



**STRATEGI PENEGAKAN HUKUM
DALAM RANGKA MENINGKATKAN
KESELAMATAN LALU LINTAS DAN MEWUJUDKAN
MASYARAKAT PATUH HUKUM**

TESIS

**Diajukan Dalam Rangka Memenuhi Persyaratan
Program Magister Ilmu Hukum**

OLEH :

**Drs. BIMA ANGGARASENA
B4A 005 260**

PEMBIMBING

PROF. DR. PAULUS HADISUPRAPTO, SH. MH.

**PROGRAM MAGISTER ILMU HUKUM
PROGRAM PASCASARJANA
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
2010**

**STRATEGI PENEGAKAN HUKUM
DALAM RANGKA MENINGKATKAN
KESELAMATAN LALU LINTAS DAN MEWUJUDKAN
MASYARAKAT PATUH HUKUM**

DISUSUN OLEH :

**Drs. BIMA ANGGARASENA
B4A 005 260**

**DIPERTAHANKAN DI DEPAN DEWAN PENGUJI
PADA TANGGAL JULI 2010**

**TESIS INI TELAH DITERIMA
SEBAGAI PERSYARATAN UNTUK MEMPEROLEH GELAR
MAGISTER ILMU HUKUM**

**PEMBIMBING
MAGISTER ILMU HUKUM**

**PROF. DR. PAULUS HADISUPRAPTO, SH. MH.
NIP. 19490721 197603 1 001**

**STRATEGI PENEGAKAN HUKUM
DALAM RANGKA MENINGKATKAN
KESELAMATAN LALU LINTAS DAN MEWUJUDKAN
MASYARAKAT PATUH HUKUM**

DISUSUN OLEH :

**Drs. BIMA ANGGARASENA
B4A 005 260**

**DIPERTAHANKAN DI DEPAN DEWAN PENGUJI
PADA TANGGAL 9 JULI 2010**

**TESIS INI TELAH DITERIMA
SEBAGAI PERSYARATAN UNTUK MEMPEROLEH GELAR
MAGISTER ILMU HUKUM**

**PEMBIMBING
MAGISTER ILMU HUKUM**

**MENGETAHUI
KETUA PROGRAM**

**PROF. DR. PAULUS HADISUPRAPTO, SH. MH.
NIP. 19490721 197603 1 001**

**PROF. DR. PAULUS HADISUPRAPTO, SH. MH.
NIP. 19490721 197603 1 001**

KATA PENGANTAR

Assalamualaikum Wr. Wb.

Dengan mengucapkan segala puji dan syukur kepada Allah SWT, Tuhan YME yang menguasai seluruh alam semesta dan memberikan perlindungan kepada seluruh umat-Nya, maka akhirnya penulis dapat menyelesaikan Tesis ini. Sebagai Judul Dalam Tesis ini penulis memilih ***“STRATEGI PENEGAKAN HUKUM DALAM RANGKA MENINGKATKAN KESELAMATAN LALU LINTAS DAN MEWUJUDKAN MASYARAKAT PATUH HUKUM”***, namun penulis sadari walaupun telah banyak masukan, arahan, bimbingan yang diberikan terutama oleh Dosen Pembimbing dalam upaya menyempurnakan Tesis ini, namun Tesis ini masih jauh dari kesempurnaan dan masih banyak kekurangan. Hal ini merupakan keterbatasan pengetahuan dan pengalaman penulis, dan bukan merupakan suatu kesengajaan.

Berangkat dari pendapat, bahwa banyak pendapat orang akan lebih menyempurnakan pendapat kita dalam mencapai tujuan, maka dengan segala kerendahan hati penulis mengharapkan masukan, kritik serta saran yang bersifat membangun sekaligus memperbaiki guna sempurnanya Tesis ini.

Pada kesempatan yang baik ini dengan segala kerendahan hati dan rasa hormat yang sangat dalam maka penulis menghaturkan terima kasih yang setinggi – tingginya, kepada :

1. Prof. Dr. Paulus Hadisuprpto, S.H. MH. selaku Ketua Program Pascasarjana Magister Ilmu Hukum Universitas Diponegoro dan selaku Dosen Pembimbing dalam Penulisan Tesis ini.
2. Prof. Dr. Nyoman Serikat Putra Jaya, S.H. MH. Selaku Dosen Senior pada Program Magister Ilmu Hukum dan Dosen Penguji.

3. Bapak R.B. Sularto, S.H. MHum. selaku Dosen Hukum Pidana Fakultas Hukum Universitas Diponegoro dan Dosen Penguji.
4. Prof. Dr. Barda Nawawi Arief, S.H. selaku Dosen Senior pada Program Magister Ilmu Hukum dan Mantan Ketua Program Pascasarjana Magister Ilmu Hukum Universitas Diponegoro pada saat Kelas Khusus Polda Masuk Sebagai Mahasiswa.
5. Ibu Ani Purwanti, S.H. MHum, Ibu Amalia, S.H. MHum. dan Bapak Eko Sabar Prihatin, S.H. MH. dimana Beliau – Beliau ini telah banyak membantu penulis untuk menyelesaikan studi pada Program Pascasarjana Magister Ilmu Hukum Universitas Diponegoro
6. Bapak dan Ibu Dosen serta Para Guru Besar pada Program Magister Ilmu Hukum Universitas Diponegoro Semarang yang telah memberikan bimbingan dan membantu dalam kelancaran penyelesaian Tesis ini.

Karena atas Bimbingan dan Arahan serta Pengajaran Beliau – Beliau tersebut maka penulis memperoleh pengetahuan yang sangat berharga. Semoga Allah SWT Memberkahi dan Melindungi Bapak dan Ibu Sekalian.

7. Seluruh Civitas Akademika Program Magister Ilmu Hukum Universitas Diponegoro, yang telah memberikan semangat kepada penulis dalam penulisan Tesis ini.
8. Istriku tercinta Asdiyanti dan anak – anakku Paundra Utama, Diendra Amalia Hutami, Adriana Hutami Putri dan Chandrika Maulida Hutami yang sangat kusayangi, terima kasih atas do'a dan motivasinya.
9. Bapak Irjen Pol (Purn) H. Drs. Chaerul Rasjid, S.H. MH. Mantan Kapolda Jateng yang telah Mengajak dan Mendorong penulis bergabung di Kelas Khusus Polda untuk Menuntut Ilmu di Program Magister Ilmu Hukum Universitas Diponegoro, untuk itu penulis ucapkan terima kasih yang sebesar - besarnya atas semua bantuan dan bimbingan Beliau.

10. Bapak - Bapak di Kelas Khusus Polda yaitu “ Kelompok 16 “ yang selalu bersama – sama dalam Menuntut Ilmu di Program Magister Ilmu Hukum Universitas Diponegoro, penulis ucapkan terima kasih atas Kebersamaan, Kerukunan dan Kekompakan yang terjalin dengan baik, semoga ini dapat dijadikan Contoh dan Panutan bagi yang lain.
11. Semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu yang telah membantu pada saat Menuntut Ilmu maupun membantu dalam kelancaran penulisan Tesis ini, dan tak lupa penulis ucapkan terima kasih kepada AKBP. Suharti, S.H. MH. dan Suami, Bapak Didi Pramudji Hartanto, S.H. MH. yang telah bersusah payah dan membantu dalam penyusunan Tesis ini hingga selesai.

Akhirnya besar harapan penulis agar Tesis ini dapat bernilai strategis dan bermanfaat bagi siapapun yang membaca dan menggunakannya untuk kepentingan dan kemajuan kehidupan bermasyarakat, berbangsa dan bernegara.

Bilahi taufiq wal hidayah, Wasalamualaikum. Wr. Wb.

Semarang, J u n i 2010.

Penulis

ABSTRAK

Data kecelakaan dan pelanggaran lalu lintas yang dihimpun oleh Ditlantas Babinkum Polri serta dari pengamatan kita sehari-hari memberikan gambaran bahwa tingkat keselamatan lalu lintas dan tingkat kepatuhan masyarakat terhadap hukum / perundang-undangan lalu lintas sangat memprihatinkan, hal ini apabila tidak dilakukan langkah-langkah strategis guna meningkatkan tingkat keselamatan dan peningkatan kepatuhan hukum masyarakat maka akan menimbulkan kerugian bukan saja korban jiwa dan harta serta kejiwaan namun juga akan menimbulkan kerugian dibidang ekonomi.

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui bagaimana kondisi keselamatan lalu lintas dan tingkat kepatuhan hukum masyarakat saat ini, untuk mengetahui faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi kondisi keselamatan lalu lintas dan tingkat kepatuhan hukum masyarakat dan untuk mengetahui bagaimana konsepsi strategis penegakan hukum yang mampu meningkatkan keselamatan lalu lintas dan kepatuhan hukum masyarakat.

Penelitian ini bersifat deskriptif dan dilihat dari tujuannya termasuk penelitian hukum empiris. Lokasi penelitian ini dilakukan di beberapa Satlantas kota Indonesia, dan masyarakat pengguna jalan atau pengendara. Jenis data yang digunakan meliputi data primer dan data sekunder. Teknik pengumpulan data melalui wawancara dan penelitian kepustakaan baik buku-buku, peraturan perundang-undangan, makalah-makalah, hasil penelitian terdahulu, dokumen-dokumen, dan sebagainya. Analisis data menggunakan analisis kualitatif.

Berdasarkan penelitian ini, diperoleh hasil bahwa kecelakaan lalu lintas di Indonesia dapat digambarkan dari data dalam kurun waktu 10 tahun terakhir menunjukkan bahwa kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Indonesia telah merenggut korban jiwa rata-rata 10.000 per tahun. Penyebab kecelakaan yang terjadi didominasi oleh faktor manusia, kendaraan, faktor jalan, dan faktor lingkungan. Maka untuk tujuan menciptakan masyarakat patuh hukum guna mewujudkan Kamseltibcar Lantas dibutuhkan suatu strategi yaitu salah satunya adalah melaksanakan manajemen dan rekayasa lalu lintas yang disesuaikan dengan pendanaan yang ada dan menciptakan penegakan hukum yang lebih berorientasi pada upaya merubah situasi lalu lintas dalam mewujudkan situasi keamanan ketertiban dan kelancaran lalu lintas baik dari aspek pengemudi, kendaraan, jalan dan lingkungan.

Kata Kunci : Keselamatan Lalu Lintas, Strategi Penegakan Hukum

ABSTRACT

From the accidents and traffic violations data collected by the Traffic Directorate of the Legal Construction Unit of Indonesian Police and from our daily observations, they give a description that traffic safety rate and the rate of public obedience to the traffic law / order is very poor. If there is no strategic measure taken to improve safety rate and improve public obedience to

the law, therefore, it will cause great losses, not only lives and properties, it also cause economic loss.

The objectives of this research are to find out how the condition of the recent traffic safety and the rate of public obedience to the law is, to find out what factors influencing the condition of traffic safety and the rate of public obedience to the law are, and to find out what the strategic conception of law enforcement able to improve traffic safety and the of public obedience to the law is.

This research is a descriptive research and viewed from its objectives, it is included in the legal-empirical research. The locations of this research are in several Traffic Units in Indonesian cities, and public using the roads or drivers / riders. The used types of data include primary data and secondary data. Data collection techniques include interviews and literature research covering books, law and order, papers, previous research results, documents, and so on. Data analysis uses the qualitative analysis.

Based on this research results, it is found that traffic accidents in Indonesian may be described from the data in the last 10 years period, showing that traffic accidents occurring in Indonesia have claimed casualties of 10.000 in vehicles, road factor, and environmental factor. Therefore, for the purpose of realizing the public obeying the law in order to realize Traffic Safety, Orderliness, and Fluency, strategies are required, one of them is by executing traffic management and engineering suited to the existing funding and creating a law enforcement orientating to the efforts of changing traffic situations in order to realize traffic safety, orderliness, and fluency from the aspects of the drivers / riders, vehicles, roads, and environment.

Keywords : traffic safety, law enforcement strategy

DAFTAR ISI

Hal

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGESAHAN	ii
KATA PENGANTAR	iii
ABSTRAK	vi
ABSTRACT	vii
DAFTAR ISI	viii
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Perumusan Masalah.....	4
C. Tujuan Penelitian.....	4
D. Manfaat Penelitian.....	5
E. Kerangka Pemikiran	6
F. Metode Penelitian.....	11
G. Sistematika Penulisan.....	13
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	15
A. Tinjauan Umum Tentang Lalu Lintas	15
B. Penegakan Hukum Lalu Lintas Dalam Rangka Tercapainya Masyarakat Patuh Hukum.....	29
BAB III HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	42
A. Kondisi Keselamatan Dan Tingkat Kepatuhan Hukum Lalu Lintas Masyarakat Saat Ini	42
B. Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Kondisi Keselamatan Dan Tingkat Kepatuhan Hukum Lalu Lintas Masyarakat	56
C. Konsep Strategis Penegakan Hukum Yang Mampu Meningkatkan Keselamatan Dan Kepatuhan Hukum Lalu Lintas Masyarakat.....	78

BAB IV PENUTUP..... 96
 A. Kesimpulan 96
 B. Saran 98

DAFTAR PUSTAKA

BAB I

PENDAHULUAN

LATAR BELAKANG MASALAH

Transportasi adalah pergerakan manusia, barang dan informasi dari suatu tempat ke tempat lain dengan aman, nyaman, cepat, murah dan sesuai dengan lingkungan untuk memenuhi kebutuhan hidup manusia.¹

Lebih lanjut ditambahkan bahwa timbulnya transportasi berdasarkan pada persoalan :

1. Kebutuhan manusia akan barang, jasa dan informasi dalam proses kehidupannya.
2. Barang, jasa dan informasi tidak berada dalam satu kesatuan dengan tempat tinggalnya.

Dua hal pokok tersebut menyebabkan terjadinya arus manusia, barang dan informasi dari suatu zona asal menuju ke zona tujuan melalui berbagai prasarana untuk memenuhi kebutuhan hidup manusia.² Dalam kehidupan saat ini, manusia tidak dapat memenuhi segala kebutuhan hidupnya hanya dari tempat tinggalnya saja. Pemenuhan kebutuhan tersebut mengakibatkan terjadinya arus pergerakan sehingga muncul permasalahan transportasi.

Tamin³ menyatakan terbatasnya bahan bakar minyak (BBM) secara temporer bukanlah permasalahan yang parah, tetapi peningkatan arus lalu lintas serta kebutuhan akan transportasi telah menghasilkan kemacetan, tundaan, kecelakaan dan permasalahan lingkungan yang sudah berada di atas ambang batas.

Transportasi yang pada intinya berupa pergerakan manusia dan barang sebenarnya hanyalah merupakan kebutuhan turunan, sedangkan kebutuhan dasar manusia adalah pemenuhan terhadap kebutuhan hidup manusia berupa barang dan jasa.⁴ Manusia mempunyai sifat yang tidak mudah puas sehingga menyebabkan kebutuhan hidup semakin bertambah, baik dalam hal jenis maupun

¹ Arif Budiarto dan Mahmudah, *Rekayasa Lalu Lintas*, Penerbit : UNS Press, 2007, Hal. 1.

² *Ibid*

³ Ofyar Z Tamin, *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*, Penerbit ITB, Bandung, 1997, Hal. 4.

⁴ Arif Budiarto dan Mahmudah, *Op.cit*, Hal. 1.

kuantitasnya, sehingga untuk memenuhi kebutuhan tidak cukup hanya dengan menempuh jarak yang pendek dalam satu lokasi saja.

Kegiatan hidup manusia yang sangat bervariasi dan kompleks membutuhkan suatu ruang (*space*). Kebutuhan akan ruang tersebut, semakin lama semakin terpisah-pisah selaras dengan ragam kegiatan manusia yang semakin terspesialisasi. Setiap kegiatan yang sejenis cenderung mengelompok terpisah dengan jenis kegiatan lain yang berlainan, sehingga muncul zona-zona kegiatan atau sistem kegiatan yang antara satu dengan lainnya berbeda.⁵

Masalah transportasi atau perhubungan merupakan masalah yang selalu dihadapi oleh negara-negara yang telah maju dan juga oleh negara-negara yang sedang berkembang seperti Indonesia. Permasalahan transportasi yang dijumpai pada masa sekarang mempunyai tingkat kualitas yang lebih parah dan kuantitas yang lebih besar dari tahun-tahun sebelumnya baik kecelakaan, kemacetan, polusi udara serta pelanggaran lalu lintas.⁶

Kecelakaan lalu lintas di Indonesia dapat digambarkan dari data dalam kurun waktu 10 tahun terakhir, menunjukkan bahwa kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Indonesia telah merenggut korban jiwa rata-rata 10.000 per tahun. Tingkat fatalitas menunjukkan bahwa sekitar 332 orang meninggal dunia dari 1000 kecelakaan yang terjadi.⁷

Akibat kecelakaan lalu lintas selain menimbulkan korban jiwa dan harta juga menimbulkan kerugian secara financial / materiil, di Indonesia diperkirakan mencapai 41,3 Triliun rupiah.⁸ Hal ini sangat memprehatinkan apabila tidak dilakukan langkah-langkah strategis guna meningkatkan keselamatan dan kepatuhan hokum lalu lintas masyarakat, maka akan menambah daftar panjang korban jiwa dan kerugian secara materiil.

Peningkatan jumlah kendaraan bermotor di Indonesia juga sangat berpengaruh terhadap masalah lalu lintas secara umum. Sebagai contoh peningkatan jumlah kendaraan bermotor pada

⁵ *Ibid.*

⁶ Arif Budiarto dan Mahmudah *Op.cit*, Hal. 3.

⁷ Marka, Edisi XXV / 2004 : *Keselamatan Lalu Lintas*, hal 14

⁸ *Ibid.*

tahun 2002 yaitu 24.671.330 dan pada tahun 2003 berjumlah 32774.929 atau mengalami kenaikan sebanyak 8.103.599 kendaraan, dimana peningkatan ini tidak diimbangi dengan penambahan panjang jalan yang memadai.

Perhatian pemerintah terhadap masalah keselamatan dan kepatuhan hukum lalu lintas masyarakat dinilai masih sangat kurang, karena masalah keselamatan dan masalah kepatuhan hukum lalu lintas masyarakat belum ditangani secara serius, sementara kasus-kasus lain yang menimbulkan korban manusia seperti korban akibat daerah konflik, akibat penyalahgunaan narkoba maupun korban akibat bencana (banjir, gempa, penyakit demam berdarah dan sebagainya) pemerintah memberikan perhatian yang begitu besar.

Dengan demikian sudah saatnya masalah keselamatan dan kepatuhan hukum lalu lintas masyarakat perlu penanganan secara lebih serius dan komprehensif, integral serta strategis oleh pihak-pihak terkait.

PERMASALAHAN

- 1) Bagaimana kondisi keselamatan dan tingkat kepatuhan hukum lalu lintas masyarakat saat ini ?
- 2) Faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi kondisi keselamatan dan tingkat kepatuhan hukum lalu lintas masyarakat ?
- 3) Bagaimana konsep strategis penegakan hukum yang mampu meningkatkan keselamatan dan kepatuhan hukum lalu lintas masyarakat ?

C. TUJUAN PENELITIAN

Berdasarkan apa yang telah dipaparkan pada latar belakang penelitian ini maka yang menjadi tujuan penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui kondisi keselamatan dan tingkat kepatuhan hukum lalu lintas masyarakat saat ini.
2. Untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi kondisi keselamatan dan tingkat kepatuhan hukum lalu lintas masyarakat saat ini.
3. Untuk mengetahui konsep strategis penegakan hukum yang mampu meningkatkan keselamatan dan kepatuhan hukum lalu lintas masyarakat.

D. MANFAAT PENELITIAN

Berdasarkan permasalahan yang menjadi fokus kajian penelitian ini dan tujuan yang ingin dicapai maka diharapkan penelitian ini dapat memberikan manfaat sebagai berikut :

1. Manfaat Teoritis

Secara teoritis diharapkan dapat menambah informasi atau wawasan yang lebih konkrit bagi aparat penegak hukum, pemerintah dan masyarakat, khususnya dalam penegakan hukum dalam rangka meningkatkan keselamatan lalu lintas dan mewujudkan masyarakat patuh hukum. Kemudian dari hasil penelitian ini diharapkan pula dapat memberikan sumbangan pemikiran secara ilmiah guna pengembangan ilmu pengetahuan hukum pada umumnya, dan pengkajian hukum khususnya yang berkaitan dengan strategi penegakan hukum dalam rangka meningkatkan keselamatan lalu lintas dan mewujudkan masyarakat patuh hukum.

2. Manfaat Praktis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbang saran didalam penegakan hukum guna meningkatkan keselamatan lalu lintas dan mewujudkan masyarakat patuh hukum bagi

aparatus penegak hukum pada masa mendatang guna mewujudkan maupun terpeliharanya keamanan, ketertiban dan tegaknya hukum

E. KERANGKA PEMIKIRAN

1. Masalah Lalu Lintas

Perkembangan teknologi otomotif dan pertumbuhan kepemilikan kendaraan bermotor yang tumbuh dengan pesat bila tidak disertai penambahan panjang jalan yang memadai serta tidak diimbangi disiplin berlalu lintas bagi para pemakai kendaraan bermotor dan pemakai jalan lainnya, dikhawatirkan tingkat keselamatan lalu lintas yang diwarnai dengan tingginya pelanggaran lalu lintas, kecelakaan lalu lintas dan tingkat kemacetan lalu lintas akan semakin menunjukkan kondisi yang lebih parah dari yang ada sekarang.

Mobilitas manusia dan barang dengan kendaraan bermotor berkembang begitu pesatnya, hal ini antara lain akibat peningkatan kesejahteraan dan kemajuan teknologi dibidang transportasi. Hal ini berdampak pada munculnya berbagai permasalahan lalu lintas seperti : pelanggaran, kemacetan dan kecelakaan lalu lintas yang semakin meningkat dan kompleks dari waktu ke waktu apabila tidak segera ditangani dan diantisipasi.

Data dari Ditlantas Babinkam Polri, pada tahun 2007 terjadi 90.000 kejadian kecelakaan lalu lintas dengan jumlah korban meninggal dunia sekitar 16.000 jiwa.⁹ Kecelakaan transportasi jalan merupakan jumlah kecelakaan terbesar dan merenggut jiwa terbanyak dibandingkan dengan kecelakaan transportasi Udara, Laut maupun Kereta Api, sehingga hal ini perlu penanganan yang serius terutama oleh Polisi Lalu Lintas.

Aspek keselamatan (*safety*) dalam berlalu lintas dipengaruhi oleh beberapa hal yaitu antara lain : kualitas pengemudi, kelaikan kendaraan dan sarana prasarana yang memenuhi

⁹ [http // www honda-tiger.or.id](http://www.honda-tiger.or.id) , 18 Februari 2008.

standar keselamatan.¹⁰ Jika salah satu komponen ini tidak baik atau tidak memenuhi syarat, maka kemungkinan terjadi kecelakaan lalu lintas menjadi besar.

Masalah lalu lintas yang semakin kompleks seiring dengan penambahan penduduk dan perkembangan dinamika masyarakat, menuntut Polri untuk bekerja lebih keras dengan paradigma baru untuk dapat menjadi Polisi yang ideal dimasyarakat. Menurut Satjipto Rahardjo¹¹: “sosok Polisi yang ideal di Seluruh dunia adalah Polisi yang cocok dengan masyarakat”. Dengan prinsip tersebut, masyarakat mengharapkan adanya Polisi yang cocok dengan masyarakatnya, dalam arti ada perubahan dari Polisi yang antagonis, yaitu Polisi yang tidak peka terhadap dinamika masyarakat dan menjalankan tugas dengan gaya pemolisian yang bertentangan dengan perubahan masyarakat, menjadi Polisi yang protagonis, yaitu Polisi yang terbuka terhadap dinamika perubahan masyarakat dan bersedia untuk mengakomodasikannya dalam tugas-tugasnya.

2. Pengertian.

Untuk memberikan gambaran dan persepsi yang sama dalam memahami masalah keselamatan dan tingkat kepatuhan hukum lalu lintas masyarakat, perlu diketengahkan beberapa pengertian sebagai berikut :

- a. *Lalu lintas* :** Menurut Undang-Undang No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pasal 1, yang dimaksud dengan Lalu Lintas adalah gerak Kendaraan dan orang di Ruang Lalu Lintas Jalan.
- b. *Kecelakaan lalu lintas* :** Kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di Jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan Kendaraan dengan atau tanpa Pengguna

¹⁰ Ditlantas Babinkum Kepolisian Republik Indonesia, *Lalu Lintas Dalam Angka Tahun 2005 dan Semester I Tahun 2006*.

¹¹ Satjipto Rahardjo, 2000, *Menuju Kepolisian Republik Indonesia Mandiri Yang Profesional*, Jakarta, Yayasan Tenaga Kerja, hal. 10.

Jalan lain yang mengakibatkan korban manusia atau kerugian harta benda. Dimana unsur-unsur kecelakaan lalu lintas tersebut meliputi pengemudi / pemakai jalan, kendaraan, jalan dan lingkungan.

c. ***Keselamatan lalu lintas*** : Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia; “*keselamatan*” berarti perihal (keadaan) selamat. Keselamatan lalu lintas menurut Penulis adalah suatu keadaan yang berdasarkan pada penilaian tolok ukur kecelakaan lalu lintas yang dipengaruhi oleh berbagai hal termasuk ; kualitas pengemudi, kelaikan kendaraan, dan sarana prasarana jalan yang memenuhi standar *safety*.

d. ***Masyarakat patuh hukum (Law Abiding Citizen)*** Bangsa Indonesia merupakan suatu masyarakat yang pluralis yang sedang dalam proses menuju masyarakat yang madani yang bercirikan : menjunjung tinggi / penghormatan terhadap nilai-nilai demokrasi, transparansi, supremasi hukum, perlindungan hak-hak azasi manusia dan lingkungan hidup.

Dengan demikian masyarakat patuh hukum merupakan satu ciri khas masyarakat madani, sekaligus sebagai perwujudan dari supremasi hukum, digambarkan sebagai suatu masyarakat yang menerima hukum sebagai aturan, ketentuan, kesepakatan dengan penuh kesadaran dan keikhlasan serta menerapkan sebagai pedoman dalam sikap dan perilakunya sehari-hari.

e. ***Penegakan hukum (Law Enforcement)*** Penegakan hukum adalah suatu rangkaian kegiatan dalam rangka usaha pelaksanaan ketentuan-ketentuan hukum baik yang bersifat penindakan maupun pencegahan yang mencakup seluruh kegiatan baik teknis maupun administratif yang dilaksanakan oleh aparat penegak hukum sehingga dapat melahirkan suasana aman, damai dan tertib untuk mendapatkan kepastian hukum dalam masyarakat,

dalam rangka menciptakan kondisi agar pembangunan disegala sektor itu dapat dilaksanakan oleh pemerintah.

- f. **Strategi** : Strategi dapat berarti ; a) Ilmu dan seni menggunakan sumber daya bangsa untuk melaksanakan kebijaksanaan tertentu dalam perang dan damai; b) Ilmu dan seni memimpin bala tentara untuk menghadapi musuh dalam perang, dalam kondisi yang menguntungkan ; sebagai komandan ia memang menguasai betul Strategi seorang Perwira di medan perang; c) Rencana yang cermat mengenai kegiatan untuk mencapai sasaran khusus; d) Tempat yang baik menurut siasat perang.
- g. **Penegak hukum** : yang dimaksud penegak hukum dalam disini adalah Polri, Kejaksaan, Pengadilan, dan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) dibidang lalu lintas.

3. Definisi

Pelanggaran adalah penyimpangan terhadap ketentuan undang-undang yang berlaku. Pelanggaran lalu lintas adalah pelanggaran terhadap persyaratan administrasi dan / atau pelanggaran terhadap persyaratan teknis oleh pemakai kendaraan bermotor sesuai ketentuan peraturan perundangan lalu lintas yang berlaku. Penindakan pelanggaran lalu lintas adalah tindakan hukum yang ditujukan kepada pelanggar peraturan lalu lintas yang dilakukan oleh petugas Kepolisian Republik Indonesia secara edukatif maupun secara yuridis.

Tindakan edukatif adalah tindakan yang diberikan oleh petugas Kepolisian Republik Indonesia berupa pemberian teguran dan peringatan dengan cara simpatik terhadap para pelanggar lalu lintas, sedangkan secara yuridis adalah penindakan dengan menggunakan tilang dan atau menggunakan berita acara singkat / sumir / tipiring atau dengan berita acara biasa terhadap pelanggaran yang berpotensi atau memiliki bobot sangat fatal / berat dan dapat merusak fasilitas umum (putusnya jembatan dan lain-lain) serta melakukan penyidikan terhadap kecelakaan lalu lintas yang meliputi sejak penanganan Tindakan Pertama Tempat Kejadian

Perkara (TPTKP), olah TKP, pemeriksaan dan pemberkasan serta pengajuan ke sidang pengadilan maupun pengajuan permohonan klaim asuransi.

Penegakan hukum (*law enforcement*), merupakan suatu istilah yang mempunyai keragaman dalam definisi. Menurut Satjipto Rahardjo, penegakan hukum diartikan sebagai suatu proses untuk mewujudkan keinginan-keinginan hukum, yaitu pikiran-pikiran dari badan-badan pembuat undang-undang yang dirumuskan dan ditetapkan dalam peraturan-peraturan hukum yang kemudian menjadi kenyataan¹². Penegakan hukum bidang pencegahan, yang meliputi kegiatan pengaturan, penjagaan, pengawalan dan patroli. Dimana di dalam pelaksanaannya tidak dapat dipisah-pisahkan, karena merupakan suatu sistem lalu lintas untuk mewujudkan Kamseltibcar Lantas.

F. METODE PENELITIAN

1. Metode Pendekatan

Pendekatan yang akan digunakan adalah pendekatan yang bersifat *Yuridis Empiris*. Penelitian yang berbasis pada inventarisasi hukum positif, penemuan azas-azas hukum dan penemuan hukum *inconcretto*, yang dilengkapi pengamatan operasionalisasi hukum secara empiris di masyarakat.

2 Spesifikasi Penelitian

Bertitik tolak dari judul dan permasalahan yang mendasari penelitian ini, maka penelitian ini termasuk jenis penelitian analitis. Menurut Burhan Bungin, penelitian sosial yang menggunakan format deskriptif bertujuan untuk menggambarkan, meringkaskan berbagai kondisi, berbagai situasi atau berbagai variabel yang timbul di masyarakat yang menjadi obyek penelitian itu. Kemudian menarik ke permukaan sebagai suatu ciri atau gambaran

¹² Satjipto Rahardjo, *Masalah Penegakan Hukum, Suatu Tinjauan Sosiologis*, Sinar Baru, Bandung, 1993, hal. 15.

tentang kondisi, situasi ataupun variabel tertentu¹³ Di samping itu, penelitian ini juga merupakan penelitian preskriptif yaitu suatu penelitian yang ditujukan untuk mendapatkan saran-saran mengenai apa yang harus dilakukan untuk mengatasi masalah-masalah tertentu.

3. Sumber Data

Penelitian ini membutuhkan data dari bahan pustaka. Menurut Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, Data sekunder, antara lain mencakup dokumen-dokumen resmi, buku-buku, hasil-hasil penelitian yang berwujud laporan, buku harian, dan seterusnya¹⁴. Jadi, data sekunder dalam penelitian ini diperoleh melalui studi kepustakaan yakni dengan mempelajari buku-buku, peraturan perundangan, dan semua bentuk tulisan yang berhubungan dengan objek penelitian.

4. Metode Pengumpulan Data

Sesuai dengan penggunaan data sekunder dalam penelitian ini, maka pengumpulan datapun akan dilakukan dengan cara mengumpul, mengkaji, dan mengolah secara sistimatis bahan-bahan kepustakaan serta dokumen-dokumen yang berkaitan. Data sekunder baik yang menyangkut bahan hukum primer, sekunder dan tersier diperoleh dari bahan pustaka, dengan memperhatikan prinsip pemutakhiran dan rekavensi. Data tersebut disusun secara sistematis, sehingga diperoleh gambaran relatif lengkap dari klasifikasi secara kualitatif¹⁵.

Dalam penelitian ini menggunakan studi kepustakaan, maka seperti dikemukakan Sanafiah Faisal disebut sebagai sumber data non manusia, dilakukan untuk memperoleh data

¹³ Burhan Bungin, *Metodologi Penelitian Sosial : Format-Format Kuantitatif dan Kualitatif*, Airlangga University Press, 2001, hal. 48.

¹⁴ *Ibid*, hal. 11-12

¹⁵ Lexi Moeloeng, *Metode Penelitian Kualitatif*, Rosdakarya, Bandung, 2000, hal. 2.

sekunder, dengan cara mempelajari peraturan-peraturan perundang-undangan, literature, dokumen-dokumen resmi yang mendukung objek penelitian¹⁶.

5. Metode Analisis Data

Setiap data yang bersifat teoritis baik berbentuk asas-asas, konsepsi dan pendapat para pakar hukum, termasuk kaidah atau norma hukum, akan dianalisa secara yuridis normatif dengan menggunakan uraian secara deskriptif dan perspektif, yang bertitik tolak dari analisis kualitatif normatif dan yuridis empiris.

G. SISTEMATIKA PENULISAN

Penulisan direncanakan untuk ditulis dalam 4 Bab, yaitu :

BAB I Tentang Pendahuluan.

BAB II Menjabarkan tentang Tinjauan Pustaka yang menguraikan gambaran umum tentang lalu lintas (berdasarkan UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan) dan penegakan hukum lalu lintas dalam rangka tercapainya masyarakat patuh hukum.

BAB III Dikemukakan uraian hasil penelitian dan pembahasan yang meliputi: (1) Bagaimana kondisi keselamatan dan tingkat kepatuhan hukum lalu lintas masyarakat saat ini, (2) Faktor-faktor apa yang mempengaruhi kondisi keselamatan dan tingkat kepatuhan hukum lalu lintas masyarakat, dan (3) Bagaimana konsep strategis penegakan hukum yang mampu meningkatkan

¹⁶ Sanafiah Faisal, *Penelitian Kualitatif Dasar-Dasar dan Aplikasi*, Y.A.3, Malang, 1990, hal. 81

keselamatan dan kepatuhan hukum lalu lintas masyarakat.

BAB IV Penutup yang berisi simpulan yang didapat dari hasil penelitian yang telah dianalisa untuk menjawab permasalahan-permasalahan yang diajukan beserta beberapa saran yang bisa dijadikan rekomendasi dalam konsep strategis penegakan hukum yang mampu meningkatkan keselamatan dan kepatuhan hukum lalu lintas masyarakat.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. TINJAUAN UMUM TENTANG LALU LINTAS

1. Pengertian Lalu Lintas

Lalu lintas di dalam Undang-Undang No 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan didefinisikan sebagai gerak Kendaraan dan orang di Ruang Lalu Lintas Jalan,¹⁷ sedang yang dimaksud dengan Ruang Lalu Lintas Jalan adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah Kendaraan, orang, dan / atau barang yang berupa Jalan dan fasilitas pendukung.

2. Permasalahan Lalu Lintas

Permasalahan lalu lintas secara umum meliputi meliputi keamanan dan keselamatan lalu lintas yang sangat kurang, kemacetan lalu lintas dan pelanggaran lalu lintas

¹⁷ Pasal 1 angka 1 UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

serta ketidaktertiban lalu lintas. Persoalan-persoalan lalu lintas tersebut menimbulkan berbagai kerugian baik kerugian materiil maupun non materiil.

1. Kecelakaan Lalu Lintas

Beberapa penelitian seperti penelitian Treat, et al (1977) dan Austroad (2002) yang bertujuan untuk mengetahui penyebab kecelakaan lalulintas mulai diungkap kembali oleh Mulyono (2008). Kedua penelitian tersebut terfokus pada 3 (tiga) penyebab utama terjadinya kecelakaan lalulintas, yaitu : (1) faktor manusia (*human factor*); (2) faktor kendaraan (*vehicle factor*); dan (3) faktor jalan dan lingkungan (*road and environment factor*). Treat, et al (1977) dalam Mulyono menyebutkan bahwa interaksi antara manusia dan infrastruktur jalan memiliki persentase sebesar 34,8% sedangkan Austroad (2002) dalam Mulyono menyatakan bahwa interaksi tersebut hanya terjadi sebesar 24%.¹⁸

Aksesibilitas dan mobilitas transportasi jalan merupakan kebutuhan dasar dari kehidupan masyarakat. Arus lalu lintas tersebut memunculkan suatu permasalahan akibat ketidakselarasan pengaturan pengoperasian dengan terjadinya permasalahan kemacetan, penurunan kualitas lingkungan serta kecelakaan lalu lintas.¹⁹

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

¹⁸ Mulyono, *Upaya Peningkatan Keselamatan Jalan di Kawasan Kecamatan Gringsing, Kabupaten Batang, Alas Roban, Jawa Tengah Tinjauan dari Segi Geometrik dan Perlengkapan Jalan*, Depok, Universitas Indonesia.

¹⁹ Morlok, *Op.cit.*, Hal. 1.

*Road Study and Project Agency (RosPa)*²⁰ menyatakan bahwa kecelakaan lalu lintas sebagai suatu kejadian yang jarang dan acak yang bersifat *multy factor*, yang umumnya didahului oleh suatu situasi di mana satu atau lebih dari pengemudi dianggap gagal menguasai lingkungan jalan (lalu lintas & lingkungannya). Pengertian lainnya menggambarkan bahwa kecelakaan lalu lintas merupakan suatu peristiwa di jalan yang terjadi akibat ketidakmampuan seseorang dalam menterjemahkan informasi dan perubahan kondisi lingkungan jalan ketika berlalu lintas yang pada gilirannya menyebabkan terjadinya tabrakan.

Data dari Ditlantas Polri pada tahun 2007 terjadi 90.000 kejadian kecelakaan lalu lintas dengan jumlah korban meninggal dunia sekitar 16.000 jiwa.²¹ Dari sekian kecelakaan, kecelakaan lalu lintas jalan raya merupakan jumlah kecelakaan terbesar serta merenggut jiwa terbanyak daripada kecelakaan yang terjadi pada sistem transportasi udara, laut maupun kereta api, sehingga menjadi salah satu perhatian pemerintah. Tetapi implementasi penanggulangan kecelakaan lalu lintas di jalan terkendala dengan kurangnya koordinasi antara pemangku kepentingan dan kesadaran masyarakat.

Warpani²² berpendapat bahwa "penyebab kecelakaan dapat dikelompokkan dalam empat unsur, yaitu : manusia, kendaraan, jalan, dan lingkungan". Keempat unsur tersebut dapat dijelaskan sebagai berikut :

1. Manusia

Manusia sebagai pemakai jalan yaitu sebagai pejalan kaki dan pengendara kendaraan baik kendaraan bermotor maupun kendaraan tidak bermotor. Interaksi antara faktor Manusia, Kendaraan, Jalan dan Lingkungan sangat bergantung dari

²⁰ RL-UK/*Institute of Road Engineering, Op.cit.*, Hal. 2

²¹ <http://www.honda-tiger.or.id>, *Kolom News.18 Februari 2008*

²² Warpani, S.P, *Op.cit.*, Hal. 108.

perilaku Manusia sebagai pengguna jalan menjadi hal yang paling dominan terhadap Kamseltibcar Lantas, hal ini sangat ditentukan oleh beberapa indikator yang membentuk sikap dan perilakunya di Jalan raya berupa :²³

a. Mental

Mental dan perilaku yang membudaya dari pengguna jalan merupakan salah satu faktor utama yang sangat berpengaruh terhadap situasi lalu lintas. Etika, sopan - santun, toleransi antar pengguna jalan, kematangan dalam pengendalian emosi serta kepedulian pengguna jalan di jalan raya akan menimbulkan sebuah interaksi yang dapat mewarnai situasi lalu lintas berupa hasil yang positif seperti terciptanya keamanan, keselamatan dan kelancaran lalu lintas maupun dampak negatif yang dapat menimbulkan kesemrawutan, kemacetan, pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas, sehingga mentalitas pengguna Jalan merupakan suatu hal yang pondamental dalam mewujudkan situasi lalu lintas yang baik.

Mental dan perilaku pengguna jalan merupakan suatu cerminan budaya berlalulintas, hal ini tidak dapat dibentuk secara instant oleh suatu lembaga tertentu, baik itu lembaga pendidikan maupun lembaga lainnya, tetapi terbentuk secara berkesinambungan mulai kehidupan sehari-hari dalam keluarga, lingkungan dan situasi lalu lintas yang kasat mata secara keseharian selalu terlihat oleh pengguna jalan sehingga membentuk kultur mentalitas berlalu lintas seseorang.

b. Pengetahuan

Dalam menciptakan dan memelihara Keamanan, Keselamatan, Ketertiban serta Kelancaran Lalu lintas, telah dilakukan pengaturan yang disesuaikan dengan perkembangan situasi lalu lintas yang ada dengan mempertimbangkan perkembangan teknologi di bidang transportasi baik yang berhubungan dengan kendaraan, sarana dan prasarana jalan serta dampak lingkungan lainnya dalam bentuk suatu aturan yang tegas dan jelas serta telah melalui proses sosialisasi secara bertahap sehingga dapat dijadikan pedoman dalam berinteraksi di jalan raya.

Setiap Pengguna Jalan wajib memahami setiap aturan yang telah dibakukan secara formal baik dalam bentuk Undang-Undang, Perpu, Peraturan Pemerintah, Perda dan aturan lainnya sehingga terdapat satu persepsi dalam pola tindak dan pola pikir dalam berinteraksi di jalan raya. Perbedaan tingkat pengetahuan dan atau pemahaman terhadap aturan yang berlaku mengakibatkan suatu kesenjangan yang berpotensi memunculkan permasalahan dalam berlalu lintas, baik antar pengguna jalan itu sendiri maupun antara pengguna jalan dengan aparat yang bertugas untuk melaksanakan penegakkan hukum di jalan raya.

Selain pemahaman terhadap pengetahuan tentang peraturan perundang-undangan yang berlaku, pengetahuan tentang karakteristik kendaraan merupakan suatu hal yang tidak dapat diabaikan, setiap kendaraan memiliki karakteristik yang berbeda dalam penanganannya, pengetahuan terhadap karakteristik kendaraan sangat berpengaruh terhadap operasional kendaraan di jalan raya yang secara otomatis akan berpengaruh pula terhadap situasi lalu lintas jalan raya, pengetahuan tentang karakteristik kendaraan bisa didapat

²³ Muhamad Ikhsan, *Makalah Seminar Lalu Lintas Dan Permasalahannya*, Yogyakarta, 10 Juli 2009. Hal. 3-5.

dengan mempelajari buku manual kendaraan tersebut serta dengan mempelajari karakter kendaraan secara langsung (fisik).

c. Keterampilan

Kemampuan dalam mengendalikan (Mengendarai / Mengemudi) Kendaraan baik kendaraan bermotor maupun kendaraan tidak bermotor di jalan raya akan berpengaruh besar terhadap situasi lalu lintas, keterampilan mengendalikan kendaraan merupakan suatu keharusan yang mutlak demi keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaraan lalu lintas baik bagi pengemudi / pengendara kendaraan tersebut maupun pengguna jalan lainnya.

Lisensi terhadap kemampuan dalam mengendalikan kendaraan di wujudkan secara formal melalui Surat Izin Mengemudi yang di keluarkan oleh SATPAS Polri sesuai dengan peruntukan kendaraan bermotor yang dikemudikan / dikendarai oleh pengguna jalan sesuai dengan Undang-Undang No 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

Keterampilan mengendalikan (Mengendarai / Mengemudi) kendaraan baik kendaraan bermotor maupun kendaraan tidak bermotor diperoleh melalui serangkaian pelatihan sebelum mengajukan Lisensi keterampilannya (SIM), secara formal khusus untuk kendaraan bermotor setiap pemohon SIM diwajibkan telah memiliki ketrampilan mengemudikan kendaraan bermotor yang dapat diperoleh baik melalui lembaga pendidikan dan pelatihan mengemudi maupun tidak melalui lembaga pendidikan dan pelatihan mengemudi yang berarti pemohon telah melalui proses pelatihan keterampilan sebelum dilanjutkan proses pengujian keterampilannya untuk mendapatkan SIM.

2. Kendaraan

Kendaraan adalah satu alat yang dapat bergerak di jalan, terdiri dari kendaraan bermotor atau kendaraan tidak bermotor, Kendaraan bermotor adalah kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknik yang berada pada kendaraan itu. Kendaraan merupakan salah satu faktor utama yang secara langsung terlibat dalam dinamika lalu lintas jalan raya dengan dikendalikan oleh manusia, interaksi antara manusia dan kendaraan dalam satu kesatuan gerak di jalan raya memerlukan penanganan khusus baik terhadap mental, pengetahuan dan keterampilan pengemudi maupun kesiapan (laik jalan) kendaraan tersebut untuk dioperasikan di jalan raya.

Beberapa faktor yang dapat mempengaruhi situasi lalu lintas jalan raya yang melibatkan kendaraan dapat di bagi dalam 2 (dua) faktor utama yaitu :²⁴

a. Kuantitas Kendaraan

Pertambahan jumlah kendaraan bermotor setiap tahunnya menunjukkan angka yang signifikan, hal ini merupakan sebuah manifestasi dari Laju pembangunan Nasional seiring dengan era globalisasi menuntut adanya percepatan dalam bidang perekonomian dan keamanan tuntutan perkembangan di sektor lainnya yang mengharuskan adanya percepatan mobilitas untuk pencapaian hasil secara optimal, apabila dipandang dari sisi ekonomi dan teknologi perindustrian memang hal ini merupakan sebuah prestasi yang sangat baik tetapi setiap suatu perubahan atau perkembangan di satu sektor akan menimbulkan dampak pada sektor yang lainnya, apabila tidak segera di sikapi secara cepat dan akurat hal ini justru akan menimbulkan dampak negatif pada sektor tertentu.

Persaingan ekonomi dan perindustrian dalam era pasar bebas memang sudah mulai dirasakan, dimana sekarang semakin banyaknya produsen kendaraan bermotor baik roda dua maupun roda empat atau lebih bahkan dewasa ini telah muncul pula kendaraan yang digerakan secara mekanik tetapi dengan menggunakan tenaga baterai, dengan banyaknya kompetitor dalam bidang otomotif memaksa setiap produsen melakukan promo yang mampu menarik konsumen untuk membeli produknya, segala upaya dilakukan baik dengan memberikan hadiah, potongan harga bahkan dalam perkembangan terkini setiap dealer maupun ATPM telah bekerja sama dengan persaingan usaha di bidang finansial yang tidak kalah ketatnya dalam bentuk kredit angsuran kendaraan bermotor mulai dari bunga angsuran ringan sampai dengan pemberian kemudahan uang muka yang sangat ringan bahkan ada yang mempromosikan tanpa uang muka setiap konsumen telah dapat memiliki kendaraan bermotor, persaingan usaha seperti ini memberikan kemudahan dan keringanan bagi masyarakat konsumen disamping itu apabila ditinjau dari aspek kesejahteraan hal ini memberikan kontribusi positif sehingga tidak dapat dielakan lagi dengan gencarnya promo serta kemudahan baik biaya maupun fasilitas menimbulkan dampak semakin tingginya kecepatan pertambahan jumlah kendaraan bermotor khususnya roda dua.

Tingginya tingkat angka pertambahan kendaraan bermotor apabila ditinjau dari sektor keamanan dan keselamatan transportasi lalu lintas jalan raya menimbulkan dampak permasalahan yang cukup serius, apalagi bila dibandingkan dengan pertambahan panjang dan lebar ruas jalan yang sangat sedikit mengakibatkan semakin rumit dampak permasalahan yang ditimbulkan. Dapat dirasakan oleh seluruh pengguna jalan bahwa dari tahun ke tahun pertambahan lokasi dan ruas penggal jalan raya yang rawan kepadatan, kemacetan dan kesemrawutan semakin bertambah jumlahnya, situasi seperti ini tidak dapat dipecahkan oleh hanya satu instansi saja tetapi memerlukan solusi pemecahan secara terpadu dari semua stake holder dan pengguna jalan itu sendiri untuk dapat merumuskan solusi yang tepat dan dapat diaplikasikan secara cepat untuk mampu mengatasi setiap permasalahan yang muncul sesuai

²⁴ *ibid*

dengan bidang tugasnya masing-masing serta peranserta masyarakat pengguna jalan itu sendiri.

b. Kualitas Kendaraan

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

- 1) Mengurangi jumlah kecelakaan
- 2) Mengurangi jumlah korban kecelakaan pada pemakai jalan lainnya
- 3) Mengurangi besar kerusakan pada kendaraan bermotor
- 4) Kendaraan dapat tetap laik jalan
- 5) Komponen kendaraan selalu dalam kondisi siap untuk dioperasikan secara baik sesuai dengan kebutuhan pada saat dikendarai / dikemudikan.

Perbedaan pola pandang dan kepentingan dari setiap individu masyarakat pengguna jalan mengakibatkan adanya perubahan spesifikasi kendaraan bermotor sesuai dengan rancangan standard keamanan yang telah ditetapkan, dengan berbagai alasan pola pandang dan kepentingan banyak kendaraan dilakukan modifikasi yang mempengaruhi standard kelengkapan keamanan yang ada seperti penggantian spion sepeda motor standard menjadi spion modifikasi yang hanya memenuhi syarat formal tetapi tidak memenuhi syarat fungsi keamanannya bahkan banyak pula yang hanya memasang spion sebelah saja (satu spion) ataupun tidak melengkapi spion sama sekali, penggantian knalpot baik roda dua maupun roda empat dari standard menjadi modifikasi yang memiliki tampilan dan suara berbeda dan cenderung memekakan telinga bahkan dalam situasi tertentu dengan sengaja melepaskan knalpotnya, penggantian struktur pegas / suspensi kendaraan dengan ketinggian ekstrim baik yang dibuat sangat tinggi atau dibuat sangat rendah, hal ini menimbulkan dampak ketidak stabilan kendaraan serta mempengaruhi kelenturan dan sistem kejut dari fungsi pegas sehingga pada saat pengereman tidak dapat dikendalikan secara baik, masih banyak perubahan lain yang dilakukan sehingga mengakibatkan kualitas kendaraan bermotor tidak lagi memenuhi spesifikasi keamanan baik bagi pengemudi / pengendaranya maupun pengguna jalan lainnya termasuk lingkungan.

Selain perubahan secara fisik / modifikasi kendaraan, perawatan dan usia pakai kendaraan sering kali menjadi permasalahan terhadap keamanan dan keselamatan jalan raya, di lapangan kita sering menemukan asap knalpot yang mengeluarkan asap yang jauh melebihi batas gas buang emisi tidak saja menyebabkan polusi udara tetapi menghalangnya jarak pandang pengguna jalan lainnya, perawatan komponen mesin, rem, bam, dan komponen lain sering kali menjadi penyebab utama terjadinya suatu kemacetan, kesemrawutan bahkan kecelakaan lalu lintas, kesadaran pengguna jalan terhadap kepedulian pada laik jalan kendaraan bermotornya merupakan salah satu faktor yang sangat penting dalam mewujudkan kamseltibcar lalu lintas.

3. Jalan

Transportasi di jalan sebagai salah satu moda transportasi tidak dapat dipisahkan dari moda-moda transportasi lain yang ditata dalam sistem transportasi nasional yang dinamis dan mampu mengadaptasi kemajuan di masa depan, mempunyai karakteristik yang mampu menjangkau seluruh pelosok wilayah daratan dan memadukan moda transportasi lainnya, perlu lebih dikembangkan potensinya dan ditingkatkan peranannya sebagai penghubung wilayah baik nasional maupun internasional, sebagai penunjang, pendorong, dan penggerak pembangunan nasional.²⁵

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

4. Lingkungan

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

Berdasarkan unsur-unsur diatas, penyebab kecelakaan yang paling dominan adalah faktor manusia, yaitu sebesar 93,7 %, kemudian faktor kendaraan, faktor jalan, dan terakhir faktor lingkungan

²⁵ *Ibid*

2. Kemacetan Lalu Lintas

Kemacetan lalu lintas adalah kondisi dimana arus lalu lintas meningkat pada ruas jalan tertentu, sehingga waktu tempuh bertambah (karena kecepatan menurun) yang berakibat pada tidak lancarnya pergerakan pada ruas jalan.²⁶

Menurut Budiarto. A dan Mahmudah²⁷ kemacetan dapat disebabkan antara lain oleh sarana dan prasarana lalu lintas yang masih terbatas, manajemen lalu lintas yang belum berfungsi secara optimal, pelayanan angkutan umum penumpang yang belum memadai, dan disiplin pemakai jalan yang masih rendah. Sarana dan prasarana lalu lintas yang masih terbatas disini yang paling utama adalah faktor jalan. Meskipun manajemen lalu lintas, pelayanan angkutan serta disiplin berkendara tersebut sudah baik, sedangkan faktor prasarana jalan belum memadai maka masih sangat mungkin untuk terjadi kemacetan.

Masalah kemacetan lalu lintas merupakan problema yang sangat kompleks dan merupakan fenomena yang tidak mudah untuk diatasi terutama fenomena kemacetan yang terjadi di kota-kota besar, kawasan wisata, kawasan industri, perkantoran, pasar tumpah dan tempat-tempat lain dimana sebagai faktor penyebab antara lain :

1. Sikap mental sebagian masyarakat pengguna jalan yang kurang disiplin, mau menang sendiri dan tidak memenuhi peraturan lalu lintas.
2. Meningkatnya jumlah kendaraan bermotor dari tahun 2002 yang berjumlah 24.671.330 mengalami kenaikan menjadi 32.774.929 atau kenaikan sebanyak

²⁶ Tjahjono, T., *Rancangan Buku Pengantar Analisis dan Prevensi Kecelakaan Lalu Lintas Jalan*, Depok, Laboratorium Transportasi Departemen Teknik Sipil, FT UI, 2008, Hal. 11.

²⁷ Arif Budiarto dan Mahmudah, *Op.cit*, Hal. 6.

8.103.599 (33%) yang tidak diimbangi dengan penambahan panjang jalan yang memadai.

3. Menjamurnya pedagang kaki lima, pedagang asongan di badan-badan jalan dan di persimpangan jalan.
4. Tidak tersedianya tempat parkir yang memadai akibat kurang adanya koordinasi antar instansi terkait dalam perencanaan tata ruang perkotaan dan penerbitan ijin mendirikan bangunan terutama di tempat-tempat konsentrasi publik.
5. Tidak terencananya rencana umum tata ruang wilayah (RUTRW) dalam penataan kota khususnya di kota-kota besar menimbulkan permasalahan baru dibidang kemacetan lalu lintas.

3. Pelanggaran Lalu Lintas

Pelanggaran merupakan suatu tindakan yang tidak sesuai dengan aturan yang ada, baik dalam norma masyarakat atau hukum yang berlaku. Dalam konteks ini pelanggaran lalu lintas adalah suatu tindakan baik sengaja ataupun tidak sengaja melakukan perbuatan untuk tidak mematuhi aturan-aturan lalu lintas yang berlaku. Pada umumnya pelanggaran lalu lintas merupakan awal terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Sanksi / hukuman bagi para pengguna jalan yang melanggar peraturan lalu lintas sangat beragam, yaitu tergantung dari tingkat pelanggaran yang dilakukan. Sanksi yang paling ringan yaitu peringatan atau teguran agar pemakai jalan lebih disiplin, kemudian sanksi tilang dan denda dikenakan bagi pemakai jalan yang melakukan pelanggaran tidak mempunyai kelengkapan surat-surat mengemudi,

diantaranya Surat Ijin Mengemudi (SIM) dan Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK).

Di beberapa kota di Indonesia, Satlantas membagi pelanggaran lalu lintas di wilayah Kota menjadi tiga kelas potensial pelanggaran, yaitu:²⁸

1. Kelas Potensial pelanggaran umum, dengan nilai bobot paling rendah yaitu 1 (satu) poin. Pada kelas pelanggaran ini jenis pelanggarannya, misal : melanggar persyaratan lampu, rem, melanggar penggunaan sabuk pengaman, pemakaian helm, persyaratan surat kendaraan / STNK dan SIM, dan sebagainya.
2. Kelas Potensial kejadian kemacetan dengan nilai bobot pelanggaran 3 (tiga) poin. Jenis pelanggaran yang dimaksud yaitu pelanggaran lalu lintas yang dapat menyebabkan terjadi kemacetan pada suatu ruas jalan tertentu. Jenis pelanggaran tersebut misalnya : melanggar marka melintang garis utuh sebagai batas berhenti, melanggar larangan berhenti / parkir ditempat umum, melanggar ketentuan kelas jalan yang dinyatakan dengan rambu-rambu, dan sebagainya.
3. Kelas Potensial kejadian kecelakaan dengan nilai bobot pelanggaran 5 (lima) poin. Jenis pelanggaran yang dimaksud yaitu pelanggaran lalu lintas yang beresiko menyebabkan terjadi kecelakaan lalu lintas disuatu ruas jalan. Jenis pelanggaran tersebut misalnya melanggar rambu-rambu perintah dan larangan, melanggar ketentuan cahaya alat pengatur isyarat, melanggar batas maksimum, tidak menyalakan petunjuk arah waktu akan membelok atau berbalik arah, dan sebagainya.

Berdasarkan laporan Polri dalam kurun waktu 2 tahun berturut-turut jumlah pelanggaran lalu lintas yang berhasil dicatat sebanyak 2.197.947 pelanggaran pada tahun 2007 dan tahun 2008 sebanyak 2.960.165 (terjadi kenaikan 35%).

²⁸ Sumber: Dirlantas Babinkum Polri.

Ketidaklengkapan secara administrasi / surat-surat adalah pelanggaran yang paling dominan.²⁹

Dari data pelanggaran tersebut diatas terlihat bahwa pelanggaran pengemudi yang tidak melengkapi administrasi / surat-surat cukup dominan, namun pelanggaran yang mempunyai kecenderungan terhadap terjadinya kecelakaan yang lebih banyak disebabkan oleh pelanggaran kecepatan dan pelanggaran rambu dan marka menduduki posisi dibawah pelanggaran surat-surat. Sedangkan dari pelanggaran yang sering terjadi dan berpotensi terhadap terjadinya kecelakaan dan kemacetan lalu lintas belum secara maksimal bisa dilakukan penindakan oleh aparat penegak hukum.

B. PENEGAKAN HUKUM LALU LINTAS DALAM RANGKA TERCAPAINYA MASYARAKAT PATUH HUKUM

1. Tinjauan Umum Tentang Penegakan Hukum

Menurut Soerjono Soekanto³⁰, penegakan hukum (*law enforcement*) menghendaki empat syarat, yaitu : adanya aturan, adanya lembaga yang akan menjalankan peraturan itu, adanya fasilitas untuk mendukung pelaksanaan peraturan itu, adanya kesadaran hukum dari masyarakat yang terkena peraturan itu. Sedangkan menurut Satjipto Rahardjo³¹ pengamatan berlakunya hukum secara lengkap ternyata melibatkan berbagai unsur sebagai berikut : (1) Peraturan sendiri., (2) Warga negara sebagai sasaran pengaturan, (3) Aktivitas birokrasi pelaksana., (4) Kerangka sosial-politik-ekonomi-budaya yang ada yang turut menentukan bagaimana setiap unsur dalam hukum tersebut di atas menjalankan apa yang menjadi bagiannya.

²⁹ *Ibid.*

³⁰ Soerjono Soekanto, 1987, Pendekatan Sosiologi Terhadap Hukum, Jakarta, Bina Aksara.. Hal. 9.

³¹ Satjipto Rahardjo, 1987, *Permasalahan Hukum Di Indonesia*, Bandung, Alumni.

Secara umum penegakan hukum dapat diartikan sebagai tindakan menerapkan perangkat sarana hukum tertentu untuk memaksakan sanksi hukum guna menjamin pentaatan terhadap ketentuan yang ditetapkan tersebut, sedangkan menurut Satjipto Rahardjo, penegakan hukum adalah suatu proses untuk mewujudkan keinginan-keinginan hukum (yaitu pikiran-pikiran badan pembuat undang-undang yang dirumuskan dalam peraturan-peraturan hukum) menjadi kenyataan.³²

Penegakan hukum sebagai suatu proses, pada hakikanya merupakan penerapan diskresi yang menyangkut membuat keputusan yang tidak secara ketat diatur oleh kaidah hukum, akan tetapi mempunyai unsur penilalan pribadi. Dengan mengutip pendapat Roscoe Pound (1870-1874), maka La Favre menyatakan, bahwa pada hakikatnya diskresi berada di antara hukum dan moral.³³

Oleh karena itu dapatlah dikatakan, bahwa penegakan hukum bukanlah semata-mata berarti pelaksanaan perundang-undangan, walaupun di dalam kenyataan di Indonesia kecenderungannya adalah demikian, sehingga pengertian "*law enforcement*" begitu populer. Selain dari itu, maka ada kecenderungan yang kuat untuk mengartikan penegakan hukum sebagai pelaksanaan keputusan-keputusan hakim. Perlu dicatat bahwa pendapat-pendapat yang agak sempit tersebut mempunyai kelemahan-kelemahan, apabila pelaksanaan daripada perundang-undangan atau keputusan-keputusan hakim tersebut malahan mengganggu kedamaian di dalam pergaulan hidup.

Berdasar penjelasan tersebut di atas dapatlah ditarik suatu kesimpulan sementara, bahwa masalah pokok dari pada penegakan hukum sebenarnya terletak pada faktor-faktor yang mungkin mempengaruhinya. Faktor-faktor tersebut mempunyai arti yang netral

³² Satjipto Rahardjo, *Masalah Penegakan Hukum*, Sinar Baru, Bandung, Hal. 24.

³³ Soerjono Soekanto, *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*. Cetakan Pertama, CV. Rajawali, Jakarta, Hal. 3.

sehingga dampak positif atau negatifnya terletak pada isi dari faktor tersebut. Faktor-faktor yang mempengaruhi *law enforcement* tersebut adalah³⁴ :

1. Faktor hukumnya sendiri, yang didalam hal ini mengenai Undang-Undang saja.
2. Faktor penegak hukum, yakni pihak-pihak yang membentuk maupun menerapkan hukum.
3. Faktor sarana atau fasilitas yang mendukung penegakan hukum.
4. Faktor masyarakat, yakni lingkungan dimana hukum tersebut berlaku atau diterapkan.
5. Faktor kebudayaan, yakni sebagai hasil karya, cipta dan rasa yang didasarkan pada karsa manusia di dalam pergaulan hidup.

Kelima faktor tersebut saling berkaitan antara yang satu dengan yang lainnya karena semuanya merupakan esensi dari penegakan hukum serta juga merupakan tolak ukur daripada efektivitas dari penegakan hukum.

Sedangkan menurut Muladi dan Barda Nawawi Arief mengenai penegakan hukum dapat dijelaskan melalui politik hukum pidana (kebijakan hukum pidana) yang mana sebagai salah satu usaha dalam menanggulangi kejahatan, mengejewantah dalam penegakan hukum pidana yang rasional. Penegakan hukum pidana yang rasional tersebut terdiri dari tiga tahap, yaitu tahap formulasi, tahap aplikasi, dan tahap eksekusi yaitu :³⁵

Tahap Formulasi, adalah tahap penegakan hukum pidana *in abstracto* oleh badan pembentuk undang-undang. Dalam tahap ini pembentuk undang-undang melakukan kegiatan memilih nilai-nilai yang sesuai dengan keadaan dan situasi masa kini dan masa yang akan datang, kemudian merumuskannya dalam bentuk peraturan perundang-undangan pidana untuk mencapai hasil perundang-undangan pidana yang paling baik, dalam arti memenuhi syarat keadilan dan daya guna. Tahap ini dapat juga disebut dengan tahap kebijakan legislatif.

³⁴ *Ibid*, Hal. 3.

³⁵ Muladi dan Barda Nawawi Arief, *Teori-Teori dan Kebijakan Pidana*,. Hal. 173.

1. Tahap Aplikasi, tahap penegakan hukum pidana (tahap penerapan hukum pidana) oleh aparat-aparat penegak hukum mulai dari kepolisian, kejaksaan hingga pengadilan. Dalam tahap ini aparat penegak hukum menegakkan serta menerapkan peraturan perundang-undangan pidana yang telah dibuat oleh badan pembentuk undang-undang. Dalam melaksanakan tugas ini, aparat penegak hukum harus memegang teguh nilai-nilai keadilan dan daya guna. Tahap kedua ini dapat juga disebut tahap kebijakan yudikatif.
2. Tahap Eksekusi, yaitu tahap penegakan (pelaksanaan) hukum pidana secara konkret oleh aparat pelaksana pidana. Dalam tahap ini aparat pelaksana pidana bertugas menegakkan peraturan pidana yang telah dibuat oleh pembentuk undang-undang melalui penerapan pidana yang telah ditetapkan oleh pengadilan. Aparat pelaksana dalam menjalankan tugasnya harus berpedoman kepada peraturan perundang-undangan pidana yang telah dibuat oleh pembentuk undang-undangan (legislatur) dan nilai-nilai keadilan serta daya guna.

Ketiga tahap penegakan hukum pidana tersebut, dilihat sebagai suatu usaha atau proses yang rasional yang sengaja direncanakan untuk mencapai tujuan tertentu, jelas harus merupakan suatu jalinan mata rantai aktivitas yang tidak terputus yang bersumber dari nilai-nilai dan bermuara pada pidana dan pemidanaan. Joseph Golstein, membedakan penegakan hukum pidana atas tiga macam yaitu ³⁶ **Pertama**, *Total Enforcement*, yakni ruang lingkup penegakan hukum pidana sebagaimana yang dirumuskan oleh hukum pidana substantif. Penegakan hukum yang pertama ini tidak mungkin dilakukan sebab para penegak hukum dibatasi secara ketat oleh hukum acara pidana. Disamping itu, hukum pidana substantif itu sendiri memiliki kemungkinan memberikan batasan-batasan. Ruang lingkup yang dibatasi ini disebut dengan *area of no enforcement*. **Kedua**, *Full Enforcement*, yaitu *Total Enforcement* setelah dikurangi *area of not enforcement*, dimana penegak hukum diharapkan

³⁶ Muladi, 1995, *Kapita Selekta Sistem Peradilan Pidana*, Badan Penerbit Universitas Diponegoro, Semarang, Hal. 16.

menegakkan hukum secara maksimal, tetapi menurut Goldstein hal inipun sulit untuk dicapai (*not a realistic expectation*), sebab adanya keterbatasan-keterbatasan dalam bentuk waktu, personal, alat-alat dana dan sebagainya yang dapat menyebabkan dilakukannya diskresi, **Ketiga**, *Actual Enforcement, Actual Enforcement* ini baru dapat berjalan apabila, sudah terdapat bukti-bukti yang cukup. Dengan kata lain, harus sudah ada perbuatan, orang yang berbuat, saksi atau alat bukti yang lain, serta adanya pasal yang dilanggar.

Lawrence M. Friedman yang dikutip oleh Esmi Warassih³⁷ membedakan unsur sistem hukum ke dalam tiga macam, yaitu: Struktur (*Legal structure*), Substansi (*Legal substance*), Kultur (*Legal culture*). Menurut Friedman kebanyakan negara-negara berkembang dalam upaya penegakan hukum hanya menyangkut struktur dan substansinya saja, sedangkan masalah kultur hukum kurang mendapatkan perhatian yang seksama. Menurut Soerjono Soekanto³⁸ penegakan *rule of law* merupakan masalah yang rumit bagi Negara yang sedang berkembang. Di Indonesia dalam upaya penegakan hukum harus dijaga keseimbangan antara *rule of law* dalam arti formil dan *rule of law* dalam arti materiil. Hal itu disebabkan karena di satu pihak hukum harus dapat membatasi kekuasaan (agar tidak sewenang-wenang) dan di lain pihak kekuasaan merupakan suatu jaminan bagi berlakunya hukum. Menurut Achmad Ali, sosialisasi undang-undang merupakan proses penting dalam *law enforcement*, karena bertujuan :

- 1) Bagaimana agar warga masyarakat dapat mengetahui kehadiran suatu undang atau peraturan;
- 2) Bagaimana agar warga masyarakat dapat mengetahui isi suatu undang-undang atau peraturan;

³⁷ Esmi Warassih Puji Rahayu, 2005. *Pranata Hukum Sebuah Telaah Sosiologis*. Semarang : Suryandaru Utama 2005, Hal. 29

³⁸ Serjono Soekanto, 1983, *Beberapa Permasalahan Hukum Dalam Kerangka Pembangunan Di Indonesia*, Jakarta, UI- Press. Hal .91.

- 3) Bagaimana agar warga masyarakat dapat menyesuaikan diri (pola pikir dan tingkah laku) dengan tujuan yang dikehendaki oleh undang-undang atau peraturan hukum tersebut³⁹.

Baharuddin Lopa⁴⁰ berpendapat bahwa semua kegiatan di bidang hukum perlu dijaga keterkaitan dan keterpaduannya. Misalnya untuk menegakkan keadilan bukan hanya dituntut agar hakim menjatuhkan putusan yang adil, tetapi dalam menghadapi kasus pidana disyaratkan penyidikan yang sempurna dan sesudah hukuman dijatuhkan yang kemudian berkekuatan tetap, diperlukan lagi pelaksanaan hukuman yang tertib sesuai dengan bunyi vonis. Berbicara mengenai keterpaduan dalam ruang lingkup yang lebih luas (bukan hanya dalam ruang lingkup proses peradilan) tidak bisa dilepaskan dari jenjang fungsi, suprasistem, sistem dan subsistem.

2. Tinjauan Umum Penegakan Hukum Dalam Lalu Lintas

Pada dasarnya program kegiatan Penegakan Hukum bukan berorientasi mencari kesalahan dari pengguna jalan tetapi lebih berorientasi pada perlindungan, pengayoman dan pelayanan pengguna jalan yang melanggar itu sendiri (Penindakan pelanggaran Helm, Sabuk pengaman dan kelengkapan kendaraan bermotor), Pengguna jalan lainnya (Penindakan pelanggaran SIM, Kecepatan, rambu, marka dan lainnya) serta kepentingan pengungkapan kasus pidana (Penindakan pelanggaran STNK, Nomor rangka, nomor mesin dan lainnya).⁴¹

Program Kegiatan dalam bentuk penegakkan hukum dilaksanakan tidak hanya pada saat Operasi Kepolisian saja tetapi dilaksanakan pula pada lokasi dan jam rawan menurut

³⁹ Achmad Ali, 1998, *Menjelajahi Kajian Empiris Terhadap Hukum*, Jakarta, PT Yarsif Watampone.

⁴⁰ Baharuddin Lopa, 2001, *Permasalahan Pembinaan dan Penegakan Hukum*, Jakarta, Bulan Bintang. Hal.133.

⁴¹ Drs, Farouk Muhammad, *Praktik Penegak Hukum (Bidang Lalu Lintas)*, Balai Pustaka, Jakarta, 1999. Hal. 33.

hasil analisa dan evaluasi yang dilaksanakan oleh bagian analis lalu lintas dilingkungan Polri dalam upaya memelihara keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.⁴²

Kegiatan-kegiatan tersebut di atas merupakan proses dan visualisasi perwujudan akuntabilitas Polri kepada publik sebagai upaya untuk mengimplementasikan Perpolisian Masyarakat dalam Fungsi lalu lintas dimana kegiatan-kegiatan tersebut haruslah ditumbuhkembangkan dan dilaksanakan secara berkesinambungan dalam kebersamaan yang saling mendukung tanpa harus mencampuri fungsi, tugas, tanggung jawab dan kewenangan masing-masing instansi yang terkait didalamnya.

Kenyataan dalam proses ini penyelenggaraan penegakan hukum dibidang lalu lintas, bahwa masing-masing aparat belum bekerja secara profesional, hal ini bisa dilihat dari beberapa hal sebagai berikut :⁴³

a. Metode Penegakan Hukum

1. Penerapan hukum sebagaimana yang diamanatkan dalam UU No. 22 Tahun 2009 belum dilaksanakan sebagaimana mestinya, seperti penerapan terhadap pasal-pasal ancaman pidana pasal 273 sampai dengan pasal 317 maupun pasal-pasal yang mengatur tentang Pendidikan pengemudi seperti yang tertera pada pasal 78 sampai dengan pasal 79 *juncto* pasal 87 sampai dengan pasal 89.
2. Penjatuhan vonis oleh hakim terhadap pelaku pelanggaran lalu lintas masih mengacu pada tabel tilang (kesepakatan Diljapol) tidak mengindahkan ancaman pidana yang tercantum pada ketentuan yang diatur pada pasal-pasal yang tertera pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dengan nominal denda yang relatif sangat ringan sehingga vonis yang dijatuhkan tidak memberikan efek jera bagi pelanggar yang dihukum.

⁴² Marka, *Keselamatan Lalu Lintas*, Edisi XXV, Tahun 2004. Hal 10.

⁴³ Drs. Kunarto, *Merenungi Kritik Terhadap Polri (Masalah Lalu Lintas)*, Cipta Manunggal, 2007, Hal 45.

3. Sistem tilang dan mekanisme proses peradilan terhadap pelanggaran lalu lintas tidak dilaksanakan sebagaimana mekanisme sidang pengadilan yang benar, bahkan terkesan asal-asalan.
4. Konsistensi dalam pelaksanaan penegakan hukum belum diproyeksikan pada upaya peningkatan keselamatan lalu lintas dan kepatuhan hukum masyarakat walaupun telah ada konsep tentang penindakan dengan pola System Potensial Point Target (SPPT) dan pelaksanaan kawasan tertib lalu lintas (KTL).
5. Penerapan Perda yang bertentangan dengan ketentuan hirarki perundang-undangan.
6. Pemanfaatan teknologi dan laboratorium forensik dalam bidang pengungkapan kasus kecelakaan lalu lintas utamanya kasus-kasus kecelakaan yang menonjol belum dilaksanakan.

b. Sikap Penegak Hukum

Ruang lingkup dari istilah "penegak hukum" adalah luas sekali, oleh karena, mencakup mereka, yang secara langsung dan secara tidak langsung berkecimpung dibidang penegakan hukum. Di dalam tulisan ini, maka dimaksudkan dengan penegak hukum akan dibatasi pada kalangan yang secara langsung berkecimpung dalam bidang penegakan hukum yang tidak hanya mencakup "*law enforcement*", akan tetapi juga "*peace maintenance*". Kiranya sudah dapat diduga kalangan tersebut mencakup mereka yang bertugas di bidang-bidang kehakiman, kejaksaan, kepolisian, kepengacaraan dan pemasyarakatan.⁴⁴

Seorang penegak hukum, sebagaimana halnya dengan warga-warga masyarakat lainnya, lazimnya mempunyai beberapa kedudukan dan peranan sekaligus. Dengan demikian tidaklah mustahil, bahwa antara berbagai kedudukan dan peranan timbul

⁴⁴ Soerjono Soekanto, *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*. Cetakan Pertama, CV. Rajawali, Jakarta, Hal. 13.

konflik (*status conflict* "dan *conflict of roles*). Kalau di dalam kenyataannya terjadi suatu kesenjangan antara peranan yang seharusnya dengan peranan yang sebenarnya dilakukan atau peranan aktual, maka terjadi suatu kesenjangan peranan (*role-distance*). Menurut Megawati Soekarno Putri di samping faktor masyarakat peta permasalahan penegakan hukum, sangat dipengaruhi oleh kondisi badan-badan yang berada di bawah pemerintah, lembaga peradilan, dan kegiatan profesi kepengacaraan, yang masing-masing tunduk pada undang-undang yang mengaturnya.⁴⁵

Adapun sikap penegak hukum lalu lintas adalah sebagai berikut:⁴⁶

1. Lemahnya etika moral dan profesionalisme sebagai aparat penegak hukum serta sikap arogansi yang masih melekat dalam melaksanakan tugas penegakan hukum.
2. Banyaknya penyimpangan yang dilakukan dengan cara melampaui batas wewenang, pungli, bertindak kasar dan tidak mencerminkan sebagai sosok pelindung, pengayom dan pelayan masyarakat.
3. Lemahnya koordinasi antar aparat penegak hukum baik sesama aparat penegak hukum di jalan maupun dengan unsur *Criminal Justice System* (CJS).
4. Pelaksanaan penegakan hukum oleh penyidik pegawai negeri sipil (PPNS) Departemen Perhubungan / LLAJR terhadap pelanggaran yang sesuai dengan kewenangannya tidak dilaksanakan sesuai dengan ketentuan yang ada.
5. Penanganan dan pengelolaan trayek angkutan umum baik angkutan umum antar propinsi maupun trayek didalam satu propinsi sering menimbulkan terjadinya protes akibat adanya tumpang tindih perijinan trayek serta tidak rasionalnya pemberian trayek pada daerah tertentu dengan dalih otonomi daerah.
6. *Traffic Education* belum dilaksanakan dengan baik dan kontinyu.
7. Proses pemberian surat ijin mengemudi (SIM) tidak dilaksanakan sesuai dengan mekanisme dan prosedur yang ada.

c. Sarana dan Prasarana

Tanpa adanya sarana atau fasilitas tertentu, maka tidak mungkin penegakan hukum akan berlangsung dengan lancar. Sarana atau fasilitas tersebut antara lain, mencakup tenaga manusia yang berpendidikan dan terampil, organisasi yang baik,

⁴⁵ Megawati Soekarno Putri Dalam Pidato Kenegaraan Presiden Republik Indonesia Dan Keterangan Pemerintah atas Rancangan Undang-Undang tentang Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara Tahun Anggaran 2003 Serta Nota Keuangannya di Depan Sidang Dewan Perwakilan Rakyat Pada Tanggal 16 Agustus 2002.

⁴⁶ Drs. Kunarto, *Op.cit*, Hal. 45.

peralatan yang memadai, keuangan yang cukup, dan seterusnya. Kalau hal-hal itu tidak terpenuhi maka mustahil penegakan hukum akan mencapai tujuannya.⁴⁷

Adapun beberapa hal tentang sarana dan prasarana yang mempengaruhi peningkatan keselamatan lalu lintas adalah sebagai berikut

1. Terbatasnya sarana dan prasarana yang mendukung terlaksananya penegakan hukum di bidang lalu lintas antara lain :
 - a. Perlengkapan jalan seperti : rambu-rambu, marka jalan, penerangan jalan dan tanda-tanda lalu lintas lain dirasakan masih sangat kurang.
 - b. Mobilitas aparat penegak hukum yang tidak mengimbangi hakekat ancaman.
 - c. Alat teknologi yang dapat dimanfaatkan untuk tugas penegak hukum, belum bisa dioperasionalkan secara yuridis.
2. Tidak berfungsinya jalan sebagaimana mana mestinya, akibatnya penggunaan untuk kaki lima, parkir pada badan jalan, bangunan pada daerah manfaat jalan dan sebagainya.
3. Rendahnya disiplin dan budaya tertib para pemakai jalan, sebagaimana akibat kualitas disiplin yang rendah, pemahaman aturan yang kurang, dan pengaruh manajemen transportasi yang tidak sehat.
4. Belum adanya organisasi khusus yang bertanggung jawab terhadap keselamatan lalu lintas di negeri ini dalam wadah / badan koordinasi dibidang lalu lintas yang ada di wilayah-wilayah belum mencerminkan kinerja yang terfokus pada masalah keselamatan lalu lintas.

⁴⁷ Soerjono Soekanto, Op.Cit, hlm 27.

BAB III

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Kondisi Keselamatan Dan Tingkat Kepatuhan Hukum Lalu Lintas Masyarakat Saat Ini

Untuk mendapatkan gambaran tentang kondisi keselamatan dan tingkat kepatuhan hukum lalu lintas masyarakat maka perlu diketahui beberapa hal yang berkaitan dengan sistem lalu lintas jalan, permasalahan lalu lintas, tingkat keselamatan, kepatuhan hukum lalu lintas masyarakat dan penyelenggaraan penegakan hukum yang dilaksanakan selama ini.

Sistem Lalu Lintas Jalan

Sistem nasional Indonesia pada dasarnya merupakan perwujudan daripada sistem politik, ekonomi, sosial, budaya dan pertahanan dan keamanan, secara mendasar dan umum “sistem lalu lintas jalan” mempunyai hubungan erat dengan sistem nasional. Hal ini dapat terlihat dari perkembangan lalu lintas jalan tercipta karena berkembangnya sistem nasional, dimana lalu lintas jalan masyarakat Indonesia. Sebaliknya masalah yang ditimbulkan juga merupakan salah satu masalah yang sangat kompleks dan dapat juga dikategorikan sebagai masalah nasional.

Adanya hambatan / permasalahan ataupun kemajuan yang dialami oleh sistem lalu lintas akan memberikan dampak pula pada sistem ekonomi dan sebagainya, bahkan pada hirarki sistem yang lebih tinggi yakni sistem nasional Indonesia. Meskipun kita sadari bahwa pentingnya peranan sistem lalu lintas dalam memelihara kelangsungan hidup bangsa dan negara, namun perlu dipahami pula bahwa penyelenggaraan sistem lalu lintas itu sendiri bukan merupakan tujuan akhir melainkan alat untuk mencapai suatu tujuan, seperti tujuan ekonomi dan non ekonomi dalam rangka mencapai tujuan nasional.

Polri melalui Polantas dalam hal ini harus memahami secara umum aspek konsep perencanaan yang dilakukan oleh instansi terkait ditingkat suprastruktur secara komprehensif,

integral dan strategis terhadap penyelenggaraan sistem lalu lintas jalan melalui kerjasama yang erat saling mendukung satu sama lain. Selanjutnya dalam upaya penanggulangan masalah lalu lintas yang digelar oleh Polri yang merupakan bagian integral dari penanggulangan masalah lalu lintas jalan secara lintas sektoral, diperlukan strategi penanggulangan dengan keterpaduan lintas sektoral, ofensif operasional dan peningkatan partisipasi masyarakat melalui kepatuhan hukum terhadap peraturan lalu lintas.

Permasalahan Lalu Lintas

Permasalahan lalu lintas secara umum meliputi kecelakaan lalu lintas, kemacetan lalu lintas dan pelanggaran lalu lintas serta ketidak tertiban lalu lintas. Banyak faktor manusia sebagai pemakai jalan, kendaraan, sarana prasarana, lemahnya penegakan hukum, mewarnai ketidak tertiban, kesemrawutan, kemacetan serta kecelakaan lalu lintas yang menimbulkan korban jiwa dan harta menjadi pemandangan sehari-hari yang amat memprihatinkan.

Kondisi tersebut dapat digambarkan sebagai berikut :

a. Pelanggaran lalu lintas

Pada kurun waktu 2 tahun berturut-turut jumlah pelanggaran lalu lintas yang berhasil dilakukan penindakan oleh Polri, yakni tahun 2002 sebanyak 2.197.947 pelanggaran dan tahun 2003 sebanyak 2.960.165 (terjadi kenaikan 35 %). Sedangkan untuk jenis pelanggaran meliputi : pelanggaran muatan tahun 2002 berjumlah 150.693 dan tahun 2003 berjumlah 172.282 (terjadi kenaikan 14 %); pelanggaran kecepatan tahun 2002 berjumlah 35.590 dan tahun 2003 berjumlah 42.511 (terjadi kenaikan 19 %); pelanggaran marka / rambu tahun 2002 berjumlah 458.881 dan tahun 2003 berjumlah 668.480 (terjadi kenaikan 46 %); pelanggaran surat-surat tahun 2002 berjumlah 889.268 dan tahun 2003 berjumlah 1.031.964 (terjadi kenaikan 16 %); pelanggaran perlengkapan tahun 2002 berjumlah 417.158 dan

tahun 2003 berjumlah 508.077 (terjadi kenaikan 22 %); pelanggaran lain-lain tahun 2002 berjumlah 246.357 dan tahun 2003 berjumlah 204.332 (terjadi penurunan 17 %)

Sedang di jajaran Polda Metro Jaya dalam kurun waktu 2 tahun berturut-turut jumlah pelanggaran lalu lintas yang berhasil dilakukan penindakan : tahun 2002 sebanyak 164.130 pelanggaran dan tahun 2003 sebanyak 318.462 (terjadi kenaikan 19 %). Sedang untuk jenis pelanggaran meliputi : pelanggaran muatan tahun 2002 berjumlah 11.993 dan tahun 2003 berjumlah 19.600 (terjadi kenaikan 63 %); pelanggaran marka / rambu tahun 2002 berjumlah 70.257 dan tahun 2003 berjumlah 167.212 (terjadi kenaikan 138 %); pelanggaran surat-surat tahun 2002 berjumlah 42.377 dan tahun 2003 berjumlah 59.867 (terjadi kenaikan 41,2 %); pelanggaran perlengkapan tahun 2002 berjumlah 37.042 dan tahun 2003 berjumlah 70.097 (terjadi kenaikan 98,2 %); pelanggaran lain-lain tahun 2002 berjumlah 2.461 dan tahun 2003 berjumlah 1.686 (terjadi penurunan 31,4 %)

Dari data pelanggaran tersebut diatas terlihat bahwa pelanggaran pengemudi yang tidak melengkapi administrasi / surat-surat cukup dominan, namun pelanggaran yang mempunyai kecenderungan terhadap terjadinya kecelakaan yang lebih banyak disebabkan oleh pelanggaran kecepatan dan pelanggaran rambu dan marka menduduki posisi dibawah pelanggaran surat-surat. Sedangkan dari pelanggaran yang sering terjadi dan berpotensi terhadap terjadinya kecelakaan dan kemacetan lalu lintas belum secara maksimal bisa dilakukan penindakan oleh aparat penegak hukum.

b. Kemacetan Lalu Lintas

Masalah kemacetan lalu lintas merupakan problema yang sangat kompleks dan merupakan fenomena yang tidak mudah untuk diatasi terutama fenomena kemacetan yang terjadi di kota-kota besar, kawasan wisata, kawasan industri, perkantoran, pasar tumpah dan tempat-tempat lain dimana sebagai faktor penyebab antara lain :

- 1) Sikap mental sebagian masyarakat pengguna jalan yang kurang disiplin, mau menang sendiri dan tidak memenuhi peraturan lalu lintas.
- 2) Meningkatnya jumlah kendaraan bermotor dari tahun 2002 yang berjumlah 24.671.330 mengalami kenaikan menjadi 32.774.929 atau kenaikan sebanyak 8.103.599 (33 %) yang tidak diimbangi dengan penambahan panjang jalan yang memadai.
- 3) Menjamurnya pedagang kaki lima, pedagang asongan di badan-badan jalan dan di persimpangan jalan.
- 4) Tidak tersedianya tempat parkir yang memadai akibat kurang adanya koordinasi antar instansi terkait dalam perencanaan tata ruang perkotaan dan penerbitan ijin mendirikan bangunan terutama di tempat-tempat konsentrasi publik.
- 5) Tidak terencananya rencana umum tata ruang wilayah (RUTRW) dalam penataan kota khususnya di kota-kota besar menimbulkan permasalahan baru dibidang kemacetan lalu lintas.

Keselamatan Lalu Lintas

Kecelakaan lalu lintas sebagai salah satu permasalahan lalu lintas yang menjadi indikator utama keselamatan lalu lintas merupakan masalah klasik yang selalu mendominasi lalu lintas jalan sehari-hari, akan tetapi masalah ini masih kurang mendapatkan perhatian secara proporsional. Secara umum kecelakaan lalu lintas yang terjadi dapat digambarkan sebagai berikut :

a. Gambaran umum tentang kecelakaan lalu lintas

Kecelakaan lalu lintas di Indonesia dalam kurun waktu 10 tahun terakhir menunjukkan bahwa kecelakaan lalu lintas telah merenggut korban jiwa rata-rata 10.000 per tahun. Sedang tingkat fatalitas menunjukkan 332 korban meninggal dunia dari 1000 kecelakaan lalu lintas yang terjadi. Hasil penelitian internasional menunjukkan bahwa

setiap tahunnya sekitar 1,2 juta orang meninggal karena kecelakaan lalu lintas dan 20 sampai dengan 50 juta menderita cacat, dan kebanyakan korban kecelakaan tersebut di negara-negara sedang berkembang terutama di Asia (Panduan Keselamatan Jalan untuk Kawasan Asia Pasifik).

Di Indonesia akibat kerugian kecelakaan tersebut selain menimbulkan korban jiwa dan harta juga menimbulkan kerugian secara financial / materiil diperkirakan mencapai 41,3 triliun rupiah atau setara dengan 2,8 % dari produk domestic bruto (*Gross Domestic Product*).

b. Data Kecelakaan Lalu Lintas

Sebagai gambaran data kecelakaan yang terjadi di Indonesia dan Polda Metro Jaya pada waktu 2 tahun berturut-turut sebagai berikut : Jumlah Kecelakaan lalu lintas tahun 2002 berjumlah 12.267 dan tahun 2003 berjumlah 13.399 (terjadi kenaikan 9 %); Jumlah Meninggal Dunia tahun 2002 berjumlah 8.762 dan tahun 2003 berjumlah 9.859 (terjadi kenaikan 12 %); Jumlah Luka Berat tahun 2002 berjumlah 6.012 dan tahun 2003 berjumlah 6.124 (terjadi kenaikan 2 %); Jumlah Luka Ringan tahun 2002 berjumlah 8.929 dan tahun 2003 berjumlah 8.649 (terjadi penurunan 3 %); Jumlah Kerugian Materiil tahun 2002 berjumlah Rp. 41.029.930.500,- dan tahun 2003 berjumlah Rp. 45.778.177.650,- (terjadi kenaikan 12 %);

Sedang data kecelakaan yang terjadi di jajaran Polda Metro Jaya pada waktu 2 tahun berturut-turut sebagai berikut : Jumlah Kecelakaan lalu lintas tahun 2002 berjumlah 1.220 dan tahun 2003 berjumlah 2.153 (terjadi kenaikan 76,5 %); Jumlah Meninggal Dunia tahun 2002 berjumlah 381 dan tahun 2003 berjumlah 566 (terjadi kenaikan 48,5 %); Jumlah Luka Berat tahun 2002 berjumlah 720 dan tahun 2003 berjumlah 903 (terjadi kenaikan 25,4 %); Jumlah Luka Ringan tahun 2002 berjumlah 415 dan tahun 2003 berjumlah 808 (terjadi

kenaikan 94,7 %); Jumlah Kerugian Materiil tahun 2002 berjumlah Rp. 3.768.525.000,- dan tahun 2003 berjumlah Rp. 7.979.800.000,- (terjadi kenaikan 111,7 %).

Sebagai gambaran jumlah penduduk Jakarta pada malam hari berjumlah 11.300.000 jiwa sedangkan pada siang hari diperkirakan jumlah penduduk mencapai 15.000.000 jiwa (termasuk pemakai jalan dari warga Tangerang, Depok, Bekasi, dan Bogor beraktivitas di Jakarta).

Penyebab kecelakaan yang terjadi khususnya di Jakarta 86% didominasi oleh faktor manusia, sedangkan kendaraan 6%, faktor jalan 5,5% dan faktor lingkungan 2,5%.

Sebagai pembandingan data kecelakaan yang terjadi di *Police of Kyoto* “Jepang” tahun 2008 dengan jumlah penduduk 2.646.918 sebagai berikut :⁴⁸

Jumlah Kecelakaan Lalu Lintas	: 18.884
Meninggal dunia	: 19
Luka-luka	: 23.129

Dari kecelakaan yang terjadi di *Police of Kyoto* “Jepang” tersebut dapat digambarkan tipe kecelakaan 87,7 % kecelakaan antara kendaraan bermotor (mobil) dan kendaraan bermotor, kendaraan bermotor dan pejalan kaki 9,7 % dan kecelakaan sendiri 2,6 %.

Gambaran tentang kondisi sebagaimana data diatas menunjukkan bahwa tingkat keselamatan lalu lintas di Indonesia dan sebagai pembandingan Polda Metro Jaya sangat memprihatinkan bila dibandingkan data dari *Police of Kyoto* “Jepang”. Hal tersebut memerlukan perhatian yang serius terhadap upaya penanganannya.

Kepatuhan Hukum Masyarakat

⁴⁸ Sumber *Police of Kyoto* (Jepang) Tahun 2008.

Kepatuhan hukum masyarakat terhadap undang-undang akan terlihat dari tingkat kedisiplinan para pemakai jalan. Dari data Ditlantas Babinkum Polri disimpulkan bahwa penyebab terjadinya kecelakaan hampir 87% oleh faktor manusia disamping faktor lain seperti kendaraan dan jalan serta lingkungan.

Untuk mendapatkan gambaran tentang tingkat kepatuhan masyarakat terhadap peraturan perundang-undangan dibidang lalu lintas yang terjadi tahun 2003 dapat digambarkan sebagai berikut :

a. Pelanggaran lalu lintas

Pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh anggota masyarakat dapat digolongkan berdasarkan atas : profesi, menurut usia dan menurut tingkat pendidikan.

- 1) Dimana pelanggaran lalu lintas menurut profesi berjumlah 2.244.241 pelanggaran terdiri atas : TNI / Polri berjumlah 1.672 (0,07 %); PNS berjumlah 126.604 (5,64 %); Pelajar / Mahasiswa berjumlah 524.799 (23,38 %); Swasta berjumlah 1.112.152 (49,55 %); Pengemudi berjumlah 397.550 (1,77 %); Pedagang berjumlah 132.208 (5,89 %); Tani / Buruh berjumlah 194.684 (8,67 %); Lain-lain berjumlah 112.267 (5,00 %)
- 2) Pelanggaran lalu lintas menurut usia berjumlah 2.126.006 terbagi atas : Usia dibawah 15 tahun berjumlah 81.973 (3,88 %); Usia 16 – 21 tahun berjumlah 561.210 (2,64 %); Usia 22 – 30 tahun berjumlah 867.615 (40,81 %); Usia 31 – 40 tahun berjumlah 695.129 (32,70 %); Usia 41 – 50 tahun berjumlah 321.976 (15,14 %); Usia 51 tahun keatas berjumlah 103.192 (4,85 %).
- 3) Pelanggaran lalu lintas berdasarkan tingkat pendidikan berjumlah 2.110.938 kasus yang terdiri atas : SD berjumlah 288.409 (13,66 %); SLTP berjumlah 516.629

(24,47 %); SLTA berjumlah 1.013.69 (47,99 %); Perguruan Tinggi berjumlah 206.733 (9,79 %); dan Putus Sekolah berjumlah 86.098 (4,08 %)

b. Kecelakaan lalu lintas

Kecelakaan lalu lintas yang terjadi dapat digolongkan dalam Laka Lantas berdasarkan Usia, berdasarkan Golongan Surat Ijin Mengemudi (SIM) dan berdasarkan Tingkat Pendidikan.

- 1) Pelaku Kecelakaan lalu lintas berdasarkan Usia berjumlah 116.096 kasus terbagi dalam : Usia dibawah 15 tahun berjumlah 294 (30,25 %); Usia 16 – 21 tahun berjumlah 3.549 (3,06 %); Usia 22 – 30 tahun berjumlah 4.491 (3,87 %); Usia 31 – 40 tahun berjumlah 3.053 (2,63 %); Usia 41 – 50 tahun berjumlah 1.517 (1,31 %); Usia 51 tahun keatas berjumlah 103.192 (88,89 %).
- 2) Pelaku Kecelakaan lalu lintas berdasarkan Golongan SIM berjumlah 11.841 kasus terbagi dalam golongan : SIM A Biasa berjumlah 1.985 (17,29 %); SIM A Umum berjumlah 864 (7,53 %); SIM B1 Biasa berjumlah 1.366 (11,90 %); SIM B1 Umum berjumlah 1.454 (12,66 %); SIM B2 Biasa berjumlah 415 (3,61 %); SIM B2 Umum berjumlah 706 (6,15 %); SIM C berjumlah 4.691 (40,86 %).
- 3) Pelaku Kecelakaan berdasarkan Tingkat Pendidikan berjumlah 13.605 kasus terdiri atas : SD berjumlah 1.977 (14,53 %); SLTP berjumlah 4.352 (31,99 %); SLTA berjumlah 6.287 (46,21 %); Perguruan Tinggi berjumlah 989 (7,27 %).

Dari data pelanggaran lalu lintas maupun data kecelakaan lalu lintas diatas, tergambar bahwa pelaku pada usia produktif antara usia 16 tahun sampai dengan usia 40 tahun banyak melakukan pelanggaran lalu lintas maupun kecelakaan lalu lintas.

Sementara upaya yang dilakukan oleh pihak-pihak yang terkait dalam rangka mewujudkan kepatuhan hukum masyarakat terhadap undang-undang lalu lintas belum

menunjukkan kesungguhan yang berarti hal ini terlihat dari lemahnya langkah-langkah sosialisasi undang-undang lalu lintas tidak dilaksanakan dengan sebaik-baiknya.

Penyelenggaraan Penegakan Hukum

Suatu pameo klasik memberikan alternative yang dilematis, antara materi hukum yang bagus dijalankan oleh aparat penegak hukum yang jelek, atau materi hukum yang cacat dijalankan oleh aparat penegak hukum yang bagus, maka akan terpilih alternatif kedua, karena *output* nya akan lebih baik daripada memilih alternatif pertama. Kondisi idealnya adalah baik materi hukum maupun aparat penegak hukumnya bagus. Hal ini menunjukkan pentingnya "*Kualitas moral dan etika aparat penegak hukum*" khususnya Polri dan PPNS yang diberi wewenang untuk melakukan dan mengambil tindakan dalam rangka penegakan hukum akan berdampak pada kinerja yang profesional. Kualitas moral dan etika penegak hukum yang tinggi guna terwujudnya kinerja penegak hukum yang baik.

Kenyataan dalam proses ini penyelenggaraan penegakan hukum dibidang lalu lintas, bahwa masing-masing aparat belum bekerja secara profesional, hal ini bisa dilihat dari beberapa hal sebagai berikut :

a. Penegakan Hukum

- 1) Penerapan hukum sebagaimana yang diamanatkan dalam UU No. 22 Tahun 2009 maupun peraturan pemerintah yang ada tidak dilaksanakan sebagaimana mestinya, seperti penerapan terhadap pasal-pasal ancaman pidana Pasal 273 sampai dengan pasal 317 maupun pasal-pasal yang mengatur tentang Pendidikan pengemudi seperti yang tertera pada pasal 78 sampai pasal 79 juncto pasal 87 sampai dengan pasal 89.
- 2) Penjatuhan vonis oleh hakim terhadap pelaku pelanggaran lalu lintas masih mengacu pada tabel tilang (kesepakatan Diljapol) tidak mengindahkan ancaman pidana yang tercantum pada ketentuan yang diatur pada pasal-pasal yang tertera pada Undang-

Undang Nomor 22 Tahun 2009 dengan nominal denda yang relatif sangat ringan sehingga vonis yang dijatuhkan tidak memberikan efek jera bagi pelanggar yang dihukum.

- 3) Sistem tilang dan mekanisme proses peradilan terhadap pelanggaran lalu lintas tidak dilaksanakan sebagaimana mekanisme sidang pengadilan yang benar, bahkan terkesan asal-asalan.
- 4) Konsistensi dalam pelaksanaan penegakan hukum belum diproyeksikan pada upaya peningkatan keselamatan lalu lintas dan kepatuhan hukum masyarakat walaupun telah ada konsep tentang penindakan dengan pola System Potensial Point Target (SPPT) dan pelaksanaan kawasan tertib lalu lintas (KTL).
- 5) Penerapan Perda yang bertentangan dengan ketentuan hirarki perundang-undangan.
- 6) Pemanfaatan teknologi dan laboratorium forensik dalam bidang pengungkapan kasus kecelakaan lalu lintas utamanya kasus-kasus kecelakaan yang menonjol belum dilaksanakan.

b. Sikap Penegak Hukum

- 1) Lemahnya etika moral dan profesionalisme sebagai aparat penegak hukum serta sikap arogansi yang masih melekat dalam melaksanakan tugas penegakan hukum.
- 2) Banyaknya penyimpangan yang dilakukan dengan cara melampaui batas wewenang, pungli, bertindak kasar dan tidak mencerminkan sebagai sosok pelindung, pengayom dan pelayan masyarakat.
- 3) Lemahnya koordinasi antar aparat penegak hukum baik sesama aparat penegak hukum di jalan maupun dengan unsur *Criminal Justice System* (CJS).

- 4) Pelaksanaan penegakan hukum oleh penyidik pegawai negeri sipil (PPNS) Departemen Perhubungan / LLAJR terhadap pelanggaran yang sesuai dengan kewenangannya tidak dilaksanakan sesuai dengan ketentuan yang ada.
- 5) Penanganan dan pengelolaan trayek angkutan umum baik angkutan umum antar propinsi maupun trayek didalam satu propinsi sering menimbulkan terjadinya protes akibat adanya tumpang tindih perijinan trayek serta tidak rasionalnya pemberian trayek pada daerah tertentu dengan dalih otonomi daerah.
- 6) *Traffic Education* belum dilaksanakan dengan baik dan kontinyu.
- 7) Proses pemberian surat ijin mengemudi (SIM) tidak dilaksanakan sesuai dengan mekanisme dan prosedur yang ada.

c. Sarana dan Prasarana

- 1) Terbatasnya sarana dan prasarana yang mendukung terlaksananya penegakan hukum di bidang lalu lintas antara lain :
 - a) Perlengkapan jalan seperti : rambu-rambu, marka jalan, penerangan jalan dan tanda-tanda lalu lintas lain dirasakan masih sangat kurang.
 - b) Mobilitas aparat penegak hukum yang tidak mengimbangi hakekat ancaman.
 - c) Alat teknologi yang dapat dimanfaatkan untuk tugas penegak hukum, belum bisa dioperasionalkan secara yuridis.
- 2) Tidak berfungsinya jalan sebagaimana mana mestinya, akibatnya penggunaan untuk kaki lima, parkir pada badan jalan, bangunan pada daerah manfaat jalan dan sebagainya.

- d. Rendahnya disiplin dan budaya tertib para pemakai jalan, sebagaimana akibat kualitas disiplin yang rendah, pemahaman aturan yang kurang, dan pengaruh manajemen transportasi yang tidak sehat.
- e. Belum adanya organisasi khusus yang bertanggung jawab terhadap keselamatan lalu lintas di negeri ini dalam wadah / badan koordinasi di bidang lalu lintas yang ada di wilayah-wilayah belum mencerminkan kinerja yang terfokus pada masalah keselamatan lalu lintas.

B. Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Kondisi Keselamatan Dan Tingkat Kepatuhan Hukum Lalu Lintas Masyarakat

Menurut Muhammad Ikhsan dari beberapa penelitian dan pengkajian dilapangan faktor korelatif yang dapat mempengaruhi stabilitas keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalulintas di jalan raya merupakan interaksi serta kombinasi dua atau lebih faktor yang saling mempengaruhi situasi lalu lintas meliputi faktor manusia, faktor kendaraan, faktor jalan, dan faktor lingkungan.⁴⁹

a. Faktor manusia,

Manusia sebagai pemakai jalan yaitu sebagai pejalan kaki dan pengendara kendaraan baik kendaraan bermotor maupun kendaraan tidak bermotor. Interaksi antara faktor Manusia, Kendaraan, Jalan dan Lingkungan sangat bergantung dari perilaku Manusia sebagai pengguna jalan menjadi hal yang paling dominan terhadap Kamseltibcar Lantas, hal ini sangat ditentukan oleh beberapa indikator yang membentuk sikap dan perilakunya di Jalan raya berupa :⁵⁰

1) Mental

⁴⁹ Muhammad Ikhsan, *Op.cit*, Hal. 3.

⁵⁰ *Ibid*

Mental dan perilaku yang membudaya dari pengguna jalan merupakan salah satu faktor utama yang sangat berpengaruh terhadap situasi lalu lintas. Etika, sopan - santun, toleransi antar pengguna jalan, kematangan dalam pengendalian emosi serta kepedulian pengguna jalan di jalan raya akan menimbulkan sebuah interaksi yang dapat mewarnai situasi lalu lintas berupa hasil yang positif seperti terciptanya keamanan, keselamatan dan kelancaran lalu lintas maupun dampak negatif yang dapat menimbulkan kesemrawutan, kemacetan, pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas, sehingga mentalitas pengguna Jalan merupakan suatu hal yang pondamental dalam mewujudkan situasi lalu lintas yang baik.

Mental dan perilaku pengguna jalan merupakan suatu cerminan budaya berlalulintas, hal ini tidak dapat dibentuk secara instant oleh suatu lembaga tertentu, baik itu lembaga pendidikan maupun lembaga lainnya, tetapi terbentuk secara berkesinambungan mulai kehidupan sehari-hari dalam keluarga, lingkungan dan situasi lalu lintas yang kasat mata secara keseharian selalu terlihat oleh pengguna jalan sehingga membentuk kultur mentalitas berlalu lintas seseorang.

2) Pengetahuan

Dalam menciptakan dan memelihara Keamanan, Keselamatan, Ketertiban serta Kelancaran Lalu lintas, telah dilakukan pengaturan yang disesuaikan dengan perkembangan situasi lalu lintas yang ada dengan mempertimbangkan perkembangan teknologi di bidang transportasi baik yang berhubungan dengan kendaraan, sarana dan prasarana jalan serta dampak lingkungan lainnya dalam bentuk suatu aturan yang tegas dan jelas serta telah melalui proses sosialisasi secara bertahap sehingga dapat dijadikan pedoman dalam berinteraksi di jalan raya.

Setiap Pengguna Jalan wajib memahami setiap aturan yang telah dibakukan secara formal baik dalam bentuk Undang-Undang, Perpu, Peraturan Pemerintah, Perda dan aturan lainnya sehingga terdapat satu persepsi dalam pola tindak dan pola pikir dalam berinteraksi di jalan raya. Perbedaan tingkat pengetahuan dan atau pemahaman terhadap aturan yang berlaku mengakibatkan suatu kesenjangan yang berpotensi memunculkan permasalahan dalam berlalu lintas, baik antar pengguna jalan itu sendiri maupun antara pengguna jalan dengan aparat yang bertugas untuk melaksanakan penegakkan hukum di jalan raya.

Selain pemahaman terhadap pengetahuan tentang peraturan perundang-undangan yang berlaku, pengetahuan tentang karakteristik kendaraan merupakan suatu hal yang tidak dapat diabaikan, setiap kendaraan memiliki karakteristik yang berbeda dalam penanganannya, pengetahuan terhadap karakteristik kendaraan sangat berpengaruh terhadap operasional kendaraan di jalan raya yang secara otomatis akan berpengaruh pula terhadap situasi lalu lintas jalan raya, pengetahuan tentang karakteristik kendaraan bisa didapat dengan mempelajari buku manual kendaraan tersebut serta dengan mempelajari karakter kendaraan secara langsung (fisik).

3) Keterampilan

Kemampuan dalam mengendalikan (Mengendarai/ Mengemudi) Kendaraan baik kendaraan bermotor maupun kendaraan tidak bermotor di jalan raya akan berpengaruh besar terhadap situasi lalu lintas, keterampilan mengendalikan kendaraan merupakan suatu keharusan yang mutlak demi keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaraan lalu lintas baik bagi pengemudi / pengendara kendaraan tersebut maupun pengguna jalan lainnya.

Lisensi terhadap kemampuan dalam mengendalikan kendaraan diwujudkan secara formal melalui Surat Izin Mengemudi yang di keluarkan oleh SATPAS Polri sesuai dengan peruntukan kendaraan bermotor yang dikemudikan / dikendarai oleh pengguna jalan sesuai dengan Peraturan Pemerintah Nomor 44 tahun 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi Bab VII tentang Pengemudi.

Keterampilan mengendalikan (Mengendarai / Mengemudi) kendaraan baik kendaraan bermotor maupun kendaraan tidak bermotor diperoleh melalui serangkaian pelatihan sebelum mengajukan Lisensi keterampilannya (SIM), secara formal khusus untuk kendaraan bermotor setiap pemohon SIM diwajibkan telah memiliki ketrampilan mengemudikan kendaraan bermotor yang dapat diperoleh baik melalui lembaga pendidikan dan pelatihan mengemudi maupun tidak melalui lembaga pendidikan dan pelatihan mengemudi yang berarti pemohon telah melalui proses pelatihan keterampilan sebelum dilanjutkan proses pengujian keterampilannya untuk mendapatkan SIM.

b. Faktor Kendaraan

Kendaraan adalah satu alat yang dapat bergerak di jalan, terdiri dari kendaraan bermotor atau kendaraan tidak bermotor, Kendaraan bermotor adalah kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknik yang berada pada kendaraan itu. Kendaraan merupakan salah satu faktor utama yang secara langsung terlibat dalam dinamika lalu lintas jalan raya dengan dikendalikan oleh manusia, interaksi antara manusia dan kendaraan dalam satu kesatuan gerak di jalan raya memerlukan penanganan khusus baik terhadap mental, pengetahuan dan keterampilan pengemudi maupun kesiapan (laik jalan) kendaraan tersebut untuk dioperasikan di jalan raya.

Beberapa faktor yang dapat mempengaruhi situasi lalu lintas jalan raya yang melibatkan kendaraan dapat di bagi dalam 2 (dua) faktor utama yaitu :⁵¹

1) Kuantitas Kendaraan

Pertambahan jumlah kendaraan bermotor setiap tahunnya menunjukkan angka yang signifikan, hal ini merupakan sebuah manifestasi dari Laju pembangunan Nasional seiring dengan era globalisasi menuntut adanya percepatan dalam bidang perekonomian dan keamanan tuntutan perkembangan di sektor lainnya yang mengharuskan adanya percepatan mobilitas untuk pencapaian hasil secara optimal, apabila dipandang dari sisi ekonomi dan teknologi perindustrian memang hal ini merupakan sebuah prestasi yang sangat baik tetapi setiap suatu perubahan atau perkembangan di satu sektor akan menimbulkan dampak pada sektor yang lainnya, apabila tidak segera di sikapi secara cepat dan akurat hal ini justru akan menimbulkan dampak negatif pada sektor tertentu.

Persaingan ekonomi dan perindustrian dalam era pasar bebas memang sudah mulai dirasakan, dimana sekarang semakin banyaknya produsen kendaraan bermotor baik roda dua maupun roda empat atau lebih bahkan dewasa ini telah muncul pula kendaraan yang digerakan secara mekanik tetapi dengan menggunakan tenaga baterai, dengan banyaknya kompetitor dalam bidang otomotif memaksa setiap produsen melakukan promo yang mampu menarik konsumen untuk membeli produknya, segala upaya dilakukan baik dengan memberikan hadiah, potongan harga bahkan dalam perkembangan terkini setiap dealer maupun ATPM telah bekerja sama dengan persaingan usaha di bidang finansial yang tidak kalah ketatnya dalam bentuk kredit angsuran kendaraan

⁵¹ *Ibid*, Hal, 6.

bermotor mulai dari bunga angsuran ringan sampai dengan pemberian kemudahan uang muka yang sangat ringan bahkan ada yang mempromosikan tanpa uang muka setiap konsumen telah dapat memiliki kendaraan bermotor, persaingan usaha seperti ini memberikan kemudahan dan keringanan bagi masyarakat konsumen disamping itu apabila ditinjau dari aspek kesejahteraan hal ini memberikan kontribusi positif sehingga tidak dapat dielakan lagi dengan gencarnya promo serta kemudahan baik biaya maupun fasilitas menimbulkan dampak semakin tingginya kecepatan pertambahan jumlah kendaraan bermotor khususnya roda dua.

Tingginya tingkat angka pertambahan kendaraan bermotor apabila ditinjau dari sektor keamanan dan keselamatan transportasi lalu lintas jalan raya menimbulkan dampak permasalahan yang cukup serius, apalagi bila dibandingkan dengan pertambahan panjang dan lebar ruas jalan yang sangat sedikit mengakibatkan semakin rumit dampak permasalahan yang ditimbulkan. Dapat dirasakan oleh seluruh pengguna jalan bahwa dari tahun ke tahun pertambahan lokasi dan ruas penggal jalan raya yang rawan kepadatan, kemacetan dan kesemrawutan semakin bertambah jumlahnya, situasi seperti ini tidak dapat dipecahkan oleh hanya satu instansi saja tetapi memerlukan solusi pemecahan secara terpadu dari semua stake holder dan pengguna jalan itu sendiri untuk dapat merumuskan solusi yang tepat dan dapat diaplikasikan secara cepat untuk mampu mengatasi setiap permasalahan yang muncul sesuai dengan bidang tugasnya masing-masing serta peranserta masyarakat penguana jalan itu sendiri.

2) Kualitas Kendaraan

Kendaraan bermotor saat ini dirancang telah mempertimbangkan aspek keamanan yang berhubungan dengan pemakai jalan dan angkutan barang dilain

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

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

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

dengan sengaja melepaskan knalpotnya, penggantian struktur pegas / suspensi kendaraan dengan ketinggian ekstrim baik yang dibuat sangat tinggi atau dibuat sangat rendah, hal ini menimbulkan dampak ketidak stabilan kendaraan serta mempengaruhi kelenturan dan sistem kejut dari fungsi pegas sehingga pada saat pengereman tidak dapat dikendalikan secara baik, masih banyak perubahan lain yang dilakukan sehingga mengakibatkan kualitas kendaraan bermotor tidak lagi memenuhi spesifikasi keamanan baik bagi pengemudi / pengendaranya maupun pengguna jalan lainnya termasuk lingkungan.

Selain perubahan secara fisik / modifikasi kendaraan, perawatan dan usia pakai kendaraan sering kali menjadi permasalahan terhadap keamanan dan keselamatan jalan raya, di lapangan kita sering menemukan asap knalpot yang mengeluarkan asap yang jauh melebihi batas gas buang emisi tidak saja menyebabkan polusi udara tetapi terhalangnya jarak pandang pengguna jalan lainnya, perawatan komponen mesin, rem, bam, dan komponen lain sering kali menjadi penyebab utama terjadinya suatu kemacetan, kesemrawutan bahkan kecelakaan lalu lintas, kesadaran pengguna jalan terhadap kepedulian pada laik jalan kendaraan bermotornya merupakan salah satu faktor yang sangat penting dalam mewujudkan kamseltibcar lalu lintas.

c. Faktor Jalan

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

sebagai penghubung wilayah baik nasional maupun internasional, sebagai penunjang, pendorong, dan penggerak pembangunan nasional.

Jaringan transportasi jalan merupakan serangkaian simpul dan / atau ruang kegiatan yang dihubungkan oleh ruang lalu lintas sehingga membentuk satu kesatuan sistem jaringan untuk keperluan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan, Jalan adalah jalan yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum. Sesuai dengan amanah dalam UU 22 Tahun 2009, Transportasi jalan diselenggarakan dengan tujuan untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan dengan selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman dan efisien, mampu memadukan moda transportasi lainnya, menjangkau seluruh pelosok wilayah daratan, untuk menunjang pemerataan, pertumbuhan dan stabilitas sebagai pendorong, penggerak dan penunjang pembangunan nasional dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat, Untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan yang terpadu dengan moda transportasi lain sebagaimana dimaksud ditetapkan jaringan transportasi jalan yang menghubungkan antar daerah, jaringan transportasi jalan didasarkan pada kebutuhan transportasi, fungsi, peranan, kapasitas lalu lintas, dan kelas jalan.

Penanganan faktor jalan merupakan sebuah ranah yang memiliki kompleksitas kepentingan serta tanggung jawab yang berada pada banyak pelibatan instansi terkait, sehingga dalam penanganannya perlu dilakukan koordinasi yang komprehensif antar instansi tersebut, dimana setiap instansi berkewajiban memberikan masukan dengan dilengkapi dengan data dan fakta serta analisis sesuai dengan bidang tugasnya untuk di jadikan bahan pertimbangan untuk merumuskan solusi secara bersama.

Beberapa faktor yang berpotensi menimbulkan permasalahan terhadap Keamanan, Keselamatan, Ketertiban dan Kelancaran lalu lintas antara lain :

- 1) Prasarana.

Jalan yang dioperasional harus dilengkapi dengan prasarana jalan sebagaimana dalam Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 menyatakan bahwa :
“Setiap Jalan yang digunakan untuk Lalu Lintas umum wajib dilengkapi dengan perlengkapan jalan berupa:⁵²

- a) Rambu-rambu
- b) Marka jalan
- c) Alat pemberi isyarat lalu lintas
- d) Alat penerangan jalan
- e) Alat pengendali dan pengamanan pengguna jalan
- f) Alat pengawasan dan pengamanan Jalan;
- g) Fasilitas untuk sepeda, Pejalan Kaki, dan penyandang cacat; dan
- h) Fasilitas pendukung kegiatan Lalu Lintas dan angkutan Jalan yang berada di Jalan dan di luar badan Jalan.

2). Lokasi Jalan:

- a) Dalam kota (di daerah pasar, pertokoan, perkantoran, sekolah, perumahan),
- b) luar kota (pedesaan, penghubung antar daerah)

3). Volume Lalu Lintas, berdasarkan pengamatan diketahui bahwa makin padat lalu lintas jalan, makin banyak pula kecelakaan yang terjadi, akan tetapi kerusakan tidak fatal, makin sepi lalu lintas makin sedikit kemungkinan kecelakaan akan tetapi fatalitas akan sangat tinggi. Adanya komposisi lalu lintas seperti tersebut diatas, diharapkan pada pengemudi yang sedang mengendarai kendaraannya agar selalu berhati-hati dengan keadaan tersebut.

4) Kelas Jalan, untuk keperluan pengaturan penggunaan dan pemenuhan kebutuhan angkutan, jalan dibagi dalam beberapa kelas, Pembagian jalan dalam beberapa kelas didasarkan pada kebutuhan transportasi, pemilihan moda secara tepat dengan mempertimbangkan keunggulan karakteristik masing-masing moda, perkembangan teknologi kendaraan bermotor, muatan sumbu terberat kendaraan bermotor serta konstruksi jalan, penetapan kelas jalan pada ruas-ruas jalan wajib dinyatakan dengan rambu-rambu.

⁵² Pasal 25 ayat 1 UU No. 22 Tahun 2009.

- 5) Fasilitas pendukung meliputi fasilitas pejalan kaki, parkir pada badan jalan, halte, tempat istirahat, dan penerangan jalan. Fasilitas pejalan kaki terdiri dari trotoar; tempat penyeberangan yang dinyatakan dengan marka jalan dan / atau rambu-rambu, jembatan penyeberangan dan terowongan penyeberangan.

d. Faktor Lingkungan,

1) Lingkungan sebagai sumber informasi.

Manusia, kendaraan dan sistem lingkungan, lingkungan adalah info yang berharga yang dapat digunakan bagi pengguna jalan. Observasi (penglihatan, sentuhan, pendengaran) memungkinkan seseorang untuk menunjukkan kemampuan mengemudinya kedalam keinginan kebiasaan pribadinya. Tujuan observasi ini adalah untuk mendapatkan terus menerus dan mengalir sebanyak-banyaknya informasi tentang jalan dan lingkungan, ini adalah sebagai dasar bagi keadaan yang diinginkan.

Dalam menentukan batas kecepatan yang tepat pada jalan, yang diperhatikan tidak hanya antisipasinya tetapi juga masalah berhenti, menyalip dan pandangan, harus mendapatkan perhatian. Area ini yang mana beradaptasi dengan keadaan jalan sehingga dapat diingat atau (mungkin) dibutuhkan para pemakai jalan, seperti pada jalan persimpangan, pada bagian jalan yang pembentukannya menyempit, pandangan yang terhalang. Ini dapat menuntun kepada situasi abnormal dan situasi tidak aman dan oleh karena itu hal ini tidak diinginkan bagi tingkah laku berlalu lintas.

2) Penglihatan.

Pengguna jalan akan terus menerus mengantisipasi bidang jalan di depannya, ketika pengaruh lalu lintas dari belakang terjadi atau akan terjadi. jalan akan terus

menerus saling mengikuti, hal ini akan menambah wawasan kita tentang jalan, dan pada belokannya, sehingga memberikan informasi kepada pengguna jalan tentang arah yang harus diikuti beserta dengan kecepatan yang harus digunakan.

Semua ini ditunjang oleh lajur, marka jalan, rambu, dan yang anehnya lagi bisa pula digunakan elemen-elemen lainnya seperti tumbuh-tumbuhan. Kadang-kadang digunakan seperti lampu jalan, perendam suara, pagar pengaman, yang dapat memberikan fungsi pendukung. Perhatian harus diberikan sehingga elemen-elemen ini tidak memberikan kesalahan atau kekeliruan informasi, yang mungkin kekurangan informasinya terhadap situasi ataupun kondisi cuaca yang kurang baik dan atau pada kegelapan.

3) Sentuhan.

Pengerasan (halus / licin / tidak rata) pada jalan mempengaruhi pada pergerakan kendaraan, tenaga diperlukan dari pengguna jalan saat melewati jalan tersebut dengan kendaraannya. Hal ini sudah memberikan informasi tentang kondisi jalan dan keadaan jalan yang diperkeras, setelah itu tidak hanya keadaan jalan, tetapi juga mengenai menentukan kecepatannya. Cekungan atau lengkungan pada jalan juga dapat mempengaruhi kecepatan daripada kendaraan bermotor dan perkembangan lalu lintas.

4) Pendengaran.

Suara, pendengaran secara langsung atau tidak langsung dapat memberikan informasi tentang kendaraan, lalu lintas lain, keadaan permukaan jalan dan situasi logkungan guna menentukan kegiatan dan antisipasi pengemudi.

5) Kebisingan.

Untuk mendapatkan pemukiman yang relatif nyaman dan aman dari bising akibat lalu lintas kendaraan bermotor perlu adanya perencanaan pembuatan Bangunan Peredam Bising pada daerah perumahan ditepi jalan. Hal ini perlu direncanakan lebih serius dikarenakan apabila melihat situasi dan kondisi pemukiman, jalan dan penambahan kendaraan bermotor yang pesat dan hampir tidak terkendali dikarenakan tidak adanya peremajaan kendaraan bermotor, tingkat kebisingan kendaraan bermotor perlu mendapatkan perhatian khusus.

6) Cuaca

Karakteristik daerah / jalan di saat musim kemarau, saat musim hujan, saat terik matahari, saat turun kabut dll dapat mempengaruhi para pengemudi dalam mengendarai kendaraan bermotornya hal tersebut akan mengganggu pandangan jauh dekat pandangan pengemudi, maka pengemudi saat terjadi kabut harus menyalakan lampu sedangkan saat matahari terik akan berpengaruh terhadap pandangan yang silau maupun terjadi pelelehan aspal dan lainnya. Tempat-tempat tertentu akan tiba-tiba turun kabut pada saat tertentu, tergenang air saat hujan, atau tergenang air saat di tempat lain hujan (hujan kiriman), pasar kaget (pasar yang berada di pinggir jalan), adanya fatamorgana saat terik matahari, faktor – faktor tersebut diatas akan mempengaruhi kegiatan saat mengemudikan kendaraan antara lain jarak pandang yang pendek, dan bila hujan dan terjadi banjir maka jalan jalan akan tergenang air hujan dan akan menyebabkan terjadinya longsor.

Berdasarkan penjelasan diatas mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi keselamatan lalu lintas demi mewujudkan masyarakat patuh hukum penulis menyederhanakan faktor faktor tersebut ke dalam faktor internal dan faktor eksternal berdasarkan data yang penulis peroleh di lapangan.

1.1. Internal

a. Kekuatan

- 1) Komitmen Pimpinan Polri untuk melakukan perubahan pelaksanaan fungsi Lantas ke arah yang lebih baik melalui pembinaan SDM dan peningkatan kualitas pelayanan.
- 2) Penambahan dan peningkatan personil lalu lintas secara kuantitatif dan kualitatif dalam mengimbangi tantangan tugas yang dilakukan secara bertahap.
- 3) Peningkatan kualitas penegakan hukum dibidang lalu lintas dengan perbaikan pola penindakan.
- 4) Motivasi anggota dalam pelaksanaan tugas di bidang lalu lintas cukup tinggi.
- 5) Penambahan sarana dan prasarana baik mobilitas maupun peralatan pendukung lainnya dalam rangka upaya penegakan hukum dan peningkatan disiplin pemakai jalan
- 6) Adanya keinginan pihak Polri untuk memperbaiki sistem penindakan dengan tilang yang lebih sederhana dan efektif.

b. Kelemahan

- 1) Kualitas intelektual dan professional individu anggota Polantas belum ideal untuk mendukung reformasi Polri.
- 2) Kualitas Sumber Daya Polantas yang belum sepenuhnya dapat memberikan keteladanan kepada pengguna jalan.
- 3) Masih adanya personil Polantas yang melakukan praktek pungutan liar maupun pungutan di luar ketentuan yang dapat menurunkan citra Polantas.
- 4) Perlakuan petugas terhadap pelanggar lalu lintas masih terkesan pilih kasih, atau sengaja membiarkan pelanggaran yang terjadi.

- 5) Sikap arogansi / sok kuasa yang masih sering ditampilkan oleh petugas di lapangan.
- 6) Sistem pendataan di bidang lalu lintas yang kurang baik sehingga menyulitkan pihak Polri dalam rangka mengambil kebijakan yang akurat.
- 7) Perolehan Surat Ijin Mengemudi (SIM) yang diterbitkan oleh Polri belum memberi jaminan akan kualitas pemegang SIM.
- 8) Terbatasnya dukungan anggaran untuk peningkatan kualitas pelayanan kepada masyarakat.
- 9) Sarana dan prasarana penunjang pelaksanaan tugas belum memadai, terutama pada daerah-daerah yang tingkat kerawanan lalu lintasnya tinggi.

1.2. Eksternal

a. Peluang

- 1) Adanya kesepakatan bersama antar departemen terkait dan Polri masing-masing Menkes, Mendiknas, Menhub, Menkimpraswil dan Kapolri yang disaksikan oleh Menko Kesra untuk mengupayakan peningkatan keselamatan di jalan.
- 2) Dukungan partisipasi masyarakat yang bersifat positif dalam pengawasan konstruktif terhadap kinerja Polisi lalu lintas yang makin meningkat.
- 3) Partisipasi masyarakat untuk ikut serta melakukan giat Kampanye tertib lalu lintas dan giat lain dalam rangka peningkatan keselamatan lalu lintas dan kepatuhan hukum.
- 4) Keinginan masyarakat yang menghendaki agar Polantas lebih profesional dalam mewujudkan keamanan, ketertiban, pelanggaran lalu lintas.
- 5) Penambahan sarana dan prasarana lalu lintas yang dilakukan oleh pemerintah pusat maupun pemerintah daerah.
- 6) Adanya peraturan-peraturan daerah yang menginginkan terwujudnya kondisi lalu lintas daerah menjadi lebih baik.

- 7) Adanya *political will* dari beberapa daerah tertentu yang membuat kebijakan untuk peningkatan pelayanan angkutan publik.

b. Kendala

- 1) Ketidaktertiban berlalu lintas sebagai fenomena sehari-hari telah dipandang sebagai suatu budaya sehingga kondisi yang ada dianggap sebagai suatu yang wajar.
- 2) Sarana dan prasarana jalan belum mencerminkan dan belum memperhatikan aspek keselamatan.
- 3) Manajemen angkutan umum baik tingkat pusat maupun daerah masih mencerminkan manajemen yang kurang sehat (lebih mengutamakan sistem setoran daripada mengutamakan aspek keselamatan).
- 4) Ketidaktertiban penataan lalu lintas sebagai dampak dari kebijakan pemerintah dalam pemberian ijin membangun pada tempat-tempat yang intensitas lalu lintasnya tinggi justru menimbulkan permasalahan baru dibidang lalu lintas.
- 5) Perhatian pemerintah dan komponen masyarakat terhadap keselamatan lalu lintas dan kepatuhan hukum masyarakat belum menjadi keprihatinan bersama bahkan dianggap sebagai suatu *accident*.
- 6) Tidak adanya kejelasan kebijakan pemerintah dalam membatasi pertumbuhan jumlah kendaraan maupun manajemen pengoperasian kendaraan bermotor.
- 7) Langkah sosialisasi terhadap aturan-aturan hukum tidak secara efektif dilaksanakan dan tidak adanya kejelasan tanggung jawab instansi tertentu.
- 8) Belum diakuinya peralatan milik Polri sebagai alat bantu penegakan hukum (Speed Gun / alat pemantau kecepatan) oleh aparat CJS.

- 9) Lemahnya koordinasi antar aparat penegak hukum dan instansi terkait yang bertanggung jawab dalam mewujudkan keselamatan lalu lintas dan kepatuhan hukum masyarakat.
- 10) Belum adanya sekolah-sekolah mengemudi yang memenuhi standar pendidikan keterampilan mengemudi.

Konsep Strategis Penegakan Hukum Yang Mampu Meningkatkan Keselamatan Dan Kepatuhan Hukum Lalu Lintas Masyarakat

Dalam proses penegakan hukum yang dilakukan oleh aparat penegak hukum dihadapkan pada beberapa permasalahan seperti kurangnya sumber daya, terbatasnya dukungan anggaran, kurangnya keterpaduan dan adanya visi unsur penegak hukum yang berbeda-beda. Namun demikian dalam rangka penegakan hukum di bidang lalu lintas pada umumnya, Polri yang dalam hal ini Polantas mempunyai peran yang cukup besar sehingga keberadaannya diharapkan dapat mengemban misi yang jelas guna lebih efektifnya pelaksanaan penegakan hukum.

Dengan memperhatikan uraian pada bab-bab terdahulu maka misi penegakan hukum dalam rangka meningkatkan keselamatan dan mewujudkan masyarakat patuh hukum lalu lintas sebagai berikut :

1. Misi

- 1) Memberikan perlindungan, pengayoman dan pelayanan para pemakai jalan sehingga para pemakai jalan aman selama dalam perjalanan dan selamat sampai ditujuan.
- 2) Memberikan bimbingan kepada masyarakat lalu lintas melalui upaya preemtif dan preventif yang dapat meningkatkan kesadaran dan ketaatan serta kepatuhan kepada ketentuan peraturan lalu lintas.

- 3) Menegakkan peraturan lalu lintas secara professional dan proporsional dengan menjunjung tinggi supremasi hukum HAM.
- 4) Memelihara keamanan ketertiban dan kelancaran lalu lintas dengan memperhatikan norma-norma dan nilai hukum yang berlaku.
- 5) Meningkatkan upaya konsolidasi kedalam sebagai upaya menyamakan visi dan misi kedepan.

2. Tujuan

Adapun tujuan penegakan hukum yang dilakukan adalah sebagai berikut :

- a. Meningkatnya kondisi keselamatan lalu lintas dengan indikator berkurangnya angka kecelakaan lalu lintas dan korban jiwa, harta, dan materiil.
- b. Meningkatnya tingkat kepatuhan masyarakat terhadap Undang-Undang Lalu Lintas yang diwujudkan dengan makin tingginya disiplin berlalu lintas.
- c. Terwujudnya mekanisme proses peradilan baik terhadap pelanggaran lalu lintas dan kasus-kasus kecelakaan lalu lintas yang professional dan proporsional.

3. Strategi

Usaha dalam rangka mewujudkan keselamatan jalan raya merupakan tanggung jawab bersama antara pengguna jalan dan aparaturnegara yang berkompeten terhadap penanganan jalan raya baik yang bertanggung jawab terhadap pengadaan dan pemeliharaan infra dan supra struktur, sarana dan prasarana jalan maupun pengaturan dan penegakkan hukumnya hal ini bertujuan untuk tetap terpelihara serta terjaganya situasi Kamseltibcar Lantas di jalan raya secara terarah dan mencapai sasaran yang diharapkan, partisipasi aktif dari pemakai jalan terhadap etika. Sopan santun dan kepatuhan terhadap peraturan perundang-undangan yang berlaku merupakan suatu hal yang paling penting guna terwujudnya keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas, sesuai dengan sistem perpolisian modern

menempatkan masyarakat sebagai subjek dalam menjaga keselamatan pribadinya akan berdampak terhadap keselamatan maupun keteraturan bagi pengguna jalan lainnya, untuk mewujudkan hal tersebut perlu dilakukan beberapa perumusan dalam bentuk 5 (lima) Strategi penanganannya, berupa :

1) *Engineering*

Wujud strategi yang dilakukan melalui serangkaian kegiatan pengamatan, penelitian dan penyelidikan terhadap faktor penyebab gangguan / hambatan keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas serta memberikan saran-saran berupa langkah-langkah perbaikan dan penanggulangan serta pengembangannya kepada instansi-instansi yang berhubungan dengan permasalahan lalu lintas.

2) *Education*

Segala kegiatan yang meliputi segala sesuatu untuk menumbuhkan pengertian, dukungan dan pengikutsertaan masyarakat secara aktif dalam usaha menciptakan keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran berlalu lintas dengan sasaran masyarakat terorganisir dan masyarakat tidak terorganisir sehingga menimbulkan kesadaran secara personal tanpa harus diawasi oleh petugas.

3) *Enforcement*

Merupakan segala bentuk kegiatan dan tindakan dari polri dibidang lalu lintas agar Undang-undang atau ketentuan perundang-undangan lalu lintas lainnya ditaati oleh semua para pemakai jalan dalam usaha menciptakan Kamseltibcar lantas.

a. *Preventif*

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 patroli lalu lintas.

b. Represif

Merupakan serangkaian tindakan penyidik untuk mencari dan menemukan sesuatu peristiwa yang diduga sebagai tindak pidana yang meliputi penindakan pelanggaran lalu lintas dan penyidikan kecelakaan lalu lintas.

4) *Encouragement*

Encouragement bisa diartikan : *desakan/pengobar semangat*. Bahwa untuk mewujudkan kamseltibcar Lantas juga dipengaruhi oleh faktor individu setiap pemakai jalan, dimana Kecerdasan Intelektual individu / kemampuan memotivasi dalam diri guna menumbuhkan kesadaran dalam dirinya untuk beretika dalam berlalu lintas dengan benar sangat dibutuhkan untuk mewujudkan hal tersebut. Menumbuhkan motivasi dalam diri bisa dipengaruhi oleh factor Internal (kesadaran diri seseorang) maupun eksternal (lingkungan sekitarnya). Selain dari pada itu desakan semangat untuk menciptakan situasi lalu lintas harus dimiliki oleh semua stake holder yang berada pada struktur pemerintahan maupun non pemerintah yang berkompeten dalam bidang lalu lintas sehingga semua komponen yang berkepentingan serta pengguna jalan secara bersama memiliki motivasi dan harapan yang sama dengan mengaplikasikannya didalam aksi nyata pada kehidupan berlalu lintas di jalan raya.

5) *Emergency Preparedness and Response*

Kesiapan dalam tanggap darurat dalam menghadapi suatu permasalahan lalu lintas harus menjadi prioritas utama dalam upaya penanganannya, kesiapan seluruh komponen stake holder bidang lalu lintas senantiasa mempersiapkan diri baik sumber daya manusia, sarana dan prasarana serta hal lainnya dalam menghadapi situasi yang mungkin terjadi,

pembudayaan kemajuan informasi dan teknologi sangat bermanfaat sebagai pemantau lalu lintas jalan raya disamping keberadaan petugas dilapangan, dalam mewujudkan *Emergency Preparedness and response* ini perlu adanya konsignes yang jelas di seluruh stake holder dan dalam pelaksanaannya harus dapat bekerja sama secara terpadu sesuai dengan S.O.P yang telah ditetapkan bersama.

Dari penjelasan diatas secara sederhana strategi adalah rencana tentang apa yang ingin dicapai atau kehendak apa dari suatu organisasi di masa depan dan bagaimana cara mencapai keadaan yang diinginkan tersebut. Sementara itu strategi juga adalah perencanaan suatu cara untuk mengembangkan konsensus atau kesepakatan tertulis atas apa yang akan dikerjakan para pejabat organisasi sampai dengan kontrak tugas dapat diselesaikan oleh setiap individu di dalam suatu unit kerja. Menurut penulis untuk menemukan strategi yang tepat untuk menangani permasalahan lalu lintas maka ada beberapa cara yang harus diteliti atau dianalisis terlebih dahulu sehingga kemudian hasil dari analisis tersebut dapat dijadikan strategi yang efektif, analisis- analisis untuk menemukan strategi tersebut yaitu:

a. Analisis SWOT

Analisis SWOT dilakukan untuk menghasilkan faktor-faktor internal (kekuatan / *Strengths* dan kelemahan / *Weaknesses*) dan eksternal (peluang / *Opportunities* dan Ancaman / *Threats*), maka berdasarkan hasil tersebut dapat digunakan untuk menentukan grand strategi. Adapun strategi-strategi tersebut adalah, yaitu:

1. Strategi SO dengan mengembangkan suatu strategi dalam memanfaatkan kekuatan (S) untuk mengambil manfaat dari peluang (O) yang ada.
2. Strategi WO yaitu mengembangkan suatu strategi dalam memanfaatkan peluang (O) untuk mengatasi kelemahan (W) yang ada.
3. Strategi ST yaitu dengan mengembangkan suatu strategi dalam memanfaatkan kekuatan (S) untuk menghindari ancaman (T).

4. Strategi WT yaitu dengan mengembangkan suatu strategi dalam mengurangi kelemahan (W) dan menghindari ancaman (T).

b. Teori *External Factor Analysis Strategy (EFAS)*, *Internal Factor Analysis Strategy (IFAS)* dan *Summary Factor Analysis Strategy (SFAS)*

Teori EFAS-IFAS dan SFAS⁵³ dapat digunakan suatu organisasi (termasuk Polri) untuk menganalisis dalam merumuskan strategi sebagai upaya menghadapi berbagai situasi yang dibentuk oleh lingkungan eksternal maupun internalnya.

Untuk dapat menentukan strategi yang tepat pada proses penegakan hukum dalam rangka meningkatkan keselamatan lalu lintas dan kepatuhan hukum masyarakat perlu mempertimbangkan factor-faktor yang telah diuraikan pada bab terdahulu yang mencakup : kekuatan (*strength*), kelemahan (*weakness*), Peluang (*opportunities*) dan Kendala (*Threats*) yang dapat diformulasikan untuk menentukan *alternative* strategi “penegakan hukum dalam rangka meningkatkan keselamatan lalu lintas dan mewujudkan masyarakat patuh hukum” dalam bentuk gambaran sebagai berikut :



⁵³ Prof Dr. Setyo Riyanto, SE, MM, *Strategic Decision Making dan Analytical Hierarchy Process (AHP)*, Ceramah pada peserta Sespati Polri Dikreg ke 14 TP. 2008.

Dari beberapa alternatif strategi yang tergambar di atas :

- a. Kuadran I, Situasi yang menguntungkan bagi aparat penegak hukum dan instansi terkait untuk melakukan kreatifitas dan inovasi. Strategi ini cenderung untuk melakukan agresi.
- b. Kuadran II, meskipun dihadapkan pada kendala-kendala aparat penegak hukum memiliki kekuatan secara internal, strategi ini dapat dimanfaatkan untuk jangka panjang.
- c. Kuadran III, Pada kondisi yang dihadapkan adanya peluang besar dan kelemahan secara internal, maka strategi yang diambil adalah meminimalkan masalah-masalah internal guna merebut peluang yang ada.
- d. Kuadran IV, pada kondisi yang penuh dengan kendala dan kelemahan maka kondisi ini cenderung untuk mempertahankan keadaan yang ada (rutinitas).

Dengan upaya pemberdayaan kekuatan yang telah terbangun dan terus dibangun serta memanfaatkan peluang yang ada Penulis berpendapat bahwa “strategi terpilih” adalah “strategi aparat penegak hukum dengan kreativitas dan inovasi untuk memantapkan penegakan hukum dalam rangka meningkatkan keselamatan lalu lintas dan kepatuhan masyarakat”.

4. Kebijakan

Berdasarkan uraian strategi tersebut di atas, maka dirumuskan kebijakan adalah sebagai berikut :

- a. Bidang pembangunan kekuatan
 - 1) Pengorganisasian aparat penegak hukum dibidang lalu lintas, instansi terkait dan komponen masyarakat yang mempunyai kompetensi di bidang lalu lintas

dilaksanakan melalui pembentukan Badan Keselamatan Lalu Lintas (BKLL) dengan pemberian wewenang dan tanggung jawab yang jelas. Inti pembentukan badan keselamatan lalu lintas ini adalah terdapatnya keleluasaan organisasi untuk menyelenggarakan pengaturan dibidang kelalulintasan secara sistematis (*Discretionary Power*) berdasarkan Prakarsa, kreativitas, serta peran aktif masyarakat dalam rangka pengembangan system per lalu lintasan yang berorientasi pada upaya peningkatan keselamatan lalu lintas. Keanggotaan badan keselamatan lalu lintas melibatkan unsur Departemen terkait, Polri LSM, Pakar dibidang transportasi / lalu lintas dan unsur Perguruan Tinggi.

- 2) Pembangunan personil secara kuantitatif dan kualitatif dilaksanakan dengan memperhatikan porsi kewenangan masing-masing aparat penegak hukum sehingga dapat mendukung pelaksanaan tugas.
- 3) Pemberian kewenangan yang jelas kepada satuan kewilayahan sehingga mampu mencerminkan keberpihakan kepada pelayanan publik dalam rangka penegakan hukum dan terwujudnya masyarakat patuh hukum.

b. Bidang pembinaan kekuatan

- 1) Pola rekrutmen aparat penegak hukum diarahkan untuk memenuhi strategi tersedianya aparat penegak hukum yang professional dan proporsional dengan tetap memperhatikan persyaratan dan proses yang harus dipenuhi dan dilaksanakan guna memperoleh aparat penegak hukum yang terbaik.

- 2) Peningkatan kualitas pendidikan baik pendidikan pembentukan maupun pengembangan guna memperoleh hasil didik yang professional, intelektualis dan memiliki integritas kepribadian yang baik / bermoral.
- 3) Peningkatan latihan-latihan secara terukur dan terarah untuk terciptanya kultur kepemimpinan dan profesionalisme sesuai dengan tantangan tugas kedepan serta harapan masyarakat.
- 4) Penyempurnaan piranti lunak tentang peningkatan kemampuan profesionalisme penegak hukum secara berjenjang guna mengantisipasi munculnya permasalahan dibidang lalu lintas yang lebih besar.
- 5) Penyempurnaan Hubungan Tata Cara Kerja (HTCK) yang jelas dan baku bagi aparat penegak hukum baik pada tingkat pusat sampai pada tingkat kewilayahan.
- 6) Pembangunan sarana dan prasarana perangkat penegak hukum yang terkait langsung dengan upaya penegakan hukum serta peningkatan kepatuhan masyarakat terhadap hukum.

c. Bidang operasional

- 1) Melakukan sosialisasi dan internasional hukum dan HAM serta demokratisasi baik terhadap aparat penegak hukum dan masyarakat melalui pendidikan formal maupun non-formal serta melalui media dimulai dari tingkat dasar sampai dengan strata tertentu.
- 2) Pengoperasian sistem informasi lalu lintas yang dapat di dayagunakan untuk pengambilan keputusan dalam rangka mengantisipasi masalah keamanan ketertiban dan kelancaran lalu lintas sekaligus dalam rangka ketersediaan informasi masyarakat tentang lalu lintas jalan.

- 3) Penyempurnaan peraturan perundang-undangan lalu lintas yang mendukung efektifitas penegakkan hukum.
- 4) Peningkatan penggelaran aparat penegak hukum dibidang lalu lintas dilapangan yang diarahkan pada tugas-tugas yang bersifat pelayanan, pencegahan dan penertiban.
- 5) Meningkatkan upaya penegakkan hukum dan pendidikan masyarakat lalu lintas yang diarahkan untuk meningkatkan aspek keselamatan lalu-lintas dan peningkatan disiplin masyarakat dalam berlalu lintas
- 6) Meningkatkan koordinasi aparat penegak hukum dan bersama-sama dengan instanssi terkait melakukan upaya meminimalisir permasalahan dibidang lalu lintas sesuai dengan porsi kewenangan dan tanggung jawabnya.
- 7) Menentukan target yang realistis terhadap tercapainya tingkat keselamatan lalu lintas keselamatan lalu lintas dalam batas toleransi yang ditentukan serta target terhadap tingkat pemahaman masyarakat terhadap hukum.
- 8) Menggelar operasi penegakan hukum baik secara terpusat maupun kewilayahan yang diproyeksikan pada berkurangnya angka kejadian kecelakaan lalu lintas dan peningkatan disiplin masyarakat serta terciptanya situasi keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.
- 9) Mengupayakan dukungan dana melalui kebijakan pemerintah untuk aktifitas yang berkaitan dengan peningkatan keselamatan lalu lintas melalui wadah BKLL.

5. Implementasi

Penjabaran dari strategi dan kebijakan yang ditetapkan sebagaimana uraian diatas, diimplementasikan melalui program-program sebagai berikut :

a. Jangka Pendek :

- 1) Menindaklanjuti “kesepakatan bersama” antara menteri terkait dibidang lalu lintas dan Kapolri dalam bentuk rencana aksi melalui kegiatan : Pendidikan masyarakat tentang lalu lintas jalan, peraturan perundang-undangan dan penegakan hukum, persyaratan prasarana dan sarana lalu lintas, fasilitas kegawatdaruratan jalan dan pendanaan keselamatan di jalan.
- 2) Pemahaman terhadap visi dan misi penegak hukum Cq Polantas oleh aparat penegak hukum utamanya penegak hukum dibidang lalu lintas.
- 3) Peningkatan kualitas aparat hukum dimulai dari proses *rekrutment*, pelatihan-pelatihan sampai pada penggunaan dengan pengeterapan *reward* dan *punishment* secara ketat dan jelas.
- 4) Mengembangkan mekanisme dan metode pendidikan masyarakat lalu lintas yang disesuaikan dengan kebutuhan secara skala prioritas.
- 5) Melaksanakan manajemen dan rekayasa lalu lintas sesuai dengan kebutuhan pada tahapan jangka pendek yang disesuaikan dengan pendanaan yang ada.
- 6) Penggelaran kekuatan di lapangan dengan melalui penajaman sasaran sesuai dengan tingkat kerawanan kecelakaan lalu lintas, dan bila perlu memanfaatkan mobilitas udara (*helicopter*).
- 7) Melaksanakan penegakan hukum yang lebih berorientasi pada upaya merubah situasi lalu lintas dalam mewujudkan situasi keamanan ketertiban dan kelancaran lalu lintas baik dari aspek pengemudi, kendaraan, jalan dan lingkungan.

- 8) Menghidupkan kembali Program Kawasan Lalu Lintas (KTL) yang dilaksanakan dengan konsisten, terpadu dan berkembang.
- 9) Peningkatan kualitas pengemudi melalui pengketatan proses penerbitan Surat Ijin Mengemudi (SIM) melalui mekanisme dan prosedur yang benar.
- 10) Pemanfaatan media massa dan potensi masyarakat dalam rangka peningkatan disiplin dan kesadaran hukum masyarakat.

b. Jangka sedang

- 1) Pembentukan organisasi badan keselamatan lalu lintas (BKLL) tingkat pusat yang berkedudukan di bawah Presiden atau Menkokesra yang dikelola secara profesional dan sinergis serta didukung dana yang memadai.
- 2) Peningkatan dan pemberdayaan *database* kecelakaan lalu lintas yang dapat dijadikan sebagai bahan pengambilan keputusan yang akurat.
- 3) Pembentukan sekolah mengemudi yang mengacu pada standarisasi komponen pendidikan sesuai dengan ketentuan yang diatur dalam sistem pendidikan nasional.
- 4) Perbaikan manajemen transportasi utamanya transportasi angkutan umum baik antar provinsi, antar kota dalam provinsi maupun transportasi dalam kota.
- 5) Peningkatan sarana prasarana lalu lintas yang mendukung keselamatan lalu lintas dan disiplin pemakai jalan.
- 6) Evaluasi terhadap pelaksanaan penindakan dengan SPPT dan pengelolaan kawasan tertib lalu lintas (KTL) guna penyempurnaan pola tindak yang lebih efektif.

- 7) Mewajibkan para pemohon Surat Ijin Mengemudi (SIM) untuk mengikuti pendidikan pada sekolah mengemudi yang baku sebelum mengikuti ujian SIM.
- 8) Peningkatan pelaksanaan penegakan hukum yang diproyeksikan pada peningkatan keselamatan lalu lintas dan evaluasi terhadap tingkat kepatuhan masyarakat terhadap hukum.
- 9) Penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas yang dilaksanakan dengan tegas dengan memberlakukan sistem penalti untuk memberikan efek jera bagi para pelanggar lalu lintas.
- 10) Mendayagunakan kemajuan teknologi melalui penggunaan alat bantu dalam penegakan hukum seperti alat pemantau kecepatan, alat pengukur beban dan penggunaan laboratorium forensik dibidang lalu lintas dalam penegakan hukum.
- 11) Penyempurnaan perangkat hukum dengan mencabut/ merevisi kesepakatan Diljapol tentang tata cara penindakan pelanggaran lalu lintas.
- 12) Memasukkan materi pendidikan lalu lintas ke dalam kurikulum pendidikan sesuai dengan strata pendidikan.
- 13) Pemberian insentif kepada aparat penegak hukum melalui kompensasi dari hasil penindakan pelanggaran lalu lintas dalam jumlah yang memadai.

c. Jangka panjang

- 1) Merevisi perangkat hukum dibidang lalu lintas yang dinilai tidak relevan dengan hakekat permasalahan lalu lintas serta penerbitan peraturan-peraturan pemerintah yang belum direalisasikan sebagaimana amanat UU No. 22 Tahun 2009.

- 2) Peningkatan sarana dan prasarana lalu lintas yang lebih memadai dengan prioritas pada daerah rawan lalu lintas.
- 3) Penyediaan “*System Traffic Control*” terpadu yang dapat digunakan untuk pengendalian lalu lintas utamanya pada kota-kota besar dan jalur rawan kecelakaan lalu lintas.
- 4) Penataan manajemen transportasi yang diarahkan pada *public transportation* yang aman, nyaman, terjangkau dan tepat waktu khususnya di kota-kota besar (pengembangan sistem *bus way*, monorel dan *subway*).
- 5) Mengkaji tentang kebijakan industri otomotif dan import kendaraan yang masuk kewilayah Negara Indonesia seperti kebijakan import kendaraan yang ada dikhususkan untuk wilayah Papua, Nangro Aceh Darusalam (Sabang) dan Batam. Termasuk pembatasan pengoperasian kendaraan bermotor pada wilayah tertentu seperti pembatasan usia kendaraan.
- 6) Penyempurnaan rencana umum tata ruang wilayah RUTRW yang disesuaikan dengan kebutuhan manajemen lalu lintas jangka panjang.
- 7) Menjadikan badan keselamatan lalu lintas (BKLL) sebagai badan yang efektif yang mempunyai visi dan misi yang jelas dan keberadaannya memberikan kontribusi yang besar dalam peningkatan keselamatan lalu lintas dan kepatuhan hukum masyarakat.

BAB IV

PENUTUP

A. KESIMPULAN

1. Kondisi Keselamatan Dan Tingkat Kepatuhan Hukum Lalu Lintas Masyarakat Saat Ini.

Kecelakaan lalu lintas di Indonesia dapat digambarkan dari data dalam kurun waktu 10 tahun terakhir menunjukkan bahwa kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Indonesia telah merenggut korban jiwa rata-rata 10.000 per tahun. Penyebab kecelakaan yang terjadi khususnya di kota-kota besar 86% didominasi oleh faktor manusia, sedangkan kendaraan 6%, faktor jalan 5,5% dan faktor lingkungan 2,5%. Kecelakaan lalu lintas bisa juga disebabkan terjadinya pelanggaran lalu lintas oleh pengguna jalan seperti tidak mentaati rambu-rambu lalu lintas, tidak *safety riding* (helm atau sabuk pengaman) ketika berlalu lintas, menggunakan kecepatan yang terlalu berlebihan dalam berkendara, dan lain sebagainya. Sementara itu upaya yang dilakukan oleh pihak-pihak yang terkait dalam rangka mewujudkan kepatuhan hukum masyarakat terhadap undang-undang lalu lintas belum menunjukkan kesungguhan yang berarti hal ini terlihat dari lemahnya langkah-langkah sosialisasi undang-undang lalu lintas tidak dilaksanakan dengan sebaik-baiknya. Di samping itu dalam proses ini penyelenggaraan penegakan hukum dibidang lalu lintas, ditemukan bahwa masing-masing aparat penegak hukum lalu lintas belum bekerja secara profesional.

2. Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Kondisi Keselamatan Dan Tingkat Kepatuhan Hukum Lalu Lintas Masyarakat.

a. Faktor internal

Kualitas sumber daya Polantas yang belum sepenuhnya dapat memberikan keteladanan kepada pengguna jalan, perlakuan petugas terhadap pelanggar lalu lintas masih terkesan pilih kasih, sikap arogansi / sok kuasa yang masih sering ditampilkan oleh petugas di lapangan, sistem pendataan di bidang lalu lintas yang kurang baik, perolehan Surat Ijin Mengemudi (SIM) yang diterbitkan oleh Polri belum memberi

jaminan akan kualitas pemegang SIM, terbatasnya dukungan anggaran untuk peningkatan kualitas pelayanan kepada masyarakat, dan sarana dan prasarana penunjang pelaksanaan tugas belum memadai, terutama pada daerah-daerah yang tingkat kerawanan lalu lintasnya tinggi.

b. Faktor eksternal

Sarana dan prasarana jalan belum mencerminkan dan belum memperhatikan aspek keselamatan, manajemen angkutan umum baik tingkat pusat maupun daerah masih mencerminkan manajemen yang kurang sehat, ketidaktertiban penataan lalu lintas, perhatian pemerintah dan komponen masyarakat terhadap keselamatan lalu lintas dan kepatuhan hukum masyarakat belum menjadi keprihatinan bersama bahkan dianggap sebagai suatu *accident*, tidak adanya kejelasan kebijakan pemerintah dalam membatasi pertumbuhan jumlah kendaraan maupun manajemen pengoperasian kendaraan bermotor, langkah sosialisasi terhadap aturan-aturan hukum tidak secara efektif dilaksanakan, belum diakuinya peralatan milik polri sebagai alat bantu penegakan hukum, lemahnya koordinasi antar aparat penegak hukum dan instansi terkait yang bertanggung jawab dalam mewujudkan keselamatan lalu lintas dan kepatuhan hukum masyarakat, belum adanya sekolah-sekolah mengemudi yang memenuhi standar pendidikan keterampilan mengemudi.

3. Konsep Strategis Penegakan Hukum Yang Mampu Meningkatkan Keselamatan Dan Kepatuhan Hukum Lalu Lintas Masyarakat

Adapun konsep strategis dijewantahkan ke dalam program-program jangka pendek, jangka menengah, dan jangka panjang. Program-program tersebut mengandung strategi tentang pendidikan masyarakat tentang lalu lintas jalan dan peraturan lalu lintas, Pemahaman terhadap visi dan misi penegak hukum di bidang lalu lintas, peningkatan

kualitas aparat hukum di bidang lalu lintas, peningkatan sarana dan prasarana, mendayagunakan teknologi, manajemen dan rekayasa lalu lintas.

B. SARAN

Tingginya pelanggaran lalu lintas baik yang berhasil ditindak oleh aparat penegak hukum maupun pelanggaran yang secara kasat mata masih mewarnai kehidupan lalu lintas sehari-hari diharapkan dapat ditekan (diminimalisir) melalui langkah-langkah penegakan hukum baik dalam bentuk preventif maupun represif, tegas serta diimbangi upaya lainnya dalam bentuk giat pendidikan masyarakat lalu lintas dan langkah-langkah rekayasa lalu lintas. Ada beberapa poin penting untuk dijadikan saran dalam penelitian ini :

1. Perlu dilakukan penegakan hukum yang tegas terhadap pelanggaran yang berpotensi terhadap kecelakaan lalu lintas.
2. Perlu dibuat program rekayasa lalu lintas yang diproyeksikan terhadap penanganan faktor penyebab terjadinya kecelakaan dan didukung dengan sistem pendataan yang benar.
3. Perlu diharapkan konsistensi penegakan hukum yang diproyeksikan pelanggaran yang berpotensi terhadap terjadinya kemacetan lalu lintas dengan SPPT dilaksanakan secara tegas dan terukur.
4. Perlu dibuat kurikulum yang jelas mengenai lalu lintas untuk masyarakat melalui pendidikan formal dan non formal dengan melibatkan berbagai pihak guna menjadikan kepatuhan hukum sebagai kebutuhan dan budaya masyarakat.
5. Proses peradilan baik terhadap pelanggaran lalu lintas maupun kecelakaan lalu lintas hendaknya perlu dilakukan dengan mekanisme yang lebih sederhana namun dapat memberikan kepastian hukum.

6. Pemanfaatan laboratorium Forensik Kepolisian dalam rangka penyidikan kasus kecelakaan lalu lintas.
7. Bagi penegak hukum diharapkan harus Mempunyai kualitas etika dan moral yang baik, profesionalisme dan proporsionalisme dalam mengemban tugas, tidak arogan / sok kuasa, mementingkan kepentingan umum / rakyat, dapat memberikan tauladan, tegas dalam bertindak namun tetap sopan, bijaksana dalam mengambil keputusan, didukung insentif atau anggaran yang memadai, dan Dapat bekerja dan menunjukkan kinerja yang baik secara terkoordinasi.
8. Untuk sarana dan prasarana, jalan harus memenuhi persyaratan geometrik jalan, (aman dapat difungsikan sebagai fungsi jalan seperti : rambu-rambu lalu lintas, marka jalan, *traffic light*, penerangan jalan dan perlengkapan lain yang memenuhi standar baku.
9. Angkutan sebagai prasarana yang menunjang terselenggaranya lalu lintas haruslah memenuhi standar kelaikan kendaraan yang sesuai dengan standar baku.
10. Diperlukan alat bantu untuk efektifitas penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas antara lain : alat pemantau kecepatan (*Speed Gun*), alat identifikasi, alat pengukur kelebihan muatan yang secara kualitatif memadai serta dilindungi oleh ketentuan hukum dalam pengoperasiannya.
11. Sistem tilang yang digunakan dalam rangka penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas masih perlu disempurnakan dengan sistem yang lebih efektif dan sederhana namun tidak mengurangi wibawa hukum.
12. Diperlukan adanya wadah atau badan yang bertanggung jawab atas permasalahan keselamatan lalu lintas yang merupakan masalah nasional dalam bentuk badan keselamatan

lalu lintas (BKLL) pada lingkup nasional yang dapat menangani permasalahan-permasalahan dibidang lalul lintas khususnya dalam rangka penanganan masalah keselamatan lalu lintas dan peningkatan kepatuhan hukum masyarakat.

DAFTAR PUSTAKA

A. LITERATUR

- Abdurachman, Oemi, 1975, *Public Relation*, Alumni, Bandung.
- Abiding, A.Z., 1981, *Bunga Rampai Hukum Pidana*, Jakarta, Pradnya Paramitha.
- Achmad Ali, 1998, *Menjelajahi Kajian Empiris Terhadap Hukum*, Jakarta, PT Yarsif Watampone.
- Adlow, Elijah, 1957, *Policeman and People*, Boston, William J. Roch Ford, Inc..
- B.N. Marbun dan Chandra Gautama, 2000, *Hak Azasi Manusia, Penyelenggaraan Negara Yang Baik dan Masyarakat Warga*, Jakarta, Komnas HAM.
- Baldwin, John, dan A.Keith Botemley, 1978, *Criminal Justice Reading*, London, Martin Robertson.
- Barnes, Harry Almer dan Negley K, Tecters, 1972, *New Horizon in Criminology*, New York, Prentice Hall Inc.
- Budiarto, Arif dan Mahmudah, 2007, *Rekayasa Lalu Lintas*, UNS Press, Surakarta.
- Casper, Jonathan D., 1959, *American Criminal Justice, the Defenden's Perspective*, New York, Printice Hall, Inc.
- Chatterton, Michael, 1976, *Police in Social Control*, Institute of Criminology, Cambrigde.
- De Jong, Paul, 1986, *Het Blouwe Rechtop Wegnaar enn Berveplode Van de Politie*, Amsterdam, Koninklykevermande.
- Ditlantas Babinkum Polri, *Lalu Lintas Dalam Angka Tahun 2005 dan Semester I Tahun 2006*, Jakarta.
- Ditlantas Kepolisian Republik Indonesia, 2007, *Kumpulan Materi Rakemis Fungsi Lalu Lintas TA 2007*, Jakarta.
- Dipoyono, Kirdi, 1985, *Keadilan Sosial*, Jakarta, CV. Rajawali.
- Djamin, Awaloedin, 1995, *Administrasi Kepolisian*, Jakarta, CV Mandira Buana, Jakarta.

- Djajoesman, H. S., 1976, *Polisi dan Lalu-Lintas*. Mabes Kepolisian Republik Indonesia Press, Bandung.
- DPM., Sitompul, 2002, *Beberapa Tugas dan Peranan Polisi*, Jakarta, Wanthy Jaya.
- Galaizel, Jeans Jacques, 1974, *La Police Nationale (Droit et Pratique Policence en France)*, Grenoble, Preses Universitaires de Grenoble.
- Hamzah, Andi, 1984, *Perbandingan KUHAP HIR dan Komentar*, Jakarta, Erlangga.
- Hamzah, Andi, 1985, *Hukum Pidana Politik*, Jakarta, Pradnya Paramitha.
- Hamzah, Andi, 1986, *Sistem Pidana dan Pemidanaan di Indonesia*, Jakarta, Pradnya Paramitha.
- Hulsman, 1984, *Sistem Peradilan Pidana Hukum Perspektif Perbandingan Hukum (The Dutch Criminal Justice System From Comparative Legal Perspective)*, Jakarta, CV. Rajawali.
- Ikhsan, Muhamad, 2009, *Makalah Seminar Lalu Lintas Dan Permasalahannya*, Yogyakarta.
- I.S. Susanto, 1990, *Kriminologi, Fakultas Hukum Undip*, Semarang.
- Ismail, Chairudin, 2008, *Kepolisian Sipil Sebagai Paradigma Baru Kepolisian Republik Indonesia, Pembekalan Kepada Peserta Sespati Kepolisian Republik Indonesia Dikreg ke 14 T.P.*
- John, Pearce A & Robinson, Richard B., 2005. *Strategic Management : Formulation, Implementation & Control*, New York : Mc Graw-Hill.
- Kadis, Standford H. dan M.G Aulaen, 1969, *Criminal Law and its Processess*, Cases and Materials, Boston : Little Brown.
- Kansil, CST, 1995, *Disiplin Berlalu Lintas di Jalan Raya*, PT. Airlangga, Jakarta.
- Kantaprawira, Rusadi, 1988, *Sistem Politik Indonesia*, Sinar Baru, Bandung.
- Karim, Abdul Gaffar, 2003, *Kompleksitas Persoalan Otonomi Daerah di Indonesia*, Cetakan Pertama, Pustaka Pelajar, Yogyakarta.
- Kertanegara, Satochid, 1998, *Hukum Pidana Bagian I*, Jakarta, Balai Lektur Mahasiswa.
- Kertanegara, Satochid, 1985, *Hukum Pidana II*, Jakarta, Balai Lektur Mahasiswa.
- Kunarto, 1999, *Kapita Selekta Binteman (Pembinaan Tenaga Manusia) Kepolisian Republik Indonesia*, Cipta Manunggal, Jakarta.
- Kunarto, 1999, *Analisis Data Personil Dan Dimensi Permasalahannya Dalam Rangka Menunjang Operasional Kepolisian Republik Indonesia*, Cipta Manunggal, Jakarta.

- Kunarto, 1999, *Menuju Kepolisian Republik Indonesia Mandiri yang Profesional*, Yayasan Tenaga Kerja, Jakarta.
- Kunarto, 2007, *Merenungi Kritik Terhadap Polri (Masalah Lalu Lintas)*, Cipta Manunggal, Jakarta.
- Lexy J. Moeleong, 1990, *Metode Penelitian Kualitatif*, Remaja Rosdakarya, Bandung.
- Logman, Loebly, 1987, *Pra Peradilan di Indonesia*, Jakarta : Ghalia Indonesia.
- Lopa, Baharuddin, 2001, *Permasalahan Pembinaan dan Penegakan Hukum*, Jakarta, Bulan Bintang.
- Madellum U.E, 1972, *Rangkuman Mata Kuliah Manajemen Transportasi*, PTIK XXVII, Jakarta.
- Malik, Abdul, 1981. *Pembinaan Kesadaran Hukum dalam Bidang Lalu Lintas, Makalah, Seminar Nasional Kesadaran Hukum Masyarakat Jalan Raya*, Fakultas Hukum UII, Yogyakarta.
- Marsudi H., 1993, *Kepemimpinan Pancasila*, Jakarta, Setyaki Eka.
- Maskat, Djunaidi H., 1994. *Manajemen Kepolisian – Teori dan Praktek Jilid I (Perencanaan)*, Sukabumi : Secapa Kepolisian Republik Indonesia.
- Morlok, Edward K, 1995, *Introduction to Transportation Engeneering and Planning, (diterjemahkan oleh Johan Kalanaputra Hainim, Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi)*, Erlangga, Jakarta.
- Moeljatno, 1992, *Kitab Undang-Undang Hukum Pidana*, Jakarta, Bumi Aksara.
- Muhammad, Farouk, 1999, *Praktik Penegak Hukum (Bidang Lalu Lintas)*, Balai Pustaka, Jakarta.
- Muladi dan Barda Nawawi Arief, *Teori-Teori dan Kebijakan Pidana*, Jakarta.
- Muladi, 1985, *Lembaga Pidana Bersyarat*, Alumni, Bandung.
- Muladi, 1995, *Kapita Selekta Sistem Peradilan Pidana*, Badan Penerbit Universitas Diponegoro, Semarang.
- Mulyono, *Upaya Peningkatan Keselamatan Jalan di Kawasan Kecamatan Gringsing, Kabupaten Batang, Alas Roban, Jawa Tengah Tinjauan dari Segi Geometrik dan Perlengkapan Jalan, Depok, Universitas Indonesia*, Jakarta.
- Nasution, A. Karim, 1981, *Masalah Surat Tuduhan Dalam Prosese Pidana*, Jakarta, CV. Pantjuran Tujuh.

- Osborne, David, dan Ted Gaebler, 1999, *Mewirusahaakan Birokrasi (Reinventing Government)*, PT Pustaka Binaman Pressindo, Jakarta.
- Prodjo Dikoro Wiryono, 1982, *Hukum Acara Pidana di Indonesia*, Jakarta, Rajawali Press.
- Police of Kyoto (Jepang) Tahun 2008.*
- Rahardjo, Satjipto, 1987, *Permasalahan Hukum Di Indonesia*, Alumni, Bandung.
- Rahardjo, Satjipto, *Masalah Penegakan Hukum*, Sinar Baru, Bandung.
- Riyanto, Setyo, 2008, *Strategic Decision Making dan Analytical Hierarchy Proccess (AHP)*, Ceramah pada Peserta Sespati Polri Dikreg ke 14 TP.
- Sahetapi, J.E., 1983, *Pisau Analisa Kriminologi*, Bandung Amrico.
- Sailendra, Agus Bari, 1995, *Pengkajian Besaran Biaya Kecelakaan Lalu Lintas Atas Dasar Perhitungan Biaya Korban Kecelakaan Studi Kasus Bandung, Cirebon Dan Purwokerto, Karya Tulis Penelitian Tim studi Pengembangan Besaran Biaya Kecelakaan Lalu Lintas Pusat Litbang Jalan dan Jembatan*, Puslitbang Jalan dan Jembatan, Bandung.
- Soekanto, Serjono, 1983, *Beberapa Permasalahan Hukum Dalam Kerangka Pembangunan Di Indonesia*, Jakarta, UI- Press.
- Soekanto, Soerjono, 1987, *Pendekatan Sosiologi Terhadap Hukum*, Bina Aksara, Jakarta.
- Soekanto, Soerjono, *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*. Cetakan Pertama, CV. Rajawali, Jakarta.
- Soemitro, Ronny Hanitijo, 1988, *Metodologi Penelitian Hukum dan Yurimetri*, Ghalia Indonesia, Jakarta.
- Tamin, Ofyar Z, 1997, *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*, Penerbit ITB, Bandung.
- Tjahjono, T., 2008, *Rancangan Buku Pengantar Analisis dan Prevensi Kecelakaan Lalu Lintas Jalan*, Depok, Laboratorium Transportasi Departemen Teknik Sipil, FT UI, Jakarta.
- TRL-UK / Institute of Road Engineering, 1997, *Accident Costs in Indonesia. Road Research Development Project, Report No. RRDP 17, Agency for Research and Development*, Bandung, Indonesia.
- Warassih Puji Rahayu, Esmi, 2005. *Pranata Hukum Sebuah Telaah Sosiologis*. Suryandaru Utama Semarang.
- Warpani, S.P, 2002, *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, ITB, Bandung.

B. PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN

Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 Tentang *Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana.*

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

Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang *Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.*

Peraturan Pemerintah Nomor 1 Tahun 2003 Tentang *Pemberhentian Anggota Kepolisian Negara Republik Indonesia*

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2003 Tentang *Peraturan Disiplin Anggota Kepolisian Negara Republik Indonesia.*

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2003 Tentang *Pelaksanaan Teknis Institusional Peradilan Umum Bagi Anggota Kepolisian Negara Republik Indonesia.*

Keputusan Kapolri No. Pol.: KEP/54/X/2002 Tanggal 17 Oktober 2002 Tentang *Organisasi dan Tata Kerja Satuan-Satuan Organisasi Polri pada Tingkat Kewilayahan.*

Keputusan Kapolri No. Pol.: KEP/53/X/2002 tanggal 17 Oktober 2002 Tentang *Organisasi dan Tata Kerja Satuan-Satuan Organisasi Pada Tingkat Mabes Polri, dan Peraturan-Peraturan Pelaksanaan lainnya.*

Keputusan Kapolri No. Pol.: KEP/42/IX/2004 Tentang *Atasan Yang Berhak Menjatuhkan Hukuman Disiplin Di Lingkungan Kepolisian Negara Republik Indonesia*

Keputusan Kapolri No. Pol.: KEP/44/IX/2004 Tentang *Tata Cara Sidang Bagi Kepolisian Negara Republik Indonesia.*

Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia No. Pol: 7 Tahun 2006 Tentang *Kode Etik Profesi Kepolisian Negara Republik Indonesia.*

Surat Keputusan Kapolri No. Pol : Skep/20/IX/2005 tanggal 7 September 2005 Tentang *Grand Strategi Polri 2005 – 2025*, Jakarta, 2005.

Peraturan Kapolri No. Pol : 9 Tahun 2007 tanggal 26 April 2007 Tentang *Rencana Strategis Kepolisian Negara Republik Indonesia 2005-2009 (Perubahan)*, Jakarta, 2007.

Surat Keputusan Direktur Lalu Lintas Polri No. Pol.:Skep/22/IX/1999 Tentang *Vademikum Polisi Lalu Lintas.*

C. LAINNYA

<http://www.honda-tiger.or.id>, *Kolom News*, 18 Februari 2008.

Marka, 2004, *Keselamatan Lalu Lintas*, Edisi XXV, Jakarta.

Mabes Kepolisian Republik Indonesia, 1987, *Kamus Istilah Kepolisian*, Jakarta, Dislitbang Kepolisian Republik Indonesia.

Mabes Kepolisian Republik Indonesia, 2005, *Buku Biru Grand Strategi Kepolisian Republik Indonesia Menuju Tahun 2025, Kerjasama Mabes Kepolisian Republik Indonesia dan LPEM Universitas Indonesia*, Jakarta.

Mabes Kepolisian Republik Indonesia, 2005, *Reformasi Berkelanjutan Kepolisian Republik Indonesia : Membangun Reputasi, Markas Besar Kepolisian Republik Indonesia*, Jakarta.

