

Roscoe Pound, Mr., *The Phylosofi Law*, dalam Kolonel Chk, Alamsyah Hasan, SH., *Kuliab Pengantar Ilmu Hukum*, Jakarta: AHM-VIII, 1979.

Soepomo, Prof, Dr, SH., *Bab-Bab tentang Hukum Adat*, Jakarta: Pradnya Paramita, 1981.

W a t e r G l o s s
TREND BARU TATA RAMBUT



GATSBY
GAYA • BERSELERA TINGGI

153

TEKNOLOGI KEPOLISIAN

PENANGGULANGAN KECELAKAAN LALU-LINTAS DALAM HUBUNGANNYA DENGAN ILMU PENGETAHUAN DAN TEKNOLOGI

Oleh : Kolonel Polisi Drs. Gandi.

I. PENDAHULUAN

1. U m u m.

a. Masalah lalu-lintas merupakan salah satu dari sekian permasalahan yang ada di tengah-tengah masyarakat, yang senantiasa berkembang seiring dengan lajunya ilmu pengetahuan dan teknologi serta berbagai aspek kehidupan manusia khususnya dalam era Pembangunan Nasional.

b. Kemajuan di bidang lalu-lintas selain membawa dampak positif bagi kelancaran pembangunan dan kemudahan serta kesenangan manusia, namun di sisi lain timbul dampak negatif berupa masalah kemacetan, pelanggaran dan kecelakaan lalu-lintas yang dapat dilihat, dibaca dan dirasakan setiap hari oleh masyarakat. Dari ketiga masalah lalu-lintas tersebut, maka kecelakaan lalu-lintas merupakan masalah yang ditakutkan manusia karena akibatnya dapat menimbulkan korban manusia

maupun kerugian materiil, baik bagi pengemudi dan penumpang maupun orang lain di luar kendaraan tersebut. Dari data yang ada menunjukkan bahwa korban mati di jalan lebih banyak daripada di tempat lain.

c. Upaya penanggulangan telah dilakukan baik oleh Polri maupun instansi lain yang terkait, namun dari data yang ada, angka korban mati dan luka-luka belum banyak berubah. Untuk itulah perlu adanya upaya penanggulangan yang konseptual, terpadu dan didukung oleh sarana dan prasarana teknologi yang memadai.

2. Maksud dan Tujuan.

Makalah ini disusun dengan maksud dan tujuan agar para pembaca memperoleh gambaran mengenai permasalahan di bidang lalu-lintas terutama masalah kecelaka-

an lalu-lintas dikaitkan dengan kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi. Dan selanjutnya diharapkan adanya masukan bagi kami guna penyempurnaan upaya penanggulangan kecelakaan lalu-lintas di masa kini maupun yang akan datang.

3. Ruang Lingkup.

Makalah ini disusun terbatas pada permasalahan lalu-lintas, khususnya kecelakaan dan upaya penanggulangannya dalam hubungannya dengan kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi.

1. Perkembangan Penduduk.

No.	Tahun	Jumlah Penduduk	Prosentase
1.	1984	160.755.156	
2.	1985	164.452.525	naik 2,3%
3.	1986	168.203.125	naik 2,28%
4.	1987	171.854.054	naik 2,22%
5.	1988	172.331.443	naik 2,19%

Pertambahan penduduk rata-rata per tahun adalah 2,24%.

2. Panjang Jalan.

No.	Pelita	Status Jalan				Jumlah	Prosen tase
		Nasio-nal	Propin-si	Kabupa-ten	Kota Madya		
1.	Pra Pelita	9.978	21.116	48.717	2.314	82.125	
2.	Pelita I	10.167	22.682	49.134	2.314	84.297	+ 2,6%
3.	Pelita II	10.945	25.878	58.159	6.276	101.258	+ 20,12%
4.	Pelita III	11.500	27.500	81.696	10.804	131.500	+ 29,86%
5.	Pelita IV	12.594	33.398	113.631	11.080	170.703	+ 29,81%

Pertambahan panjang jalan sejak Pelita I s/d Pelita IV, rata-rata per Pelita 20,59% atau rata-rata per tahun 1,02%.

II. SITUASI LALU-LINTAS

A. Trend Perkembangan Lalu-lintas

Sebagaimana dimaklumi bahwa lalu-lintas adalah gerak pindah manusia dengan atau tanpa alat penggerak, dengan menggunakan jalan sebagai ruang gerakanya. Dengan demikian tersimpul 3 (tiga) faktor ialah: manusia, alat penggerak (kendaraan) dan jalan, sehingga dalam membahas trend perkembangan lalu-lintas akan dilihat dari 3 (tiga) faktor tersebut sebagai berikut:

3. Perkembangan kuantitas kendaraan bermotor.

No.	Jenis	Tahun				
		1984	1985	1986	1987	1988
1.	Mobil Penumpang	925.335	787.099	1.059.851	1.011.342	1.073.106
2.	Mobil beban	787.717	845.338	876.084	870.880	892.581
3.	Mobil Bus	190.808	231.463	256.576	358.619	385.731
4.	Spd. Motor	4.550.742	4.765.067	5.115.925	5.185.333	5.491.531
Jumlah		6.454.602	6.628.967	7.308.436	7.426.174	7.770.949
Prosentase			+ 2,70%	+ 10,2%	+ 1,61%	+ 4,64%

Pertambahan kendaraan bermotor sejak tahun 1984 s/d 1988, rata-rata 4,78% per tahun.

4. Perkembangan Automotif.

a. Kendaraan roda empat pertama yang digerakkan mesin bensin dibuat oleh Gottlieb Daimler pada tahun 1886 yaitu beroda kayu dan berbantalan karet tanpa angin.

b. Kendaraan bermotor berkembang pesat setelah tahun 1948, berkat kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi mesin motor, antara lain menggunakan mesin irit bahan bakar, dan mulai beroperasi kendaraan bermotor diesel yang mempunyai kapasitas melebihi motor yang memakai bahan bakar bensin dan penggunaannya lebih ekonomis, serta dibangunnya jaringan jalan yang

cukup luas dan baik keadaannya.

c. Setelah satu abad lebih perkembangan automotif, saat ini menunjukkan automotif yang semakin canggih, dilengkapi dengan sistem digital dan komputer kontrol, serta memiliki kekuatan, kecepatan, kenyamanan dan keamanan lebih baik, dilihat dari segi kendaraan tersebut. Berbagai merk berlomba membuat yang terbaik, berkualitas maupun penampilan yang prima.

Pada tahun 1974, jumlah kendaraan bermotor di seluruh dunia telah mencapai lebih dari 298 juta, yang terdiri dari kendaraan truck dan bus sebanyak 63 juta

dan kendaraan sedan 235 juta.

Penyebaran kendaraan bermotor di dunia tidak merata, karena

jumlah yang terbesar dimiliki oleh negara yang industrinya sudah maju, hal ini dapat dilihat pada tabel sebagai berikut:

No.	Negara	Jumlah kendaraan bermotor
1.	Amerika Serikat	125,42 (juta)
2.	Jepang	24,99 (juta)
3.	Jerman Barat	18,38 (juta)
4.	Perancis	16,80 (juta)
5.	Inggris	15,48 (juta)
6.	Italia	14,51 (juta)
7.	Kanada	9,71 (juta)
8.	Uni Soviet	7,00 (juta)
9.	Australia	5,58 (juta)
10.	Brazilia	5,39 (juta)
11.	Lain-lain	54,70 (juta)
Jumlah		297,96 (juta)

Sumber : The American Annual 1976, An Encyclopaedia of the Event of 1975 year book of the Encyclopaedia Americana, halaman 111.

d. Pada tahun yang sama jumlah kendaraan bermotor di Indonesia adalah 1.480.418 (0,49% dari jumlah kendaraan bermotor di dunia).

Perkembangan jumlah kendaraan bermotor di Indonesia sampai dengan Juni 1989 berjumlah 7.913.523, dengan demikian dalam tempo + 15 tahun penambahan kendaraan bermotor di Indonesia adalah 6.433.105 (atau 434,54%).

5. Situasi Kecelakaan Lalu-lintas.

Dalam kehidupan modern sekarang ini ditandai dengan kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi yang semakin canggih, termasuk didalamnya teknologi di bidang lalu-lintas khususnya automotif sangat pesat kemajuannya. Kemajuan teknologi bermesin tersebut tidaklah netral, tapi melekat watak yang keras dan sulit diajak kompromi.

Dengan demikian mengoperasikan mobil, mempunyai resiko yang tinggi untuk menimbulkan bahaya, baik pengendara/pengemudi sendiri maupun lingkungannya. Tingkat bahaya menjadi lebih besar lagi oleh karena mobil merupakan proyektil yang saat ini telah mampu melesat dengan kecepatan sangat tinggi. Ditambah dengan semakin banyaknya mobil di jalan dan

penambahan panjang dan lebar jalan yang tertinggal jauh di belakang, maka makin komplekslah tantangan yang dihadapi dalam masalah berlalu-lintas.

Data di bawah ini menunjukkan betapa besarnya korban jiwa manusia yang mati dan luka-luka serta harta benda yang hilang sebagai akibat kecelakaan lalu-lintas.

a. Data kecelakaan lalu-lintas di Indonesia 1984 s/d 1988.

No.	Kecelakaan lalu-lintas	T a h u n				
		1984	1985	1986	1987	1988
1.	Jumlah kejadian	45.466	42.082	41.638	36.756	30.388
2.	Korban M.D.	10.831	10.283	10.692	10.809	10.456
3.	Korban L.B.	20.946	21.762	22.184	26.582	17.946
4.	Korban L.R.	32.307	28.533	28.395	26.582	22.322
5.	Kerugian materiil (dibulatkan dalam jutaan rupiah).	7.317	7.547	8.634	10.116	10.387

Melihat data di atas, menunjukkan bahwa dari segi jumlah kejadian kecelakaan lalu-lintas terus menurun, namun korban mati tidak banyak berubah dari tahun ke tahun berkisar 10.000 lebih.

b. Bila memperhatikan kasus kecelakaan lalu-lintas yang terjadi pada tahun 1988 per Polda di seluruh Indonesia, diperoleh gambaran ranking kerawanan, sebagai berikut:

Data : Jumlah kecelakaan lalu-lintas dan korbannya di Indonesia
(Januari s/d Desember 1988).

No. Polda	Jumlah Laka Lantas	Korban			Kerugian materiil
		M.D.	L.B.	L.R.	
1. Aceh	480	265	354	467	Rp. 419.605.000,-
2. Sumut	2.991	928	2.799	1.967	Rp. 867.971.845,-
3. Sumbar	663	310	499	577	Rp. 256.296.500,-
4. Riau	404	129	230	290	Rp. 310.736.500,-
5. Kalbar	936	164	265	1.163	Rp. 306.090.600,-
6. Sumbagsel	2.599	797	1.390	2.208	Rp. 981.611.000,-
7. Metro Jaya	3.419	455	1.650	1.910	Rp. 1.195.601.500,-
8. Jabar	3.849	1.700	2.597	2.872	Rp. 1.550.762.500,-
9. Jateng	2.523	1.526	1.750	1.698	Rp. 925.692.178,-
10. Jatim	4.894	2.340	3.342	2.716	Rp. 1.426.026.000,-
11. Nusra	2.129	521	1.204	1.766	Rp. 782.761.500,-
12. Kaltim	840	131	144	786	Rp. 308.615.500,-
13. Kalselteng	690	190	362	362	Rp. 181.946.000,-
14. Sulselra	2.392	642	857	1.945	Rp. 502.896.500,-
15. Sulutteng	1.074	243	337	1.082	Rp. 243.322.500,-
16. Maluku	169	62	76	132	Rp. 61.272.000,-
17. Irian Jaya	336	52	90	221	Rp. 65.332.000,-
Jumlah	30.388	10.456	17.946	22.322	Rp. 10.386.539.623,-

Dari segi kejadian urutannya se-
bagai berikut :

- Urutan I : Polda Jatim
- Urutan II : Polda Jabar.
- Urutan III : Polda Metro Jaya.
- Urutan IV : Polda Sumut.
- Urutan V : Polda Sumbagsel.
- Urutan VI : Polda Jateng.

Dari segi korban mati urutan-
nya sebagai berikut :

- Urutan I : Polda Jatim.
- Urutan II : Polda Jabar.
- Urutan III : Polda Jateng.
- Urutan IV : Polda Sumut.
- Urutan V : Polda Sumbagsel.
- Urutan VI : Polda Sulselra.

c. Kasus tabrak lari.

Data : Jumlah kasus tabrak lari di seluruh Indonesia, tahun 1988.

No.	Polda	Jumlah kasus tabrak lari	Urutan kerawanan/ ranking
1.	Aceh	22	
2.	Sumut	1.077	I
3.	Sumbar	51	
4.	Riau	42	
5.	Kalbar	47	
6.	Sumbagsel	359	V
7.	Metro Jaya	792	II
8.	Jabar	389	III
9.	Jateng	135	
10.	Jatim	340	VI
11.	Nusra	81	
12.	Kaltim	—	(tidak lap. L 412 H)
13.	Kalselteng	43	
14.	Sulselra	388	IV
15.	Sulutteng	137	
16.	Maluku	6	
17.	Irian Jaya	8	
Jumlah		3.917	

d. Korban kecelakaan lalu-lintas di seluruh Indonesia tahun 1988, ditinjau menurut profesi.

No.	Profesi	M.D.	L.B.	L.R.
1.	Pegawai Negeri	688	1.604	2.024
2.	Anggota ABRI	156	485	507
3.	Mahasiswa/pelajar	2.168	4.790	5.379
4.	Pengemudi	833	1.453	1.538
5.	Swasta, pedagang lain-lain.	6.454	9.666	12.390

e. Korban kecelakaan lalu-lintas di seluruh Indonesia tahun 1988, ditinjau dari usia.

- SD = 11.136
- SLTP = 9.920
- SLTA = 8.495
- Perg. Tinggi = 2.068

- Usia 5-15 tahun = 7.241 orang

- Usia 16-21 tahun = 10.616 orang

- Usia 22-30 tahun = 15.276 orang

- Usia 31-40 tahun = 8.844 orang

- Usia 41-50 tahun = 5.552 orang

h. Data pelaku kecelakaan lalu-lintas di seluruh Indonesia tahun 1988, ditinjau dari segi SIM yang dimiliki.

- SIM A = 5.716

- SIM A Umum = 2.633

- SIM B.I = 3.723

- SIM B.I Umum = 4.982

- SIM B II = 476

- SIM BII Umum = 906

- SIM C = 8.028

- SIM D = 157

- Tanpa SIM = 693

f. Korban kecelakaan lalu-lintas di seluruh Indonesia tahun 1988, ditinjau dari dasar pendidikan.

- SD = 20.195 orang

- SLTP = 12.928 orang.

- SLTA = 12.080 orang.

- Perg. Tinggi = 2.453 orang.

i. Data pelaku kecelakaan lalu-lintas di seluruh Indonesia tahun 1988, ditinjau dari usia.

- Usia 5 - 15 tahun = 1.122

- Usia 16 - 21 tahun = 6.045

- Usia 22 - 30 tahun = 12.451

- Usia 31 - 40 tahun = 8.088

- Usia 41 - 50 tahun = 3.307

- Usia 51 - 60 tahun = 1.333

g. Data pelaku kecelakaan lalu-lintas di seluruh Indonesia tahun 1988, ditinjau dari dasar pendidikan.

Bila korban kecelakaan lalu-lintas di Indonesia dibandingkan dengan Belanda sebagaimana angka korban kecelakaan di bawah ini:

Tahun	Mati	Luka-luka
1982	1.710	52.212
1983	1.756	52.471
1984	1.615	50.676
1985	1.438	48.450
1986	1.529	50.681

Data di atas menunjukkan bahwa korban mati rata-rata per tahun diatas 1.500 orang, dibanding dengan panjang jalan tahun 1987 = 19.550 km dan jumlah kendaraan bermotor = 6.060.000, tidak menunjukkan angka yang mencolok, namun korban luka-luka menunjukkan Belanda lebih banyak dari Indonesia.

6. Situasi Pelanggaran Lalu-lintas.

Bahwa kecelakaan lalu-lintas pada dasarnya didahului oleh satu atau lebih pelanggaran lalu-lintas. Untuk itu akan digambarkan data pelanggaran lalu-lintas, seperti tersebut di bawah ini :

a. Pada tahun 1988 telah ditindak pelanggaran lalu-lintas berjumlah 1.600.709 perkara. Dari kasus pelanggaran tersebut angka yang menonjol adalah pelanggaran: mengemudi tanpa SIM, tidak memiliki perlengkapan penerangan, muatan lebih, kecepatan tinggi,

semuanya itu termasuk dalam klasifikasi pelanggaran berat.

b. Pelaku pelanggaran yang ditindak ditinjau dari segi usia, urutannya sebagai berikut:

- Urutan I : Usia 22—30 tahun = 39,14%
- Urutan II : Usia 31—40 tahun = 26,46%
- Urutan III : Usia 16—21 tahun = 20,01%

c. Pelaku pelanggaran lalu-lintas ditinjau dari segi pemilikan SIM sebagai berikut :

- Urutan I : SIM C = 38,52%
- Urutan II : SIM A = 16,11%
- Urutan III: SIM B.I Umum = 14,42%
- Urutan IV: SIM B.I = 13,36%
- Urutan V : SIM A Umum = 11,06%
- Urutan VI: SIM B. II Umum = 3,28%
- Urutan VII: SIM B. II = 3,25%

B. DATA KEKUATAN PERSONIL DAN SARANA PENUNJAAN OPERASIONAL LALU-LINTAS.

1. Kekuatan Personil Polantas se Indonesia tahun 1989 (Agustus).

No.	Polda	Pamen	Pama	Bintara	Tamtama	Jumlah
1.	Aceh	3	17	297	102	419
2.	Sumut	6	55	729	152	942
3.	Sumbar	4	33	375	14	426
4.	Riau	5	15	265	59	344
5.	Kalbar	3	13	341	60	417
6.	Sumbagsel	9	47	776	227	1.059
7.	Metro Jaya	30	226	1.601	295	2.152
8.	Jabar	13	117	1.123	270	1.523
9.	Jateng	17	97	1.256	85	1.455
10.	Jatim	16	104	1.709	231	2.060
11.	Nusra	6	63	898	117	1.084
12.	Kaltim	2	13	263	51	329
13.	Kalselteng	4	15	284	96	399
14.	Sulselra	7	41	748	111	907
15.	Sulutteng	2	31	813	57	903
16.	Maluku	3	7	158	8	176
17.	Irian Jaya	2	15	204	35	256
	Subdit Lantas	18	15	14	1	48
	Pusdik Lantas	18	14	21	—	53
Jumlah		168	938	11.875	1.971	14.952

2. Sarana Penunjang Operasional Lalu-Lintas.

a. Alu t.

No.	Jenis	Jumlah yang ada
1.	Alat komunikasi :	
	a. Radio carma helm	—
	b. Repeater	—
	c. Handy talky	448
2.	Alat elektronika :	
	a. Radar speed check	—
	b. Public address	—
	c. Camera video	—
	d. Camera foto	—
	e. Mini computer	1
	f. Klinik pengemudi	14
3.	Ranmor Opsnal :	
	a. Sedan	473
	b. Jeep	—
	c. Ambulance	—
	d. Derek	2
	e. Sepeda motor < 350 cc (untuk pengaturan/penjagaan)	668
	f. Sepeda motor >350 cc (untuk pengawalan/protokolier/patroli)	190
4.	Ranmor Idik Laka	212
5.	Ranmor Lit Laka	6

b. Als u s.

No.	Jenis	Jumlah yang ada
1.	Power resque tool	2
2.	Rambu Lantas/kerucut merah	214
3.	Roll meter otomatis	—
4.	Helm Lantas	—
5.	Senter Lantas	494
6.	Borgol	422
7.	Ruyung karet Lantas	—

C. ANALISA SINGKAT.

Berdasarkan data di atas menunjukkan bahwa laju pertumbuhan setiap tahun: penduduk = 2,24%, panjang jalan = 1,02%, penambahan kendaraan bermotor pada kurun waktu 5 tahun terakhir rata-rata 4,78% per tahun. Dengan demikian mobilitas manusia dan kendaraan bermotor, intensitas dan frekuensinya akan lebih meningkat, sedangkan sarana jalan yang tersedia jauh tertinggal, sehingga resiko kecelakaan lalu-lintas-pun makin tinggi.

Tingkat kebahayaan menjadi lebih besar lagi, oleh karena dengan kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi di bidang automotif, maka mobil merupakan proyektil yang mampu melesat dengan kecepatan sangat tinggi. Sekalipun, seperti telah dikemukakan di atas, banyak faktor yang turut berpengaruh terhadap kelancaran dan keamanan lalu-lintas di jalan, namun pada detik yang sangat menentukan, peranan pengemudilah yang menonjol.

Sehubungan dengan faktor yang berpengaruh tersebut Prof. Dr. SATJIPTO RAHARDJO, S.H., dalam makalahnya pada Simposium Sehari "Perilaku Manusia Dalam Menunjang Kamtibmas Lalu-Lintas" tanggal 13 Desember 1986, menentukan urutan prioritas sebagai berikut:

1. Disiplin para pemakai jalan khususnya pengemudi mobil.

2. Aktivitas aparat penegak hukum.
3. Pendidikan.
4. Perencanaan lalu-lintas, termasuk perencanaan jalan dan hukumnya.

Dan selanjutnya beliau mengemukakan bahwa: "Sekalipun faktor disiplin ditempatkan pada urutan tertinggi namun kita juga harus senantiasa berusaha agar diciptakan suatu kondisi untuk berperilaku disiplin demikian itu. Suatu cara pengaturan lalu-lintas yang kurang baik akan mengurangi terciptanya kondisi yang menguntungkan bagi orang untuk berdisiplin. Peranan atau aktivitas penegak hukum khususnya Polri menjadi sangat menonjol untuk menciptakan kondisi sebagaimana tersebut di atas".

Peranan Polri selama ini telah melakukan berbagai aktivitas sebagaimana ditentukan dalam Manajemen Operasional Kepolisian Surat Keputusan Kapolri No. Pol.: Skep/187/IV/1989 baik dalam bentuk Operasi Rutin maupun Operasi Khusus, namun data kecelakaan lalu-lintas menunjukkan masih relatif tetap.

Dalam melaksanakan tugas tersebut, Polri dihadapkan dengan berbagai kendala antara lain kualitas dan kuantitas personil Polri dan dukungan sarana penunjang operasional belumlah memadai. Sebagai contoh: mobil operasional Polri yang ada saat ini antara

lain model Volvo 344 buatan tahun 1985/1986, Moskvich, Toyota Kijang buatan tahun 1985, bahkan Polri masih menggunakan Volvo 144S buatan tahun 1966. Alat komunikasi radio yang ada antara lain dari berbagai merk: Motorola, Thomson, ICOM, YAESU.

Bila memperhatikan kondisi Alut dan Alsus penunjang operasional yang ada, pada umumnya sudah jauh ketinggalan bahkan banyak yang sudah tidak berfungsi lagi.

Dalam upaya penanggulangan kecelakaan lalu-lintas, Polri menyadari perlu adanya partisipasi semua pihak dan didukung dengan sarana/prasarana yang memadai sesuai kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi, karena dengan teknologi sebagaimana dikemukakan oleh Daniel Bell yang dikutip Y.B. Mangun Wijaya dalam bukunya "Teknologi dan Dampak Kebudayaan", adalah: "bukan semata-mata suatu mesin, tetapi sesuatu yang sistematis, berdisiplin pendekatannya kepada sasaran-sasarannya, teknologi menggunakan presisi dan pengukuran, serta konsep sistem".

Dengan sarana dan peralatan yang ada menuntut Polri mampu mengawakinya dan bekerja lebih sistematis dan berdisiplin menghadapi sasaran/target operasi yang telah ditetapkan, berdasarkan perhitungan yang bukan kira-kira tetapi telah diteliti secara mendalam sehingga dalam penentuan cara bertindak akan lebih tepat

dan pencapaian tujuan organisasi lebih efektif.

Untuk itu pada bab berikut ini akan dikemukakan pemanfaatan ilmu pengetahuan dan teknologi dalam upaya penanggulangan kecelakaan lalu-lintas.

III. PEMANFAATAN ILMU PENGETAHUAN DAN TEKNOLOGI.

Perkembangan di bidang sarana/prasarana transportasi serta akibat yang ditimbulkan sebagaimana telah digambarkan di atas, adalah sejalan dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi yang dirasakan semakin meningkat.

Untuk mengimbangi kemajuan tersebut, maka upaya Polri bersama instansi yang terkait dalam usaha menekan jumlah kejadian kecelakaan lalu-lintas dan korban yang ditimbulkan, semakin dirasakan tertinggal apabila tanpa memanfaatkan produk-produk penunjang yang canggih di bidang transportasi yang merupakan pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi.

Dengan memanfaatkan kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi, maka diharapkan dapat lebih "minimized" jumlah kecelakaan lalu-lintas serta akibat yang ditimbulkan.

Upaya-upaya tersebut, meliputi bidang:

A. Penegakan Hukum Lalu-lintas.

Pemanfaatan ilmu pengetahuan dan teknologi dalam rangka pe-

negakan hukum di bidang lalu-lintas dirasakan semakin mende-sak sebagai upaya preventif mau-pun represif dengan menggunakan peralatan-peralatan yang dapat mendeteksi pelanggaran-pelanggaran lalu-lintas yang sangat erat kaitannya dengan timbulnya ke-celakaan lalu-lintas.

Peralatan-peralatan dimaksud, antara lain:

1. Speed Gun/Radar Speed Check.

Digunakan untuk dapat men-deteksi kendaraan yang melebihi batas kecepatan maksimum.

2. CCTV.

Dipasang pada tempat-tempat tertentu yang strategis untuk da-pat memantau kendaraan yang melakukan pelanggaran lalu-lintas.

3. V a s c a r

Digunakan untuk dapat mende-teksi kendaraan yang melebihi batas kecepatan maksimum.

4. Alcohol meter.

Digunakan untuk mendeteksi ka-dar alkohol di dalam tubuh pe-ngemudi.

5. Portable Load Meter.

Digunakan untuk mengukur Mu-atan Sumbu Terberat kendaraan beban, yang dapat dipindah-pin-dah.

6. Pengukur Tekanan Ban.

7. Pemadam Kebakaran.

8. Resque Toll.

Perlengkapan untuk pertolongan darurat pada peristiwa kecelakaan lalu-lintas.

9. Alat-alat Resusitasi.

Digunakan untuk pertolongan/ bantuan pernafasan terhadap kor-ban kecelakaan lalu-lintas yang ma-sih hidup.

10. Alat Deteksi Bekas Ban.

Digunakan untuk mendeteksi je-nis, ukuran serta merk ban yang membekas di tempat kejadian per-kara kecelakaan lalu-lintas.

11. Alat Deteksi Bekas Cat.

Digunakan untuk mendeteksi warna, merk dan jenis cat ken-daraan yang diduga terlibat ke-celakaan lalu-lintas.

B. Pendidikan Lalu-lintas.

Merupakan salah satu upaya yang dilaksanakan Polri guna men-ciptakan masyarakat pengguna ja-lan yang berdisiplin/taat pada ke-tentuan peraturan berlalu-lintas di jalan umum.

Pendidikan dilakukan terhadap semua tingkat lapisan masyarakat dengan lebih memperhatikan pen-didikan pada usia dini. Selain itu melaksanakan ujian memperoleh Surat Izin Mengemudi secara ke-tat, terlebih terhadap calon pe-ngemudi kendaraan angkutan umum.

Untuk dapat menjangkau kepada semua lapisan masyarakat, maka diperlukan sarana media cetak

maupun elektronika serta secara manual dengan peragaan-peragaan visual terhadap anak-anak usia dini. Perlengkapan yang diperlukan dalam rangka pendidikan lalu-lintas, antara lain:

1. Boneka, baik yang digerakkan secara manual maupun elektronik.
2. Alat-alat audio-visual
3. Komputer.
4. Dan lain-lain.

C. Perencanaan Lalu-lintas

Adalah segala usaha, kegiatan dan pengamatan, penelitian dan penyelidikan terhadap berfungsinya sarana dan prasarana lalu-lintas guna menghasilkan bahan informasi baik bagi masyarakat pemakai jalan pada umumnya maupun bagi kepentingan Polri sendiri dalam upaya peningkatan dan pemantapan tugas-tugas Kepolisian maupun dalam memberikan saran dan pendapat kepada instansi-instansi lain yang berkaitan dengan masalah perencanaan lalu-lintas.

Dalam hal perencanaan lalu-

lintas, peranan Polri lebih diutamakan dalam tahap perencanaan serta uji coba, sehingga dapat menentukan pada bagian-bagian jalan yang akan ditetapkan sebagai kedudukan lampu pengatur lalu-lintas, pulau-pulau jalan, rambu-rambu dan lain-lain.

Perlengkapan yang diperlukan dalam rangka perencanaan lalu-lintas, antara lain:

1. Alat pencatat jumlah kendaraan.
2. Alat pencatat kemiringan badan jalan.
3. Alat bantu yang ditempatkan pada tikungan-tikungan tajam.

D. Bidang Registrasi/Identifikasi Pengemudi dan Kendaraan Bermotor.

Diperlukan sarana komputer yang dapat menghimpun data baik yang terdapat di kewilayahan maupun di Pusat, serta perlunya peralatan connecting computer dengan Puskodalops yang dapat mencatat kendaraan yang hilang dan temu, Lampu Ultra Violet untuk mendeteksi keaslian dokumen, dan lain-lain.

Catatan :

laka = kecelakaan
lantas = lalu lintas
alut = alat utama
alsus = alat khusus

ranmor = kendaraan bermotor
idik = penyidik
opsnal = operasional
lit = penelitian

E. Bidang Sarana Penunjang Operasional Lalu-lintas.

Telah direncanakan sarana penunjang operasional yang dibutuhkan lalu-lintas saat ini, antara lain:

1. A l u t.

No.	Jenis	Dibutuhkan
1.	Alat komunikasi:	
a.	Radio carma helm	2.583
b.	Repeater	19
c.	Handy talky	3.327
2.	Alat elektronika:	
a.	Radar speed check	756
b.	Public address	364
c.	Camera video	19
d.	Camera foto	364
e.	Mini komputer	26
f.	Klinik pengemudi	46
3.	Ranmor Opsnal:	
a.	Sedan	320
b.	Jeep	910
c.	Ambulance	38
d.	Derek	479
e.	Sepeda motor < 350 cc (untuk pengaturan/penjagaan)	1.036
f.	Sepeda motor > 350 cc (untuk pengawalan/protokoler/ Patroli)	594
4.	Ranmor Idik Laka	662
5.	Ranmor Lit Laka	21

2. A l s u s.

No.	Jenis	Dibutuhkan
1.	Power resque tool	335
2.	Rambu Lantas/kerucut merah	67.186
3.	Roll meter otomatis	1.719
4.	Helm Lantas	6.926
5.	Senter Lantas	10.622
6.	Borgol	10.694
7.	Ruyung karet Lantas	6.926

IV. Kesimpulan dan Harapan

1. Kesimpulan.

- a. Bahwa perkembangan di bidang lalu-lintas terus meningkat seiring kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi, selain membawa dampak positif bagi kelancaran pembangunan, kemudahan dan kesenangan bagi manusia, namun di sisi lain menimbulkan dampak negatif terutama menambah masalah di bidang kecelakaan lalu-lintas.
- b. Dalam menanggulangi kecelakaan lalu-lintas Polri telah berupaya baik dalam bentuk Operasi Rutin maupun Operasi Khusus Kepolisian serta upaya lintas sektoral, namun Polri dihadapkan dengan berbagai kendala antara lain dukungan sarana operasional maupun pembinaan sudah tidak memadai, untuk itulah perlu adanya dukungan sarana operasional dan pembinaan yang memadai sesuai kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi.
- c. Penggunaan ilmu pengetahuan dan teknologi dalam upaya penanggulangan kecelakaan lalu-lintas merupakan hal yang mendesak guna meningkatkan

efektivitas dan efisiensi pelaksanaan tugas Polri sejalan dengan perkembangan sarana dan prasarana transportasi.

2. Harapan.

- a. Untuk dapat mengimbangi kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi di bidang transportasi, diharapkan Polri dapat membekali diri dengan kemampuan profesionalisme serta sarana penunjang operasional yang berimbang.
- b. Diharapkan kepada para pembaca serta jajaran Polri pada umumnya, untuk dapat memberikan masukan-masukan baik dalam bentuk tulisan maupun tidak tertulis guna lebih meningkatkan efektivitas dan efisiensi pelaksanaan tugas Polisi Lalu-lintas khususnya.

V. PENUTUP

Demikianlah prasaran ini disusun dengan harapan bisa bermanfaat bagi para peserta Seminar di dalam merumuskan upaya pemanfaatan ilmu pengetahuan dan teknologi sebagai sarana penunjang di dalam upaya penanggulangan terjadinya kecelakaan lalu-lintas yang dewasa ini cenderung meningkat baik kualitas maupun kuantitasnya.

LENSA KAMTIBMAS



POS KAMLING RW 03 PONDOK PINANG, JL. PINANG EMAS V. dengan binaan Staf Bimmas Polres Jaksel telah berhasil meraih kejuaraan Lomba Siskamling se-Jabotabek. Trophy dan Bingkisan selaku Juara I telah diserahkan oleh Ka Polda Metro Jaya pada tanggal 22-7-1989.

GAMBAR: Empat orang petugas Siskamling menjelang berangkat ronda sesuai blok area penugasannya.

DASAR DAN TUJUAN PEMBERIAN BANTUAN HUKUM

Oleh : Drs. Poltak Hasiholan Hutadjulu, S.H.

Bantuan hukum pada dasarnya merupakan salahsatu perwujudan dari pada jaminan dan perlindungan hak asasi manusia khususnya pencari keadilan untuk mendapat perlakuan secara layak dari para penegak hukum sesuai dengan harkat dan martabat sebagai manusia yaitu dalam wujud pembelaan terhadap perkara tersangka oleh penasihat hukum.

Perlindungan terhadap hak asasi manusia serta kewajiban warganegara tercermin di dalam ketentuan pasal atau ayat Undang-Undang yang mengatur tentang Hukum Acara Pidana Nasional yang didasarkan pada falsafat/pandangan hidup bangsa serta dasar negara, khususnya yang berkaitan dengan "bantuan hukum" sebagaimana diisyratkan oleh pasal 38 Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1970, dijabarkan dalam Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 (KUHAP) pasal 69 hingga pasal 74 dan beberapa pasal lainnya yang tersebar dalam KUHAP antara lain pasal 115 ayat (1), pasal 156.

Asas yang mengatur perlindungan terhadap keluhuran harkat serta martabat manusia yang telah diletakkan di dalam Undang-Undang tentang Ketentuan-ketentuan Pokok Kekuasaan Kehakiman, yaitu Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1970 harus ditegakkan dalam dan dengan Undang-Undang.

Adapun asas tersebut antara lain, adalah:

1. Perlakuan yang sama atas diri setiap orang di muka hukum dengan tidak mengadakan perbedaan perlakuan.
2. Penangkapan, penahanan, penggeledahan dan penyitaan hanya dilakukan berdasarkan perintah tertulis oleh Pejabat yang diberi wewenang oleh Undang-Undang dan hanya dalam hal dan dengan cara yang diatur dengan Undang-Undang.
3. Setiap orang yang disangka, ditangkap, ditahan, dituntut dan atau dihadapkan di muka sidang pengadilan, wajib dianggap tidak bersalah sampai adanya putusan pengadilan yang menyatakan kesalahannya dan memperoleh kekuatan hukum tetap.