

ADVOKASI KECELAKAAN LALU LINTAS DI KOTA MAKASSAR

NIRMAYANTI HAKIM

Nomor Stambuk : 105610475413



PROGRAM STUDI ILMU ADMINISTRASI NEGARA

FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKSSAR

2017

ADVOKASI KECELAKAAN LALU LINTAS DI KOTA MAKASSAR

Skripsi

Sebagai Salah Satu Syarat Memperoleh Gelar
Sarjana Ilmu Administrasi Negara

Disusun dan Diajukan Oleh

NIRMAYANTI HAKIM

Nomor Stambuk : 105610475413

Kepada

**PROGRAM STUDI ILMU ADMINISTRASI NEGARA
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKSSAR**

2017

PERSETUJUAN

Judul Skripsi Penelitian : Advokasi Kecelakaan Lalu Lintas Di Kota Makassar
Nama Mahasiswa : NIRMAYANTI HAKIM
Nomor Stambuk : 105610475413
Fakultas : Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Program Studi : Ilmu Administrasi Negara

Menyetujui

Pembimbing I

Pembimbing II

Dr. Hj. Fatmawati, M.Si

Drs. Ruskin Asikin, MM

Mengetahui

Dekan
Fisipol Unismuh Makassar

Ketua Jurusan
Ilmu Administrasi Negara

Dr. Hj. Ilwani Malik, S.Sos, M.Si

Dr. Burhanuddin, S.Sos, M.Si

PENERIMA TIM

Telah diterima oleh TIM Penguji skripsi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Makassar, Berdasarkan Surat Keputusan/undangan menguji Skripsi Dekan Fisipol Universitas Muhammadiyah Makassar, Nomor: 1653/FSP/A.3-VIII/XII/39/2017 sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar sarjana (S.1) dalam program studi Ilmu Administrasi Negara di Makassar Pada Hari Selasa tanggal 9 bulan Januari tahun 2018.

TIM PENILAI

Ketua

Sekretaris



Dr. Hj. Ihyani Malik, S.Sos, M.Si.



Dr. Burhanuddin, S.Sos, M.Si

Penguji

1. Dr. H. Lukman Hakim. M.Si (Ketua)
2. Dra. Hj Juliati Saleh, M.Si
3. Drs. Ruskin Asikin, MM
4. Dr. Burhanuddin, S.Sos., M.Si



IV

ABSTRAK

NIRMAYANTI HAKIM, 2017. Advokasi Kecelakaan Lalu Lintas Di Kota Makassar (dibimbing oleh Hj. Fatmawati dan Ruskin Asikin).

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui proses advokasi kecelakaan lalu lintas di Kota Makassar dan faktor-faktor apa yang menghambat dan mendukung proses advokasi kecelakaan lalu lintas di Kota Makassar.

Penelitian ini merupakan penelitian kualitatif di mana yang menjadi subyek penelitian ini adalah Unit Penanganan Kecelakaan Lalu Lintas Polrestabes Kota Makassar sebagai organisasi pemerintah melalui wawancara langsung dengan penanggung jawab kecelakaan lalu lintas Kota Makassar yang berperan penting menjaga keamanan dan ketertiban masyarakat. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan deskriptif kualitatif. Informan yang digunakan sebanyak 11 orang. Teknik pengumpulan data adalah observasi, wawancara, dan dokumentasi.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa proses advokasi kecelakaan lalu lintas di Kota Makassar kurang baik karena masih banyak masyarakat yang mengeluh dengan kepengurusan perlengkapan syarat administrasi baik dari Unit Kecelakaan Lalu Lintas maupun PT Jasa Raharja untuk mendapat bantuan santunan kecelakaan selain itu juga masih adanya masyarakat yang belum mengetahui tentang adanya bantuan santunan terhadap korban kecelakaan lalu lintas sehingga perlu adanya sosialisasi dengan hal tersebut. Faktor pendukung dalam proses advokasi adalah penyediaan fasilitas, sarana dan prasarana yang bagus sehingga mempermudah untuk melakukan proses advokasi dan faktor penghambat adalah faktor manusia yang sering melanggar peraturan lalu lintas yang dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas.

Keyword : Advokasi kecelakaan lalu lintas

KATA PENGANTAR

Alhamdulillah penulis panjatkan kehadirat Allah SWT, yang telah melimpahkan rahmat dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul **“ADVOKASI KECELAKAAN LALU LINTAS DI KOTA MAKASSAR.**

Skripsi ini merupakan tugas akhir yang diajukan untuk memenuhi syarat dalam memperoleh gelar sarjana Ilmu Administrasi Negara pada Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Makassar.

Penulis menyadari bahwa penyusunan skripsi ini tidak akan terwujud tanpa adanya bantuan dan dorongan dari berbagai pihak. Oleh karena itu pula pada kesempatan ini penulis menyampaikan ucapan terimakasih kepada yang terhormat:

1. Ibu Dra. Hj. Fatmawati, M.Si selaku Pembimbing I dan Bapak Drs. Ruskin Asikin, MM, selaku Pembimbing II. Yang senantiasa meluangkan waktunya membimbing penulis, sehingga skripsi ini dapat diselesaikan.
2. Ibu Dr. Hj. Ihyani Malik, S.Sos, M.Si selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Makassar.
3. Bapak Dr. Burhanuddin, S.Sos, M.Si sebagai penasehat akademik atas kesediaan beliau meluangkan waktu, tenaga dan pikiran dalam memberikan bimbingan, petunjuk, arahan dan saran-saran kepada penulis. dan selaku Ketua Jurusan Ilmu Administrasi Negara Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Makassar.

4. Bapak-Ibu Dosen Fisipol Universitas Muhammadiyah Makassar, Khususnya pada Program Studi Ilmu Administrasi Negara yang telah memberikan bimbingan dan bantuan berupa ilmu pengetahuan kepada penulis selama dalam proses pendidikan.
5. Kedua orang tua Ayahanda Abd. Hakim dengan Ibunda Bidasari serta segenap keluarga yang senantiasa memberikan semangat dan bantuan, baik moral maupun material.

Demikian kesempurnaan skripsi ini, saran dan kritik yang sifatnya membangun sangat penulis harapkan. Semoga karya skripsi ini bermanfaat dan dapat memberikan yang berarti bagi pihak yang membutuhkan.

Makassar, 29 Desember 2017

Nirmayanti Hakim

DAFTAR ISI

Sampul	I
Halaman Pengajuan Skripsi	II
Halaman Persetujuan	III
Penerima Tim	IV
Halaman Pernyataan Keaslian Karya Ilmiah	V
Abstrak	VI
Kata Pengantar	VII
Daftar Isi	VIII
Daftar Tabel	X
Daftar Gambar	XI
Daftar Informan	XII
BAB I: PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Rumusan Masalah	4
C. Tujuan Penelitian	4
D. Kegunaan Penelitian	4
BAB II: TINJAUAN PUSTAKA	
A. Pengetian, konsep dan teori	6
1. Pengertian Kebijakan.....	6
2. Kebijakan Publik	8
3. Pengertian Advokasi.....	12
a. Proses Advokasi	15
b. Tujuan Advokasi	16
c. Jenis-jenis Advokasi	17
B. Advokasi Kecelakaan Lalu Lintas	12
1. PT Jasa Raharja dalam mengatasi advokasi kecelakaan lalu lintas....	18
2. Faktor-faktor yang mempengaruhi advokasi kecelakaan lalu lintas .	23
C. Kerangka Pikir	25
D. Fokus Penelitian	26
E. Dekskripsi Fokus Penelitian	26
BAB III : METODE PENELITIAN	
A. Waktu dan Lokasi Penelitian	27

B. Jenis dan Tipe Penelitian	27
C. Sumber Data	28
D. Informan Penelitian	29
E. Tehnik Pengumpulan Data	29
F. Tehnik Analisis Data	30
G. Keabsahan Data	31
 BAB IV : HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	
A. Deskripsi atau Karakteristik Obyek Penelitian	33
1. Sejarah Perkembangan	33
2. Struktur Organisasi	40
B. Advokasi Kecelakaan Lalu Lintas	41
1. Introgasi Polisi Kantor Pelayanan Penangan Kecelakaan Lalu Lintas	42
2. Pelaksanaan Pemberian Bantuan Santunan PT. Jasa Raharja Bagi Korban Kecelakaan Lalu Lintas	49
3. Proses pemberian bantuan santunan PT. Jasa Raharja Bagi Korban Kecelakaan.....	55
C. Faktor faktor yang ,mempengaruhi advokasi kecelakaan lalu lintas	62
 BAB V : PENUTUP	
A. Kesimpulan	72
B. Saran	73
 DAFTAR PUSTAKA	 74

DAFTAR TABEL

1. Tabel.1 Data Jumlah Kasus Kecelakaan Lalu Lintas Tahun 2013-2017..... 42
2. Tabel.2 Data Jumlah Kecelakaan Luka Ringan Tahun 2013-2017..... 45
3. Tabel. 3 DataJumlah Kecelakaan Korban Luka Berat Tahun 2013-2017..... 45
4. Tabel. 4 Data Jumlah Korban Meninggal Dunia Tahun2013-2017..... 46
5. Tabel 5 Besar Santunan Asuransi Kecelakaan Lalu Lintas..... 62

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1 bagan kerangka fikir	25
Gambar 2 bagan mekanisme kepengurusan PT Jasa Raharja	54

DAFTAR INFORMAN

NO	NAMA	INISIAL	JABATAN
1	Aiptu Sumadi	A.SM	Penanggung jawab Laka Lintas polrestabes Kota Makassar
2	Aiptu Kamaluddin	A.KN	Polisi lalu lintas
3	Aiptu Agustinus	A.AS	Polisi lalu lintas
4	Aiptu Hamzah	A.HS	Polisi lalu lintas
5	Zayad Ghani	ZG	Penanggung jawab PT Jasa Raharja
6	Ibu Yulianti	YL	PNS
7	Diki	DI	Karyawan swasta
8	Mariumi	MI	Ibu Rumah Tangga
9	Ramdana	RA	Pelajar
10	Dini	DI	PNS
11	Haris	HS	Karyawan Swasta

BAB 1

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Kehidupan dan kegiatan manusia, pada hakikatnya mengandung berbagai hal yang menunjukkan sifat hakiki dari kehidupan itu sendiri. Sifat hakiki yang dimaksud adalah suatu sifat tidak kekal yang selalu menyertai kehidupan dan kegiatan manusia pada umumnya. Keadaan tidak kekal tersebut mengakibatkan adanya suatu keadaan yang tidak dapat diduga terlebih dahulu secara tepat sebelumnya. Sehingga dengan demikian keadaan tersebut akan memberikan rasa yang tidak pasti pula. Keadaan yang tidak pasti terhadap setiap kemungkinan yang terjadi, baik dalam bentuk atau peristiwa yang belum tentu, akan menimbulkan rasa tidak aman yang umumnya disebut dengan risiko.

Dengan adanya akal budi, manusia berupaya untuk menanggulangi rasa tidak aman tersebut menjadi rasa aman, serta bergerak dari kondisi yang tidak pasti menjadi suatu kepastian. Usaha dan upaya manusia untuk menghindari dan melimpahkan risikonya kepada pihak lain itulah yang merupakan cikal bakal dari perasuransian (perusahaan asuransi) yang dikelola sebagai suatu kegiatan ekonomi. Pergaulan masyarakat khususnya masyarakat modern seperti sekarang ini, membutuhkan suatu institusi atau lembaga yang bersedia mengambil alih risiko-risiko masyarakat, baik risiko individual maupun risiko kelompok. Lembaga atau institusi yang mempunyai kemampuan untuk mengambil alih risiko pihak lain.

Asuransi, dalam hal ini adalah perusahaan asuransi. Pada dasarnya perusahaan asuransi dalam kegiatannya, secara terbuka menawarkan suatu perlindungan kepada masyarakat luas, atas kemungkinan menderita kerugian karena adanya kejadian atau peristiwa yang tidak pasti tersebut. Berdasarkan Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD) dalam pasal 246 menyebutkan bahwa asuransi atau pertanggungan adalah suatu perjanjian, dengan mana seorang penanggung mengikatkan diri kepada seorang tertanggung, dengan menerima suatu premi, untuk memberikan penggantian kepadanya karena suatu kerugian, kerusakan atau kehilangan keuntungan yang diharapkan, yang mungkin akan dideritanya karena suatu peristiwa yang tak tertentu. Dalam perkembangannya asuransi mengikuti perkembangan ekonomi masyarakat. Makin tinggi pendapatan per kapita masyarakat, makin mampu masyarakat memiliki harta kekayaan dan makin dibutuhkan pula perlindungan keselamatannya dari ancaman bahaya. Karena pendapatan masyarakat meningkat, maka kemampuan membayar premi asuransi juga meningkat. Dengan demikian, usaha asuransi juga berkembang. Kini banyak sekali jenis asuransi yang berkembang dalam masyarakat yang meliputi asuransi kerugian, asuransi jiwa dan asuransi sosial yang diatur dalam berbagai Undang-undang. Khususnya asuransi.

Advokasi juga di perlukan untuk korban kecelakaan lalu lintas karena tidak semua permasalahan dapat di selesaikan dijalur hukum. Advokasi adalah tindakan mengubah kebijakan, kedudukan atau program dari suatu institusi atau lembaga yang ditujukan memberikan pelayanan dan perlindungan kepada hak-hak kliennya dan kemanusiaannya sebagaimana yang dikasifikan dalam Keputusan Kementerian

Keuangan Republik Indonesia No.415/KMK.06/2001 tentang Dana Kecelakaan Lalu Lintas bahwa masyarakat berhak atas dana santunan jika menjadi korban ditabrak kendaraan bermotor di jalan umum bukan sebagai penyebab terjadinya kecelakaan.

Asuransi Sosial Kecelakaan Lalu Lintas Jalan diatur dalam Keputusan Kementrian Keuangan Republik Indonesia No.415/KMK.06/2001. Undang-undang ini beserta peraturan pelaksanaannya merupakan dasar berlakunya Asuransi Sosial Kecelakaan Lalu Lintas Jalan. Asuransi Sosial Kecelakaan Lalu Lintas Jalan termasuk jenis asuransi wajib (*Compulsory Insurance*). Dikatakan asuransi wajib karena :

1. Berlakunya Asuransi Sosial Kecelakaan Lalu Lintas Jalan ini diwajibkan oleh undang-undang, bukan berdasarkan perjanjian.
2. Asuransi Sosial Kecelakaan Lalu Lintas Jalan bermotif perlindungan masyarakat (*social security*), yang dananya dihimpun dari masyarakat yang diancam bahaya lalu lintas jalan.
3. Dana yang sudah terkumpul dari masyarakat, tetapi belum digunakan sebagai dana kecelakaan lalu lintas jalan dimanfaatkan untuk kesejahteraan masyarakat melalui program investasi.

Keputusan Kementrian Keuangan Republik Indonesia No.415/KMK.06/2001 tentang dana pertanggung jawaban wajib kecelakaan lalu lintas jalan pada pasal 1 sub b, menyebutkan bahwa dana kecelakaan lalu lintas jalan ialah dana yang terhimpun dari sumbangan wajib yang dipungut dari para pemilik atau perusahaan alat angkutan lalu

lintas jalan dan yang disediakan untuk menutup akibat keuangan karena kecelakaan lalu lintas jalan korban atau ahli waris yang bersangkutan.

Setelah mengkaji berbagai uraian di atas maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian yang dituangkan yang berjudul : **“Advokasi Kecelakaan Lalu Lintas Di Kota Makassar”**

B. Rumusan Masalah

Latar Belakang yang disajikan ini dapat dirumuskan beberapa rumusan masalah adalah sebagai berikut ;

1. Bagaimana proses advokasi kecelakaan lalu lintas di Kota Makassar?
2. Faktor-faktor apa saja yang penghambat dan pendukung proses advokasi kecelakaan lalu lintas di Kota Makassar?

C. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui proses advokasi kecelakaan lalu lintas di Kota Makassar.
2. Untuk mengetahui faktor-faktor penghambat dan pendukung proses advokasi kecelakaan lalu lintas di Kota Makassar.

D. Kegunaan Penelitian

Kegunaan yang diharapkan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Secara praktis, diharapkan hasil penelitian ini dapat memberikan sumbangsih kepada pemerintah daerah dalam advokasi kecelakaan lalu lintas di Kota

Makassar dan kalangan akademisi serta kelompok masyarakat yang mempunyai perhatian serius khususnya mengenai advokasi kecelakaan lalu lintas di Kota Makassar.

2. Secara teoritis, diharapkan hasil penelitian ini dapat dijadikan sebagai bahan referensi dalam pengembangan, pengetahuan tentang advokasi kecelakaan lalu lintas di Kota Makassar.
3. Bagi pihak lain bahan tambahan bacaan khusus untuk mengembangkan ilmu-ilmu pengetahuan berkaitan dengan upaya untuk meningkatkan pelayanan dan hasil penelitian ini diharapkan bisa menjadi sumber informasi yang selanjutnya dapat dijadikan dasar masukan bagi peneliti selanjutnya.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengertian, Konsep dan Teori

1. Pengertian Kebijakan

Mengenai pengertian kebijakan, Menurut Willian Dunn (2001) menjelaskan bahwa secara etimologis, istilah kebijakan (*policy*) berasal dari bahasa Yunani, Sanskerta, dan latin. Selanjutnya Dunn Menerangkan bahwa akar kata dalam bahasa Yunani dan Sanskerta, yaitu *polis* (negara-kota) dan dikembangkan dalam bahasa latin menjadi *politia* (negara) dan akhirnya dalam bahasa inggris *policie*, yaitu berarti menangani masalah-masalah publik atau administrasi pemerintahan.

Menurut Brigman dan Davis (2004), kebijakan pada umumnya mengandung pengertian mengenai '*Whatever government choose to do or not to do*'. Artinya, kebijakan publik adalah 'apa saja yang dipilih oleh pemerintah untuk dilakukan atau tidak dilakukan'.

Menurut Kleijn (2012) kebijakan merupakan tindakan secara sadar dan sistematis, dengan mempergunakan sarana-sarana yang cocok, dengan tujuan politik yang jelas sebagai sasaran, yang dijalankan selangkah demi langkah.

Menurut Kuypers (2009) menyatakan bahwa kebijakan sebagai suatu susunan dan tujuan yang dipilih oleh para administrator publik, baik untuk baik untuk

kepentingan kelompok, dan sebagai sarana-sarana sertajalan yang dipilih pada saat-saat tertentu.

Menurut Friend (2012) mengemukakan kebijakan adalah suatu posisi yang sekali dinyatakan akan memengaruhi keberhasilan keputusan yang akan dibuat pada masa yang akan datang.

Friederick (2012) menguraikan kebijakan sebagai rangkaian tindakan yang akan diusulkan seseorang, kelompok atau pemerintah dalam suatu lingkungan tertentu dengan menunjukkan berbagai hambatan dan kesempatan terhadap pelaksanaan usulan kebijakan dalam mencapai tujuan-tujuan tertentu.

Menurut Anderson (2003) kebijakan adalah serangkaian tindakan yang mempunyai tujuan tertentu yang diikuti dan dilaksanakan oleh seorang pelaku atau sekelompok pelaku guna memecahkan masalah tertentu.

Eulau dan Prewitt Jones (2014) mengatakan bahwa kebijakan adalah keputusan tetap yang diciptakan oleh konsistensi dan pengulangan (*repetitiveness*) tingkah laku dan mereka yang membuat dan mereka yang mematuhi keputusan tersebut.

Menurut Siagian (2008) mengatakan bahwa kebijakan adalah berbagai penganalisis keputusan yang strategis dan menyangkut keseluruhan organisasi serta berkaitan dengan hal-hal yang menilainya strategis ditinjau dari sudut kepentingan organisasi yang pada gilirannya memungkinkan mencapai tujuan yang telah ditetapkan baginya.

Berdasarkan pengertian diatas pada hakikatnya, kebijakan merupakan kajian terhadap peraturan atau program dalam rangka mencapai tujuan tertentu. Kebijakan selalu dihubungkan dengan upaya penyelesaian, Menurut Islamy (2003) mengemukakan konsep bahwa suatu kebijakan memuat 3 (tiga) elemen yaitu:

- a) Identifikasi dan tujuan yang ingin dicapai;
- b) Taktik atau strategi dari berbagai langkah untuk mencapai tujuan yang diinginkan;
- c) Penyediaan berbagai input untuk memungkinkan pelaksanaan secara nyata dari taktik atau strategi.

2. Pengertian Kebijakan Publik

Menurut Singadilaga (2001) kebijakan publik yaitu keputusan sejumlah atau serangkaian pilihan (*set of choosing*) yang berhubungan satu sama lain yang dimaksudkan untuk mencapai sasaran/tujuan tertentu.

Menurut Thomas R. Dye (1972) kebijakan publik adalah semua yang dilakukan dan tidak dilakukan oleh pemerintah. Pernyataan tersebut menunjukkan bahwa kebijaksanaan merupakan upaya untuk memahami dan megartikan apa yang atau tidak dilakukan oleh pemerintah mengenai masalah, apa yang menyebabkan atau yang memengaruhinya,dan apa pengaruh dan dampak kebijaksanaan publik tersebut. Kebijakan merupakan upaya untuk memahami dan mengartikan:

- a. Apa yang dilakukan (atau tidak dilakukan) oleh pemerintah mengenai suatu masalah;
- b. Apa yang dapat menyebabkan atau yang dapat memengaruhinya;
- c. Apa pengaruh dan dampak dari kebijakan publik tersebut.

Dewey (Parson,2005) mengatakan bahwa kebijakan publik membahas soal bagaimana isu-isu dan persoalan-persoalan tersebut disusun (Constructed) dan didefenisikan, dan bagaimana kesemuanya itu diletakkan dalam agenda kebijakan dan agenda politik.

Pada konteks lain, Islamy (2003) mengemukakan bahwa kebijakan publik merupakan serangkaian tindakan yang ditetapkan dan dilaksanakan atau tidak dilaksanakan oleh pemerintah dengan berorientasi pada tujuan tertentu demi kepentingan seluruh masyarakat. Dalam pengertian Islamy (2003) terdapat empat pengertian tentang kebijakan publik, yaitu:

- a. Kebijakan publik dalam bentuk perdananya berupa penetapan tindakan pemerintah;
- b. Kebijakan publik tidak cukup hanya dinyatakan, tetapi harus dilaksanakan dalam bentuk yang nyata;
- c. Kebijakan publik baik untuk melakukan sesuatu mempunyai dan dilandasi dengan maksud dan tujuan tertentu;

- d. Kebijakan publik harus senantiasa ditujukan bagi kepentingan seluruh anggota masyarakat.

Easton (dalam Islamy 2003) mendefinisikan kebijakan publik sebagai pengelolaan nilai-nilai secara paksa kepada seluruh anggota masyarakat (*the authoritative allocation of values for the whole society*). Berdasarkan definisi ini, Easton menegaskan sesuatu pada masyarakatnya dan pilihan pemerintah untuk melakukan sesuatu atau tidak melakukan sesuatu tersebut, diwujudkan dalam pengalokasian nilai-nilai kepada masyarakat.

Setiap kebijakan publik pada kenyataannya sering menimbulkan masalah dilapangan. Seiring terjadi, kebijakan yang dirumuskan tidak sesuai dengan kondisi yang ada dalam masyarakat. Misalnya, kebijakan tentang peraturan lalu lintas seiring kurang mempertimbangkan perilaku dan potensi masyarakat sebagai suatu masalah yang harus diperhatikan untuk meningkatkan ketertiban dan keamanan masyarakat.

Apa pun masalahnya, kebijakn publik yang ditetapkan sangat berpengaruh terhadap warga masyarakat. Hal ini ditegaskan oleh Udijo (2012) yang merumuskan kebijakan publik sebagai tindakan bersanksi yang mengarah pada tujuan tertentu yang diarahkan pada masalah atau sekelompok masalah tetentu yang saling berkaitan dan memengaruhi sebagian besar warga masyarakat. Hal yang sama ditegaskan *Hoogerwerf* (2006) yang mengemukakan bahwa tujuan-tujuan penting dari kebijakan publik pada umumnya adalah:

1. memelihara ketertiban umum
2. memajukan perkembangan masyarakat dalam berbagai hal
3. memadukan berbagai aktivitas
4. menunjuk dan membagi berbagai benda material dan nonmaterial.

Menurut Willian Dunn (2001) terdapat empat (4) proses kebijakan publik adalah sebagai berikut:

1. Penyusunan Agenda. Tahap ini merupakan proses yang sangat strategis dalam realitas kebijakan publik. Jika sebuah isu telah menjadi masalah publik, dan mendapatkan prioritas dalam agenda publik, maka isu tersebut berhak mendapatkan alokasi sumber daya publik yang lebih dari pada isu yang lain.
2. Formulasi kebijakan. Masalah yang sudah masuk dalam agenda kebijakan kemudian dibahas oleh para pembuat kebijakan.
3. Adopsi atau Legitimasi Kebijakan. Tujuan legitimasi adalah untuk memberikan otorisasi pada proses dasar pemerintahan.
4. Evaluasi Kebijakan. Tahap ini berkaitan dengan penilaian kebijakan yang mencakup substansi, implementasi dan dampak kebijakan.

Berdasarkan pandangan tersebut, terlihat bahwa tujuan sentral dari suatu kebijakan pemerintah adalah kepentingan umum (publik). Pembentukan kebijakan dapat dilakukan secara demokrasi, dalam pengertian anggota dan suatu kelompok

mendapat kesempatan untuk memengaruhi secara langsung atau tidak langsung terhadap isi terjadinya dan akibat dari suatu kebijakan publik. Hal ini Mengisyaratkan bahwa kebijakan publik ditujukan untuk memenuhi kepentingan umum yang didalam prosesnya melibatkan berbagai faktor seiring dengan pemenuhan yang tuntutan yang dihadapi dan kompleksitas permasalahan yang harus diantisipasi dalam suatu kebijakan publik.

Guna kepentingan analisis terhadap suatu kebijakan Ealau dan Prewitt (2014) membedakan kebijakan dari komponen umum kebijakan sebagai berikut :

1. Niat (*intentions*): tujuan-tujuan sebenarnya dari sebuah tindakan.
2. Tujuan (*goal*): keadaan akhir yang hendak dicapai.
3. Rencana atau usulan (*plans or proposal*): cara yang ditetapkan untuk mencapai tujuan.
4. Program: cara yang disahkan untuk mencapai tujuan.
5. Keputusan atau pilihan (*decision or choices*): tindakan-tindakan yang diambil untuk mencapai tujuan, mengembangkan rencana, melaksanakan, dan mengevaluasi program.
6. Pengaruh (*effects*): dampak program yang dapat diambil yang diharapkan dan tidak diharapkan yang bersifat primer atau yang bersifat sekunder.

3. Pengertian Advokasi

Menurut Cayes (2011) advokasi adalah pihak yang berperan dalam kebijakan dan berpengaruh terhadap kepentingan publik adalah institusi swasta. Advokasi tidak

hanya dilakukan untuk memengaruhi pemerintah dan sektor publik tetapi juga dapat dilakukan untuk mendorong perubahan di sektor swasta.

Menurut John Hopkins University (2000) Advokasi didefinisikan sebagai upaya untuk memengaruhi kebijakan publik melalui berbagai macam bentuk komunikasi. Tetapi dapat pula diartikan lebih sempit sebagai penetapan sebuah gerakan yang ditentukan oleh pihak yang berwenang untuk membimbing atau membina perilaku lembaga, masyarakat dan individu (John Hopkins university, 2000).

Menurut Suharto (2008) mengajukan beberapa defenisi advokasi khususnya yang berkaitan dengan analisis kebijakan sosial.

- 1) Advokasi adalah upaya untuk memengaruhi kebijakan publik melalui berbagai bentuk komunikasi persuasive.
- 2) Advokasi berkaitan dengan strategi memenangkan argument dan mengubah perilaku.
- 3) Advokasi menunjuk pada usaha untuk mempengaruhi kebijakan-kebijakan pemerintah.
- 4) Advokasi merupakan proses yang disengaja untuk mempengaruhi mereka yang membuat keputusan-keputusan kebijakan. Advokasi adalah sebuah strategi untuk mempengaruhi para pembuat kebijakan ketika mereka membuat hukum dan peraturan, mendistribusikan sumber-sumber, serta membuat keputusan- keputusan lain yang mempengaruhi hidup orang. Tujuan utama advokasi adalah menciptakan kebijakan, mereformasi kebijakan, dan menjamin kebijakan-kebijakan tersebut diimplementasikan.

5) Advokasi adalah sebuah proses yang melibatkan seperangkat tindakan politis yang dilakukan oleh warga negara terorganisir untuk mentransformasikan hubungan-hubungan kekuasaan. Tujuan advokasi adalah untuk mencapai perubahan kebijakan tertentu yang bermanfaat bagi penduduk yang terlibat dalam proses tersebut. Advokasi yang efektif dilakukan sesuai dengan rencana strategis dan dalam kerangka waktu yang masuk akal.\

Menurut Edi Suharto (2009) Advokasi merupakan suatu usaha yang sistematis dan terorganisir mempengaruhi dan mendesak terjadinya perubahan kebijakan yang berpihak ke masyarakat secara bertahap maju. Oleh karena itu advokasi lebih merupakan usaha perubahan sosial melalui saluran dan alat demokrasi, proses-proses politik dan legislasi yang terdapat dalam sistem demokrasi yang berlaku di suatu negara.

Menurut Parson (2006), mendefinisikan bahwa advokasi pada hakekatnya merupakan suatu pembelaan untuk hak dan kepentingan publik dan bukan kepentingan individu lantaran yang diperjuangkan ialah kepentingan kelompok masyarakat (*public interest*).

Menurut Fakhri (2016), memaknai bahwa advokasi merupakan suatu usaha sistematis dan terorganisir untuk mempengaruhi dan mendesak terjadinya perubahan kebijakan publik secara bertahap semakin maju kedepan (*gradual and incremental change*). Advokasi ditujukan untuk membela suatu kebijakan tertentu tanpa harus menguasai atau merebut kekuasaan politik.

Dari beberapa definisi di atas, dapat disimpulkan bahwa kegiatan advokasi merupakan buah dari hasil tatanan ruang politik baru yang telah menggantikan tatanan ruang politik lama yakni di era demokrasi, sehingga memungkinkan kerja-kerja dari kelompok-kelompok masyarakat lebih leluasa untuk memperjuangkan hak-hak mereka ketika suara mereka kurang didengar dalam suatu masalah tertentu agar dipertimbangkan oleh pembuat kebijakan. Kelompok-kelompok tersebut berusaha untuk memperkuat diri serta mempengaruhi pihak lain guna mendukung dan memperluas jangkauan kerja-kerja mereka. Kemudian sampai pada mempengaruhi ataupun mengubah kebijakan.

Kaitannya dengan penelitian ini berada dekat dengan lingkungan masyarakat sebagai pembuat kebijakan sehingga masyarakat merasakan berbagai macam dampak dari kebijakan yang telah dibuat dalam hal pemberian bantuan santunan terhadap korban kecelakaan lalu lintas. Hal ini sangat mendukung aktivitas Polretabes dalam menjaga dan melindungi masyarakat.

a. Proses advokasi

Menurut Edi Suharto (2008) menjelaskan proses advokasi adalah sebagai berikut:

1. Realistis

Advokasi yang berhasil bersandar pada isu dan agenda yang spesifik, jelas dan terukur. Karena kita tidak mungkin melakukan segala hal, kita harus

menyeleksi pilihan-pilihan dan pembuat keputusan prioritas pilihlah isu dan agenda yang realistis dan dapat dicapai

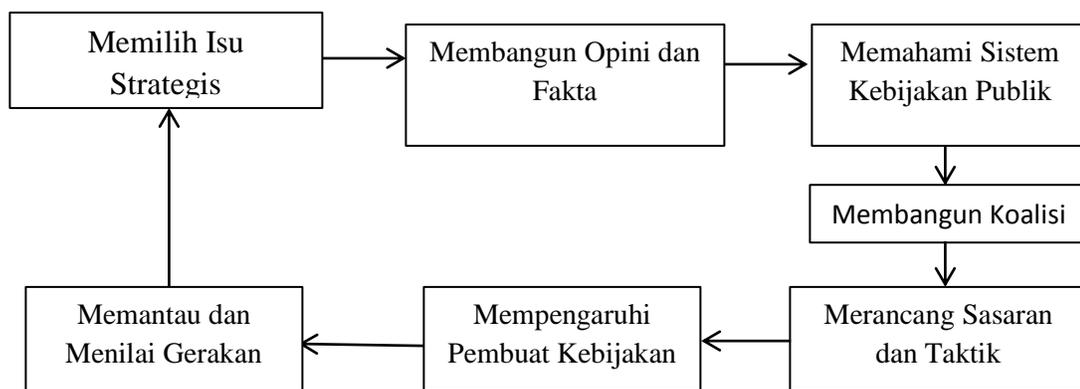
2. Sistematis

Advokasi adalah seni, tetapi bukan lukisan abstrak. Advokasi memerlukan perencanaan yang akurat seperti pada proses advokasi di mulai dengan memilih dan mendefinisikan isu strategis, membangun opini dan mendukungnya dengan fakta, memahami sistem kebijakan publik, membangun koalisi, merancang sasaran dan taktik, mempengaruhi pembuat kebijakan dan memantau serta memulai gerakan atau program yang dilakukan.

3. Taktik

Harus membangun koalisi dengan pihak lain. Sekutu dibangun berdasarkan kesamaan kepentingan dan saling percaya.

Bagan 1
Proses advokasi



b. Tujuan Advokasi

Advokasi memiliki beberapa tujuan antara lain:

- 1) Advokasi dilakukan dengan menarik perhatian pembuat kebijakan terhadap masalah- masalah yang dihadapi kelompok marjinal.
- 2) Advokasi dilakukan untuk mempengaruhi proses pembuatan dan implementasi kebijakan.
- 3) Advokasi mampu memberikan pemahaman kepada publik mengenai kebijakan tertentu.
- 4) Advokasi mampu memberikan keterampilan dan cara pandang individu atau kelompok agar implementasi kebijakan bisa dilakukan dengan baik.
- 5) Advokasi menciptakan sistem pemerintahan yang berorientasi pada rakyat.
- 6) advokasi mampu mendorong aktivis-aktivis dan masyarakat sipil.

c. Jenis-jenis advokasi

Menurut Zastrow (2008) Advokasi bertujuan agar suatu sistem pelayanan atau kebijakan responsif dan berpihak kepada kebutuhan klien. Terdapat 4 (empat) jenis advokasi adalah sebagai berikut:

- a. Advokasi klien (*Client advocacy*) tujuan akhirnya adalah untuk membantu klien tentang bagaimana klien berjuang memenangkan pertarungan terhadap hak-haknya di lembaga lain dan sistem pelayanan sosial yang ada.
- b. Advokasi masyarakat (*Cause advocacy*) advokasi sosial selalunya untuk membantu klien individu dan keluarga dalam memperoleh pelayanan. Jika terdapat masalah yang mempengaruhi kelompok yang lebih besar maka advokasi jenis ini paling sesuai digunakan.

- c. Advokasi Legislatif (*Legislative advocacy*) advokasi jenis ini biasanya dilakukan untuk mempengaruhi proses pembuatan suatu undang-undang.
- d. Advokasi Administratif (*Administrative advocacy*) advokasi jenis ini bertujuan untuk memperbaiki atau mengoreksi keluhan-keluhan administratif dan mengatasi masalah-masalah administratif. Advokasi ini dapat dilakukan melalui lembaga seperti Ombudsman.

B. Advokasi Kecelakaan lalu lintas

1. PT Jasa Raharja dalam Mengatasi Advokasi Kecelakaan Lalu lintas

Dalam pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia tahun 1945, ditegaskan bahwa salah satu tujuan yang harus diwujudkan oleh negara adalah meningkatkan kesejahteraan umum. Program asuransi sosial merupakan salah satu media yang digunakan oleh pemerintah untuk melaksanakan fungsi kesejahteraan bagi rakyatnya.

Menurut (Suharto, 2009). Kesejahteraan sosial dapat diartikan sebagai kondisi sejahtera dari suatu masyarakat, kesejahteraan sosial pada umumnya meliputi kesehatan, keadaan ekonomi, kebahagiaan, dan kualitas hidup rakyat. Pengertian kesejahteraan sosial juga menunjuk pada segenap aktivitas pengorganisasian dan pendistribusian pelayanan sosial baik yang bersifat formal maupun informal. Pemerintah berkewajiban untuk meningkatkan perekonomian negara antara lain dengan cara menyediakan barang dan/atau jasa yang bermutu tinggi dan memadai bagi pemenuhan hajat hidup orang banyak.

PT Jasa Raharja (Persero) selaku BUMN sebagaimana diamanatkan dalam Undang-Undang Nomor 2 tahun 1992 tentang usaha perasuransian Peraturan Pemerintah Nomor 73 tahun 1992 tentang Penyelenggaraan Usaha Perasuransian. Hubungan hukum antara PT Jasa Raharja (Persero) dengan masyarakat adalah perjanjian yang bersifat wajib berdasarkan ketentuan undang-undang, yang mana setiap masyarakat pengguna jasa transportasi baik di jalur darat, laut, maupun udara diwajibkan membayar premi asuransi kecelakaan lalu lintas yang dikutip dari tiap lembar tiket yang dibayarkan oleh penumpang. Pendanaan Jasa Raharja bersumber dari Iuran Wajib dan Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan sebagaimana diatur Keputusan Kementrian Keuangan Republik Indonesia No.415/KMK.06/2001. yang berkewajiban membayar Iuran Wajib adalah setiap penumpang alat angkutan umum di darat, laut maupun udara, sedangkan yang berkewajiban membayar Sumbangan Wajib adalah setiap pemilik kendaraan bermotor. Iuran Wajib yang dibayarkan oleh para penumpang kendaraan bermotor, alat angkutan umum digunakan untuk melindungi resiko kecelakaan yang disebabkan oleh kendaraan bermotor tersebut. Apabila suatu saat terjadi kecelakaan lalu lintas maka Jasa Raharja akan memberikan santunan sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Kecelakaan lalu lintas merupakan salah satu penyebab kematian yang berada dalam peringkat atas di Indonesia, yang disebabkan oleh banyak faktor antara lain meliputi faktor kurang layaknya sarana transportasi, infrastruktur pendukung lalu lintas, maupun faktor kelalaian manusia. Sehingga bilamana kecelakaan lalu lintas terjadi, maka dapat dipastikan akan menimbulkan dampak yang simultan, baik

terhadap korban kecelakaan lalu lintas maupun keluarga/ahli waris yang ditinggalkan. Apabila korban kecelakaan adalah tulang punggung keluarga yang bertugas menafkahi keluarga maka akan berpengaruh pada tingkat kesejahteraan. Dalam teori utilitas bagi sebuah keluarga, diumpamakan garis anggaran berada pada posisi tertentu dimana keluarga tersebut dapat mengkonsumsi barang dan jasa dalam jumlah tertentu. Namun apabila tulang punggung keluarga mengalami kecelakaan sehingga menyebabkan luka-luka, cacat tetap atau meninggal dunia akan mempengaruhi penurunan pendapatan. Hal ini akan menurunkan posisi garis anggaran dari posisi semula saat sebelum terjadinya kecelakaan. Untuk mengatasi hal tersebut pemerintah membuat program asuransi kecelakaan yang pada prinsipnya tidak mengutamakan laba, tetapi lebih mengutamakan kesejahteraan bagi masyarakat secara berkesinambungan. Dengan adanya perusahaan asuransi sosial milik negara, Jasa Raharja berperan membantu korban kecelakaan dengan memberikan santunan untuk meringankan beban financial keluarga, sehingga kondisi ekonomi keluarga korban dapat terbantu dan dapat melanjutkan kehidupan selanjutnya.

Khusus mengenai ruang lingkup tanggung jawab PT. Jasa Raharja (Persero) dalam memberikaan santunan Asuransi Kecelakaan Lalu Lintas Jalan sesuai dengan Keputusan Kementrian Keuangan Republik Indonesia No.415/KMK.06/2001 dalam pasal 4 ayat (1) disebutkan bahwa; “ setiap orang yang menjadi korban mati atau cacat tetap akibat kecelakaan lalu lintas tersebut dalam pasal 1, dana akan memberikan kerugian kepadanya atau ahli warisnya sebesar jumlah yang ditentukan berdasarkan peraturan pemerintah”. Dalam pasal 4 ayat (2) disebutkan bahwa, “

untuk melaksanakan pembayaran ganti rugi kepada korban menurut ketentuan tersebut dalam ayat (1) pasal ini Menteri dapat menunjuk instansi pemerintah yang dianggap perlu”. Dalam menyatakan hak atas santunan asuransi social kecelakaan lalu lintas jalan oleh tertanggung atau ahli warisnya harus membuktikan telah terjadi kecelakaan lalu lintas jalan yang menimpa dirinya atau anggota keluarganya. Disamping itu harus dibuktikan jenis kerugian yang diderita korban, apakah berupa meninggal dunia, luka-luka/cacat sementara, atau cacat tetap. Dalam hal ini pihak PT. Jasa Raharja (Persero) dapat memberikan santunan asuransi kecelakaan lalu lintas apabila telah ada pembuktian korban kecelakaan lalu lintas jalan dari pihak Satlantas Polres setempat. Dimana didalam Pasal 2 ayat (2) Peraturan Menteri Keuangan Nomor 36/PMK.010/2008 tentang Besar Santunan dan Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan, yang berhak mendapatkan santunan disebutkan:

1. Ahli waris dari korban yang meninggal dunia berhak memperoleh santunan sebesar Rp 25.000.000,00 (dua puluh lima juta rupiah).
2. Korban yang mengalami cacat tetap berhak memperoleh santunan yang besarnya dihitung berdasarkan angka prosentase sebagaimana ditetapkan dalam Pasal 10 ayat (3) Peraturan Pemerintah Nomor 18 Tahun 1965 dari besar santunan meninggal dunia sebagaimana dimaksud dalam huruf (a).
3. Korban yang memerlukan perawatan dan pengobatan berhak memperoleh santunan berupa penggantian biaya perawatan dan pengobatan dokter paling besar Rp 10.000.000,00 (sepuluh juta rupiah).

Masyarakat berhak atas dana santunan jika menjadi korban ditabrak kendaraan bermotor di jalan umum (bukan sebagai penyebab terjadinya kecelakaan). Kewajiban setiap pemilik kendaraan bermotor adalah membayar sumbangan wajib (SW) bersamaan dengan pengurusan (Surat Tanda Kendaraan Bermotor) STNK setiap tahun yang tarifnya di tentukan oleh Menteri Keuangan Republik Indonesia.

Jenis santunan asuransi ada tiga macam yaitu:

- 1) Santunan berupa penggantian dan pengobatan,
- 2) Santunan kematian, dan
- 3) santunan cacat tetap

Cara memperoleh dana santunan

Untuk memperoleh dana santunan caranya adalah dengan mengisi formulir yang disediakan secara cuma-cuma oleh PT. Asuransi Kerugian Jasa Raharja (persero) yaitu:

- a. Formulir model KI untuk kecelakaan ditabrak kendaraan bermotor dapat diperoleh di polres dan Kantor Jasa Raharja terdekat
- b. Formulir K2 untuk kecelakaan penumpang umum dapat diperoleh di Kepolisian/Perumka/Syahbandar laut/ Badan Udara dan Kantor Jasa Raharja Terdekat

Cara mengisi formulir tersebut adalah sebagai berikut:

- a) Keterangan korban/ahli waris diisi oleh yang mengajukan dana santunan.
- b) Keterangan kecelakaan lalu lintas diisi dan disahkan oleh kepolisian atau pihak yang berwenang lainnya.

- c) keterangan kesehatan/keadaan korban diisi dan disahkan rumah sakit/dokter yang merawat korban.
- d) Apabila korban meninggal dunia, tentang keabsahan ahli waris, diisi dan disahkan oleh pamong praja/lurah/camat.

Bukti yang diperlukan, bila korban menderita luka-luka untuk mendapat santunan diperlukan kuitansi biaya perawatan dan pengobatan yang asli, serta identitas korban.

Jika waris yang akan mendapat santunan adalah :

- 1) Janda atau dudanya yang sah
- 2) jika janda/dudanya yang tidak sah ada maka santunan dapat diberikan pada anaknya yang sah
- 3) jika janda/dudanya dan anaknya yang sah tidak ada, santunan dapat diberikan kepada orang tuanya yang sah.

C. Faktor Yang Mempengaruhi Advokasi Kecelakaan Lalu Lintas

Ada tiga faktor utama yang menyebabkan terjadinya kecelakaan, pertama adalah faktor manusia, kedua adalah faktor kendaraan dan yang terakhir adalah faktor jalan. kombinasi dari ketiga faktor itu bisa saja terjadi, antara manusia dengan kendaraan misalnya berjalan melebihi batas kecepatan yang ditetapkan kemudian ban pecah yang mengakibatkan kendaraan mengalami kecelakaan. Di samping itu masih ada faktor lingkungan, cuaca yang juga bisa berkontribusi terhadap kecelakaan.

- a. Faktor manusia merupakan faktor yang paling dominan dalam kecelakaan.

Hampir semua kejadian kecelakaan di dahului dengan pelanggaran rambu-rambu lalu lintas. Pelanggaran dapat terjadi karena sengaja melanggar, ketidaktahuan

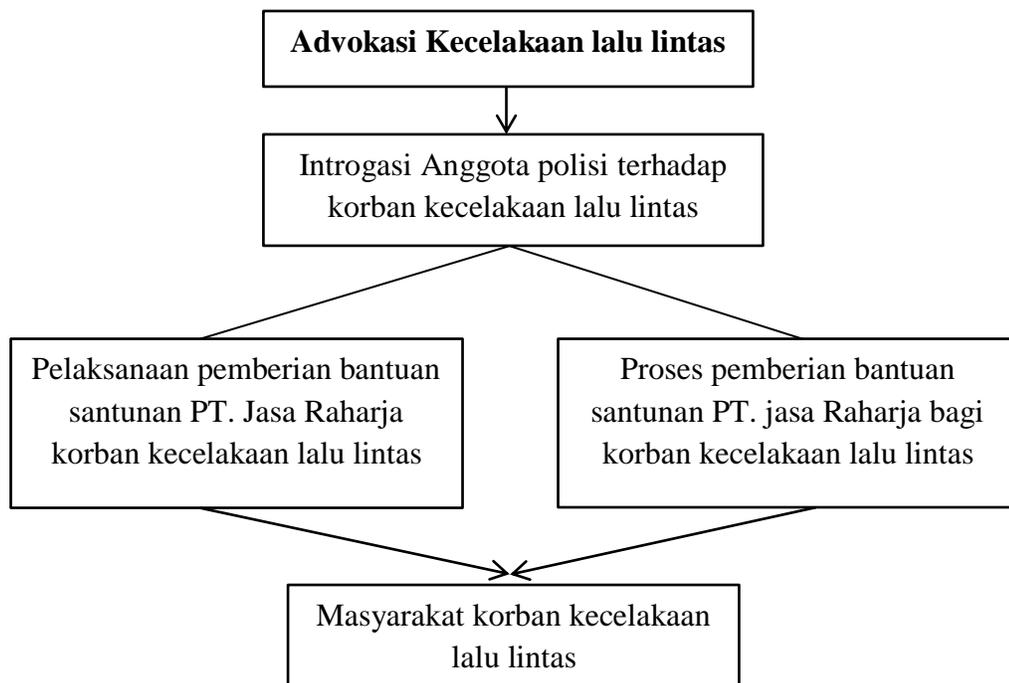
terhadap arti aturan yang berlaku ataupun tidak melihat ketentuan yang diberlakukan atau pura-pura tidak tahu. Selain itu manusia sebagai pengguna jalan raya sering sekali lalai bahkan ugal-ugalan dalam mengendarai kendaraan, tidak sedikit angka kecelakaan lalu lintas diakibatkan karena membawa kendaraan dalam keadaan mabuk, mengantuk, dan mudah terpancing oleh ulah pengguna jalan lainnya yang mungkin dapat memancing gairah untuk balapan.

- b. Faktor kendaraan yang paling sering terjadi adalah ban pecah, rem tidak berfungsi sebagaimana seharusnya, kelelahan logam yang mengakibatkan bagian kendaraan patah, peralatan yang sudah rusak tidak diganti dan berbagai penyebab lainnya. Keseluruhan faktor kendaraan sangat terkait dengan teknologi yang digunakan, perawatan yang dilakukan terhadap kendaraan. Untuk mengurangi faktor kendaraan perawatan dan perbaikan kendaraan diperlukan, disamping itu adanya kewajiban untuk melakukan pengujian kendaraan bermotor secara reguler.
- c. Faktor jalan terkait dengan kecepatan rencana jalan, geometrik jalan, pagar pengaman di daerah pegunungan, ada tidaknya median jalan, jarak pandang dan kondisi permukaan jalan. Jalan yang rusak/berlobang sangat membahayakan pemakai jalan terutama bagi pemakai sepeda motor.
- d. Faktor Cuaca memengaruhi untuk kerja kendaraan seperti jarak pengereman menjadi lebih jauh, jalan menjadi lebih licin, jarak_pandang_juga terpengaruh karena penghapus kaca tidak bisa bekerja secara sempurna atau lebatnya hujan mengakibatkan jarak pandang menjadi lebih pendek. Asap dan kabut juga bisa mengganggu jarak pandang, terutama di daerah pegunungan.

D. Kerangka Pikir

Advokasi kecelakaan lalu lintas merupakan hal yang sangat penting dalam meningkatkan mobilitas sosial dan sangat dekat dengan masyarakat. Setiap waktu masyarakat terus bergulat dengan angkutan jalan dengan bermacam-macam kepentingan. Berbagai kondisi sosial dengan berbagai kemajuan di bidang ilmu pengetahuan dan teknologi serta perubahan pola tingkah laku masyarakat telah dilewati oleh Lalu Lintas. kejadian yang sangat merugikan bagi masyarakat oleh karena itu perlunya advokasi perlindungan bagi korban kecelakaan lalu lintas. Maka itu perlunya kerjasama untuk mencapai suatu tujuan. Mengambil dan melaksanakan serta membagi tugas, menanggung bersama baik yang berupa resiko maupun keuntungan.

Gambar 2 Bagan Kerangka Fikir



E. Fokus Penelitian

Fokus penelitian digunakan sebagai dasar dalam pengumpulan data sehingga tidak terjasi biasa terhadap data yang diambil. Untuk menyamakan pemahaman dan cara pandang terhadap karya ilmiah, maka penulis akan memberikan penjelasan mengenai maksud dan fokus penelitian terhadap penulisan karya ilmiah ini. Fokus penelitian merupakan penjelasan dari kerangka konsep. Adapun variabel yang digunakan dalam penelitian ini adalah untuk mengetahui bagaimana advokasi kecelakaan lalu lintas di kota Makassar.

Dalam penelitian karya ilmiah ini, penulis menggunakan pendekatan tujuan (*goal approach*) dalam mengukur keberhasilan advokasi kecelakaan lalu lintas di Kota Makassar. Bagaimana advokasi kecelakaan lalu lintas di kota Makassar.

F. Deskripsi Fokus Penelitian

1. Input: Melakukan penyidikan, pemeriksaan yang dilakukan oleh anggota polisi dalam proses advokasi bagi korban kecelakaan lalu lintas di Kota Makassar.
2. Proses: Dalam proses advokasi yang akan menjadi landasan dalam penulisan skripsi yang membahas tentang advokasi kecelakaan lalu lintas adalah pemberian bantuan santunan terhadap korban kecelakaan lalu lintas.
3. Output: Mengetahui tahap pelaksanaan pemberian bantuan santunan bagi korban kecelakaan lalu lintas.
4. Outcome: Pemberian santunan bagi korban kecelakaan lalu lintas di Kota Makassar.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Waktu dan lokasi Penelitian

Penelitian ini dilakukan Di Unit Laka Lantas Polrestabes Jalan Jendral Ahmad Yani R.A. Kartini Kota Makassar dengan pertimbangan bahwa korban kecelakaan lalu lintas perlu mendapatkan perhatian dari semua kalangan yang terkait. Alasan lain dipilih sebagai tempat penelitian karena masyarakat Kota Makassar dapat memberikan informasi dengan tepat sehingga saya tertarik untuk melakukan penelitian di tempat itu, disamping Kota Makassar tersebut mudah dijangkau oleh peneliti. Penelitian akan dilaksanakan selama 2 bulan mulai 15 April s/d 15 Juni 2017 untuk memperoleh data yang diperlukan oleh peneliti .

B. Jenis dan Tipe Penelitian

1. Jenis Penelitian

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah kualitatif yaitu prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis, lisan dari informan dan perilaku yang diamati. Di gunakan metode deskriptif kualitatif dalam penelitian dikarenakan peneliti ingin memperoleh gambaran (keterangan) yang lebih akurat dan mendalam berkaitan dengan konteks permasalahan yang dikaji.

2. Tipe Penelitian

Tipe penelitian yang di gunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan

fenomenologi merupakan tradisi penelitian kualitatif yang berakar pada filosofi dan psikologi, dan berfokus pada pengalaman hidup manusia (sosiologi). Pendekatan fenomenologi hampir serupa dengan pendekatan hermeneutics yang menggunakan pengalaman hidup sebagai alat untuk memahami secara lebih baik tentang sosial budaya, politik atau konteks sejarah dimana pengalaman itu terjadi. Penelitian ini akan berdiskusi tentang suatu objek kajian dengan memahami inti pengalaman dari suatu fenomena. Peneliti akan mengkaji secara mendalam isu sentral dari struktur utama suatu objek kajian dan selalu bertanya "apa pengalaman utama yang akan dijelaskan informan tentang subjek kajian penelitian". Peneliti memulai kajiannya dengan ide filosofikal yang menggambarkan tema utama. Translasi dilakukan dengan memasuki wawasan persepsi informan, melihat bagaimana mereka melalui suatu pengalaman, kehidupan dan memperlihatkan fenomena serta mencari makna dari pengalaman informan.

C. Sumber Data

1. Data Primer

Data primer merupakan data yang bersumber dari informan langsung dan diperoleh dari hasil wawancara dengan informan.

2. Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang diperoleh dari sumber kedua atau sumber sekunder dari data yang kita butuhkan yang digunakan untuk menjelaskan data

primer. Sumber data sekunder diharapkan dapat berperan membantu mengungkap data yang diharapkan. Data sekunder ini dapat diperoleh dari catatan ataupun tulisan-tulisan yang berkaitan dengan objek atau permasalahan yang diteliti seperti buku-buku literature, jurnal majalah atau koran, dan sebagainya

D. Informan Penelitian

Dalam penelitian ini, ada beberapa pihak terkait (informan) yang di anggap tahu dan dapat dipercaya untuk menjadi sumber yang kompeten, akurat dan dapat memberikan informasi yang di butuhkan oleh peneliti dan penelitian ini dalam memilih informan menggunakan purposive sampling yaitu memilih informan secara sengaja. Adapun informan dalam penelitian ini adalah :

1. Penanggung Jawab Kecelakaan Lalu lintas 1 orang
2. Anggota Lalu lintas 3 orang
3. Jasa Raharja 1 Orang
4. Tokoh Masyarakat 3 orang
5. Masyarakat 3 Orang

Jadi, jumlah informan dalam penelitian ini adalah sebanyak 11 Orang.

E. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data adalah merupakan usaha untuk mengumpulkan bahan-bahan yang berhubungan dengan penelitian yang dapat berupa data, fakta, gejala, informan yang sifatnya *valid* (sebenarnya), *realible* (dapat dipercaya) atau *obyektif* (sesuai dengan kenyataan).

- a. Study lapangan (*field research*). Studi lapangan ini di maksudkan yaitu penulis langsung melakukan penelitian pada lokasi atau obyek yang telah ditentukan. Teknik pengumpulan data Studi lapangan ditempuh dengan cara sebagai berikut :
1. Observasi yaitu proses pengambilan data dalam penelitian dimana peneliti atau pengamat dengan mengamati kondisi yang berkaitan dengan obyek penelitian.
 2. Wawancara yaitu mendalam dengan menggunakan pedoman wawancara (*interview*), adalah percakapan dengan maksud tertentu. Percakapan ini dilakukan oleh dua pihak, yaitu pewawancara (yang mengajukan pertanyaan) dan yang diwawancarai (yang memberikan jawaban atas pertanyaan).
 3. Dokumentasi yaitu teknik ini bertujuan melengkapi teknik observasi dan teknik wawancara mendalam.

F. Teknik analisis Data

Menurut Miles dan Huberman terdapat tiga teknik analisis data kualitatif yaitu reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan. Proses ini berlangsung terus menerus selama penelitian berlangsung, bahkan sebelum data benar-benar terkumpul.

1. Reduksi Data

adalah salah satu teknik analisis data kualitatif. Reduksi data adalah bentuk analisis yang menajamkan, menggolongkan, mengarahkan, membuang yang tidak perlu dan mengorganisasi data sedemikian rupa sehingga kesimpulan akhir dapat diambil

2. Penyajian Data

adalah salah satu dari teknik analisis data teknik analisis data kualitatif. penyajian data adalah kegiatan ketika sekumpulan informasi disusun, sehingga memberi kemungkinan akan adanya penarikan kesimpulan. Bentuk penyajian data kualitatif berupa teks naratif (berbentuk catatan lapangan), matriks, grafik, jaringan, dan bagan.

3. Penarikan Kesimpulan

Adalah salah satu dari teknik analisis data kualitatif. Penarikan kesimpulan adalah hasil analisis yang dapat digunakan untuk mengambil tindakan.

G. Pengabsahan data

Trigulasi adalah teknik pemeriksaan keabsahan data yang memanfaatkan sesuatu yang lain diluar data itu untuk keperluan pengecekan atau pembanding terhadap data itu. Ada beberapa macam jenis triangulasi yaitu :

a. Triangulasi Metode

Dilakukan dengan cara membandingkan informasi atau data dengan cara yang berbeda. Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan metode wawancara, observasi dan dokumentasi. Untuk memperoleh kebenaran informasi yang handal dan gambaran yang utuh mengenai informasi tertentu.

b. Triangulasi Sumber Data

Adalah menggali kebenaran informasi tertentu melalui berbagai metode dan sumber perolehan data. Misalnya selain melalui wawancara dan observasi, peneliti ini bias menggunakan observasi terlibat (*participant observasian*),

dokumen tertulis, arsip, dokumen sejarah, catatan resmi, dan lain-lain. Masing-masing cara itu akan menghasilkan bukti atau data yang berbeda, yang selanjutnya akan memberikan pandangan (*Insights*) yang berbeda pula mengenai fenomena yang di teliti.

c. Trigulasi waktu

Waktu juga sering mempengaruhi kredibilitas data. Data yang dikumpul dengan teknik wawancara dipagi hari pada saat narasumber masih segar, belum banyak masalah akan memberikan data yang lebih valid sehingga lebih kredibel. Untuk itu dalam rangka pengujian kredibilitas data dapat dilakukan dengan cara melakukan pengecekan dengan wawancara, observasi atau teknik yang lain dalam waktu dan situasi yang berbeda, maka dilakukan secara berulang-ulang sehingga ditemukan kepastian datanya. Triangulasi dapat pula dilakukan dengan cara mengecek hasil penelitian. Dan tim peneliti lain yang diberi tugas melakukan pengumpulan data.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Deskripsi Lokasi penelitian

Sebelum memulai pembahasan hasil penelitian mengenai advokasi kecelakaan lalu lintas di Kota Makassar penelitian ini dilakukan lokasi penelitian yaitu Kantor Unit Penanganan Kecelakaan Satuan Lalu Lintas Polrestabes Kota Makassar Jl. R.A. Kartini No. 3 – Makassar. Penulis akan memaparkan sejarah perkembangan kepolisian di Kota Makassar.

1. Sejarah Perkembangan

Kata Polisi berasal dari kata Yunani yaitu Politea. Kata ini pada mulanya dipergunakan untuk menyebut orang yang menjadi warga negara dari kota Athena, kemudian pengertian itu berkembang menjadi kota dan dipakai untuk menyebut semua usaha kota. Oleh karena pada jaman itu kota-kota merupakan negara yang berdiri sendiri, yang disebut juga Polis, maka Politea atau Polis diartikan sebagai semua usaha dan kegiatan negara, juga termasuk kegiatan keagamaan.

Perkembangan, sesudah pertengahan Masehi, agama Kristus mendapat kemajuan dan berkembang sangat luas. Maka semakin lama urusan dan kegiatan agama menjadi semakin banyak, sehingga mempunyai urusan khusus dan perlu diselenggarakan secara khusus. Para cendekiawan di bidang Kepolisian menyimpulkan bahwa dalam kata Polisi terdapat 3 pengertian, yaitu :

- a. Polisi sebagai fungsi
- b. Polisi sebagai orang kenegaraan
- c. Polisi sebagai pejabat / tugas

Menurut Pasal 2 Undang-Undang nomor 2 tahun 2002 tentang Kepolisian

Negara Republik Indonesia fungsi POLRI adalah:28

“Fungsi kepolisian adalah salah satu fungsi pemerintahan negaradi bidang pemeliharaan keamanan dan ketertiban masyarakat, penegakan hukum, perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat”.

Dalam menjalankan fungsi sebagai aparat penegakan hukum, polisi wajib memahami azas-azas hukum yang digunakan sebagai bahan pertimbangan dalam pelaksanaan tugas, yaitu sebagai berikut:

1. Asas legalitas, dalam melaksanakan tugasnya sebagai penegak hukum wajib tunduk pada hukum.
2. Asas kewajiban, merupakan kewajiban polisi dalam menangani permasalahan masyarakat yang bersifat diskresi, karena belum diatur dalam hukum
3. Asas partisipasi, dalam rangka mengamankan lingkungan masyarakat polisi mengkoordinasikan pengamanan Swakarsa untuk mewujudkan ketaatan hukum di kalangan masyarakat.
4. Asas preventif, selalu mengedepankan tindakan pencegahan daripada penindakan (represif) kepada masyarakat.

5. Asas subsidiaritas, melakukan tugas instansi lain agar tidak menimbulkan permasalahan yang lebih besar sebelum ditangani oleh instansi yang membidangi.²⁹

Dalam pasal 4 Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia diatur juga tentang tujuan dari POLRI yaitu :

“Kepolisian Negara Republik Indonesia bertujuan untuk mewujudkan keamanan dalam negeri yang meliputi terpeliharanya keamanan dan ketertiban masyarakat, tertib dan tegaknya hukum, terselenggaranya perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat, serta terbinanya ketenteraman masyarakat dengan menjunjung tinggi hak asasi manusia”.

Kedudukan POLRI sekarang berada di bawah Presiden menurut pasal 8 Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 yang menyatakan:

- 1) Kepolisian Negara Republik Indonesia berada di bawah Presiden.
- 2) Kepolisian Negara Republik Indonesia dipimpin oleh KAPOLRI yang pelaksanaan tugasnya bertanggung jawab kepada Presiden sesuai dengan peraturan perundang – undangan.

Dalam hal ini mengenai tugas dan wewenang POLRI di atur dalam Bab III mulai pasal 13 sampai 14, yang berbunyi :

Pasal 13 :

Tugas pokok Kepolisian Negara Republik Indonesia adalah

- Memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat;
- Menegakkan hukum; dan
- Memberikan perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat.

Pasal 14 :

- 1) Dalam melaksanakan tugas pokok sebagaimana dimaksud dalam Pasal 13, Kepolisian Negara Republik Indonesia bertugas:
 - a) Melaksanakan pengaturan, penjagaan, pengawalan, dan patroli terhadap kegiatan masyarakat dan pemerintah sesuai kebutuhan;
 - b) Menyelenggarakan segala kegiatan dalam menjamin keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas di jalan;
 - c) Membina masyarakat untuk meningkatkan partisipasi masyarakat, kesadaran hukum masyarakat serta ketaatan warga masyarakat terhadap hukum dan peraturan perundang-undangan;
 - d) Turut serta dalam pembinaan hukum nasional;
 - e) Memelihara ketertiban dan menjamin keamanan umum;
 - f) Melakukan koordinasi, pengawasan, dan pembinaan teknis terhadap kepolisian khusus, penyidik pegawai negeri sipil, dan bentuk-bentuk pengamanan swakarsa;
 - g) Melakukan penyelidikan dan penyidikan terhadap semua tindak pidana sesuai dengan hukum acara pidana dan peraturan perundang-undangan lainnya;
 - h) Menyelenggarakan identifikasi kepolisian, kedokteran kepolisian, laboratorium forensik dan psikologi kepolisian untuk kepentingan tugas kepolisian;

- i) Melindungi keselamatan jiwa raga, harta benda, masyarakat, dan lingkungan hidup dari gangguan ketertiban dan/atau bencana termasuk memberikan bantuan dan pertolongan dengan menjunjung tinggi hak asasi manusia.
 - j) Melayani kepentingan warga masyarakat untuk sementara sebelum ditanda tangani oleh instansi dan atau pihak yang berwenang
 - k) Memberikan pelayanan kepada masyarakat sesuai dengan kepentingannya dalam lingkup tugas kepolisian serta
 - l) Melaksanakan tugas lain sesuai dengan perturan perundang-undangan.
- 2) Tata cara pelaksanaan ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) huruf f diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah. Menurut semboyan Tribrata, tugas dan wewenang POLRI adalah :

Kami Polisi Indonesia :

- a. Berbakti kepada Nusa dan Bangsa dengan penuh Ketaqwaan Terhadap Tuhan Yang Maha Esa.
- b. Menjunjung tinggi kebenaran, keadilan dan kemanusiaan dalam menegakkan hukum Negara Kesatuan Republik Indonesia yang Berdasarkan Pancasila dan UUD 1945.
- c. Senantiasa Melindungi, mengayomi dan Melayani masyarakat dengan Keikhlasan untuk mewujudkan keamanan dan ketertiban.

2. Tugas dan Fungsi

Polisi lalu lintas adalah bagian dari kepolisian yang diberi tangan khusus dibidang lalu lintas dan karenanya merupakan pengkhususan (spesifikasi) daritangan polisi pada umumnya. “Karena kepada polisi lalu lintas diberikan tugas yang khusus ini maka diperlukan kecakapan teknis yang khusus pula, akan tetapi, walaupun demikian hal ini tidaklah menghilangkan atau mengurangi tugas pokok yang dibebankan kepada setiap anggota POLRI. Karena itu berhadapan keadaan yang dapat mengganggu keamanan dan ketertiban pada umumnya polisi lalu lintas pun harus bertindak

a. Tugas Polisi Lalu Lintas

Polisi lalu lintas adalah bagian dari polisi kota dan mewujudkan susunan pegawai-pegawai lalu lintas di jalan. Tugas polisi lalu lintas dapat dibagi dalam dua golongan besar yaitu:

1) Operatif:

- a) Memeriksa kecelakaan lalu lintas
- b) Mengatur lalu lintas
- c) Menegakkan hukum lalu lintas.

2) Administratif

- a) Mengeluarkan surat izin mengemudi
- b) Mengeluarkan surat tanda kendaraan bermotor membuat statisfic/ grafik dan pengumpulan data yang berhubungan dengan lalu lintas.

b. Fungsi Polisi Di Bidang Lalu Lintas

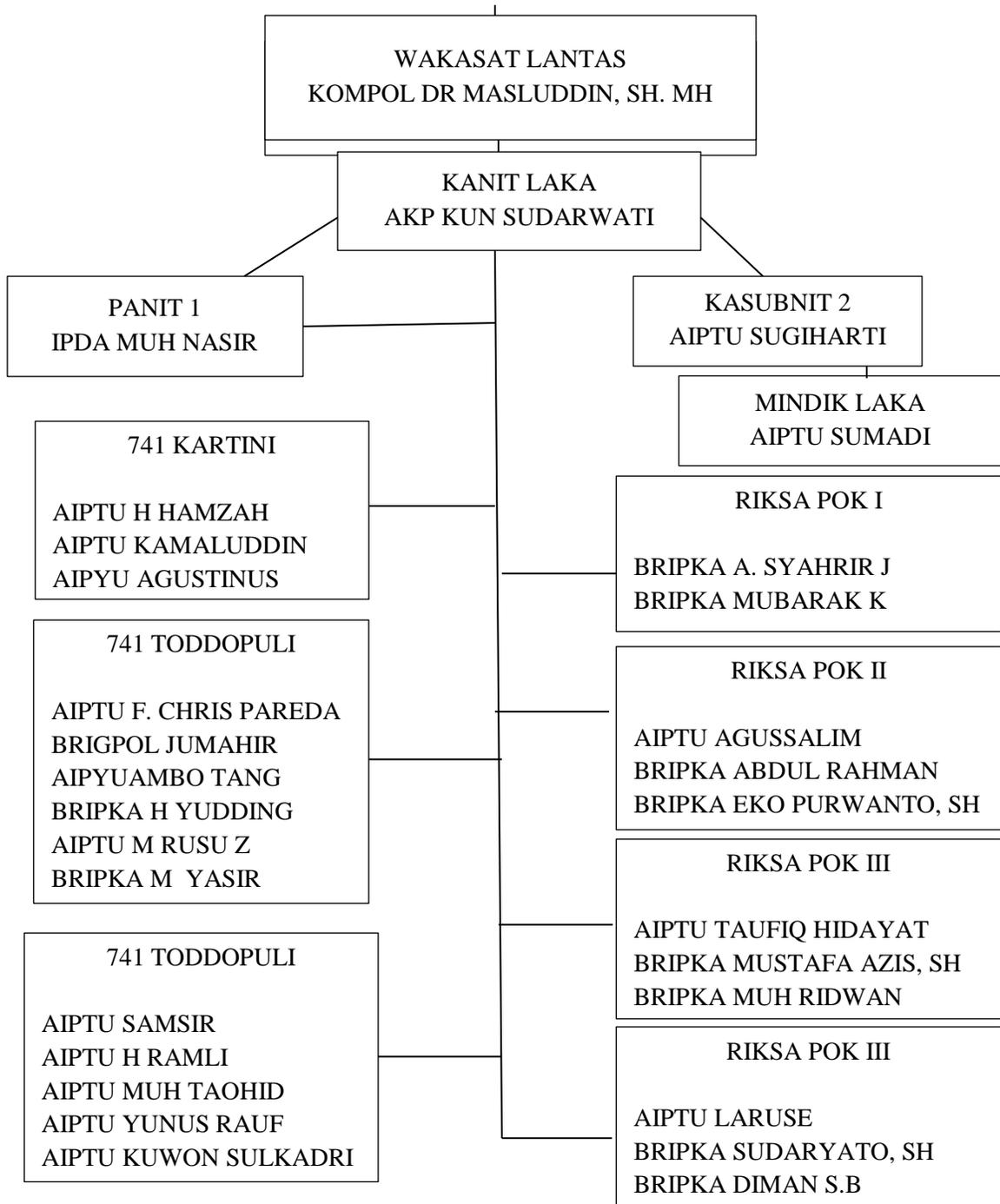
Fungsi Kepolisian Bidang Lalu Lintas (fungsi LANTASPOL) dilaksanakan dengan melakukan kegiatan-kegiatan yang “meliputi:

- 1) Penegakan hukum lalu lintas (*Police Traffic Law Enforcement*) , yang dapat bersifat preventif yaitu pengaturan, penjagaan, dan patroli lalu lintas dan represif yaitu penindakan hukum terhadap pelanggar lalu lintas dan penyidikan kecelakaan lalu lintas.
- 2) Pendidikan masyarakat tentang lalu lintas(*Police Traffic Education*).
- 3) *Enjinering* lalu lintas (*Police Traffic Engineering*).
- 4) Registrasi dan identifikasi penegemudi serta kendaraan bermotor.

Dalam rangka penyelenggaraan fungsi LANTASPOL, tersebut polisi lalu lintas berperan sebagai:

- a. Aparat penegak hukum perundang-undangan lalu lintas dan peraturan pelaksanaannya.
- b. Aparat yang mempunyai wewenang Kepolisian Umum
- c. Aparat penyidik kecelakaan lalu lintas
- d. Penyelenggaraan registrasi dan identifikasi pengemudi dan kendaraan bermotor
- e. Pengumpul dan pengelola data tentang lalu lintas; unsur bantuan pengelola data bantuan teknis melalui unit-unit patroli jalan raya (PJR).

3. Struktur Organisasi



B. Advokasi Kecelakaan Lalu Lintas di Kota Makassar

Advokasi lalu lintas merupakan upaya untuk mengingatkan negara dan pemerintah untuk selalu konsisten dan bertanggungjawab melindungi dan mensejahterahkan seluruh warganya. Ini berarti tanggung jawab para pelaksana advokasi untuk ikut berperanserta dalam menjalankan fungsi pemerintah dan negara. Mengingat advokasi dalam perkembangannya digunakan untuk berbagai macam kepentingan, maka advokasi memperjuangkan keadilan sosial. Dengan kata lain, advokasi yang dirumuskan merupakan praktek perjuangan secara sistematis dalam rangka mendorong terwujudnya keadilan sosial melalui perubahan atau perumusan kebijakan publik.

Kebijakan tentang lalu lintas adalah suatu peristiwa yang ditimbulkan, baik untuk mendamaikan masalah dari pihak-pihak yang mengalami kecelakaan lalu lintas ataupun untuk menciptakan ketertiban dan keamanan lalu lintas bagi tindakan bagi pihak-pihak yang ikut menetapkan tujuan, tetapi tidak mendapatkan tindakan yang rasional dalam usaha bersama tersebut. Dengan demikian, jika pihak-pihak yang konflik, usaha untuk mengatasinya antara lain dengan dihasilkannya suatu advokasi kebijakan.

Permasalahan yang sering terjadi dihadapi dalam kecelakaan lalu lintas di Kota Makassar adalah terjadinya pelanggaran lalu lintas. Kecelakaan lalu lintas tersebut adalah faktor utama penyebab adalah faktor manusia yang sering melakukan pelanggaran lalu lintas. Hal ini tersebut kurangnya kesadaran masyarakat dalam menaati ketertiban dan keamanan lalu lintas.

1. Introgasi Polisi Kantor Pelayanan Penanganan terhadap Korban kecelakaan Lalu Lintas

Upaya penegakan hukum memiliki kewenangan antara lain serangkaian penyelidikan, penyeledehan, penangkapan, pemeriksaan dan melimpahkan perkara. Selain itu juga unit kecelakaan lalu lintasmelayani dengan tujuan sosial dengan melakukan penjagaan keamanan ketertiban serta memberikan perlindungan, pengayoman, dan pelayanan masyarakat. Berikut ini penulis akan mengemukakan data jumlah kecelakaan lalu lintas yang dapat menimbulkan kecelakaan berakibat kematian di Polrestabes Makassar tahun 2013-2017.

Tabel 1
Kasus kecelakaan lalu lintas pada tahun 2013-2017

No	Tahun	Jumlah
1	2013	961
2	2014	781
3	2015	810
4	2016	1.221
5	2017	375
	Total	4.148

Sumber : BA MINDIK LAKA Lantas Polrestaber Makassar Tanggal (25 April 2017)

Berdasarkan tabel 1 di atas menunjukkan bahwa pada kasus kecelakaan lalu lintas di Kota Makassar pada tahun 2013-2017 jumlah kecelakaan lalu lintas sebanyak 4.148 kasus kecelakaan baik kecelakaan ringan, sedang dan berat. Data yang dihimpun dari informan A. SM selaku penanggung jawab kecelakaan lalu lintas di Kota Makassar adalah sebagai berikut:

“Pada dasarnya kecelakaan lalu lintas terjadi adalah faktor manusia seperti kurangnya kesadaran masyarakat dalam menantaati peraturan

lalu lintas dan masih banyak juga masyarakat yang sudah tau malah melanggar (disengaja)". (Wawancara dengan A.SM, 25 April 2017).

Berdasarkan hasil wawancara selaku penanggung jawab kecelakaan lalu bahwa faktor utama penyebab kecelakaan lalu lintas adalah faktor manusia kurangnya kesadaran masyarakat dalam menantaati peraturan lalu lintas, tidak menjaga keamanan dan kenyamanan berlalu lintas sehingga dapat mengakibatkan resiko-resiko kecelakaan lalu lintas.

Hasil wawancara dengan informan selaku pelajar adalah sebagai berikut:

“Saya kecelakaan lalu lintas karena saya melanggar lalu lintas akibatnya saya tabrakan dan saya terjatu akhirnya say di ambil oleh anggota polisi” (Wawancara dengan informan RA, 26 april 2017)

Selain itu juga berikut hasil wawancara dengan informan A.KN selaku anggota polisi kecelakaan lalu lintas di Kota Makassaradalah sebagai berikut:

“Kecelakaan lalu lintas terjadi diakibatkan oleh manusia sendiri seperti pelanggaran lalu lintas, ugal-ugalan dalam membawa kendaraannya sehingga hal tersebut dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas dan masih adanya juga masyarakat yang tidak miliki surat izin mengemudi (SIM) sehingga perlunya polisi melakukan pemeriksaan pada setiap saat bagi pendedara lalu lintas”. (Wawancara dengan informan A.KN, 28 April 2017).

Hasil wawancara menunjukkan bahwa selaku anggota polisi lalu lintas kota Makassar adalah bahwa kecelakaan lalu lintas sering terjaditidak lain karena manusia yang sering tidak menjaga ketertiban dan keamanan pada setiap jalan dan sering melakukan pelanggaran lalu lintas yang dapat menyebabkan kematian bagi setiap manusia.

Adapun hasil penelitian terdahulu Indriani dan Indawati (2005) menggunakan Metode Hierarki Loglinier dalam Model Hubungan dan Estimasi Tingkat Kecelakaan lalu lintas di kota Surabaya. Tujuan penelitian yang dilakukan untuk menganalisis model hubungan terbaik antara variabel yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas dan untuk memperkirakan tingkat kecelakaan lalu lintas di Surabaya. Dalam penelitian tersebut diperoleh hubungan antara tingkat fatalitas korban kecelakaan dengan jenis kendaraan dan waktu terjadinya kecelakaan dengan musim. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pada musim hujan, nilai fatalitas dari kecelakaan sepeda motor meningkat menjadi 3.38 kali dibandingkan pengemudi mobil. Sedangkan pada musim kemarau, nilai fatalitas dari kecelakaan sepeda motor meningkat menjadi 1,38 kali dibandingkan pengemudi mobil. Kesimpulan dari penelitian tersebut menunjukkan bahwa angka kecelakaan lalu lintas dan kondisi kecelakaan lalu lintas tertinggi di musim hujan dibandingkan musim kemarau dan juga tertinggi dialami oleh pengendara sepeda motor dibandingkan pengendara mobil.

Hasil penelitian terdahulu yang dilakukan di Kota Surabaya mengemukakan bahwa faktor utama penyebab kecelakaan lalu lintas adalah faktor cuaca seperti keadaan musim hujan yang sering terjadinya kerusakan jalan, licin dan sebagainya. Sedangkan hasil penelitian yang dilakukan oleh peneliti di Kota Makassar adalah faktor utama yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas adalah faktor manusia. Kecelakaan lalu lintas terjadi karena terjadinya pelanggaran lalu lintas, ugal-ugalan dan kurangnya kesadaran masyarakat dalam menjaga ketertiban dan keamanan.

Tabel. 2
Data jumlah korban luka ringan pada tahun 2013-2017.

No	Tahun	Jumlah
1	2013	945
2	2014	728
3	2015	918
4	2016	1.555
5	2017	436
Total		4.282

Sumber : BA MINDIK LAKA Lantas Polrestaber Makassar Tanggal (25 April 2017)

Berdasarkan tabel diatas data kecelakaan dengan kasus kecelakaan ringan pada tahun 2013-2017 total kecelakaan ringan sebanyak 4.282 pada tahun 2013 sebanyak 945, pada tahun 2014 sebanyak 728, pada tahun 2015 918, pada tahun 2016 mengalami peningkatan sebanyak 1.555 korban kecelakan,pada tahun 2017 sebanyak 436 paada awal bulan januari-maret.

Tabel. 3
Data jumlah korban luka berat pada tahun 2013-2017

No	Tahun	Jumlah
1	2013	258
2	2014	235
3	2015	57
4	2016	7
5	2017	2
Total		559

Sumber : BA MINDIK LAKA Lantas Polrestaber Makassar Tanggal (25 April 2017)

Berdasarkan tabel diatas data kecelakaan dengan kasus kecelakaan berat pada tahun 2013-2017 total kecelakaan luka berat sebanyak 559 pada tahun 2013 sebanyak 258, pada tahun 2014 sebanyak 235, pada tahun 2015 sebanyak 57, pada tahun 2016 sebanyak 7 korban kecelakaan,pada tahun 2017 sebanyak 2 paada awal bulan januari-maret.

Tabel. 4
Data jumlah korban meninggal dunia pada tahun 2013-2017

No	Tahun	Jumlah
1	2013	136
2	2014	112
3	2015	116
4	2016	97
5	2017	35
Total		496

Sumber : BA MINDIK LAKA Lantas Polrestaber Makassar Tanggal (25 April 2017)

Berdasarkan tabel diatas data kecelakaan dengan kasus kecelakaan berat pada tahun 2013-2017 total kecelakaan luka berat sebanyak 496 pada tahun 2013 sebanyak 136, pada tahun 2014 sebanyak 112, pada tahun 2015 sebanyak 116, pada tahun 2016 sebanyak 97 korban kecelakaan,pada tahun 2017 sebanyak 35 paada awal bulan januari-maret.

Adapun hasil wawancara dengan informan A.SM terkait sebagai berikut:

“Pada umumnya jika kecelakaan yang terjadi jika terdapat bekas luka akan di introgasi baik orang maupun kendaraannya serta melakukan

pencegahan baik preventif maupun environment” (Wawancara dengan informan A.SM, Makassar 25-april 2017).

Hasil wawancara dengan MINDIK laka lantas bahwa pada umumnya jika kecelakaan yang terjadi terdapat bekas luka akan di introgasi baik orang maupun kendaraannya serta melakukan pengecegan baik *preventif* maupun *environment* Salah satu tugas yang dibebankan kepolisian adalah penanganan permasalahan lalu lintas melakukan penanganan yang *bersifat preventif* maupun bersifat *Environment*. Tindakan pencegahan untuk mengatasi kecelakaan lalu lintas tindakan *preventif* adalah segala usaha dan kegiatan untuk memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat, memelihara keselamatan orang, benda masyarakat termasuk memberikan perlindungan dan pertolongan khususnya mencegah terjadinya pelanggaran yang meliputi pengaturan lalu lintas, penjagaan lalu lintas, pengawalan lalu lintas dan patrol lalu lintas, serangkaian tindakan penyidik untuk mencari dan menemukan sesuatu peristiwa yang diduga sebagai tindak pidana sedangkan tindakan *environment* adalah elemen ekstrinsik yang mempengaruhi terjadinya kecelakaan. Dalam “faktor *environment*” selain termasuk faktor keadaan fisik (keadaan cuaca, penerangan, keadaan jalan dan sebagainya), ada juga yang memasukkan faktor lingkungan dan sosial budaya. Upaya yang dilakukan untuk mencegah agar tidak terjadinya kecelakaan lalu lintas aparat melakukan tindakan pencegahan serta melakukan segala usaha dan kegiatan untuk memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat, memelihara keselamatan orang, benda masyarakat termasuk memberikan perlindungan dan pertolongan.

Adapun hasil wawancara dengan informan A.SM adalah sebagai berikut:

“Pada dasarnya jika terjadi kecelakaan kita akan melakukan introgasi pada setiap kecelakaan untuk memeriksa apakah korban mengalami bekas luka baik luka ringan, berat dan meninggal dunia”.(Wawancara A.SM, 29 April 2017).

Kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda (UU RI No. 22 Tahun 2009). Kecelakaan terjadi jika salah satu unsur lalu lintas tidak berfungsi sebagaimana mestinya.

- a. Luka ringan adalah keadaan korban mengalami luka-luka yang tidak membahayakan jiwa dan atau tidak memerlukan pertolongan atau perawatan lebih lanjut dirumah sakit, terdiri dari: Luka kecil dengan pendarahan sedikit dan penderita sadar. Luka bakar dengan luas kurang dari 15%. Keseleo dari anggota badan yang ringan tanpa komplikasi. Penderita-penderita diatas semuanya dalam keadaan sadar tidak pingsan atau muntah-muntah.
- b. Luka berat adalah korban mengalami luka-luka yang dapat membahayakan jiwanya dan memerlukan pertolongan atau perawatan lebih lanjut dengan segera dirumah sakit, terdiri dari: Luka yang menyebabkan keadaan penderita menurun, biasanya luka yang mengenai kepala atau batang kepala. Luka bakar yang luasnya meliputi 25 % dengan luka baru. Patah tulang anggota badan dengan komplikasi disertai rasa nyeri yang hebat dan pendarahan hebat. Pendarahan hebat kurang lebih 500 cc. Benturan/luka yang mengenai badan

penderita yang menyebabkan kerusakan alat-alat dalam, misal; dada, perut, usus, kandung kemih, ginjal, hati, tulang belakang, dan batang kepala.

- c. Meninggal adalah keadaan dimana penderita terdapat tanda-tanda kematian secara fisik. Korban meninggal adalah korban kecelakaan yang meninggal di lokasi kejadian atau meninggal selama perjalanan ke

2. Pelaksanaan pemberian santunan PT Jasa Raharja bagi korban kecelakaan lalu lintas.

Dalam upaya untuk melaksanakan tugas dan tanggungjawabnya di bidang operasional dan pelayanan berdasarkan Undang-undang No. 33 dan 34 Tahun 1964 maka PT Jasa Raharja menjalin hubungan dengan Kepolisian berdasarkan Surat Keputusan Bersama Kepala Kepolisian Republik Indonesia. Direktorat Jenderal Pemerintah Umum dan Otonomi Daerah, dan direktur Utama PT Jasa Raharja (Persero) No. : Skep/06/X/1999. Nomor : 973-1228, dan Nomor : SKEP/02/X/1999 Tanggal 15 Oktober 1999. Di tegaskan pula dalam Keputusan Bersama antara Kepala Kepolisian Republik Indonesia dengan Direktur Utama PT Jasa Raharja tentang Petunjuk Pelaksanaan Bersama Peningkatan Pelayanan Santunan Korban Kecelakaan lalu lintas, Peningkatan Kesadaran Masyarakat Untuk Memenuhi Kewajiban Sesuai Undang-undang No. 33 Tahun 1964 dan Undang-undang No. 34 Tahun 1964 dan penanganan keselamatan lalu lintas.

Kerjasama peningkatan pelayanan santunan korban kecelakaan lalu lintas, peningkatan kesadaran masyarakat untuk memenuhi kewajiban sesuai dengan

Undang-undang No. 33 Tahun 1964 dan Undang-undang No. 34 Tahun 1964, dan penanganan keselamatan lalu lintas. Kerjasama tersebut dalam upaya meningkatkan hubungan kerja dan dalam rangka meningkatkan pelayanan serta kesadaran masyarakat terhadap hak dan kewajibannya bagi pemakai sarana jalan raya. Kerja sama yang dibangun oleh para pucuk pimpinan Polri dan PT Jasa Raharja berdasarkan pertimbangan sebagai berikut:

- a. Bahwa perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi khususnya di bidang lalu lintas dan transportasi, ternyata tidak hanya memberikan manfaat, namun juga membawa dampak negative antara lain timbulnya masalah-masalah di bidang lalu lintas seperti kecelakaan lalu lintas
- b. Korban kecelakaan baik luka ringan maupun luka berat dan ahli waris korban meninggal dunia sangat membutuhkan biaya untuk keperluan pengobatan maupun biaya pemakaman, oleh karenanya santunan asuransi kecelakaan lalu lintas harus diberikan dalam waktu dan jumlah yang tepat, untuk itu perlu meningkatkan kualitas pelayanan.
- c. Santunan terhadap korban kecelakaan lalu lintas yang dibayarkan oleh PT Jasa Raharja (Persero) berasal dari iuran wajib pemilik/pengusaha angkutan lalu lintas jalan dan penumpang angkutan umum, oleh karenanya perlu dilakukan kerja sama sebagai upaya meningkatkan kesadaran masyarakat membayar iuran wajib.

- d. Untuk mengurangi jumlah kecelakaan lalu lintas dan jumlah korban kecelakaan lalu lintas perlu dilakukan kerja sama dalam rangka meningkatkan penanganan keselamatan lalu lintas.

Tujuan agar tercapai kesatuan tindak dan menghilangkan kerugian masing-masing petugas dilapangan sehingga dapat di peroleh hasil yang maksimal pelaksanaan pemberian santunan PT Jasa Raharja bagi korban kecelakaan lalu lintas di Kota Makassar adalah sebagai berikut

Hasil wawancara dengan informan selaku penanggung jawab PT Jasa Raharja adalah sebagai berikut:

“Dalam pemberian bantuan santunan bagi korban kecelakaan lalu lintas masyarakat terlebih dahulu melengkapi syarat-syarat administrasi yaitu dengan adanya keterangan dari polisi hasil olah TKP dan persyaratan administrasi lainnya seperti kwitansi rumah sakit, foto copy KTP. (Wawancara dengan informan Zayad Ghani. Makassar 23 april 2017)

Hasil pernyataan di atas bahwa pelaksanaan pemberian bantuan santunan bagi korban kecealakaan lalu lintas di Kota Makassar adalah sebagai berikut:

1. Jasa Raharja telah mentargetkan pembayaran santunan bagi korban meninggal dunia di TKP maksimal 7 (Tujuh) hari sejak tanggal kecelakaan.
2. Petugas PT. Jasa Raharja (Persero) setiap hari atau dua hari sekali selalu mendatangi Sat Lantas Polres Sragen untuk mendata, apakah pada hari tersebut ada kecelakaan atau tidak.

3. Apabila ada kecelakaan yang meninggal di TKP, maka petugas PT. Jasa Raharja (Persero) akan langsung datang ke rumah korban untuk menyampaikan bela sungkawa yang selanjutnya membantu proses kelengkapan administrasi klaim untuk bisa mengejar target penyelesaian pembayaran klaim kurang dari 7 (Tujuh) hari.

Adapun hasil wawancara dengan penanggung jawab PT Jasa Raharja bahwa proses pengajuan klien PT Jasa Raharja adalah sebagai berikut:

1. Untuk korban meninggal dunia
 - a. Pengajuan pengajuan santunan (blangko dari PT Jasa Raharja)
 - b. Laporan polisi, sketsa gambar, fotocopy SIM & STNK
 - c. Surat Keterangan Ahli Waris (blangko dari PT. Jasa Raharja (Persero).
 - d. Surat Kematian dari Rumah Sakit dan Pamong Praja.
 - e. Kartu Identitas Diri korban dan ahli waris korban.
 - f. Fotocopy Kartu Keluarga.
 - g. Fotocopy Surat Nikah (bagi korban yang sudah menikah).
 - h. Fotocopy Akta Kelahiran (bagi korban yang belum menikah).
2. Untuk korban luka-luka:
 - a. Formulir pengajuan santunan (blangko dari PT. Jasa Raharja).
 - b. Laporan Polisi, sketsa gambar, fotocopy SIM dan STNK.
 - c. Surat keterangan kesehatan dari Dokter yang merawat (blangko dari Jasa Raharja).

- d. Kwitansi asli dari Rumah Sakit/Puskesmas/Dokter.
 - e. Surat rujukan (bila korban pindah Rumah Sakit).
 - f. Kartu Identitas Diri korban yang masih berlaku.
4. Untuk korban cacat tetap, selain dokumen sebagaimana korban luka-luka ditambah dengan surat keterangan cacat tetap dari Dokter yang merawat.

Wawancara dengan informan DI di unit kecelakaan lalu lintas di kota Makassar adalah sebagai berikut:

“ saya mengalami kecelakaan lalu lintas karena adanya anak-anak yang tiba-tiba lari kejalan saya menghindari sehingga saya terjatuh dan saya mengalami kerugian akibat kendaraan saya rusak dengan jumlah Rp.1.660.000; dan pelayanan penanganan yang di berikan di unit laka lintas cukup baik karena saya di layani dengan cepat.(Wawancara dengan informan DI, Makassar 7 juni 2017)

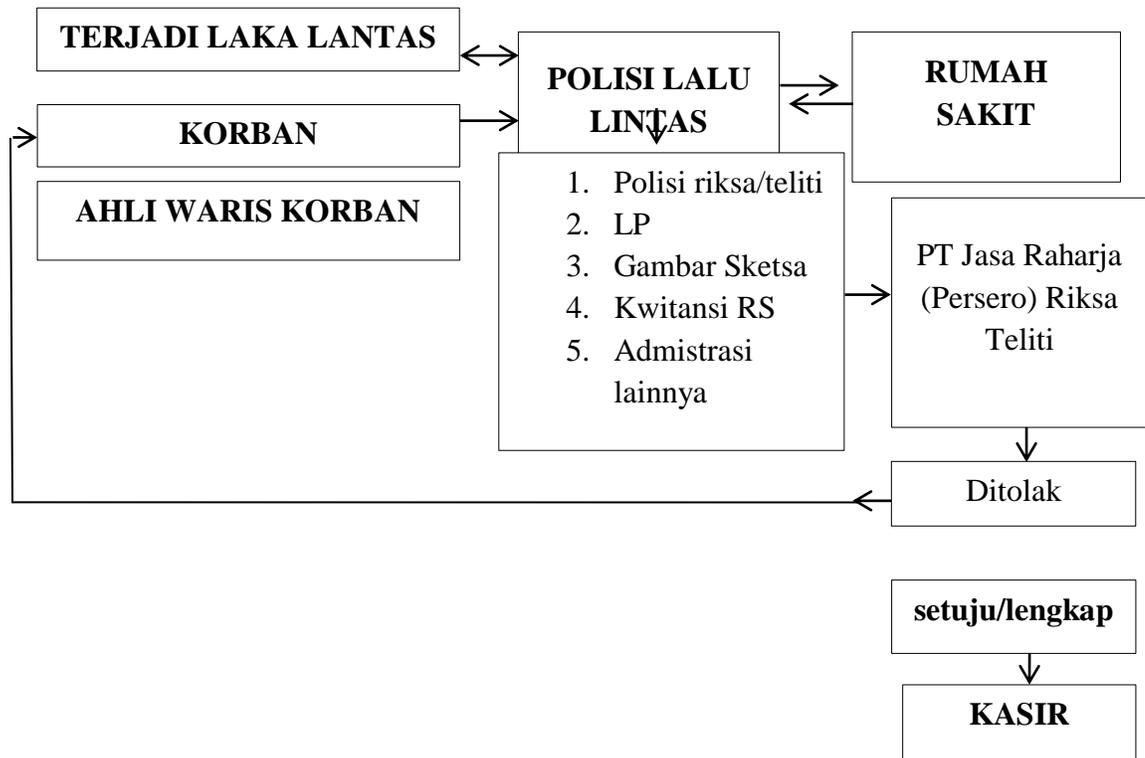
Dengan demikian maka kerjasama antara Kepolisian Republik Indonesia (khususnya Satuan Polisi Lalu lintas) dengan PT Jasa Raharja berjalan dengan baik. Karena telah tertata sedemikian rupa dari pusat antara (Kapolri dan Direktur utama PT Jasa Raharja guna mendukung perusahaan PT Jasa Raharja dalam memupuk iuran dan sumbangan wajib dari masyarakat hingga penyalurannya kepada masyarakat melalui santunan Jasa Raharja.

Berdasarkan hasil wawancara dengan informan MI adalah sebagai:

“saya tidak tau dengan adanya pemberian biaya santunan bagi masyarakat contohnya sebagai saya kalau misalkan saya tidak di tanya saya tidak tau apa-apa apalagi dengan cara kepengurusannya”.(Wawancara dengan informan MI, 8 juni 20017).

PT. Jasa Raharja (Persero) melalui SAMSAT Kabupaten/Kota berpedoman Keputusan Menteri Keuangan tersebut dalam upaya menghimpun dana pertanggung jawaban kecelakaan lalu lintas melalui sumbangan wajib. Dana yang sudah terhimpun selanjutnya dipergunakan sebagai dana pertanggung jawaban kecelakaan lalu lintas di jalan raya, selain itu juga untuk biaya operasional PT. Jasa Raharja (Persero), untuk pembayaran gaji pegawai dan disetor ke Kas Negara dalam upaya ikut serta dalam pembangunan nasional. Inilah kegunaan dan manfaat pasti bahwa sumbangan wajib sangat bermanfaat dan berarti bagi masyarakat bangsa dan negara. Adapun mekanisme kepengurusan PT Jasa Raharja

Bagan 3 : Mekanisme Kepengurusan Santunan PT.Jasa Raharja



Maksud dan tujuannya mekanisme tersebut adalah sebagai pedoman bagi polri dan PT Jasa Raharja untuk meningkatkan pelayanan satuan korban kecelakaan lalu lintas di jalan raya dalam pengurusan santunan jasa raharja. Berpedoman pada peraturan maka PT Jasa Raharja (Persero) menetapkan sistem pelayanan santunan jasa raharja pada setiap korban dengan pola terpadu kepolisian (satuan lalu lintas) selaku petugas yang memberikan pertolongan awal dan pengajuan administrasi kepengurusan satuan kepada PT Jasa Raharja.

3. Proses Pemberian Bantuan Santunan PT. Jasa Raharja Bagi Korban Kecelakaan Lalu Lintas.

Peningkatan pelayanan santunan korban kecelakaan lalu lintas. Dalam upaya meningkatkan pelayanan santunan kepada korban/ahli waris korban kecelakaan lalu lintas dengan mempercepat proses pemberian bantuan santunan adalah sebagai berikut:

- 1) Melakukan penahanan surat izin mengemudi (SIM)
- 2) Melakukan penahanan surat tanda nomor kendaraan (STNK)
- 3) Satuan Lalu Lintas Polri menangani penyidikan kecelakaan lalu lintas.
- 4) Memberikan laporan polisi/copy laporan polisi dan sketsa TKP kecelakaan lalu lintas yang menimbulkan korban manusia.
- 5) Formulir pengajuan bantuan PT Jasa Raharja.

Berikut hasil wawancara dengan informan A.SM selaku penanggung jawab kecelakaan lalu lintas polrestabas Kota Makassar adalah sebagai berikut:

“Ketika ada masyarakat yang mengalami kecelakaan lalu lintas dalam proses advokasi adalah kami selaku polisi melakukan penahanan surat izin mengemudi (SIM) dan surat tanda nomor kendaraan (STNK) bagi setiap korban kecelakaan lalu lintas untuk selanjutnya dilakukan penyidikan dan pemeriksaan yang kemudian di berikan kepada pihak PT Jasa Raharja untuk mendapatkan formulir pengajuan bantuan santunan”.(Wawancara A.SM. Makassar, 10 juni 2017).

PT Jasa Raharja Kota Makassar berpedomanpada keputusan kerjasama dengan pihak kepolisian Resort Kota Makassar dalam upaya pelaksanaan dan pelayanan santunan jasa raharja. Dengan kerjasama tersebut wujud kebersamaan dalam pelayanan terhadap masyarakat khususnya bagi mereka yang mengalami kecelakaan lalu lintas.

Berdasarkan pada Undang-undang No. 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Republik Indonesia maka Pasal 13 Tugas Pokok Kepolisian Negara Indonesia adalah:

- a. Memelihara dan ketertiban masyarakat;
- b. Menegakkan hukum; dan
- c. Memberikan perlindungan, pengayoman dan pelayanan kepada masyarakat.

Dengan demikian maka kerjasama antara Kepolisian Kota Makassar dengan PT Jasa Raharja akan semakin solit dan semakin sinergi dalam upaya saling mendukung. Adapun hasil wawancara dengan informan ZG adalah sebagai berikut:

“Dalam proses advokasi bagi korban kecelakaan lalu lintas dalam pemberian santunan masyarakat terlebih dahulu melengkapi perlengkapan syarat administrasi seperti formulir pendaftaran, keterangan dari polisi, dari rumah sakit jika korban tersebut di bawah kerumah sakit sehingga kami sebagai pihak dari PT Jasa Raharja bisa mengetahui berapa banyak yang dibutuhkan oleh masyarakat yang mengalami kecelakaan lalu lintas”. (Wawancara ZG. Makassar, 15 juni 2017).

Dari pernyataan hasil wawancara dengan informan bahwa proses advokasi dalam pemberian bantuan santunan masyarakat harus melakukan pengajuan formulir kepada pihak PT Jasa Raharja untuk mendapatkan bantuan santunan. Adapun syarat-syarat pengajuan santunan jasa raharja adalah sebagai berikut.

- a. Untuk korban meninggal dunia tanpa biaya rawat.
 - 1) Laporan polisi dan sketsa gambar.
 - 2) Surat kematian dari rumah sakit
 - 3) Surat keterangan ahli waris diisi dan disahkan oleh Lurah/Kepala Desa
(blangko disediakan jasa raharja)
 - 4) Photo copy KTP korban dan ahli waris korban
 - 5) Photo copy kartu keluarga
 - 6) Photo copy surat nikah bagi korban yang telah menikah
 - 7) Akte kelahiran bagi korban yang belum menikah
- b. Untuk korban luka-luka
 - 1) Laporan polisi dan sketsa gambar
 - 2) Kwitansi asli dan sah atas biaya perawatan/pengobatan dari rumah sakit/Dokter/apotik sesuai resep dokter yang merawat

- 3) Keterangan kesehatan dokter yang merawatnya (blangko disediakan jasa raharja)
 - 4) Foto copy KTP korban
 - 5) Surat jasa bermeterai cukup dari korban kepada penerima santunan (bila dikuasakan) diketahui ketua RT tempat tinggal korban dan foto copy KTP penerima santunan.
 - 6) Untuk kwitansi biaya perawatan atas nama orang lain/PO sebagai pihak yang membiayai perawatan diperlukan surat kuasa seperti tersebut No.4.
 - 7) Photo copy surat rujukan (apabila korban berpindah kerumah sakit lain).
- c. Untuk korban cacat tetap
- Seperti tersebut pada huruf B dan surat keterangan Cacat Tetap dari dokter yang merawat.
- d. Untuk korban luka-luka kemudian meninggal dunia
- 1) Laporan polisi dan sketsa gambar
 - 2) Kwitansi asli dan sah atas biaya perawatan/pengobatan dari rumah sakit/Dokter/apotik sesuai resep dokter yang merawat
 - 3) Keterangan kesehatan dokter yang merawat (blangko disediakan jasa raharja)
 - 4) Photo copy surat rujukan (apabila korban berpindah kerumah sakit lain).
 - 5) Surat keterangan ahli waris diisi dan disahkan oleh Lurah/Kepala Desa (blangko disediakan jasa raharja)
 - 6) Photo copy KTP korban dan ahli waris korban

- 7) Photo copy kartu keluarga
- 8) Photo copy surat nikah bagi korban yang telah menikah
- 9) Akte kelahiran bagi korban yang belum menikah

Kerjasama antara Polri dan PT Jasa Raharja di Kota Makassar sangat mendukung kelengkapan dan persyaratanyang telah disediakan PT.Jasa Raharja cukup memberikan simpati masyarakat. Akan tetapi penulis dalam penelitian justru terbalik dalam kepungurasan syarat administrasi. Masyarakat ada yang mengeluh tentang perlengkapan syarat administrasi tersebut dan adapula masyarakat yang belum mengetahui tentang adanya bantuan santunan bagi setiap korban kecelakaan lalu lintas.

Hasil wawancara dengan informan HS adalah sebagai berikut :

“Saya mengalami kecelakaan lalu lintas saya harus mengurus perlengkapan untuk mendapatkan bantuan santunan saya mengeluh bukannya saya harus istirahat di rumah atau dirumah sakit malah saya harus mengurus syarat-syarat untuk mendapatkan bantuan santunan sehingga saya merasakan sakit”. (Wawancara Makassar 7 juni 2017)

Senada dengan hasil wawancara dengan informan selaku pelajar adalah sebagai:

“saya tidak tau dengan adanya pemberian biaya santunan bagi masyarakat contohnya sebagai saya kalau misalkan saya tidak di tanya saya tidak tau apa-apa apalagi dengan cara kepengurusannya”.(Wawancara dengan informan Ramdana, 8 juni 20017).

PT. Jasa Raharja (Persero) adalah salah satu Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang melakukan tugas dan tanggung jawab sosial untuk menghimpun,

memupuk dan menyalurkan dana santunan Jasa Raharja sebagai jaminan pertanggung jawaban kepada korban/ahli waris korban kecelakaan lalu lintas di jalan raya. PT. Jasa Raharja (Persero) adalah yang paling bertanggung jawab atas asuransi kecelakaan di jalan raya. Santunan tersebut berasal dari iuran dan sumbangan wajib pemilik/pengusaha angkutan jalan dan penumpang angkutan umum, oleh karenanya dilakukan kerjasama yang baik dengan berbagai pihak dalam upaya meningkatkan kesadaran masyarakat dalam membayar iuran dan sumbangan wajib guna memenuhi tuntutan santunan Jasa Raharja terhadap korban/ahli waris korban kecelakaan lalu lintas jalan raya.

Berdasarkan dari hasil penelitian, penulis mendapatkan pernyataan dari ibu rumah tangga kecelakaan lalu lintas. Pernyataan tersebut adalah sebagai berikut:

“Anak saya mengalami kecelakaan dan setelah saya mengurus administrasi ke PT Jasa Raharja saya mendapatkan bantuan santunan sebanyak Rp.5.000.000,- untuk biaya luka-luka anak saya”(wawancara dengan informan mariumi. Makassar 7 Juni 2017).

Hasil wawancara dengan informan selaku guru di unit kecelakaan lalu lintas di kota Makassar adalah sebagai berikut:

“anak saya mengalami kecelakaan dan mengalami luka berat sehingga saya ditanya oleh polisi untuk mengurus biaya pengobatannya yaitu ke PT Jasa Raharja (Wawancara dengan informan Yulianti, Makassar 9 Juni 2017)

Penyataan di atas menunjukkan bahwa proses advokasi baik karena proses pemberian sesuai dengan jumlah yang ditentukan peraturan menteri keuangan.

Adapun hasil wawancara deninforman selaku penggung jawab PT. Jasa Raharja tentang besaran jumlah biaya santunan bagi korban kecelakaan lalu lintas adalah sebagai berikut:

1. Besarnya santunan untuk korban kecelakaan lalu lintas, per tanggal 27 Maret 2008 pukul 00.00 WIB mengalami kenaikan. Sebelum mengalami perubahan besaran santunan berdasarkan Peraturan Menteri Keuangan Nomor 416/KMK.06/2001 tertanggal 17 Juli 2001 yaitu:

- 1) Untuk korban meninggal dunia sebesar Rp 10.000.000,- (Sepuluh Juta Rupiah).
- 2) Cacat tetap maksimum sebesar Rp 10.000.000,- (Sepuluh Juta Rupiah).
- 3) Luka-luka maksimum sebesar Rp 5.000.000,- (Lima Juta Rupiah).
- 4) Biaya penguburan (bagi yang tidak memiliki ahli waris) Rp 1.000.000,- (Satu Juta Rupiah).

2. Setelah mengalami perubahan, berdasarkan Peraturan Menteri Keuangan Nomor 36 & 37/PMK.010/2008 tertanggal 26 Februari 2008 yaitu:

- 1) Untuk korban meninggal dunia sebesar Rp 25.000.000,- (Dua Puluh Lima Juta Rupiah).
- 2) Cacat tetap maksimum sebesar Rp 25.000.000,- (Dua Puluh Lima Juta Rupiah).
- 3) Luka-luka maksimum sebesar Rp 10.000.000,- (Sepuluh Juta Rupiah).\
- 4) Biaya penguburan (bagi yang tidak memiliki ahli waris) Rp 2.000.000,- (Dua Juta Rupiah).

Pelaksanaan pemberian santunan Asuransi Kecelakaan Lalu Lintas Jalan diberikan kepada korban atau ahli waris korban dilaksanakan untuk korban yang

meninggal dunia paling lambat 3 (tiga) hari dan untuk pengajuan perawatan dilakukan paling lambat 7 (tujuh) hari atau seminggu. Didalam pengajuan klaim Asuransi Kecelakaan Lalu Lintas Jalan di pihak PT Jasa Raharja memberikan batas waktu/kadaluarsa, di mana apabila dalam waktu lebih dari 6 (enam) bulan setelah kejadian maka hak santunan tersebut menjadi gugur.

Tabel 5.
Besar Santunan Asuransi Kecelakaan Lalu Lintas

Jumlah Santunan	Besar Santunan Asuransi
Meninggal dunia	Rp. 25.000.000,-
Cacat tetap	Rp. 25.000.000,-
Biaya perawatan	Rp. 10.000.000,-
Biaya pengobatan	Rp 2.000.000,-

Sumber: Peraturan Menteri Keuangan RI No. 37/PMK.010/2008

C. Faktor-faktor Yang Mempengaruhi Advokasi Kecelakaan Lalu Lintas di Kota Makassar

Berdasarkan temuan yang dilapangan, faktor yang mempengaruhi advokasi dalam kecelakaan lalu lintas adalah terbagi atas dua faktor yaitu faktor pendukung dan faktor penghambat.

1. Faktor Pendukung

a. Penyediaan kelembagaan

Salah satu faktor pendukung advokasi kecelakaan lalu lintas di Kota Makassar adalah penyediaan kelembagaan pelayanan dalam penanganan kecelakaan lalu lintas adalah fasilitas yang paling utama adalah bangunan yang telah disediakan

sebagai wujud fisik Fasilitas pekerja yang menyatu dengan tempat kedudukannya sebagian atau seluruhnya yang berfungsi sebagai tempat manusia melakukan kegiatannya baik hunian maupun tempat tinggal baik kegiatan sosial dan tempat pelayanan lainnya, Berikut wawancara dengan informan sebagai A.SM kota Makassar antara lain:

- “Fasilitas yang digunakan dalam mengatasi kecelakaan lalu lintas adalah penyediaan gedung khusus untuk melayani masyarakat yang sangat bagus dan mudah dijangkau oleh masyarakat serta penjagaan setiap pos pada setiap jalan untuk memantau bagaimana keadaan masyarakat dalam berlalu lintas” (Wawancara dengan informan A.SM, Makassar 14 juni 2017).

Adapun hasil wawancara dengan informan YL adalah sebagai berikut:

“Fasilitas yang digunakan dalam mengatasi kecelakaan lalu lintas adalah gedung yang bagus dan mudah dijangkau oleh masyarakat dan pelayanan dalam penanganan kecelakaan lalu lintas baik ” (Wawancara dengan informan YL, Makassar 6 juni 2017).

Kesimpulan hasil wawancara bahwa penyediaan tempat sangat penting untuk melakukan pelayanan khususnya pada kasus kecelakaan lalu lintas untuk keamanan dan kenyamanan masyarakat fungsi khusus adalah ketetapan mengenai pemenuhan persyaratan administrasi.

b. Sarana dan Prasarana

Faktor sarana dan prasarana yang dapat secara langsung dipengaruhi oleh pemerintah dalam upaya peningkatan keselamatan jalan, dengan bentuk perbaikan kualitas. ini berbeda dengan upaya lain yang terkait dengan faktor

manusia, dimana peran serta pemerintah lebih mengarah pada aturan, kebijakan yang pada akhirnya akan kembali pada karakter pelaku.

Hasil wawancara dengan informan A.SM kecelakaan lalu lintas adalah sebagai berikut:

“sarana dan prasarana yang digunakan dalam mengatasi kecelakaan lalu lintas adalah dengan menggunakan mobil dan motor untuk menangani dalam pelayanan kecelakaan lalu lintas dan juga alat komunikasi yakni indetelki yang merupakan alat yang sangat penting juga” (Wawancara dengan informan A.SM, Makassar 14 juni 2017).

Berikut hasil wawancara dengan informan A.AS adalah sebagai berikut :

“ salah satu faktor yang memperlancar proses advokasi kecelakaan lalu lintas adalah penyediaan sarana dan prasarana seperti indetelki yang mempermudah anggota polisi untuk menjalin komunikasi, mobil untuk masyarakat korban kecelakaan lalu lintas dan ini sangat bagus bagi kami sebagai anggota polisi untuk mempercepat proses advokasi bagi masyarakat korban kecelakaan lalu lintas”. (Wawancara A.AS.Makassar, 16 juni 2017).

Penggunaan sarana dan prasarana dalam mengatasi kecelakaan lalu lintas pemerintah memberikan sarana dan prasarana berupa mobil dan alat komunikasi sangat penting dalam upaya untuk peningkatan keselamatan terkait dengan penanganan kecelakaan lalu lintas.

2. Faktor penghambat

a. Faktor manusia

Faktor manusia merupakan faktor yang paling dominan dalam kecelakaan. manusia menggunakan jalan sebagai pejalan kaki dan pengemudi kendaraan.

Pejalan kaki tersebut menjadi korban kecelakaan dan dapat juga menjadi penyebab kecelakaan. Hasil wawancara dengan informan A.SM selaku penanggung jawab kecelakaan lalu lintas adalah sebagai berikut :

“Salah satu faktor utama terjadinya kecelakaan lalu lintas adalah dengan melakukan pelanggaran terhadap peraturan lalu lintas seperti tidak mentaati rambu lalu lintas, tidak memakai helm, tidak memiliki surat izin, ngebut-ngebutan di jalan sehingga dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas” (Wawancara dengan informan A.SM Makassar, 12 mei 2017)

Adapun hasil wawancara dengan informan A.HS adalah sebagai berikut:

“ Kecelakaan lalu lintas terjadi karena faktor manusia itu sendiri keseringan tidak menantaati dan melanggar lalu lintas sehingga masyarakat megalami kecelakaan lalu lintas. Ada juga masyarakat yang ugal-ugalan dalam mengendari motornya sehingga dia tidak berfikir dengan hal tersebut dapat menyebabkan kecelakaanbagi dirinya maupun orang lain”.(Wawancara A.HS Makassar 16 juni 2017).

Hasil pernyataan selaku penanggung jawab Kota Makassar adalah kurangnya kesadaran masyarakat dalam menjaga keamanan dan ketertiban lalu lintas dengan melakukan pelanggaran lalu lintas yang dapat menyebabkan kematian bagi masyarakat sendiri. kecelakaan yang utama, sehingga paling sering diperhatikan. Hampir semua kejadian kecelakaan diawali dengan pelanggaran aturan lalu lintas. Faktor manusia dalam tabrakan kendaraan mencakup semua faktor yang berhubungan dengan perilaku pengemudi dan pengguna jalan lain yang dapat berkontribusi terhadap tabrakan.

Wawancara dengan informan MI adalah sebagai berikut:

“Bentuk pelanggaran yang saya lakukan adalah pelanggaran lalu lintas dengan tidak mentaati lampu merah yang ada pada jalan dan untuk atur damai saya menunggu keputusan dari pihak keluarga dan keluarga untuk penggunaan biaya karena sudah di rumah tempat kejadian perkara adalah di belakang pasar bu’rung-bu’rung” (Wawancara dengan informan MI Makassar, 7 juni 2017)

Hasil menunjukkan bahwa masih kurangnya masyarakat dalam berlalu lintas serta menjaga ketertiban dan keamanan yang ada pada jalan, minimnya pengetahuan masyarakat tentang rambu lalu lintas, masih banyak anak yang dibawah umur yang tidak memiliki surat izin mengemudi.

Hasil wawancara dengan informan HS adalah sebagai berikut ;

“Saya mengalami kecelakaan lalu lintas karena saya melanggar lalu lintas sehingga saya terjatuh alasan saya melanggar lalu lintas karena saya terburu-buru sehingga saya mengalami tabrakan dengan orang naik mobil sehingga saya ditahan oleh polisi, polisi menahan SIM dan STNK saya sehingga saya harus mengurusnya. (Wawancara dengan informan HS Makassar, 7 juni 2017)

Meskipun kemahiran dalam keterampilan berkendara diajarkan dan diuji sebagai persyaratan untuk mendapatkan surat keterangan ijin mengemudi, seorang pengemudi masih dapat mengalami resiko yang tinggi menabrak karena perasaan percaya diri mengemudi dalam situasi yang menantang dan berhasil mengatasinya akan memperkuat perasaan percaya diri. Keyakinan akan kemahiran mengendara akan tumbuh tak terkendali sehingga potensi dan kemungkinan kecelakaan yang semakin besar

b. Faktor kendaraan

Kendaraan bermotor sebagai hasil produksi suatu pabrik, telah dirancang dengan suatu nilai faktor keamanan untuk menjamin keselamatan bagi pengendaranya. Kendaraan harus siap pakai sehingga harus dipelihara dengan baik agar semua bagian kendaraan berfungsi dengan baik, seperti mesin, rem kemudi, ban, lampu, kaca spion, dan sabuk pengaman. Kendaraan dapat menjadi faktor penyebab kecelakaan apabila tidak dapat dikendalikan sebagaimana mestinya sebagai akibat kondisi teknis yang tidak laik jalan atau penggunaannya tidak sesuai ketentuan.

Kecelakaan lalu lintas dipengaruhi oleh faktor manusia, kendaraan, dan lingkungan jalan, serta interaksi dan kombinasi dua atau lebih faktor tersebut di atas faktor kendaraan sangat terkait dengan teknologi yang digunakan, perawatan yang dilakukan untuk kendaraan dan perbaikan yang diperlukan. Adapun hasil wawancara dengan informan YL adalah sebagai berikut:

“Kecelakaan yang alami oleh anak saya adalah tabrakan antara mobil dan motor, kecelakaan terjadi karena akibat dari ugal-ugalan sehingga terjadi kecelakaan yang menyebabkan orang tersebut meninggal dunia dan sesuai dengan keterangan polisi jumlah biaya santunan yang di berikan lima belas juta rupiah kalau tidak mau atur damai (Wawancara dengan informan YL, Makassar 7-Juni 2017).

Dari pernyataan YL sebagai korban kecelakaan lalu lintas bahwa saya mengalami kecelakaan karena saya menghindari motor yang ada didepan saya kecelakaan yang saya alami adalah kecelakaan tunggal dalam bentuk penanganan melakukan penyidikan.

Adapun hasil wawancara dengan informan RA di kota Makassar adalah sebagai berikut:

“saya mengalami kecelakaan karena saya menghindari motor yang ada di depan saya kecelakaan yang saya alami adalah kecelakaan lalu lintas adalah bentuk kecelakaan tunggal dan advokasi yang dilakukan adalah melakukan penyidikan terhadap penanganan ” (Wawancara dengan informan RA , Makassar 9 Juni 2017).

Kecelakaan lalu lintas dapat diakibatkan dari situasi-situasi konflik antara pengemudi dengan lingkungan, dimana pengemudi melakukan tindakan menghindari sesuatu atau rintangan sehingga kemungkinan dapat menyebabkan tabrakan atau kecelakaan lalu lintas dan masyarakat perlu hati-hati dalam mengendarai kendaraan yang dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas

Ada beberapa hal yang dapat menyebabkan kecelakaan karena faktor kendaraan, antara lain:

- a. Rem tidak berfungsi, kerusakan mesin, ban pecah, kemudi tidak baik, as atau kopel lepas, lampu mati khususnya pada malam hari, selip merupakan kondisi kendaraan yang tidak lain jalan.
- b. *Over load* atau kelebihan muatan merupakan penggunaan kendaraan yang tidak sesuai ketentuan tertib muatan.
- c. Desain kendaraan dapat merupakan faktor penyebab berat/ringann kecelakaan, tombol-tombol di *dashboard* kendaraan dapat mencederai orang terdorong ke depan akibat benturan, kolom

kemudi dapat menembus dada pengemudi pada saat tabrakan. Demikian desain bagian depan kendaraan dapat mencederai pejalan kaki yang terbentur oleh kendaraan. Perbaikan mesin kendaraan terutama tergantung pada pembuat kendaraan, namun peraturan atau rekomendasi pemerintah dapat memberikan pengaruh kepada perancang.

- d. Sistem lampu kendaraan mempunyai dua tujuan yaitu agar pengemudi dapat melihat kondisi jalan di depannya sehingga konsisten dengan kecepatannya dan dapat membedakan atau menunjukkan kendaraan kepada pengamat dari segala penjuru tanpa menyilaukan.

c. Faktor alam

Faktor kondisi jalan dan kondisi alam juga berpengaruh sebagai penyebab kecelakaan lalu lintas. Kondisi jalan yang rusak dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Begitu juga tidak berfungsinya marka, rambu, dan alat pemberi isyarat lalu lintas (APILL) dengan optimal juga dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Ahli jalan raya dan ahli lalu lintas merencanakan jalan dan aturan-aturannya dengan spesifikasi standar yang dilaksanakan secara benar dan perawatan secukupnya supaya keselamatan transportasi jalan dapat terwujud. Hubungan lebar jalan, kelengkungan, dan jarak pandang memberikan efek besar terjadinya kecelakaan.

Mempertimbangkan faktor secara bersama-sama karena mempunyai efek psikologis pada para pengemudi dan mempengaruhi responnya. Misalnya

memperlebar *alinyemen* jalan yang tadinya sempit dan *alinyemen* yang tidak baik akan dapat mengurangi kecelakaan bila kecepatan tetap sama setelah perbaikan jalan. Namun kecepatan biasanya semakin besar karena adanya rasa aman, sehingga laju kecelakaan pun meningkat. Perbaikan *superelevasi* dan perbaikan permukaan jalan yang dilaksanakan secara terisolasi juga mempunyai kecenderungan yang sama untuk memperbesar laju kecelakaan. Adapun hasil wawancara dengan informan selaku A.HS adalah sebagai berikut:

“Untuk mengurangi jumlah kecelakaan lalu lintas kami memperbaiki setiap jalan yang rusak dan rambu-rambu lalu lintas dengan bekerja sama dengan dinas PU dan pemerintah untuk memperbaiki dan memperluas jalan” (Wawancara dengan informan A.HS, Makassar 28 mei 2017).

Pernyataan selaku anggota polisi lalu lintas bahwa untuk mengurangi kecelakaan lalu lintas melakukan perbaikan jalan yang rusak dan rambu-rambu lalu lintas yang pada setiap jalan dalam halnya perlunya adanya kerjasama yang dilakukan baik dari pemerintah, PT Jasa Raharja. Pemerintah ikut serta dalam melakukan perbaikan jalan maupun dari dinas PU bagi masyarakat yang mengalami kecelakaan lalu lintas untuk mensejahterahkan masyarakat

Hasil wawancara dengan informan selaku pegawai negeri sipil adalah sebagai berikut:

“saya mengalami kecelakaan karena adanya anak-anak yang tiba-tiba lari kejalan sehingga saya terjatuh dan mengalami kendaraan motor dengan biaya yang ditanggung oleh saya sendiri sebesar.”(Wawancara dengan informan Dini Makassar 6 juni 2017).

Adapun hasil wawancara dengan informan YL 1 adalah sebagai berikut :

“saya terjatuh karena menghindari lubang yang ada di jalan sehingga saya terjatuh sebaiknya pemerintah melakukan perbaikan pada setiap jalan agar tidak adanya korban selanjutnya seperti saya” (Wawancara dengan informan Yulianti Makassar 6 juni 2017).

Pemilihan bahan untuk lapisan jalan yang sesuai dengan kebutuhan lalu lintas dan menghindari kecelakaan selip tidak kurang pentingnya dibanding pemilihan untuk konstruksi. Tempat-tempat yang mempunyai permukaan dengan bagian tepi yang rendah koefisien gaya geseknya akan mudah mengalami kecelakaan selip dibanding lokasi-lokasi lain yang sejenis yang mempunyai nilai yang tinggi. Hal ini penting bila pengereman atau pembelokan sering terjadi, misalnya pada bundaran jalan melengkung, persimpangan, pada saat mendekati tempat pemberhentian bis, penyeberang, dan pada jalan jalan miring, maka perlu diberi permukaan jalan yang cocok. Jalan dibuat untuk menghubungkan suatu tempat ke tempat lain dari berbagai lokasi baik di dalam kota maupun di luar kota. Berbagai faktor kondisi jalan yang sangat berpengaruh dalam kegiatan berlalu lintas. Hal ini mempengaruhi pengemudi dalam mengatur kecepatan (mempercepat, memperlambat, berhenti) jika menghadapi situasi seperti :

- a) Lokasi atau letak jalan, antara lain : jalan di dalam kota (di daerah pasar, pertokoan, perkantoran, sekolah, perumahan) dan jalan di luar kota (pedesaan).
- b) Iklim atau perubahan cuaca.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan maka penulis ingin menyimpulkan bahwa proses advokasi yang dilakukan di kota Makassar kurang baik karena masih banyaknya keluhan-keluhan administrasi yang dirasakan oleh masyarakat dalam memenuhi kelengkapan syarat-syarat administrasi untuk mendapatkan bantuan santunan kecelakaan lalu lintas, masih adanya masyarakat yang belum mengetahui tentang adanya bantuan santunan. Dalam proses advokasi dalam pelaksanaan pemberian pada PT Jasa Raharja terhadap korban kecelakaan lalu lintas di kota Makassar adalah baik karena sesuai dengan jumlah bantuan santunan yang diberikan
2. Faktor pendukung dalam proses advokasi kecelakaan lalu lintas di kota Makassar adalah adanya penyediaan fasilitas, sarana dan prasarana yang bagus untuk mempercepat proses advokasi terhadap korban kecelakaan lalu lintas.
3. Faktor yang menghambat advokasi kecelakaan lalu lintas di kota Makassar adalah kurangnya kesadaran masyarakat dalam ketertiban dan keamanan berlalu lintas sehingga banyak korban kecelakaan lalu lintas yang dapat mengakibatkan korban meninggal dunia, pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh masyarakat seperti tidak mentaati rambu lalu lintas, tidak memakai helm, tidak adanya surat izin dalam mengemudi kendaraan.

B. Saran

Dengan memperhatikan kesimpulan diatas dengan menganalisa hasil pembahasan pada bab sebelumnya maka penulis merasa perlu memberikan masukan sebagai berikut:

1. Pihak Polrestabes Unit Kecelakaan Lalu Lintas kota Makassar agar melakukan kesepakatan dalam membentuk hubungan kerjasama dan penyuluhan rutin dalam proses advokasi dengan pemerintah, PT Jasa Raharja, dan masyarakat.
2. Perlu Polrestabes Unit Kecelakaan Lalu Lintas dan PT Jasa Raharja menjalin kerja sama secara terus menerus dalam melakukan penanganan kecelakaan dalam pemberian bantuan santunan bagi masyarakat.
3. Pihak masyarakat harus menjaga ketertiban dan keamanan lalu lintas untuk mengurangi kecelakaan lalu lintas karena membawa manfaat yang baik terhadap masyarakat dan lingkungan.

DAFTAR PUSTAKA.

- Abdul Wahab, Solichin. 2014. *Analisis Kebijakan Dari Formulasi ke Penyusunan Model-Model Implementasi Kebijakan*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Anderson, James E. 2003. *Public Policymaking*. Fifth. USA: Houghton Mifflin Company.
- Anggara, Sahya. 2012. *Ilmu Administrasi Negara*. Bandung: Pustaka setia.
- Bridgman, Peter dan Glyn Davis (2004), *The Australian Policy Handbook*, Crows Nest: Allen and Unwin.
- Dunn, William N. 2001. *Pengantar Analisis Kebijakan Publik*. Edisi 2. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Dye, Thomas R. 1972. *Understanding Public Policy*. New Jersey: Prentice Hall.
- Friederick, Carl J. 1963. *Man and His Government*. New York, McGraw. Hill.
- Hartono, Sri Redjeki. 2001. *Hukum Asuransi dan Perusahaan Asuransi*. Jakarta: Sinar Grafika.
- Hasrul Hanif dan Rachmad Gustomy. “*Strategi dan Teknik Advokasi berbasis jejaring*”. dalam Sigit Pamungkas (ed), *Advokasi Berbasis Jejaring. Research Centre For Politics and Government (Polgov)*. Yogyakarta.
- Islamy, M Irfan. 2003. *Prinsip-prinsip Perumusan Kebijaksanaan Negara*. Jakarta: Bumi Aksara
- John Hopkins. *University/ Center of Communication Program*. (2000). “A” *Frame For Advocacy*, JHU/CCP, US.

- Kuypers.A (2009) *Depression and Type D Personality Represent Different Forms of Distress in The Myocardial Infarction and Depression-intervention Trial (MIND-IT)*. Psycol.
- Mansour Fakhri & Toto Rahardjo. 2016. *Mengubah Kebijakan Publik: Panduan Pelatihan Advokasi* INSISTPress. Yogyakarta.
- Miller, Valerie dan Covey, Jane. 2005. *Pedoman Advokasi Perencanaan, Tindakan dan Refleksi*, Tifa. Jakarta.
- Moeljatno, 1996. *Kitab Undang-Undang Hukum Pidana*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Mona. 2015. *Undang-undang Republik Indonesia No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas & Angkutan Jalan*, Yogyakarta: Pustaka Mahardika.
- Mulyana, Deddy. 2009. *Ilmu Komunikasi suatu pengantar*. Bandung : Remaja Rosdakarya.
- Naihasya, Syahrir. 2006. *Kebijakan Publik Menanggapi Masyarakat Madani*. Yogyakarta: Mida Pustaka
- Pedoman Penulisan Proposal Penelitian dan Skripsi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Makassar 2016.
- Siagian, P. Sondang. 2008. *Administrasi Pembangunan, Konsep, Dimensi dan Strateginya*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Suharto, Edi. PhD. 2008. *Analisis Kebijakan Publik*. Bandung: Alfabeta.
- Wayne, Parson. 2006. *Public policy: Pengantar teori dan praktek Analisis Kebijakan*. Jakarta: Kencana Prenada Media Group.

Zastrow, C. 1982. *Intrudocion to social welfare: institusions, social problem, services and curret issue*. New Jersey: The Dorsey Press.

Dokumen-dokumen

Pemerintah Republik Indonesia, 2009. *Undang- Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan*, Jakarta

Peraturan Menteri Keuangan RI Nomor 36/PMK.010/2008, tentang Besar Santunan Dan Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan

Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia No.415/KMK.06/2001 tentang penetapan santunan dan iuran dana pertanggung jawaban kecelakaan. Di Jakarta Tanggal 17 juli 2001

Pasal 236 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.



Lembaga Unit Pelayanan Penanganan Kecelakaan lalu lintas Kota Makassar .



Penanggung Jawab Unit Kecelakaan Lalu Lintas



Anggota Polisi



Tokoh Masyarakat

RIWAYAT HIDUP



Nama lengkap Nirmayanti Hakim, disapa Nirma. Lahir pada tanggal 20 september 1995 di songkolo, gowa, Sulawesi selatan. Anak pertama dari 3 bersaudara yang merupakan anak dari pasangan suami istri Abd. Hakim dan Bidasari.

Penulis memasuki pendidikan pertama selama enam tahun di SD INPRES BORONGKALUKU Kelurahan Bontomanai Kecamatan Bontomarannu Kabupataen Gowa dan selesai pada tahun 2007. Pada tahun yang sama, penulis melanjutkan pendidikan Madrasah Tsanawiyah Negeri. Balang-balang. Balang-balang Kabupaten Gowa dan selesai pada tahun 2010. Pada tahun yang sama, penulis melanjutkan tingkat menengah atas di SMK.Negeri 01 Somba Opu Kabupaten Gowa dan selesai pada tahun 2013. Kemudian penulis melanjutkan pendidikan kejenjang perguruan tinggi di Universitas Muhammadiyah Makassar (Unismuh), pada fakultas ilmu sosial dan ilmu politik dengan program studi ilmu Administrasi Negara. Penulis sangat bersyukur karena telah diberikan kesempatan untuk menambah ilmu pengetahuan yang nantinya dapat diamankan dan memberi manfaat.

Berkat Allah SWT dan iringan doa dari kedua orang tua yang sedang perjuangan panjang. Penulis dalam mengikuti pendidikan di perguruan tinggi dapat berhasil dengan seterusnya skripsi ini yang berjudul “Advokasi Kecelakaan Lalu Lintas di Kota Makassar”.

