

**ANALISIS HUKUM IMPLEMENTASI UNDANG-UNDANG NOMOR 22
TAHUN 2009 UNTUK MENCEGAH TERJADINYA KECELAKAAN
LALU LINTAS**

SKRIPSI

Diajukan Untuk Memenuhi Persyaratan
Memperoleh Gelar Sarjana Strata Satu (S-1) Ilmu Hukum
Program Kekhususan Hukum Pidana



Diajukan oleh:

Vera Evantiana Sukma Wardani

30301800375

**PROGRAM STUDI (S.1) ILMU HUKUM
FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS ISLAM SULTAN AGUNG (UNISSULA)
SEMARANG
2021**

**ANALISIS HUKUM IMPLEMENTASI UNDANG-UNDANG NOMOR 22
TAHUN 2009 UNTUK MENCEGAH TERJADINYA KECELAKAAN
LALU LINTAS**



Diajukan Oleh:

Vera Evantiana Sukma Wardani

30301800375

Pada tanggal, 2021 telah disetujui oleh:

Dosen Pembimbing :

Dr. Hj. Widayati, S.H., M.H.


NIDN 06-2006-6801

HALAMAN PENGESAHAN SKRIPSI
ANALISIS HUKUM IMPLEMENTASI UNDANG-UNDANG NOMOR 22
TAHUN 2009 UNTUK MENCEGAH TERJADINYA KECELAKAAN
LALU LINTAS

Dipersiapkan dan disusun oleh:
VERA EVANTIANA SUKMA WARDANI
NIM: 30301800375

Telah dipertahankan di depan Tim Penguji
Pada tanggal, 20 Desember 2021
Dan dinyatakan telah memenuhi syarat dan lulus

Tim Penguji
Ketua


Dr. H. Achmad Sulchan, S.H., M.H
NIDN: 06-3103-5702

Anggota



Dr. Marvanto, S.H., M.H
NIDN: 06-2908-6301

Anggota


Dr. H. Widayati, S.H., M.H.
NIDN 06-2006-6801

Mengetahui

Dekan Fakultas Hukum Unissula


Prof. Dr. H. Gunarto, S.H, S.E.Akt., M.Hum
NIDN: 06-0503-6205

SURAT PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : VERA EVANTIANA SUKMA WARDANI

NIM : 30301800375

Fakultas : Hukum

Dengan ini saya menyatakan bahwa, karya tulis yang berjudul:

**ANALISIS HUKUM IMPLEMENTASI UNDANG-UNDANG NOMOR 22
TAHUN 2009 UNTUK MENCEGAH TERJADINYA KECELAKAAN
LALU LINTAS**

Adalah benar hasil karya saya dan penuh kesadaran bahwa saya tidak melakukan tindak plagiasi atau mengambil alih seluruh atau sebagian besar karya tulis orang lain tanpa menyebutkan sumbernya. Jika dikemudian hari saya terbukti melakukan tindakan plagiasi, saya bersedia menerima sanksi sesuai dengan peraturan yang berlaku.

Semarang, 09 Desember 2021

Yang menyatakan



VERA EVANTIANA SUKMA WARDANI

NIM: 30301800375

PERNYATAAN PERSETUJUAN UNGGAH KARYA ILMIAH

Saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : VERA EVANTIANA SUKMA WARDANI

NIM : 30301800375

Program Studi : S1 ILMU HUKUM

Fakultas : HUKUM

Dengan ini menyerahkan karya ilmiah berupa Tugas Akhir/Skripsi/Tesis/Disertasi* dengan judul :

"ANALISIS HUKUM IMPLEMENTASI UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009 UNTUK MENCEGAH TERJADINYA KECELAKAAN LALULINTAS"

dan menyetujuinya menjadi hak milik Universitas Islam Sultan Agung serta memberikan Hak Bebas Royalti Non-eksklusif untuk disimpan, dialihmediakan, dikelola dalam pangkalan data, dan dipublikasikannya di internet atau media lain untuk kepentingan akademis selama tetap mencantumkan nama penulis sebagai pemilik Hak Cipta.

Pernyataan ini saya buat dengan sungguh-sungguh. Apabila dikemudian hari terbukti ada pelanggaran Hak Cipta/Plagiarisme dalam karya ilmiah ini, maka segala bentuk tuntutan hukum yang timbul akan saya tanggung secara pribadi tanpa melibatkan pihak Universitas Islam Sultan Agung.

Semarang, 27 DESEMBER 2021

Yang menyatakan,



B26AJX617996979

A SUKMA W)

*Coret yang tidak perlu

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

Jangan pergi mengikuti kemana jalan akan berujung. Buat jalanmu sendiri dan tinggalkanlah jejak.

- Ralph Waldo Emerson -



Skripsi ini dipersembahkan untuk:

1. Ayah (Patoni) dan Bunda (Raden Evalizza) tercinta;
2. Dosen Pembimbing saya (Ibu Dr. Hj. Widayanti, S.H., M.H.);
3. Bapak/Ibu Dosen Fakultas Hukum UNISSULA;
4. Teman-teman yang saya sayangi, dan;
5. Almamater saya (segenap Civitas Akademika UNISSULA).

KATA PENGANTAR

Assamualaikum Wr. Wb

Segala puji dan syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat dan hidayah-Nya serta Shalawat salam penulis sampaikan kepada junjungan Nabi Muhammd SAW, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi dengan judul “Analisis Hukum Implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Untuk Mencegah Terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas (Studi Kasus Di Polrestabes Semarang)” dengan maksud untuk memenuhi persyaratan guna memperoleh gelar sarajana hukum di Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang.

Dalam penulisan skripsi ini penulis sadar bahwa tanpa bantuan dari berbagai pihak, skripsi ini tidak akan terwujud sebagaimana adanya sekarang. Oleh karena itu pada kesempatan ini penulis ingin menyampaikan ucapan terimakasih yang sedalam-dalamnya kepada semua pihak yang telah membantu penyelesaian skripsi ini. Penulis ucapkan banyak terimakasih kepada yang terhormat:

1. Orang Tua tercinta yaitu Ayah Patoni dan Bunda Raden Evalizza yang dengan segala do'a, dukungan dan kasih sayangnya telah memberi semangat sepenuh hati baik moril maupun materiil pada penulis selama menuntut ilmu.
2. Bapak Prof. Dr. H. Gunarto, S.H.,S.E.,Akt., M.Hum, selaku Rektor Universitas Islam Sultan Agung Semarang.
3. Bapak Prof. Dr. H. Gunarto, S.H.,S.E.,Akt., M.Hum Dekan Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang.
4. Dr. Hj. Widayanti, S.H., M.H selaku Dekan I dan Bapak Arpangi, S.H., M.H selaku Dekan II Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang.
5. Bapak Briptu Arif P, S.H., telah membantu saya dalam riset dalam penelitian ini.
6. Ibu Dr. Hj.Widayati, S.H., M.H selaku Dosen Pembimbing yang telah berkenan meluangkan waktu, tenaga dan pikirannya untuk memberikan tuntunan dan arahannya kepada penulis untuk menyusun skripsi ini.
7. Ibu Ida Musofiana S.H., M.H selaku Dosen Wali.

8. Bapak dan Ibu Dosen beserta Staf Karyawan Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang.
9. Teman-temanku Vivi, Elsi, Eriska, Zsazsa, Aya, Zulfia, Fira, Sures yang selalu memberi semangat dan hiburan kepada penulis selama menjalani proses perkuliahan.
10. Untuk semua pihak yang telah membantu dalam menyelesaikan skripsi ini, yang tidak dapat disebutkan satu persatu. Terima kasih telah menjadi seorang saudara perempuan, saudara laki laki dan teman yang baik bagi saya. Terima kasih sudah ada di sana, selalu, saat saya membutuhkan. Terima kasih atas waktu kalian. maaf jika saya tidak bisa membalas kebaikan kalian dengan baik semoga Allah SWT yang akan membalasnya, semoga kalian selalu diberikan kebahagiaan, kesuksesan, kesehatan dan umur yang panjang amin.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini jauh dari pada sempurna oleh karena terbatasnya pengalaman dan pengetahuan yang ada pada penulis, namun penulis telah berusaha dengan sekuat tenaga untuk mendekati kata sempurna. Oleh karena itu kritik dan saran yang membangun sangat diharapkan.

Akhirnya penulis mengucapkan terimakasih dan maaf yang sebesar-besarnya semoga skripsi ini bermanfaat bagi semua pihak.

Wassalamualaikum Wr.Wb

Semarang, 09 Desember 2021

Penulis,

DAFTAR ISI

JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN PEMBIMBING	ii
HALAMAN PERSETUJUAN PEMBIMBING	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
SURAT PERNYATAAN KEASLIAN BERKAS.....	iv
SURAT PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI	v
MOTTO DAN PERSEMBAHAN	vi
KATA PENGANTAR	vii
DAFTAR ISI.....	ix
ABSTRAK	xi
<i>ABSTRACT</i>	xii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Rumusan Masalah	6
C. Tujuan Penelitian.....	7
D. Kegunaan Penelitian.....	7
E. Terminologi	8
F. Metode Penelitian.....	10
G. Jadwal Penelitian.....	13
H. Sistematika Penulisan.....	14
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	16
A. Tinjauan Umum Tentang Pelanggaran Lalu Lintas	16
1. Pengertian Pelanggaran.....	16
2. Pelanggaran Lalu Lintas.....	20
B. Tinjauan Umum tentang Kecelakaan Lalu Lintas.....	22
C. Tinjauan Umum tentang Penegakan Kecelakaan Lalu Lintas dalam Perspektif Islam.....	30
BAB III HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	32
A. Faktor-Faktor Yang Menyebabkan Terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas.....	32

B. Implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Untuk Mencegah Terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas	48
BAB IV PENUTUP	66
A. Kesimpulan.....	66
B. Saran.....	67
DAFTAR PUSTAKA	68



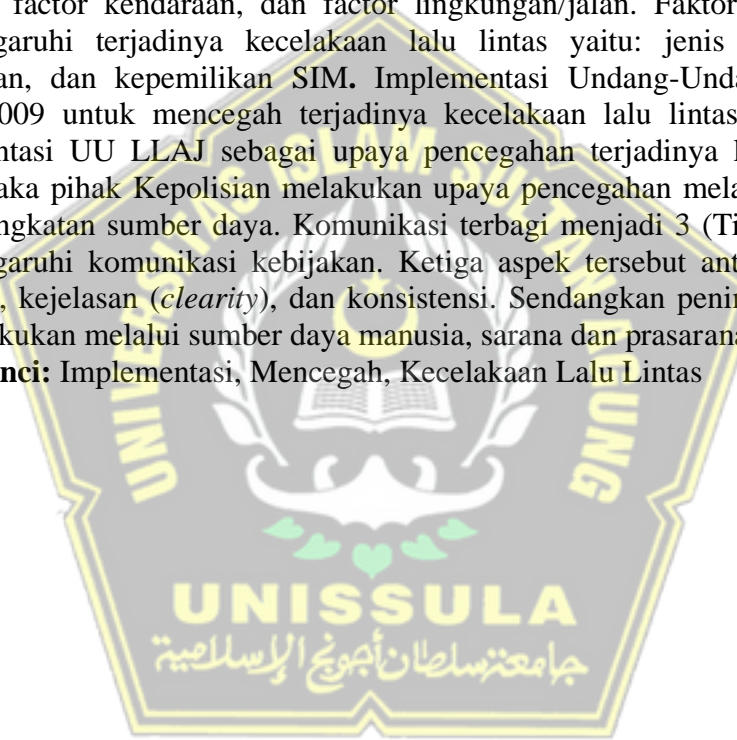
ABSTRAK

Pasca berlakunya UU LLAJ harapannya tidak ada lagi penilaian bahwa kemacetan dan kecelakaan lalu lintas terutama di kota-kota besar di Indonesia telah menimbulkan kerugian potensial ekonomis mencapai trilyunan rupiah. Penulisan ini bertujuan untuk mengetahui faktor-faktor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas dan implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 untuk mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Metode pendekatan yang dilakukan dalam penelitian ini adalah metode pendekatan yuridis sosiologis. Yuridis sosiologis yaitu dengan menemukan kenyataan hukum yang dialami dilapangan atau suatu pendekatan yang berpangkal pada permasalahan mengenai hal yang bersifat yuridis serta kenyataan yang ada.

Faktor-faktor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas yaitu faktor manusia, factor kendaraan, dan factor lingkungan/jalan. Faktor manusia yang mempengaruhi terjadinya kecelakaan lalu lintas yaitu: jenis kelamin, usia, pendidikan, dan kepemilikan SIM. Implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 untuk mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas. Usaha dalam implementasi UU LLAJ sebagai upaya pencegahan terjadinya kecelakaan lalu lintas, maka pihak Kepolisian melakukan upaya pencegahan melalui komunikasi dan peningkatan sumber daya. Komunikasi terbagi menjadi 3 (Tiga) aspek yang mempengaruhi komunikasi kebijakan. Ketiga aspek tersebut antara lain adalah transmisi, kejelasan (*clarity*), dan konsistensi. Sedangkan peningkatan sumber daya dilakukan melalui sumber daya manusia, sarana dan prasarana.

Kata Kunci: Implementasi, Mencegah, Kecelakaan Lalu Lintas



ABSTRACT

After the enactment of the LLAJ Law, it is hoped that there will be no more judgment that traffic jams and accidents, especially in big cities in Indonesia, have caused potential economic losses of up to trillions of rupiah. This writing aims to determine the factors that cause traffic accidents and the implementation of Law No. 22 of 2009 to prevent traffic accidents.

The approach method used in this research is a sociological juridical approach. Sociological juridical, namely by finding the legal reality experienced in the field or an approach that stems from problems regarding juridical matters and existing realities.

The factors that cause traffic accidents are human factors, vehicle factors, and environmental/road factors. Human factors that influence the occurrence of traffic accidents are: gender, age, education, and SIM ownership. Implementation of Law No. 22 of 2009 to prevent traffic accidents. Efforts in implementing the LLAJ Law as an effort to prevent traffic accidents, the Police make prevention efforts through communication and increasing resources. Communication is divided into 3 (three) aspects that affect policy communication. The three aspects include transmission, clarity, and consistency. Meanwhile, the increase in resources is carried out through human resources, facilities and infrastructure.

Keywords: *Implementation, Prevent, Traffic Accident*



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Konsep Negara Kesejahteraan Pancasila Negara atau Pemerintah berkewajiban untuk mengatur dan mengarahkan masyarakat sebagai satu kesatuan atau keluarga. Khususnya saat ini bangsa Indonesia sudah memasuki globalisasi ekonomi dan hukum. Globalisasi telah merambah hampir di semua ranah kehidupan masyarakat, baik itu bidang ekonomi, politik, ilmu pengetahuan dan teknologi (IPTEK), budaya, pendidikan, dan lain-lain.¹

Perkembangan di bidang teknologi transportasi telah menyebabkan perkembangan moda transportasi di Indonesia baik udara, darat, maupun laut menjadi sangat beragam dan semakin cepat. Perkembangan transportasi, khususnya transportasi darat telah semakin mempermudah mobilitas masyarakat dari satu daerah ke daerah lain, namun di sisi lain seperti yang terlihat hampir di semua kota-kota besar telah berdampak pada munculnya berbagai permasalahan lalu lintas seperti pelanggaran, kemacetan dan kecelakaan lalu lintas yang dari waktu ke waktu semakin kompleks.

Mobilitas manusia dan barang dengan kendaraan bermotor berkembang begitu cepat sebagai akibat peningkatan kesejahteraan dan kemajuan teknologi transportasi. Hal ini berdampak kepada meningkatnya frekuensi kecelakaan

¹ Meta Suryani dan Anis Mashdurohatun, "Penegakan Hukum Terhadap Eksistensi Becak Bermotor Umum (BENTOR) Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan", *Jurnal Pembaharuan Hukum*, Vol. III No. 1, Januari-April 2016, hlm. 22

lalu-lintas dengan korban pengemudi maupun masyarakat pemakai jalan. Penyebab meningkatnya kecelakaan di jalan selain penambahan penduduk dan kemakmuran yang menyebabkan semakin banyak orang bepergian, dan ini berkisar dari sifat acuh perseorangan dan masyarakat terhadap pengekanan emosional dan fisik agar dapat hidup aman pada lingkungan yang serba mesin. Faktor lain yang menyebabkan terjadinya kecelakaan adalah keadaan jalan dan lingkungan, kondisi kendaraan, dan keadaan pengemudi.²

Pada Tahun 2009, Pemerintah mengeluarkan peraturan baru yaitu Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (selanjutnya disebut UU LLAJ). Undang-Undang ini 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 bertujuan untuk membina dan menyelenggarakan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, dan lancar melalui:

- a. Kegiatan gerak pindah Kendaraan, orang, dan/atau barang di jalan.
- b. Kegiatan yang menggunakan sarana, prasarana, dan fasilitas pendukung Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan
- c. 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.³

² Sabar Supriyono, "Implementasi Traffic Accident Analysis Guna Menanggulangi Kecelakaan Lalu Lintas", *Tesis*, Universitas Diponegoro, 2010, hlm. 3

³ Pasal 4, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

UU LLAJ juga diharapkan dapat menekan angka kecelakaan lalu lintas yang dirasakan sangat tinggi, upaya ke depan diarahkan pada penanggulangan secara komprehensif yang mencakup upaya pembinaan, pencegahan, pengaturan, dan penegakan hukum. Upaya pembinaan tersebut dilakukan melalui peningkatan intensitas pendidikan berlalu lintas dan penyuluhan hukum serta pembinaan sumber daya manusia. Salah satunya adalah dengan memberikan penyuluhan atau sosialisasi UU LLAJ terhadap pengguna jalan, khususnya kepada para pengendara sepeda motor.⁴

UU LLAJ mengatur tentang bagaimana Berkendara yang baik dan menjadi Pengendara yang Baik tanpa membahayakan jiwa kita sendiri dan orang lain, didalam batang tubuh dijelaskan bahwa tujuan yang hendak dicapai oleh Undang-Undang ini adalah:⁵

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

⁴ Iwan Kurniawan, dkk, "Implementasi UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan", *Jurnal Administrasi Publik*, hlm. 2

⁵ R.A Ekie Prifitriani Ramona, 2014, "Efektivitas Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam Meningkatkan Keamanan dan Keselamatan Berlalu Lintas di Kalangan Anak Remaja Kabupaten Maros", *Skripsi*, Universitas Hasanuddin, Makassar, hlm.6

UU LLAJ sudah mengatur yang berkaitan dengan lalu lintas agar tidak terjadi pelanggaran, kemacetan, bahkan kecelakaan lalu lintas. Namun, tetap saja kecelakaan lalu lintas terus terjadi dengan berbagai factor. Berikut ini penulis sajikan data kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Jawa Tengah menurut catatan BPS Provinsi Jawa Tengah:

Kabupaten/ Kota <i>Regency/ Municipality</i>	Jumlah Kecelakaan <i>Number of Accident</i>	Korban <i>Victim</i>			Kerugian Material (ribu rupiah) <i>Loss (Thousand Rupiahs)</i>
		Meninggal/ <i>Death</i>	Luka Berat/ <i>Heavy Wound</i>	Luka Ringan <i>Easy Wound</i>	
Kabupaten/ Regency					
01 Cilacap	898	189	0	1.263	874.150.000
02 Banyumas	1.050	224	7	1.149	685.580.000
03 Purbalingga	579	77	0	715	344.600.000
04 Banjarnegara	490	93	5	569	413.250.000
05 Kebumen	694	161	0	838	915.700.000
06 Purworejo	576	119	3	644	262.750.000
07 Wonosobo	295	45	25	311	152.155.000
08 Magelang	1.235	169	5	1.440	352.150.000
09 Boyolali	898	98	1	1.245	272.750.000
10 Klaten	1.408	161	5	2.308	1.318.350.000
11 Sukoharjo	1.279	107	3	1.486	972.400.000
12 Wonogiri	874	86	0	955	401.400.000
13 Karanganyar	1.467	124	2	1.687	565.552.000
14 Sragen	1.225	141	0	1.564	809.220.000
15 Grobogan	716	145	0	773	183.800.000
16 Blora	460	83	2	560	193.850.000
17 Rembang	543	113	0	585	562.150.000
18 Pati	1.525	208	0	1.754	1.102.300.000
19 Kudus	964	98	1	1.072	368.710.000
20 Jepara	581	116	0	626	231.600.000

21	Demak	696	161	0	721	229.500.000
22	Semarang	565	130	1	665	332.800.000
23	Temanggung	458	86	1	600	647.400.000
24	Kendal	358	125	2	330	194.500.000
25	Batang	516	155	13	655	985.000.000
26	Pekalongan	256	64	7	276	471.550.000
27	Pemalang	424	138	0	467	439.900.000
28	Tegal	619	161	0	636	266.330.000
29	Brebes	886	182	3	1.006	1.143.480.000
Kota/ Municipality						
71	Magelang	265	27	0	309	67.200.000
72	Surakarta	1.086	65	0	1.150	523.950.000
73	Salatiga	296	39	8	294	134.500.000
74	Semarang	1.365	193	2	1.434	1.306.480.000
75	Pekalongan	122	35	0	115	16.400.000
76	Tegal	293	23	0	353	116.360.000
Jawa Tengah		25.962	4.141	96	30.555	17.858.087.000

Sumber: <https://jateng.bps.go.id/statictable/2020/07/16/1849/banyaknya-kecelakaan-lalu-lintas-korban-dan-nilai-kerugiannya-di-wilayah-polda-jawa-tengah-tahun-2019-.html>

Tabel di atas menunjukkan bahwa kasus kecelakaan lalu lintas masih banyak terjadi di berbagai Kota dan Kabupaten di Jawa Tengah. Data pada tabel tersebut merupakan kecelakaan lalu lintas yang terjadi pada tahun 2019 hingga Juli 2020.

Tujuan transisi/antara dan tujuan akhir dengan sangat jelas tercermin dalam Pasal 3 UU LLAJ. Intinya, di satu sisi UU LLAJ menghendaki adanya keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran dalam aktivitas lalu lintas dan angkutan jalan, sedangkan di sisi lain diharapkan UU ini berkontribusi pada perkembangan pembangunan perekonomian dan kesejahteraan umum serta memperkuat integrasi nasional. Logika hukum yang dapat dibangun dari ketentuan Pasal 3 tersebut bahwa pencapaian lalu lintas dan angkutan jalan

yang aman, selamat, tertib, dan lancar diharapkan akan berimplikasi pada perekonomian negara, kesejahteraan masyarakat, dan integrasi kehidupan berbangsa. Logika hukum di atas memberikan landasan sebuah cita-cita bahwa lalu lintas dan angkutan jalan pasca berlakunya UU LLAJ tidak lagi menjadi faktor penyebab penghambat bagi kelancaran pengangkutan dan distribusi barang-barang baik hasil produksi kebutuhan masyarakat dan bahan kebutuhan industri maupun hasil produksi yang akan diekspor dan distribusi barang impor. Pasca berlakunya UU LLAJ harapannya tidak ada lagi penilaian bahwa kemacetan dan kecelakaan lalu lintas terutama di kota-kota besar di Indonesia telah menimbulkan kerugian potensial ekonomis mencapai trilyunan rupiah.⁶

Pemberlakuan UU LLAJ diharapkan dapat menekan atau mencegah terjadi kecelakaan lalu lintas yang menimbulkan korban. Namun, pada kenyataannya jumlah kecelakaan lalu lintas tetap tinggi.

Berdasarkan uraian di atas, maka penulis tertarik untuk mengkaji dan meneliti lebih jauh tentang terjadinya kecelakaan lalu lintas dengan mengambil judul **Analisis Hukum Implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Untuk Mencegah Terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas.**

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian dari latar belakang yang telah dipaparkan, maka penulis merumuskan permasalahan sebagai berikut:

⁶ Nurhasan Ismail, “Efektivitas Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Meminimalisir Fatalitas Kecelakaan Lalu Lintas”, *Journal of Indonesia Road Safety*, Vol. 1 No. 1, April 2018, hlm. 18

1. Apa saja faktor-faktor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas?
2. Bagaimana implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 untuk mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan uraian perumusan masalah yang telah dikemukakan, maka tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Untuk dapat mengetahui dan memahami faktor-faktor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas.
2. Untuk mengetahui, dan menganalisis implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 untuk mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas.

D. Kegunaan Penelitian

1. Secara Teoritis
 - a. Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat menambah wawasan dan ilmu pengetahuan mengenai implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 untuk mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas.
 - b. Hasil dari penelitian ini digunakan untuk memenuhi tugas penelitian hukum sebagai syarat dalam menyelesaikan studi Strata I di Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang.
2. Secara Praktis
 - a. Bagi Masyarakat

Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat, pencerahan, pengetahuan, acuan atau informasi kepada masyarakat tentang implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 untuk mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas.

b. Bagi Mahasiswa

Hasil dari penelitian ini diharapkan menjadi literatur atau sumber bacaan bagi mahasiswa untuk meningkatkan pengetahuan tentang implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 untuk mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas serta dapat dijadikan sebagai acuan bagi mahasiswa dalam melaksanakan penelitian yang serupa dengan kajian-kajian berikutnya yang lebih mendalam.

E. Terminologi

1. Analisis Hukum

Secara umum, arti dari analisis adalah aktivitas yang memuat sejumlah kegiatan seperti mengurai, membedakan, memilah sesuatu untuk digolongkan dan dikelompokkan kembali menurut kriteria tertentu kemudian dicari kaitannya dan ditafsirkan maknanya. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), analisis merupakan pemecahan persoalan yang dimulai dengan dugaan akan kebenarannya.⁷ upaya mengetahui keadaan sebenarnya atas kondisi hukum yang telah ada dalam rangka

⁷ <https://raharja.ac.id/2020/11/14/analisis/>, diakses pada tanggal 10 September 2021 pukul 14:21 WIB

memberikan penilaian untuk mengetahui apakah tujuan pembentukannya telah tercapai, sekaligus mengetahui manfaat dan dampak pelaksanaan norma hukum tersebut.⁸

2. Implementasi

Implementasi berasal dari bahasa Inggris yaitu *to implement* yang berarti mengimplementasikan. Implementasi merupakan penyediaan sarana untuk melaksanakan sesuatu yang menimbulkan dampak atau akibat terhadap sesuatu.⁹ Implementasi adalah tindakan-tindakan yang dilakukan oleh individu atau pejabat-pejabat, kelompok-kelompok pemerintah atau swasta yang diarahkan pada terciptanya tujuan-tujuan yang telah digariskan dalam keputusan kebijakan.

3. Lalu Lintas

Lalu Lintas adalah gerak Kendaraan dan orang di Ruang Lalu Lintas Jalan.¹⁰

4. Kecelakaan Lalu Lintas

Kecelakaan lalu-lintas adalah adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda.¹¹

⁸https://www.bphn.go.id/data/documents/dispub_partisipasi publik 20160728_min_usihen, diakses pada tanggal 10 September 2021 pukul 14:23 WIB

⁹ Solichin Abdul Wahab, *Analisis Kebijakan Dari Formulasi Ke Penyusunan Model-Model Implementasi Kebijakan Publik*, Bumi Aksara, Jakarta, 2012, hlm. 11

¹⁰ Pasal 1 Angka 2, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

¹¹ Pasal 1 Angka 24, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

F. Metode Penelitian

1. Metode Pendekatan

Metode pendekatan yang dilakukan dalam penelitian ini adalah metode pendekatan yuridis sosiologis. Yuridis sosiologis yaitu dengan menemukan kenyataan hukum yang dialami dilapangan atau suatu pendekatan yang berpangkal pada permasalahan mengenai hal yang bersifat yuridis serta kenyataan yang ada. Penelitian hukum yuridis sosiologis terutama meneliti data primer di samping juga mengumpulkan data yang bersumber dari data sekunder. Sehingga pada penelitian ini menggunakan yuridis sosiologis, karena dalam rumusan masalah data yang di dapat lebih akurat. Dengan mengadakan pendekatan tersebut dimaksudkan untuk memperoleh gambaran dan pemahaman yang jelas terhadap permasalahan yang akan dibahas dalam penelitian ini.¹²

2. Spesifikasi Penelitian

Spesifikasi penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah deskriptif analisis yakni penelitian yang melukiskan atau menggambarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku yang dikaitkan dengan analisa dan teori-teori ilmu hukum dan suatu keadaan atau obyek tertentu secara faktual dan akurat, dalam hal ini adalah mengenai persoalan yang berkaitan dengan implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009

¹² Hilman Hadi Kusuma, *Metode Pembuatan Kertas Kerja atau Skripsi Ilmu Hukum*, Bandung, CV, Mandar Maju

tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai pencegahan terjadinya kecelakaan lalu lintas.¹³

3. Jenis dan Sumber Data

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder. Data primer merupakan data yang bersumber dari penelitian lapangan. Data sekunder yang digunakan dalam penelitian ini meliputi:

- a. Bahan hukum primer, yaitu bahan hukum yang mengikat terdiri dari :
 - 1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.
 - 2) Kitab Undang-Undang Hukum Pidana.
 - 3) Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana.
 - 4) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- b. Bahan hukum sekunder pada umumnya berupa bukti, catatan, atau laporan historis yang telah tersusun dalam arsip, baik yang dipublikasikan dan yang tidak dipublikasikan. Manfaat dari bahan hukum sekunder adalah lebih meminimalkan biaya dan waktu, mengklasifikasikan permasalahan-permasalahan, menciptakan tolak ukur untuk mengevaluasi bahan hukum primer, dan memenuhi kesenjangan-kesenjangan informasi. Jika informasi telah ada, pengeluaran uang dan pengorbanan waktu dapat dihindari dengan

¹³ Ronny Hanijipto Soemitro, *Metodologi Penelitian Hukum dan Jurimetri*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1995, hlm 22.

menggunakan bahan hukum sekunder. Manfaat lain dari bahan hukum sekunder adalah bahwa seorang peneliti mampu memperoleh informasi lain selain informasi utama.¹⁴

- c. Bahan hukum tersier, yaitu bahan hukum yang memberikan petunjuk dan penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder, terdiri dari Kamus Indonesia dan Kamus Hukum.

4. Metode Pengumpulan Data

a. Data Primer

Metode pengumpulan data primer yang digunakan dalam penelitian ini adalah melalui:

1) Studi lapangan

Metode ini merupakan metode pengumpulan data secara langsung ke lapangan (dalam penelitian ini penulis melakukan studi lapangan di Polres).

2) Wawancara

Wawancara merupakan cara yang tepat untuk memperoleh keterangan langsung dari responden berupa dialog, karena wawancara merupakan bagian terpenting untuk memperoleh data primer dari sebuah penelitian. Wawancara dilakukan secara terarah dengan menanyakan hal-hal kepada pihak Polrestabes Semarang yang diperlukan untuk memperoleh data.

¹⁴<http://accounting-media.blogspot.com/2014/06/bahan-hukum-primer-dan-bahan-hukum-sekunder.html> diakses pada tanggal 10 September 2021 pukul 14.08 WIB

b. Data Sekunder

Metode pengumpulan data sekunder yang digunakan dalam penelitian ini adalah studi pustaka, yaitu metode dengan cara mengumpulkan literatur yang berhubungan dengan masalah yang akan diteliti dari perpustakaan dan dokumen yang diperlukan dalam penelitian yakni buku-buku, pendapat para sarjana, undang-undang, jurnal dan lain-lain yang diperoleh dari internet untuk memperoleh data sekunder tentang implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 untuk mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas.

5. Metode Analisis Data

Data yang dikumpulkan dalam penelitian ini merupakan data yang sifatnya kualitatif. Analisis kualitatif adalah penelitian yang menggunakan analisis agar sesuai dengan faktanya dengan memanfaatkan teori sebagai bahan penjelasan. Dengan demikian permasalahan mengenai implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 untuk mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas akan dianalisis secara kualitatif sehingga dapat dibuat kesimpulan.

G. Jadwal Penelitian

No	Kegiatan	Bulan			
		I	II	III	IV
1	Pembuatan Proposal				

2	Pembuatan Skripsi dan BAB II – Tinjauan Pustaka				
3	Mengurus perizinan riset				
4	Riset di Polrestabes Semarang				
5	Penulisan Hasil Riset				
6	Penyelesaian Pembuatan Skripsi				

H. Sistematika Penulisan

Penulisan skripsi ini agar lebih jelas untuk dibaca, maka penulis membuat sistematika penulisan skripsi tersebut diatas menjadi 4 (empat) bab sebagai berikut:

BAB I : PENDAHULUAN

Dalam bab ini penulis menguraikan tentang latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, kegunaan penelitian, terminologi, metode penelitian, dan sistematika penulisan skripsi.

BAB II : TINJAUAN PUSTAKA

Dalam bab ini diuraikan mengenai segala sesuatu tentang kecelakaan lalu lintas. Uraian dalam tinjauan pustaka ini meliputi: tinjauan umum tentang kepolisian, tinjauan umum

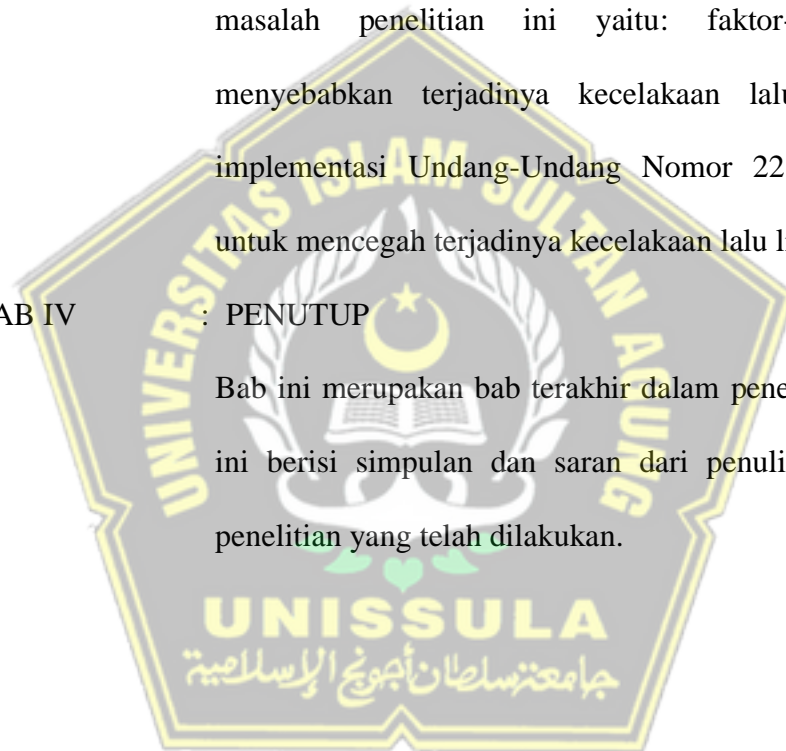
tentang penegakan hukum, tinjauan umum tentang lalu lintas, dan tinjauan umum tentang kecelakaan lalu lintas dalam perspektif Islam.

BAB III : HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Dalam bab ini berisi tentang pokok-pokok permasalahan yang akan dibahas berdasarkan rumusan masalah penelitian ini yaitu: faktor-faktor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas dan implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 untuk mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas

BAB IV : PENUTUP

Bab ini merupakan bab terakhir dalam penelitian ini. Bab ini berisi simpulan dan saran dari penulis berdasarkan penelitian yang telah dilakukan.



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Umum Tentang Pelanggaran Lalu Lintas

1. Pengertian Pelanggaran

Kitab Undang-Undang Hukum Pidana membagi dua macam perbuatan pidana yaitu kejahatan dan pelanggaran, kejahatan diatur dalam buku ke dua, sedangkan pelanggaran diatur dalam buku ke tiga. Pada dasarnya kedua macam perbuatan pidana tersebut masing-masing mempunyai konsekuensi tersendiri yang tidak sama dan memiliki ancaman hukuman yang berbeda-beda, akan tetapi setiap ancaman hukuman tidak menjadi penghalang seseorang untuk tidak melakukan kejahatan ataupun pelanggaran.¹⁵

Menurut JM Van Bemmelen yang dikutip Bambang Poernomo menyatakan bahwa:

“Perbedaan antara kedua golongan tindak pidana ini (kejahatan dan pelanggaran) tidak bersifat kualitatif, tetapi hanya kuantitatif yaitu kejahatan pada umumnya diancam dengan hukuman lebih berat dari pada pelanggaran dandengan ini nampaknya didasarkan pada sifat lebih berat dari kejahatan”. “Pelanggaran adalah (*politis-on recht*) dan kejahatan adalah (*crimineel-on recht*). *Politi-on recht* itu merupakan perbuatan yang tidak menaati larangan atau keharusan yang ditentukan oleh penguasa negara. *Crimineel-on recht* itu merupakan perbuatan yang bertentangan dengan hukum”.¹⁶

Menurut Andi Hamzah menyatakan bahwa pembagian delik atas Kejahatan dan Pelanggaran di dalam *Wetboek Van Strafrecht* (WvS)

¹⁵ Teguh Prasetyo, *Hukum Pidana*, Jakarta, PT. Raja Grafindo, 2010, h. 45.

¹⁶ Mr. J. M. Van Bemmelen, *Hukum Pidana I*, (Bandung: Bina Cipta, 1987), h. 2-3

Belanda 1886 dan WvS (KUHP) Indonesia 1918 itu menimbulkan perbedaan secara teoritis. Kejahatan sering disebut sebagai delik hukum, artinya sebelum hal itu diatur dalam undang-undang, sudah dipandang sebagai seharusnya dipidana, sedangkan Pelanggaran sering disebut sebagai delik undang-undang, artinya dipandang sebagai delik karena tercantum dalam undang-undang. Lebih lanjut Andi Hamzah menjelaskan bahwa mengenai jenis pidana, tidak ada perbedaan mendasar antara Kejahatan dan Pelanggaran. Hanya pada Pelanggaran tidak pernah diancam pidana.¹⁷

Lamintang, dalam bukunya dasar-dasar hukum pidana di Indonesia menyatakan bahwa Orang pada umumnya baru mengetahui bahwa tindakan tersebut merupakan pelanggaran yang bersifat melawan hukum sehingga dapat dihukum yaitu setelah tindakan tersebut dinyatakan dilarang dalam undang-undang. Kemudian pada pelanggaran Tidak terdapat ketentuan adanya suatu pengaduan sebagai syarat bagi penuntutan.¹⁸

Menurut Wirjono Prodjodikoro pengertian pelanggaran adalah: “*overtredingen*” atau pelanggaran berarti suatu perbuatan yang melanggar sesuatu dan berhubungan dengan hukum, berarti tidak lain dari pada perbuatan melawan hukum.¹⁹

¹⁷ Andi Hamzah, 2008, Asas-Asas Hukum Pidana (Edisi Revisi), Jakarta: Rineka Cipta, h.106

¹⁸ Lamintang, 2011, Dasar-Dasar Hukum Pidana Indonesia, Bandung: Citra Aditya Bakti, h. 210.

¹⁹ Wirjono Prodjodikoro, 2003. Asas-asas Hukum Pidana. Bandung: Refika Aditama, h.33

Sedangkan menurut Bambang Poernomo mengemukakan bahwa pelanggaran adalah *politis-on recht* dan kejahatan adalah *crimineel-on recht*. *Politis-on recht* itu merupakan perbuatan yang tidak mentaati larangan atau keharusan yang ditentukan oleh penguasa negara.²⁰

Dari beberapa pengertian pelanggaran tersebut diatas dapat disimpulkan bahwa unsur-unsur pelanggaran adalah sebagai berikut :²¹

- a. Adanya perbuatan yang bertentangan dengan undang-undang.
- b. Menimbulkan akibat hukum, jadi harus mempertanggung jawabkan perbuatan tersebut.

Dalam sistem perundang-undangan hukum pidana, tindak pidana dapat dibagi menjadi dua golongan yaitu kejahatan dan pelanggaran. Kedua istilah tersebut pada hakekatnya tidak ada perbedaan yang tegas karena keduanya sama- sama delik atau perbuatan yang boleh dihukum.²²

Delik undang-undang ialah perbuatan yang bertentangan dengan apa yang secara tegas dicantumkan dalam undang-undang pidana, terlepas dari apakah perbuatan tersebut bertentangan atau tidak dengan kesadaran hukum dari rakyat. Kitab Undang-undang Hukum Pidana (KUHP) Indonesia melakukan pembedaan antara kejahatan dan pelanggaran. Segala bentuk kejahatan dimuat dalam buku II KUHP sedangkan

²⁰ Bambang Poernomo, 2002. Dalam Asas-Asas Hukum Pidana. Jakarta: Ghalia Indonesia, h.40

²¹ Wirjono Prodjodikoro, Asas-Asas Hukum Pidana, (Bandung: Rafika Aditama, 2003), h.47

²² Samidjo, 1985, Ringkasan Dan Tanya Jawab Hukum Pidana, CV Armico, Bandung, h., 86.

pelanggaran dimuat dalam buku III KUHP yang dibedakan secara prinsip yaitu:²³

- a. Kejahatan sanksi hukumannya lebih berat dari pelanggaran, yaitu berupa hukuman badan (penjara) yang waktunya lebih lama.
- b. Percobaan melakukan kejahatan dihukum, sedangkan pada pelanggaran percobaan melakukan pelanggaran tidak dihukum.
- c. Tenggang waktu daluarsa bagi kejahatan lebih lama dari pada pelanggaran.

Adapun beberapa unsur-unsur pelanggaran yaitu:²⁴

1. Adanya perbuatan yang bertentangan dengan perundang-undangan.
2. Menimbulkan akibat hukum.

Menurut pandangan yang bersifat kualitatif didefinisikan bahwa suatu perbuatan dipandang sebagai tindak pidana setelah adanya undang-undang yang mengatur sebagai tindak pidana. Sedangkan kejahatan bersifat *rechter delicten* yang berarti suatu yang dipandang sebagai perbuatan yang bertentangan dengan keadilan, terlepas apakah perbuatan itu diancam pidana dalam suatu undang-undang atau tidak. Menurut pandangan yang bersifat kualitatif bahwa terhadap ancaman pidana pelanggaran lebih ringan dari kejahatan. Menurut J M Van Bemmelen dalam bukunya "*Handen Leer Boek Van Het Nederlandse Strafrecht*" menyatakan bahwa perbedaan antara kedua golongan tindak pidana ini (kejahatan dan

²³ <http://eprints.umm.ac.id/42596/3/BAB%20II.pdf>, diakses pada tanggal 17 Oktober 2021 pukul 22.10 WIB.

²⁴ Ibid.

pelanggaran) tidak bersifat kualitatif, tetapi hanya kuantitatif, yaitu kejahatan pada umumnya diancam dengan hukuman yang lebih berat dari pada pelanggaran dan nampaknya ini didasarkan pada sifat lebih berat dari kejahatan.²⁵

2. Pelanggaran Lalu Lintas

Perumusan mengenai pelanggaran lalu lintas tidak dapat ditemukan dalam buku ketiga KUHP sebab pelanggaran lalu lintas diatur dalam suatu perundang undangan tersendiri yaitu dalam Undang–Undang No. 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan. Dalam kamus besar bahasa Indonesia, lalu lintas mempunyai defenisi yaitu bolak balik, hilir mudik perihal perjalanan di jalan, perhubungan antarasuatu tempat dengan tempat dengan tempat lain.²⁶ Sedangkan dalam Pasal 1 angka 1 UU No. 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, adalah gerakan kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan.²⁷

Pasal 2 dan 3 UU No. 22 Tahun 2009 mengatur mengenai semua pengaturan-pengaturan yang terkait dengan lalu lintas. Asas dan tujuan dari dibentuknya undang-undang tersebut adalah:

- a. Asas transparan;
- b. Asas akuntabel;
- c. Asas berkelanjutan;

²⁵ Bambang Poernomo, 2002. Dalam Asas-Asas Hukum Pidana. Jakarta: Ghalia Indonesia, h. 40

²⁶ Tim Penyusun Kamus Pusat Pembinaan Dan Pengembangan Bahasa, Kamus Besar Bahasa Indonesia, (Jakarta: Balai Pustaka, 1089), h. 490.

²⁷ Indonesia Undang-undang tentang lalu lintas dan angkutan jalan, UU No. 22 tahun 2009, pasal 1-2.

- d. Asas partisipatif;
- e. Asas seimbang;
- f. Asas efisien dan efektif;
- g. Asas terpadu; dan
- h. Asas mandiri;

Beberapa bentuk pelanggaran lalu lintas serta ketentuan pidana dalam Undang-undang No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan :

- 1) Setiap pengendara bermotor yang tidak memiliki SIM dipidana dengan pidana kurungan paling lama 4 bulan atau denda paling banyak Rp. 1.000.000 (Pasal 261)
- 2) Setiap pengendara bermotor yang memiliki SIM namun tidak dapat menunjukkan saat razia, dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 tahun atau denda paling banyak Rp. 250.000 (Pasal 228 ayat 2)
- 3) Setiap pengendara kendaraan bermotor yang tidak dilengkapi dengan tanda nomor kendaraan, dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 bulan atau denda paling banyak Rp. 500.000 (Pasal 282)
- 4) Setiap pengendara sepeda motor yang tidak dilengkapi kelayakan kendaraan seperti spion, lampu utama, lampu rem, klakson, pengukur kecepatan, dan knalpot. Dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 bulan atau denda paling banyak Rp. 250.000 (Pasal 285 ayat 1)
- 5) Setiap pengendara mobil yang tidak dilengkapi perlengkapan berupa bantalan, segitiga pengaman, dongkrak, pembuka roda, dan perlengkapan pertolongan pertama pada kecelakaan dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 bulan atau denda paling banyak Rp. 250.000 (Pasal 278)
- 6) Setiap pengendara sepeda motor yang tidak dilengkapi kelayakan kendaraan seperti spion, lampu utama, lampu mundur, lampu rem, klakson, pengukur kecepatan, kaca depan, bumber dipidana, dengan pidana kurungan paling lama 2 bulan atau denda paling banyak Rp. 500.000 (Pasal 285 ayat 2)
- 7) Setiap pengendara yang melanggar rambu lalu lintas dipidana dengan pidana kurungan 2 bulan atau denda paling banyak Rp. 500.000 (Pasal 287 ayat 1)

- 8) Setiap pengendara yang melanggar aturan batasaturan batas kecepatanpaling tinggi atau paling rendah dipidana dengan pidana kurungan palinglama 2 bulan atau denda paling banyak Rp. 500.000 (Pasal 287 ayat 5)
- 9) Setiap pengendara yang tidak memiliki surat tanda kendaraan bermotor (STNK) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 bulan atau dendapaling banyak Rp. 500.000 (Pasal 288 ayat 1)
- 10) Setiap pengemudi atau penumpang yang duduk disamping pengemudi mobil tidak mengenakan sabuk pengaman dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 bulan atau denda paling banyak Rp. 250.000(Pasal 289)
- 11) Setiap pengendara atau penumpang sepeda motor yang tidak mengenakanhelm standar nasional dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1bulan atau denda paling banyak Rp. 250.000 (Pasal 291)
- 12) Setiap pengendara sepeda motor yang akan berbelok atau balik arah tanpamemberi isyarat lampu, dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1bulan atau denda paling banyak Rp. 250.000 (Pasal 294).

B. Tinjauan Umum tentang Kecelakaan Lalu Lintas

Lalu lintas memiliki karakteristik dan keunggulan tersendiri maka perlu dikembangkan dan dimanfaatkan sehingga mampu menjangkau seluruh wilayah dan pelosok daratan dengan mobilitas tinggi dan mampumemadukan sarana transportasi lain. Menyadari peranan transportasi maka lalu lintas ditata dalam sistem transpotasi nasional secara terpadu dan mampu mewujudkan tersedianya jasa trnasportasi yang serasi dengan tingkat kebutuhanlalu lintas yang tertib, selamat, aman, nyaman, cepat, teratur, lancar, dan biaya yang terjangkau oleh masyarakat. Untuk memahami pengertian lalu lintas, penulis akan mengemukakan pengertian lalu lintas menurut Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, maupun pendapat dari para pakar. Menurut Pasal 1 Undang-undang Nomor 22 tahun 2009, lalulintas didefinisikan sebagai gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas

jalan, adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa jalan dengan fasilitas pendukungnya.²⁸

Menurut Muhammad Ali, lalu lintas adalah berjalan, bolak balik, perjalanan di jalan. Ramdlon Naning juga menguraikan pengertian tentang lalu lintas yaitu gerak pindah manusia dengan atau tanpa alat penggerak dari satu tempat ke tempat lainnya. Sedangkan menurut W.J.S. Poerwodarminto bahwa lalu lintas adalah:²⁹

- a. Perjalanan bolak-balik
- b. Perihal perjalanan di jalan dan sebagainya
- c. Perhubungan antara sebuah tempat

Kecelakaan adalah suatu peristiwa yang tak terduga dan tidak terencana atau tidak disengaja, sering dengan kurangnya niat atau kebutuhan. Kecelakaan umumnya berkonotasi negatif yang mungkin telah dihindari atau dicegah telah keadaan menjelang kecelakaan itu telah diakui, dan ditanggapi, sebelum kejadian tersebut.³⁰ Kecelakaan dikelompokkan menjadi 3 bentuk kecelakaan, yaitu:³¹

- a. Kecelakaan akibat kerja pada perusahaan
- b. Kecelakaan lalu lintas
- c. Kecelakaan di rumah

²⁸ <http://digilib.unila.ac.id/9705/12/BAB%20II.pdf>, diakses pada tanggal 24 Oktober 2021 pukul 0.12 WIB.

²⁹ W.J.S. Purwodarminto, Loc. Cit

³⁰ <http://id.shvoong.com>, diakses pada tanggal 24 Oktober 2021 pukul 0.17 WIB

³¹ <http://www.majalahpendidikan.com/2011/10/pengertian-dan-klasifikasi-kecelakaan.html>, diakses pada tanggal 24 Oktober 2021 pukul 0.19 WIB

Berdasarkan tingkat keparahannya korban kecelakaan (*casualitas*) dibedakan menjadi 3(tiga) macam,yaitu:³²

- a. Korban meninggal dunia atau mati (*fatality killed*)
- b. Korban luka-luka berat (*serious injury*)
- c. Korban luka-luka ringan (*slight injury*)

Kecelakaan lalu lintas menurut Pasal 1 angka 24 UU No. 22 tahun 2009 tentang lalulintas dan angkutan jalan (UULLAJ) adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan atau pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan kerugian harta benda. Terjadinya kecelakaan lalu lintas dipengaruhi oleh beberapa, faktor-faktor tersebut seolahbekerja sama sebagai penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas. Semakin menjadi ketikamanusianya sendiri terlihat tidak begitu mementingkan keselamatan nyawanya buktinya banyak pengendara motor yang ugal-ugalan tanpa mengenakan helm atau pengendaramobil yang menyepelekan kegunaan dari sabuk pengaman.³³

Sedangkan definisi yang pasti mengenai kecelakaan lalu lintas adalah suatu kejadian kecelakaan yang tidak terduga, tidak direncanakan dan diharapkan yang terjadi di jalan raya atau sebagai akibat dari kesalahan dari suatu aktivitas manusia di jalan raya, yang mana mengakibatkan luka, sakit, kerugian baik pada manusia, barang maupun lingkungan.³⁴

³² Pengertian dan Klasifikasi Kecelakaan, Loc. Cit.

³³ <http://www.anneahira.com/kecelakaan-lalu-lintas.html>, diakses pada tanggal 17 Oktober 2021 pukul 22.19 WIB

³⁴ Ramdlon Naning, Op. Cit, h.19

Macam-macam faktor penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian antara lain:

- a. Faktor manusia. Faktor manusia merupakan faktor yang paling dominan. Hampir semua kejadian kecelakaan lalu lintas didahului dengan pelanggaran lalu lintas. Pelanggaran dapat terjadi karena sengaja melanggar, ketidaktahuan terhadap peraturan yang berlakupun tidak melihat ketentuan yang diberlakukan atau pura-pura tidak tahu. Terjadinya kecelakaan lalu lintas karena kealpaan berasal dari sikap batin dari seorang pengemudi kendaraan, dalam hal ini kecelakaan juga bisaterjadi karena pengemudi kendaraan saat mengendarai kendaraan dalam keadaan mengantuk atau sedang sakit, sedang dibawah pengaruh alkohol sehingga tidak jarang menimbulkan kecelakaan lalu lintas.
- b. Faktor kendaraan. Faktor kendaraan yang kerap kali kecelakaan lalu lintas adalah fungsi rem dan kondisi ban. Faktor tersebut diantaranya :
 - 1) Fungsi rem. Rem blong ataupun slip ini sudah pasti akan membuat kendaraan lepas kontrol dan sulit untuk diperlambat. Apalagi pada mobil dengan transmisi otomatis yang hanya mengendalikan rem tanpa engine brake. Sebaiknya selalu melakukan pengecekan pada sistem pengereman sebelum bepergian.
 - 2) Kondisi ban. Bahayanya kendaraan susah dikendalikan, bisa saja kendaraan oleng dan terbalik karena beda ketinggian kendaraan

akibat ban meletus. Apalagi saat melaju dalam kecepatan yang cukup tinggi tidak jarang menimbulkan kecelakaan lalu lintas.

c. Faktor jalan. Faktor jalan juga berperan penting dalam terjadinya suatu kecelakaan. Kondisi jalan yang tidak menentu seperti jalan yang berlubang dapat menyebabkan kecelakaan bagi pengguna jalan terutama kendaraan bermotor. Selain itu kondisi jalan yang berliku seperti kondisi jalan yang ada di daerah pegunungan, jalan yang gelap pada malam hari atau minimnya penerangan jalan dalam hal ini tidak jarang menimbulkan kecelakaan.

d. Faktor lingkungan. Faktor ini khususnya dalam cuaca gelap pada malam hari dapat mempengaruhi jarak pandang pengemudi kendaraan dalam mengendarai kendaraannya sehingga sering terjadi kecelakaan. Pada musim kemarau yang berdebu juga membahayakan bagi pengguna jalan terutama kendaraan roda dua. Pada keadaan berdebu konsentrasi mata pengendara berkurang sehingga menyebabkan kecelakaan. Jalan licin pada waktu hujan baik pengendara roda dua dan empat sering tergelincir atau terjadi selip, hal ini yang menyebabkan pengemudi kendaraan kehilangan kendali sehingga terjadi kecelakaan. Kabut yang tebal dapat mengelabui mata seolah-olah tidak ada kendaraan yang melaju karena jarak pandang yang terbatas, hal ini dapat mengakibatkan terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Hal ini juga adanya faktor-faktor kecerobohan, kealpaan pengemudi dalam mengemudi kendaraan bermotor tidak serta-merta kecelakaan lalu

lintas mengalami kematian, tergolong dalam pasal 229 UU No.22 Tahun 2009 Tentang lalu lintas dan Angkutan Jalan yakni:

- 1) Kecelakaan lalu lintas digolongkan atas:
 - a. Kecelakaan lalu lintas ringan;
 - b. Kecelakaan lalu lintas sedang; atau
 - c. Kecelakaan lalu lintas berat.
- 2) Kecelakaan lalu lintas ringan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a merupakan kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan kendaraan dan/atau barang.
- 3) Kecelakaan lalu lintas sedang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b merupakan kecelakaan yang mengakibatkan luka ringan dan kerusakan Kendaraan dan/atau barang.
- 4) Kecelakaan lalu lintas berat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c merupakan kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia atau luka berat.
- 5) Kecelakaan lalu lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat disebabkan oleh kelalaian pengguna jalan, ketidaklaikan kendaraan, serta ketidaklaikan jalan dan/atau lingkungan.

Dalam hal ini pengemudi tidak hati-hati (kealpaan) sehingga menyebabkan kematian orang maka itu pengemudi bisa disebut melakukan tindak pidana. Maka unsur tersebut bisa diatur dalam kealpaan pada Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHPidana) telah di atur dalam Bab XXI dari buku II yang dimulai dari Pasal 359 sampai dengan pasal 361. Sanksi pidana

bagi pengemudi kendaraan yang karena kealpaannya menyebabkan kematian diatur dalam Pasal 359 KUHPidana, yakni: “Barangsiapa karena kealpaannya menyebabkan matinya orang lain diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau pidana kurungan paling lama satu tahun.

Kecelakaan lalu lintas merupakan kejadian yang tidak terduga dan tidak diharapkan serta ada penyebabnya. Dikarenakan ada penyebabnya, hal-hal yang menjadi penyebab terjadinya kecelakaan harus ditemukan dan dianalisis, agar dapat dilakukan tindak korektif terhadap penyebab itu dan dengan upaya yang preventif lebih lanjut kecelakaan bisa dihindari dan dicegah. Menurut Hobbs (1995) mengungkapkan bahwa kecelakaan lalu lintas merupakan kejadian yang sulit diprediksi kapan dan dimana terjadinya. Kecelakaan tidak hanya trauma, cedera, ataupun kecacatan tetapi juga kematian. Kasus kecelakaan sulit diminimalisasi dan cenderung meningkat seiring pertambahan panjang jalan dan banyaknya pergerakan dari kendaraan.³⁵

Berdasarkan Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan, Pengertian Kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di Jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda.

Dari definisi diatas dapat disimpulkan bahwa kecelakaan lalu lintas merupakan suatu peristiwa pada lalu lintas jalan yang tidak terduga dan tidak

³⁵ F.D.Hobbs, *Traffic Planning and Engineering*, Second edition 1979), edisi Indonesia, terjemahan Suprpto T.M. dan Waldijono, Perencanaan dan Teknik Lalu Lintas, Edisi kedua, Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 1995)

diinginkan serta sulit diprediksi kapan dan dimana terjadinya. sedikitnya melibatkan satu kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang menyebabkan cedera, trauma, kecacatan, kematian dan/atau kerugian harta benda pada pemiliknya (korban).

Berdasarkan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan pada pasal 229, karakteristik kecelakaan lalu lintas dibagi menjadi 3 (tiga) golongan, diantaranya :

- a. Kecelakaan Lalu Lintas ringan, yaitu kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan kendaraan dan/atau barang.
- b. Kecelakaan Lalu Lintas sedang, yaitu kecelakaan yang mengakibatkan luka ringan dan kerusakan kendaraan dan/atau barang.
- c. Kecelakaan Lalu Lintas berat, yaitu kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia atau luka berat.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 43 tahun 1993 tentang Prasarana Jalan Raya dan Lalu Lintas, dampak kecelakaan lalu lintas dapat diklasifikasi berdasarkan kondisi korban menjadi 3 (tiga), yaitu:

- a. Meninggal dunia adalah korban kecelakaan yang dipastikan meninggal dunia sebagai akibat kecelakaan lalu lintas dalam jangka waktu paling lama 30 hari setelah kecelakaan tersebut.
- b. Luka berat adalah korban kecelakaan yang karena luka-lukanya menderita cacat tetap atau harus dirawat inap di rumah sakit dalam jangka waktu lebih Universitas Sumatera Utara dari 30 hari sejak terjadi kecelakaan. Suatu kejadian digolongkan sebagai cacat tetap jika sesuatu

anggota badan hilang atau tidak dapat digunakan sama sekali dan tidak dapat sembuh atau pulih untuk selama-lamanya.

- c. Luka ringan adalah korban kecelakaan yang mengalami luka-luka yang tidak memerlukan rawat inap atau harus dirawat inap di rumah sakit dari 30 hari.

C. Tinjauan Umum tentang Penegakan Kecelakaan Lalu Lintas dalam Perspektif Islam

Tuntutan Islam dalam berkendara, yang dibahas dalam buku fiqh lalu lintas ini didasarkan pada urutan sebagaimana dijelaskan pada bab sebelumnya, yakni pentingnya aturan ini dibuat, apa saja isi aturan ini, bagaimana aturan tersebut dijalankan, serta apa konsekuensi yang akan diterima manakala aturan tersebut dilanggar. Allah Swt Memerintahkan kita untuk taat kepada Ulil Amri (Pemerintah) selama tidak mengajak untuk bermaksiat kepada Allah, sebagaimana perintahNya untuk taat kepada Allah dan Rasulnya. Setiap muslim harus memenuhi aturan negara yang berlaku baginya, termasuk aturan ketika berlalu lintas di jalan raya, setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan raya wajib memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) sesuai dengan jenis kendaraan bermotor yang dikemudikan. Memiliki SIM untuk berkendara di jalan raya adalah termasuk bentuk ketaatan kepada Pemerintah yang diperintahkan dalam Al-Qur'an surat An-Nisa' ayat 59:

يَا أَيُّهَا الَّذِينَ آمَنُوا أَطِيعُوا اللَّهَ وَأَطِيعُوا الرَّسُولَ وَأُولِي الْأَمْرِ مِنْكُمْ فَإِنْ تَنَازَعْتُمْ فِي شَيْءٍ فَرُدُّوهُ إِلَى اللَّهِ وَالرَّسُولِ إِنْ كُنْتُمْ تُؤْمِنُونَ بِاللَّهِ وَالْيَوْمِ الْآخِرِ ذَلِكَ خَيْرٌ وَأَحْسَنُ تَأْوِيلًا

Artinya: Wahai orang-orang yang beriman! Taatilah Allah dan taatilah

Rasul (Muhammad), dan Ulil Amri (pemegang kekuasaan) di antara kamu. Kemudian, jika kamu berbeda pendapat tentang sesuatu, maka kembalikanlah kepada Allah (Al-Qur'an) dan Rasul (sunnahnya), jika kamu beriman kepada Allah dan hari kemudian. Yang demikian itu lebih utama (bagimu) dan lebih baik akibatnya.

Penetapan Peraturan Surat Ijin Mengemudi (SIM) dilakukan adalah demi kemaslahatan umum. (*al-Mashlahah al-Amah*) sebagai bentuk menjaga nyawa (*hifz al-Nafs*) dan menjaga harta (*hifz al-Mal*). Wajib bagi seluruh pengendara kendaraan bermotor untuk memperhatikan dan melaksanakan peraturan tersebut. Karena ketika aturan itu dilaksanakan akan mendatangkan maslahat bagi masyarakat. Sebaliknya ketika aturan itu dilanggar, akan terjadi banyak masalah dan membahayakan orang lain serta ancaman lainnya. Aturan SIM berlaku untuk semua warga negara, muslim dan non muslim. Semua tidak boleh melanggar, karena pelanggaran bukan hanya membahayakan dirinya sendiri tapi juga membahayakan orang lain. Negara membuat aturan itu didasari semangat untuk mewujudkan maslahat bagi semua masyarakat dan menghindari bahaya yang mengancam (*Jalb al-Mashlahah wa daf'u al-Mafsadah*). Oleh karena itu siapapun harus taat pada aturan itu karena SIM adalah tanda bukti legitimasi kompetensi, alat kontrol dan data forensik Kepolisian bagi seseorang yang telah lulus uji pengetahuan, kemampuan dan keterampilan untuk mengemudikan Ranmor di jalan sesuai dengan persyaratan yang ditentukan berdasarkan Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.³⁶

³⁶ M. Lathoif Ghozali, dkk, *Fiqh Lalu Lintas, Tuntunan Islam dalam Berkendara Secara Aman*, UIN Sunan Ampel Press, Surabaya, 2014, hlm. 18

BAB III

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Faktor-Faktor Yang Menyebabkan Terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas

Sejak tanggal 22 Juni 2009 pengguna jalan telah mempunyai peraturan induk terkait lalu lintas dan angkutan jalan yang terbaru yaitu Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Setelah melalui masa sosialisasi dengan gencar selama 6 bulan, maka mulai tanggal 1 Januari 2010, UU Nomor 22 Tahun 2009 dinyatakan efektif mulai berlaku. Ada lima pihak dan institusi yang bertanggung jawab dengan lalu lintas dan angkutan jalan yang harus berbenah dan mentaati isi peraturan ini. Lima institusi itu terdiri dari:³⁷

1. Departemen Pekerjaan Umum (PU) bertanggung jawab pada bidang jalan.
2. Departemen Perhubungan bertanggung jawab pada bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan.
3. Departemen Industri bertanggung jawab pada bidang pengembangan industri lalu lintas dan angkutan jalan.
4. Menristek bertanggung jawab di bidang pengembangan teknologi lalu lintas dan angkutan jalan.
5. Kepolisian (Polri) bertanggung jawab di bidang registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi, penegakan hukum,

³⁷ Didik Darman Putra, dkk, "Implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kota Pontianak", *Jurnal Tesis PMS-UNTAN-PSIAN*, 2013, hlm. 2

operasional manajemen dan rekayasa lalu lintas, serta memberikan pendidikan berlalu lintas kepada seluruh pengguna jalan. Dalam hal ini Kepolisian Republik Indonesia (Polri) telah beberapa kali melakukan sosialisasi peraturan terbaru ini kepada pengguna jalan, pengemudi dan masyarakat luas, sehingga ketentuan yang pernah dianggap memberatkan dalam UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ini sudah dianggap bisa diterapkan dan ditegakkan.

Sejak berlakunya Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 ini, Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dicabut dan dinyatakan tidak berlaku. Untuk menghindari kekosongan hukum, semua peraturan pelaksanaan dinyatakan tetap berlaku sepanjang tidak bertentangan atau belum diganti dengan yang baru berdasarkan Undang-Undang ini. Adapun keinginan yang ingin dicapai oleh Undang-Undang ini berdasar pada semangat bahwa penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang bersifat lintas sektor harus dilaksanakan secara terkoordinasi oleh para pembina beserta para pemangku kepentingan (*stakeholders*) lainnya. Kondisi saat ini banyak fenomena sosial yang menjadi persoalan dalam kehidupan masyarakat terutama yang menyangkut masalah lalu lintas dimana sering terjadinya kecelakaan lalu lintas, pelanggaran lalu lintas dan terjadinya kemacetan lalu lintas akibat dari semakin bertambahnya jumlah pengguna jalan. Kondisi seperti ini sudah menjadi persoalan umum disemua kota diseluruh tanah air Indonesia, tidak terkecuali Kota Semarang.

Kecelakaan lalu lintas di Semarang masih sering terjadi 4 (Tiga) tahun terakhir ini. Berikut ini penulis paparkan kejadian kecelakaan lalu lintas di wilayah Kota Semarang:

Tabel 1. Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas Tahun 2018 di Wilayah Hukum Polrestaes Semarang

No.	Bulan	Jml Kejadian	Korban			RUMAT
			MD	LB	LR	
1.	Januari	65	15	1	74	72.300.000
2.	Februari	64	10	0	70	41.600.000
3.	Maret	53	6	0	66	55.900.000
4.	April	73	19	0	69	39.900.000
5.	Mei	76	14	1	93	164.300.000
6.	Juni	58	12	0	65	69.500.000
7.	Juli	97	14	1	108	59.600.000
8.	Agustus	101	23	1	103	101.950.000
9.	September	76	16	0	69	165.800.000
10.	Oktober	96	20	0	94	99.100.000
11.	November	144	25	0	10	92.250.000
12.	Desember	105	15	1	110	87.850.000
JUMLAH		1008	189	5	1061	1.050.050.000

Sumber: Hasil Riset di Polres Semarang Barat

Berdasarkan Tabel 1 menunjukkan bahwa selama tahun 2018 masih ada kecelakaan lalu lintas di tiap bulannya. Baik yang menyebabkan adanya korban meninggal dunia, korban luka berat, maupun korban luka ringan.

Tabel 2. Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas Tahun 2019 di Wilayah Hukum Polrestaes Semarang

No.	Bulan	Jml Kejadian	Korban			RUMAT
			MD	LB	LR	
1.	Januari	118	24	1	121	50.600.000

2.	Februari	98	14	0	92	16.050.000
3.	Maret	102	12	0	105	21.050.000
4.	April	100	13	0	109	15.450.000
5.	Mei	125	24	0	123	52.300.000
6.	Juni	111	13	0	124	88.400.000
7.	Juli	125	17	0	138	51.400.000
8.	Agustus	134	17	0	139	35.000.000
9.	September	113	17	0	112	51.900.000
10.	Oktober	116	10	0	114	25.350.000
11.	November	105	17	0	112	40.850.000
12.	Desember	118	18	1	134	853.450.000
JUMLAH		1365	196	2	1423	1.302.800.000

Sumber: Hasil Riset di Polres Semarang Barat

Berdasarkan Tabel 2 menunjukkan bahwa selama tahun 2019 masih ada kecelakaan lalu lintas di tiap bulannya. Jumlah kejadian lebih banyak dari tahun 2018. Namun, korban dengan luka berat lebih sedikit dibandingkan tahun 2018.

Tabel 3. Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas Tahun 2020 di Wilayah Hukum Polrestabes Semarang

No.	Bulan	Jml Kejadian	Korban			RUMAT
			MD	LB	LR	
1.	Januari	91	13	0	97	30.750.000
2.	Februari	102	14	0	101	40.050.000
3.	Maret	105	20	0	102	29.350.000
4.	April	74	12	0	70	20.350.000
5.	Mei	56	7	0	55	11.050.000
6.	Juni	55	10	0	53	22.300.000
7.	Juli	70	10	0	66	16.650.000
8.	Agustus	79	15	0	74	41.900.000

9.	September	89	15	0	89	64.450.000
10.	Oktober	82	13	0	78	28.800.000
11.	November	67	10	0	68	26.300.000
12.	Desember	69	13	0	74	56.600.000
JUMLAH		939	152	0	927	387.950.000

Sumber: Hasil Riset di Polres Semarang Barat

Berdasarkan Tabel 3 menunjukkan bahwa selama tahun 2020 masih ada kecelakaan lalu lintas di tiap bulannya. Namun, jumlah kejadian sudah semakin berkurang dari tahun 2018 dan 2019. Kecelakaan pada tahun 2020 juga tidak ada korban yang mengalami luka berat.

Tabel 4. Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas Tahun 2021 di Wilayah Hukum Polrestabes Semarang

No.	Bulan	Jml Kejadian	Korban			RUMAT
			MD	LB	LR	
1.	Januari	56	11	0	59	48.700.000
2.	Februari	59	5	0	68	37.900.000
3.	Maret	80	14	0	75	33.500.000
4.	April	71	13	0	72	33.600.000
5.	Mei	77	11	0	80	48.100.000
6.	Juni	58	16	0	53	23.950.000
7.	Juli	62	12	0	57	21.100.000
8.	Agustus	75	11	0	74	40.700.000
9.	September	85	17	0	76	63.600.000
10.	Oktober					
11.	November					
12.	Desember					
JUMLAH		623	110	0	614	351.150.000

Sumber: Hasil Riset di Polres Semarang Barat

Berdasarkan Tabel 4 menunjukkan bahwa selama tahun 2021 sampai dengan bulan September masih ada kecelakaan lalu lintas di tiap bulannya. Namun, jumlah kejadian sudah semakin berkurang dari tahun sebelumnya. Kecelakaan pada tahun 2021 juga tidak ada korban yang mengalami luka berat.

Kecelakaan lalu lintas pada umumnya terjadi karena berbagai faktor penyebab yang bekerja secara serempak, seperti pelanggaran atau sikap tidak hati-hati dari para pengguna jalan (pengemudi dan pejalan), kondisi jalan, kondisi kendaraan, cuaca serta pandangan yang terhalang. Kesalahan pengemudi merupakan faktor utama dalam banyak kecelakaan antara kelelahan, kelengahan, kurang hati-hatian, dan kejemuan.³⁸

Penyebab kecelakaan lalu lintas dapat dikelompokkan dalam 3 (tiga) unsur, yaitu:³⁹

1. Faktor Manusia

Faktor manusia. Menurut Barbara Sabey yang dikutip oleh mengatakan bahwa faktor manusia memegang peran penting dalam kecelakaan lalu lintas. Kemampuan pengemudi dalam upaya menghindari kecelakaan bergantung pada tingkat kemahirannya, ketepatan mengambil putusan dalam melakukan antisipasi terhadap konflik lalu lintas yang akan dihadapi, alur berpikir yang runtut, dan

³⁸ Warpani, 2002, *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Penerbit ITB, Bandung, hlm. 11

³⁹ Hasil Wawancara dengan Briptu Arif P, S.H., anggota Laka Lintas Polrestabes Semarang, di Polres Semarang Barat pada tanggal 04 November 2021

kesehatan jasmani. Faktor yang mempengaruhi dari karakteristik pengemudi/korban, yaitu:

- a. **Jenis kelamin.** Angka kematian akibat kecelakaan lalu lintas pada pria lebih tinggi dari pada wanita.
- b. **Usia.** Kejadian kecelakaan lalu lintas terbanyak pada usia 26-30 tahun. Kelompok usia muda yang mengalami kecelakaan lalu lintas terbanyak berusia 26-30 tahun sebanyak 145.303 orang, dan dibawahnya pada berusia 16-25 tahun sebanyak 132.315 orang.
- c. **Pendidikan.** Tingkat pendidikan sangat berpengaruh terhadap program peningkatan pengetahuan secara langsung dan secara tidak langsung terhadap tindakan. Pada umumnya pekerja yang berpendidikan rendah mempunyai ciri sulit untuk diajak bekerja sama dan kurang terbuka terhadap pembaharuan.
- d. **Kepemilikan SIM.** Seseorang baru diperbolehkan mengendarai suatu jenis kendaraan apabila dia telah memenuhi syarat-syarat tertentu seperti usia yang cukup, karakter yang memenuhi syarat dan telah memenuhi lulus ujian tertulis maupun ujian praktek. Tanpa persyaratan yang ketat dalam seleksi kepemilikan SIM maka keamanan dan kenyamanan dalam berkendara di jalan raya akan sangat sulit didapat.

Hubungan faktor manusia dengan kejadian kecelakaan lalu lintas disebabkan karena beberapa hal, yaitu:⁴⁰

a. Lengah

Pengendara yang lengah disebabkan beberapa hal, antara lain: sedang melamun memikirkan masalah keluarga saat mengemudi, menggunakan handphone, dan bercanda dengan teman yang diboncengnya. Lengah dapat menyebabkan pengemudi menjadi kurang antisipasi menghadapi situasi lalu lintas, dalam situasi ini pengemudi tidak mampu memperkirakan bahaya yang mungkin terjadi sehubungan dengan kondisi kendaraan dan lingkungan lalu lintas.

b. Mengantuk

Pengendara yang mengantuk pada umumnya disebabkan karena mereka kurang istirahat, misalnya kerja lembur dan belum sempat tidur namun memaksakan untuk pulang dengan mengendarai kendaraannya. Faktor mengantuk dapat juga disebabkan karena pengendara terus-menerus menghirup karbon yang dapat mempengaruhi daya kerja otak sehingga menimbulkan efek mengantuk.

c. Mabuk/Pengaruh Alkohol

⁴⁰ Marsaid, dkk, 2013, "Faktor Yang Berhubungan Dengan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas Pada Pengendara Sepeda Motor Di Wilayah Polres Kabupaten Malang", *Jurnal Ilmu Keperawatan*, Vol. 1 No. 2, hlm. 106

Seseorang yang berada dalam keadaan mabuk akan kehilangan pengendalian diri, gerakan tubuh tidak terkoordinasi, pandangan kabur, berbicara tidak jelas dan hilang kesadaran. Oleh karena itu, sangat berbahaya jika mengemudikan kendaraan dalam keadaan yang terpengaruh alkohol, karena mengganggu konsentrasi, penilaian, penglihatan dan koordinasi.

d. Lelah

Pengemudi yang mengantuk akan kehilangan daya reaksi dan konsentrasi dalam mengemudikan kendaraan. Sedangkan pengemudi yang lelah akan sulit berkonsentrasi dan kurang waspada. Jadi pengemudi yang mengantuk dan lelah akan sulit mampu bereaksi dengan cepat dan aman pada saat situasi genting terjadi.

e. Tidak Terampil

Faktor pengemudi tidak terampil merupakan pengemudi yang tidak mampu mengendalikan kendaraannya sehingga menimbulkan kecelakaan, seperti tidak berjalan sesuai jalurnya atau terlalu ke kanan, tidak menjaga jarak aman. Oleh karena itu, dalam berkendara diperlukan latihan dan pengalaman dalam berkendara sehingga memiliki keterampilan alamiah menghadapi bermacam-macam situasi lalu lintas.

f. Tata Tertib

Pelarangan yang sering terjadi di lapangan adalah pengendara mengebut karena terburu-buru ingin sampai tempat tujuan dengan mengambil jalur pada arah yang berlawanan sehingga beresiko membahayakan pihak lawan. Pelanggaran terhadap rambu dan lampu lalu lintas juga turut berperan dalam menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Hal ini memperlihatkan kurangnya *public safety awareness* yang dimiliki masyarakat sehingga menyebabkan masyarakat tidak mengutamakan keselamatan dan lebih banyak mengutamakan kecepatan dan faktor ekonomi dalam berlalu lintas.

g. Kecepatan Tinggi

Kecepatan tinggi akan meningkatkan peluang terjadinya kecelakaan dan tingkat keparahan dari konsekuensi kecelakaan tersebut. Kecepatan yang berlebihan adalah kecepatan yang lebih tinggi dari kecepatan yang dimungkinkan atau diizinkan oleh kondisi lalu lintas dan jalan. Hal ini memberikan pengertian yang sangat relatif bagi pengemudi, dan sesungguhnya batas kecepatan tidak akan diperlukan seandainya pengemudi dapat menyesuaikan dengan kondisi di lapangan tanpa adanya peraturan kecepatan. Namun sekalipun terdapat larangan dan pembatasan kecepatan, banyak pengemudi yang berkendara dengan kecepatan yang lebih tinggi. Keadaan yang seperti inilah yang membutuhkan diterapkan pengontrolan kecepatan. Pengontrolan kecepatan yang

diterapkan bertujuan untuk pengurangan jumlah dan intensitas kecelakaan dan peningkatan kapasitas jalan.

2. Faktor Kendaraan

Keterkaitan kendaraan dengan masalah keselamatan lalu lintas dapat dibahas dari dua lingkup: keselamatan primer (*primary safety*) atau keselamatan aktif (*active safety*) dan keselamatan sekunder (*secondary safety*) atau keselamatan pasif (*passive safety*). Keselamatan primer ditekankan pada upaya pencegahan kecelakaan lalu lintas, sedangkan keselamatan sekunder ditekankan pada upaya untuk pencegahan timbulnya korban akibat kecelakaan lalu lintas (*crashworthiness*) itu sendiri. Keselamatan primer atau aktif, dalam terminologi kendaraan pada umumnya, berkaitan dengan kontribusi sistem pengendalian kendaraan seperti, rem, kemudi, dan stabilitas. Sementara itu, keselamatan sekunder atau pasif berkaitan dengan alat keselamatan seperti kantung udara (*air bag*) dan penggunaan sabuk keselamatan (*safety belt*).⁴¹

Hubungan faktor kendaraan dengan kejadian kecelakaan lalu lintas disebabkan karena beberapa hal, yaitu:⁴²

a. Rem Tidak Berfungsi

Rem merupakan komponen penting dalam berkendara yang berfungsi untuk memperlambat laju atau memberhentikan sepeda

⁴¹ Tri Tjahjono, *Op. Cit.*, hlm. 15

⁴² Marsaid, dkk, *Op. Cit.*, hlm. 108

motor. Teknik pengereman yang baik adalah menggunakan kedua rem untuk memberhentikan atau mengurangi kecepatan, lalu menurunkan transmisi. Jarak terlalu dekat juga mempengaruhi pengereman, jika pengemudi kurang memperhatikan jarak minimal dengan kendaraan di depan dan kecepatan kendaraannya maka jarak pandang henti akan berkurang dan dapat menimbulkan kecelakaan lalu lintas.

b. Ban Pecah

Pada kondisi mengebut, panas yang ditimbulkan oleh gesekan antara ban dan jalan dapat membuat kondisi ban semakin tipis dan pada akhirnya ban menjadi pecah. Kendaraan yang mengalami pecah ban akan menjadi sulit dikendalikan sehingga beresiko tinggi terjadi kecelakaan, faktor kecepatan turut berpengaruh terhadap tingkat keparahan. Selain itu, ban yang pecah mendadak pada saat kendaraan melaju dapat menimbulkan kecelakaan beruntun, karena kendaraan berhenti secara tiba-tiba tanpa memberi aba-aba agar kendaraan di belakangnya dapat menjaga jarak.

Kendala pada ban meliputi ban kempes dan pecah, ban kempes adalah kondisi dimana tekanan ban kurang ataupun berkurang walaupun sudah di pompa, hal ini dapat disebabkan oleh rusaknya pentil ban ataupun longgar. Sedangkan ban pecah adalah kerusakan ban secara tiba-tiba yang dapat disebabkan oleh

ban yang tertusuk oleh paku, batu tajam, atau benda lain yang dapat melubani ban. Tekanan ban harus diperhatikan karena tekanan ban yang kurang dapat menyebabkan ketidakseimbangan ban dan menimbulkan ancaman ketika berkendara terutama dalam kecepatan tinggi. Adapun hal-hal lain yang harus diperhatikan dalam memilih dan menggunakan ban adalah ukuran ban, tipe ban, dan daya cengkeram ban pada jalan.

c. Kendaraan Selip

Kecelakaan karena selip seringkali berhubungan dengan pengereman dan kondisi jalan. Mengerem dengan keras dan mendadak akan menyebabkan selip karena perpindahan berat kendaraan secara mendadak dapat menyebabkan roda depan mengunci. Kondisi jalan yang basah dan licin juga berpengaruh terhadap kejadian selip, ban akan kekurangan kemampuan menapak pada jalan basah atau permukaan yang licin. Selain itu, kondisi jalan menikung juga berisiko menyebabkan selip, hal ini dikarenakan pada saat menikung pengendara sepeda motor seringkali berbelok disertai mengerem. Sedangkan menurut panduan cara berbelok yang dikeluarkan, sangat tidak disarankan berbelok dibarengi dengan pengereman, karena berisiko tinggi terjadi selip.

d. Lampu Kendaraan Tidak Menyala

Kecelakaan yang disebabkan oleh lampu kendaraan tidak menyala seringkali terjadi pada malam hari. Hal ini dikarenakan kondisi cahaya pada malam hari sangat minim, hanya mengandalkan lampu jalan dan lampu kendaraan. Tetapi saat ini lampu utama kendaraan seperti sepeda motor harus tetap dinyalakan pada saat siang hari, karena hal ini akan mempermudah pengendara lain mempermudah kehadiran sepeda sepeda motor lainnya melalui spionnya. Penggunaan lampu sepeda motor pada siang hari ini (daytime running light) ini telah di atur dalam UU No. 22 Tahun 2009, kewajiban penggunaan lampu kendaraan di siang hari untuk sepeda motor (Pasal 107, ayat 2).

3. Faktor Lingkungan Jalan

Hubungan faktor lingkungan fisik dengan kejadian kecelakaan lalu lintas disebabkan karena beberapa hal, yaitu:⁴³

a. Jalan Berlubang

Kecelakaan akibat jalan berlubang sering kali disebabkan pengendara berusaha menghindari lubang tersebut, namun melakukan kesalahan dalam penilaian, sehingga justru menyebabkan kecelakaan. Definisi jalan berlubang berbeda dengan jalan rusak, yaitu kondisi dimana permukaan jalan tidak rata akibat adanya cekungan ke dalam yang memiliki kedalaman dan

⁴³ *Ibid*, hlm. 110

diameter yang tidak terpola, ini disebabkan sistem pelapisan yang kurang sempurna. Banyak jalan berlubang yang memiliki diameter serta kedalaman yang cukup besar, hal ini sangat berisiko menyebabkan kendaraan kehilangan keseimbangan ketika melewatinya, jika pengendara kurang terampil menguasai keadaan, sepeda motor dapat oleng dan terjatuh. Tingkat keparahan yang ditimbulkan akibat kecelakaan karena jalan berlubang cukup parah bergantung pada model kecelakaan dan lubang yang ada.

b. Jalan Rusak

Jalan rusak berbeda dengan jalan berlubang, jalan rusak yaitu kondisi dimana permukaan jalan tidak mulus yang disebabkan jalan belum diaspal, jalan yang terdapat bebatuan, kerikil atau material lain yang berada di permukaan jalan yang mengganggu ketika berkendara, dan jalan aspal yang sudah mengalami kerusakan. Jalan rusak menyebabkan pengendara sulit mengendarai, mengendalikan dan menyeimbangkan kendaraan.

c. Jalan Licin

Pada umumnya jalan yang basah atau licin disebabkan karena air hujan, namun ada juga yang disebabkan faktor lain seperti tumpahan oli kendaraan. Jalan yang basah atau licin sangat erat kaitannya dengan hujan. Jika ditelaah lebih mendalam kecelakaan yang disebabkan jalan yang basah/licin sebenarnya tidak berdiri sendiri, hal ini berhubungan dengan beberapa faktor penyebab lainnya

contohnya faktor pengendara dan kondisi kendaraan terutama performa ban. Ban yang permukaannya sudah halus dan tipis ketika bertemu dengan jalan yang licin tidak akan menimbulkan daya gesek antara ban dan jalan, sehingga berisiko tinggi terpeleset.

d. Jalanan Menikung

Jalan yang memiliki tikungan tajam adalah jalan yang memiliki kemiringan sudut belokan kurang dari atau lebih dari 180 derajat. Untuk melewati kondisi jalan tersebut dibutuhkan keterampilan dan teknik khusus dalam berkendara agar tidak hilangnya kendali pada kendaraan yang berakibat jatuh dan menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas. Jika kendaraan akan membelok sebaiknya mengurangi laju kendaraan agar dapat berhati-hati.

e. Hujan

Cuaca yang buruk seperti hujan mempengaruhi kelancaran berlalu lintas dan memicu terjadinya kecelakaan lalu lintas. Dalam kondisi hujan pandangan pengendara sangat terbatas, sehingga mudah sekali terjadi kesalahanantisipasi. Selain itu hujan mengakibatkan jalan menjadi basah dan licin. Hal lain yang dapat memicu terjadinya kecelakaan saat cuaca hujan adalah jika pengendara tidak hatihati. Hujan juga mempengaruhi kerja kendaraan seperti jarak pengereman menjadi lebih jauh, jalan menjadi lebih licin, dan jarak pandang menjadi lebih pendek karena lebatnya hujan.

Usaha meningkatkan keamanan lalu lintas di jalan terdapat 3 (tiga) bagian yang saling berhubungan dengan operasi lalu lintas, yakni: pengemudi, kendaraan, dan jalan raya. Penyebab kecelakaan yang terbesar disebabkan oleh faktor manusia (pengemudi), penyebab kecelakaan yang dilakukan akibat kendaraan terutama jalan raya (geometrik) sangatlah kecil pengaruhnya.⁴⁴

B. Implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Untuk Mencegah Terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas

Lalu lintas dan angkutan jalan merupakan hal yang penting dalam meningkatkan mobilitas sosial masyarakat, sehingga negara wajib mengaturnya sesuai dengan perkembangan zaman agar terjaganya hak-hak warga negara dalam kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan. Ketika kita masuk ke dalam sebuah komunitas yang bernama negara maka secara tidak langsung maupun langsung kita (individu sebagai warga negara) “menyerahkan” hak kita seluruhnya kepada negara kemudian dengan regulasinya menyalurkan/memberikan hak-hak itu kembali kepada kita bersamaan munculnya kewajiban kita terhadap negara.

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) merupakan hal yang sangat dekat dengan masyarakat, setiap waktu masyarakat terus bergulat dengan angkutan jalan dengan bermacam-macam kepentingan. Oleh karena itu di sini warga negara butuh agar hak-hak mereka dalam berlalu lintas dijamin dan

⁴⁴ Dadik Purnomo dan Jawade Hafidz, “Peran Sat Lantas Polres Rembang Dalam Menekan Angka Kecelakaan Lalu Lintas”, *Jurnal Daulat Hukum*, Vol. 1 No. 1, Maret 2018, hlm. 28

dilindungi oleh negara. Negara sebagai sebuah organisasi tertinggi dari masyarakat berkewajiban menjamin dan melindungi hak-hak warga negaranya di jalan.

Undang-undang mengenai lalu lintas dan angkutan jalan (LLAJ) terakhir kali diatur di Indonesia dengan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dengan semangat reformasi dan semangat perubahan.

Dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada Pasal 107 ayat (2):

”Pengemudi Sepeda motor wajib menyalakan lampu utama pada siang hari”

Implementasi yang terjadi di lapangan adalah masih adanya pengendara yang tidak menyalakan lampu depan dan mungkin karena adanya pembiaran dari petugas. Hukum dibuat memiliki beberapa fungsi yang salah satu fungsinya adalah *as a tool of social control* (hukum dibuat sebagai sarana atau alat untuk mengubah) masyarakat ke arah yang lebih baik, baik secara pribadi maupun dalam hidup masyarakat. Undang-undang tentang lalu lintas dan angkutan jalan harus dapat menjadi alat merekayasa masyarakat untuk berubah ke arah yang lebih baik, sehingga semakin tertib masyarakat Indonesia maka semakin besar peluang untuk maju. Lalu lintas dan angkutan jalan yang tertib adalah wajah bangsa kita. Sampai kapan kita terus membenarkan kebiasaan atau membiasakan yang benar.

Seluruh aturan hukum, termasuk Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ini dibuat bukan untuk merepotkan masyarakat, tetapi dalam upaya melindungi masyarakat dalam menjamin dan melindungi hak warga negara selama berda di jalan. Pemerintah dan masyarakat seharusnya peka terhadap hal ini, jangan setiap hari kita mengingkari Undangundang yang telah dibuat walaupun itu hanya masalah biasa, tetapi harus ada keseriusan dari kita mengenai hal ini. Karena lalu lintas dan angkutan jalan (LLAJ) mengangkut hajat hidup orang banyak, keselamatan warga negara dan hal lain yang memang harus dilindungi dan dijamin untuk kepentingan bersama.⁴⁵

Berbeda dengan undang-undang sebelumnya, Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 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 dijelaskan bahwa tujuan yang hendak dicapai oleh Undang-Undang ini adalah terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan modal 35 angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa, terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa, dan terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

⁴⁵ Hasil Wawancara dengan Briptu Arif P, S.H., anggota Laka Lantas Polrestabes Seamrang, di Polres Semarang Barat pada tanggal 04 November 2021

Peraturan berkendara dan tata tertib lalu lintas diterapkan di seluruh negara di dunia. Peraturan antara negara yang satu tentu saja berbeda dengan negara lainnya. Di Indonesia sendiri, setiap pengendara dituntut untuk mematuhi rambu-rambu lalu lintas. Selain itu, pengendara juga harus memakai pengaman, seperti, helm bagi pengendara sepeda motor dan sabuk pengaman bagi pengemudi mobil.

Lalu lintas terjadi di jalan raya melibatkan baik kendaraan bermotor maupun tidak kendaraan bermotor yang mengakibatkan adanya kerugian, luka ringan, luka berat atau bahkan menyebabkan matinya orang lain. Kecelakaan di Semarang masih sering terjadi. Mangkang, perbatasan kendal, banyumanik. Kebanyakan kecelakaan sering terjadi di jalur Demak.⁴⁶

Tingginya angka kecelakaan di Indonesia disebabkan karena pengemudi tidak hati-hati saat berkendara. Mereka juga kerap kali tidak memakai pengaman dan melanggar lampu lalu lintas. Tidak jarang juga pengemudi tidak melengkapi surat-surat yang seharusnya ia bawa saat mengemudi. Sehingga mereka dikenakan denda sesuai dengan pasal yang terdapat dalam Undang-undang yang berlaku.

Di Indonesia sudah jelas diatur tata tertib dalam berkendara di jalanan untuk mencegah terjadinya kecelakaan. Berikut ini tata tertib lalu lintas yang perlu diperhatikan dan dipatuhi oleh masyarakat dalam berlalu lintas:⁴⁷

⁴⁶ Hasil Wawancara dengan Briptu Arif P, S.H., anggota Laka Lantas Polrestabes Semarang, di Polres Semarang Barat pada tanggal 04 November 2021

⁴⁷ Hasil Wawancara dengan Briptu Arif P, S.H., anggota Laka Lantas Polrestabes Semarang, di Polres Semarang Barat pada tanggal 04 November 2021

1. Memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) dan Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK)

SIM merupakan hal wajib ketika seseorang ingin mengemudi. Jika SIM tidak ada, maka seseorang belum sah dikatakan sebagai pengemudi. Hal ini berlaku bagi semua pengendara, baik roda dua maupun roda empat.

STNK ini sangat penting sebagai bukti sah siapa yang memiliki kendaraan tersebut. Bagi yang ingin bepergian, selalu untuk membawa STNK.

2. Mematuhi rambu lalu lintas

Pelanggaran rambu lalu lintas ini adalah kesalahan yang paling sering terjadi di jalan raya, apalagi di Indonesia. Banyak masyarakat ingin cepat-cepat sampai di tempat tujuan sehingga tidak memperhatikan lampu lalu lintas. Bagi pengemudi roda dua atau roda empat, selalu perhatikan tanda-tanda rambu lalu lintas. Selain untuk menghindari denda dan pidana penjara, juga dapat selamat dari yang namanya kecelakaan.

3. Berkendara tidak melebihi batas kecepatan

Baik mobil maupun sepeda motor, keduanya memiliki batasan kecepatan maksimal.

4. Memakai pengaman

Pengaman bagi pengemudi roda dua adalah helm dan sabuk pengaman bagi pengemudi roda empat. Ketentuan ini tidak hanya bagi pengemudi, namun juga bagi penumpang.

5. Memenuhi persyaratan teknis

Persyaratan teknis kendaraan roda empat tentu saja berbeda dengan roda dua. Untuk roda empat, kelengkapannya meliputi: kaca spion, lampu utama, klakson, lampu rem, lampu mundur, bumper, dan kaca depan. Untuk kendaraan roda dua, kelengkapannya berupa: lampu utama, lampu rem, klakson, knalpot bawaan sepeda motor, kaca spion, dan pengukur kecepatan.

Selain itu juga, bentuk penertiban yang dilakukan oleh kepolisian lalu lintas yang sesuai dengan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah dengan adanya prosedur pelaksanaan razia kendaraan bermotor di setiap jalan raya yang dilalui oleh pengendara. Pada dasarnya pemeriksaan (razia) yang dilakukan pada siang hari maupun malam hari memiliki prosedur yang sama, hanya terdapat sedikit perbedaan, yakni dalam hal pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan dilakukan pada malam hari, petugas wajib:⁴⁸

- 1) menempatkan tanda yang menunjukkan adanya pemeriksaan;
- 2) memasang lampu isyarat bercahaya kuning; dan
- 3) memakai rompi yang memantulkan cahaya.

⁴⁸ Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Tindakan penertiban adalah wujud dari proses pengawasan yang dilakukan, penertiban dilakukan disaat terjadinya pelanggaran terhadap peraturan yang sudah dibuat. Untuk menciptakan ketertiban dalam berlalu lintas melalui proses yang panjang pula, dimulai dari sosialisasi peraturan, sampai kepada penerapan sanksi teguran ataupun denda tilang. Langkah penertiban harus segera diambil ketika peraturan yang sudah diberlakukan tersebut dilanggar oleh pengguna kendaraan bermotor dalam kegiatan berlalu lintas. Untuk itu tindakan penertiban masuk kedalam teori pengawasan represif. Artinya penertiban dilakukan setelah suatu pengawasan secara preventif dilakukan. Sesuai dengan Undang-undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan, dan Standar Operasional Prosedur (SOP) yang dimiliki oleh Satlantas Polres Semarang Barat penertiban dilakukan dengan teguran dan sanksi tilang.

Usaha dalam implementasi UU LLAJ sebagai upaya pencegahan terjadinya kecelakaan lalu lintas, maka pihak Kepolisian melakukan upaya pencegahan dengan melakukan sosialisasi UU LLAJ dan penegak UU, mereka yang melakukan pelanggaran lalu lintas diberikan sanksi solusi dengan UU yang berlaku.⁴⁹

1. Komunikasi

Untuk dapat memperoleh hasil dengan baik diperlukan komunikasi yang baik. Ada 3 (Tiga) aspek yang mempengaruhi

⁴⁹ Hasil Wawancara dengan Briptu Arif P, S.H., anggota Laka Lantas Polrestabes Semarang, di Polres Semarang Barat pada tanggal 04 November 2021

komunikasi kebijakan. Ketiga aspek tersebut antara lain adalah transmisi, kejelasan (*clarity*), dan konsistensi.⁵⁰

a. Transmisi

Penyaluran komunikasi yang baik akan dapat menghasilkan suatu implementasi yang baik pula. Seringkali yang terjadi dalam penyaluran komunikasi adalah adanya salah pengertian (mis komunikasi), hal tersebut disebabkan karena komunikasi telah melalui beberapa tingkatan birokrasi, sehingga apa yang diharapkan terdistorsi ditengah jalan. Implementasi Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 akan efektif apabila kebijakan tersebut juga ditunjang dengan komunikasi yang baik, tidak hanya kepada implementor kebijakan tetapi juga kepada target group kebijakan yang dalam hal ini adalah masyarakat pengguna jalan yang ada di Kota Semarang. Terkait dengan pelaksanaan komunikasi Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 kepada implementor kebijakan, dari hasil wawancara penulis diperoleh keterangan bahwa, Kepolisian Republik Indonesia (POLRI) dalam hal ini Satlantas Polres Semarang Barat sesuai dengan tugas dan tanggungjawab yang dituangkan dalam UU Nomor 22 tahun 2009 telah melaksanakan sosialisasi kepada para

⁵⁰ Didik Darman Putra, dkk, "Implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kota Pontianak", *Jurnal Tesis PMS-UNTAN-PSIAN-2013*, 2013, hlm. 7

jajaran petugas satlantas, tentu saja dalam hal ini bagaimana petugas melaksanakan tugas yang diamanatkan dalam undang-undang tersebut.⁵¹

Keterangan informan ini menunjukkan bahwa, UU Nomor 22 tahun 2009 telah disosialisasikan kepada para implementor kebijakan yang ada di lingkup Kota Semarang. Namun demikian efektivitas komunikasi kebijakan kepada para implementor tersebut akan tercermin dari pelaksanaan di lapangan. Petugas di lapangan sudah cukup baik dalam menerapkan berbagai ketentuan dalam UU Nomor 22 tahun 2009. Seperti dalam hal pembuatan SIM telah dilakukan mekanisme yang lebih ketat melalui ujian teori dan praktek, sementara penegakan hukum bagi para pengemudi yang melanggar akan dikenakan sanksi sesuai dengan aturan yang berlaku. Dalam hal meningkatkan kesadaran berlalu lintas juga telah dilakukan sosialisasi dan pendidikan kepada masyarakat di Kota Semarang.

Berdasarkan keterangan ini menunjukkan bahwa, komunikasi kepada para implementor sudah berjalan dengan efektif, hal ini ditunjukkan dengan kemampuan aparat di lapangan dalam menerapkan berbagai ketentuan yang

⁵¹ Hasil Wawancara dengan Briptu Arif P, S.H., anggota Laka Lantas Polrestabes Semarang, di Polres Semarang Barat pada tanggal 04 November 2021

tertuang dalam UU tersebut. Sebagai implementor kebijakan adalah suatu kewajiban untuk dapat melaksanakan kebijakan sesuai dengan isi yang ditetapkan, sehingga tujuan kebijakan tersebut dapat tercapai dengan baik. UU Nomor 22 tahun 2009 telah ditransmisikan dengan baik kepada petugas baik di kepolisian maupun Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informasi Kota Semarang.

Mengenai pelaksanaan sosialisasi UU nomor 22 tahun 2009, ada beberapa point yang harus di sosialisasikan langsung kepada masyarakat. Antara lain yaitu registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi, pendidikan berlalu lintas, manajemen dan rekayasa lalu lintas, serta penegakan hukum lalu lintas dan angkutan jalan. Aturan tersebut perlu disosialisasikan karena bersentuhan langsung dengan masyarakat pengguna jalan/pengemudi. Berkenaan dengan sosialisasi kepada masyarakat diperoleh keterangan bahwa, sejak di terapkan pada tahun 2010, satpol lintas Polres Semarang Barat beserta jajarannya bekerjasama dengan instansi terkait melakukan sosialisasi UU Nomor 22 tahun 2009 kepada masyarakat Kota Semarang. Adapun sosialisasi tersebut lebih banyak menekankan mengenai ketentuan tata tertib berlalu lintas kepada masyarakat, seperti misalnya penggunaan helm standar untuk pengendara roda

dua, penggunaan lajur kiri, menghidupkan lampu utama pada siang hari, dan atribut lainnya. Sosialisasi mengenai tertib berlalu lintas kepada masyarakat Kota Semarang dilakukan baik melalui penyuluhan maupun media massa. Penyuluhan misalnya dilakukan pada saat pembuatan SIM yang dilakukan melalui ujian praktek maupun teori; tiap pagi aparat melakukan pemantauan sambil memberikan penyuluhan kepada pengendara; selain itu juga bekerjasama dengan club-club motor mengkampanyekan safety reading. Sementara untuk sosialisasi melalui media massa dilakukan dengan memasang spanduk, maupun iklan layanan di tiap sudut jalan.⁵²

Keterangan ini menunjukkan bahwa, implementor kebijakan dalam hal ini kepolisian telah melaksanakan sosialisasi dengan menyalurkan informasi kepada petugas pelaksana dan kepada masyarakat Kota Semarang perihal tertib berlalu lintas sebagaimana diamatkan dalam UU Nomor 22 tahun 2009. Kegiatan sosialisasi ini sangat penting dilakukan, mengingat saat ini masih banyak masyarakat yang belum paham dengan berkendara secara tertib baik perilaku maupun kelengkapan atribut berkendara. Sehingga

⁵² Hasil Wawancara dengan Briptu Arif P, S.H., anggota Laka Lantas Polrestabes Semarang, di Polres Semarang Barat pada tanggal 04 November 2021

tidak mengherankan apabila sosialisasi tersebut gencar dilaksanakan oleh aparat kepolisian. Sosialisasi yang efektif tentu akan meningkatkan kesadaran masyarakat dalam berlalu lintas, yang akan tampak dari keteraturan berkendara di jalan.

b. Kejelasan (*clarity*)

Mengenai kejelasan tentang UU nomor 22 tahun 2009 diperoleh keterangan bahwa, UU Nomor 22 tahun 2009 sudah cukup jelas dan dapat dipahami oleh petugas, hanya saja untuk melaksanakan ketentuan dalam UU tersebut juga dibutuhkan dukungan dari berbagai pihak baik, instansi terkait maupun masyarakat. Hal ini menunjukkan bahwa, petugas di lapangan sudah memahami pelaksanaan UU Nomor 22 tahun 2009, karena sudah cukup jelas dan dapat dilaksanakan. Terkait dengan pemahaman berkendara masyarakat Kota Semarang diperoleh keterangan bahwa, masih banyak masyarakat yang belum paham tentang tertib berlalu lintas, walaupun paham ada juga yang sengaja tidak mau tau aturan, seperti misalnya menyalakan lampu utama pada siang hari untuk kendaraan bermotor roda dua masih banyak yang belum melaksanakannya. Berdasarkan hasil pengamatan penulis di lapangan diketahui masih banyak terjadi pelanggaran lalu lintas di arah Semarang-Demak.

Banyak pengendara yang berhenti sesuka hati, ngebut di jalanan, dll.⁵³

Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, bahwa pengaturan tata cara tertib berlalu lintas diantaranya meliputi ketertiban dan keselamatan, penggunaan lampu utama, jalur atau lajur lalu lintas, belokan atau simpangan, kecepatan, berhenti, parkir dan kendaraan tidak bermotor. Kecelakaan lalu lintas bisa juga disebabkan terjadinya pelanggaran lalu lintas oleh pengguna jalan seperti tidak mentaati rambu-rambu lalu lintas, tidak safety riding (helm atau sabuk pengaman) ketika berlalu lintas, menggunakan kecepatan yang terlalu berlebihan dalam berkendara, dan lain sebagainya. Sementara itu upaya yang dilakukan oleh pihak-pihak yang terkait dalam rangka mewujudkan kepatuhan hukum masyarakat terhadap undang-undang lalu lintas belum menunjukkan kesungguhan yang berarti hal ini terlihat dari lemahnya langkah-langkah sosialisasi undang-undang lalu lintas tidak dilaksanakan dengan sebaik-baiknya. Di samping itu dalam proses ini penyelenggaraan penegakan hukum dibidang lalu lintas, ditemukan bahwa masing-masing

⁵³ Hasil Wawancara dengan Briptu Arif P, S.H., anggota Laka Lantas Polrestabes Semarang, di Polres Semarang Barat pada tanggal 04 November 2021

aparatus penegak hukum lalu lintas belum bekerja secara profesional.

Keberhasilan implementasi UU Nomor 22 tahun 2009 akan berhasil dan hanya akan berhasil manakala diikuti responsivitas dari masyarakat Kota Semarang selaku target kebijakan. Mengacu pada konsep *Encouragement* yang bisa diartikan desakan/pengobar semangat. Bahwa untuk mewujudkan kamseltibcar Lantas juga dipengaruhi oleh faktor individu setiap pemakai jalan, dimana Kecerdasan Intelektual individu / kemampuan memotivasi dalam diri guna menumbuhkan kesadaran dalam dirinya untuk beretika dalam berlalu lintas dengan benar sangat dibutuhkan untuk mewujudkan hal tersebut.

c. Konsistensi

Mengenai konsistensi dalam pelaksanaan UU Nomor 22 tahun 2009, tersebut dapat tercermin dari adanya keputusan-keputusan yang dikeluarkan sebagai pendukung atau petunjuk teknis. Seperti misalnya keputusan dan peraturan Kapolri. Diperoleh keterangan bahwa, sejauh ini tidak ada aturan-aturan yang terdapat dalam UU Nomor 22 tahun 2009 yang membingungkan petugas dalam melaksanakan ketentuan Undang-Undang tersebut. Keterangan informan ini menunjukkan bahwa, UU Nomor 22 tahun 2009 sudah

dikomunikasikan secara konsisten kepada para implementor, sehingga petugas tidak mengalami kesulitan dalam melaksanakan penertiban berlalu lintas kepada masyarakat pengguna jalan di Kota Semarang. Hanya saja dimata masyarakat ada beberapa ketentuan yang selama ini kurang konsisten dilaksanakan oleh implementor kebijakan, seperti misalnya sosialisasi jalur kiri bagi pengendara sepeda motor. Jika dilihat dilapangan, menunjukkan bahwa terkadang dilakukan penertiban dengan memasang rambu-rambu tetapi pada kesempatan lainnya terkadang tidak dilaksanakan, sehingga menimbulkan kebingungan di masyarakat.

2. Sumber Daya

a. Sumber Daya Manusia

Berkenaan dengan dukungan sumber daya manusia dalam mengimplementasikan UU Nomor 22 tahun 2009 melalui kegiatan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi, pendidikan berlalu lintas, manajemen dan rekayasa lalu lintas, serta penegakan hukum lalu lintas dan angkutan jalan di Kota Semarang, khususnya dari personil satlantas belum sesuai dengan kebutuhan. Diperoleh keterangan bahwa, dari segi kemampuan, petugas yang ada saat ini sudah cukup baik dalam melaksanakan tugas terutama dalam melaksanakan penegakan hukum lalu

lintas, termasuk dalam melaksanakan rekayasa lalu lintas, dimana beberapa rekayasa yang dilakukan di jalan-jalan Kota Semarang sudah mampu mengurai kemacetan pada jam-jam tertentu. Hanya saja untuk segi jumlah harus diakui memang masih kurang sebanding dengan kebutuhan, Polres masih mengalami kekurangan personil lintas untuk melaksanakan penegakan hukum dan tertib lalu lintas.

Hasil pengamatan menunjukkan bahwa pada saat jam-jam tertentu terkadang tidak tersedia personil lintas yang berada di titik-titik rawan kemacetan. Hal ini menjadi indikasi bahwa petugas yang ada masih belum mendukung untuk mengimplementasikan kebijakan tersebut. Sementara itu dari informasi masyarakat menunjukkan bahwa kualitas sumber daya Polantas yang belum sepenuhnya dapat memberikan keteladanan kepada pengguna jalan, perlakuan petugas terhadap pelanggar lalu lintas masih terkesan pilih kasih, sikap arogansi/sok kuasa yang masih sering ditampilkan oleh petugas di lapangan, sistem pendataan di bidang lalu lintas yang kurang baik, perolehan Surat Ijin Mengemudi (SIM) yang diterbitkan oleh Polri belum memberi jaminan akan kualitas pemegang SIM. Keterangan ini menunjukkan bahwa, dari aspek sumber daya manusia, implementasi UU Nomor 22 tahun 2009 belum didukung

dengan sumber daya manusia yang memadai terutama dari segi jumlah personil. Sehingga belum semua kegiatan yang dalam UU tersebut dapat dilaksanakan dengan efektif. Semakin kompleks dan rumitnya masalah lalu lintas dan angkutan di Kota Semarang harus diimbangi dengan jumlah aparat yang sesuai kebutuhan.⁵⁴

b. Sarana dan Prasarana

Terkait dengan prasarana lalu lintas yang tersedia di Kota Semarang, dari hasil wawancara diperoleh bahwa, jumlah prasarana lalu lintas yang terdapat di Kota Semarang memang masing kurang memadai. Seperti rambu-rambu lalu lintas, di beberapa sudut jalan ada yang kondisinya sudah tidak memadai karena pengaruh cuaca dan diganggu oleh orang tidak bertanggungjawab. Kendati demikian Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informasi berkerja sama dengan instansi terkait terus berupaya untuk melakukan pembenahan dengan menambah jumlah rambu lalu lintas. Sementara menyangkut fasilitas pendukung diketahui bahwa, fasilitas pendukung yang merupakan penyebab terjadinya kesemrautan di Kota Semarang adalah tidak terdapatnya parkir di badan jalan. Hampir di tiap-tiap pusat

⁵⁴ Hasil Wawancara dengan Briptu Arif P, S.H., anggota Laka Lantas Polrestabes Semarang, di Polres Semarang Barat pada tanggal 04 November 2021

perekonomian seperti di Pandanaran sering terjadi kemacetan karena ruas jalan yang sudah sempit masih digunakan untuk lahan parkir, sehingga sering terjadi kemacetan di jalan-jalan tersebut. Kondisi ini diperparah dengan perilaku masyarakat yang sering parkir sembarangan walaupun sudah dipasang rambu dilarang parkir. Berdasarkan keterangan ini menunjukkan bahwa, prasarana pendukung bagi terciptanya tertib lalu-lintas di Kota Semarang masih belum memadai. Kondisi yang sama juga tercermin dari hasil pengamatan penulis di beberapa ruas jalan di Kota Semarang. Dimana ada beberapa perempatan jalan yang kondisi lampu merahnya (*traffic lightnya*) tidak berfungsi dengan baik. Tidak hanya menyangkut *traffic light*, fasilitas pejalan kaki di beberapa jalan tidak tersedia karena kebijakan pelebaran jalan terpaksa harus mengorbankan fasilitas bagi pejalan kaki. Kondisi ini tentu akan mengganggu kelancaran lalu lintas serta keamanan dan keselamatan pengguna jalan dan pejalan kaki. Prasarana lain yang juga sangat vital adalah tersedianya tempat penyeberang bagi pejalan kaki.

BAB IV

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Faktor-faktor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas yaitu faktor manusia, factor kendaraan, dan factor lingkungan/jalan. Faktor manusia yang mempengaruhi terjadinya kecelakaan lalu lintas yaitu: jenis kelamin, usia, pendidikan, dan kepemilikan SIM. Faktor kendaraan dengan masalah keselamatan lalu lintas dapat dibahas dari dua lingkup: keselamatan primer (*primary safety*) atau keselamatan aktif (*active safety*) dan keselamatan sekunder (*secondary safety*) atau keselamatan pasif (*passive safety*). Keselamatan primer ditekankan pada upaya pencegahan kecelakaan lalu lintas, sedangkan keselamatan sekunder ditekankan pada upaya untuk pencegahan timbulnya korban akibat kecelakaan lalu lintas (*crashworthiness*) itu sendiri. Hubungan faktor lingkungan fisik dengan kejadian kecelakaan lalu lintas disebabkan karena beberapa hal yaitu: jalan berlubang, jalan rusak, jalan licin, jalanan menikung, dan hujan.
2. Implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 untuk mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas dengan melakukan sosialisasi UU LLAJ dan penegak Undang-Undang. Usaha dalam implementasi UU LLAJ sebagai upaya pencegahan terjadinya kecelakaan lalu lintas, maka pihak Kepolisian melakukan upaya pencegahan melalui komunikasi dan peningkatan sumber daya. Komunikasi terbagi menjadi 3 (Tiga) aspek yang mempengaruhi komunikasi kebijakan. Ketiga aspek tersebut antara

lain adalah transmisi, kejelasan (*clarity*), dan konsistensi. Sedangkan peningkatan sumber daya dilakukan melalui sumber daya manusia, sarana dan prasarana.

B. Saran

1. Pihak Kepolisian lebih sering lagi melakukan sosialisasi mengenai aturan dan tata tertib dalam berlalu lintas khususnya pada kalangan remaja atau di sekolah-sekolah.
2. Pihak Masyarakat seharusnya lebih paham dan patuh terhadap tata tertib lalu lintas sebagai usaha meminimalisir terjadinya kecelakaan saat berkendara.



DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Andi Hamzah, 2008, *Asas-Asas Hukum Pidana (Edisi Revisi)*, Jakarta: Rineka Cipta.
- Bambang Poernomo, 2002. *Dalam Asas-Asas Hukum Pidana*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- F.D.Hobbs, *Traffic Planning and Engineering*, Second edition 1979), edisi Indonesia, terjemahan Suprpto T.M. dan Waldijono, *Perencanaan dan Teknik Lalu Lintas*, Edisi kedua, Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 1995.
- Hilman Hadi Kusuma, *Metode Pembuatan Kertas Kerja atau Skripsi Ilmu Hukum*, Bandung: CV. Mandar Maju
- Lamintang, 2011, *Dasar-Dasar Hukum Pidana Indonesia*, Bandung: Citra Aditya Bakti.
- M. Lathoif Ghazali, dkk, 2014, *Fiqh Lalu Lintas, Tuntunan Islam dalam Berkendara Secara Aman*, Surabaya: UIN Sunan Ampel Press.
- Mr. J. M. Van Bemmelen, *Hukum Pidana I*, Bandung: Bina Cipta, 1987.
- Ronny Hanijipto Soemitro, 1995, *Metodologi Penelitian Hukum dan Jurimetri*, Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Samidjo, 1985, *Ringkasan Dan Tanya Jawab Hukum Pidana*, Bandung: CV Armico.
- Solichin Abdul Wahab, 2012, *Analisis Kebijakan Dari Formulasi Ke Penyusunan Model-Model Implementasi Kebijakan Publik*, Jakarta: Bumi Aksara.
- Teguh Prasetyo, 2010, *Hukum Pidana*, Jakarta: PT.Raja Grafindo.
- Warpani, 2002, *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Bandung: Penerbit ITB.
- Wirjono Prodjodikoro, 2003. *Asas-asas Hukum Pidana*. Bandung: Refika Aditama.

Peraturan Perundang-Undangan

- Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Kitab Undang-Undang Hukum Pidana.

Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Jurnal/Artikel Ilmiah

Dadik Purnomo dan Jawade Hafidz, “Peran Sat Lantas Polres Rembang Dalam Menekan Angka Kecelakaan Lalu Lintas”, *Jurnal Daulat Hukum*, Vol. 1 No. 1, Maret 2018.

Didik Darman Putra, dkk, “Implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kota Pontianak”, *Jurnal Tesis PMS-UNTAN-PSIAN-2013*, 2013.

Iwan Kurniawan, dkk, “Implementasi UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan”, *Jurnal Administrasi Publik*.

Marsaid, dkk, 2013, “Faktor Yang Berhubungan Dengan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas Pada Pengendara Sepeda Motor Di Wilayah Polres Kabupaten Malang”, *Jurnal Ilmu Keperawatan*, Vol. 1 No. 2.

Meta Suryani dan Anis Mashdurohatun, “Penegakan Hukum Terhadap Eksistensi Becak Bermotor Umum (BENTOR) Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan”, *Jurnal Pembaharuan Hukum*, Vol. III No. 1, Januari-April 2016

Nurhasan Ismail, “Efektivitas Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Meminimalisir Fatalitas Kecelakaan Lalu Lintas”, *Journal of Indonesia Road Safety*, Vol. 1 No. 1, April 2018.

Sabar Supriyono, “Implementasi Traffic Accident Analysis Guna Menanggulangi Kecelakaan Lalu Lintas”, *Tesis*, Universitas Diponegoro, 2010.

Internet

http://accounting-media.blogspot.com/2014/06/bahan_hukum-primer-dan-bahan_hukum-sekunder.html

<https://raharja.ac.id/2020/11/14/analisis/>

https://www.bphn.go.id/data/documents/dispub_partisipasi_publik_20160728_min_usihen

<http://www.anneahira.com/kecelakaan-lalu-lintas.html>

<http://www.majalahpendidikan.com/2011/10/pengertian-dan-klasifikasi-kecelakaan.html>





SURAT KETERANGAN

Nomor : Sket/ 21 /XI/YAN.2.4./2021/Lantas

Yang bertandatangan di bawah ini Pejabat KESATUAN LALU LINTAS KEPOLISIAN RESOR KOTA BESAR SEMARANG :

1. Nama : SIGIT, S.I.K., M.H.
2. Pangkat / Nrp : AJUN KOMISARIS BESAR POLISI / 77061168
3. Jabatan : KASATLANTAS
4. Kesatuan : POLRESTABES SEMARANG

Menerangkan dengan sesungguhnya bahwa yang bersangkutan di bawah ini :

1. Nama : VERA EVANTIANA SUKMA WARDANI
2. NIM : 30301800375
3. Program Studi : S1 ILMU HUKUM
4. Universitas : UNIVERSITAS ISLAM SULTAN AGUNG SEMARANG

Yang bersangkutan benar - benar telah selesai dalam melaksanakan kegiatan Penelitian / Wawancara Mahasiswa Universitas Islam Sultan Agung Semarang pada hari Kamis tanggal 4 November 2021 di Satlantas Polrestabes Semarang dengan mengambil judul :

**" ANALISIS HUKUM IMPLEMENTASI UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009
UNTUK MENCEGAH TERJADINYA KECELAKAAN LALU LINTAS "**

Demikian Surat Keterangan ini dibuat guna memenuhi persyaratan Penyusunan Skripsi dan dapat digunakan sesuai peruntukannya.

Semarang, 15 November 2021

a.n. KEPALA KEPOLISIAN RESOR KOTA BESAR SEMARANG
KASATLANTAS



SIGIT, S.I.K., M.H.

AJUN KOMISARIS BESAR POLISI NRP 77061168