

**IMPLEMENTASI UNDANG-UNDANG NOMOR 22
TAHUN 2009 TERHADAP PELANGGARAN LALU
LINTAS DI KABUPATEN ENREKANG**



**OLEH
PARJAN
4508060007**

**FAKULTAS HUKUM
JURUSAN ILMU HUKUM
UNIVERSITAS 45 MAKASSAR
SULAWESI SELATAN**

2012

HALAMAN PENERIMAAN DAN PENGESAHAN

Untuk memenuhi salah satu syarat memperoleh gelar Sarjana Hukum Program Studi Ilmu-ilmu Hukum pada Fakultas Hukum Universitas "45" Makassar, Bagian **HUKUM PIDANA** dan berdasarkan Surat Keputusan Dekan Fakultas Hukum Universitas "45" Makassar Nomor A.36/FH/U-45/XI/2013 Tanggal 30 Mei 2012 tentang Panitia Ujian Skripsi, maka pada hari ini, Sabtu 2 Juni 2012 Skripsi ini diterima dan disahkan setelah dipertahankan oleh **Parjan** Nomor Stambuk **4508060007** dihadapan Panitia Ujian Skripsi yang terdiri atas :

Panitia Ujian

Ketua,

Sekretaris,

Dr. Ruslan Renggong, SH.,MH

Andi Tira, SH.,MH

Tim Penguji

Ketua : Prof. Dr. Abd Rahman, SH.MH (.....)

Anggota : 1. Hj. Siti Zubaidah,SH.,MH (.....)

2. Hj. Kamsilaniah, SH,MH (.....)

3. Yulia A Hasan, SH., MH (.....)

HALAMAN PENERIMAAN DAN PENGESAHAN

Untuk memenuhi salah satu syarat memperoleh gelar Sarjana Hukum Program Studi Ilmu-ilmu Hukum pada Fakultas Hukum Universitas "45" Makassar, Bagian **HUKUM PIDANA** dan berdasarkan Surat Keputusan Dekan Fakultas Hukum Universitas "45" Makassar Nomor A.36/FH/U-45/XI/2013 Tanggal 30 Mei 2012 tentang Panitia Ujian Skripsi, maka pada hari ini, Sabtu 2 Juni 2012 Skripsi ini diterima dan disahkan setelah dipertahankan oleh **Parjan** Nomor Stambuk **4508060007** dihadapan Panitia Ujian Skripsi yang terdiri atas :

Panitia Ujian

Ketua,

Sekretaris,

Dr. Ruslan Renggong, SH.,MH

Ansi Tira, SH.,MH

Tim: Penguji

Ketua : Prof. Dr. Abd Rahman, SH.MH

(.....)

Anggota : 1. Hj. Siti Zubaidah,SH.,MH

(.....)

2. Hj. Kamsilaniah, SH,MH

(.....)

3. Yulia A Hasan, SH., MH

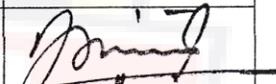
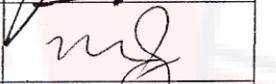
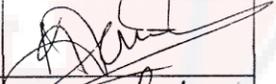
(.....)

UNIVERSITAS "45"

Jl. Urip Sumoharjo KM. 4 Telp. 452901 Makassar

BERITA ACARA PENILAIAN UJIAN SKRIPSI

1. NAMA MAHASISWA : Parjan
2. JUMLAH SKS YANG DILULUSI : SARJANA
3. NOMOR STB : 4508060007
4. IP. KOMULATIF (MINUS SKRIPSI) :
5. HASIL PENILAIAN :

NO.	NAMA PENGUJI	ANGKA	HURUF	TANDA TANGAN
1	Prof.Dr.Abd. Rahman, SH,MH	80	A	
2	Hj. Siti Zubaidah, SH,MH	78	B	
3	Hj. Kamsilaniah, SH,MH	79	B	
4	Yulia A. Hasan, SH,MH	74	B	

6. KEPUTUSAN :

6.1. LULUS/ TIDAK LULUS :

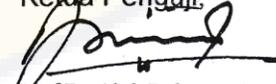
6.2. NILAI SKRIPSI :

6.3. IPK : 3,10

6.4. ALUMNI KE:

Makassar, 2 Juni 2012

Ketua Penguji,


Prof.Dr.Abd. Rahman, SH,MH

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 "**IMPLEMENTASI UNDANG-UNDANG NO 22 TAHUN 2009 TERHADAP PELANGGARAN LALU LINTAS DI KABUPATEN ENREKANG**", 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. Bapak Prof. Dr. Abd. Rahman, SH. MH. selaku Rektor Universitas 45 Makassar dan selaku-Dosen Pembimbing dalam Penulisan Tesis ini.

2. Bapak Dr. Baso Madiong, SH. MH. selaku Dekan Fakultas Hukum, Universitas 45 Makassar.
3. Bapak Almusyawir, SH. MH. selaku Dosen pembimbing yang telah banyak memberikan masukan demi kelancaran dan terselesainya penyusunan Tesis ini.
4. Bapak dan Ibu Dosen serta Para Guru Besar pada Program Magister Ilmu Hukum Universitas 45 Makassar 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.
5. Bapak pengelola STKIP Muhammadiyah Kab. Enrekang selaku pengelola kelas kemitraan dengan Fakultas Hukum Universitas 45 Makassar.
6. Bapak AKBP Endi Sutendi, S.H, Bapak AKBP Made Sutersen dan Bapak AKBP Ika Waskita selaku Kapolres Enrekang yang telah memberikan izin untuk melakukan penelitian dan selalu memberikan arahan-arahan hingga selesainya penyusunan Tesis ini. Untuk itu penulis ucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya atas semua bantuan dan bimbingan Beliau.
7. Seluruh Civitas Akademika Ilmu Hukum Universitas 45 Makassar, yang telah memberikan semangat kepada penulis dalam penulisan Tesis ini.
8. Istriku tercinta Irmawati dan anak-anakku Amanda dan Aldy yang sangat kusayangi, terima kasih atas do'a dan motivasinya.

9. Terima kasih kepada kedua Orang tua saya, saudara-saudaraku terkhusus kepada Fajri, S.Tp yang selalu memberikan masukan dan arahan-arahan demi terselesainya penyusunan Tesis ini

10. Semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu yang telah merabantu pada saat Mununtut Ilmu maupun membantu dalam kelancaran penulisan Tesis ini.

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

Bilahi tauflq wal hidayah, Wasalamualaikum. Wr. Wb.

Enrekang, Mei2012

Penulis

ABSTRAK**IMPLEMENTASI UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN
2009 TERHADAP PELANGGARAN LALU LINTAS DI
KABUPATEN ENREKANG**

Oleh

PARJAN

Kebijakan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 pada hakekatnya merupakan bagian integral dari upaya perlindungan masyarakat dan upaya mencapai kesejahteraan masyarakat, sehingga kebijakan ini dapat berfungsi sebagai pengontrol suatu norma-norma yang ada di masyarakat dalam suatu peraturan perundang-undangan. Kebijakan-kebijakan tersebut dapat diterapkan dalam sistem peraturan perundang-undangan baik dalam sistem peraturan perundang-undangan pidana ataupun dalam sistem peraturan perundang-undangan administratif. Salah satu peraturan perundang-undangan yang menggunakan kebijakan lalu lintas adalah Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas. Adapun yang menjadi permasalahan dalam skripsi ini adalah Bagaimanakah kebijakan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas? Sudah tepatkah kriminalisasi dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan?.

Penelitian ini menggunakan pendekatan yuridis normatif dan yuridis empiris. Sumber data yang digunakan adalah data primer yaitu diperoleh dari hasil wawancara yang dilakukan penulis dari narasumber yang berhubungan dengan objek permasalahan yang diangkat dalam penelitian dan data sekunder yaitu diperoleh dengan jalan mengumpulkan data yang terdapat dalam buku-buku, makalah-makalah, media cetak maupun elektronik dan peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan permasalahan yang ada. Kemudian data tersebut dipelajari dan dianalisis yang kemudian disebut sebagai bahan hukum. Data yang telah diperoleh tersebut selanjutnya dianalisis.

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan diperoleh kesimpulan sebagai berikut: Pelaksanaan kebijakan ini dengan menggunakan sarana hukum pidana (sarana penal), haruslah merupakan suatu usaha yang dibuat dengan sengaja dan sadar. Kebijakan ini pada dasarnya dapat dibagi menjadi dua tahap. Pertama adalah. Upaya yang dilakukan oleh pihak-pihak yang terkait dalam rangka mewujudkan penerapan Undang-undang No. 22 Tahun 2009 tentang pelanggaran lalu lintas terkhusus pada sanksi pidana pelanggaran hukum belum menunjukkan kesungguhan yang berarti hal ini terlihat dari keputusan hakim yang masih sangat jauh dari denda yang tertera dalam UU No. 22 Tahun 2009. Kedua adalah Undang-undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu lintas

belum bisa terealisasi secara maksimal dikarenakan Imprastruktur yang belum memadai dan masyarakat Enrekang yang belum sepenuhnya patuh hukum.

Berdasarkan kesimpulan maka yang menjadi saran penulis adalah Ada beberapa poin penting untuk dijadikan saran dalam penelitian ini : Perlu dilakukan penegakan hukum berupa sanksi sesuai dengan UU No. 22 Tahun 2009 terhadap pelanggaran lalu lintas. Perlu dibuat program rekayasa lalu lintas yang diproyeksikan terhadap penanganan pelanggaran lalu lintas dan didukung dengan sistem pendataan yang benar.



DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGESAHAN	ii
KATA PENGANTAR	v
ABSTRAKSI	viii
DAFTAR ISI	x
BAB 1. PENDAHULUAN	
1.1 Latar Belakang Masalah	1
1.2 Rumusan Masalah	4
1.3 Tujuan dan Kegunaan Penelitian	4
1.4 Metode Penelitian	5
BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA	
2.1 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009	8
2.2 Tinjauan Umum Tentang lalu Lintas	10
2.2.1 Pengertian Lalu Lintas	10
2.2.2 Permasalahan Lalu Lintas	10
2.2.3 Kemacetan Lalu Lintas	21
2.2.4 Pelanggaran Lalu Lintas	22
2.3 Penegakan Hukum Lalu Lintas Dalam Rangka Tercapainya Masyarakat Patuh Hukum	25
2.3.1 Tinjauan Umum Tentang Penegakan Hukum	25

2.3.2	Tinjauan Umum Penegakan Hukum Dalam Lalu Lintas .	30
2.3.3	Metode Penegakan Hukum	31
BAB 3 HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN		
3.1	Hasil Penelitian	35
3.2	Pembahasan.....	35
3.2.1	Penerimaan Sanksi Pidana terhadap Pelaku Pelanggaran lalu Lintas di Kabupaten Enrekang.....	35
3.3	Penerapan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 di Kabupaten Enrekang.....	42
3.3.1	Hukum Lalu Lintas Masyarakat.....	44
BAB 4 PENUTUP		
A.	Kesimpulan	66
B.	Saran	66
DAFTAR PUSTAKA		67

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Polisi lalu lintas adalah unsur pelaksana yang bertugas menyelenggarakan tugas kepolisian mencakup penjagaan, pengaturan, pengawalan dan patroli, pendidikan masyarakat dan rekayasa lalu lintas, registrasi dan identifikasi pengemudi atau kendaraan bermotor, penyidikan kecelakaan lalu lintas dan penegakan hukum dalam bidang lalu lintas, guna memelihara keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas. Pelayanan kepada masyarakat di bidang lalu lintas dilaksanakan juga untuk meningkatkan kualitas hidup masyarakat, karena dalam masyarakat yang modern lalu lintas merupakan faktor utama pendukung produktivitasnya. Dan dalam lalu lintas banyak masalah atau gangguan yang dapat menghambat dan mematikan proses produktivitas masyarakat. Seperti kecelakaan lalu lintas, kemacetan maupun tindak pidana yang berkaitan dengan kendaraan bermotor. Untuk itu polisi lalu lintas juga mempunyai visi dan misi yang sejalan dengan bahasan Polri di masa depan (yang telah dibahas di atas).

Transportasi merupakan sarana yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan serta mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan Negara. Pertambahan jumlah kendaraan dari tahun ke tahun terdapat peningkatan, tetapi tidak diimbangi dengan perbaikan dan penambahan sarana dan fasilitas jalan yang memadai disamping kesiapan masyarakat, pengguna jalan yang belum nampak dalam kedisiplinan berlalu lintas.

Berkenaan dengan tugas pokok Kepolisian maka Polres Enrekang memandang perlu, menegosiasi Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan raya, sebagai wujud peran serta masyarakat dalam penegakan hukum.

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 memprihatinkan apabila tidak dilakukan langkah-langkah strategis guna meningkatkan keselamatan dan kepatuhan hukum lalu lintas masyarakat, maka akan menambah daftar panjang korban jiwa dan kerugian secara materiil.

Enrekang khususnya Direktorat Lalu Lintas Kepolisian Daerah Kab. Enrekang diantaranya adalah memberikan pelayanan pembuatan SIM (Surat Ijin Mengemudi) penerbitan STNK (Surat Tanda Nomor Kendaraan), BPKB (Buku Pemilik Kendaraan Bermotor) dan TNKB (Tanda Nomor Kendaraan Bermotor) kepada masyarakat. SIM adalah bukti registrasi dan identifikasi yang diberikan oleh Polri kepada seseorang yang telah memenuhi persyaratan administrasi, sehat jasmani dan rohani, memahami peraturan lalu lintas dan trampil mengemudikan kendarakan bermotor.

Karakteristik tugas dan fungsi lalu lintas bersentuhan langsung dengan masyarakat, menimbulkan konsekuensi dijadikannya fungsi ini sebagai sasaran berbagai kontrol eksternal. Hal tersebut hendaknya dilihat sebagai bentuk kepedulian masyarakat pada kualitas pelayanan publik yang dilakukan oleh Polri, serta dijadikan sebagai alat untuk meningkatkan kinerja, guna terwujudnya.

Undang-undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang digagas oleh Departemen Perhubungan, dibuat agar penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan sesuai harapan masyarakat, sejalan dengan kondisi dan kebutuhan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan saat ini, serta harmoni dengan Undang-undang lainnya. Yang lebih penting dari hal tersebut adalah bagaimana kita dapat menjawab dan menjalankan amanah yang tertuang didalamnya. Sesuai dengan Pasal 7 ayat 2e dinyatakan : "bahwa tugas pokok dan fungsi Polri dalam hal penyelenggaraan lalu lintas sebagai suatu : "urusan pemerintah di bidang registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi, penegakkan hukum, operasional manajemen dan rekayasa lalu lintas, serta pendidikan berlalu lintas".

Dengan adanya UU No. 22 Tahun 2009 ini, bukan berarti bahwa Polri akan berorientasi pada kewenangan (authority). Akan tetapi, harus disadari bahwa tugas dan fungsi Polri di bidang lalu lintas, berikut kewenangan-kewenangan yang melekat, berkolerasi erat dengan fungsi kepolisian lainnya baik menyangkut aspek penegakan hukum maupun pemeliharaan Kamtibmas dan pencegahan kejahatan secara terpadu. Polri sebagai administrasi negara atau administrasi publik yang berorientasi pada pelayanan untuk menuju pelayanan Polri yang prima yang sesuai dengan harapan masyarakat dan dapat mengangkat citra serta meningkatkan kepercayaan masyarakat kepada aparat negara khususnya Polri, Pelayanan kepada publik yang diselenggarakan Pemerintah Kabupaten. transparansi, akuntabilitas, maupun pelayanan publik yang mudah dan cepat, dalam rangka *good government* (pemerintahan yang bersih).

Berdasarkan uraian di atas, peeneliti tertarik untuk melakukan penelitian dengan harapan dapat membantu atau memberikan sutnbangsih pemikiran dalam rangka mengantisipasi masalah pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan raya, untuk itulah penulis tertarik membahas dan meneliti dalam bentuk Karya Ilmiah Tesis dengan Judul "Implementasi Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 terhadap Pelanggaran Lalu Lintas di Kabupaten Enrekang"

1.2 Rumusan Masalah

Untuk memberikan arah bagi jalannya suatu penelitian, maka terlebih dahulu perlu dirumuskan hal-hal yang akan menjadi permasalahan dalam penelitian. Beranjak dari uraian diatas, maka penulis mencoba membuat perumusan masalah yakni

- 1.2.1 Bagaimana penerapan sanksi pidana terhadap pelanggaran lalu lintas di Kota Enrekang
- 1.2.2 Apakah factor penghambat penerapan Undang-undang no 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan di Kota Enrekang.

1.3 Tujuan dan Kegunaan Penelitian

Adapun tujuan yang hendak dicapai dengan adanya penelitian ini adalah sebagai berikut:

- a. Untuk mengetahui penerapan sanksi pidana terhadap pelanggaran lalu lintas di Kota Enrekang

- b. Untuk mengetahui factor penghambat pelaksanaan penerapan Undang-undang No. 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan di Kota Enrekang telah sesuai sebagaimana mestinya.

Adapun kegunaan dengan adanya penelitian ini adalah sebagai berikut:

- a. Hasil penelitian diharapkan dapat bermanfaat bagi masyarakat selaku pengguna jalan dan sarana transportasi, berdisiplin lalu lintas saling menghormati antar sesama pengguna jalan, mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum serta dapat terwujudnya penegakan hokum dan kepastian hokum bagi masyarakat.
- b. Hasil penelitian ini dapat menambah khasanah kepustakaan dibidang ilmu hukum, khususnya hokum pidana yang berguna untuk semakin memperdalam pengetahuan tentang penerapan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan.

1.4 Metode Penelitian

1.4.1 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.

1.4.2 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 tentang kondisi, situasi ataupun variabel tertentu. 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.

1.4.3 Sumber Data

Penelitian ini membatahkaa data dari bahan pustaka. Menurut Soerfono Soekanto dan Sri Mamudji, Data sekunder, antara lain mencakup dokumen-dokumen resmi, bukubuku, hasil-hasil penelitian yang berwujud laporan, buku harian, dan seterusnya. 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,

1.4.4 Metode Pengumpulan Data

1. Studi Kepustakaan

Sesuai dengan penggunaan data sekunder dalam penelitian ini, maka pengumpulan dataupun 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 kualitatif. Dalam penelitian ini menggunakan studi kepustakaan, maka seperti dikemukakan Sanafiah Faisal disebut sebagai sumber data non manusia, dilakukan untuk memperoleh data sekunder, dengan cara mempelajari peraturan-peraturan perundang-undangan, literature, dokumen-dokumen resmi yang mendukung objek penelitian.

2. Wawancara

Teknik Wawancara (*interview*), yaitu dengan cara melakukan tanya jawab kepada pihak-pihak yang terkait ataupun yang menangani dengan tindak pidana ini, antara lain Hakim dan Jaksa di pengadilan Negeri Enrekang, yang memutus perkara, serta pihak lain seperti Kepolisian dan masyarakat yang turut andil dalam penerapan UU No 22 tahun 2009.

1.4.5 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.

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan telah ditetapkan dalam Rapat Paripurna DPR RI pada tanggal 26 Mei 2009 yang kemudian disahkan oleh Presiden RI pada tanggal 22 Juni 2009. Undang-Undang ini adalah kelanjutan dari Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992, terlihat bahwa kelanjutannya adalah merupakan pengembangan yang signifikan dilihat dari jumlah klausul yang diaturnya, yakni yang tadinya 16 bab dan 74 pasal, menjadi 22 bab dan 326 pasal.

Jika kita melihat UU sebelumnya yakni UU Nomor 14 Tahun 1992 menyebutkan Untuk mencapai tujuan pembangunan nasional sebagai pengamalan Pancasila, transportasi memiliki posisi yang penting dan strategis dalam pembangunan bangsa yang berwawasan lingkungan dan hal ini harus tercermin pada kebutuhan mobilitas seluruh sektor dan wilayah. Transportasi merupakan sarana yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan serta mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara.

Berbeda dengan undang-undang Nomor 22 Tahun 2009, UU ini melihat bahwa lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan

kesejahteraan umum. Selanjutnya di dalam batang tubuh di jelaskan bahwa tujuan yang hendak dicapai oleh Undang-Undang ini adalah:

1. Terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan modal angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkukuh persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa;
2. Terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa; dan
3. Terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Undang-Undang ini berlaku untuk membina dan menyelenggarakan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, dan lancar melalui:

1. Kegiatan gerak pindah Kendaraan, orang, dan/atau barang di Jalan;
2. Kegiatan yang menggunakan sarana, prasarana, dan fasilitas pendukung Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan
3. Kegiatan yang berkaitan dengan registrasi dan identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, pendidikan berlalu lintas, Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta penegakan hukum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Mencermati lebih dalam dari semangat yang telah disebutkan di atas, maka kita harus lebih dalam lagi melihat isi dari Pasal-Pasal yang ada di UU Nomor 22 Tahun 2009. Dari sini kita akan tahu apakah semangat tersebut seirama dengan isi dari pengaturan-pengaturannya, atau justru berbeda. Selanjutnya kita dapat melihat bagaimana UU ini akan berjalan dimasyarakat serta bagaimana pemerintah sebagai penyelenggara negara dapat mengawasi serta melakukan penegakannya.

2.2 Tinjauan Umum Tentang Lalu Lintas

2.2.1 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, 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 (Pasal 1 angka 1 UU No. 22 Tahun 2009). "

2.2.2 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.

a. 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%. 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.

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.

*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 system 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.

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

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.

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.

Menurut Djayoesman, beberapa faktor yang dapat mempengaruhi situasi lalu lintas jalan raya yang melibatkan kendaraan dapat di bagi dalam 2 (dua) faktor utama yaitu :

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 pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor khususnya roda dua.

Tingginya tingkat angka pertumbuhan kendaraan bermotor apabila ditinjau dari sektor keamanan dan keselamatan transportasi lalu lintas jalan raya menimbulkan dampak permasalahan yang cukup serius, apalagi bila dibandingkan dengan pertumbuhan 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 pertumbuhan 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 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:

- Mengurangi jumlah kecelakaan
- Mengurangi jumlah korban kecelakaan pada pemakai jalan lainnya
- Mengurangi besar kerusakan pada kendaraan bermotor
- Kendaraan dapat tetap laik jalan
- 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 system 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.

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 perannya 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.

4. Lingkungan

Lingkungan alam atau lingkungan binaan sangat mempengaruhi keselamatan lalu lintas. Bukit atau pohon yang menghalangi pandangan, tanjakan tejal, 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.

2.2.3 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.

Menurut Budiarto. A dan Mahmudah 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 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.

2.2.4 Pelanggaran Lain 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:

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 / SINK 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 maka 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%). Ketidaklengkapan secara administrasi / surat-surat adalah pelanggaran yang paling dominan.

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 maka 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.

2.3 Penegakan Hukum Lalu Lintas Dalam Rangka Tercapainya Masyarakat

Patuh Hukum

2.3.1 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 Rahardjo 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.

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. 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 penilaian pribadi.

Dengan mengutip pendapat Roscoe Pound (1870-1874), maka La Favre menyatakan, bahwa pada hakikatnya diskresi berada di antara hukum dan moral. 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 sehingga dampak positif atau negatifnya terletak pada isi dari faktor tersebut. Faktor-faktor yang mempengaruhi *law enforcement* tersebut adalah :

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 hokum dapat dijelaskan melalui politik hukum pidana (kebijakan hukum pidana) yang mana sebagai salah satu usaha dalam menanggulangi kajahatan, mengejewantah dalam penegakan hokum pidana yang rasional. Penegakan hukum pidana yang rasional tersebut terdiri dari tiga tahap, yaitu tahap formulasi, tahap aplikasi, dan tahap eksekusi yaitu : 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.

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 (legislate) 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 *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 hokum 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 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 Warassih 37 membedakan unsure 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 Soekanto 38 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 AH, sosialisasi undang-undang merupakan proses penting dalam *law enforcement*, karena bertujuan :

- a) Bagaimana agar warga masyarakat dapat mengetahui kehadiran suatu undang atau peraturan;

- b) Bagaimana agar warga masyarakat dapat mengetahui isi suatu undang-undang atau peraturan;
- c) Bagaimana agar warga masyarakat dapat menyesuaikan diri (pola pikir dan tingkah laku) dengan tujuan yang dikehendaki oleh undang-undang atau peraturan hukum tersebut.

Baharuddin Lopa 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.

2.3.2 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 penggunaan 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 SINK, Nomor rangka, nomor mesin dan lainnya). Program Kegiatan dalam bentuk penegakkan hukum dilaksanakan tidak hanya pada saat Operasi Kepolisian saja tetapi dilaksanakan

pula pada lokasi dan jam rawan menurut hasil analisa dan evaluasi yang dilaksanakan oleh bagian analis lalu lintas dilingkungan Polri dalam upaya memelihara keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas. 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:

2.3.3 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 lalulintas 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 Potential Point Target (SPPT) dan pelaksanaan kawasan tertib lalu lintas (KTL).
5. Penerapan Perda yang bertentangan dengan ketentuan Mrarki perundang-undangan,
6. Pemanfaatan teknologi dan laboratorium forensik dalam bidang pengungkapan kasus kecelakaan lalu Jintas utamanya kasus-kasus kecelakaan yang menonjol belum dilaksanakan.

2.4 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. 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 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.

Adapun sikap penegak hukum lalu lintas adalah sebagai berikut:

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 mencerninkan 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 (CIS).

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 daah 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.

BAB 3

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

3.1 Hasil Penelitian

Dari penelitian yang telah dilaksanakan maka didapatkan hasil sebagai berikut:

NO	TAHUN	JUMLAH ANGGARAN	PERSENTASE (%)	KET
1	2007	279	5,34	
2	2008	641	12,28	
3	2009	1.420	27,20	
4	2010	1.677	32,12	
5	2011	1.204	23,06	
JUMLAH		5.221		

Hasil : Data Primer Pelanggaran Lalu Lintas di Kabupaten Enrekang tahun 2007 sampai tahun 2011.

3.2 Pembahasan

3.2.1 Penerapan Sanksi Pidana terhadap Pelaku Pelanggaran Lalu Lintas di Kabupaten Enrekang

1. 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 5 Tahun dari tahun 2007 - tahun 2011 berturut-turut jumlah pelanggaran lalu lintas yang berhasil dilakukan penindakan oleh Polri, yakni tahun 2007 sebanyak 279 pelanggaran dan tahun 2008 sebanyak 641 , pada tahun 2009 sebanyak 1420 pelanggaran, namun pada tahun 2010 jumlah pelanggaran lalu lintas menjadi 1677 kasus dan pada tahun 2011 terjadi penurunan menjadi 1204 pelanggaran, dari data pelanggaran lalu lintas di atas dapat dilihat bahwa pelanggaran tertinggi terjadi pada tahun 2010 sebanyak 32,12 % dan pelanggaran terendah pada tahun 2007 sebanyak 5,34 %, ini terjadi karena adanya peningkatan jumlah kendaraan dari tahun ketahun dan adanya operasi rutin Satuan Polres Enrekang karena maraknya pelanggaran lalu lintas seperti balapan liar.

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 Enrekang, kawasan wisata, sekolah, 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 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 Enrekang yang menimbulkan permasalahan baru dibidang kemacetan lalu lintas.

c. Kecelakaan lalu lintas

Kasus kecelakaan lalu lintas (lakalantas) di Kabupaten Enrekang masih tergolong tinggi. Dari tahun 2007 - 2011 terhitung 113 kasus, pada tahun 2007 sebanyak 17 kasus, tahun 2008 sebanyak 21 kasus, tahun 2009 sebanyak 22 kasus,

tahun 2010 sebanyak 24 kasus dan pada tahun 2011 sebanyak 29 kasus. Kasus kecelakaan lalu lintas terbanyak pada tahun 2011 dan terendah pada tahun 2007, ini disebabkan Karena perkembangan kendaraan dari tahun ketahun semakin meningkat. Tingginya angka lakalantas tersebut disebabkan kondisi geografis Enrekang yang didominasi gunung dan perbukitan. Titik rawan lakalantas juga dianggap cukup banyak diakibatkan kondisi jalan yang berlubang.

Jika dilihat dari kejadiannya, lakalantas di Kabupaten Enrekang sebenarnya tergolong rendah. Namun potensi meninggal setiap ada kasus cukup besar. "Kasus kematian kecelakaan lalu lintas ini, ada yang diakibatkan jalan rusak dan kelalaian pengemudi," kata Syafruddin. Dalam mengatasi dan menekan angka lakalantas tersebut menurut dia, Satlantas berencana melakukan penertiban pengendara motor, terutama mereka yang selama ini tidak memiliki SIM dan kelengkapan kendaraan lainnya.

Menurut Kasat, penyebab tingginya angka lakalantas di Bumi Massenrempulu, disebabkan kondisi jalan yang sempit, dan banyaknya tikungan di sepanjang jalan poros Enrekang. "Tapi penyebab yang paling mendominasi adalah kurangnya kesadaran serta kehati-hatian masyarakat dalam berlalulintas," tandasnya.

2. 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 alternative 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 PoM dan PPNS yang diberl 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

- a. 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.
- b. Penjatuhan vonis oleh hakim terhadap pelaku pelanggaran lalu litas masih mengacu pada tabel tilang (kesepakatan Diljapol) tidak mengindahkan ancaman pidana yang tercantum pada ketentuan yang diatur pada pasal-pasal yang tertera pada UndangUndang Nomor 22 Tahun 2009 dengan nominal

denda yang relatif sangat ringan sehingga vonis yang dijatuhkan tidak memberikan efek jera bagi pelanggar yang dihukum.

- c. Sistem tilang dan mekanisme proses peradilan terhadap pelanggaran lalu lintas tidak dilaksanakan sebagaimana mekanisme sidang pengadilan yang benar, bahkan terkesan asal-asalan.
 - d. 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).
 - e. Penerapan Perda yang bertentangan dengan ketentuan hirarki perundang-undangan.
 - f. 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 (CIS).
 - 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 prates 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 bias dioperasikan 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.

3.3 Penerapan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 di Kabupaten Enrekang

Objek dalam penelitian ini adalah tingkat pengetahuan masyarakat Kabupaten Enrekang mengenai penerapan UU Nomor 22 Tahun 2009 melalui beberapa cara yang dilakukan oleh aparat kepolisian Pelres Enrekang, baik lewat iklan, spanduk, terjun langsung ke lapangan maupun pelatihan-pelatihan kepada masyarakat. Undang-undang ini muncul karena kesadaran tentang pentingnya menjaga keselamatan selama berkendara serta untuk menekan tingginya tingkat kecelakaan lalu lintas akibat kelalaian pengguna jalan raya. Pihak pemerintah RI membuat Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UULLAJ). Diketahui UU Nomor 22 Tahun 2009 merupakan perubahan UU Nomor

14 Tahun 1994. Perubahan UU itu berdasarkan hasil evaluasi kecelakaan lalu lintas yang semakin meningkat.

UU No 22 tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan seharusnya diimplementasikan dan mulai berlakunya Mulai 1 Januari 2010 kemarin. Akan tetapi ternyata fakta di lapangan dipandang terlalu prematur dan riskan menimbulkan side effect gejala sosial yang kontraproduktif. Gejala ini salah satunya disebabkan karena beberapa pasal di UU yang baru ini dituding multitafsir. Dua diantaranya adalah masalah Knalpot racing dan helm berstandar Nasional. Knalpot Racing dianggap rentan menirabulkan kasus salah penafsiran dari penegak hukum, karena dalam UU tersebut nggak dijelaskan rambu-rambu apa yang dapat digunakan untuk para penegak hukum untuk menentukan ini knalpot racing atau Bukan. Sedangkan Untuk masalah helm Berstandar Nasional bermasalah karena banyak Biker yang mempertanyakan apakah helm Impor yang secara Fakta telah teruji keamanannya oleh lembaga keselamatan.

Menurut Taufik (30) seorang warga Enrekang kota, selama sistem transportasi dengan pelayanan umum yang masih belum tertata jelas maka aturan represif belum perlu. Jangan paksakan kesemrawutan dengan hal-hal tegas namun bikin celah baru menyuburkan praktik penyuaipan di jalan raya. Menurut Pendapat Bripda Salman (25) seorang polisi di Enrekang, apabila kita melihat UU Nomor 22 Tahun 2009 itu sangat bagus dan sudah sesuai dengan prosedur patuh hukum namun di sisi lain kondisi jalan yang belum bagus dan masyarakat yang belum menyadari akan pentingnya tertib berlalu lintas, apalagi kita lihat bahwa medan di Enrekang yang berbukit-bukit dengan

kondisi jalan yang berbelok-belok maka yang paling penting dibenahi adalah infrastruktur agar penerapannya lebih dinamis. Lain halnya dengan pendapat dari seorang hakim yang menyatakan bahwa penerapan UU Nomor 22 Tahun 2009, masih jauh dari harapan ini karena mengingat kondisi ekonomi masyarakat di enrekang masih tergolong rendah dan susah untuk memenuhi denda yang tercantum pada surat tilang, inilah yang menyebabkan kasus-kasus pelanggaran lalu lintas banyak yang tidak sampai ke pengadilan.

Dari ketiga pernyataan diatas dapat dikatakan bahwa penerapan UU Nomor 22 Tahun 2009 belum bisa dilaksanakan sebelum melakukan pembenahan pada berbagai aspek, seperti infrastruktur jalan, rambu-rambu lalu lintas, pihak-pihak terkait seperti kepolisian dan masyarakat karena dalam penerapannya diperlukan adanya kerjasama semua pihak, yang berarti bahwa aturan ini dibuat untuk kepentingan kita semua. Dan merujuk pada kondisi ekonomi masyarakat Kabupaten enrekang yang masih tergolong kelas menengah kebawah jelas bahwa terjadi kontradiksi antara kondisi ekonomi dan denda yang tertera pada Undang-undang tersebut

3.3.1 Hukum Lalu Lintas Masyarakat

Menurut Muhammad Ikhsan dari beberapa penelitian dan pengkajian dilapangan faktor korelatif yang dapat mempengaruhi stabilitas keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas 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.

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:

1) 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.

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.

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 keatnanan, 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 Peraturan Pemerintah Nomor 44 tahun 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi Bab VII tentang Pengemudi.

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:

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. 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 pengguna jalan itu sendiri.

b. 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.

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 tampikn 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 ketidakstabilan 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, ban, 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 keselamatan 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.

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 petnbentukannya 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.

Sentuhan.

- 3) 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 lengkung 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 alam mengendarai kendaraan bermotornya hal tersebut akan mengganggu pandangan jauh dekat pandangan pengemudi, maka pengemudi saat terjadi kabut harus menyalakan lampu sedangkan saat mata hari 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 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.



BAB 4

PENUTUP

4.1 KESIMPULAN

Ada kesimpulan yang dapat dipetik pada penelitian kali ini adalah sebagai berikut:

1. Upaya yang dilakukan oleh pihak-pihak yang terkait dalam rangka mewujudkan penerapan Undang-undang No. 22 Tahun 2009 tentang pelanggaran lalu lintas terkhusus pada sanksi pidana pelanggaran hukum belum menunjukkan kesungguhan yang berarti hal ini terlihat dari keputusan hakim yang masih sangat jauh dari denda yang tertera dalam UU No. 22 Tahun 2009
2. Undang-undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu lintas belum bisa terealisasi secara maksimal dikarenakan Infrastruktur yang belum memadai dan masyarakat Enrekang yang belum sepenuhnya patuh hukum.

4.2 SARAN

Ada beberapa poin penting untuk dijadikan saran dalam penelitian ini:

1. Perlu dilakukan penegakan hukum berupa sanksi sesuai dengan UU No. 22 Tahun 2009 terhadap pelanggaran lalu lintas.
2. Perlu dibuat program rekayasa lalu lintas yang diproyeksikan terhadap penanganan pelanggaran lalu lintas dan didukung dengan sistem pendataan yang benar.

DAFTAR PUSTAKA

A. LITERATUR

- Abdvirachman, Oemi, 1975, *Public Relation*, Alumni, Bandung.
- Budiarto, Arif dan Mahmudah, 2007, *Rekayasa Lalu Lintas*, UNS Press, Surakarta.
- 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.
- Hamzah, Andi, 1986, *Sistem Pidana dan Pemidanaan di Indonesia*, Jakarta, Pradnya Paramitha.
- 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.
- Kunarto, 2007, *Merenungi Kritik Terhadap Polri (Masalah Lalu Lintas)*, Cipta Manunggal, Jakarta.
- Lexy J. Moeleong, 1990, *Metode Penelitian Kualitatif*, Remaja Rosdakarya, Bandung.
- Logman, Loebby, 1987, *Pra Peradilan di Indonesia*, Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Lopa, Baharuddin, 2001, *Permasalahan Pembinaan dan Penegakan Hukum*, Jakarta, Bulan Bintang.
- Marsudi H., 1993, *Kepemimpinan Pancasila*, Jakarta, Setyaki Eka.

- Moeljatno, 1992, *Kitab Undang-Undang Hukum Pidana*, Jakarta, Bumi Aksara.
- Muhammad, Farouk, 1999, *Praktik Penegak Hukum (Bidang Lalu Lintas)*, Balai Pustaka, Jakarta.
- Mulyono, *Upaya Peningkatan Keselamatan Jalan di Kawasan Kecamatan Gringsing, Kabupaten Batang*, Alas Roban, Jawa Tengah Tinjauan dan Segi Geometrik dan Perlengkapan Jalan, Depok, Universitas Indonesia, Jakarta.
- Rahardjo, Satjipto, *Masalah Penegakan Hukum*, Sinar Baru, Bandung.
- Riyanto, Setyo, 2008, *Strategic Decision Making dan Analytical Hierarchy Process (AHP)*, Ceramah pada Peserta Sespati Polri Dikreg ke 14 TP.
- Sahetapi, J.E., 1983, *Pisau Analisa Kriminologi*, Bandung Amrico.
- Soekanto, Serjono, 1983, *Beberapa Permasalahan Hukum Dalam Kerangka Pembangunan Di Indonesia*, Jakarta, UI- Press.
- 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 Fuji 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***, Markets Besar Kepolisian Republik Indonesia, Jakarta.