tersebut didominasi oleh kendaraan roda dua dan angkutan umum.

Menurut Royke, peningkatan jumlah pelanggaran lalu lintas dan kecelakaan itu disebabkan bertambahnya volume kendaraan hingga 15 persen tiap tahunnya. Membengkaknya jumlah penduduk di Jakarta dan kualitas angkutan umum yang rendah juga mempengaruhi angka korban kecelakaan lalu lintas.

"Peningkatan jumlah pelanggaran lalu lintas dan kecelakaan itu disebabkan bertambahnya volume kendaraan hingga 15 persen tiap tahunnya. Tiap tahun jumlah kecelakaan meningkat sekitar seribu kasus," ucapnya.

Royke mengungkapkan meningkatnya pelanggaran lalu lintas seiring sejalan dengan meningkatnya korban jiwa. Pada 2006, Polda Metro Jaya mencatat ada 4.407 kecelakaan dengan jumlah korban 1.128 meninggal dunia, 2.372 luka berat, dan 2.188 luka ringan.

Angka tersebut meningkat di tahun 2007 menjadi 5.154 kasus dengan korban meninggal 999 orang, 2.345 luka berat, dan 3.398 luka ringan. Naiknya jumlah kecelakaan berlalu lintas terus terjadi di tahun-tahun selanjutnya.

Pada 2008 tercatat 6.393 kecelakaan yang menelan korban meninggal sebanyak 1.169 jiwa, 2.597 luka berat, dan 4.317 luka ringan. Sedangkan 2009 ada 7.329 kecelakaan dengan korban meninggal dunia 1.071 orang, 3.388 luka berat, dan 5.165 luka ringan.

Sedangkan, pada 2010 tercatat 8.235 kasus kecelakaan lalu lintas dengan korban jiwa 1.048, 3.473 luka berat, serta 5.825 luka ringan. Pada Januari-Mei 2011, polisi mencatat 3.288 kecelakaan dengan jumlah korban 487 meninggal dunia, 1.019 luka berat, dan 2.643 luka ringan.

Melihat besarnya korban jiwa, Royke menargetkan akan menekan jumlah korban manusia hingga 50 persen pada 2020 nanti. Untuk itu pihaknya akan menyusun sasaran operasi pelanggaran lalu lintas seperti penerbitan angkutan umum, kendaraan pribadi, sepeda motor, pejalan kaki, pedagang kaki lima, gelandangan pengangguran, serta parkir liar. (mei/jo)

(Dikutip dari : <http://esq-news.com/2011/berita/07/11/dirlantas-tiap-tahun-jumlah-kecelakaan-meningkat-1000-kasus.html>)



Program PC Crash

Menggunakan hukum fisika sebagai dasar
bekerja software

Validitas Program PC Crash

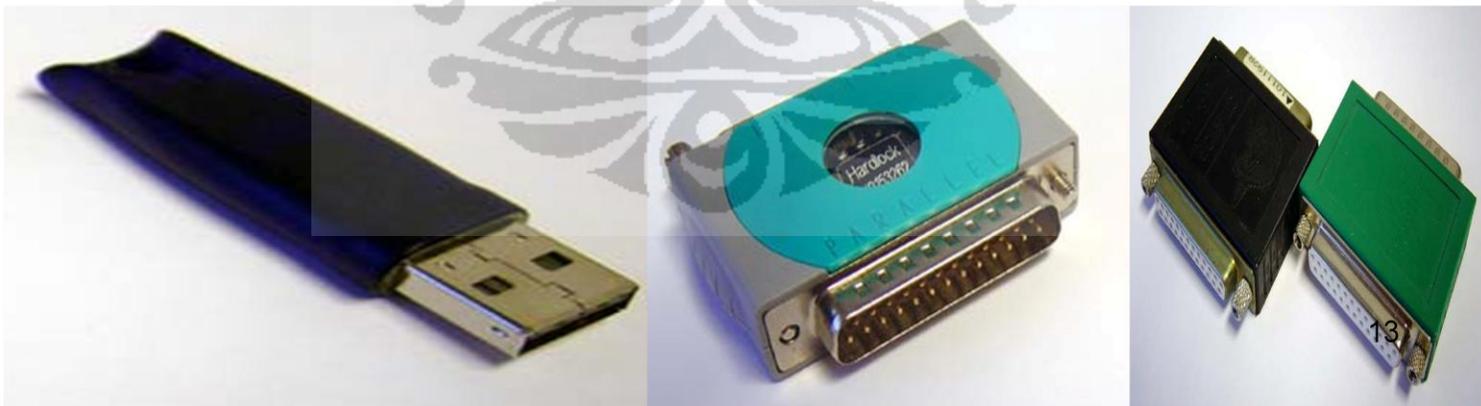
PC Crash Optimizer Validity

SAE Paper for PC-Crash Validity

Accident Reconstuction Guidelines

Lisensi PC-Crash

PC-Crash dilindungi terhadap pembajakan software oleh hardware kunci (juga disebut "dongle") dan sebuah file lisensi. Ada berbagai jenis dongle didistribusikan dengan PC-Crash. Dongle Baru dan dongle USB, yang terutama direkomendasikan untuk pengguna notebook, telah terinstal secara otomatis dengan setup PC-Crash. Tidak ada langkah lebih lanjut diperlukan, hanya memulai program dengan dongle terhubung dan lisensi Anda akan terdeteksi.



teknik **fotogrametri**

Perbandingan Foto

Foto Asli



Foto Hasil PC Rect



30

Vehicle data [?] [X]

Rear Brake Force	Trailer	Vehicle Shape
Impact parameters		Stability control
Vehicle Geometry	Suspension Properties	Occupants & Cargo

1 VW-Golf A4 ▼
 VW-Golf A4 1.6 - 1J1
 Driver: |
 Type: Automobile ▼
 Weight: 1237 kg
 Distance of C.G. from front axle: 1.06 m
 No. of axles: 2
 Length: 4.15 m
 Width: 1.74 m
 Height: 1.44 m
 C.G. height: 0.5 m
 Moments of Inertia:
 Yaw: 1635.1 kgm²
 Roll: 490.5 kgm²
 Pitch: 1635.1 kgm²
 ABS
 0 sec
 Front overhang: 0.86 m
 Track - Axle 1: 1.51 m
 Track - Axle 2: 1.51 m
 Wheelbase 1-2: 2.51 m

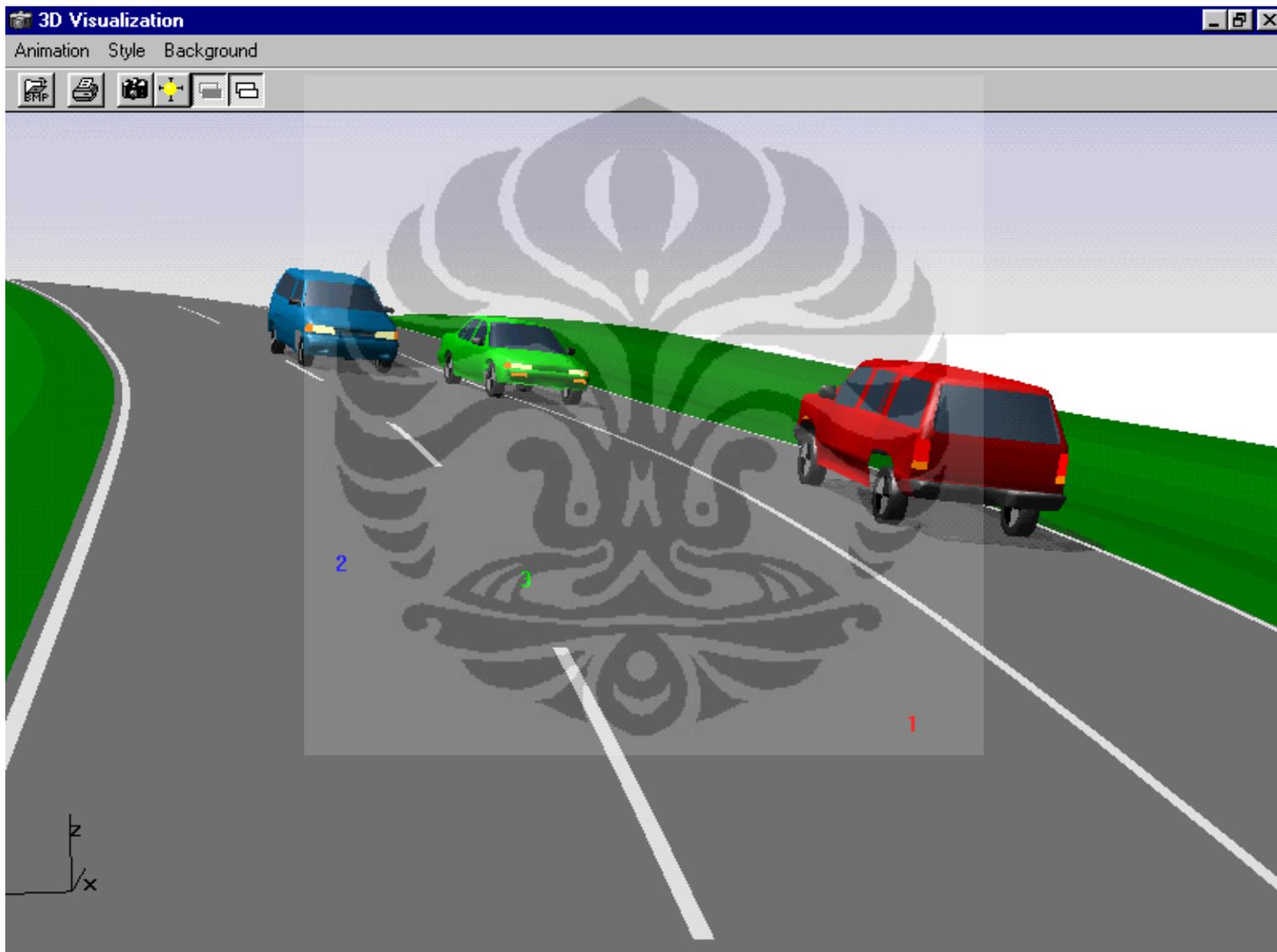
OK Abbrechen Übernehmen

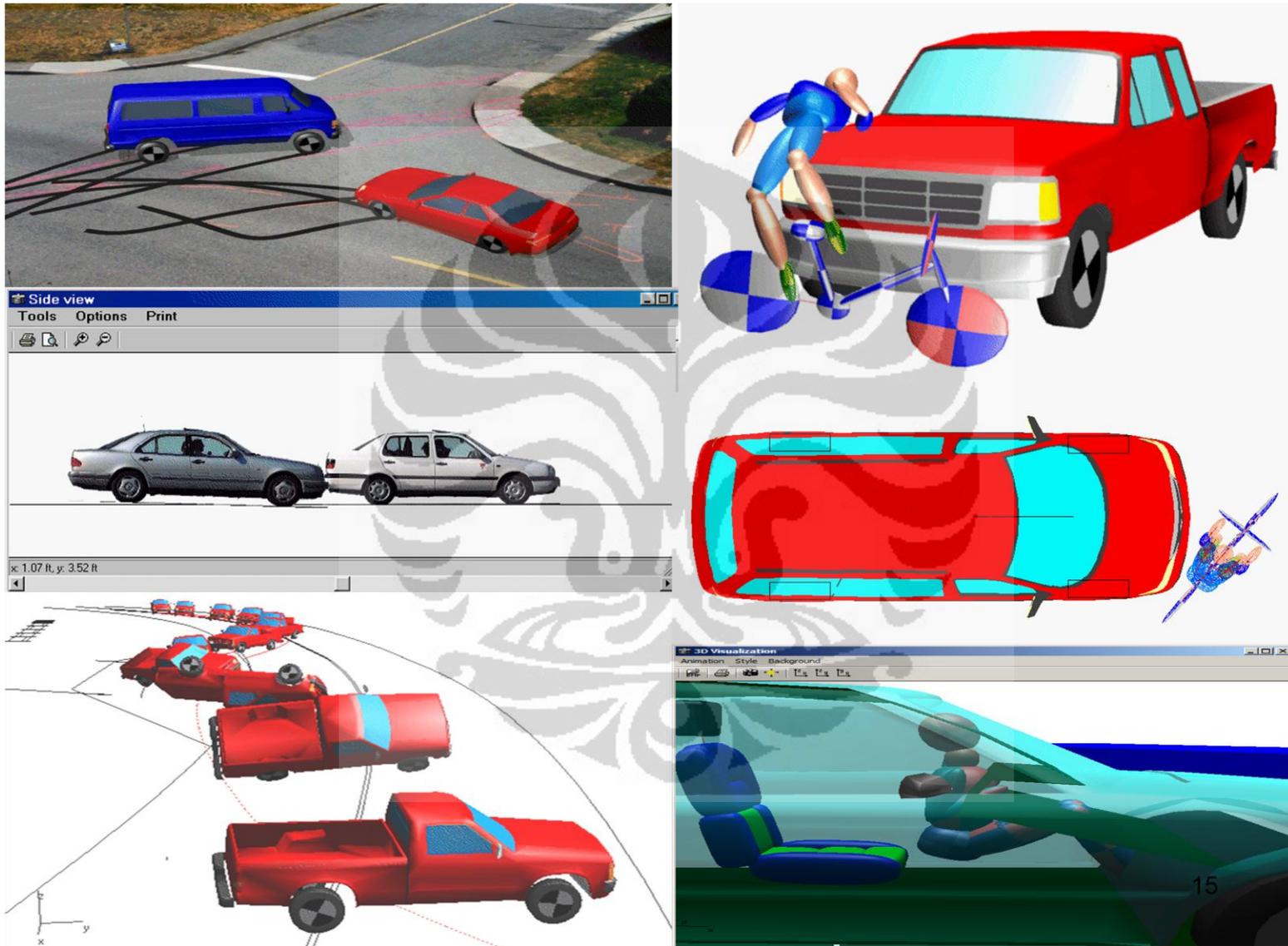
Hasil Gabungan Gambar Fotogrametri kedalam PC Rect Sebagai parameter input data pada Prog PC-CRASH



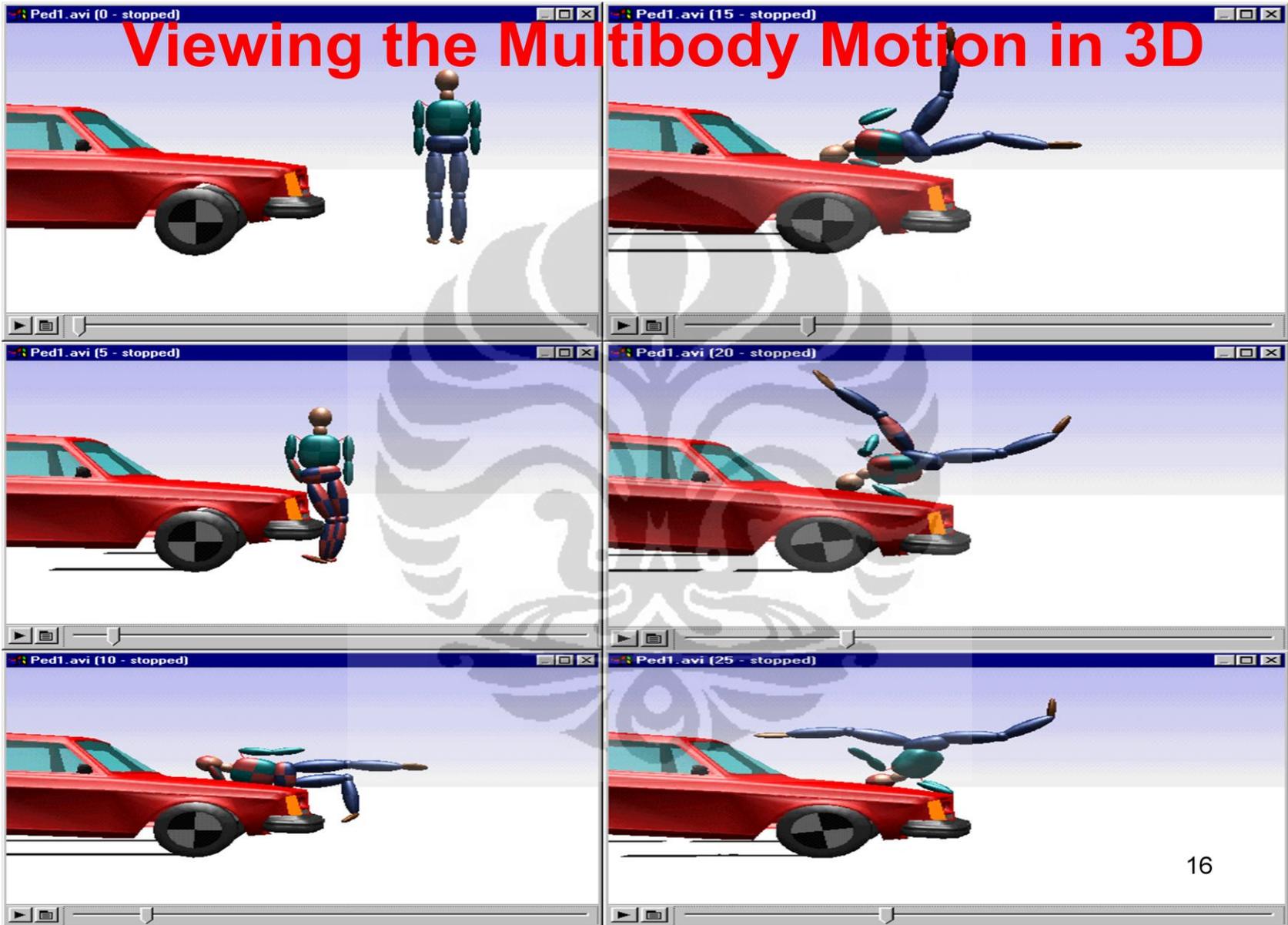
31

5



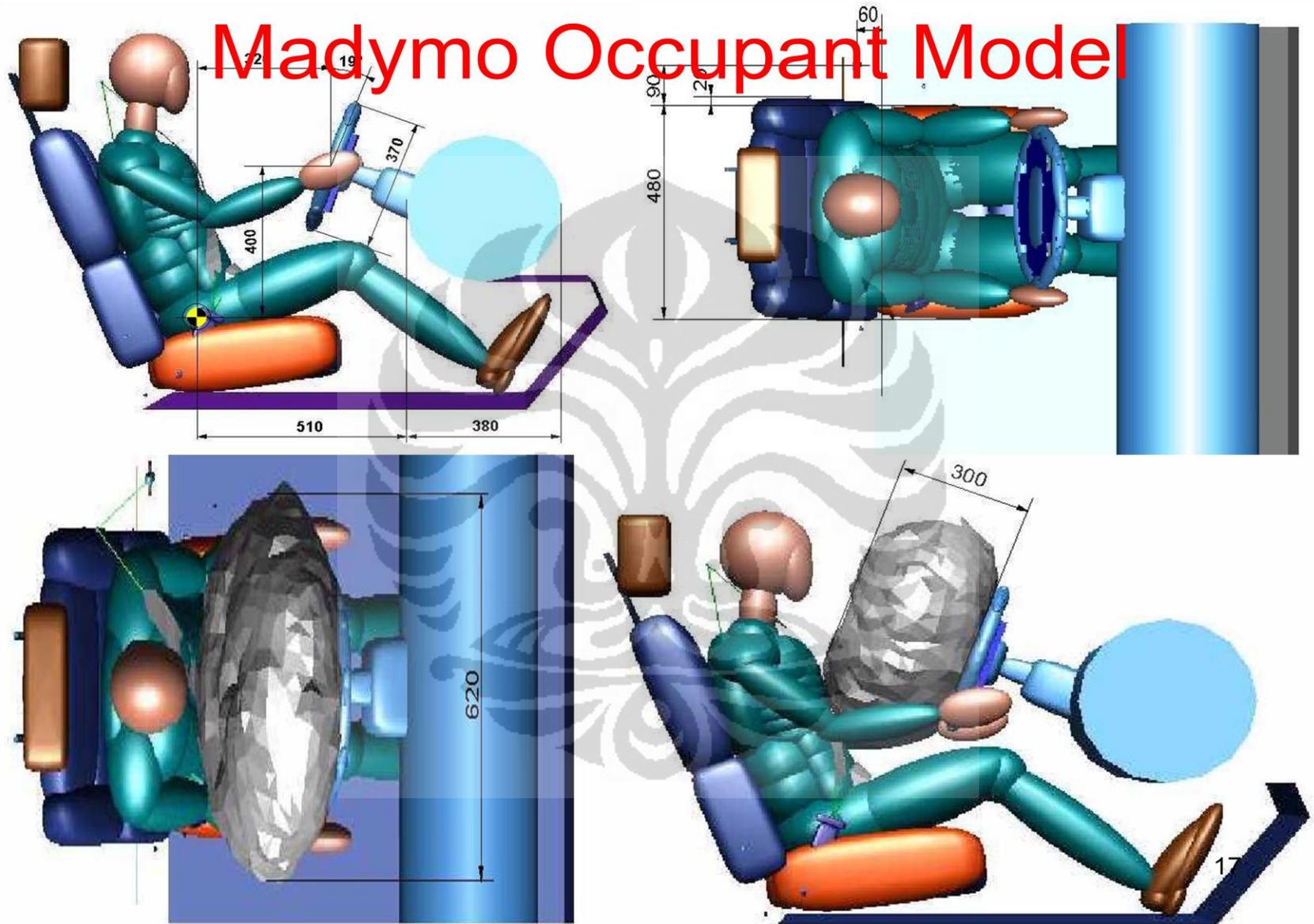


Viewing the Multibody Motion in 3D



16

Madymo Occupant Model



Tabel 1

Lokasi CCTV yang telah terpasang di DKI Jakarta

NO	CCTV DKI	NO	CCTV DKI
1.	ARION PLAZA	81.	PRTG RS CAROLUS
2.	TL KB SIRIH / BANK INDO	82.	PINTU AIR PENJARINGAN
3.	DEWI SARTIKA	83.	PINTU AIR SUNDA KLP
4.	FO KUNINGAN	84.	PINTU PETI KEMAS
5.	FO DHARMALA	85.	PINTU TOL ANGKE 2
6.	FO MAMPANG	86.	PINTU TOL SEMANGGI 2
7.	FO PRAMUKA	87.	PLYU PLUIT
8.	FO TAMAN RIA	88.	POS PINTU AIR M.GARAI
9.	ST KA GAMBIR	89.	POS POLISI ISTANA
10.	ITC ROXY MAS	90.	PRPT HARMONI
11.	KEDUBES AS	91.	PRTG KP NELAYAN
12.	LAPANGAN BANTENG	92.	PRTG MASJID MUARA BR
13.	MANGGARAI	93.	RRIN MERDEKA BARAT
14.	PASAR KENARI	94.	RS KOJA
15.	PASAR MINGGU	95.	RS TARAKAN
16.	PATUNG KUDA	96.	STASIUN POMPA
17.	PRPT CAWANG UKI	97.	ASEMKA
18.	PRPT GAJAH MADA	98.	BUNDERAN HI
19.	PRPT PERMAI	99.	BUNDERAN SENAYAN
20.	PRPT RAGUNAN	100.	CHASE PLASA
21.	PRPT TAMAN MENTENG	101.	CILILITAN
22.	PRTG ENGGANO	102.	CIPUTAT RAYA
23.	PRTG P.JAYAKARTA	103.	DPN WALIKOTA JAKPUS
24.	PRTG SLAMET RIYADI	104.	FO JATI NEGARA
25.	DPN CAREFOR CAWANG	105.	FO PONDOK BAMBU
26.	PINTU TOL SENAYAN	106.	HLT B WAY KARET KNG
27.	PINTU TOL TEBET 2	107.	HARMONI
28.	ROOF GDG TMII SQUARE	108.	JEMBTAN KALIBATA
29.	RS MMC KUNINGAN	109.	JL PANJANG
30.	RS MITRA KELUARGA	110.	JL SAHARTJO TEBET
31.	RS UKI	111.	JL YOS SUDARSO
32.	WTC MANGGA DUA	112.	KPUD JAKPUS
33.	ARMABAR	113.	LAPANGAN FATA HILAH
34.	BALAI KOTA	114.	PEMUDA PRAMUKA
35.	DPN GEDUNG MPR / DPR	115.	PINTU TOL KUNINGAN 2
36.	DPN INDOSIAR D.MOGOT	116.	PINTU TOL SLIPII 2
37.	DPN MALL CITRA LAND	117.	PONDOK INDAH
38.	DPN RS BUDIASIH	118.	PRPT JEMMBATAN 5
39.	DPN RS HARAPAN KITA	119.	PRPT H.GLDN G.SAHARI
40.	DPN RSAL MINTOHARJO	120.	PRPT PLUMPANG
41.	DPN ST KA MANGGARAI	121.	SIMPANG PANCORAN
42.	DPN TERMINAL BLOK M	122.	TMII / GARUDA
43.	DEPKES	123.	SAWAH BESAR/TL KTPNG

44.	DPRD DKI	124.	TOL KEBUN JERUK
45.	FO PANCORAN	125.	TUGU TANI
46.	JL PERWIRA	126.	UNDERPASS CAWANG
47.	KOMDAK GATSU	127.	WAHID HASYIM
48.	K P K	128.	WALIKOTA JAKUT
49.	MAHKAMAH AGUNG RI	129.	DPN ISTANA NEGARA
50.	MALL SLIPI JAYA	130.	DPN PASAR PRAMUKA
51.	MONAS	131.	DPN PLASA SEMANGGI
52.	PASARAYA MANGGARAI	132.	FO JATIBARU
53.	PRPT PALMERAH	133.	FO KLENDER
54.	TERMINAL SENEN	134.	FO PASAR REBO
55.	PRPT TOMANG	135.	FO PURI KEMBANGAN
56.	PRTG BUKIT DURI	136.	FO TAMAN MINI/GARUDA
57.	PINTU AIR KARET	137.	FO TANJUNG BARAT
58.	PINTU AIR MARINA	138.	HAILAY ANCOL
59.	PLN JAKPUS	139.	HLT BUSWAY CEMPUT
60.	PRJ KEMAYORAN I	140.	HLT BUSWAY P.GADUNG
61.	PRJ KEMAYORAN 2	141.	WTC .M.,GA 2 G.SAHARI
62.	RS GATOT SUBROTO	142.	MOBIL COMANDER
63.	TANJUNG DUREN	143.	PARKIR TIMUR SENAYAN
64.	TELKOM JAKPUS	144.	PRPT JBT.2 TUBAGUS .A
65.	DPN GEDUNG TVRI	145.	PRPT JL A.YANI
66.	DPN PSR KRAMAT JATI	146.	PRPT IMAM BONJOL
67.	DPN RATU PLASA	147.	PRPT MABUA PRAPANCA
68.	DPN WALIKOTA JAKSEL	148.	PRPT MEGARIA
69.	FO KP RAMBUTAN	149.	PRPT PULO MAS
70.	FO TANAH ABANG	150.	PRTG JL ASIA ARIKA
71.	FO TMNL KP MELAYU	151.	PINTU TOL SEMANGGI I
72.	HLT BUSWAY G.B.KARNO	152.	RE MARTADINATA
73.	HOTEL BOROBUDUR	153.	ROOF GEDUNG GALVA
74.	JL CUT MUTIA	154.	ROOF GEDUNG KPU
75.	JL HAYAMWURUK	155.	ROOF G.MELAWAI PLASA
76.	PASR BARU	156.	ROOF G.WALKOTJAKBAR
77.	PRPT JL WIJAYA	157.	ROOF G WALKOTJAKTIM
78.	PRPT P.POLIM BLK M PLZ	158.	ROOF KAMPUS ASMI
79.	PRTG DI.PANJAITAN	159.	ROOF MALL KLP GADING
80.	PRTG JL OTISTA		

Tabel 2

Lokasi CCTV yang telah terpasang di NTMC PMJ

NO	CCTV DKI	NO	CCTV DKI
1.	SOEKARNO HATTA 1	27.	PJR JPO SENAYAN BARAT
2.	SOEKARNO HATTA 2	28.	PJR JPO TELKOM
3.	ALAM SUTRA SERPONG	29.	PJR MPR DPR
4.	B PONDOK INDAH	30.	PJR PLAT NOMER
5.	CIBUBUR JUNCTION	31.	PJR SEMANGGI
6.	FATMAWATI	32.	PJR SIMPANG GROGOL
7.	GADING JLN RYSERPONG	33.	PJR SIMPANG KUNINGAN
8.	GAS ALAM CIMANGGIS	34.	SIMPANG PANCORAN ATAS
9.	GERBANG MOI BALAI SAMODRA	35.	SIMPANG PANCORAN BAWAH
10.	GEREJA MANUEL JKT	36.	SIMPANG SLIPI ATAS
11.	GEREJA KATEDRAL JKT	37.	SIMPANG SLIPI BAWAH
12.	GUNUNG SAHARI	38.	SIMPANG TOMANG 1
13.	HOTEL IND GREEN HYATT	39.	SIMPANG TOMANG 2
14.	JAGAKARSA	40.	SLIPI JAYA
15.	JICT	41.	PLAS MANDIRI SEMANGGI
16.	MARINA ANCOL	42.	POS POL PONDOK GEDE TIMUR
17.	MERAK	43.	RAGUNAN
18.	MERAK GEDUNG BUNDAR	44.	TM II SQUARE
19.	MERAK TOL CILEGON BARAT	45.	TERMINAL KAMPUNG RAMBUTAN
20.	MERAK TOL GATE PELABUAN	46.	TERMINAL PULO GADUNG
21.	PATUNG KUDA THAMRIN	47.	COCA COLA
22.	PERENPATAN TANAH TINGGI	48.	GIAANT BEKASI BARAT
23.	BLKNG BANDARA CENGKARENG	49.	PERINTIS KEMERDEKAAN
24.	PJR FLY OVER MAMPANG	50.	PERMAI
25.	PJR JPO HARKIT	51.	TOMANG
26.	PJR JPO KOMDAK		

Tabel 3

Data Pelanggaran Lintas Tahun 2008 - 2011 Ditlantas Polda Metro Jaya

NO	KEJADIAN	TAHUN			
		2008 (Jan – Des)	2009 (Jan – Des)	2010 (Jan – Des)	2011 (Jan – Jun)
1	PELANGGARAN	509.124	737.426	720.837	450.270

Sumber : KORLANTAS POLRI 2011

Tabel 4

Data Laka Lantas Tahun 2008 - 2010 Ditlantas Polda Metro Jaya

NO	KEJADIAN	TAHUN		
		2008	2009	2010
1	MENINGGAL DUNIA	1169	1071	1048
2	LUKA BERAT	2597	3388	3473
3	LUKA RINGAN	4317	5165	5825
	JUMLAH KEJADIAN	8083	9624	10346
4	KERUGIAN MATERIL	12.249.420.000,-	12.393.069.000,-	17.744.413.000,-

Sumber : KORLANTAS POLRI 2010

Tabel 5

Data Lokasi Titik Rawan Kecelakaan Lalu Lintas (*Black Spot Area*) di Wilayah
Hukum Polda Metro Jaya

Jakarta Barat	Jakarta Utara	Jakarta Pusat	Jakarta Timur	Jakarta Selatan
Jl. Daan Mogot	Jl. Raya Cilincing	Jl. Letjen Suprpto	Jl. Perintis Kemerdekaan	Jl. Raya Lenteng Agung
Jl. Panjang	Jl. Raya Cacing	Jl. Benyamin Sueb	Jl. Pramuka	Jl. Ciputat Raya
Jembatan Tiga	Jl. Raya Plumpang	Jl. KH. Faachrudin	Jl. Matraman Raya	Jl. Pondok Cabe
Jembatan Dua	Jl. RE. Martadinata	Jl. Cideng Barat	Jl. Raya Kalimalang	Jl. TB Simatupang
Pos Pengumben	Jl. Yos Sudarso	Jl. Kramat Raya	Jl. Dewi Sartika	Menteng Pulo
Jl. S. Parman	Jl. Pelabuhan	Jl. Gunung Sahari	Jl. Raya Pondok Gede	Jl. Jend. Sudirman
Jl. Tubagus Angke	Jl. Pegangsaan Dua Kelapa Gading	Jl. Garuda	Jl. Bina Marga	Jl. Raya Fatmawati
Jl. Latumeten	Jembatan Tiga	Jl. MH. Thamrin	Jl. Raya Bogor	Ragunan
Jl. Kyai Tapa	Jl. Mangga Dua	Jl. Jend. Sudirman	Jl. I Gusti Ngurah Rai	Jl. HR Rasuna Said
Jl. Gadjah Mada	Jl. Pluit	Jl. Mangga Dua	Jl. Kol. Sugiono	Jl. MT Haryono
	Simpang Semper	Jl. KH. Mas Mansyur	Jl. Raya Bekasi	Jl. Casablanca
		Jl. Salemba Raya	Jl. Letjen Sutoyo	
		Jl. Senen Raya	Tol Wiyoto Wiyono	
		Jl. Cokroaminoto	Tol Jagorawi	
		Jl. Abdul Muis		

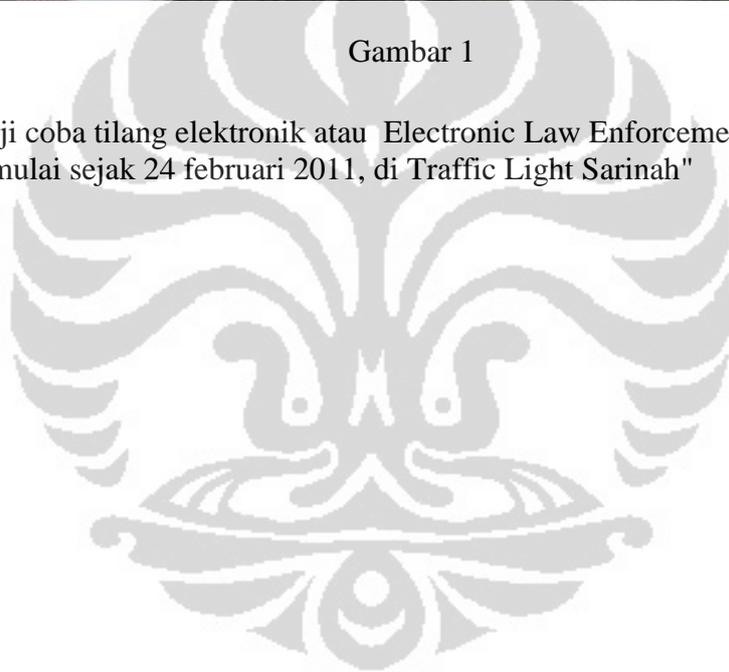
Depok	Kodya Bekasi	KPP	Kodya Tangerang	Kabupaten Bekasi
Jl. Margonda Raya	Jl. Raya Siliwangi, perempatan Rawa Panjang s/d Bantar Gebang	Perempatan Jl. Pelabuhan	Jl. Jend. Sudirman	Jl. Raya Kalimalang
Jl. Cinangka / Bojongsari / Sawangan	Jl. Jend. Sudirman Kranji Bekasi Barat, Jembatan Layang, Rel Kereta Kranji s/d Tugu Perbatasan DKI		Jl. Benteng Betawi	Jl. MH. Thamrin Lippo Cikarang
Jl. IR Juanda	Jl. Raya KH Noer Ali Kalimalang, Hero s/d Sumber Artha		Jl. Daan Mogot	Jl. Kawasan Jababeka 1
Jl. Raya Bogor/Tol Cibubur/Cimanggis	Jl. Raya Jatiwaringin s/d Pasar Pondok Gede Jl. Joyo Martono Bulak Kapal Bekasi Timur Tol Bekasi Cikampek KM.8.400 Tol Bekasi Cikampek KM 11.300		Jl. Gatot Subroto	Jl. Raya Lemah Abang – Kedung Waringin. <u>Kabupaten Bekasi</u> Jl. Raya Kalimalang Jl. MH. Thamrin Lippo Cikarang

Sumber : Ditlantas POLDA METRO JAYA 2010



Gambar 1

Photo "Uji coba tilang elektronik atau Electronic Law Enforcement (ELE) ini sudah dimulai sejak 24 februari 2011, di Traffic Light Sarinah"



POLRI DAERAH METRO JAYA
 DIREKTORAT LALU LINTAS
TRAFFIC MANAGEMENT CENTRE

LOLKASI CCTV DKI

KELOMPOK : A
 DINAS / HARI / TGL / THN : JUMAT 08 JULI 2011
 JAM : 07:00 S/D 19:00 WIB

NO	CCTV DKI	NO	CCTV NTMC
1.	ARION PLAZA	1.	SOEKARNO HATTA 1
2.	TL KB SIRIH / BANK INDO	2.	SOEKARNO HATTA 2
3.	DEWI SARTIKA	3.	ALAM SUTRA SERPONG
4.	FO KUNINGAN	4.	B PONDOK INDAH
5.	FO DHARMALA	5.	CIBUBUR JUNCTION
6.	FO MAMPANG	6.	FATMAWATI
7.	FO PRAMUKA	7.	GADING JLN RYSERPONG
8.	FO TAMAN RIA	8.	GAS ALAM CIMANGGIS
9.	ST KA GAMBIR	9.	GERBANG MOI BALAI SAMODRA
10.	ITC ROXY MAS	10.	GEREJA MANUEL JKT
11.	KEDUBES AS	11.	GEREJA KATEDRAL JKT
12.	LAPANGAN BANTENG	12.	GUNUNG SAHARI
13.	MANGGARAI	13.	HOTEL IND GREEN HYATT
14.	PASAR KENARI	14.	JAGAKARSA
15.	PASAR MINGGU	15.	JICT
16.	PATUNG KUDA	16.	MARINA ANCOL
17.	PRPT CAWANG UKI	17.	MERAK
18.	PRPT GAJAH MADA	18.	MERAK GEDUNG BUNDAR
19.	PRPT PERMAI	19.	MERAK TOL CILEGON BARAT
20.	PRPT RAGUNAN	20.	MERAK TOL GATE PELABUAN
21.	PRPT TAMAN MENTENG	21.	PATUNG KUDA THAMRIN
22.	PRTG ENGGANO	22.	PERENPATAN TANAH TINGGI
23.	PRTG P.JAYAKARTA	23.	BLKNG BANDARA CENGKARENG
24.	PRTG SLAMET RIYADI	24.	PJR FLY OVER MAMPANG
25.	DPN CAREFOR CAWANG	25.	PJR JPO HARKIT
26.	PINTU TOL SENAYAN	26.	PJR JPO KOMDAK
27.	PINTU TOL TEBET 2	27.	PJR JPO SENAYAN BARAT
28.	ROOF GDG TMII SQUARE	28.	PJR JPO TELKOM
29.	RS MMC KUNINGAN	29.	PJR MPR DPR
30.	RS MITRA KELUARGA	30.	PJR PLAT NOMER
31.	RS UKI	31.	PJR SEMANGGI
32.	WTC MANGGA DUA	32.	PJR SIMPANG GROGOL
33.	ARMABAR	33.	PJR SIMPANG KUNINGAN
34.	BALAI KOTA	34.	SIMPANG PANCORAN ATAS
35.	DPN GEDUNG MPR / DPR	35.	SIMPANG PANCORAN BAWAH
36.	DPN INDOSIAR D.MOGOT	36.	SIMPANG SLIPI ATAS
37.	DPN MALL CITRA LAND	37.	SIMPANG SLIPI BAWAH
38.	DPN RS BUDIASIH	38.	SIMPANG TOMANG 1
39.	DPN RS HARAPAN KITA	39.	SIMPANG TOMANG 2

40.	DPN RSAL MINTOHARJO	40.	SLIPI JAYA
41.	DPN ST KA MANGGARAI	41.	PLAS MANDIRI SEMANGGI
42.	DPN TERMINAL BLOK M	42.	POS POL PONDOK GEDE TIMUR
43.	DEPKES	43.	RAGUNAN
44.	DPRD DKI	44.	TM II SQUARE
45.	FO PANCORAN	45.	TERMINAL KAMPUNG RAMBUTAN
46.	JL PERWIRA	46.	TERMINAL PULO GADUNG
47.	KOMDAK GATSU	47.	COCA COLA
48.	K P K	48.	GIANT BEKASI BARAT
49.	MAHKAMAH AGUNG RI	49.	PERINTIS KEMERDEKAAN
50.	MALL SLIPI JAYA	50.	PERMAI
51.	MONAS	51.	TOMANG
52.	PASARAYA MANGGARAI		
53.	PRPT PALMERAH		
54.	TERMINAL SENEN		
55.	PRPT TOMANG		
56.	PRTG BUKIT DURI		
57.	PINTU AIR KARET		
58.	PINTU AIR MARINA		
59.	PLN JAKPUS		
60.	PRJ KEMAYORAN I		
61.	PRJ KEMAYORAN 2		
62.	RS GATOT SUBROTO		
63.	TANJUNG DUREN		
64.	TELKOM JAKPUS		
65.	DPN GEDUNG TVRI		
66.	DPN PSR KRAMAT JATI		
67.	DPN RATU PLASA		
68.	DPN WALIKOTA JAKSEL		
69.	FO KP RAMBUTAN		
70.	FO TANAH ABANG		
71.	FO TMNL KP MELAYU		
72.	HLT BUSWAY G.B.KARNO		
73.	HOTEL BOROBUDUR		
74.	JL CUT MUTIA		
75.	JL HAYAMWURUK		
76.	PASR BARU		
77.	PRPT JL WIJAYA		
78.	PRPT P.POLIM BLK M PLZ		
79.	PRTG DI.PANJAITAN		
80.	PRTG JL OTISTA		
81.	PRTG RS CAROLUS		
82.	PINTU AIR PENJARINGAN		
83.	PINTU AIR SUNDA KLP		
84.	PINTU PETI KEMAS		
85.	PINTU TOL ANGKE 2		
86.	PINTU TOL SEMANGGI 2		
87.	PLYU PLUIT		
88.	POS PINTU AIR M.GARAI		

89.	POS POLISI ISTANA		
90.	PRPT HARMONI		
91.	PRTG KP NELAYAN		
92.	PRTG MASJID MUARA BR		
93.	RRIN MERDEKA BARAT		
94.	RS KOJA		
95.	RS TARAKAN		
96.	STASIUN POMPA		
97.	ASEMKA		
98.	BUNDERAN HI		
99.	BUNDERAN SENAYAN		
100.	CHASE PLASA		
101.	CILILITAN		
102.	CIPUTAT RAYA		
103.	DPN WALIKOTA JAKPUS		
104.	FO JATI NEGARA		
105.	FO PONDOK BAMBU		
106.	HLT B WAY KARET KNG		
107.	HARMONI		
108.	JEMBTAN KALIBATA		
109.	JL PANJANG		
110.	JL SAHARTJO TEBET		
111.	JL YOS SUDARSO		
112.	KPUD JAKPUS		
113.	LAPANGAN FATA HILAH		
114.	PEMUDA PRAMUKA		
115.	PINTU TOL KUNINGAN 2		
116.	PINTU TOL SLIPII 2		
117.	PONDOK INDAH		
118.	PRPT JEMMBATAN 5		
119.	PRPT H.GLDN G.SAHARI		
120.	PRPT PLUMPANG		
121.	SIMPANG PANCORAN		
122.	TMII / GARUDA		
123.	SAWAH BESAR/TL KTPNG		
124.	TOL KEBUN JERUK		
125.	TUGU TANI		
126.	UNDERPASS CAWANG		
127.	WAHID HASYIM		
128.	WALIKOTA JAKUT		
129.	DPN ISTANA NEGARA		
130.	DPN PASAR PRAMUKA		
131.	DPN PLASA SEMANGGI		
132.	FO JATIBARU		
133.	FO KLENDER		
134.	FO PASAR REBO		
135.	FO PURI KEMBANGAN		
136.	FO TAMAN MINI/GARUDA		
137.	FO TANJUNG BARAT		
138.	HAILAY ANCOL		

139.	HLT BUSWAY CEMPUT		
140.	HLT BUSWAY P.GADUNG		
141.	WTC .M.,GA 2 G.SAHARI		
142.	MOBIL COMANDER		
143.	PARKIR TIMUR SENAYAN		
144.	PRPT JBT.2 TUBAGUS .A		
145.	PRPT JL A.YANI		
146.	PRPT IMAM BONJOL		
147.	PRPT MABUA PRAPANCA		
148.	PRPT MEGARIA		
149.	PRPT PULO MAS		
150.	PRTG JL ASIA ARIKA		
151.	PINTU TOL SEMANGGI I		
152.	RE MARTADINATA		
153.	ROOF GEDUNG GALVA		
154.	ROOF GEDUNG KPU		
155.	ROOF G.MELAWAI PLASA		
156.	ROOF G.WALKOTJAKBAR		
157.	ROOF G WALKOTJAKTIM		
158.	ROOF KAMPUS ASMI		
159.	ROOF MALL KLP GADING		



Tilang Elektronik Memiliki Peran Ganda

Mar 26, 2011



Elektronik Traffic Law Enforcement (E-TLE) atau tilang elektronik yang segera diberlakukan DitLantas Polda Metro Jaya memiliki peran ganda. Apa saja?

Pertama, penggunaan E-TLE ini jelas untuk lebih mendidik masyarakat untuk tertib berlalu lintas dan meminimalisir interaksi petugas dengan pelanggar agar tidak terjadi 'main mata', dan mengurangi komplain dari pelanggar.

"Dengan adanya sistem ini bukan berarti pihak Polri meminimalisir anggotanya untuk turun kelapangan, justru harus tetap dimaksimalkan karena di lapangan tidak hanya melakukan penegakan hukum, bisa Gatur lalin, beri informasi kepada masyarakat, dll," ujar Kasubdit Gakkum DitLantas Polda Metro Jaya AKBP Yakub Didi Karyawan, saat ditemui diruangannya Pancoran, Jaksel, Kamis, 24/03/2011.

Sedangkan peran yang kedua adalah sinergi dengan kebijakan pemerintah perihal tertib administrasi kendaraan bermotor. Maksudnya, dalam penerapan tilang elektronik ini, akhirnya mengharuskan pemilik kendaraan untuk melapor atau mengonfirmasi jika kendaraannya telah dijual karena surat tilang pelanggar akan dikirimkan ke alamat yang tertera di STNK. Ketika itu, masyarakat pun dituntut untuk balik nama jika kendaraannya telah dijual.

"Sistem surat tilang elektronik ini berbeda dengan surat tilang biasa. Pada surat tilang elektronik, terdapat dua kolom, dimana pada kolom pertama pemilik kendaraan sesuai tertera pada STNK harus mengisi data kendaraan tersebut digunakan oleh siapa saat tertangkap kamera melakukan pelanggaran," papar AKBP Yakub.

"Sedangkan pada kolom kedua, hanya diisi apabila kendaraan yang tertangkap sudah di jual atau sedang dipinjam oleh orang lain, jadi harus mencatumkan siapa dan alamat pembelinya atau peminjam," terangnya.

Saat ini, proses ujicoba dan sosialisasi penerapan E-TLE ini pun terus digalakkan. Menurut penuturan AKBP Yakub, saat ini sistem sedang diuji coba di lampu pengatur lalu lintas Sarinah.

E-TLE ini rencananya akan diterapkan di jalan-jalan protokol di Jakarta mulai April mendatang. Adapun pelanggaran yang ditindak melalui sistem ini adalah pelanggaran lampu merah, stop line, dan yellow box.

"Uji coba e-TLE ini sudah dimulai sejak 24 februari 2011, di traffic light Sarinah. Nantinya tidak hanya di Sarinah, tetapi juga di beberapa titik, seperti Sudirman, Thamrin, dan Kuningan," ujar Yakub..

Selain kawasan Sarinah, Thamrin, sistem E-TLE juga akan diterapkan di kawasan 3 in 1 lainnya seperti Sudirman, Kuningan dan Gatot Soebroto.

Penerapan di kawasan ini sengaja dilakukan untuk mempersiapkan pemberlakuan sistem Electronic Road Pricing (ERP) yang akan menggantikan sistem 3 in 1 sebagai solusi kemacetan Jakarta. (Danar/Erwan/TMC).

