

**LAPORAN
KULIAH KERJA LAPANGAN
DI
SATUAN LALU LINTAS KEPOLISIAN RESOR KOTA BESAR
(SATLANTAS POLRESTABES) KOTA MEDAN
(SUB BIDANG MIN LAKA)**



Oleh :

NAMA : INDAH MONIKA RAHMADANI

NPM : 158520011

**PROGRAM STUDI ADMINISTRASI PUBLIK
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS MEDAN AREA
MEDAN
2018**

LAPORAN
KULIAH KERJA LAPANGAN
DI
SATUAN LALU LINTAS KEPOLISIAN RESOR KOTA BESAR
(SATLANTAS POLRESTABES) KOTA MEDAN

(SUB BIDANG MIN LAKA)

see with di jilid



Oleh :

NAMA : INDAH MONIKA RAHMADANI

NPM : 158520011

PROGRAM STUDI ADMINISTRASI PUBLIK
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS MEDAN AREA
MEDAN
2018

LEMBAR PENGESAHAN

Judul KKL :KECELAKAAN LALU LINTAS DI KARENAKAN FAKTOR
KELALAIAN PENGENDARA
Nama : INDAH MONIKA RAHMADANI
NPM : 158520011
Program Studi : ADMINISTRASI PUBLIK
Fakultas : ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

Mengesahkan

Medan, 7 September 2018

Mahasiswa Pelaksana KKL





(Indah Monika Rahmadani)

Dosen Pembimbing Lapangan



(Drs. H. Irwan Nst, S.Pd., M.AP)

Wakil Dekan I

(Beby Masitho Batubara, S.Sos., M.AP)

Ketua Prodi Administrasi Publik



(Dra. Rosmala Dewi., M.Pd)

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadiran Allah SWT yang selalu melimpahkan rahmat dan hidayahNya. Dengan rahmatnya pula penulis mampu untuk menyelesaikan penulisan laporan KKL. Dengan adanya kegiatan KKL ini, mahasiswa diharapkan akan mampu meningkatkan pengetahuan, pengalaman, kemampuan, serta keterampilan yang mungkin tidak diperoleh dari pendidikan formal dikampus. Karena kegiatan KKL ini merupakan salah satu bentuk penerapan teori yang telah mahasiswa dapatkan dari kegiatan perkuliahan dalam praktik kehidupan di dunia kerja yang sebenarnya. Selain itu, mahasiswa dapat mengetahui, memahami serta menganalisis gejala-gejala atau fenomena yang terjadi secara langsung di dalam dunia kerja yang berkaitan dengan administrasi publik pada khususnya

Di dalam kegiatan KKL ini, mahasiswa juga dipancing untuk dapat mengembangkan pola pikir yang kreatif, penuh inisiatif, bertanggung jawab, dan juga tanggapan atas segala permasalahan yang ada. Sehingga kegiatan KKL ini dapat dijadikan sebagai bekal mahasiswa, dan merupakan pijakan awal bagi mahasiswa untuk selanjutnya melangkah lebih jauh lagi kedalam dunia kerja yang nyata. Esensi yang ingin dituangkan disini adalah bagaimna menyiapkan mahasiswa sedini mungkin dengan berbagai pengetahuan serta kemampuan dalam rangka mewujudkan mahasiswa yang kompeten, baik dari sisi *brain*, *skill* maupun *behavior*.

Penulis menyadari bahwa laporan KKL ini masih jauh dari kata sempurna. Terlebih jika tanpa bantuan, bimbingan, serta doa dan semangat dari semua pihak yang turut mewarnai di dalam proses penyusunan laporan ini. Penulis hanya mampu mengucapkan terima kasih atas semua yang telah di berikan kepada penulis. Penulis hanyalah manusia biasa yang tidak pernah luput dari kesalahan. Oleh karena itu, penulis sangat mengharapkan saran dan kritik yang membangun sebagai pembelajaran bagi penulis kedepannya.

Medan 15 September 2018

Penulis

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGESAHAN	ii
KATA PENGANTAR	iii
DAFTAR ISI	iv
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Pelaksanaan KKL	1
B. Tujuan Pelaksanaan KKL	2
C. Alasan Pemilihan Lokasi KKL	3
BAB II KAJIAN TEORI	4
A. Pengertian teori kecelakaan	4
B. Pengertian kecelakaan lalu lintas	5
C. Pengertian lalu lintas	5
D. Faktor penyebab kecelakaan lalu lintas	5
BAB III DESKRIPSI LOKASI	9
A. Sejarah Singkat	9
B. Struktur Organisasi	13
BAB IV PEMBAHASAN	14
A. Jenis Kegiatan KKL	14
B. Kegiatan Selama KKL	15
C. Analisis Pelaksanaan Kegiatan	18
BAB V PENUTUP	21
A. Kesimpulan	21
B. Saran	22
LAMPIRAN	
▪ Dokumentasi (Foto)	
▪ Laporan Catatan Kegiatan Harian KKL	

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Pelaksanaan Kuliah Kerja Lapangan (KKL)

Kuliah Kerja Lapangan (KKL) Universitas Medan Area merupakan agenda bagi para mahasiswa tingkat di semester VI Dalam meningkatkan kemampuan siswa yang nantinya akan memasuki dunia kerja maka Universitas Medan Area sebagai lembaga yang menyelenggarakan pendidikan tingkat tinggi berusaha meningkatkan kualitas mahasiswanya. Khususnya Fakultas ISIPOL dengan Jurusan Administrasi Publik sangat mendorong mahasiswanya untuk meningkatkan kualitas pengetahuannya melalui KKL atau magang yaitu sebagai wadah mahasiswa untuk mengaplikasikan teori-teori yang telah diperoleh di bangku kuliah kedalam praktek. Selain dari itu magang sangat bermanfaat bagi mahasiswa karena selain mempraktekkan teori yang telah diperoleh mahasiswa juga bertambah pengetahuan khususnya dalam menyelenggarakan tugas suatu instansi yang berkaitan dengan Ilmu Administrasi Publik.

Mahasiswa dapat mengamati secara langsung kegiatan atau tugas dari pegawai instansi pemerintah, dari situ mahasiswa akan mengetahui secara garis besar bagaimana gambaran dunia kerja sebenarnya sehingga nantinya Mahasiswa dapat mempersiapkan apa saja yang dibutuhkan sebelum terjun ke dalam dunia kerja yang sebenarnya. Mahasiswa dapat meningkatkan kompetensi, tidak hanya dalam hal keilmuan, tetapi juga dalam hal kemampuan (*skill*).

Dalam kegiatan magang kali ini penulis memilih lokasi di SATLANTAS POLRESTABES KOTA MEDAN, karena ingin mengetahui tata cara penanganan lalu lintas unit LAKA dan agar dapat memahami program apa saja yang telah di laksanakan oleh pihak SATLANTAS POLRESTABES KOTA MEDAN. Selain dari itu penulis juga ingin mengetahui pengaruh dari kepemimpinan dan manajemen kepegawaian mencapai efektifan dan produktivitas kerja.

B. Tujuan Pelaksanaan KKL

1. Agar mendapatkan pengalaman kerja yang relevan sekaligus media adaptasi/pengenalan terhadap lingkungan kerja sebelum terjun kedua kerja yang sesungguhnya.
2. Untuk mengenal dan mempelajari tentang permasalahan-permasalahan yang terjadi di dunia kerja, dan kemudian berusaha mencari penyelesaiannya berdasarkan ilmu yang didapat di bangku kuliah.
3. Mempersiapkan dan melatih profesionalisme di bidang Administrasi Publik yang merupakan disiplin ilmu yang menjadi ujung tombak pemerintahan di dalam pelayanan masyarakat.
4. Meningkatkan pengetahuan, kemampuan serta keterampilan, praktis dan sistematis dalam mempersiapkan calon sarjana Ilmu Administrasi Publik.
5. Membina hubungan antara perguruan tinggi dengan berbagai instansi, lembaga pemerintah dan swasta untuk bersama-sama mengembangkan dan menerapkan Ilmu pengetahuan dan teknologi.
6. Mendapatkan masukan guna umpan balik dalam usaha penyempurnaan kurikulum yang sesuai dengan tuntutan dunia industri dan masyarakat.

C. Alasan pemilihan lokasi KKL

Satuan Lalu Lintas Kepolisian Resor Kota Besar (SATLANTAS POLRESTABES) merupakan suatu kantor atau instansi yang mempunyai tugas wewenang dan tanggung jawab untuk menyelenggarakan kegiatan lalu lintas yang meliputi pendidikan masyarakat lalu lintas (Dikmaslantas), penegakan hukum, pengkajian masalah lalu lintas, administrasi regident pengemudi serta kendaraan bermotor, melaksanakan patroli jalan raya antar wilayah serta menjamin kamseltibcarlantas(keamanan, keselamatan ketertiban, dan kelancaran lalu lintas). Maka dari pada itu penulis menyakini Satuan Lalu Lintas Kepolisian Resor Kota Besar (SATLANTAS POLRESTABES) sebagai tempat yang tepat untuk mengaplikasikan semua teori yang telah dipelajari di bangku kuliah, serta mengasah kemampuan agar nantinya mampu bersaing di dunia kerja. Mengembangkan keterampilan dan memperluas wawasan di bidang administrasi publik.

BAB II

KAJIAN TEORI

A. Pengertian Teori Kecelakaan

Kecelakaan lalu lintas menurut Pasal 1 angka 24 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan 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. Dalam pengertian kecelakaan lalu lintas tersebut mengidentifikasi bahwa peristiwa kecelakaan lalu lintas adalah peristiwa yang tidak diduga dan tidak disengaja, oleh karena adanya unsur tidak diduga dan tidak disengaja, maka dapat diartikan dengan kelalaian (*kealpaan – culpa*).

Ada beberapa faktor yang menjadi penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas, yaitu:

1. “Kelalaian, pengguna jalan, misalnya : menggunakan telepon genggam ketika mengemudi, kondisi tubuh letih dan mengantuk, mengendarai kendaraan dalam keadaan mabuk, kurangnya pemahaman terhadap rambu-rambu lalu lintas, dan sebagainya;
2. Ketidaklayakan kendaraan, misalnya : kendaraan dengan modifikasi yang tidak standard, rem blong, kondisi ban yang sudah tidak layak pakai, batas muatan yang melebihi batas angkut kendaraan, dan sebagainya;
3. Ketidaklayakan jalan dan/atau lingkungan, misalnya : kondisi jalan yang berlubang, kurangnya pemasangan rambu-rambu lalu lintas.

Defenisi kecelakaan menurut peraturan pemerintah pada Nomor : 43 tahun 1993 pasal 93 tentang prasarana dan lalu lintas jalan adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pemakaian jalan lainnya, mengakibatkan korban manusia atau kerugian harta benda. Korban kecelakaan lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam hal ini adalah terbagi menjadi 3(tiga), yaitu: korban mati, korban luka berat dan korban luka ringan.

B. Pengertian Kecelakaan Lalu Lintas :

Kecelakaan (*accident*) adalah kejadian yang tak terduga dan tidak diharapkan (ismoyo Djati, 2001). Kecelakaan lalu lintas adalah kejadian dimana sebuah kendaraan bermotor tabrakan dengan benda lain dan menyebabkan kerusakan. Kadang kecelakaan ini dapat mengakibatkan luka-luka atau kematian manusia atau binatang. Kecelakaan lalu lintas menelan korban jiwa sekitar 1,2 juta manusia setiap tahunnya menurut WHO.

Menurut F.D. Hobbs Kartika (2009:34) mengungkapkan kecelakaan lalu lintas merupakan kejadian yang sulit diprediksi kapan dan dimana terjadinya. Kecelakaan tidak hanya trauma, cedera, ataupun kecacatan tetapi juga kematian. Kasus kecelakaan sulit diminimalisasi dan cenderung meningkat seiring pertambahan panjang jalan dan banyaknya pergerakan dari kendaraan.

C. Pengertian Lalu Lintas :

Menurut Pasal 1 ayat (2) UU Nomor 22 tahun 2009 tentang Undang-undang Lalu lintas dan Angkutan Jalan, dinyatakan bahwa lalu lintas adalah gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan. Sedangkan ruang lalu lintas jalan sesuai dengan Pasal 1 ayat (11) adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah kendaraan, orang dan atau barang yang berupa jalan dan fasilitas pendukung.

D. Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas

Kecelakaan lalu lintas adalah peristiwa terjadinya tabrakan antara kendaraan bermotor (roda dua,roda empat atau lebih) dengan kendaraan motor lainnya atau dengan benda lainnya yang ada di jalan. Kecelakaan lalu lintas mengakibatkan kerusakan yang di alami kendaraan yang bertabrakan. Kerusakan yang ditimbulkannya bergantung pada kerasnya benturan dan kecepatan kendaraan.

- Ada 4 faktor kecelakaan lalu lintas yaitu:
 1. faktor manusia yaitu merupakan faktor yang paling dominan dalam sebuah peristiwa kecelakaan lalu lintas. Sebagian besar kejadian kecelakaan diawali dengan pelanggaran rambu-rambu lalu lintas. Pelanggaran rambu-rambu lalu lintas ini bisa terjadi karena sengaja melanggar peraturan, ketidaktahuan atau tidak adanya kesadaran terhadap arti aturan yang berlaku ataupun tidak melihat ketentuan yang diberlakukan dalam berkendara. Dan tidak sedikit jumlah kecelakaan yang terjadi di jalan raya diakibatkan

kondisi pengemudi mengantuk bahkan mabuk sehingga mudah terpancing oleh ulah pengguna jalan lainnya.

2. Faktor kendaraan yaitu kecelakaan lalu lintas pun tidak lepas dari faktor kendaraan. Yang mengakibatkan sering terjadinya kecelakaan antara seperti ban pecah, rem tidak berfungsi sebagaimana seharusnya (rem blong), peralatan yang sudah seharusnya diganti dan berbagai penyebab lainnya. Keseluruhan faktor kendaraan yang berimplikasi terhadap kecelakaan sangat berhubungan dengan teknologi yang digunakan dan perawatan yang dilakukan terhadap kendaraan.
3. Faktor jalan yaitu sebagaimana sarana berlalu lintas terkait dengan kondisi permukaan jalan, pagar pengaman di daerah pegunungan, pagar pembatas di jalan raya, jarak pandang, dan pencahayaan ruas jalan. Jalan yang rusak atau bahkan berlubang sangat membahayakan para pemakai jalan, khususnya pemakai kendaraan roda dua alias sepeda motor.
4. Faktor cuaca yaitu faktor yang juga bisa mempengaruhi kecelakaan lalu lintas atau seperti cuaca yang buruk seperti hujan, yang mempengaruhi kinerja kendaraan, seperti jarak pengereman menjadi lebih jauh, jalan menjadi lebih licin, dan jarak pandang menjadi berkurang dan itu semua menjadi faktor penyebab kecelakaan lalu lintas.

Faktor kelalaian manusia

- Sering kali menjadi pemicu kecelakaan di jalanraya, untuk itu pembinaan kepada pengemudi harus dilakukan secara periodik “pengemudi harus mengetahui bagaimana seharusnya berkendara, di antaranya harus siap diri, siap kendaraan, dan siap mematuhi peraturan lalu lintas.
- Masih kurangnya ketaatan pengemudi dalam berlalu lintas dan mematuhi peraturan lalu lintas selama berkendara, membuat kecelakaan sering terjadi. Faktor utama yang sering menyebabkan kecelakaan baik roda dua maupun roda empat adalah kesalahan dari pengemudi itu sendiri. Sehingga, tidak hanya merugikan diri sendiri tetapi juga merugikan orang lain. Faktor utama dalam kecelakaan yang terjadi adalah human eror (kesalahan manusia) yaitu:
 1. Penyebabnya bisa karena mengantuk.

2. Pengemudi kehilangan konsentrasi (melakukan aktivitas lain sambil berkendara), Itu terjadi karena kesalahan dari pengemudi, baik tidak mematuhi peraturan lalu lintas hingga berkendara secara ugal-ugalan.

Menurut Warpani (2002:34), penyebab kecelakaan lalu lintas dapat dikelompokkan dalam empat unsur, yakni: manusia, kendaraan, jalan, dan cuaca / lingkungan. Sedangkan dasar teori kecelakaan lalu lintas ada pada model Matriks Haddon yang merupakan suatu model konseptual yang mengaplikasikan prinsip-prinsip kesehatan masyarakat untuk masalah kecelakaan lalu lintas.

Keseluruhan hal tersebut tercantum dalam satu undang-undang yang utuh yakni di dalam undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan. Undang-undang ini merevisi undang-undang Nomor 14 tahun 1992 tentang lalu lintas dan angkutan jalan karena sudah tidak sesuai lagi dengan perkembangan zaman, kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi, dan juga belum tertata dalam satu kesatuan sistem yang merupakan bagian dari transportasi secara keseluruhan. Dalam undang-undang ini juga diatur mengenai hak, kewajiban serta tanggung jawab para penyedia jasa terhadap kerugian pihak ketiga sebagai akibat dari penyelenggaraan angkutan jalan. Pasal 2 undang-undang Nomor 22 tahun 2009 menyatakan lalu lintas dan angkutan jalan diselenggarakan dengan memperhatikan.

- a. Asas transparan
- b. Asas akuntabel
- c. Asas berkelanjutan
- d. Asas partisipatif
- e. Asas bermanfaat
- f. Asas efisiensi dan efektif
- g. Asas seimbang
- h. Asas terpadu
- i. Asas mandiri

Pasal 3 undang-undang No. 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan menyatakan:

1. Terwujudnya pelayanan lalu lintas dan angkutan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan modal angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional,

memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa.

2. Terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa
3. Terwujudnya penegak hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Adapun penggolongan kecelakaan lalu lintas menurut undang-undang No. 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, kecelakaan lalu lintas digolongkan menjadi 3 bagian:

1. Kecelakaan lalu lintas ringan

Kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan kendaraan dan barang.

2. Kecelakaan lalu lintas sedang

Kecelakaan yang mengakibatkan luka ringan dan kerusakan kendaraan dan barang.

3. Kecelakaan lalu lintas berat

Kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia atau luka berat.

BAB III

DESKRIPSI LOKASI KKL

A. Sejarah Singkat

Kepolisian Resort Kota Besar (Polrestabes) Medan merupakan bagian dari kepolisian Republik Indonesia yang mana wilayah hukum mencakup seluruh kota Medan. Polrestabes Medan membawahi Kepolisian Sektor (Polsek) sebanyak 12 Polsek yaitu Polsek Medan Baru, Polsek Medan Timur, Polsek Medan Barat, Polsek Medan Area, Polsek Medan Kota, Polsek Sunggal, Polsek Deli Tua, Polsek Helvetia, Polsek Percut Sei Tuan, Polsek Patumbak, Polsek Pancur Batu dan Polsek Kutalimbaru. Sebelum berubah nama menjadi Polrestabes Medan nama yang digunakan ialah Kepolisian Resor Kota (Polresta) Medan. Perubahan nama tersebut tidak dapat dipisahkan dari unsur sejarah yang melekat terhadap Polrestabes Medan sebagai salah satu institusi penegakan hukum yang ada di Indonesia.

Sejarah perkembangan kepolisian di Kota Medan tak terlepas dari keberadaan penjajahan Belanda dan Jepang. Selain itu, tak terlepas pula dari sejarah perjuangan masyarakat kota Medan dalam melawan penjajahan Belanda maupun Jepang. Sejarah mencatat, Kepolisian Kota Besar Medan dan sekitarnya yang semula disebut sebagai Komtabes-21 MS terbentuk pada 1950. Terpilih sebagai Komtabes-21 MS yang pertama adalah Komisaris Polisi I R Djojodirdjo. Kemudian berturut turut nama nama pejabat selengkapanya, AKBP Hamzah, KP-I Sabaruddin, KP-I AJM Piter, KP-I Drs Ali Mursalin, KP-I Drs Sumarko, AKBP Drs Hadi Saputro, KP-I Drs Oetaryo Suryawinata, KP-I RM Srikendar, AKBP Drs Bismo Suyitno, AKBP Drs Sunarto, AKBP Slamet SP, Kolonel Polisi Mangku Harjo, Kolonel polisi Darwo Sugondo, Kolonel Drs Suhardi, Kolonel Polisi Drs Gandi, Kolonel Polisi Drs Muharsipin, Kolonel Polisi Drs I.K.Ratta, Kolonel Polisi Drs H Sofjan Jacob, Kolonel Polisi Drs Dewa Astika, Kolonel Polisi Drs Chairuddin Ismail, Kolonel Polisi Drs M.D.Primanto, Kolonel Polisi Drs Nono Supriono, Sunior Super Intenden/Kolonel Polisi Drs H.Hasyim Irianto,SH, Komisaris Besar Polisi Drs H Badrodin Haiti. Komisaris Besar Polisi Drs Bagus Kurniawan,SH, Kolonel Polisi Drs H Irawan Dahlan, Komisaris Besar Polisi Drs H Bambang Sukamto,SH, Komisaris Besar Polisi Drs H Aton Suhartono, Komisaris Besar Polisi Drs Imam Margono, Komisaris Besar Polisi Tagam Sinaga,SH, Komisaris Polisi H Monang Situmorang,SH,MSi, Komisaris Polisi

Nico Afinta,SH.SIK,MH dan kini Komisari Besar Polisi H Mardiaz Kusin Dwihananto,SIK,M.Hum tercatat sebagai pejabat ke 34.

Sejak tahun 1985 sampai tahun 1996 sebutannya berubah lagi menjadi Poltabes MS (Poltabes Medan dan Sekitarnya) Sebelas tahun kemudian, pada tahun 1996, semasa Kapoltabes Medan dijabat Kolonel Polisi Drs H Chairuddin Ismail istilah Poltabes MS tidak digunakan lagi. Sebagai gantinya disebut Poltabes Medan saja. Sebutan itu hanya bertahan sekitar setahun saja, sebab pada pertengahan 1997 saat Kapoltabes Medan dijabat Kolonel Polisi Drs MD Primanto, Kapolri Jenderal Drs Dibyو Widodo melakukan kunjungan kerja ke Mapoltabes Medan. Dalam sambutan lisannya saat apel di Mapoltabes, Kapolri menegaskan bahwa sebutan “Poltabes Medan dan Sekitarnya” mengandung makna penting. Sebab, sebagian wilayah hukum yang menjadi tanggung jawab Poltabes Medan adalah wilayah Pemerintahan Daerah Kabupaten Deli Serdang. Selain itu sebutan tersebut juga mengandung nilai historis. Dibyو Widodo sendiri pernah menjabat sebagai Kasat Serse di Poltabes MS. Akhirnya, sebutan Poltabes MS digunakan lagi sampai tahun 2010 berubah nama menjadi Polresta Medan. Sejak 1 Juli 2010 sebutannya Polresta Medan (Kepolisian Resort Kota Medan) dipimpin oleh Kombes Pol Tagam Sinaga, SH Sebagai Anak Daerah yang pertama memimpin Polresta Medan. Tagam bertekad menjadikan Mapolresta Medan menjadi markas yang bersih, indah dan membanggakan. Dia memulai tugasnya dengan melakukan renovasi besar besaran di kantornya dan semua Satuan Fungsi serta Bagian yang ada di Mapolres. Sedikitnya menelan biaya kurang lebih 2 Milyar. Obsesinya mewujudkan markas yang bersih indah dan nyaman, kini terwujud.

Setelah itu Kombes Pol Monang Situmorang,SH,MH menjadi Kapolresta Medan menggantikan Tagam Sinaga. Monang tercatat sebagai Putra daerah kedua yang menjadi pimpinan tertinggi di Polresta Medan. Kombes Nico Afinta Karo karo Sukapiring,SIK.SH.MH yang kemudian menggantikan Monang Situmorang, Nico menjabat sekitar 2 tahun di dampingi AKBP Yusuf Hondawantri Naibaho,SH,MSi. Sekarang Kombes Pol H Mardiaz Kusin Dwihananto,SIK,M.Hum mulai 18 Juni 2015 hingga kini menjabat Kapolresta Medan didampingi Wakapolresta AKBP Mahedi Surindra,SH,SIK dan Kabag Ops Kompol Herwinsyah Putra,SH,MSi. Upaya pihak Polresta Medan melakukan persiapan dan membuat telaahan staf kepada Pimpinan Polri, mengusulkan Polresta Medan Menjadi Polrestabes Medan akhirnya di kabulkan. Status Polresta Medan resmi berubah menjadi Polrestabes Medan sesuai surat

Keputusan Kapolri Jenderal Polisi Drs H. Tito Karnavian, MA, PhD nomor : ST/2325/ /IX / 2016: tanggal 23 September 2016. Dalam surat keputusan tersebut Kapolri tetap menunjuk Kombes Pol H Mardiaz Kusin Dwihananto,SIK,M.Hum menjabat Kapolrestabes Medan dan AKBP Mahedi Surindra,SH,SIK menjabat Wakapolrestabes Medan.

Upacara peresmian kenaikan status Polresta Medan menjadi Polresta Medan di gelar besar besaran, bertindak selaku Inspektur Upacara ialah Gubernur Sumatera Utara Ir H T Erry Nuradi,MSi ditandai dengan penyerahan surat Keputusan Kapolri dan penyematan tanda kewilayahan Polrestabes Medan di lengan Kiri Kapolrestabes Medan Kombes Pol H Mardiaz Kusin Dwihananto,SIK,M.Hum. Gubernur dalam pengukuhan itu membacakan sambutan tertulis Kapolda Sumut Irjen Pol Drs Raden Budi Winarso dan memberikan ucapan selanat, semoga Polrestabes Medan lebih baik dimasa depan. Upacara dihadiri Waka Polda Sumut Brigjen Pol Drs Adhi Prawoto,SH, Para Pejabat Utama Polda Sumut, Walikota Medan Drs T.Dzulmi Eldin MSi , Dandim 0201/BS Kolonel Inf Ridwan Maulana, SH, Para Kagab, kasat dan Kapolsek sejawaran, dan Ketua Cabang Bhayangkari Kota Medan Nyonya Hj Tasha Mardiaz serta pengurus Bhayangkari Ranting Polsek sejawaran. Kapolrestabes Medan ketika dikonfirmasi peningkatan status menjadi Polrestabes mengatakan, pertama tentunya mengucapkan terima kasih serta syukur karena peningkatan status ini mencerminkan kepercayaan dari Bapak Kapolri selaku pimpinan tertinggi Polri serta kepercayaan dari masyarakat Kota Medan. Alih status ini tentunya diharapkan akan meningkatkan profesionalisme seluruh personel Polrestabes Medan dalam rangka melayani masyarakat yang berada di wilayah hukumnya dan dengan alih status ini dibarengi juga dengan peningkatan sumber daya manusia serta sarana prasana yang dimiliki. Sampai saat ini Polrestabes Medan memiliki 12 Polsek dengan kategori 11 Polsek tipe Urban yaitu Polsek Medan Area, Medan Kota, Medan Baru, Medan Barat, Medan Timur, Medan Helvetia, Percut Sei Tuan, Patumbak, Sunggal, Deli Tua, Pancur Batu dan 1 Polsek Tipe Rural yakni Polsek Kutalimbaru sehingga masih ada polsek yang melayani lebih dari 1 Kecamatan. Ke depan perlu adanya Kebijakan Pimpinan untuk menambah jumlah Kepolisian Sektor sesuai dengan jumlah kecamatan yang ada. Ratio polri di Polrestabes Medan yang 1: 1500 itu hanya mengacu kepada jumlah penduduk yang tercatat di Disdukcapil, sedangkan di kota Medan ini banyak masyarakat yang beraktivitas baik dari luar Prov maupun luar Kota/ Kab sehingga dapat diprediksi bahwa penduduk di kota Medan hampir capai 5,5 juta jiwa. Namun, demikian

Polrestabes Medan tetap meningkatkan pelayanan publik dengan memanfaatkan sumber daya manusia yang ada dan mengacu pada selektif prioritas.

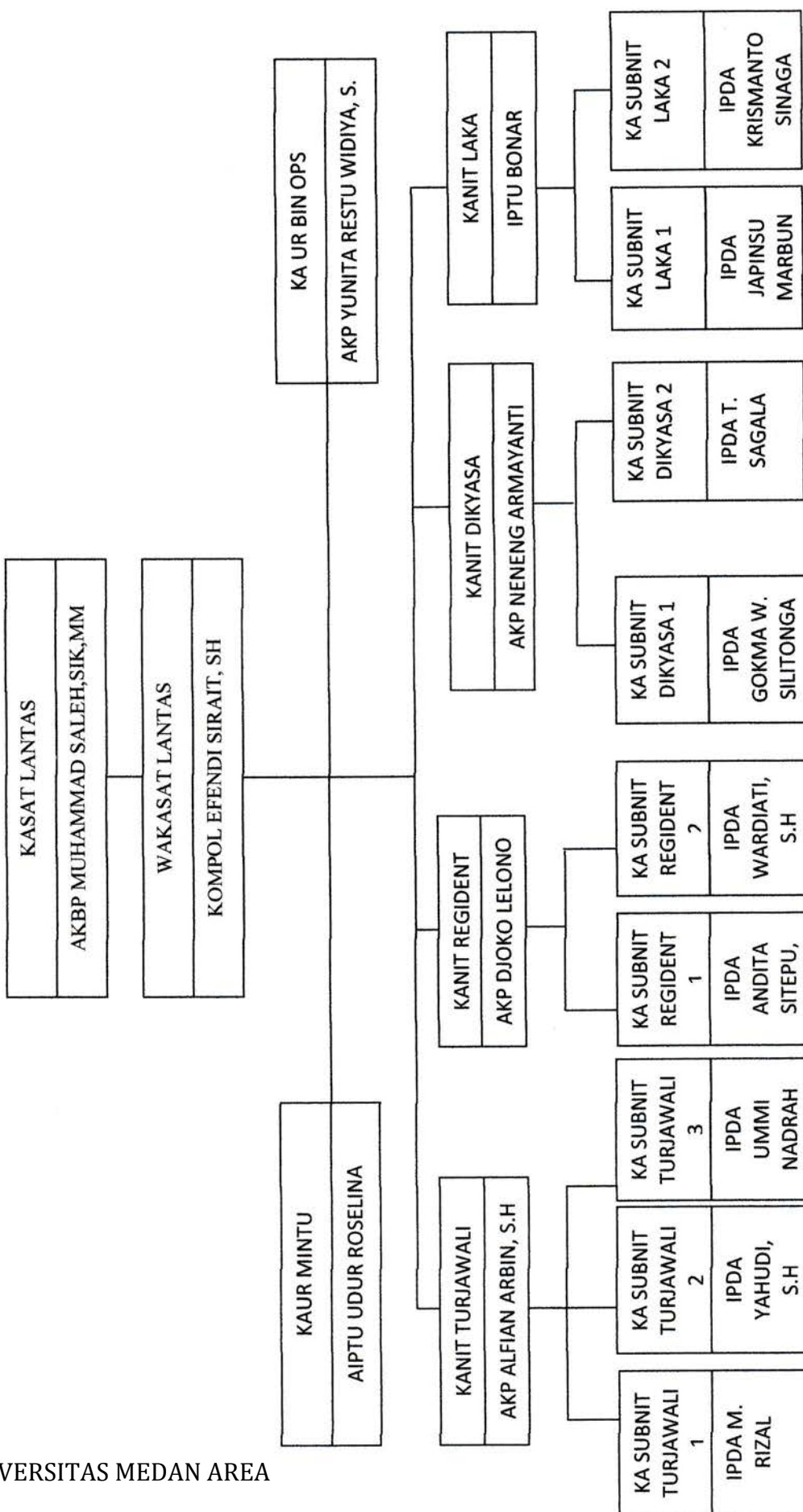
VISI

1. Professional: Meningkatkan kompetensi SDM Polri yang semakin berkualitas melalui peningkatan kapasitas pendidikan dan pelatihan, serta melakukan pola-pola pemolisian berdasarkan prosedur baku yang sudah dipahami, dilaksanakan, dan dapat diukur keberhasilannya.
2. Modern: Melakukan modernisasi dalam layanan publik yang didukung teknologi sehingga semakin mudah dan cepat diakses oleh masyarakat, termasuk pemenuhan kebutuhan Almatsus dan Alpakam yang makin modern.
3. Terpercaya: Melakukan reformasi internal menuju Polri yang bersih dan bebas dari KKN, guna terwujudnya penegakan hukum yang obyektif, transparan, akuntabel, dan berkeadilan.

MISI

1. Berupaya melanjutkan reformasi internal Polri
2. Mewujudkan organisasi dan postur Polri yang ideal dengan di dukung sarana dan prasarana kepolisian yang modern.
3. Mewujudkan pemberdayaan kualitas sumber daya manusia Polri yang profesional dan kompeten, yang menjunjung etika dan HAM.
4. Peningkatan kesejahteraan anggota Polri.
5. Meningkatkan kualitas pelayanan prima dan kepercayaan publik kepada kepolisian RI.
6. Memperkuat kemampuan pencegahan kejahatan dan deteksi dini berlandaskan prinsip pemolisian proaktif dan pemolisian yang berorientasi pada penyelesaian akar masalah.
7. Meningkatkan Harkamtibmas dengan mengikutsertakan publik melalui sinergitas polisional.
8. Mewujudkan penegakan hukum yang profesional, berkeadilan menjunjung tinggi HAM dan anti KKN.

STRUKTUR ORGANISASI SAT LANTAS POLRESTABES MEDAN



MEDAN, 15 AGUSTUS 2018
KEPALA SATUAN LALU LINTAS

MUHAMMAD SALEH, SIK., MM
AJUN KOMISARIS BESAR POLISI NRP 78081566

BAB IV

PEMBAHASAN

A. Jenis Kegiatan KKL

Jenis kegiatan selama KKL di SATLANTAS POLRESTABES MEDAN, penulis mengerjakan/ mengetik laporan laka lantas di ruangan MIN LAKA. Sebelum memulai kegiatan KKL di kantor SATLANTAS POLRESTABES MEDAN, penulis ditempatkan di bagian ruang MIN LAKA (bagian dimana masyarakat melaporkan kejadian laka lantas). pengarahannya yang diberikan kepada penulis meliputi jadwal kerja, seragam kerja (berpenampilan yang sopan, menarik, dan rapi), penempatan bagian dan bimbingan penulis serta menekankan kepada mahasiswa KKL untuk bersikap disiplin baik dalam hal waktu maupun dalam melakukan segala tugas yang diberikan oleh atasan atau pegawai yang ada di masing-masing bagian.

Pelaksanaan KKL di SATLANTAS POLRESTABES MEDAN bertempat di jalan HM, Said No. 1 Medan yang dilaksanakan selama 1 (satu) Bulan. Pelaksanaan KKL di mulai tanggal 01 agustus 2018 sampai dengan 31 agustus 2018. “ **Selama KKL Penulis Ditempatkan Pada Bagian Min Laka**”. Jadwal jam kerja di kantor SATLANTAS POLRESTABES MEDAN :

- a. Jam masuk 08.00 sampai dengan 12.00 WIB
- b. Jam istirahat 14.00 sampai dengan 16.00 WIB

B. Kegiatan Selama KKL

➤ 1 Agustus 2018, Bertemu Staf KA UR BIN OPS, Deberitahukan Letak Dan Tugas Sesuai Dengan Bidang Dan Perkenalan Dengan Pegawai Min Laka

Pada hari pertama, penulis bertemu dengan pagawai Min Laka setelah itu penulis diberitahukan letak dan tugas sesuai dengan bidang, penulis ditempatkan di bagian Min Laka untuk menangani apabila dari masyarakat ada yang mengalami Laka Lantas. Saat di dalam ruangan Min Laka penulis diberi arahan dan diperkenalkan dengan ketua, KA UR BIN OPS Staf/pegawai di satlantas poltabes medan. Disana penulis diberi pekrjaan untuk merapikan berkas atau dokumen yang ada di atas meja.

➤ 2 Agustus 2018 Menangani Atau Mengetik Laporan Laka Lantas Dan Menyusun Faktur Keuangan Laka Lantas

Besoknya, penulis diberikan pekerjaan untuk mengetik laporan Laka Lantas dan menyusun bon faktur keuangan Laka Lantas

➤ 3 Agustus 2018 Mengetik Laporan Laka Lantas

Penulis diberikan pekerjaan untuk mengetik laporan Laka Lantas

➤ 4 Agustus 2018 Menyusun Laporan Polisi (LP), Tentang Penerimaan Uang Saku Dan Uang Makan Lidik Laka

Penulis diberikan pekerjaan untuk merapikan laporan polisi tentang penerimaan uang saku lidik laka

➤ 6 Agustus 2018 Membantu Mengetik Laporan Polisi Tentang Kejadian Laka Lantas

Penulis diberikana pekerjaan untuk mengetik laporan polisi

➤ 7 agustus 2018 mengetik laporan polisi (LP)

Penulis diberikan pekerjaan untuk membantu mengetik laporan Laka Lantas

- **8 Agustus 2018 Menyusun Laporan Polisi (LP), Tentang Penerimaan Uang Saku Dan Uang Makan Lidik Laka**
Penulis diberikan pekerjaan untuk merapikan laporan polisi tentang penerimaan uang saku lidik laka
- **9 Agustus 2018 Menyusun Laporan Polisi (LP), Tentang Penerimaan Uang Saku Dan Uang Makan Lidik Laka**
Penulis diberikan pekerjaan untuk merapikan laporan polisi tentang penerimaan uang saku lidik laka
- **13 Agustus 2018 menyusun daftar normatif penerimaan uang saku dan uang makan lidik laka**
Membantu menyusun daftar normatif uang masuk polisi lidik laka
- **14 Agustus 2018 menggandakan salinan putusan perkara pidana biasa**
Membantu pegawai min laka untuk menggandakan putusan perkara pidana biasa
- **16 Agustus 2018 Menyusun Laporan Polisi (LP), Tentang Penerimaan Uang Saku Dan Uang Makan Lidik Laka**
Penulis diberikan pekerjaan untuk merapikan laporan polisi tentang penerimaan uang saku lidik laka
- **20 agustus 2018 mengetik laporan polisi (LP)**
Penulis diberikan pekerjaan untuk membantu mengetik laporan Laka Lantas
- **21 Agustus 2018 Menyusun Laporan Polisi (LP), Tentang Penerimaan Uang Saku Dan Uang Makan Lidik Laka**
Penulis diberikan pekerjaan untuk merapikan laporan polisi tentang penerimaan uang saku lidik laka

- **23 Agustus 2018 Menyusun Laporan Polisi (LP), Tentang Penerimaan Uang Saku Dan Uang Makan Lidik Laka**
Penulis diberikan pekerjaan untuk merapikan laporan polisi tentang penerimaan uang saku lidik laka
- **24 Agustus 2018 Menyusun Laporan Polisi (LP), Tentang Penerimaan Uang Saku Dan Uang Makan Lidik Laka**
Penulis diberikan pekerjaan untuk merapikan laporan polisi tentang penerimaan uang saku lidik laka
- **27 Agustus 2018 Menyusun Laporan Polisi (LP), Tentang Penerimaan Uang Saku Dan Uang Makan Lidik Laka**
Penulis diberikan pekerjaan untuk merapikan laporan polisi tentang penerimaan uang saku lidik laka
- **28 Agustus 2018 Menyusun Laporan Polisi (LP), Tentang Penerimaan Uang Saku Dan Uang Makan Lidik Laka**
Penulis diberikan pekerjaan untuk merapikan laporan polisi tentang penerimaan uang saku lidik laka
- **29 Agustus 2018 menyusun daftar normatif penerimaan uang saku dan uang makan lidik laka**
Membantu menyusun daftar normatif uang masuk polisi lidik laka
- **30 agustus 2018 mengetik laporan polisi (LP)**
Penulis diberikan pekerjaan untuk membantu mengetik laporan Laka Lantas
- **31 Agustus 2018 Menyusun Laporan Polisi (LP), Tentang Penerimaan Uang Saku Dan Uang Makan Lidik Laka**
Penulis diberikan pekerjaan untuk merapikan laporan polisi tentang penerimaan uang saku lidik laka

C. Analisis Pelaksanaan Kegiatan

Analisis adalah aktivitas yang memuat sejumlah kegiatan seperti mengurai, membedakan, memilih sesuatu untuk di golongankan dan di kelompokkan kembali menurut kriteria tertentu kemudian dicari kaitannya dan ditafsirkan maknanya.

Berdasarkan pengertian analisis diatas maka penulis membuat perbandingan antara teori sebelumnya dengan kerja nyata di ruangan Min Laka satlantas polrestabes medan, yang jadi perbandingannya adalah hubungan faktor manusia dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor, penyelenggaraan tugas polri dibidang lalu lintas yang merupakan penjabaran kemampuan teknis professional.

Adapun hubungan faktor manusia dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor :

Kecelakaan lalu lintas dapat terjadi karena beberapa faktor yang saling berinteraksi yaitu faktor pengemudi (manusia), lalu lintas, jalan, kendaraan dan lingkungan (Sulistio, 2006). kecelakaan lalu lintas yang di sebabkan oleh faktor manusia merupakan faktor yang paling dominan dalam sebuah peristiwa kecelakaan lalu lintas. Sebagian besar kejadian kecelakaan diawali dengan pelanggaran rambu-rambu lalu lintas. Pelanggaran rambu-rambu lalu lintas ini bisa terjadi karena sengaja melanggar peraturan, ketidaktahuan atau tidak adanya kesadaran terhadap arti aturan yang berlaku ataupun tidak melihat ketentuan yang diberlakukan dalam berkendara.

jika para pengendara pura-pura tidak tahu tentang peraturan berkendara dan berlalu lintas. Selain itu, manusia sebagai pengguna jalan raya sering lalai dalam memperhatikan keselamatan dirinya dan keselamatan orang lain dalam berkendara. Bahkan, tak jarang ditemukan pengendara yang sengaja ugal-ugalan dalam mengendarai kendaraan. Tidak sedikit jumlah kecelakaan yang terjadi di jalan raya diakibatkan kondisi pengendara dalam keadaan mengantuk bahkan mabuk sehingga mudah terpancing oleh ulah pengguna jalan lainnya. Hal-hal konyol seperti ini sebenarnya sangat bisa diantisipasi. Seperti ketika anda mengantuk, membiarkan diri atau lebih tepatnya memaksakan diri untuk tetap melajukan kendaraan saat mata benar-benar “benar” adalah “jalan” nikmatnya “kecelakaan”. Penanggulangan faktor mengantuk ini sangat mudah, menepilah, lalu tidur, sekalipun dikejar tenggat waktu, karena terlambat akan jauh lebih baik dari pada mati konyol.

Faktor Penyebab Laka Lantas

1. Pengendara yang tidak memiliki SIM nekat membawa kendaraan di jalan umum. Pengendara seperti ini yang bisa setiap saat mencelakakan pengendara lain, maupun dirinya sendiri bisa dibayangkan bila anda berkendara dibelakang sepeda motor yang tidak memiliki SIM. Seperti dibelokan tanpa mengurangi kecepatan, dan tanpa menyalakan lampu penunjuk arah dijamin anda akan ngerem kaget. Dan sangat berpotensi tabrak belakang, bahkan tabrak beruntun.
2. Pengendara yang sedang menulis SMS atau BBM saat sambil berkendara. resiko ini yang sangat jelas membahayakan diri sendiri maupun membahayakan pengendara lain karena bisa menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Kecelakaan lalu lintas merupakan masalah kesehatan yang sangat serius di dunia yang menyebabkan kematian dan berada pada peringkat 9 dunia. Indonesia menempati peringkat ke 5 di dunia sebagai Negara dengan tingkat kecelakaan lalu lintas tertinggi. Secara umum kecelakaan lalu lintas yang terjadi disebabkan oleh faktor, seperti kelalaian manusia. Disini saya mengambil data kecelakaan manusia yang meninggal dunia (MD) selama 1 bulan sebanyak 4 orang dan luka berat (LB) sebanyak 11 orang, dan luka ringan (LR) sebanyak 29 orang.
3. Mabuk
hubungan yang bermakna antara pengendara mabuk dengan kejadian meninggal akibat kecelakaan lalu lintas. artinya, pengendara mabuk merupakan faktor yang beresiko menyebabkan kecelakaan lalu lintas, yang menyebabkan kejadian meninggal dunia. kecelakaan yang disebabkan pengaruh alkohol merupakan angka faktor manusia yang paling kecil dalam menyebabkan kecelakaan lalu lintas, namun dari data tersebut mencerminkan bahwa masih ada sebagian orang yang kurang memiliki kesadaran dalam keselamatan berkendara dan berlalu lintas. Seseorang yang berada dalam keadaan mabuk akan kehilangan pengendalian diri, gerakan tubuh tidak terkoordinasi, pandangan kabur, berbicara tidak jelas dan hilang kesadaran. Oleh karena itu, sangat berbahaya jika mengemudikan kendaraan dalam keadaan terpengaruh alkohol, karena akan mengganggu konsentrasi, penilaian, penglihatan dan koordinasi (Ditjen Perhubungan Darat, 2006).

4. Lelah

hubungan yang bermakna antara pengendara lelah dengan kejadian meninggal akibat kecelakaan lalu lintas. Pengendara lelah menimbulkan kematian 57,9%. didapatkan bahwa pengendara lelah beresiko 0,237 kali menyebabkan kejadian meninggal disbanding pengendara yang tidak lelah. rata-rata pengendara lelah dikarenakan bekerja lembur. Kecelakaan pada pengendara lelah biasanya terjadi pada dini hari (jam 1 s/d 6 pagi) ketika pulang bekerja lembur sepanjang hari. Pengendara lelah biasanya tidak menyadari bahwa dirinya lelah. Perasaan tersebut mencerminkan adanya perasaan percaya diri berlebihan bahwa dirinya mengetahui kapan ia lelah, padahal rasa lelah tidak dapat diukur oleh diri sendiri, biasanya seseorang akan mengetahui bahwa dirinya lelah saat semuanya telah terlambat (Bondith, 2010).

BAB V

PENUTUP

A. KESIMPULAN

Dengan selesainya pelaksanaan Kuliah Kerja Lapangan (KKL) selama satu bulan yang dimulai sejak tanggal 1 Agustus 2018 sampai dengan 31 Agustus 2018 sangatlah membawa manfaat yang besar bagi penulis sebagai peserta, dan merupakan salah satu sarana untuk meningkatkan kedisiplinan, keterampilan, dan ketertiban kuliah, serta mempersiapkan diri untuk dapat mandiri di dunia kerja, baik kami sebagai pelaksana KKL saat ini maupun angkatan berikutnya yang tidak akan lepas dalam mengikuti Kuliah Kerja Lapangan (KKL) tahun depan. Dengan demikian saya selaku penulis laporan ini dapat menarik kesimpulan bahwa :

Pelaksanaan KKL di SATLANTAS POLRESTABES MEDAN sangat penting untuk melaksanakan penyelenggaraan pemerintahan melalui peranan polisi. Proses kerjanya sangat memerlukan tenaga ahli yang terampil untuk semua bidang yang berkenaan dengan melaksanakan fungsi dan tugas-tugasnya. Kuliah Kerja Lapangan (KKL) merupakan salah satu bentuk penyelenggaraan pelatihan bagi mahasiswa yang memadukan antara yang diperoleh di sekolah dengan pendidikan di dunia kerja secara langsung terarah untuk menambah keahlian tertentu. Dengan terlaksananya Kuliah Kerja Lapangan, maka kami dapat menilai serta merasakan sendiri secara langsung sampai dimana kesanggupan penulis setelah sekian lama mendapat ilmu dalam menunjang terciptanya cara-cara pendidikan diluar lingkungan perkuliahan. Ini digunakan untuk mengukur kemampuan mahasiswa dalam teori yang diajarkan sebelumnya. Dan melatih mahasiswa untuk menjadi pribadi yang bertanggung jawab dalam melaksanakan tugas.

B. SARAN

1. Bagi Instansi

Selama pelaksanaan KKL di SATLANTAS POLRESTABES MEDAN ada beberapa hal yang harus diperhatikan seperti kurangnya disiplin waktu pegawai misalnya terlambat datang ke kantor dan ada sebagian pegawai dari satlantas polrestabes medan yang tidak mengikuti apel dan seharusnya ini peraturan harus tegas terutama kedisiplinan waktu.

2. Bagi Fakultas

Selama melakukan magang di SATLANTAS POLRESTABES MEDAN, penulis merasa sangat sedikit ilmu praktis yang didapatkan saat duduk dibangku kuliah selama kurang lebih tiga tahun.

3. Bagi Mahasiswa

Hendaknya mengambil profesi yang sesuai dengan pendidikan yang ditempuh selama kuliah saat memasuki dunia kerja nanti. Dan hendaknya membekali diri dengan mengikuti berbagai pelatihan yang berhubungan dengan profesi yang dijalani.



POLISIAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA
DAERAH SUMATERA UTARA
RESOR KOTA BESAR MEDAN
Jalan H.M. Said No. 1 Medan 20253

Medan, 04 Agustus 2018

Nomor : B / 48 / VIII / 2018
Klasifikasi : BIASA
Tempiran : -
Perihal : Pelaksanaan KKL

Kepada

Yth. DEKAN FAKULTAS ILMU
SOSIAL DAN ILMU POLITIK

di

Medan

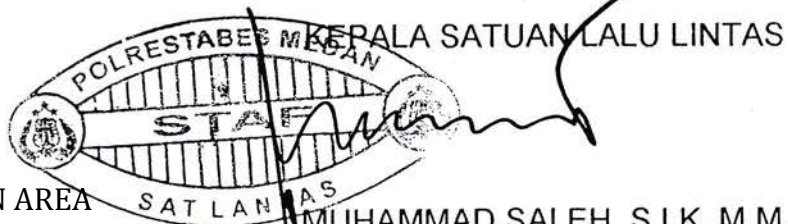
Rujukan surat Dekan Universitas Medan Area Nomor : 499 / FIS.0/05.3/VII/2018 tanggal 18 Juli 2018 perihal kuliah kerja Lapangan (KKL).

Sehubungan dengan rujukan tersebut di atas, bersama ini diberitahukan kepada Bapak / Ibu bahwa Mahasiswa atas nama :

NO	NAMA SISWA	NIS
1.	Indah Monika Rahmadani	158520011
2.	Romika Sinaga	158520035
3.	Indah Bertua Sianturi	158520037
4.	Nuraisyah Hasibuan	158520038

dijijinkan melaksanakan KKL (Kuliah Kerja Lapangan) di Sat Lantas Polrestabes Medan.

Demikian untuk menjadi maklum.



UNIVERSITAS MEDAN AREA
Pembusan :

MUHAMMAD SALEH, S.I.K, M.M.
AJUN KOMISARIS BESAR POLISI NRP 78081566

Polrestabes Medan.