

JURNAL ILMU HUKUM LEGAL OPINION

Kantor Editor: Fakultas Hukum, Universitas Tadulako, Jalan Sukarno Hatta Km 9 Palu, Sulawesi Tengah, 94118, Indonesia.

ISSN Print:
ISSN Online:2527-9505

Phone: +62451-4228444 Fax: +62451-422611

E-mail: legalopinion@untad.ac.id

Website : <http://jurnal.fakum.untad.ac.id/index.php/LO>

ANALISIS PROSES PENYIDIKAN KASUS KELALAIAN DALAM KECELAKAAN LALU LINTAS YANG MENGAKIBATKAN KEMATIAN (STUDI PADA SATUAN LALU LINTAS POLRESTA PALU)

Analysis of The Investigation Process of Negligence Cases In Traffic Accidents Resulting In Death (A Study of The Palu Police Traffic Unit)

Selviah Sari^{a*}, Syachdin Syachdin^a, Kamal Kamal^a

^a Fakultas Hukum, Universitas Tadulako, Indonesia. E-mail, selfiepi69862@gmail.com

ARTICLE INFO

ABSTRAK

Keywords <i>Proses Penyidikan, Kasus Kelalaian, Kecelakaan Lalu Lintas.</i>	Tujuan dalam penelitian ini adalah untuk mengetahui proses penyidikan terhadap kelalaian kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan hilangnya nyawa orang lain. Untuk mengetahui hambatan dalam proses penyidikan terhadap kelalaian kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan hilangnya nyawa orang lain. Penelitian yang akan digunakan dalam tulisan ini adalah penulisan sosiologis empiris. Hasil dalam penelitian ini, Proses penyidikan terhadap kelalaian lalu lintas yang menyebabkan hilangnya nyawa orang lain di Satuan Lalu Lintas Polresta Palu telah dilaksanakan sesuai dengan ketentuan dalam Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana (KUHAP) dan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Tahapan-tahapan yang dilakukan meliputi, Tahap penerimaan laporan atau informasi awal,Tahap olah tempat kejadian perkara (TKP), Pemeriksaan saksi-saksi dan tersangka,Pemeriksaan barang bukti, Penetapan tersangka, hingga Pelimpahan berkas perkara ke kejaksaan. Penyidik juga bekerja sama dengan Unit Identifikasi dan Pusat Laboratorium Forensik dalam melakukan pemeriksaan teknis terhadap kendaraan dan korban guna memastikan unsur kelalaian dalam peristiwa tersebut. Kesimpulan yaitu Hambatan yang dihadapi dalam proses penyidikan antara lain, Kurangnya kesadaran masyarakat untuk memberikan keterangan yang jujur dan lengkap, terutama saksi di lokasi kejadian, Minimnya alat bantu teknologi dalam olah TKP dan analisis forensik kecelakaan lalu lintas, Lambatnya hasil visum et repertum atau hasil laboratorium forensik, yang dapat memperlambat penyelesaian berkas perkara, Adanya intervensi dari pihak keluarga pelaku atau korban, baik untuk mendorong penyelesaian secara damai (restorative justice) maupun untuk menekan proses hukum, Kurangnya jumlah personel penyidik lalu lintas yang memiliki kompetensi mendalam dalam investigasi kecelakaan berat.
Article History	<p>Submitted : 01 September 2025 Revised: 03 September 2025 Accepted : 12 Oktober 2025</p> <p>DOI:/LO.Vol2.Iss1.%. pp%</p>

Abstract : The purpose of this study is to determine the investigation process of negligence in traffic accidents that cause the loss of life of others. To

determine the obstacles in the investigation process of negligence in traffic accidents that cause the loss of life of others. The research that will be used in this paper is empirical sociological writing. The results of this study, the investigation process of negligence in traffic accidents that cause the loss of life of others in the Traffic Unit of the Palu Police, have been carried out in accordance with the provisions of the Criminal Procedure Code (KUHAP) and Law Number 22 of 2009 concerning Traffic and Road Transportation. The stages carried out include the stage of receiving reports or initial information, the stage of processing the crime scene (TKP), examination of witnesses and suspects, examination of evidence, and determination of suspects, until the transfer of case files to the prosecutor's office. Investigators also collaborate with the Identification Unit and the Forensic Laboratory Center in conducting technical examinations of vehicles and victims to ensure the element of negligence in the incident. The conclusion is that the obstacles faced in the investigation process include Lack of public awareness to provide honest and complete information, especially witnesses at the scene of the incident, Lack of technological aids in crime scene processing and forensic analysis of traffic accidents, Slow results of visum et repertum or forensic laboratory results, which can slow down the completion of case files, Intervention from the family of the perpetrator or victim, both to encourage a peaceful resolution (restorative justice) and to suppress the legal process, Lack of number of traffic investigators who have in-depth competence in investigating serious accidents.

©2019; This is an Open Acces Research distributed under the term of the Creative Commons Attribution License (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0>), which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original works is properly cited..

I. PENDAHULUAN

Kondisi lalu lintas di Indonesia saat ini masih tergolong memprihatinkan. Kelalaian para pengguna jalan dalam berkendara masih sering ditemui dalam kehidupan sehari-hari, sehingga angka kecelakaan lalu lintas tetap relatif tinggi. Faktor manusia menjadi penyebab utama terjadinya kecelakaan dibandingkan faktor lain, seperti kondisi jalan maupun kendaraan. Rendahnya tingkat pemahaman, disiplin terhadap peraturan, serta kurangnya kesadaran akan etika berkendara merupakan persoalan mendasar yang perlu mendapat perhatian serius dalam upaya mengatasi permasalahan lalu lintas. Sebagai pejalan kaki maupun pengemudi, manusia merupakan elemen utama dalam aktivitas lalu lintas. Perilaku mereka sangat dipengaruhi oleh kondisi psikologis individu, tingkat kedisiplinan, serta faktor lingkungan sekitar, termasuk kondisi fisik yang mendukung atau menghambat keselamatan berkendara.

Dalam hukum pidana dikenal dua bentuk perbuatan melawan hukum, yakni kejahatan dan pelanggaran. Kejahatan merupakan perbuatan yang tidak hanya bertentangan dengan ketentuan undang-undang, tetapi juga bertentangan dengan nilai-nilai moral, ajaran agama, serta rasa keadilan yang hidup dalam masyarakat. Pembentukan lembaga hukum hanyalah salah satu aspek dari pembangunan hukum, khususnya dalam hal reformasi hukum pidana.¹ Setiap sistem hukum memiliki ciri menonjol dan karakteristik yang berbeda satu dengan yang lainnya. Perbedaan sistem hukum berimplikasi positif pada tersedianya alternatif untuk penguatan

¹ Abdul Wahid, Amiruddin Hanafi, and Syachdin Syachdin, "Integration of Local and Universal Values in Indonesian Criminal Law Reform," *Academia Open* 10, no. 2 (2025): 1–17, <https://doi.org/10.21070/acopen.10.2025.11335>.

sistem hukum yang dipraktikkan dan dikembangkan disetiap Negara.² Dalam bidang lalu lintas, setiap negara memiliki aturan yang wajib dipatuhi oleh seluruh pengguna jalan, baik pengendara maupun pejalan kaki. Di Indonesia, ketentuan mengenai ketertiban dan keselamatan lalu lintas diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Penegakan hukum terhadap tindak pidana lalu lintas merupakan tanggung jawab pemerintah sebagai pemegang kekuasaan untuk memberikan sanksi terhadap setiap pelanggaran yang terjadi. Pelaksanaan penegakan hukum tersebut berada di bawah kewenangan Polisi Lalu Lintas, yang memiliki tugas utama menjaga ketertiban, mengawasi pelaksanaan peraturan, serta menegakkan hukum dalam bidang lalu lintas.

Permasalahan lalu lintas tidak hanya dihadapi oleh negara maju, tetapi juga oleh negara berkembang seperti Indonesia. Namun, kondisi lalu lintas di Indonesia pada masa kini cenderung semakin memburuk dibandingkan tahun-tahun sebelumnya. Permasalahan yang muncul meliputi meningkatnya angka kecelakaan, kemacetan, polusi udara, serta berbagai bentuk pelanggaran lalu lintas maupun tindak pidana di jalan raya.³

Kecelakaan dalam bidang transportasi dipengaruhi oleh sejumlah faktor, antara lain: kurang konsistennya aparat penegak hukum dalam melaksanakan aturan, rendahnya kedisiplinan operator transportasi yang kerap mengabaikan aspek keselamatan dan kesehatan, penerapan sanksi hukum yang belum maksimal, keterbatasan anggaran untuk mendukung program Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3), ketidakseimbangan antara kualitas sumber daya manusia (SDM) dengan perkembangan teknologi transportasi, serta kompleksitas persoalan transportasi di lapangan.⁴

Dalam era globalisasi, sistem transportasi Indonesia terus mengalami pertumbuhan dan perkembangan yang lebih baik dari waktu ke waktu. Untuk menunjang kelancaran transportasi, diperlukan empat komponen utama, yakni: (a) adanya muatan yang akan diangkut; (b) tersedianya kendaraan sebagai sarana pengangkutan; (c) ketersediaan jalan yang dapat dilalui; serta (d) keberadaan terminal sebagai titik awal dan akhir perjalanan. Dengan demikian, proses transportasi dapat dipahami sebagai pergerakan dari tempat asal menuju tempat tujuan di mana kegiatan pengangkutan diselesaikan.⁵ Transportasi dapat didefinisikan sebagai usaha dan kegiatan pengangkutan atau pengangkutan barang dan/atau penumpang dari satu tempat ke tempat lain. Transportasi adalah kegiatan pemindahan barang (kargo) dan/atau penumpang dari satu tempat ke tempat lain.⁶

Hukum transportasi mencakup seluruh peraturan perundang-undangan yang mengatur layanan transportasi. Hukum ini merupakan sekumpulan norma yang mengatur interaksi hukum antara penyedia dan pengguna jasa transportasi. Transportasi sendiri berperan penting sebagai elemen vital, berfungsi sebagai penunjang kehidupan serta pembangunan di bidang ekonomi, sosial, dan politik, sekaligus mendukung mobilitas masyarakat. Perkembangan transportasi terjadi secara bersamaan dengan kemajuan di berbagai sektor dan bidang.⁷ Ada tiga jenis transportasi yang menghubungkan berbagai wilayah, yakni transportasi darat, laut, dan udara.

²Gunawan Arifin et al., “Penyuluhan Hukum Tentang Mahasiswa Sebagai Motivator Perlindungan Konsumen Di Kota Palu,” *Jurnal Abdi Masyarakat Indonesia* 2, no. 1 (2022): 257–62, <https://doi.org/10.54082/jamsi.190>.

³ Arif Budiarto dan Mahmudal, *Rekayasa Lalu Lintas*, UNS Press, Solo, 2007, hlm. 3.

⁴ Konradus, Danggur, *Keselamatan Kesehatan Kerja*, PT. Percetakan Penebar Swadaya, Jakarta, 2005, hlm. 56.

⁵ Rahardjo Adi Sasmita, *Dasar-Dasar Ekonomi Transportasi*, Graha Ilmu, Yogyakarta, 2010, hlm.1.

⁶ Muhammad Abdulkadir, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Bandung: Citra Aditya Bakti, 2008, hlm. 7.

⁷ Rustian Kamaluddin, *Ekonomi Transportasi: Karakteristik, Teori, Dan Kebijakan*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 2003, hlm. 23.

Di antara ketiganya, transportasi darat terutama lalu lintas jalan menjadi subsektor yang sangat penting dan menonjol dalam pembangunan saat ini.⁸

Menurut Ramdlon Naning, dalam konteks lalu lintas jalan, pelanggaran lalu lintas adalah setiap tindakan atau perilaku yang bertentangan dengan ketentuan peraturan perundang-undangan lalu lintas.⁹ Menurut Poerwadarminta dalam Kamus Bahasa Indonesia, lalu lintas diartikan sebagai perjalanan bolak-balik, termasuk perjalanan di jalan raya, serta cara untuk menghubungkan satu tempat dengan tempat lain. Penulis menambahkan bahwa lalu lintas mencakup semua pengguna jalan, baik individu maupun kelompok, yang bergerak menggunakan alat gerak seperti berjalan kaki atau kendaraan. Dengan demikian, lalu lintas dapat dipahami sebagai perpindahan orang atau barang dari satu lokasi ke lokasi lain dengan jalan sebagai sarana transportasinya.¹⁰

Menurut Awaloedin, pelanggaran lalu lintas merupakan setiap tindakan atau perilaku seseorang yang tidak mematuhi ketentuan peraturan perundang-undangan lalu lintas, seperti yang tercantum dalam Pasal 32 ayat (1) dan (2), Pasal 33 ayat (1) huruf a dan b Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992, maupun peraturan perundang-undangan terkait lainnya.¹¹ Kecelakaan lalu lintas sulit untuk diperkirakan waktu dan lokasinya. Dengan perencanaan lalu lintas yang tepat, keselamatan dapat ditingkatkan, kesalahan penilaian dan gangguan kendaraan dapat dikurangi, serta kesalahan persepsi di jalan dapat dicegah, sehingga risiko terjadinya kecelakaan berkurang.¹²

Manajemen lalu lintas, yang mencakup pengaturan, pengendalian, dan pengawasan, harus diarahkan untuk memastikan keselamatan, keamanan, dan kelancaran arus lalu lintas. Tujuannya adalah meningkatkan kesejahteraan masyarakat sekaligus menyesuaikan dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi.¹³ Dalam kenyataannya, para pihak yang terlibat dalam kecelakaan sering menyelesaikan masalah ganti rugi secara sendiri, dengan memberikan kompensasi atau bantuan secara sukarela kepada keluarga korban, bahkan terkadang tanpa mengakui atau mempertanggungjawabkan kesalahan yang sebenarnya.¹⁴

Tertib lalu lintas adalah kondisi di mana masyarakat menggunakan jalan raya secara teratur, tertib, dan lancar, serta terhindar dari kecelakaan. Untuk itu, peraturan perundang-undangan yang mengatur lalu lintas diberlakukan guna menjaga ketertiban. Peraturan ini diharapkan menjadi pedoman dalam mencegah masalah lalu lintas dan kecelakaan yang bisa menimbulkan kerugian materi maupun korban jiwa.¹⁵

Tingginya angka kecelakaan lalu lintas pada dasarnya banyak dipengaruhi oleh rendahnya kesadaran masyarakat, terutama pengemudi kendaraan bermotor, dalam menjaga keselamatan saat berkendara. Berbagai faktor internal pada pengemudi, seperti kondisi fisik yang kurang fit, kelelahan, kesiapan mental yang rendah, pengaruh alkohol atau narkotika, serta kurangnya kesiapan dalam mengemudi, menjadi penyebab utama kecelakaan. Kondisi ini

⁸ Hardiman, *Gerakan Disiplin Nasional Dalam Berlal-Lintas*, Graha Umbara, Jakarta, 2000, hlm. 2.

⁹ Ramdlon Naning, *Mengairahkan Kesadaran Hukum Masyarakat dan Disiplin Penegak Hukum Dalam Lalu Lintas*, Bina Ilmu, Surabaya, 1983, hlm. 57.

¹⁰ W.J.S. Poerwadarminta, *Dalam Kamus Bahasa Indonesia*, Balai Pustaka, Jakarta, 1999, hlm. 56.

¹¹ N. Rondlon Awaloedin, *Mengairahkan Kesadaran Hukum Masyarakat dan Disiplin Penegak Hukum Dan Lalu Lintas*, Bina Ilmu, Jakarta, 1983, hlm. 19.

¹² Hobbs, F.D, *Perencanaan dan Teknik Lalu Lintas*, Penerbit Gadjah Mada, University Press, Yogyakarta, 1995, hlm. 76.

¹³ Soerjono Suekanto, *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, Grafindo Persada, Jakarta, 2002, hlm. 3.

¹⁴ Andi Hamzah, *Hukum Acara Pidana*, Sinar Grafika, Jakarta, 2008, hlm. 180.

¹⁵ Siti Sundari, *Hukum Lingkungan dan Kebijakan Lingkungan Nasional*, Airlangga University, Surabaya, 2005, hlm. 1.

diperparah oleh kebiasaan lalai di jalan, misalnya mengantuk, kurang terampil, tidak menjaga jarak aman, dan berkendara dengan kecepatan tinggi, yang umumnya merupakan bentuk kelalaian pengemudi.

Selain faktor-faktor tersebut, usia pengemudi juga memengaruhi tingginya risiko kecelakaan. Berdasarkan data Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, pengemudi berusia 16–30 tahun tercatat sebagai kelompok yang paling banyak terlibat dalam kecelakaan di jalan raya. Setiap tahun, angka kecelakaan terus meningkat, menimbulkan jumlah korban signifikan akibat kelalaian dan kealpaan yang merugikan pihak lain. Pasal 105 Undang-Undang Lalu Lintas mengatur bahwa setiap pengguna jalan memiliki kewajiban untuk:

- 1) Bertindak secara tertib;
- 2) Menghindari segala sesuatu yang dapat mengganggu, membahayakan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, maupun yang berpotensi menimbulkan kerusakan jalan.

II. METODE PELITIAN

Penelitian yang akan digunakan dalam tulisan ini adalah penulisan sosiologis empiris.

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Penyidikan Terhadap Kelalaian Kecelakaan Lalu Lintas Yang Menyebabkan Hilangnya Nyawa Orang Lain

Salah satu bentuk kecelakaan lalu lintas yang kerap terjadi di wilayah hukum Polresta Palu adalah kecelakaan yang berakibat fatal hingga menimbulkan korban jiwa. Hal ini umumnya disebabkan oleh kelalaian pengemudi yang tidak mematuhi aturan maupun rambu lalu lintas, sehingga meningkatkan potensi terjadinya kecelakaan.

1) Unsur delik karena kelalaian yang mengakibatkan hilangnya nyawa orang lain

Menurut Pasal 310 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ), diatur empat bentuk ketentuan yang memberikan sanksi terhadap kecelakaan lalu lintas yang terjadi akibat kelalaian pengemudi, yaitu:

- a) Pengemudi kendaraan bermotor yang karena kelalaianya menimbulkan kecelakaan lalu lintas dengan kerugian berupa rusaknya kendaraan atau barang sebagaimana diatur dalam Pasal 229 ayat (2), dapat dikenakan pidana penjara maksimal 6 (enam) bulan atau denda hingga Rp1.000.000,00 (satu juta rupiah).
 - b) Jika kelalaian pengemudi menyebabkan kecelakaan lalu lintas dengan korban luka ringan serta kerusakan pada kendaraan atau barang sebagaimana diatur dalam Pasal 229 ayat (3), pelaku dapat dikenai hukuman penjara maksimal 1 (satu) tahun atau denda hingga Rp2.000.000,00 (dua juta rupiah).
 - c) Apabila kecelakaan lalu lintas akibat kelalaian pengemudi mengakibatkan korban luka berat sesuai Pasal 229 ayat (4), pelaku dapat dijatuhi hukuman penjara maksimal 5 (lima) tahun atau denda hingga Rp5.000.000,00 (lima juta rupiah).
 - d) Jika kecelakaan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) mengakibatkan kematian korban, pelaku dapat dijatuhi hukuman penjara maksimal 6 (enam) tahun atau denda hingga Rp12.000.000,00 (dua belas juta rupiah).
- 2) **Langkah-Langkah Dalam Proses Penyidikan Kasus Kelalaian Lalu Lintas Yang Mengakibatkan Kematian**
- Pada tahap awal penyidikan kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban meninggal dunia, pihak penyidik umumnya melaksanakan dua langkah utama sebagai berikut:
- a. Tahap Laporan atau Penemuan Perkara
 - 1) Aparat kepolisian mendapatkan informasi mengenai terjadinya kecelakaan lalu lintas, baik melalui laporan masyarakat maupun dari hasil temuan langsung di lapangan.

- 2) Penyidik kemudian menyusun Laporan Polisi (LP), baik dalam bentuk Laporan Model A maupun Model B.
- b. Tahap Penyelidikan Awal
 - 1) Tindakan awal dilakukan oleh penyidik guna menilai apakah kejadian tersebut memiliki unsur tindak pidana.
 - 2) Melaksanakan pengumpulan data pendahuluan dengan cara meninjau lokasi kejadian (TKP) serta mencari keterangan dari saksi-saksi awal.
- c. Tahap Penyidikan dilakukan oleh penyidik berdasarkan hasil penyelidikan meliputi:
 - 1) Olah Tempat Kejadian Perkara (TKP): melakukan pengumpulan barang bukti, seperti kendaraan, rekaman CCTV, maupun dokumentasi berupa foto TKP.
 - 2) Pemeriksaan saksi-saksi: meliputi keterangan dari korban, pelapor, maupun orang yang berada di lokasi kejadian.
 - 3) Pemeriksaan terhadap terduga pelaku: dilakukan apabila telah terdapat pihak yang diduga melakukan kelalaian.
 - 4) Pemeriksaan barang bukti: mencakup hasil visum et repertum serta uji laboratorium terhadap kendaraan.
 - 5) Penetapan status tersangka: ditetapkan apabila alat bukti yang diperoleh telah dianggap cukup.
 - 6) Penyusunan Berita Acara Pemeriksaan (BAP): memuat hasil pemeriksaan saksi, tersangka, maupun keterangan ahli.
 - 7) Rekonstruksi kejadian: dilaksanakan apabila dianggap perlu untuk memperjelas peristiwa
- d. Tahap Gelar Perkara dilakukan untuk memastikan kelengkapan unsur pidana dan penetapan tersangka sah.
- e. Tahap Pelimpahan Berkas
 - 1) Dilimpahkan ke Kejaksaan (Tahap I).
 - 2) Apabila berkas perkara telah dinyatakan lengkap (P21), maka proses dilanjutkan dengan pelimpahan tersangka beserta barang bukti (Tahap II).
- f. Tahap Penuntutan dan Persidangan proses perkara kemudian diteruskan oleh jaksa penuntut umum sampai pada tahap persidangan di pengadilan.¹⁶

Berdasarkan uraian di atas, setelah seluruh tahapan pemeriksaan dalam proses penyidikan selesai, berkas perkara kemudian dilimpahkan ke kejaksaan. Apabila kejaksaan menemukan adanya kekurangan dalam berkas yang diserahkan, maka penyidik akan diberi tahu untuk melengkapinya. Jika seluruh berkas telah lengkap dan diserahkan kembali, maka pada kasus kecelakaan lalu lintas yang menimbulkan korban jiwa, pelaku kelalaian ditetapkan sebagai tersangka. Namun, apabila tersangka meninggal dunia akibat kelalaianya sendiri, maka perkara tersebut akan dihentikan dengan dikeluarkannya Surat Perintah Penghentian Penyidikan (SP3). Penentuan ada atau tidaknya unsur kelalaian (culpa) dalam kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan hilangnya nyawa orang lain menjadi hal yang sangat penting dalam penyidikan. Penyidik harus membuktikan bahwa peristiwa tersebut benar-benar terjadi akibat kelalaian atau kealpaan pelaku, sehingga menimbulkan akibat pidana berupa kematian. Dasar hukum yang digunakan meliputi Pasal 359 KUHP, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, serta Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang KUHAP. Langkah yang dilakukan penyidik sebagai berikut:

- a) Analisis terhadap lokasi kejadian perkara.
- b) Pemeriksaan kondisi fisik kendaraan yang terlibat.

¹⁶Hasil wawancara dengan bapak Ipda Herman kasat lantas polresta palu pada tanggal 19 Mei 2025.

- c) Pengambilan keterangan dari saksi maupun korban.
- d) Pendapat ahli, baik di bidang lalu lintas maupun psikologi forensik.
- e) Pemeriksaan medis berupa visum et repertum serta hasil autopsi.
- f) Penelusuran riwayat pengemudi beserta kelengkapan Surat Izin Mengemudi (SIM).
- g) Pelaksanaan rekonstruksi perkara apabila dianggap diperlukan.¹⁷

Dalam proses pengumpulan bukti di lapangan pada penyidikan kasus kecelakaan lalu lintas, khususnya yang mengakibatkan korban meninggal dunia, seringkali ditemui berbagai hambatan yang bersifat teknis, yuridis, maupun sosiologis. Adapun kendala-kendala tersebut antara lain sebagai berikut:

- a. Kendala Teknis
 - 1) Kerusakan Tempat Kejadian Perkara (TKP)
Lokasi kejadian sering mengalami kerusakan akibat arus lalu lintas yang terus berjalan atau karena adanya kerumunan warga. Barang bukti seperti jejak ban, pecahan kaca, maupun posisi kendaraan kerap berubah sebelum aparat kepolisian tiba di tempat kejadian.
 - 2) Cuaca dan waktu kejadian
Kondisi hujan atau waktu malam sering menyulitkan dalam hal visibilitas serta proses pendokumentasian lokasi kejadian.
 - 3) Kurangnya peralatan forensik
Tidak setiap polres dilengkapi dengan sarana pendukung seperti alat pengukur kecepatan kendaraan, perangkat rekonstruksi digital, maupun kamera berteknologi tinggi.
 - 4) CCTV tidak tersedia atau rusak
Tidak semua daerah dilengkapi dengan kamera pengawas yang berfungsi, dan terkadang rekaman yang ada sudah terhapus.
- b. Kendala Yuridis dan Administratif
 - 1) Tidak ada saksi mata
 - 2) Sering terjadi kasus tabrak lari atau kecelakaan di jalan yang sepi tanpa adanya saksi mata langsung.
 - 3) Saksi Tidak Bersedia Memberi Keterangan
 - 4) Disebabkan rasa takut, enggan terlibat dalam proses hukum, atau adanya benturan kepentingan.
 - 5) Kesulitan Mendapatkan Visum
 - 6) Pihak rumah sakit maupun dokter terkadang terlambat mengeluarkan visum et repertum, atau laporan yang diberikan masih belum lengkap.
 - 7) Tidak Lengkapnya Dokumen Kendaraan / SIM
 - 8) Pelaku maupun korban yang tidak membawa identitas dapat menyulitkan proses penanganan pada tahap awal.
- c. Kendala Sosiologi dan kultural
 - 1) Intervensi dari Keluarga Korban atau Pelaku
 - 2) Adanya usaha penyelesaian secara damai atau dorongan untuk menghentikan perkara agar tidak berlanjut ke jalur hukum.
 - 3) Kerumunan Massa
 - 4) Dalam banyak kejadian, masyarakat kerap bereaksi emosional, menghambat kinerja petugas, bahkan merusak lokasi kejadian perkara.
 - 5) Hoaks atau Kesaksian Palsu

¹⁷Hasil wawancara dengan bapak Ipda Herman kasat lantas polresta palu pada tanggal 19 Mei 2025.

- 6) Terdapat pernyataan yang tidak konsisten atau tidak dapat dipertanggungjawabkan, baik yang bersumber dari media sosial maupun dari orang-orang di sekitar tempat kejadian.
- 7) Pengumpulan Bukti diatur dalam KUHAP (UU No. 8 tahun 1981) Pasal 1 angka 2 dan 5, Pasal 184 KUHP, dan UU No. 2 tahun 2002 tentang kepolisian RI.

Barang bukti yang dipakai dalam proses pemeriksaan di Tempat Kejadian Perkara (TKP) pada kasus kecelakaan lalu lintas mencakup:

- a) Surat Keterangan Cuaca, digunakan untuk mencatat kondisi cuaca pada saat kejadian.
- b) Surat Keterangan Medis, bila diperlukan, untuk merekam kondisi kesehatan korban maupun saksi.
- c) Surat Keterangan Lalu Lintas, dikeluarkan oleh Dinas Perhubungan atau kepolisian terkait mengenai aturan atau rambu lalu lintas yang berlaku.
- d) Surat Keterangan Hasil Penyelidikan, berupa dokumen resmi dari pihak berwenang yang memuat hasil penyelidikan atas kejadian.
- e) Surat Keterangan Saksi, berisi keterangan dari saksi mata yang menyaksikan langsung peristiwa.
- f) Surat Keterangan Korban, dibuat oleh pihak yang dirugikan untuk menjelaskan bentuk kerugian yang dialami.
- g) Surat Keterangan Pelapor, dari pihak pelapor yang menjelaskan alasan serta kronologi pelaporan kejadian.¹⁸

Peran penyidik dalam menyelesaikan berkas kasus laka lantas meliputi:

- a) Pengumpulan Data, membentuk tim untuk menghimpun informasi dari berbagai sumber, termasuk saksi mata, pelapor, serta instansi terkait.
- b) Pemeriksaan TKP, melakukan peninjauan langsung ke lokasi kejadian guna menilai kondisi fisik dan memperoleh barang bukti tambahan.
- c) Wawancara Saksi, melakukan tanya jawab dengan saksi mata untuk memperoleh keterangan yang valid dan dapat dipertanggungjawabkan.
- d) Penyusunan Laporan, menyusun dokumen hasil penyidikan berdasarkan data dan informasi yang terkumpul.
- e) Koordinasi dengan Pihak Berwenang, bekerja sama dengan kepolisian maupun instansi terkait untuk menjamin kelengkapan serta keabsahan berkas.
- f) Rekomendasi Tindak Lanjut, memberikan saran langkah berikutnya kepada pihak berwenang, baik berupa penuntutan maupun penanganan administratif terhadap pelaku.¹⁹

Kepolisian merupakan lembaga pertama yang menjadi tempat pelaporan ketika terjadi tindak pidana di tengah masyarakat. Untuk menilai apakah tingkat kejahatan mengalami peningkatan atau penurunan, dapat dilihat melalui data statistik yang dikeluarkan oleh pihak kepolisian. Dalam hal ini, penulis menyajikan data terkait jumlah kecelakaan lalu lintas di wilayah Kota Palu. Berdasarkan hasil penelitian, jumlah kecelakaan pada tahun 2025 masih tergolong rendah. Dari periode Januari hingga Mei, tercatat sebanyak 82 kasus kecelakaan dengan rincian korban meninggal dunia 12 orang, korban luka berat 43 orang, dan korban luka ringan 86 orang. Sementara itu, total kerugian materil akibat kecelakaan tersebut mencapai Rp 313.950.000.

B. Kendala dan Hambatan Substansi Maupun Prosedural Yang Dihadapi Oleh Penyidik Dalam Menangani Kasus Kecelakaan Lalu Lintas Di Wilayah Hukum Polresta Palu

¹⁸Hasil wawancara dengan bapak Ipda Herman kasat lantas polresta palu pada tanggal 19 Mei 2025.

¹⁹Hasil wawancara dengan bapak Ipda Herman kasat lantas polresta palu pada tanggal 19 Mei 2025.

Pihak kepolisian POLRESTA Palu khususnya Satlantas dalam proses penyidikan terhadap kelalaian lalu lintas yang menyebabkan hilangnya nyawa orang lain pastinya selalu mengalami hambatan di TKP maupun dalam proses pengumpilan dokumen, Hambatan yang dialami sebagai berikut:

- a. Hambatan Teknis
 - 1) Terbatasnya ketersediaan peralatan penyidikan modern, seperti *Traffic Accident Analysis* (TAA), CCTV dengan resolusi tinggi, maupun perangkat lunak pemodelan kecelakaan untuk kebutuhan rekonstruksi.
 - 2) Kurangnya jumlah penyidik lalu lintas yang memiliki kompetensi dalam menangani investigasi kecelakaan kompleks, khususnya yang melibatkan kendaraan besar atau tabrakan beruntun.
 - 3) Adanya kerusakan atau hilangnya barang bukti di lokasi kejadian, misalnya bekas rem, pecahan kaca, atau kondisi kendaraan yang sudah berubah sebelum sempat diperiksa.
- b. Hambatan Sosiologis dan Kultural
 - 1) Rendahnya kesadaran masyarakat untuk menjaga keutuhan TKP, banyak warga atau keluarga korban/pelaku yang tanpa sengaja merusak atau memindahkan barang bukti sebelum aparat tiba.
 - 2) Adanya intervensi pihak luar, seperti tekanan dari keluarga, tokoh masyarakat, atau pihak berpengaruh yang berusaha menghentikan kasus atau menghambat jalannya penyidikan.
 - 3) Saksi tidak siap atau enggan memberikan keterangan, biasanya karena takut terseret ke proses hukum atau khawatir terhadap pelaku.
 - 4) Hambatan Administrasi dan SDM
 - 5) Tingginya beban kerja aparat penyidik, khususnya di kota besar seperti Palu, di mana lalu lintas padat dan angka kecelakaan relatif tinggi dibandingkan jumlah penyidik yang tersedia.
 - 6) Minimnya pelatihan khusus terkait investigasi kecelakaan lalu lintas dengan korban jiwa.
 - 7) Kurangnya koordinasi antar-instansi, misalnya dengan rumah sakit (terkait visum), Jasa Raharja, maupun Dinas Perhubungan untuk data kendaraan.²⁰

Penyidik memiliki kewenangan untuk mengatasi hambatan berdasarkan:

- 1) Pasal 7 KUHAP (UU No. 8 Tahun 1981)
- 2) Penyidik berwenang untuk:
- 3) Menerima laporan/pengaduan
- 4) Melakukan penangkapan, pemeriksaan, penyitaan, dan pemeriksaan tempat kejadian perkara (TKP)
- 5) Mengumpulkan alat bukti guna mengungkap kebenaran suatu peristiwa pidana
- 6) Pasal 14 UU No. 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian
- 7) Polri, dalam hal ini penyidik, berwenang:
- 8) Melakukan penyidikan terhadap semua tindak pidana
- 9) Mengatasi segala bentuk gangguan keamanan dan penegakan hukum, termasuk hambatan dalam penyidikan.

Penyidik menerapkan beberapa langkah strategis untuk mengatasi berbagai hambatan dalam proses penyidikan kecelakaan lalu lintas, antara lain:

1. Hambatan Teknis dan Solusinya

²⁰Hasil wawancara dengan bapak Ipda Herman kasat lantas polresta palu pada tanggal 19 Mei 2025.

Hambatan berupa rusaknya atau hilangnya barang bukti di TKP diatasi dengan strategi penyidik melakukan olah TKP secepat mungkin setelah menerima laporan, dilengkapi dengan dokumentasi foto/video serta, jika memungkinkan, rekonstruksi digital. Kendala minimnya peralatan teknis disiasati dengan menjalin kerja sama bersama Dishub, Jasa Raharja, maupun tim ahli untuk memperoleh dukungan teknis dan rekonstruksi. Sedangkan hambatan tidak adanya CCTV atau saksi mata diantisipasi melalui langkah penyisiran lokasi, penyebaran informasi kepada masyarakat, serta pemanfaatan jejak digital seperti GPS atau ponsel pelaku.

2. Hambatan Administratif

Kendala berupa berkas perkara yang sering mendapat status P-19 diatasi dengan strategi penyidik melakukan koordinasi intensif bersama Jaksa Penuntut Umum serta memperbaiki BAP sesuai arahan yang diberikan. Sementara itu, hambatan terkait keterbatasan jumlah SDM penyidik disiasati dengan mengoptimalkan personel yang tersedia, melaksanakan pelatihan internal, serta membangun kerja sama tim lintas unit seperti Laka Lantas, Reskrim, dan Propam.

3. Hambatan Sosial dan Kultural

Kendala berupa enggan atau tidak bersedianya keluarga korban atau pelaku untuk memberikan keterangan diatasi dengan strategi penyidik menggunakan pendekatan persuasif, menjelaskan hak dan kewajiban mereka, serta menjamin perlindungan saksi. Tekanan dari pihak luar dihadapi dengan mengacu pada kode etik Polri dan pengawasan internal melalui Propam untuk menjaga independensi penyidikan. Sementara itu, gangguan masyarakat di TKP ditangani melalui edukasi rutin yang dilakukan Satlantas dan disosialisasikan lewat media sosial Polres.

IV. PENUTUP

A. Kesimpulan

Proses penyidikan kasus kelalaian lalu lintas yang mengakibatkan kematian di Satuan Lalu Lintas Polresta Palu dilakukan sesuai ketentuan KUHAP dan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Tahapannya meliputi penerimaan laporan atau informasi awal, olah tempat kejadian perkara (TKP), pemeriksaan saksi dan tersangka, pemeriksaan barang bukti, penetapan tersangka, hingga pelimpahan berkas perkara ke kejaksaan. Penyidik juga bekerja sama dengan Unit Identifikasi dan Pusat Laboratorium Forensik untuk memeriksa teknis kendaraan dan korban guna memastikan adanya unsur kelalaian. Beberapa kendala yang dihadapi antara lain rendahnya kesadaran masyarakat untuk memberikan keterangan yang jujur dan lengkap, keterbatasan alat teknologi untuk olah TKP dan analisis forensik, lambatnya keluarnya visum et repertum atau hasil laboratorium yang menunda penyelesaian berkas, adanya intervensi dari keluarga pelaku atau korban untuk menyelesaikan secara damai atau memengaruhi proses hukum, serta jumlah penyidik lalu lintas yang terbatas dan kurang kompeten dalam investigasi kecelakaan berat.

B. Saran

Saran penulis yaitu ke depan, diharapkan Satuan Lalu Lintas Polresta Palu lebih tegas dalam menegakkan aturan berlalu lintas untuk menekan angka kecelakaan, terutama yang mengakibatkan hilangnya nyawa. Masyarakat juga diimbau untuk lebih berhati-hati dan menaati rambu serta peraturan lalu lintas saat berkendara agar risiko kecelakaan dapat diminimalkan. Selain itu, diharapkan pihak kepolisian meningkatkan sarana dan prasarana penyidikan, sehingga proses investigasi di lapangan dapat berjalan lancar tanpa hambatan.

DAFTAR PUSTAKA

- Arifin, Gunawan, Widyatmi Anandy, Manga Patila, and Irzha Friskanov S. "Penyuluhan Hukum Tentang Mahasiswa Sebagai Motivator Perlindungan Konsumen Di Kota Palu." *Jurnal Abdi Masyarakat Indonesia* 2, no. 1 (2022): 257–62. <https://doi.org/10.54082/jamsi.190>.
- Wahid, Abdul, Amiruddin Hanafi, and Syachdin Syachdin. "Integration of Local and Universal Values in Indonesian Criminal Law Reform." *Academia Open* 10, no. 2 (2025): 1–17. <https://doi.org/10.21070/acopen.10.2025.11335>.
- Andi Hamzah, *Hukum Acara Pidana*, Sinar Grafika, Jakarta, 2008.
- Arif Budiarto dan Mahmudal, *Rekayasa Lalu Lintas*, UNS Press, Solo, 2007.
- Hardiman, *Gerakan Disiplin Nasional Dalam Berlal-Lintas*, Graha Umbara, Jakarta, 2000.
- Hobbs, F.D, *Perencanaan dan Teknik Lalu Lintas*, Penerbit Gadjah Mada, University Press, Yogyakarta, 1995.
- Konradus, Danggur, *Keselamatan Kesehatan Kerja*, PT. Percetakan Penebar Swadaya, Jakarta, 2005.
- Muhammad Abdulkadir, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2008.
- N. Rondlon Awaloedin, *Mengairahkan Kesadaran Hukum Masyarakat dan Disiplin Penegak Hukum Dan Lalu Lintas*, Bina Ilmu, Jakarta, 1983.
- Rahardjo Adi Sasmita, *Dasar-Dasar Ekonomi Transportasi*, Graha Ilmu, Yogyakarta, 2010.
- Rustian Kamaluddin, *Ekonomi Transportasi: Karakteristik, Teori, Dan Kebijakan*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 2003.
- Ramdlon Naning, *Mengairahkan Kesadaran Hukum Masyarakat dan Disiplin Penegak Hukum Dalam Lalu Lintas*, Bina Ilmu, Surabaya, 1983.
- Soerjono Suekanto, *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, Grafindo Persada, Jakarta, 2002.
- Siti Sundari, *Hukum Lingkungan dan Kebijakan Lingkungan Nasional*, Airlangga University, Surabaya, 2005.
- W.J.S. Poerwadarminta, *Dalam Kamus Bahasa Indonesia*, Balai Pustaka, Jakarta, 1999.
- Peraturan Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 12 Tahun 2012 tentang Manajeman Tindak Pidana.
- Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1946 tentang Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP).
- Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana (KUHAP).
- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- KUHAP (UU No.8 tahun 1981), KUHP, UU No.2 tahun 2002 tentang kepolisian RI.
- KUHAP, pasal 7 (UU No. 8 tahun 1981).
- Undang-Undang Lalu Lintas Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Pasal 14 (UU No. 2 Tahun 2002 Tentang Kepolisian).
- Hasil wawancara dengan bapak Ipda Herman kasat lantas polresta palu pada tanggal 19 Mei 2025.