

**EFEKTIVITAS KEBIJAKAN PEMAKAIAN HELM
PENGAMAN DALAM MENEKAN ANGKA KECELAKAAN
LALU LINTAS (STUDI DI SATLANTAS POLRESTABES
SEMARANG)**

TESIS



Oleh:

REYHAN BRILIANTO

NIM : 20302400250

Konsentrasi : Hukum Pidana

**PROGRAM MAGISTER (S2) ILMU HUKUM
UNIVERSITAS ISLAM SULTAN AGUNG
SEMARANG
2025**

**EFEKTIVITAS KEBIJAKAN PEMAKAIAN HELM
PENGAMAN DALAM MENEKAN ANGKA KECELAKAAN
LALU LINTAS (STUDI DI SATLANTAS POLRESTABES
SEMARANG)**

TESIS

**Diajukan untuk penyusunan Tesis
Program Studi Ilmu Hukum**

Oleh:

REYHAN BRILIANTO

NIM : 20302400250

Konsentrasi : Hukum Pidana

**PROGRAM MAGISTER (S2) ILMU HUKUM
UNIVERSITAS ISLAM SULTAN AGUNG
SEMARANG
2025**

**EFEKTIVITAS KEBIJAKAN PEMAKAIAN HELM
PENGAMAN DALAM MENEKAN ANGKA KECELAKAAN
LALU LINTAS (STUDI DI SATLANTAS POLRESTABES
SEMARANG)**

Diajukan Untuk Penyusunan Tesis

Program Magister Hukum

Oleh:

Nama : **REYHAN BRILIAN TO**

NIM : 20302400250

Program Studi : Magister (S2) Ilmu Hukum (M.H.)

Disetujui oleh:

Pembimbing I

Tanggal,


Dr. H. D. Djunaedi, SH, Sp.N
NIDN 8897823420

Dekan
Fakultas Hukum
UNISSULA


Dr. Jawade Hafidz, S.H., M.H.
NIDN. 06-2004-6701

**EFEKTIVITAS KEBIJAKAN PEMAKAIAN HELM
PENGAMAN DALAM MENEKAN ANGKA KECELAKAAN
LALU LINTAS (STUDI DI SATLANTAS POLRESTABES
SEMARANG)**

Telah Dipertahankan di Depan Dewan Penguji
Pada Tanggal 22 Mei 2025
Dan dinyatakan **LULUS**

Tim Penguji
Ketua,
Tanggal,


Dr. Andri Winjaya Laksana, S.H., M.H.
NIDN. 06-2005-8302

Anggota

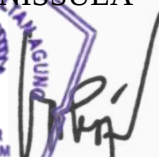
Anggota,


Dr. H. D. Djunaedi, SH, Sp.N
NIDN 8897823420


Dr. Ratih Mega Puspasari, S.H., M.Kn.
NIDN. 06-2410-8504

Mengetahui

Dekan
Fakultas Hukum
UNISSULA


Dr. H. Jawade Hafidz, S.H., M.H.
NIDN: 06-2004-6701

SURAT PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : REYHAN BRILIANTO
NIM : 20302400250

Dengan ini saya nyatakan bahwa Karya Tulis Ilmiah yang berjudul:

EFEKTIVITAS KEBIJAKAN PEMAKAIAN HELM PENGAMAN DALAM MENEKAN ANGKA KECELAKAAN LALU LINTAS (STUDI DI SATLANTAS POLRESTABES SEMARANG)

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

Semarang, 22 Mei 2025
Yang Membuat Pernyataan.


(REYHAN BRILIANTO)



PERNYATAAN PERSETUJUAN UNGGAH KARYA ILMIAH

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama	: REYHAN BRILIANTO
NIM	: 20302400250
Program Studi	: Magister Ilmu Hukum
Fakultas	: Hukum

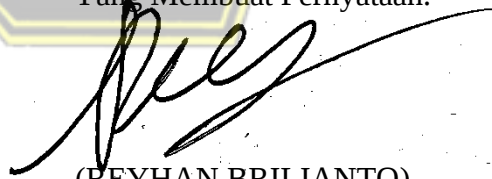
Dengan ini menyerahkan karya ilmiah berupa ~~Tugas Akhir/Skripsi/Tesis/Disertasi*~~ dengan judul:

EFEKTIVITAS KEBIJAKAN PEMAKAIAN HELM PENGAMAN DALAM MENEKAN ANGKA KECELAKAAN LALU LINTAS (STUDI DI SATLANTAS POLRESTABES SEMARANG)

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, 22 Mei 2025
Yang Membuat Pernyataan.



(REYHAN BRILIANTO)

*Coret yang tidak perlu

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Keselamatan lalu lintas merupakan isu global yang hingga kini terus menjadi perhatian serius di berbagai negara, termasuk Indonesia. Tingginya tingkat mobilitas masyarakat modern, terutama di daerah perkotaan, menciptakan tantangan besar dalam menjaga ketertiban dan keselamatan di jalan raya.¹ Jalan raya, sebagai ruang publik, memegang peranan vital dalam mendukung aktivitas sosial-ekonomi masyarakat. Namun, penggunaannya yang tidak teratur sering kali mengakibatkan berbagai pelanggaran yang berujung pada kecelakaan lalu lintas.

Di Indonesia, sepeda motor menjadi moda transportasi utama yang banyak digunakan karena sifatnya yang ekonomis dan efisien. Data menunjukkan bahwa mayoritas kendaraan yang berlalu lintas di jalan raya adalah sepeda motor. Kendati demikian, tingginya jumlah kendaraan roda dua ini juga menjadi salah satu faktor dominan penyumbang kecelakaan. Kecelakaan yang melibatkan sepeda motor tidak hanya menimbulkan kerugian material tetapi juga korban jiwa yang signifikan.² Hal ini menjadikan keselamatan pengguna sepeda motor sebagai prioritas utama dalam

¹ Syahriwal, Pery Rehendra Sucipta, dan Irwandi Syahputra, “Peran Polisi Satuan Lalu Lintas dalam Penanganan Kecelakaan Lalu Lintas yang Melibatkan Anak di Wilayah Hukum Kepolisian Resor Tanjungpinang” (Universitas Maritim Raja Ali Haji Tanjungpinang, 2022), <http://repositori.umrah.ac.id/3785/>.

² Utami Saha Nabla, Mahzaniar Mahzaniar, dan M. Ridwan Lubis, “Perlindungan Hukum Terhadap Korban Kecelakaan Lalu Lintas Di Jalan Raya Perspektif Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009,” *Kalam Keadilan* 10, no. 1 (2022): 255–71.

pengelolaan lalu lintas.

Salah satu perlengkapan utama yang wajib digunakan oleh pengendara sepeda motor adalah helm pengaman. Helm dirancang untuk melindungi kepala dari benturan keras yang sering menjadi penyebab utama cedera fatal dalam kecelakaan lalu lintas. Cedera kepala merupakan salah satu jenis cedera paling berbahaya dalam kecelakaan kendaraan bermotor, karena dapat mengakibatkan dampak serius seperti trauma otak, kecacatan permanen, hingga kematian.³ Oleh karena itu, penggunaan helm yang memenuhi standar keselamatan menjadi langkah preventif yang sangat penting dalam upaya menekan angka fatalitas kecelakaan lalu lintas.

Pemerintah Indonesia telah mengatur kewajiban penggunaan helm melalui Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Ketentuan mengenai penggunaan helm tercantum dalam Pasal 106 ayat (8) yang menyatakan bahwa:

"Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor dan Penumpang Sepeda Motor wajib mengenakan helm yang memenuhi standar nasional Indonesia."

Ketentuan ini tidak hanya berlaku bagi pengendara sepeda motor, tetapi juga bagi penumpangnya, sehingga setiap individu yang menggunakan kendaraan roda dua diwajibkan untuk menggunakan helm dengan Standar Nasional Indonesia (SNI). Hal ini bertujuan untuk memastikan bahwa helm yang digunakan memiliki kualitas yang telah teruji dan mampu memberikan

³ Nursanthy, Aji Titin Roswitha, dan Maria Ana Liwa, "Tinjauan Yuridis Terhadap Peran Polisi Lalu Lintas Dalam Pelaksanaan Alternative Dispute Resolution (ADR) Terhadap Penyelesaian Kasus Kecelakaan Di Wilayah Kabupaten Kutai Kartanegara," *Collegium Studiosum Journal* 4, no. 1 (2021): 28–36.

perlindungan optimal dalam situasi kecelakaan.

Untuk menegakkan aturan ini, pemerintah juga telah menetapkan sanksi bagi pelanggar. Sanksi tersebut diatur dalam Pasal 291 ayat (1) dan (2) dalam undang-undang yang sama, yang berbunyi:

Ayat (1):

"Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor tidak mengenakan helm sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (8) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah)."

Ayat (2):

"Setiap penumpang Sepeda Motor yang tidak mengenakan helm sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (8) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah)."

Aturan ini menunjukkan adanya komitmen pemerintah dalam menegakkan keselamatan berlalu lintas dengan menerapkan sanksi tegas bagi pengendara maupun penumpang yang tidak menggunakan helm berstandar SNI. Penerapan sanksi diharapkan dapat meningkatkan kesadaran masyarakat mengenai pentingnya penggunaan helm sebagai bentuk perlindungan diri serta mencegah terjadinya cedera fatal akibat kecelakaan.

Namun, dalam realitasnya, implementasi aturan ini masih menghadapi berbagai tantangan. Masih banyak pengendara sepeda motor yang mengabaikan kewajiban menggunakan helm, baik karena ketidaktahuan, ketidakpedulian, atau bahkan karena kurangnya kesadaran akan pentingnya keselamatan. Fenomena ini mencerminkan adanya celah dalam penerapan kebijakan keselamatan berlalu lintas. Helm sering kali hanya digunakan sebagai bentuk formalitas untuk menghindari sanksi hukum, bukan sebagai alat

keselamatan yang dipahami dan dihargai manfaatnya. Hal ini menunjukkan perlunya penegakan hukum yang lebih intensif dan edukasi yang berkelanjutan kepada masyarakat.⁴

Kota Semarang sebagai salah satu wilayah metropolitan di Indonesia menghadapi tantangan yang sama. Tingginya tingkat aktivitas masyarakat, ditambah dengan laju urbanisasi, telah menjadikan jalan raya di kota ini semakin padat. Polrestabes Semarang, sebagai institusi penegak hukum yang bertanggung jawab atas ketertiban lalu lintas, telah menginisiasi berbagai program untuk meningkatkan keselamatan pengguna jalan, termasuk kewajiban penggunaan helm bagi pengendara sepeda motor. Meski demikian, angka kecelakaan lalu lintas di kota ini masih tergolong tinggi, yang menunjukkan adanya masalah dalam efektivitas kebijakan tersebut.

Tabel 1.1
Data Jumlah Kecelakaan lalu Lintas yang Mempergunakan
dan Tidak Mempergunakan Helm

Tahun	Kategori	Jumlah Laka	MD	LB	LR
2022	Menggunakan Helm	950	104	4	890
	Tidak Menggunakan Helm	98	22	0	93
2023	Menggunakan Helm	1153	126	1	1098
	Tidak Menggunakan Helm	103	25	0	85
2024	Menggunakan Helm	1339	121	1	1240
	Tidak Menggunakan Helm	102	22	0	88
Total Laka					

Sumber: Kepolisian Negara Republik Indonesia Daerah Jawa Tengah Resor Kota Besar Semarang

Keterangan:

MD = Meninggal Dunia

LB = Luka Berat

⁴ Andrew R, *Penegak Hukum Lalu Lintas* (Bandung: Nuansa, 2011), h. 77.

LR = Luka Ringan

Berdasarkan tabel di atas, dapat dinyatakan bahwa sepanjang tahun 2022 hingga tahun 2024, jumlah kecelakaan lalu lintas yang melibatkan pengguna helm di wilayah hukum Satlantas Polrestabes Semarang tercatat lebih tinggi secara kuantitatif dibandingkan dengan kecelakaan yang melibatkan pengemudi atau penumpang yang tidak menggunakan helm. Pada tahun 2022, kecelakaan dengan penggunaan helm mencapai 950 kasus, dengan rincian korban meninggal dunia (MD) sebanyak 104 orang, korban luka berat (LB) sebanyak 4 orang, dan korban luka ringan (LR) sebanyak 890 orang. Pada periode yang sama, kecelakaan tanpa penggunaan helm berjumlah 98 kasus, dengan 22 korban meninggal dunia, 0 korban luka berat, dan 93 korban luka ringan.⁵

Tren peningkatan jumlah kecelakaan dengan penggunaan helm juga tercatat pada tahun 2023, yakni sebanyak 1.153 kasus, dengan 126 korban meninggal dunia, 1 korban luka berat, dan 1.098 korban luka ringan. Sedangkan untuk kecelakaan tanpa penggunaan helm, jumlahnya mencapai 103 kasus, dengan korban meninggal dunia sebanyak 25 orang, tanpa korban luka berat, dan 85 korban luka ringan. Data ini menunjukkan bahwa meskipun jumlah kecelakaan pada pengguna helm lebih tinggi secara keseluruhan, tingkat fatalitas pada pengguna helm relatif lebih rendah dibandingkan dengan

⁵ Direktorat Lalu Lintas Kepolisian Daerah Jawa Tengah, "Laporan Tahunan Jumlah Kecelakaan tahun 2022-2024" (Semarang, n.d.).

korban yang tidak menggunakan helm.

Pada tahun 2024, tercatat kembali peningkatan kecelakaan pada pengguna helm sebanyak 1.339 kasus, dengan korban meninggal dunia sebanyak 121 orang, korban luka berat sebanyak 1 orang, dan korban luka ringan sebanyak 1.240 orang. Sementara itu, kecelakaan tanpa penggunaan helm tercatat sebanyak 102 kasus, dengan 22 korban meninggal dunia, tanpa korban luka berat, dan 88 korban luka ringan. Pola yang sama dapat dilihat, di mana korban meninggal dunia dari kelompok yang tidak menggunakan helm tetap lebih tinggi secara proporsional dibandingkan dengan mereka yang menggunakan helm.⁶

Seiring dengan meningkatnya kesadaran akan keselamatan berkendara, pemilihan jenis helm menjadi faktor penting yang turut menentukan tingkat perlindungan terhadap kepala dalam peristiwa kecelakaan lalu lintas. Dalam hal ini, regulasi di Indonesia mewajibkan penggunaan helm berstandar SNI (Standar Nasional Indonesia) untuk menjamin mutu dan keselamatan pengguna jalan. Sebagai perbandingan, berikut ini disajikan uraian mengenai perbedaan karakteristik antara helm SNI dan helm yang tidak berstandar SNI:

Tabel 1.2
Perbedaan Karakteristik Helm SNI dan Helm Non-SNI

Aspek	Helm SNI	Helm Non-SNI
Standar Uji	Telah melalui uji ketahanan benturan, penetrasi, sistem penguncian, dan pelindung wajah sesuai SNI 1811-2007	Tidak melalui uji standar keselamatan resmi
Material	Bahan ABS (Acrylonitrile Butadiene Styrene) atau bahan komposit berkualitas tinggi yang tahan benturan	Bahan plastik tipis atau fiber rendah mutu

⁶ Ibid.

Ketebalan	Sesuai spesifikasi minimal standar keamanan (umumnya 4 mm ke atas)	Sering kali lebih tipis dari standar minimal
Sistem Penguncian	Menggunakan sistem pengunci kuat (Double D-ring atau micrometric buckle) yang lolos uji tarik	Banyak menggunakan klip plastik yang mudah lepas
Label atau Sertifikasi	Memiliki logo SNI resmi yang tercetak/emboss di helm	Tidak ada label resmi atau menggunakan label palsu
Perlindungan Benturan	Didesain untuk menyerap energi benturan dengan optimal	Perlindungan minim terhadap benturan keras
Bobot Helm	Disesuaikan untuk stabilitas dan kenyamanan pemakaian (tidak terlalu ringan atau berat)	Cenderung sangat ringan namun mengurangi proteksi
Umur Pakai	Direkomendasikan 3–5 tahun penggunaan normal	Tidak ada rekomendasi umur pakai, cepat rusak
Harga	Relatif lebih mahal karena kualitas bahan dan uji keselamatan	Umumnya lebih murah karena bahan seadanya
Kepatuhan Hukum	Wajib digunakan sesuai dengan Pasal 57 ayat (2) dan Pasal 106 ayat (8) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	Tidak memenuhi ketentuan hukum, dapat dikenai sanksi

Dari tabel tersebut dapat dilihat bahwa helm berstandar SNI secara teknis dan struktural dirancang untuk memberikan perlindungan optimal bagi pengguna, mulai dari ketahanan terhadap benturan, sistem penguncian yang kuat, hingga kualitas bahan yang digunakan. Helm SNI telah melalui serangkaian uji ketat sesuai standar nasional yang mengukur tingkat keamanan helm dalam berbagai kondisi kecelakaan. Sebaliknya, helm non-SNI umumnya tidak memiliki standar produksi yang memadai, menggunakan material yang rapuh, serta tidak menjalani uji keselamatan resmi, sehingga secara signifikan

meningkatkan risiko cedera berat atau kematian dalam peristiwa kecelakaan.

Keberadaan label SNI bukan hanya sebagai simbol administratif, tetapi mencerminkan terpenuhinya aspek-aspek keselamatan yang esensial dalam berkendara. Oleh sebab itu, penggunaan helm SNI tidak hanya mendukung kepatuhan terhadap peraturan hukum, melainkan juga menjadi langkah konkrit dalam meminimalisir risiko fatalitas di jalan raya. Implikasi ini penting untuk ditekankan dalam upaya menumbuhkan budaya berkendara yang lebih aman di masyarakat.

Dari sisi hukum, kebijakan penggunaan helm merupakan implementasi dari prinsip perlindungan masyarakat terhadap risiko yang dapat dicegah. Helm berstandar nasional dirancang berdasarkan kajian ilmiah untuk meminimalkan dampak benturan pada kepala selama kecelakaan.⁷ Dengan demikian, kewajiban penggunaan helm tidak hanya menjadi kewajiban hukum tetapi juga manifestasi dari kewajiban negara untuk melindungi warganya. Namun, pertanyaannya adalah sejauh mana kebijakan ini benar-benar diterapkan dan efektif dalam mencapai tujuan tersebut.

Rendahnya tingkat kepatuhan masyarakat terhadap penggunaan helm merupakan gambaran kondisi faktual yang menunjukkan lemahnya kesadaran hukum. Selain itu, kendala dalam pengawasan dan penegakan hukum, seperti keterbatasan jumlah personel dan infrastruktur pendukung, semakin memperburuk situasi ini. Realitas ini berbanding terbalik dengan das sollen

⁷ Muriyanto Muriyanto, "Analisis Yuridis Peran Kepolisian Dalam Penanggulangan Pelanggaran Lalu Lintas Melalui Keadilan Restoratif (Restorative Justice) di Wilayah Hukum Kepolisian Resor (Polres) Ogan Komering Ilir," *Veritas* 8, no. 1 (2022): 94–108, <https://doi.org/https://doi.org/10.34005/veritas.v8i1.1621>.

(yang seharusnya), di mana masyarakat diharapkan memahami dan mematuhi aturan demi keselamatan bersama. Polrestabes Semarang seharusnya mampu menjamin terlaksananya kebijakan ini dengan pendekatan yang tidak hanya represif tetapi juga preventif dan edukatif.

Penelitian ini bertujuan untuk menjawab pertanyaan-pertanyaan kunci mengenai implementasi kebijakan penggunaan helm di wilayah hukum Polrestabes Semarang. Bagaimana kebijakan ini diterapkan? Sejauh mana kebijakan ini efektif dalam menekan angka kecelakaan? Apa saja kendala yang dihadapi dalam pelaksanaannya? Dengan menjawab pertanyaan-pertanyaan ini, diharapkan penelitian ini dapat memberikan kontribusi nyata bagi perbaikan kebijakan lalu lintas, khususnya dalam menciptakan budaya keselamatan berlalu lintas yang lebih baik.

Selain itu, penelitian ini juga ingin menyoroti pentingnya pendekatan hukum yang bersifat integratif. Artinya, penegakan hukum tidak cukup hanya dengan mengandalkan razia dan pemberian sanksi, tetapi juga harus didukung dengan sosialisasi yang masif serta penguatan kapasitas aparat penegak hukum. Dengan kombinasi strategi ini, kebijakan keselamatan lalu lintas dapat lebih efektif dan berdampak langsung pada penurunan angka kecelakaan.

Melalui penelitian ini, diharapkan dapat ditemukan solusi yang aplikatif untuk mengatasi kendala yang ada dan meningkatkan keselamatan di jalan raya, sehingga visi besar mewujudkan lalu lintas yang aman, tertib, dan beradab dapat tercapai. Oleh karena itu penulis kemudian tertarik untuk menganalisisnya kedalam penelitian yang berjudul **“ANALISA YURIDIS**

EFEKTIVITAS KEBIJAKAN PEMAKAIAN HELM SNI SEBAGAI PENGAMAN DALAM MENEKAN ANGKA KECELAKAAN LALU LINTAS STUDI KASUS DI POLRESTABES SEMARANG”.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang masalah tersebut diatas, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah:

1. Bagaimana implementasi dan efektivitas kebijakan pemakaian helm pengaman oleh Polrestabes Semarang dalam menekan angka kecelakaan lalu lintas di wilayah hukumnya?
2. Apa saja kendala-kendala yang dihadapi dalam pelaksanaan kebijakan pemakaian helm pengaman dan bagaimana solusi yang diterapkan di Polrestabes Semarang?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah tersebut diatas, maka tujuan dalam penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui dan menganalisis implementasi dan efektivitas kebijakan pemakaian helm pengaman oleh Polrestabes Semarang dalam menekan angka kecelakaan lalu lintas di wilayah hukumnya
2. Untuk mengetahui dan menganalisis kendala-kendala yang dihadapi dalam pelaksanaan kebijakan pemakaian helm pengaman dan bagaimana solusi yang diterapkan di Polrestabes Semarang.

D. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Praktis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi pada pengembangan ilmu pengetahuan khususnya dalam bidang hukum lalu lintas dan kebijakan publik. Temuan penelitian ini dapat menjadi referensi akademis bagi penelitian-penelitian selanjutnya yang berkaitan dengan efektivitas kebijakan keselamatan berlalu lintas.

2. Manfaat Teoritis

- a. Bagi Satlantas Polrestabes Semarang: Memberikan masukan dan evaluasi terhadap pelaksanaan kebijakan pemakaian helm pengaman sehingga dapat meningkatkan efektivitas dalam menekan angka kecelakaan lalu lintas.
- b. Bagi Masyarakat: Meningkatkan kesadaran akan pentingnya pemakaian helm pengaman demi keselamatan pribadi dan pengurangan risiko kecelakaan.
- c. Bagi Pemerintah: Menjadi dasar dalam pengambilan keputusan untuk mengoptimalkan kebijakan serupa di wilayah lain guna menciptakan keamanan berlalu lintas yang lebih baik.

E. Kerangka Konseptual

Dalam penelitian ini, kerangka konseptual disusun untuk memberikan gambaran sistematis tentang bagaimana konsep-konsep utama yang relevan saling terkait dan mendukung analisis terhadap efektivitas kebijakan pemakaian helm pengaman dalam menekan angka kecelakaan lalu lintas. Kerangka konseptual ini dibangun atas dasar landasan konsep kebijakan

publik, efektivitas kebijakan, dan keselamatan lalu lintas.

1. Definisi Kebijakan Publik

Kebijakan publik merupakan serangkaian keputusan yang diambil oleh pemerintah untuk mencapai tujuan tertentu yang berkaitan dengan kebutuhan masyarakat. Dunn mendefinisikan kebijakan publik sebagai upaya pemerintah untuk menyelesaikan masalah yang memengaruhi masyarakat luas, dengan menggunakan sumber daya yang ada dan melalui mekanisme yang terorganisasi.⁸ Dalam penelitian ini, kebijakan pemakaian helm pengaman dipandang sebagai bentuk kebijakan publik yang dirancang untuk melindungi pengguna jalan dari risiko cedera fatal dalam kecelakaan lalu lintas.

Kebijakan publik memiliki beberapa elemen penting, antara lain: kejelasan tujuan, legalitas aturan, mekanisme implementasi, dan dampak yang diharapkan. Dalam konteks lalu lintas, kebijakan ini bertujuan menciptakan budaya keselamatan, meningkatkan kepatuhan masyarakat terhadap aturan, dan menurunkan angka kecelakaan. Kebijakan pemakaian helm pengaman diwujudkan dalam bentuk regulasi, seperti Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang mewajibkan pengendara dan penumpang sepeda motor menggunakan helm Standar Nasional Indonesia (SNI).⁹ Tujuan dari kebijakan ini adalah melindungi pengguna jalan dari cedera kepala yang sering kali menjadi

⁸ William N. Dunn, *Analisis Kebijakan Publik* (Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 2003), h. 113.

⁹ Syahriwal, Sucipta, dan Syahputra, *Op.Cit.*

penyebab utama kematian dalam kecelakaan.

Dalam implementasinya, kebijakan ini tidak hanya mengatur aspek teknis, seperti spesifikasi helm yang wajib digunakan, tetapi juga mencakup upaya penegakan hukum, sosialisasi kepada masyarakat, dan pengawasan lapangan. Oleh karena itu, kebijakan ini harus dipahami dalam kerangka yang lebih luas sebagai kombinasi antara regulasi formal dan strategi non-formal untuk mencapai tujuan keselamatan lalu lintas.

2. Efektivitas Kebijakan

Efektivitas kebijakan merujuk pada sejauh mana kebijakan yang diterapkan dapat mencapai tujuan yang telah ditetapkan. Dalam konteks kebijakan pemakaian helm pengaman, efektivitas diukur berdasarkan penurunan angka kecelakaan lalu lintas, peningkatan kesadaran masyarakat terhadap pentingnya helm, dan tingkat kepatuhan terhadap aturan yang berlaku.

Elemen yang menentukan efektivitas kebijakan, sebagaimana dijelaskan dalam teori implementasi kebijakan oleh Van Meter dan Van Horn, mencakup beberapa aspek berikut:

- a. Kejelasan tujuan kebijakan: Dalam kebijakan helm pengaman, tujuan utamanya adalah melindungi kepala pengendara dari cedera fatal. Kejelasan ini harus tercermin dalam regulasi yang mudah dipahami oleh masyarakat.¹⁰
- b. Konsistensi pelaksanaan: Efektivitas kebijakan sangat bergantung

¹⁰ Yulianto Kadji, *Formulasi dan Implementasi Kebijakan Publik* (Gorontalo: UNG Press, 2015), h. 77.

pada konsistensi aparat penegak hukum dalam melakukan pengawasan, seperti melalui razia lalu lintas. Ketidakkonsistenan dapat menurunkan kredibilitas kebijakan dan tingkat kepatuhan masyarakat.

- c. Partisipasi masyarakat: Kesadaran masyarakat terhadap pentingnya helm pengaman menjadi indikator penting dalam menilai efektivitas kebijakan. Partisipasi masyarakat tidak hanya terbatas pada kepatuhan tetapi juga pada upaya aktif mendukung sosialisasi dan mengadvokasi penggunaan helm yang aman.
- d. Sumber daya pendukung: Efektivitas kebijakan membutuhkan sumber daya yang cukup, baik dalam hal jumlah personel polisi lalu lintas, alat pendukung penegakan hukum, hingga dukungan teknologi untuk memantau kepatuhan.¹¹

Dalam implementasinya, kebijakan helm pengaman sering kali menghadapi kendala seperti rendahnya kesadaran masyarakat, kurangnya sosialisasi, dan keterbatasan aparat penegak hukum. Oleh karena itu, penelitian ini juga bertujuan untuk mengevaluasi hambatan-hambatan tersebut serta mencari solusi untuk meningkatkan efektivitas kebijakan.

3. Keselamatan Berlalu Lintas

Keselamatan lalu lintas adalah kondisi di mana pengguna jalan terlindungi dari risiko kecelakaan yang dapat menyebabkan cedera, kematian, atau kerugian materi. Dalam konteks penelitian ini, keselamatan lalu lintas

¹¹ Khairul Muluk, *Efektivitas Kebijakan Publik* (Malang: UMM Press, 2008), h. 81.

berfokus pada upaya perlindungan terhadap pengendara sepeda motor melalui penggunaan helm pengaman berstandar SNI.

Keselamatan lalu lintas menjadi isu strategis yang melibatkan berbagai pemangku kepentingan, mulai dari pemerintah, aparat penegak hukum, hingga masyarakat umum. Helm pengaman adalah salah satu alat keselamatan utama yang dirancang untuk melindungi kepala dari benturan keras saat terjadi kecelakaan. Penelitian menunjukkan bahwa penggunaan helm dapat mengurangi risiko cedera kepala hingga 70%. Dengan demikian, helm tidak hanya menjadi alat pelindung fisik, tetapi juga simbol kepatuhan terhadap aturan keselamatan.¹²

Dalam kerangka konseptual ini, keselamatan lalu lintas dipandang sebagai hasil akhir dari keberhasilan implementasi kebijakan helm pengaman. Namun, keselamatan juga sangat bergantung pada faktor lain, seperti kondisi jalan, perilaku pengendara, dan keberadaan sarana pendukung. Oleh karena itu, upaya peningkatan keselamatan harus dilakukan secara holistik, mencakup penegakan hukum yang konsisten, edukasi masyarakat, dan pengembangan infrastruktur.

Keselamatan lalu lintas juga terkait erat dengan budaya hukum masyarakat. Tingkat kepatuhan masyarakat terhadap aturan lalu lintas mencerminkan sejauh mana mereka memahami pentingnya keselamatan sebagai tanggung jawab bersama. Dalam hal ini, kebijakan helm pengaman berperan sebagai instrumen untuk menciptakan budaya tertib berlalu lintas

¹² Nabla, Mahzaniar, dan Lubis, *Op.Cit.*

yang dapat mengurangi angka kecelakaan dan meningkatkan kualitas hidup masyarakat.

4. Hubungan antara Kebijakan dan Keselamatan

Kebijakan pemakaian helm pengaman dirancang dengan tujuan utama untuk meningkatkan keselamatan lalu lintas, khususnya dalam melindungi pengendara sepeda motor dari risiko cedera fatal akibat kecelakaan. Hubungan antara kebijakan dan keselamatan lalu lintas tidak hanya bersifat linear, tetapi juga melibatkan berbagai aspek yang saling berkaitan, mulai dari implementasi aturan hingga pengaruh budaya masyarakat terhadap kepatuhan hukum.

Dalam teori kebijakan publik, kebijakan adalah instrumen untuk mengatur perilaku masyarakat demi mencapai tujuan kolektif,¹³ seperti keselamatan di jalan raya. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan merupakan landasan hukum yang mewajibkan penggunaan helm berstandar SNI bagi pengendara sepeda motor. Kebijakan ini bertujuan untuk meminimalkan risiko cedera kepala, yang menjadi salah satu penyebab utama kematian dalam kecelakaan lalu lintas.

Hubungan langsung antara kebijakan ini dan keselamatan lalu lintas terletak pada implementasinya. Ketika kebijakan diterapkan dengan baik, misalnya melalui razia lalu lintas yang konsisten, edukasi kepada masyarakat, dan pengawasan yang efektif, tingkat kepatuhan masyarakat terhadap penggunaan helm cenderung meningkat. Tingkat kepatuhan yang tinggi, pada

¹³ A.G Subarsono, *Analisis Kebijakan Publik Konsep Teori dan Aplikasi* (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2010), h. 37.

gilirannya, berdampak langsung pada penurunan angka kecelakaan fatal, khususnya yang melibatkan cedera kepala.

Keselamatan lalu lintas adalah hasil akhir yang ingin dicapai dari kebijakan pemakaian helm pengaman. Dalam konteks ini, keselamatan tidak hanya berarti mengurangi jumlah korban jiwa dalam kecelakaan, tetapi juga mencakup aspek perlindungan terhadap risiko cedera yang dapat memengaruhi kualitas hidup korban kecelakaan. Helm berstandar SNI berperan sebagai alat pelindung utama yang dirancang untuk menyerap dampak benturan saat kecelakaan terjadi. Penelitian menunjukkan bahwa helm berstandar SNI mampu mengurangi risiko cedera kepala hingga 70%, yang menjadikannya komponen vital dalam keselamatan lalu lintas.¹⁴

Hubungan ini juga mencakup aspek pencegahan (preventif). Kebijakan yang diterapkan dengan konsisten dapat menciptakan efek disiplin jangka panjang pada masyarakat. Ketika masyarakat secara rutin mematuhi kebijakan helm, perilaku ini akan berkembang menjadi kebiasaan yang mendukung keselamatan jalan raya secara keseluruhan.

Hubungan antara kebijakan pemakaian helm dan keselamatan lalu lintas dipengaruhi oleh beberapa faktor, baik internal maupun eksternal, sebagai berikut:

- a. Kepatuhan masyarakat terhadap kebijakan helm menjadi indikator utama keberhasilan kebijakan. Tingkat kepatuhan yang rendah, misalnya karena minimnya pengawasan atau kurangnya sosialisasi,

¹⁴ Batubara et al., "Upaya Penanggulangan Kecelakaan Lalu Lintas oleh Anak di Bawah Umur," *Jurnal Darma Agung* 31, no. 5 (2023): 1–16.

akan mengurangi dampak positif kebijakan terhadap keselamatan.

- b. Konsistensi aparat penegak hukum, seperti Polrestabes Semarang, dalam menjalankan razia lalu lintas dan memberikan sanksi kepada pelanggar sangat menentukan keberhasilan kebijakan. Ketidakkonsistenan dapat menciptakan persepsi bahwa kebijakan tersebut tidak penting atau dapat diabaikan.
- c. Kesadaran masyarakat tentang pentingnya keselamatan lalu lintas berperan penting dalam membangun hubungan positif antara kebijakan dan keselamatan. Di beberapa kasus, masyarakat hanya menggunakan helm untuk menghindari sanksi, bukan karena kesadaran akan keselamatan. Hal ini menunjukkan perlunya pendekatan edukasi yang berkelanjutan untuk mengubah pola pikir masyarakat.
- d. Hubungan antara kebijakan dan keselamatan juga dipengaruhi oleh akses masyarakat terhadap helm berstandar SNI. Jika helm yang sesuai standar sulit ditemukan atau harganya tidak terjangkau, tingkat kepatuhan masyarakat terhadap kebijakan ini akan rendah.
- e. Kondisi jalan, volume lalu lintas, dan perilaku pengguna jalan lain juga memengaruhi efektivitas kebijakan helm dalam meningkatkan keselamatan. Helm yang memenuhi standar hanya dapat melindungi pengendara secara optimal jika pengguna jalan lainnya juga mengikuti aturan lalu lintas.

Hubungan antara kebijakan dan keselamatan lalu lintas bersifat

dinamis, artinya keberhasilannya dapat berubah sesuai dengan konteks implementasi. Misalnya, pada wilayah seperti Semarang yang memiliki tingkat mobilitas tinggi, kebijakan helm dapat memberikan dampak signifikan jika diiringi dengan program-program pendukung seperti sosialisasi di komunitas, penguatan patroli lalu lintas, dan pemberian insentif bagi pengguna jalan yang patuh.

Namun, kebijakan ini akan kurang efektif jika hanya mengandalkan pendekatan represif seperti razia dan sanksi. Penelitian menunjukkan bahwa kombinasi antara pendekatan edukatif dan represif lebih efektif dalam menciptakan perilaku berkendara yang aman. Dengan demikian, hubungan antara kebijakan dan keselamatan dapat dikuatkan melalui pendekatan integratif yang melibatkan berbagai pemangku kepentingan.

F. Kerangka Teoritis

1. Teori Implementasi Kebijakan

Untuk memahami faktor-faktor atau prakondisi yang diperlukan dalam implementasi kebijakan, serta hambatan yang dapat menyebabkan kegagalan implementasi, para ahli telah mengemukakan berbagai model dan teori. Salah satu yang paling berpengaruh adalah model yang dikemukakan oleh George C. Edwards III. Dalam pandangannya, keberhasilan implementasi kebijakan publik sangat dipengaruhi oleh empat variabel krusial: komunikasi, sumber daya, disposisi atau sikap, dan struktur birokrasi.¹⁵ Penjelasan mendalam mengenai masing-masing variabel ini

¹⁵ Erwan Agus Purwanto dan Daru Wibawa, *Implementasi Kebijakan Publik: Konsep dan Aplikasinya di Indonesia* (Yogyakarta: Gava Media, 2007), h. 56.

selaras dengan pandangan para ahli seperti Winarno, Subarsono, dan Nugroho.

a. Komunikasi

Menurut Edwards, komunikasi adalah persyaratan pertama dan paling fundamental dalam implementasi kebijakan. Pelaksana kebijakan harus mengetahui dengan jelas apa yang diharapkan dari mereka. Tiga aspek penting dalam proses komunikasi kebijakan adalah:¹⁶

- 1) Transmisi: Proses penyampaian informasi kebijakan dari pembuat kebijakan kepada pelaksana dan kelompok sasaran. Transmisi yang efektif memastikan bahwa pesan kebijakan diterima secara akurat tanpa distorsi.
- 2) Kejelasan (*Clarity*): Informasi kebijakan harus disampaikan dengan jelas dan mudah dipahami. Kejelasan membantu mencegah misinterpretasi yang dapat mengarah pada pelaksanaan yang tidak sesuai dengan tujuan kebijakan.
- 3) Konsistensi: Pesan kebijakan harus konsisten dan tidak bertentangan antara satu dokumen dengan dokumen lainnya atau antara satu pejabat dengan pejabat lainnya. Konsistensi mencegah kebingungan dan memastikan bahwa semua pihak bekerja menuju tujuan yang sama.

b. Sumber Daya

¹⁶ *Ibid.*, h. 57-58.

Keberhasilan implementasi kebijakan sangat bergantung pada ketersediaan sumber daya yang memadai. Meskipun kebijakan telah dikomunikasikan dengan jelas, tanpa sumber daya yang cukup, pelaksana tidak akan dapat melaksanakan kebijakan tersebut secara efektif. Sumber daya penting meliputi:¹⁷

- 1) Sumber Daya Manusia (Staf): Pelaksana yang kompeten dan terlatih yang memiliki keterampilan dan pengetahuan yang diperlukan.
- 2) Sumber Daya Finansial: Dana yang cukup untuk mendukung berbagai aktivitas implementasi, seperti pengadaan peralatan, pelatihan, dan operasional sehari-hari.
- 3) Wewenang: Kewenangan hukum dan administratif yang diberikan kepada pelaksana untuk mengambil tindakan yang diperlukan dalam implementasi kebijakan.
- 4) Fasilitas dan Peralatan: Infrastruktur fisik dan teknologi yang mendukung pelaksanaan tugas, seperti kantor, kendaraan, peralatan komunikasi, dan sistem informasi.

c. Disposisi atau Sikap

Disposisi mengacu pada sikap dan karakteristik yang dimiliki oleh pelaksana kebijakan. Hal ini mencakup:¹⁸

- 1) Kesiadaan: Kesiapan dan niat pelaksana untuk melaksanakan

¹⁷ Lijan Poltak Sinambela et al., *Reformasi pelayanan publik: teori, kebijakan, dan implementasi* (Jakarta: Bumi Aksara, 2011), h. 98-100.

¹⁸ *Ibid.*

kebijakan sesuai dengan tujuan yang ditetapkan.

- 2) Komitmen: Dedikasi pelaksana terhadap keberhasilan implementasi kebijakan.
- 3) Kejujuran dan Integritas: Pelaksana yang jujur akan melaksanakan kebijakan tanpa korupsi atau penyalahgunaan wewenang.
- 4) Sifat Demokratis: Keterbukaan pelaksana terhadap masukan dan partisipasi dari berbagai pemangku kepentingan.

d. Struktur Birokrasi

Struktur birokrasi organisasi yang bertanggung jawab atas implementasi kebijakan memiliki pengaruh signifikan terhadap efektivitas implementasi. Aspek-aspek penting dari struktur birokrasi meliputi:¹⁹

- 1) *Standard Operating Procedures* (SOP): Prosedur kerja standar yang memberikan panduan jelas tentang bagaimana tugas harus dilaksanakan.
- 2) Fragmentasi: Tingkat pemecahan tugas di antara berbagai unit atau departemen. Fragmentasi yang berlebihan dapat menyebabkan kurangnya koordinasi dan efisiensi.
- 3) Hierarki dan Jalur Komando: Struktur hierarkis yang jelas membantu dalam pengambilan keputusan dan penyampaian instruksi.

¹⁹ *Ibid.*, h. 115.

2. Teori Penegakan Hukum – William J. Chambliss dan Robert B. Seidman

Penegakan hukum merupakan salah satu aspek fundamental dalam sistem hukum suatu negara, yang memainkan peran vital dalam menjamin keteraturan sosial, perlindungan hak-hak warga negara, serta keadilan dalam penyelesaian sengketa.²⁰ Dalam kerangka konseptual hukum modern, penegakan hukum dipandang sebagai proses penerapan norma hukum oleh aparat berwenang terhadap subjek hukum, baik dalam bentuk pencegahan maupun penindakan atas pelanggaran hukum.²¹ Idealnya, proses ini dilakukan secara objektif, tidak diskriminatif, dan didasarkan pada prinsip keadilan substantif maupun prosedural.

Namun demikian, dalam praktiknya, penegakan hukum tidak selalu berlangsung sesuai dengan nilai-nilai tersebut.²² Banyak kasus menunjukkan adanya kesenjangan antara hukum sebagaimana tertulis (*law in the books*) dengan hukum sebagaimana diterapkan (*law in action*). Realitas ini menimbulkan pertanyaan krusial mengenai apa yang sebenarnya memengaruhi cara hukum ditegakkan, serta sejauh mana hukum berfungsi sebagai alat keadilan atau justru sebagai instrumen kekuasaan.²³ Dalam konteks tersebut, analisis penegakan hukum tidak cukup hanya berlandaskan pada norma hukum positif atau pendekatan dogmatis, tetapi perlu

²⁰ Satjipto Rahardjo, *Penegakan Hukum: Suatu Tinjauan Sosiologis* (Yogyakarta: Genta Publishing, 2009), h. 77.

²¹ Sri Endah Wahyuningsih, "Prevention Efforts of Children as Actors in Perspective Crime of Narcotics Value of Justice," *Surakarta Law and Society Journal* 1, no. 1 (2018): 37–45.

²² Ratih Mega Puspa Sari dan Sivani Ardi Apritania, "The form of resolution of juvenile delinquency in Indonesia," *Jurnal Hukum* 40, no. 1 (2024): 118–28.

²³ Muchsin, *Penegakan Hukum dan Perlindungan Hukum Bagi Masyarakat di Indonesia* (Surakarta: Muhammadiyah University Press, 2003), h. 73.

menggunakan perspektif yang lebih luas, yakni pendekatan sosiologis yang mempertimbangkan aspek sosial, ekonomi, dan politik yang melingkupi praktik hukum itu sendiri.

Sosiologi hukum sebagai cabang ilmu yang mempelajari hubungan antara hukum dan masyarakat memberikan kontribusi penting dalam memahami fenomena penegakan hukum secara lebih realistis dan empiris. Pendekatan ini menempatkan hukum dalam konteks sosialnya, dengan menelaah bagaimana norma hukum terbentuk, dijalankan, dan berdampak dalam dinamika kehidupan masyarakat.²⁴ Dalam lintasan perkembangan teori sosiologi hukum, pemikiran-pemikiran kritis mulai muncul sebagai respons terhadap keterbatasan pendekatan normatif. Teori-teori kritis ini melihat bahwa hukum tidak berdiri netral atau terpisah dari struktur kekuasaan, melainkan beroperasi dalam kerangka dominasi sosial yang kerap kali tidak adil.

Salah satu sumbangan penting dalam kerangka ini datang dari pemikiran William J. Chambliss dan Robert B. Seidman, dua tokoh terkemuka dalam sosiologi hukum kritis. Mereka mengembangkan teori penegakan hukum yang berangkat dari asumsi bahwa hukum dan proses penegakannya tidak bisa dilepaskan dari konteks konflik kelas dan relasi kekuasaan. Chambliss dan Seidman memandang bahwa hukum tidak semata-mata mengatur masyarakat secara adil, melainkan sering kali menjadi alat yang digunakan oleh kelompok dominan, baik itu elite politik maupun

²⁴ Otje Salman dan Susanto F, *Beberapa Aspek Sosiologi Hukum* (Bandung: Alumni, 2004), h. 61.

ekonomi.²⁵ Hal ini dilakukan untuk mempertahankan kekuasaan dan mengontrol kelompok-kelompok subordinat dalam masyarakat.

Teori mereka tidak hanya merefleksikan kritik terhadap sistem hukum yang timpang, tetapi juga menyodorkan kerangka analisis terhadap bagaimana hukum dapat menjadi sarana pelanggaran ketidaksetaraan. Dalam kerangka teori ini, penegakan hukum dipahami sebagai suatu praktik sosial yang sangat dipengaruhi oleh dinamika konflik, struktur sosial, serta kepentingan politis dan ekonomis yang bekerja di balik teks hukum. Oleh karena itu, teori Chambliss dan Seidman menjadi relevan untuk menganalisis fenomena penegakan hukum yang tidak mencerminkan nilai-nilai keadilan, melainkan justru menampilkan kecenderungan represif dan diskriminatif terhadap kelompok tertentu.

Asumsi utama teori ini antara lain:²⁶

- a. Hukum adalah produk konflik sosial, bukan konsensus moral.
- b. Penegakan hukum bersifat selektif dan bias terhadap kelompok tertentu.
- c. Struktur kekuasaan memengaruhi bagaimana hukum diterapkan dan ditegakkan.
- d. Penegakan hukum cenderung digunakan untuk menstabilkan sistem yang menguntungkan kelompok elite.

Berikut ini adalah unsur-unsur utama dalam teori penegakan hukum

²⁵ William J. Chambliss dan Robert B. Seidman, *Law, Order, and Power*, diterjemahkan oleh Satjipto Rahardjo (Bandung: Alumni, 1980), h. 45.

²⁶ *Ibid.*, h. 67-69.

menurut Chambliss dan Seidman:²⁷

a. *Selective Enforcement* (Penegakan Hukum yang Selektif)

- 1) Hukum tidak ditegakkan secara merata.
- 2) Masyarakat miskin, minoritas, dan kelompok rentan menjadi sasaran utama penindakan hukum.
- 3) Elite sosial dan ekonomi kerap mendapatkan perlakuan istimewa atau bahkan impunitas.

b. *Law as an Instrument of Domination*

- 1) Hukum diposisikan sebagai alat dominasi kelas penguasa untuk mengendalikan kelompok subordinat.
- 2) Legalitas menjadi sarana legitimasi atas tindakan represif negara atau korporasi.

c. Hukum dan Konflik Kelas

- 1) Teori ini dipengaruhi oleh pendekatan Marxian, di mana hukum adalah arena konflik kelas.
- 2) Proses legislasi dan penegakan hukum dikendalikan oleh kelompok yang memiliki sumber daya.

d. Kontrol Sosial Melalui Lembaga Hukum

- 1) Lembaga-lembaga hukum seperti kepolisian, kejaksaan, dan pengadilan berfungsi untuk mengawasi dan mengontrol perilaku masyarakat, bukan semata-mata menjamin keadilan.
- 2) Sanksi hukum cenderung lebih keras terhadap pelanggaran

²⁷ *Ibid.*, h. 73-74.

oleh kelompok lemah dibandingkan pelanggaran serupa oleh kelompok kuat.

3. Teori Sistem Hukum

Hukum pada hakikatnya merupakan sistem norma yang mengatur perilaku manusia dalam masyarakat, bertujuan menciptakan keteraturan, keadilan, dan kepastian hukum. Dalam konsep tradisional, hukum sering dipahami secara normatif sebagai kumpulan peraturan yang mengikat dan ditetapkan oleh otoritas yang sah. Pendekatan normatif ini cenderung menekankan hukum dalam bentuk teks (dokumen tertulis), serta menitikberatkan pada struktur formal hukum dan logika yuridis.²⁸ Namun, pendekatan tersebut memiliki keterbatasan dalam menjelaskan mengapa hukum tertentu tidak berjalan sebagaimana mestinya dalam praktik, atau mengapa terjadi kesenjangan antara isi norma hukum dan realitas sosial di lapangan.

Pengalaman empiris di berbagai negara, khususnya di negara berkembang, menunjukkan bahwa keberhasilan hukum dalam mencapai tujuannya sangat ditentukan oleh faktor-faktor non-normatif. Misalnya, undang-undang yang dirancang dengan baik dapat menjadi tidak efektif jika lembaga pelaksananya lemah, aparat penegak hukumnya korup, atau jika masyarakat tidak memiliki kesadaran hukum yang tinggi.²⁹ Dengan kata lain, efektivitas hukum sangat bergantung pada konteks sosial, budaya, ekonomi,

²⁸ Satjipto Rahardjo, *Hukum dan Masyarakat* (Bandung: Angkasa, 1980), h. 41.

²⁹ Djunaedi, "The Restorative Justice Efforts in Settlement of Misdemeanor Crime Cases," *The Restorative Justice Efforts in... (Djunaedi) Ratio Legis Journal (RLJ 2, no. 1 (2023): 57–65.*

dan politik tempat hukum tersebut dioperasikan. Oleh karena itu, untuk memahami bagaimana hukum bekerja secara nyata, diperlukan pendekatan yang tidak hanya melihat hukum sebagai norma, tetapi juga sebagai fenomena sosial yang kompleks.

Sosiologi hukum hadir untuk mengisi celah ini, dengan menawarkan pendekatan yang memandang hukum sebagai bagian dari sistem sosial. Salah satu teori penting dalam ranah ini dikembangkan oleh Lawrence M. Friedman, seorang ahli hukum dan sosiolog dari *Stanford Law School*. Friedman memperkenalkan konsep bahwa hukum bukanlah entitas yang berdiri sendiri, melainkan sebuah sistem hukum yang terdiri dari berbagai komponen yang saling terkait.³⁰ Ia menolak pandangan bahwa hukum semata-mata merupakan produk legislasi atau keputusan yudisial, dan menekankan bahwa efektivitas hukum hanya dapat dipahami jika kita menelaah struktur, substansi, dan budaya hukum secara simultan.

Menurut Friedman, sistem hukum terdiri dari tiga elemen utama yang membentuk satu kesatuan utuh, yaitu:³¹

a. *Legal Structure* (Struktur Hukum)

Struktur hukum merujuk pada institusi atau lembaga yang menjalankan fungsi hukum, seperti kepolisian, kejaksaan, pengadilan, serta lembaga-lembaga penegak hukum lainnya. Elemen ini

³⁰ Izzy Al Kautsar dan Danang Wahyu Muhammad, "Sistem Hukum Modern Lawrence M. Friedman: Budaya Hukum dan Perubahan Sosial Masyarakat dari Industrial ke Digital," *Sapientia Et Virtus* 7, no. 2 (2022): 84–99, <https://doi.org/10.37477/sev.v7i2.358>.

³¹ Lawrence M. Friedman, *Sistem Hukum: Perspektif Ilmu Sosial*, diterjemahkan oleh M. Khozim (Bandung: Nusa Media, 2011), h. 111-115.

mencerminkan kerangka kelembagaan tempat hukum beroperasi dan mencakup aspek organisasi, sumber daya manusia, serta tata kelola institusional.

Friedman menekankan bahwa efektivitas hukum sangat bergantung pada kinerja struktur hukum ini. Lembaga yang lemah, tidak profesional, atau korup akan menghambat berfungsinya hukum secara optimal. Oleh karena itu, analisis terhadap struktur hukum penting untuk menilai sejauh mana hukum ditegakkan secara adil dan efisien.

b. *Legal Substance* (Substansi Hukum)

Substansi hukum meliputi isi atau norma-norma hukum itu sendiri, termasuk peraturan perundang-undangan, yurisprudensi, dan prinsip-prinsip hukum yang mengatur perilaku sosial. Friedman melihat substansi hukum sebagai manifestasi nilai dan kebijakan publik yang berlaku dalam masyarakat.

Substansi hukum mencerminkan *what the law says*—yaitu norma yang tertulis dalam aturan formal. Dalam sistem hukum yang sehat, substansi hukum harus mencerminkan nilai keadilan, kepastian, dan kemanfaatan. Namun, dalam banyak kasus, substansi hukum justru mewakili kepentingan kelompok tertentu, sehingga tidak netral secara sosial.

c. *Legal Culture* (Budaya Hukum)

Budaya hukum adalah elemen yang paling kompleks dan

mencakup nilai, sikap, persepsi, dan perilaku masyarakat terhadap hukum. *Legal culture* melibatkan baik budaya hukum internal (yang dimiliki oleh aparat hukum) maupun budaya hukum eksternal (yang berkembang di masyarakat luas).³²

Budaya hukum menentukan apakah hukum dihormati, ditaati, atau diabaikan. Dalam konteks negara berkembang, sering kali terdapat kesenjangan antara norma hukum formal dan nilai-nilai sosial yang dianut masyarakat. Friedman menyatakan bahwa tanpa budaya hukum yang mendukung, hukum yang baik sekalipun akan kehilangan efektivitasnya.

Pendekatan sistemik yang ditawarkan Friedman sangat relevan dalam konteks hukum kontemporer, khususnya ketika menghadapi tantangan-tantangan kompleks seperti korupsi struktural, ketimpangan akses keadilan, serta kegagalan reformasi hukum. Dengan melihat hukum sebagai sistem yang dinamis dan terintegrasi dengan realitas sosial, teori Friedman memberikan alat analisis yang lebih utuh untuk mengevaluasi performa hukum, memahami hambatan-hambatan implementatif, serta merumuskan kebijakan hukum yang lebih kontekstual dan berkelanjutan.

3. Teori Keadilan

Keadilan merupakan salah satu nilai moral dan prinsip normatif tertua yang dikenal dalam sejarah peradaban manusia. Hampir seluruh sistem hukum, agama, dan filsafat sosial menempatkan keadilan sebagai dasar

³² Abdul Manan, *Peranan Budaya Hukum dalam Pembangunan Hukum Nasional* (Jakarta: Prenada Media Group, 2011), h. 31.

legitimasi dan orientasi utama dalam mengatur kehidupan bersama.³³ Dalam pengertian yang paling dasar, keadilan dimaknai sebagai perlakuan yang setara dan layak terhadap setiap individu, dengan mempertimbangkan hak, tanggung jawab, serta kebutuhan masing-masing. Keadilan juga menjadi prasyarat penting bagi stabilitas sosial, kepercayaan publik terhadap institusi, dan keberlangsungan suatu negara hukum yang demokratis.

Dalam konteks hukum, keadilan memiliki peran yang sangat sentral. Tidak hanya sebagai tujuan akhir dari sistem hukum, tetapi juga sebagai tolok ukur keberhasilan hukum dalam memenuhi fungsinya—yakni memberikan perlindungan, menyelesaikan sengketa, dan menyeimbangkan kepentingan. Undang-undang dan kebijakan yang dianggap tidak adil, walaupun sah secara formal, sering kali ditolak atau bahkan dilawan oleh masyarakat.³⁴ Oleh karena itu, keberadaan keadilan tidak hanya harus dicerminkan dalam isi norma hukum, tetapi juga dalam proses penegakannya serta dalam hasil akhir dari proses hukum itu sendiri.

Meski pentingnya keadilan diakui secara luas, konsep ini sangat kompleks dan kerap kali menimbulkan perdebatan. Hal ini disebabkan oleh fakta bahwa keadilan bukanlah konsep tunggal dan seragam, melainkan memiliki banyak dimensi serta bergantung pada nilai-nilai sosial, historis, dan filosofis yang melatarbelakanginya. Misalnya, keadilan dalam konteks

³³ Amartya Sen, *The Idea of Justice*, diterjemahkan oleh M. Anton Adiwibowo (Jakarta: Mizan, 2011), h. 89.

³⁴ Nazaruddin Lathif, “Teori Hukum Sebagai Sarana Alat Untuk Memperbaharui Atau Merekayasa Masyarakat,” *Palar | Pakuan Law Review* 3, no. 1 (2017): 73–94, <https://doi.org/10.33751/palar.v3i1.402>.

ekonomi mungkin menekankan distribusi sumber daya secara merata; sedangkan dalam konteks pidana, keadilan bisa bermakna proporsionalitas antara perbuatan dan sanksi. Dalam hal ini, pemahaman keadilan sangat ditentukan oleh perspektif teoretis yang digunakan untuk menafsirkannya.

Dalam studi hukum modern, keadilan tidak lagi dipahami secara sempit sebagai keadilan retributif atau keadilan distributif semata, melainkan telah berkembang mencakup berbagai pendekatan seperti keadilan prosedural, keadilan substantif, keadilan sosial, bahkan keadilan restoratif dan transisional. Masing-masing pendekatan tersebut menawarkan pandangan yang berbeda mengenai apa yang dianggap adil dan bagaimana keadilan seharusnya diwujudkan dalam sistem hukum.

Untuk memahami dan mengkaji keadilan secara mendalam, berbagai teori keadilan telah dikembangkan oleh para filsuf dan pemikir hukum dari masa ke masa. Adapun teori – teori tersebut antara lain adalah:³⁵

a. Keadilan Komutatif dan Distributif (Aristoteles)

Menurut Aristoteles, keadilan dapat dibedakan menjadi dua jenis:³⁶

- 1) Keadilan komutatif berkaitan dengan hubungan antara individu, yang menuntut kesetaraan dalam transaksi dan penanganan pelanggaran (misalnya, ganti rugi dan hukuman).

³⁵ Muhammadi Alfarabi dan Rumainur, “Peran Filsafat Hukum dalam Membangun Rasa Keadilan,” *Rampai Jurnal Hukum (RJH)* 2, no. 1 (2023): 35–46, <https://doi.org/10.35473/rjh.v2i1.2257>.

³⁶ Marita Fatimah, “Hubungan Politik Hukum Dengan Filsafat Hukum : Tinjauan Politik Hukum Di Indonesia,” 2024, 56–62.

- 2) Keadilan distributif berkaitan dengan bagaimana sumber daya, hak, dan beban dibagi dalam masyarakat secara proporsional berdasarkan kontribusi, kebutuhan, atau status sosial.

Konsep ini masih menjadi dasar dalam banyak sistem peradilan, di mana keadilan dianggap tercapai apabila proporsi hak dan kewajiban individu seimbang sesuai kriteria tertentu.

b. Teori Keadilan Utilitarian (Jeremy Bentham & John Stuart Mill)

Pendekatan utilitarianisme memandang keadilan dari sudut pandang konsekuensialis, yaitu bahwa tindakan atau kebijakan dianggap adil jika menghasilkan manfaat terbesar bagi jumlah orang terbanyak (*the greatest happiness for the greatest number*).³⁷

Dalam praktik hukum, pendekatan ini terlihat dalam pertimbangan kebijakan pidana yang memperhitungkan efek jera, rehabilitasi, dan kepentingan sosial, bukan semata-mata pembalasan.

c. Teori Keadilan Sosial – John Rawls

Rawls dalam karyanya *A Theory of Justice* (1971) memperkenalkan konsep "*justice as fairness*". Ia merumuskan dua prinsip utama keadilan:³⁸

- 1) Prinsip kebebasan: Setiap orang harus memiliki hak yang sama atas kebebasan dasar.

³⁷ Jeremy Bentham, *An Introduction to the Principles of Morals and Legislation*, Cetak Ulan (Courier Corporation, 2012), h. 91.

³⁸ John Rawls, *Teori Keadilan: Dasar-Dasar Filsafat Politik untuk Mewujudkan Kesejahteraan Sosial dalam Negara*, diterjemahkan oleh Uzair Fauzan dan Heru Prasetyo (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2006), h. 94-95.

- 2) Prinsip perbedaan: Ketidaksetaraan sosial dan ekonomi harus diatur sedemikian rupa sehingga menguntungkan pihak yang paling tidak beruntung (*the least advantaged*), dan posisi-posisi tersebut terbuka untuk semua dalam kondisi persamaan peluang.

Konsep "tirai ketidaktahuan" (*veil of ignorance*) digunakan Rawls untuk membayangkan keadaan asli di mana orang memilih prinsip keadilan tanpa mengetahui posisi mereka dalam masyarakat. Ini menjamin bahwa prinsip keadilan yang dipilih bersifat adil dan tidak bias.

Setiap teori ini memberikan lensa analisis yang berbeda dalam melihat keadilan. Teori Aristotelian, misalnya, menekankan keseimbangan dan proporsionalitas dalam relasi sosial. Pendekatan utilitarian lebih pragmatis, berfokus pada konsekuensi dan kemanfaatan hukum bagi sebanyak mungkin orang. Sementara itu, Rawls dengan prinsip justice as fairness menawarkan konstruksi teoretis yang mendalam mengenai keadilan dalam institusi dasar masyarakat, menekankan pentingnya kesetaraan hak dan peluang, serta perlindungan terhadap kelompok paling rentan. Berbeda dengan Rawls, Amartya Sen mengusulkan pendekatan keadilan yang lebih kontekstual dan berorientasi pada kemampuan nyata individu untuk menjalani kehidupan yang mereka nilai bermakna, bukan sekadar keadilan formal dalam struktur institusi.

4. Teori Masalah dalam Hukum Islam

Maslahah (المصلحة) dalam hukum Islam berarti segala bentuk kemanfaatan atau kebaikan yang bertujuan untuk memelihara kepentingan manusia dan mencegah terjadinya kerusakan (*mafsadah*). Maslahah menjadi salah satu konsep sentral dalam fikih ushul yang digunakan untuk merumuskan dan mengembangkan hukum, terutama ketika suatu kasus tidak ditemukan ketentuannya secara eksplisit dalam Al-Qur'an maupun Hadits.³⁹

Dalam pengertian terminologis, maslahah adalah sesuatu yang dapat:

- a. Mendatangkan manfaat (*jalb al-manafi'*),
- b. Menolak keburukan atau kerusakan (*dar' al-mafasid*), yang sesuai dengan tujuan syariat (*maqashid al-shariah*).

Imam Al-Ghazali dalam *Al-Mustashfa fi Ilm al-Usul* mendefinisikan maslahah sebagai:⁴⁰

"Suatu hal yang menjaga tujuan syariat, yaitu pemeliharaan terhadap agama, jiwa, akal, keturunan, dan harta."

Apabila tujuan-tujuan ini terpelihara, maka kehidupan manusia akan teratur dan terjaga; sebaliknya, jika diabaikan, maka akan timbul kerusakan dan kekacauan. Para ulama mengklasifikasikan maslahah berdasarkan keterkaitannya dengan nash syariat sebagai berikut:⁴¹

- a. *Maslahah Mu'tabarah* (Maslahah yang Diakui Syariat)

Maslahah yang terdapat dalil syar'i yang secara eksplisit mendukungnya. Contoh: Kewajiban menjaga nyawa, larangan minum

³⁹ Jaih Mubarak, *Fikih Maqashid al-Shariah* (Bandung: Pustaka Setia, 2017), h. 103.

⁴⁰ A. Djazuli, *Kaidah-kaidah Fikih: Kaidah-kaidah Hukum Islam dalam Menyelesaikan Masalah-masalah yang Praktis* (Jakarta: Kencana, 2006), h. 85.

⁴¹ *Ibid.*, h. 88-90.

khamr karena merusak akal.

b. *Maslahah Mulghah* (Maslahah yang Ditolak Syariat)

Maslahah yang bertentangan dengan nash atau prinsip dasar syariat. Contoh: Praktik riba yang mengklaim membawa keuntungan ekonomi namun dilarang syariat.

c. *Maslahah Mursalah* (Maslahah yang Tidak Disebutkan Secara Langsung)

Maslahah yang tidak ada dalil khusus yang mendukung atau menolaknya, namun sejalan dengan tujuan umum syariat. Contoh: Pembuatan undang-undang lalu lintas untuk keselamatan umum.

Maslahah memiliki posisi penting dalam penyusunan hukum Islam, terutama dalam hal:

- a. Menetapkan hukum baru dalam masalah-masalah kontemporer,
- b. Menjadi landasan ijtihad dalam ketiadaan nash eksplisit,
- c. Menjadi pertimbangan dalam menentukan maslahat dan mafsadat secara proporsional.

Imam Al-Syatibi dalam *Al-Muwafaqat* menyatakan bahwa:

"Syariat seluruhnya didirikan atas realisasi kemaslahatan manusia di dunia dan akhirat."

Dengan demikian, seluruh aktivitas ijtihad bertujuan menjaga dan merealisasikan kemaslahatan umat manusia.

Maslahah terkait erat dengan konsep *Maqashid al-Shariah* (tujuan-tujuan syariat), yaitu lima perlindungan utama:⁴²

- a. *Hifz al-Din* (menjaga agama),
- b. *Hifz al-Nafs* (menjaga jiwa),

⁴² Muhammad Yusuf Musa, *Sejarah dan Pengantar Ilmu Ushul Fiqh* (Jakarta: Bulan Bintang, 1990), h. 220.

- c. *Hifz al-'Aql* (menjaga akal),
- d. *Hifz al-Nasl* (menjaga keturunan),
- e. *Hifz al-Mal* (menjaga harta).

Setiap tindakan hukum yang mengarah pada penjagaan lima aspek ini dianggap sebagai bentuk realisasi masalah.

Konsep masalah berakar kuat dalam nash syar'i, baik dalam Al-Qur'an maupun Sunnah.

a. Al-Qur'an

QS. Al-Baqarah [2]: 185:

"Allah menghendaki kemudahan bagimu, dan tidak menghendaki kesukaran bagimu..."⁴³

Ayat ini menunjukkan bahwa syariat bertujuan membawa kemudahan dan menghindarkan kesulitan, yang merupakan bentuk masalah bagi umat manusia.

QS. Al-Anbiya [21]: 107:

"Dan tidaklah Kami mengutus engkau (Muhammad) melainkan untuk menjadi rahmat bagi seluruh alam."⁴⁴

Makna rahmat di sini mencakup semua bentuk kemaslahatan, baik duniawi maupun ukhrawi.

QS. Al-Ma'idah [5]: 32:

"...barangsiapa yang membunuh seorang manusia, bukan karena orang itu membunuh orang lain atau membuat kerusakan di muka bumi, maka seolah-olah dia telah membunuh seluruh manusia."⁴⁵

⁴³ Departemen Agama RI, *Al-Qur'an dan Terjemahannya* (Jakarta: Balai Litbang Agama, 2005), Surah Al-Baqarah [2]: 185.

⁴⁴ Departemen Agama RI, *Al-Qur'an dan Terjemahannya* (Jakarta: Balai Litbang Agama, 2005), Surah Al-Anbiya [21]

⁴⁵ Departemen Agama RI, *Al-Qur'an dan Terjemahannya* (Jakarta: Balai Litbang Agama, 2005), Surah Al-Ma'idah [5]: 32

Ayat ini menegaskan pentingnya menjaga kehidupan manusia (hifz al-nafs), yang menjadi bagian dari tujuan masalah.

b. Hadits

Hadits Rasulullah SAW:

"Tidak boleh membahayakan diri sendiri dan tidak boleh membahayakan orang lain."

(HR. Ibn Majah no. 2340; Malik dalam Al-Muwatha' no.

2/746; dishahihkan oleh Al-Albani)

Hadits ini menjadi prinsip dasar bahwa segala ketentuan hukum harus menghindarkan kemudaratan (la darar wa la dirar), yang sejalan dengan prinsip masalah.

Dalam operasionalisasinya, teori masalah berlandaskan prinsip-prinsip pokok sebagai berikut:⁴⁶

- a. Kemudahan (*Taysir*): Hukum Islam bertujuan memudahkan, bukan memberatkan.
- b. Menghilangkan Kemudaratan (*Daf' al-Mafsadah*): Pencegahan bahaya diutamakan atas pengambilan manfaat.
- c. Mendahulukan Kepentingan Umum di atas Kepentingan Individu.
- d. Keseimbangan antara Hak dan Kewajiban.
- e. Pencegahan sebelum Kerusakan (*Sadd al-Dhara'i*): Mencegah terjadinya potensi kerusakan di masa depan.

Teori Masalah merupakan instrumen utama dalam hukum Islam

⁴⁶ *Ibid.*, h. 222-224.

yang digunakan untuk menjaga kemaslahatan manusia dalam berbagai aspek kehidupan. Dengan dasar dari Al-Qur'an, Hadits, dan pengembangan oleh para ulama, masalah menjadi dasar kuat dalam pembentukan hukum yang kontekstual dan aplikatif. Dalam perkembangan zaman, penerapan masalah tetap menjadi rujukan penting dalam merespons tantangan sosial, ekonomi, dan budaya yang terus berubah, dengan tetap mempertahankan prinsip dasar menjaga kemaslahatan umat.

G. Metode Penelitian

1. Metode Pendekatan

Penelitian ini menggunakan metode pendekatan yuridis sosiologis. Metode yuridis sosiologis, juga dikenal sebagai penelitian hukum empiris, adalah pendekatan yang mengkaji hukum tidak hanya sebagai norma tertulis tetapi juga sebagai fenomena sosial yang hidup dan berkembang dalam masyarakat.⁴⁷ Pendekatan ini memadukan analisis terhadap peraturan perundang-undangan (aspek yuridis) dengan realitas implementasi dan dampaknya dalam masyarakat (aspek sosiologis).

Dalam konteks penelitian ini, pendekatan yuridis sosiologis digunakan untuk:

- a. Mengidentifikasi aturan hukum yang mengatur pemakaian helm pengaman, seperti Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- b. Menganalisis bagaimana kebijakan tersebut diimplementasikan oleh

⁴⁷ Djulaeka dan Devi Rahayu, *Metode Penelitian Hukum* (Surabaya: Scopindo, 2019), h. 54.

Satlantas Polrestabes Semarang.

- c. Mengevaluasi efektivitas kebijakan tersebut dalam menekan angka kecelakaan lalu lintas berdasarkan data empiris dan persepsi masyarakat.

Pendekatan ini memungkinkan peneliti untuk memahami keterkaitan antara kebijakan hukum dengan perilaku masyarakat serta faktor-faktor yang mempengaruhi tingkat kepatuhan dan efektivitas kebijakan.

2. Spesifikasi Penelitian

Penelitian ini bersifat deskriptif analitis. Spesifikasi ini dipilih untuk memenuhi tujuan penelitian, yaitu:⁴⁸

- a. Deskriptif: Memberikan gambaran menyeluruh tentang kebijakan pemakaian helm pengaman, implementasinya oleh Satlantas Polrestabes Semarang, serta tingkat kepatuhan dan persepsi masyarakat terhadap kebijakan tersebut.
- b. Analitis: Menganalisis faktor-faktor yang mempengaruhi efektivitas kebijakan, mengidentifikasi hambatan dalam implementasi, dan mengevaluasi dampak kebijakan terhadap penurunan angka kecelakaan lalu lintas.

Dengan spesifikasi ini, penelitian tidak hanya berhenti pada pengumpulan data dan fakta, tetapi juga menginterpretasikan data tersebut untuk menemukan hubungan sebab-akibat dan memberikan rekomendasi yang konstruktif.

⁴⁸ Lexy Moleong, *Metode Penelitian Kualitatif* (Bandung: Rosda Karya, 2007), h. 77.

3. Sumber dan Jenis Data

Penelitian ini menggunakan dua jenis data utama, yaitu data primer dan data sekunder. Pembagian ini bertujuan untuk memperoleh informasi yang komprehensif dan mendalam mengenai efektivitas kebijakan pemakaian helm pengaman dalam menekan angka kecelakaan lalu lintas di Satlantas Polrestabes Semarang.

a. Data Primer

Data primer diperoleh langsung dari sumber pertama melalui metode wawancara dengan informan kunci. Dalam penelitian ini, informan kunci adalah petugas Satuan Lalu Lintas (Satlantas) Polrestabes Semarang.

b. Data Sekunder

Data sekunder diperoleh melalui studi kepustakaan dan dokumentasi terhadap bahan-bahan hukum dan literatur yang relevan. Data sekunder dalam penelitian ini dibagi menjadi tiga jenis bahan hukum, yaitu bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan bahan hukum tersier.

1) Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer adalah sumber hukum yang memiliki kekuatan hukum mengikat dan menjadi dasar dalam penelitian hukum. Bahan hukum primer yang digunakan dalam penelitian ini meliputi:

a) Undang – Undang Dasar Negara Republik Indonesia tahun

1945

- b) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- c) Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan
- d) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat

2) Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder adalah bahan yang memberikan penjelasan, komentar, atau analisis terhadap bahan hukum primer. Bahan ini membantu peneliti dalam memahami konteks dan interpretasi hukum yang lebih mendalam. Bahan hukum sekunder yang digunakan meliputi buku, jurnal ilmiah, artikel akademik, dan pendapat ahli hukum.

3) Bahan Hukum Tersier

Bahan hukum tersier adalah bahan yang membantu peneliti dalam menemukan dan memahami bahan hukum primer dan sekunder. Bahan ini termasuk antara lain adalah kamus hukum, dan ensiklopedia hukum.

4. Metode Pengumpulan Data

Dalam penelitian ini, data dikumpulkan melalui dua metode utama, yaitu wawancara dan studi kepustakaan. Penggunaan kedua metode ini

bertujuan untuk memperoleh data yang komprehensif dan mendalam mengenai efektivitas kebijakan pemakaian helm pengaman dalam menekan angka kecelakaan lalu lintas di wilayah kerja Satlantas Polrestabes Semarang.

Wawancara dilakukan secara mendalam dengan informan kunci dari pihak Satuan Lalu Lintas (Satlantas) Polrestabes Semarang. Wawancara ini bertujuan untuk mendapatkan informasi langsung mengenai implementasi kebijakan pemakaian helm pengaman, strategi penegakan hukum yang diterapkan, tantangan dan hambatan yang dihadapi dalam pelaksanaan kebijakan, serta upaya-upaya yang dilakukan untuk meningkatkan kepatuhan masyarakat. Metode wawancara memungkinkan peneliti untuk menggali informasi secara detail dan mendalam, serta memahami perspektif dan pengalaman langsung dari para penegak hukum.⁴⁹ Pertanyaan dalam wawancara disusun secara semi-terstruktur, sehingga memberikan fleksibilitas bagi informan untuk menjelaskan pandangan dan pengalamannya secara bebas namun tetap dalam kerangka topik penelitian.⁵⁰ Peneliti juga dapat melakukan probing atau pertanyaan lanjutan untuk memperdalam informasi pada aspek-aspek tertentu yang dianggap penting.

Selain wawancara, studi kepustakaan digunakan sebagai metode pengumpulan data sekunder. Studi kepustakaan melibatkan penelaahan dan analisis terhadap berbagai bahan hukum dan literatur yang relevan dengan topik penelitian.

Studi kepustakaan memungkinkan peneliti untuk membangun

⁴⁹ Zainuddin Ali, *Metode Penelitian Hukum* (Jakarta: Sinar Grafika, 2016), h. 48.

⁵⁰ Sugiyono, *Memahami Penelitian Kualitatif* (Bandung: alfabeta, 2005), h. 56.

landasan teori yang kuat, memahami konteks hukum dan sosial dari kebijakan yang diteliti, serta mengidentifikasi temuan-temuan penelitian sebelumnya yang dapat dijadikan pembanding atau rujukan. Dengan mengintegrasikan data dari wawancara dan studi kepustakaan, peneliti dapat memperoleh gambaran yang utuh mengenai implementasi dan efektivitas kebijakan pemakaian helm pengaman.

5. Metode Analisis Data

Data yang diperoleh dari penelitian ini dianalisis menggunakan metode analisis deskriptif kualitatif. Analisis deskriptif kualitatif bertujuan untuk memahami dan menggambarkan fenomena yang diteliti secara mendalam dan detail, dengan menekankan pada makna dan interpretasi dari data yang dikumpulkan.⁵¹ Proses analisis data dilakukan melalui beberapa tahapan, yaitu reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan.

Reduksi data merupakan tahap awal di mana peneliti menyortir dan memilih data yang relevan dengan fokus penelitian. Data dari wawancara ditranskrip secara lengkap, kemudian peneliti melakukan proses koding untuk mengidentifikasi tema-tema atau kategori-kategori penting yang muncul dari data. Misalnya, tema mengenai strategi penegakan hukum, hambatan dalam implementasi kebijakan, atau tingkat kepatuhan masyarakat.⁵² Data yang tidak relevan atau berulang dapat disisihkan untuk memfokuskan analisis pada aspek-aspek yang signifikan.

⁵¹ Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D* (Bandung: alfabeta, 2016), h. 78.

⁵² *Ibid.*

Selanjutnya, penyajian data dilakukan dengan menyusun data yang telah direduksi dalam bentuk narasi deskriptif. Peneliti menggambarkan temuan-temuan penelitian secara sistematis dan terstruktur, sesuai dengan kerangka teori dan pertanyaan penelitian. Penyajian data dapat dilengkapi dengan kutipan langsung dari informan untuk memperkuat narasi dan memberikan ilustrasi konkret. Selain itu, peneliti juga dapat menggunakan tabel atau diagram sederhana jika diperlukan untuk memvisualisasikan data.

Proses interpretasi dilakukan secara kritis dan reflektif, dengan mempertimbangkan konteks sosial, budaya, dan hukum yang mempengaruhi fenomena yang diteliti. Peneliti berusaha mengidentifikasi hubungan sebab-akibat, memahami dinamika yang terjadi, dan menjelaskan faktor-faktor yang mendukung atau menghambat efektivitas kebijakan.

Untuk memastikan validitas dan reliabilitas temuan penelitian, peneliti melakukan triangulasi data. Triangulasi dilakukan dengan membandingkan data dari berbagai sumber dan metode, misalnya membandingkan informasi dari wawancara dengan data dari dokumen resmi atau literatur. Peneliti juga dapat melakukan cross-check dengan informan untuk mengklarifikasi informasi yang ambigu atau kontradiktif.

Dengan menggunakan analisis deskriptif kualitatif, peneliti dapat menggali makna di balik data, memahami perspektif dan pengalaman informan, serta memberikan gambaran yang mendalam mengenai efektivitas kebijakan pemakaian helm pengaman dalam menekan angka kecelakaan lalu lintas. Analisis ini juga memungkinkan peneliti untuk memberikan

rekomendasi praktis yang didasarkan pada temuan empiris dan kerangka teori yang kuat.

H. Sistematika isi tesis

Dalam urutan sistematika penulisan tesis ini digunakan penulis memberikan gambaran secara garis besar, penulis menggunakan sistematika penulisan tesis sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN	Pada bab ini berisikan uraian yang memuat latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, kerangka konseptual, kerangka teoritis, metode penelitian, dan sistematika penulisan tesis.
BAB II KAJIAN PUSTAKA	Bab ini berisi uraian mengenai asas-asas hukum dan teori-teori hukum pidana yang akan digunakan sebagai pisau analisis untuk menjawab permasalahan dalam penelitian ini, meliputi konsep Kebijakan Publik dalam konteks hukum pidana, Efektivitas Kebijakan pemakaian helm pengaman dalam menekan angka kecelakaan, Definisi Helm Pengaman menurut standar

hukum yang berlaku, Pengertian Kecelakaan Lalu Lintas dalam perspektif hukum pidana, serta Tugas dan Fungsi Satlantas Polrestabes Semarang sebagai aparat penegak hukum pidana lalu lintas.

BAB III HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini berisikan uraian hasil penelitian dan pembahasan yang berkaitan dengan implementasi kebijakan pemakaian helm pengaman oleh Polrestabes Semarang dalam menekan angka kecelakaan lalu lintas, kebijakan pemakaian helm pengaman efektif dalam menurunkan angka kecelakaan lalu lintas di wilayah hukum Polrestabes Semarang, dan kendala yang dihadapi dalam pelaksanaan kebijakan pemakaian helm pengaman di Polrestabes Semarang.

BAB IV PENUTUP

Pada bab ini berisikan uraian kesimpulan dari hasil penelitian yang telah dilakukan dan saran terhadap penelitian maupun saran untuk

penelitian selanjutnya.

BAB II

KAJIAN PUSTAKA

A. Pengertian Kecelakaan Lalu Lintas

Kecelakaan lalu lintas merupakan salah satu peristiwa yang menjadi perhatian serius dalam sistem transportasi karena berimplikasi langsung terhadap keselamatan jiwa pengguna jalan serta menimbulkan kerugian ekonomi dan sosial. Secara terminologis, kecelakaan lalu lintas adalah peristiwa tidak terduga dan tidak disengaja yang terjadi di jalan serta melibatkan kendaraan bermotor dengan atau tanpa pengguna jalan lainnya, yang mengakibatkan korban jiwa, luka-luka, dan/atau kerugian materiil. Definisi ini secara normatif termaktub dalam Pasal 1 angka 24 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menyatakan:⁵³

"Kecelakaan lalu lintas adalah 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."

⁵³ Bambang Sumantri, *Keselamatan Transportasi Jalan: Perspektif Kecelakaan dan Penanganannya di Indonesia* (yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 2021), hlm. 49.

Dalam praktiknya, kecelakaan lalu lintas diklasifikasikan ke dalam beberapa jenis berdasarkan akibat yang ditimbulkan. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, kecelakaan lalu lintas dapat dikelompokkan menjadi:⁵⁴ (1) Kecelakaan ringan, yaitu kecelakaan yang menimbulkan kerusakan ringan pada kendaraan atau barang dan tidak menimbulkan korban jiwa atau luka; (2) Kecelakaan sedang, yaitu kecelakaan yang menimbulkan luka ringan dan/atau kerusakan cukup signifikan pada kendaraan atau barang; serta (3) Kecelakaan berat, yaitu kecelakaan yang menimbulkan korban meninggal dunia atau luka berat. Klasifikasi ini memiliki dampak hukum terhadap proses penanganan, pembuktian, serta penjatuhan sanksi kepada pihak yang dianggap bertanggung jawab.

Dari aspek penyebab, kecelakaan lalu lintas lazimnya dipengaruhi oleh empat faktor utama yang saling berinteraksi, yaitu: faktor manusia, faktor kendaraan, faktor jalan, dan faktor lingkungan. Dalam konteks faktor manusia, kecelakaan sering kali disebabkan oleh pelanggaran perilaku pengemudi seperti melanggar batas kecepatan, berkendara di bawah pengaruh alkohol atau obat-obatan, kurangnya keterampilan mengemudi, hingga kelalaian menggunakan perlengkapan keselamatan seperti helm. Faktor kendaraan berkaitan dengan kondisi teknis kendaraan, termasuk sistem pengereman, kondisi ban, lampu, dan aspek keselamatan lainnya. Faktor jalan mencakup desain geometrik jalan, kelengkapan rambu lalu lintas, kondisi permukaan jalan, serta pencahayaan. Sementara faktor lingkungan dapat meliputi cuaca

⁵⁴ *Ibid.*, hlm. 54.

ekstrem seperti kabut atau hujan deras, kondisi geografis, serta gangguan eksternal lainnya.

Statistik yang dikeluarkan oleh Korlantas Polri menunjukkan bahwa pengendara sepeda motor merupakan kelompok paling rentan dalam kecelakaan lalu lintas, dengan kontribusi lebih dari 70% dari total kecelakaan nasional.⁵⁵ Hal ini dikarenakan karakteristik fisik kendaraan roda dua yang tidak memiliki pelindung seperti mobil, serta kurangnya kesadaran dalam mematuhi tata tertib berlalu lintas. Dalam konteks ini, pemakaian alat pelindung diri seperti helm berstandar nasional menjadi penting untuk mengurangi dampak fatal pada kepala sebagai bagian tubuh yang paling vital dan rentan.

Kecelakaan lalu lintas juga berkaitan erat dengan tingkat efektivitas kebijakan lalu lintas, baik dari segi regulasi, penegakan hukum, hingga edukasi kepada masyarakat. Semakin baik kebijakan dan implementasi keselamatan jalan raya, maka secara teoritis angka kecelakaan dapat ditekan. Oleh karena itu, pemahaman yang komprehensif tentang pengertian, jenis, penyebab, dan dampak kecelakaan lalu lintas menjadi fondasi penting dalam menilai efektivitas kebijakan seperti kewajiban pemakaian helm SNI oleh pengendara sepeda motor.

B. Pengertian dan Fungsi Helm

Helm dalam konteks transportasi darat, merupakan alat pelindung

⁵⁵ Wahyu Kartika, "Tingkat Kepatuhan Pengendara Sepeda Motor dalam Penggunaan Helm SNI: Studi di Wilayah Perkotaan," *Jurnal Kriminologi dan Penegakan Hukum* 5, no. 3 (2023): 97–108.

kepala yang wajib dikenakan oleh pengendara maupun penumpang sepeda motor. Fungsi utama helm adalah untuk melindungi kepala dari risiko cedera akibat benturan saat terjadi kecelakaan, terutama benturan langsung terhadap aspal, kendaraan lain, maupun benda keras lainnya.⁵⁶ Helm bukan sekadar atribut pelengkap saat berkendara, melainkan instrumen keselamatan yang memiliki posisi vital dalam menjaga keselamatan pengguna jalan. Dalam dunia medis dan keselamatan transportasi, cedera kepala merupakan penyebab utama kematian pada kecelakaan kendaraan roda dua, sehingga perlindungan terhadap kepala menjadi prioritas utama.

Secara praktis, fungsi helm dapat dijabarkan ke dalam beberapa aspek, yaitu:⁵⁷

- (1) Fungsi protektif, yaitu mencegah cedera kepala berat akibat benturan langsung;
- (2) Fungsi preventif, yaitu sebagai alat pencegah fatalitas;
- (3) Fungsi kenyamanan berkendara, seperti melindungi mata dari debu, angin, dan sinar matahari; serta
- (4) Fungsi hukum, yaitu pemenuhan kewajiban hukum untuk mematuhi peraturan lalu lintas.

Penelitian dari WHO menunjukkan bahwa penggunaan helm yang benar dan memenuhi standar dapat mengurangi risiko cedera kepala fatal

⁵⁶ Ririn Kusuma dan Bayu Andhika, "Peran Helm dalam Mengurangi Fatalitas Cedera Kepala pada Kecelakaan Sepeda Motor," *Jurnal Kesehatan Masyarakat* 9, no. 2 (2022): 112–22.

⁵⁷ Rafiq Alfian, "Efektivitas Penegakan Hukum Terhadap Penggunaan Helm Non-SNI," *Jurnal Hukum dan Kebijakan Lalu Lintas* 4, no. 1 (2023): 71–83.

hingga 69% dan mengurangi kemungkinan kematian hingga 42%.⁵⁸ Oleh karena itu, efektivitas helm dalam melindungi nyawa pengendara bukanlah asumsi, melainkan fakta berbasis data.

Dalam konteks hukum nasional Indonesia, kewajiban penggunaan helm bagi pengendara dan penumpang sepeda motor telah diatur secara tegas dalam Pasal 106 ayat (8) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 yang menyatakan:

“Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor dan Penumpang Sepeda Motor wajib mengenakan helm yang memenuhi standar nasional Indonesia.”

Sanksi terhadap pelanggaran ini ditegaskan dalam Pasal 291 ayat (1) yang menyebutkan:

“Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor yang tidak mengenakan helm standar nasional Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (8) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).”

Namun demikian, dalam praktiknya masih banyak ditemukan pengendara yang tidak menggunakan helm, atau menggunakan helm yang tidak sesuai standar, misalnya helm proyek, helm mainan, atau helm yang sudah aus dan rusak. Fenomena ini menandakan adanya ketimpangan antara aturan hukum dan kesadaran hukum masyarakat. Bagi sebagian orang, helm hanya digunakan sebagai formalitas untuk menghindari tilang polisi, bukan karena kesadaran terhadap fungsi pelindungannya. Padahal, efektivitas helm dalam menurunkan risiko cedera kepala hanya akan tercapai apabila digunakan dengan cara yang benar dan dalam kondisi layak pakai.

⁵⁸ World Health Organization, *Global Status Report on Road Safety 2018* (Geneva: WHO Press, 2018), hlm. 39-40.

Perlu juga dicermati bahwa bentuk dan tipe helm memiliki peran terhadap tingkat proteksi. Helm jenis full-face diketahui memberikan perlindungan lebih tinggi dibanding helm jenis half-face, karena menutup seluruh bagian kepala hingga rahang. Namun dalam konteks sosial masyarakat Indonesia, khususnya di daerah tropis, penggunaan helm full-face kurang populer karena dianggap panas dan tidak nyaman. Di sinilah letak tantangan bagi regulator dan pelaksana kebijakan untuk mengedukasi masyarakat bahwa kenyamanan seharusnya tidak mengesampingkan keselamatan.

Helm merupakan instrumen yang penting dalam keselamatan berkendara yang memiliki fungsi multidimensi: melindungi, mencegah, memberikan kenyamanan, serta menegakkan norma hukum. Tingkat kesadaran terhadap penggunaan helm yang sesuai standar dan digunakan dengan benar harus menjadi bagian dari upaya kolektif antara aparat penegak hukum, pembuat kebijakan, dan masyarakat. Tanpa kesadaran kolektif tersebut, kebijakan penggunaan helm akan bersifat formalistik dan tidak berdampak signifikan dalam menekan angka kecelakaan lalu lintas.

C. Standar Nasional (SNI) pada Helm

Standar Nasional Indonesia atau SNI merupakan standar teknis yang disusun dan ditetapkan oleh Badan Standardisasi Nasional (BSN) dalam rangka menjamin mutu, keselamatan, dan keamanan produk tertentu, termasuk helm pengendara sepeda motor. Standar ini bersifat mengikat apabila telah diberlakukan secara wajib melalui peraturan menteri atau peraturan perundang-

undangan lainnya.⁵⁹ Dalam konteks perlindungan keselamatan lalu lintas, penerapan SNI pada helm bertujuan untuk memastikan bahwa setiap helm yang digunakan oleh pengendara dan penumpang sepeda motor memiliki kualitas teknis yang layak untuk melindungi kepala dari cedera berat akibat benturan dalam kecelakaan lalu lintas.

Secara normatif, Pasal 106 ayat (8) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyatakan bahwa:⁶⁰

“Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor dan Penumpang Sepeda Motor wajib mengenakan helm yang memenuhi standar nasional Indonesia.”

Aturan tersebut menunjukkan bahwa helm tidak hanya wajib dikenakan, tetapi juga harus memenuhi standar teknis yang telah ditetapkan secara nasional.

Selanjutnya, Pasal 291 ayat (1) menetapkan sanksi bagi pengendara yang tidak mengenakan helm SNI, yaitu:

“Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor yang tidak mengenakan helm standar nasional Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (8) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).”

Standar teknis yang dimaksud di atas dijabarkan dalam SNI 1811-2007, yang mengatur mengenai helm pelindung untuk pengguna kendaraan bermotor roda dua. Ketentuan ini mencakup persyaratan bahan, konstruksi helm, metode uji kekuatan, sistem peredam benturan, dan kelengkapan lain seperti tali

⁵⁹ Badan Standardisasi Nasional, “Berlaku di Indonesia, Ini Standar Helm yang Sesuai SNI,” *kompas.com*, 2020, <https://bsn.go.id/main/berita/detail/10868>.

⁶⁰ Eko Teguh Paripurno, *Manajemen Risiko dalam Transportasi dan Lalu Lintas* (Malang: Instrans Publishing, 2020), hlm. 33.

pengikat. Helm yang telah lolos uji SNI akan diberi tanda khusus berupa stiker atau emboss “SNI” pada bagian dalam atau luar helm. Peraturan terbaru yang mengatur kewajiban SNI helm dituangkan dalam Peraturan Menteri Perindustrian Republik Indonesia Nomor 59 Tahun 2024 tentang Pemberlakuan SNI Wajib terhadap Helm Pengendara dan/atau Penumpang Sepeda Motor Secara Wajib, yang sekaligus mencabut Permenperin No. 79/M-IND/PER/9/2015.⁶¹

Dalam praktiknya, masih terdapat peredaran helm yang tidak memenuhi ketentuan SNI di pasar. Helm-helm ini umumnya diproduksi secara massal oleh pabrikan kecil tanpa melewati uji mutu, atau bahkan dipalsukan dengan menempelkan label SNI ilegal. Oleh karena itu, pengawasan terhadap produsen dan distribusi helm menjadi penting, termasuk peran aktif dari Direktorat Jenderal Perlindungan Konsumen dan Tertib Niaga (Ditjen PKTN) Kementerian Perdagangan dan aparat kepolisian dalam razia lalu lintas.

Penggunaan helm SNI merupakan bagian dari sistem keselamatan lalu lintas yang holistik. Helm yang tidak memenuhi SNI dapat pecah saat benturan, tidak memiliki daya redam yang memadai, atau bahkan berkontribusi pada kerusakan kepala lebih lanjut. Oleh karena itu, selain penindakan hukum terhadap pelanggar, edukasi terhadap masyarakat mengenai ciri-ciri helm SNI dan urgensi penggunaannya harus digencarkan. Dengan demikian, pemberlakuan SNI pada helm tidak hanya menjadi kewajiban hukum, tetapi juga menjadi bagian dari budaya sadar keselamatan di jalan raya.

⁶¹ *Ibid.*, hlm. 35.

D. Kebijakan Pemakaian Helm SNI di Indonesia

Kebijakan pemakaian helm SNI merupakan kebijakan publik di bidang lalu lintas yang mengatur penggunaan perlindungan kepala secara wajib bagi setiap pengendara dan penumpang sepeda motor, dengan ketentuan bahwa helm tersebut harus memenuhi standar mutu nasional.⁶² Kebijakan ini lahir dari tingginya angka kecelakaan lalu lintas yang melibatkan kendaraan roda dua serta tingginya tingkat fatalitas yang terjadi akibat pengabaian aspek keselamatan dasar, terutama penggunaan helm.

Secara normatif, landasan hukum utama dari kebijakan ini adalah Pasal 106 ayat (8) UU No. 22 Tahun 2009, yang mewajibkan penggunaan helm SNI, serta diikuti dengan Pasal 291 ayat (1) dan (2) yang menetapkan sanksi bagi pengendara dan penumpang yang melanggar. Selain itu, kebijakan ini juga diperkuat oleh regulasi teknis yaitu Permenperin No. 59 Tahun 2024, yang menetapkan bahwa helm untuk pengendara sepeda motor wajib memenuhi SNI dan harus diproduksi serta diperjualbelikan berdasarkan sertifikasi mutu.

Tujuan utama kebijakan ini adalah untuk menekan angka kecelakaan fatal dengan meningkatkan penggunaan alat pelindung diri yang memenuhi standar keselamatan. Dalam praktiknya, kebijakan ini diimplementasikan melalui tiga pendekatan utama: pertama, sosialisasi dan edukasi kepada masyarakat mengenai pentingnya menggunakan helm yang sesuai standar; kedua, penegakan hukum melalui operasi lalu lintas, seperti Operasi Patuh, Operasi Simpatik, dan Operasi Zebra yang rutin dilaksanakan oleh satuan lalu

⁶² KRirin Kusuma dan Bayu Andhika, *Op.Cit.*

lintas kepolisian; dan ketiga, monitoring distribusi dan perdagangan helm oleh instansi terkait guna menghindari beredarnya helm palsu atau non-SNI.

Namun demikian, efektivitas kebijakan ini di lapangan masih menghadapi berbagai tantangan. Banyak masyarakat yang belum memahami pentingnya perbedaan antara helm biasa dan helm SNI. Sebagian besar pengendara menggunakan helm hanya untuk menghindari razia lalu lintas, bukan karena kesadaran akan keselamatan. Selain itu, masih maraknya helm palsu dengan stiker SNI palsu di pasaran juga menjadi problem tersendiri dalam pengawasan pelaksanaan kebijakan.

Dalam perspektif penegakan hukum, peran aktif kepolisian sangat menentukan keberhasilan kebijakan ini. Di beberapa wilayah, termasuk Kota Semarang, satuan lalu lintas telah menjalankan operasi rutin dengan fokus pada pengguna sepeda motor yang tidak menggunakan helm atau menggunakan helm tidak standar. Penindakan terhadap pelanggar dilaksanakan berdasarkan Surat Tilang dengan mengacu pada Pasal 291 UU No. 22 Tahun 2009. Namun, keberhasilan semacam ini tetap memerlukan penguatan pada aspek preventif dan promotif melalui kerja sama dengan sekolah, komunitas pengendara, dan instansi pemerintah daerah.

Secara substansial, kebijakan pemakaian helm SNI bukan sekadar aturan lalu lintas, tetapi mencerminkan keberpihakan negara terhadap perlindungan warga negara dalam menggunakan fasilitas jalan umum. Dalam konteks itu, pemenuhan hak atas rasa aman menjadi bagian dari mandat konstitusional negara. Oleh sebab itu, kebijakan ini harus dilihat tidak hanya

sebagai kewajiban legalistik, tetapi juga sebagai upaya kolektif untuk menciptakan budaya keselamatan jalan yang berkelanjutan.

E. Peran Kepolisian dalam Penegakan Tertib Lalu Lintas

Kepolisian Negara Republik Indonesia memiliki mandat konstitusional dalam menegakkan hukum, memelihara keamanan dan ketertiban, serta memberikan perlindungan kepada masyarakat, sebagaimana diatur dalam Pasal 13 Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia, yang menyebutkan bahwa:⁶³

“Tugas pokok Kepolisian Negara Republik Indonesia adalah memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat, menegakkan hukum, dan memberikan perlindungan, pengayoman, serta pelayanan kepada masyarakat.”

Dalam konteks lalu lintas dan angkutan jalan, tugas dan peran tersebut dijalankan secara teknis melalui fungsi Satuan Lalu Lintas (Satlantas), baik di tingkat nasional maupun kewilayahan, termasuk di lingkungan Polrestabes.

Dalam ruang lingkup penegakan hukum lalu lintas, Kepolisian memiliki tanggung jawab untuk memastikan bahwa setiap pengguna jalan mematuhi aturan dan ketentuan hukum yang berlaku. Penegakan hukum tidak semata dilakukan dalam bentuk represif atau tindakan penilangan, tetapi juga mencakup pendekatan preventif dan edukatif. Dalam pelaksanaan kebijakan pemakaian helm SNI, misalnya, kepolisian menjalankan perannya melalui kegiatan rutin seperti Operasi Patuh, Operasi Simpatik, Operasi Zebra, serta kegiatan sosialisasi ke sekolah-sekolah, komunitas pengendara, dan

⁶³ Bambang Widodo Umar, *Reformasi Kepolisian Republik Indonesia* (Jakarta: IDSPS Press, 2009), hlm. 103.

masyarakat umum.

Adapun implementasi penegakan hukum terhadap pelanggaran pemakaian helm non-SNI dilaksanakan dengan mengacu pada Pasal 291 ayat (1) dan (2) UU No. 22 Tahun 2009, yang memberikan dasar yuridis kepada polisi untuk memberikan sanksi administratif berupa denda atau kurungan. Namun penindakan semata tidak akan memberikan efek jera apabila tidak disertai dengan penguatan budaya sadar hukum. Oleh karena itu, peran polisi harus mencakup tiga dimensi utama: edukator, regulator, dan penegak hukum.

Dalam menjalankan peran tersebut, kepolisian juga dituntut untuk menunjukkan integritas dan keteladanan, sehingga penegakan hukum lalu lintas tidak hanya bersifat seremonial atau musiman. Masyarakat harus melihat bahwa setiap aturan yang ditegakkan bersifat konsisten, tidak diskriminatif, dan disertai dengan sosialisasi yang memadai. Di sinilah pentingnya penguatan kapasitas kelembagaan dan personel kepolisian, termasuk melalui pelatihan di bidang komunikasi hukum, pendekatan persuasif, dan pembinaan masyarakat.

Di samping itu, peran kepolisian dalam penegakan tertib lalu lintas juga memerlukan dukungan kelembagaan lintas sektor, seperti Dinas Perhubungan, Dinas Pendidikan, dan organisasi masyarakat. Dalam konteks pemakaian helm, keterlibatan sekolah dalam kampanye keselamatan berkendara bagi pelajar, atau kerja sama dengan produsen helm SNI untuk menyalurkan produk berkualitas dan terjangkau, menjadi bagian dari pendekatan komprehensif. Penegakan hukum lalu lintas harus dipandang sebagai bagian dari sistem perlindungan sosial, bukan hanya sebagai kewenangan aparat semata.

Dengan demikian, peran kepolisian dalam penegakan tertib lalu lintas, khususnya kebijakan pemakaian helm SNI, menjadi krusial tidak hanya dari sisi hukum formal, tetapi juga dari perspektif kultural dan edukatif. Penegakan hukum yang responsif, akuntabel, dan partisipatif akan menjadi fondasi kuat dalam menurunkan angka kecelakaan lalu lintas dan membangun budaya hukum yang berkelanjutan di tengah masyarakat.

F. Faktor – Faktor yang Mempengaruhi Kecelakaan lalu Lintas

Kecelakaan lalu lintas merupakan peristiwa multidimensional yang tidak hanya berkaitan dengan unsur teknis, tetapi juga dengan perilaku manusia, kualitas infrastruktur, serta tata kelola lalu lintas secara menyeluruh. Dalam banyak literatur keselamatan jalan, penyebab kecelakaan dikategorikan ke dalam empat kelompok besar, yaitu: faktor manusia, faktor kendaraan, faktor jalan, dan faktor lingkungan. Keempat faktor ini saling berkaitan dan dapat saling memperkuat apabila tidak dikelola dengan baik dalam sistem lalu lintas nasional maupun daerah.⁶⁴

Faktor manusia merupakan penyebab utama kecelakaan lalu lintas di Indonesia. Hal ini mencakup aspek kesalahan atau kelalaian pengemudi, seperti mengemudi dalam keadaan lelah, melanggar batas kecepatan, menerobos lampu merah, menggunakan ponsel saat berkendara, hingga tidak menggunakan alat pelindung diri seperti helm. Rendahnya kesadaran hukum dan disiplin berlalu lintas menjadi akar persoalan yang sulit diatasi hanya

⁶⁴ Chubb Indonesia, “Ancaman di Balik Kemudi: Apa Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas?,” chubb, 2023, <https://www.chubb.com/id-id/articles/personal/4-faktor-utama-penyebab-kecelakaan-lalu-lintas.html>.

melalui pendekatan represif. Menurut data Korlantas Polri, sekitar 80% kecelakaan lalu lintas di Indonesia melibatkan unsur human error, yang menunjukkan bahwa faktor perilaku manusia masih menjadi tantangan utama dalam upaya penurunan angka kecelakaan.

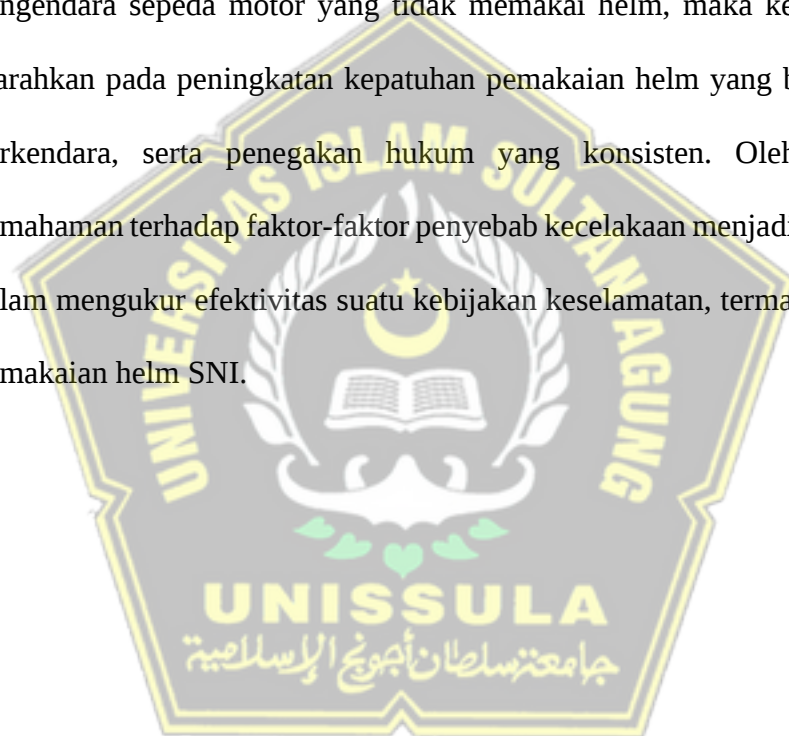
Selain faktor manusia, faktor kendaraan juga memiliki kontribusi terhadap kecelakaan, terutama jika kondisi teknis kendaraan tidak memenuhi standar laik jalan. Komponen seperti sistem rem, lampu, ban, dan kemudi yang tidak berfungsi dengan baik dapat memperbesar risiko terjadinya kecelakaan. Oleh karena itu, setiap kendaraan diwajibkan menjalani uji KIR secara berkala sebagaimana diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan. Namun, implementasi kebijakan ini masih lemah pada kendaraan pribadi, terutama sepeda motor, yang tidak tunduk pada pengawasan ketat seperti kendaraan umum.

Faktor jalan sebagai penyebab kecelakaan mencakup desain geometrik jalan yang tidak sesuai standar, permukaan jalan yang rusak, tidak adanya rambu-rambu atau marka jalan yang jelas, serta kurangnya penerangan. Infrastruktur jalan yang buruk memperbesar kemungkinan terjadinya tabrakan atau pengendara kehilangan kendali, terutama dalam kondisi cuaca buruk. Dalam banyak kasus, ruas jalan di kawasan padat penduduk tidak dilengkapi fasilitas penyeberangan atau median jalan, yang menyebabkan konflik antara kendaraan dan pejalan kaki.

Adapun faktor lingkungan dapat meliputi cuaca (hujan lebat, kabut), pencahayaan malam hari, hingga kejadian tak terduga seperti binatang melintas

atau genangan air. Meskipun faktor ini sering dianggap di luar kendali manusia, namun dapat dikelola melalui peringatan dini, sistem informasi lalu lintas *real-time*, dan manajemen risiko jalan.

Secara konseptual, analisis terhadap faktor penyebab kecelakaan sangat penting untuk merumuskan kebijakan yang tepat sasaran. Misalnya, jika diketahui bahwa mayoritas kecelakaan di suatu daerah disebabkan oleh pengendara sepeda motor yang tidak memakai helm, maka kebijakan harus diarahkan pada peningkatan kepatuhan pemakaian helm yang benar, edukasi berkendara, serta penegakan hukum yang konsisten. Oleh karena itu, pemahaman terhadap faktor-faktor penyebab kecelakaan menjadi dasar penting dalam mengukur efektivitas suatu kebijakan keselamatan, termasuk kebijakan pemakaian helm SNI.



BAB III

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Implementasi dan Efektivitas Kebijakan Pemakaian Helm Pengaman oleh Polrestabes Semarang dalam Menekan Angka Kecelakaan Lalu Lintas

Isu keselamatan lalu lintas jalan raya merupakan salah satu perhatian serius dalam sistem hukum dan kebijakan publik di Indonesia. Tingginya angka kecelakaan lalu lintas yang melibatkan kendaraan roda dua telah menjadikan upaya perlindungan terhadap pengendara sebagai agenda strategis dalam kebijakan transportasi nasional.⁶⁵ Berbagai instrumen hukum telah dikeluarkan oleh negara untuk menjamin keselamatan pengguna jalan, termasuk pengaturan mengenai kewajiban penggunaan helm pengaman. Helm tidak hanya berfungsi sebagai pelindung kepala dari benturan, tetapi juga telah ditetapkan secara normatif sebagai syarat wajib berkendara yang memiliki kekuatan hukum mengikat. Dalam kerangka ini, penggunaan helm bukan lagi sekadar praktik teknis berkendara, melainkan menjadi simbol komitmen negara dalam melindungi hak hidup warga negara.

Perkembangan regulasi keselamatan lalu lintas di Indonesia menunjukkan bahwa negara tidak hanya menetapkan norma secara sepihak, tetapi juga menyusun kebijakan yang berpijak pada kebutuhan empiris dan kajian teknis yang matang. Salah satu langkah konkret yang diambil adalah

⁶⁵ Wisnu Darsono, “Analisis Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas di Indonesia: Perspektif Hukum dan Keselamatan,” *Jurnal Hukum dan Transportasi* 7, no. 2 (2021): 125–45, <https://doi.org/https://doi.org/10.xxxx/jht.2021.7.2.125>.

pemberlakuan standar nasional Indonesia (SNI) terhadap helm pengendara kendaraan bermotor roda dua. Standar ini bukan ditetapkan secara sembarangan, melainkan melalui proses pengujian material, struktur, dan ketahanan terhadap benturan, sehingga setiap produk yang menyandang label SNI dianggap telah memenuhi standar minimal perlindungan kepala. Dalam konteks hukum nasional, ketentuan ini menjadi bagian dari sistem hukum lalu lintas yang mengikat seluruh warga negara tanpa kecuali.

Penerapan kebijakan helm SNI juga merepresentasikan upaya pemerintah dalam mengedepankan pendekatan pencegahan (preventive law), yakni mencegah terjadinya kerugian atau kecelakaan melalui pengaturan hukum yang rasional. Dalam masyarakat modern yang kompleks, hukum tidak hanya berperan sebagai alat pengendali konflik, tetapi juga sebagai sarana rekayasa sosial. Kewajiban menggunakan helm SNI adalah bagian dari rekayasa tersebut: mengubah kebiasaan berkendara masyarakat yang awalnya abai terhadap keselamatan menjadi patuh terhadap standar perlindungan diri yang telah disahkan negara. Hal ini menunjukkan pergeseran peran hukum dari sekadar regulator menjadi agen edukasi sosial yang aktif dan terukur.

Namun demikian, efektivitas suatu kebijakan hukum tidak hanya dapat diukur dari kejelasan norma dan kekuatan sanksinya, melainkan juga dari keberhasilan implementasinya di lapangan. Dalam praktiknya, banyak faktor yang memengaruhi sejauh mana kebijakan helm SNI dapat berjalan optimal, mulai dari kesiapan kelembagaan pelaksana, pemahaman masyarakat terhadap isi kebijakan, hingga budaya hukum yang berkembang di tengah masyarakat.

Oleh sebab itu, penting untuk meninjau bagaimana kebijakan ini diimplementasikan oleh institusi penegak hukum secara konkret, khususnya di tingkat lokal, seperti yang dilakukan oleh Satuan Lalu Lintas Polrestabes Semarang sebagai lembaga pelaksana utama kebijakan ini di wilayahnya.

Kebijakan pemakaian helm pengaman berstandar nasional (SNI) bagi pengendara dan penumpang sepeda motor muncul sebagai bagian dari sistem perlindungan hukum terhadap hak atas keselamatan jiwa manusia di ruang publik. Ketentuan ini diatur secara eksplisit melalui Pasal 106 ayat (8) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menetapkan bahwa:⁶⁶

“Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor dan Penumpang Sepeda Motor wajib mengenakan helm yang memenuhi standar nasional Indonesia.”

Kewajiban tersebut tidak bersifat simbolik, melainkan diwujudkan dalam norma pidana sebagaimana disebutkan dalam Pasal 291 ayat (1) dan ayat (2) yang masing-masing menyatakan bahwa:⁶⁷

Pasal 291 ayat (1):

“Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor tidak mengenakan helm standar nasional Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (8) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah),”

dan Pasal 291 ayat (2):

“Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor yang membiarkan

⁶⁶ Dwi Wahyono, Rizki Adi Pinandito, dan Lathifah Hanim, “Implementasi UU Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Studi tentang Penertiban Lalu Lintas di Wilayah Jawa Tengah),” *Audi Et AP: Jurnal Penelitian Hukum* 1, no. 01 (2022): 68–77, <https://doi.org/10.24967/jaeap.v1i01.1513>.

⁶⁷ *Ibid.*

penumpangnya tidak mengenakan helm sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (8) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).”

Ketentuan pasal tersebut diatas menegaskan bahwa negara secara aktif melindungi nyawa warganya melalui intervensi normatif berbasis keselamatan, bukan semata-mata demi kepatuhan hukum formalistik, melainkan sebagai refleksi dari nilai konstitusional dalam menjaga keselamatan jiwa sebagai bagian dari hak asasi manusia yang paling fundamental.

Pelaksanaan ketentuan helm SNI tidak hanya bersandar pada norma undang-undang lalu lintas, melainkan juga diperkuat melalui perangkat teknis sektoral, yakni Peraturan Menteri Perindustrian Republik Indonesia Nomor 40/M-IND/PER/6/2008 tentang Pemberlakuan Standar Nasional Indonesia (SNI) Secara Wajib Terhadap Helm Pengendara Kendaraan Bermotor Roda Dua. Aturan ini memberlakukan SNI 1811:2007 sebagai standar baku nasional yang wajib dipenuhi oleh seluruh produsen, importir, dan distributor helm.⁶⁸

Standar tersebut meliputi kriteria struktural, kekuatan material, sistem penguncian, serta performa helm dalam menahan benturan keras. Pemberlakuan SNI pada helm motor menunjukkan keterpaduan antara aspek hukum dan aspek perlindungan teknis, sehingga helm tidak sekadar menjadi simbol administratif semata, melainkan berfungsi sebagai peralatan pelindung kepala yang telah melewati uji mutu secara ketat dan saintifik.

Penerapan ketentuan helm SNI juga bersinggungan erat dengan

⁶⁸ Romo Septiani, Margareth Suryaningsih, dan Dyah Lituhayu, “Implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Penerapan Helm Standar SNI di Kota Semarang,” *Journal of Public Policy and Management Review* 2, no. 3 (2022): 53–62.

instrumen keselamatan transportasi yang menjadi bagian dari sistem manajemen lalu lintas nasional. Helm berstandar tidak hanya melindungi kepala pengendara dari luka akibat kecelakaan, tetapi juga berperan strategis dalam menekan tingkat fatalitas yang ditimbulkan oleh benturan langsung pada area vital kepala. Statistik empiris dari lembaga kepolisian menunjukkan bahwa korban kecelakaan lalu lintas yang tidak mengenakan helm SNI cenderung mengalami cedera kepala berat yang berujung pada kematian. Oleh karena itu, regulasi mengenai helm SNI memiliki dimensi substantif dalam aspek perlindungan jiwa, sekaligus menjadi bagian dari pencegahan sistemik terhadap dampak kecelakaan lalu lintas yang menelan korban manusia maupun menimbulkan kerugian sosial-ekonomi yang besar bagi negara dan keluarga korban.

Penetapan ketentuan helm berstandar SNI secara wajib tidak muncul secara insidental, melainkan berdasarkan landasan empirik yang kuat mengenai tingginya angka kecelakaan lalu lintas yang melibatkan pengendara roda dua di Indonesia. Berdasarkan data Korlantas Polri, jumlah kecelakaan lalu lintas yang melibatkan sepeda motor sepanjang tahun 2020 mencapai 93.319 kasus, tahun 2021 naik menjadi 97.095 kasus, dan Januari-Agustus 2022 telah mencapai 85.691 kasus. Korban meninggal dunia tahun 2020 mencapai 21.525 orang, lalu 2021 mencapai 22.626 orang, dan pada tahun 2022 mencapai 16.115 orang, hal ini menunjukkan bahwa jumlah kasus kecelakaan didominasi oleh sepeda motor sebesar 81 persen,⁶⁹ dan dari jumlah tersebut sebagian besar

⁶⁹ Admin, "KNKT Tekankan Setiap Orang Agar Peduli Akan Keselamatan," knkt.go.id, 2022, <https://knkt.go.id/news/read/knkt-tekanan-setiap-orang-agar-peduli-akan-keselamatan>

korban ditemukan tidak mengenakan helm atau mengenakan helm yang tidak memenuhi standar teknis.

Fungsi perlindungan helm SNI juga diakui secara internasional melalui standar teknis yang hampir serupa dengan regulasi dari negara lain, seperti DOT (*Department of Transportation*) di Amerika Serikat dan ECE R22.05 di Eropa. Indonesia melalui Badan Standardisasi Nasional (BSN) mengadopsi pendekatan serupa dan menetapkan parameter teknis SNI 1811:2007 sebagai satu-satunya standar yang sah dan dapat diakui secara hukum.⁷⁰ Oleh karena itu, setiap helm yang digunakan di jalan raya wajib memiliki label SNI yang dilekatkan secara permanen pada bagian dalam atau luar helm. Label tersebut mencantumkan nomor register dan identifikasi pabrik pembuat helm. Helm yang tidak memuat label tersebut dianggap tidak sah secara hukum dan penggunaannya menjadi dasar pelanggaran lalu lintas sesuai dengan Pasal 291 UU LLAJ.

Keberadaan norma hukum tentang helm SNI juga memiliki tujuan untuk membentuk perilaku hukum masyarakat yang sadar akan pentingnya keselamatan pribadi. Regulasi ini bertujuan menciptakan kesadaran bahwa pemakaian helm bukan sekadar kepatuhan terhadap petugas lalu lintas, tetapi merupakan bagian dari tanggung jawab individu dalam menjaga keselamatan diri dan orang lain. Negara melalui norma tertulis mendorong terbentuknya budaya hukum berlalu lintas yang berbasis kesadaran, bukan hanya

keselamatan#:~:text=Korban meninggal dunia tahun 2020 mencapai 21.525 orang%2C,kecelakaan didominasi oleh sepeda motor sebesar 81 persen.

⁷⁰ Ilham Fauzi, "Asal Mula Pemberlakuan SNI Helm Kendaraan Bermotor Secara Wajib," *bbkk.kemenprin*, 2020.

keterpaksaan. Dalam konteks ini, pelaksanaan aturan helm SNI diharapkan dapat menstimulasi perubahan perilaku kolektif, di mana penggunaan helm berstandar menjadi bagian dari gaya hidup berkendara yang aman dan tertib.

Instrumen hukum tentang helm SNI juga menyimpan makna keadilan distributif, karena negara melalui ketentuan ini berusaha memberikan perlindungan yang setara kepada setiap warga negara tanpa memandang latar belakang ekonomi atau status sosial. Meskipun akses terhadap helm SNI bisa berbeda tergantung kemampuan finansial, hukum memberikan standar yang seragam kepada semua pengguna kendaraan bermotor. Artinya, semua orang, tanpa kecuali, memiliki kewajiban yang sama untuk melindungi dirinya dan orang lain. Pendekatan ini mencerminkan prinsip kesetaraan di hadapan hukum dan prinsip utilitarian yang menitikberatkan pada manfaat terbesar bagi jumlah orang terbanyak.

Konsekuensi dari ketentuan helm SNI tidak hanya berkaitan dengan aspek pidana atau administratif, tetapi juga berhubungan dengan keberlangsungan sistem transportasi nasional yang efisien dan aman. Ketika pengguna kendaraan patuh terhadap standar keselamatan seperti helm SNI, maka tingkat kecelakaan fatal akan menurun, beban rumah sakit akan berkurang, produktivitas ekonomi tidak terganggu akibat kehilangan tenaga kerja, dan negara dapat menghemat anggaran perlindungan sosial.⁷¹ Dengan kata lain, regulasi helm SNI adalah bagian dari manajemen risiko nasional yang menyeluruh dan tidak dapat dipisahkan dari upaya pembangunan sistem

⁷¹ Deni Teras et al., "Pentingnya Jalan Berkeselamatan di Indonesia," *Prosiding Seminar Nasional Teknik Tahun 2024 (Senastika 2024)* 24 Oktober (2024).

transportasi modern yang manusiawi dan berbasis keselamatan.

Aspek rasionalitas kebijakan helm SNI juga muncul dari pertimbangan bahwa tidak semua individu mampu mengukur risiko secara objektif. Negara melalui kebijakan ini hadir sebagai aktor rasional yang mengambil alih tanggung jawab untuk mencegah potensi bahaya yang tidak disadari masyarakat. Banyak pengendara menganggap berkendara jarak dekat atau di jalan kecil tidak memerlukan helm, padahal data menunjukkan bahwa sebagian besar kecelakaan justru terjadi dalam radius kurang dari 5 kilometer dari rumah korban. Oleh karena itu, negara menetapkan standar minimal perlindungan yang wajib dipenuhi oleh semua pengguna jalan tanpa melihat konteks subjektif dari jarak atau waktu tempuh.

Ketentuan helm SNI juga menjadi tolok ukur bagi pembentukan instrumen hukum turunan yang berkaitan dengan tata niaga helm, pengawasan distribusi, dan pemberantasan produk ilegal. Pemerintah melalui Kementerian Perindustrian dan Badan Standardisasi Nasional telah menetapkan sanksi administratif hingga pidana bagi produsen dan penjual yang memperdagangkan helm non-SNI secara ilegal. Dengan demikian, ketentuan helm SNI tidak berhenti pada pengguna akhir saja, tetapi menjalar ke seluruh rantai distribusi untuk memastikan bahwa helm yang sampai ke tangan masyarakat telah memenuhi standar perlindungan yang sah dan terverifikasi.

Penjabaran di atas menunjukkan bahwa dasar hukum dan tujuan kebijakan helm SNI merupakan bagian dari sistem hukum lalu lintas yang tidak hanya mengedepankan aspek sanksi, tetapi juga mengandung nilai

keselamatan, keadilan sosial, kesadaran kolektif, dan rasionalitas kebijakan negara yang berpihak pada perlindungan nyawa manusia. Landasan inilah yang kemudian dijadikan pijakan oleh institusi pelaksana, seperti Polrestabes Semarang, untuk menerjemahkan norma-norma tersebut ke dalam bentuk pelaksanaan nyata di lapangan.

Program dan strategi implementasi kebijakan pemakaian helm berstandar SNI oleh Polrestabes Semarang dirancang sebagai respons atas kebutuhan untuk menekan angka kecelakaan lalu lintas, khususnya yang melibatkan pengguna sepeda motor. Strategi implementasi tersebut tidak berjalan secara linier, tetapi merupakan kombinasi antara pendekatan edukatif, pendekatan represif, dan pendekatan berbasis teknologi. Ketiga pendekatan tersebut dijalankan secara simultan dan menyasar pada dua aspek pokok, yaitu peningkatan kesadaran masyarakat terhadap pentingnya keselamatan berkendara dan peningkatan kepatuhan terhadap norma hukum lalu lintas yang berlaku.

Berdasarkan wawancara penulis dengan Briptu Anang Setyo Pambudi selaku BA Satlantas Polrestabes Semarang, diketahui bahwa bentuk konkret dari pelaksanaan strategi edukatif telah diwujudkan melalui program “*Police Goes to School*” yang dilaksanakan secara resmi dalam rangkaian kegiatan MPLS (Masa Pengenalan Lingkungan Sekolah) di berbagai sekolah menengah di Semarang.⁷² Melalui program tersebut, Satlantas menyampaikan materi keselamatan berlalu lintas dan fungsi helm SNI secara langsung kepada pelajar,

⁷² Wawancara dengan Briptu Anang Setyo Pambudi selaku BA Satlantas Polrestabes Semarang pada 4 Mei 2025.

sekaligus memperkenalkan prinsip dasar bahwa keselamatan bukan sekadar aturan, tetapi bagian dari tanggung jawab individu di ruang publik.

Program edukasi ini tidak hanya bersifat satu arah, melainkan melibatkan interaksi aktif antara petugas dan pelajar melalui sesi tanya jawab, simulasi penggunaan helm SNI, dan pemberian contoh nyata mengenai dampak kecelakaan bagi pengendara yang tidak menggunakan helm berstandar. Penyampaian materi dilakukan secara menarik dan komunikatif, termasuk dengan penyajian visual melalui media presentasi dan tayangan video kasus kecelakaan lalu lintas. Sasaran utama dari program ini adalah membentuk pemahaman dan sikap sadar hukum sejak usia sekolah, sehingga pelajar tidak hanya patuh karena takut ditilang, tetapi karena memahami makna keselamatan sebagai nilai hidup.⁷³ Polrestabes Semarang juga memperkuat pesan edukatif ini melalui pemasangan banner di lokasi-lokasi strategis, seperti simpang Jalan Pandanaran, Jalan Gajahmada, dan Jalan Dr. Cipto, yang berisi imbauan visual menggunakan bahasa yang sederhana dan mudah dipahami.

Selain penyuluhan di sekolah, Satlantas juga melaksanakan strategi sosialisasi kepada masyarakat umum melalui pemanfaatan media sosial resmi. Menurut Briptu Anang, pemanfaatan kanal digital ini menjadi bagian penting dalam menyebarkan pesan keselamatan lalu lintas, termasuk pentingnya penggunaan helm berstandar SNI. Melalui akun Instagram dan Facebook resmi Polrestabes, konten visual seperti infografik, video pendek, dan testimonial korban kecelakaan dipublikasikan secara rutin sebagai bentuk penguatan nilai

⁷³ *Ibid.*

hukum dan keselamatan secara nonformal. Kampanye digital ini ditujukan untuk menjangkau masyarakat perkotaan dan generasi muda yang lebih aktif berinteraksi di platform daring.⁷⁴ Polrestabes juga melakukan siaran informasi melalui radio lokal dan kanal berita elektronik sebagai bentuk perluasan jangkauan informasi kepada pengguna jalan yang tidak terpapar media sosial.

Strategi implementasi juga dilaksanakan melalui agenda nasional yang berbentuk operasi lalu lintas tahunan. Berdasarkan pernyataan Briptu Anang, Polrestabes Semarang setiap tahun melaksanakan tiga operasi utama, yakni Operasi Keselamatan Candi, Operasi Zebra Candi, dan Operasi Patuh Candi. Ketiga operasi tersebut merupakan mandat dari Korps Lalu Lintas Polri yang dijalankan secara terkoordinasi di seluruh wilayah Indonesia, termasuk Kota Semarang.⁷⁵ Salah satu fokus utama dari pelaksanaan operasi tersebut adalah penindakan terhadap pelanggaran penggunaan helm, khususnya pelanggaran tidak memakai helm atau memakai helm yang tidak memenuhi standar SNI. Satlantas memprioritaskan titik-titik jalan padat lalu lintas dan rawan kecelakaan sebagai lokasi operasi, seperti Jalan Majapahit, Jalan Sriwijaya, dan Jalan Sukun Raya.

Pelaksanaan operasi-operasi tersebut tidak hanya bersifat represif, tetapi juga mengandung dimensi edukatif. Briptu Anang menjelaskan bahwa petugas Satlantas tidak selalu menindak pelanggar secara langsung, melainkan juga memberikan teguran lisan, penjelasan hukum, serta pembinaan singkat

⁷⁴ *Ibid.*

⁷⁵ Intan Nur Fitriana, “Penanggulangan Kenakalan Remaja Terhadap Tindak Pidana Pelanggaran Lalu Lintas di Kota Semarang” (Universitas Islam Sultan Agung (UNISSULA) Semarang, 2023).

kepada pengendara yang melakukan pelanggaran ringan. Tujuannya adalah membentuk kesadaran bahwa hukum lalu lintas tidak bertujuan menghukum, tetapi menjaga keselamatan.⁷⁶ Petugas juga secara aktif memeriksa jenis helm yang digunakan pengendara, mengecek keberadaan label SNI, dan memastikan helm dikenakan secara benar dengan pengait terpasang sempurna. Ketika menemukan pelanggaran, petugas akan memberikan penjelasan teknis mengapa helm non-standar tidak layak digunakan, serta memberikan contoh helm yang memenuhi standar keselamatan nasional.

Strategi implementasi juga diperkuat oleh penerapan teknologi *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE), yang berfungsi sebagai alat pemantauan otomatis terhadap pelanggaran lalu lintas. Sistem ETLE telah dipasang pada beberapa titik strategis di Kota Semarang dan dilengkapi dengan kamera pengawas beresolusi tinggi yang mampu mendeteksi pelanggaran helm.⁷⁷ Kamera ini dapat mengenali pengendara yang tidak memakai helm atau memakai helm yang tidak sesuai, dan data pelanggaran akan dikirimkan secara otomatis ke pusat komando lalu lintas untuk diverifikasi. Briptu Anang menyampaikan bahwa ETLE menjadi bagian dari modernisasi sistem penegakan hukum yang efektif karena mampu bekerja secara objektif, minim interaksi langsung, dan mengurangi risiko penyimpangan di lapangan. Selain itu, sistem ini berjalan 24 jam dan mampu mendeteksi pelanggaran di luar

⁷⁶ Wawancara dengan Briptu Anang Setyo Pambudi selaku BA Satlantas Polrestabes Semarang pada 4 Mei 2025.

⁷⁷ Muhammad Taufik, "Penegakan Hukum Dalam Pelaksanaan ETLE (Electronic Traffic Law Enforcement di Polrestabes Semarang)," *Program Studi Ilmu Hukum Fakultas Hukum* (Universitas Islam Sultan Agung (UNISSULA) Semarang, 2022).

waktu operasi manual.

Satlantas Polrestabes Semarang juga memperluas strategi edukatif melalui penyebaran leaflet, pamflet, dan brosur pada kegiatan pelayanan masyarakat seperti pengurusan SIM, STNK, dan kegiatan vaksinasi massal yang digelar bersama instansi pemerintah lainnya. Materi yang disampaikan dalam selebaran tersebut mencakup informasi dasar mengenai syarat helm SNI, sanksi hukum bagi pelanggar, serta tips mengenali helm palsu. Strategi ini dirancang agar masyarakat tetap mendapat informasi meskipun tidak bersentuhan langsung dengan razia atau program sekolah.⁷⁸ Bahkan pada beberapa titik lampu lalu lintas utama, dipasang pengeras suara yang secara berkala memutar pesan imbauan keselamatan berlalu lintas termasuk ajakan memakai helm SNI. Upaya ini merupakan bentuk komunikasi publik berbasis lokasi yang mendekatkan pesan hukum ke kehidupan sehari-hari warga.

Seluruh bentuk implementasi program dan strategi ini berjalan secara simultan dan saling melengkapi. Edukasi sekolah membentuk pondasi kesadaran sejak usia remaja, sosialisasi media memperluas jangkauan informasi hukum, operasi penindakan memberikan efek jera sekaligus pengawasan aktif, sedangkan penerapan ETLE menjamin keberlangsungan kontrol hukum tanpa batas waktu. Satlantas Polrestabes Semarang melalui seluruh program ini tidak hanya berupaya menegakkan hukum secara prosedural, tetapi juga membangun budaya hukum baru yang menempatkan

⁷⁸ Muhammad Sayyidin Jaya Negara, "Sosialisasi Keselamatan Berkendara Digelar Polres Semarang di Jalan Raya dan Sekolah," Jateng Info, 2024, <https://jatenginfo.inews.id/read/418610/sosialisasi-keselamatan-berkendara-digelar-polres-semarang-di-jalan-raya-dan-sekolah>.

keselamatan sebagai norma hidup, bukan hanya perintah negara. Seluruh strategi ini diarahkan untuk menciptakan perubahan perilaku lalu lintas berbasis kesadaran, bukan sekadar karena takut terkena sanksi.

Pendekatan menyeluruh dalam strategi implementasi tersebut menunjukkan adanya pemahaman kelembagaan yang kuat bahwa keberhasilan kebijakan helm SNI tidak mungkin dicapai dengan satu metode tunggal. Oleh karena itu, keberagaman strategi dan segmentasi program berdasarkan karakteristik masyarakat menjadi kunci utama dalam mendekatkan norma hukum kepada realitas sosial. Namun untuk mengetahui sejauh mana program-program tersebut telah mencapai hasil yang diharapkan, dan bagaimana efektivitasnya dalam menekan angka pelanggaran dan kecelakaan.

Evaluasi atas efektivitas kebijakan pemakaian helm SNI oleh Satlantas Polrestabes Semarang menunjukkan bahwa implementasi program ini tidak hanya dilihat dari aspek administratif atau angka statistik semata, melainkan juga melalui pengukuran dampaknya terhadap perubahan perilaku masyarakat dan penurunan risiko kecelakaan. Pendekatan menyeluruh dalam strategi implementasi tersebut menunjukkan adanya pemahaman kelembagaan yang kuat bahwa keberhasilan kebijakan helm SNI tidak mungkin dicapai dengan satu metode tunggal. Oleh karena itu, keberagaman strategi dan segmentasi program berdasarkan karakteristik masyarakat menjadi kunci utama dalam mendekatkan norma hukum kepada realitas sosial. Namun untuk mengetahui sejauh mana program-program tersebut telah mencapai hasil yang diharapkan, dan bagaimana efektivitasnya dalam menekan angka pelanggaran dan

kecelakaan, diperlukan evaluasi berbasis data aktual.

Data kecelakaan lalu lintas yang dihimpun oleh Satlantas Polrestabes Semarang menunjukkan dinamika yang kompleks selama tiga tahun terakhir. Meskipun jumlah kecelakaan yang melibatkan pengendara berhelm jauh lebih tinggi, hal tersebut sebanding dengan proporsi masyarakat yang sudah menggunakan helm dalam aktivitas berkendara sehari-hari. Namun, jika dianalisis secara proporsional, angka fatalitas atau korban meninggal dunia akibat kecelakaan lebih dominan pada kelompok yang tidak menggunakan helm. Hal ini menjadi indikator kuat bahwa penggunaan helm, khususnya helm berstandar SNI, berperan penting dalam menurunkan risiko kematian akibat benturan kepala saat terjadi kecelakaan.

Berikut disajikan data kecelakaan lalu lintas berdasarkan penggunaan helm selama tahun 2022 hingga 2024 di wilayah hukum Polrestabes Semarang:

Tahun	Kecelakaan (Dengan Helm)	Korban Meninggal (Dengan Helm)	Kecelakaan (Tanpa Helm)	Korban Meninggal (Tanpa Helm)
2022	950	104	98	22
2023	1.153	126	103	25
2024	1.339	121	102	22

Data di atas menunjukkan bahwa sekalipun kecelakaan dengan helm terus mengalami peningkatan dari tahun ke tahun, tingkat fatalitasnya cenderung stabil dan bahkan sedikit menurun pada tahun 2024. Sebaliknya, jumlah korban meninggal dari kecelakaan tanpa helm menunjukkan proporsi

yang lebih tinggi jika dibandingkan dengan jumlah kasusnya. Fakta ini menegaskan bahwa penggunaan helm SNI bukan hanya sebagai pemenuhan kewajiban hukum, melainkan instrumen vital dalam menyelamatkan jiwa, yang berdampak nyata pada penurunan risiko kematian dalam kecelakaan lalu lintas. Oleh karena itu, efektivitas kebijakan penggunaan helm SNI dapat dibuktikan secara empiris melalui korelasi antara tingkat kepatuhan dan penurunan fatalitas tersebut.

Berdasarkan wawancara penulis dengan Briptu Anang Setyo Pambudi selaku BA Satlantas Polrestabes Semarang, efektivitas kebijakan helm SNI terlihat dari hasil pantauan rumah sakit rujukan seperti RS Bhayangkara dan RSUP dr. Kariadi, di mana korban yang menggunakan helm SNI cenderung mengalami cedera kepala lebih ringan dibandingkan dengan korban yang tidak menggunakan helm atau menggunakan helm non-SNI.⁷⁹ Hal ini menegaskan bahwa keberadaan helm SNI secara nyata menurunkan risiko fatalitas kecelakaan.

Dari sisi implementasi hukum, Satlantas Polrestabes Semarang mengacu pada Pasal 291 ayat (1) dan (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Penindakan terhadap pelanggaran helm dilakukan dalam berbagai operasi seperti Operasi Zebra Candi dan Operasi Keselamatan Candi.⁸⁰ Tindakan represif dikombinasikan

⁷⁹ Wawancara dengan Briptu Anang Setyo Pambudi selaku BA Satlantas Polrestabes Semarang pada 4 Mei 2025.

⁸⁰ Rizal Dwi Pratama, "Upaya Penanggulangan Kecelakaan Lalu Lintas di Wilayah Kepolisian Resor Kota Besar Semarang" (Universitas Islam Sultan Agung (UNISSULA) Semarang, 2023).

dengan upaya edukatif, menciptakan keseimbangan antara penegakan hukum dan pembinaan moral publik.

Namun demikian, efektivitas substantif dari kebijakan ini tidak hanya diukur dari tindakan penindakan semata. Berdasarkan teori sistem hukum Lawrence M. Friedman, efektivitas hukum sangat ditentukan oleh tiga elemen utama: struktur hukum, substansi hukum, dan budaya hukum. Struktur hukum dalam konteks ini merujuk pada kapasitas kelembagaan Satlantas Polrestabes, yang terlihat aktif dalam razia, penyuluhan, dan patroli. Substansi hukum, berupa norma wajib helm SNI, telah jelas dituangkan dalam peraturan perundang-undangan yang berlaku. Sementara itu, elemen budaya hukum justru menjadi tantangan terbesar. Masih terdapat kesenjangan antara kepatuhan karena kesadaran hukum dan kepatuhan karena takut sanksi.⁸¹

Struktur hukum yang efektif tidak hanya mencerminkan kehadiran institusi formal seperti kepolisian, tetapi juga tergambar dari kemampuan institusi tersebut dalam membangun koordinasi lintas sektor, merespons cepat dinamika sosial, dan melakukan inovasi kebijakan di tingkat implementasi.⁸² Polrestabes Semarang sejauh ini telah menunjukkan indikator positif dalam pelibatan sektor pendidikan dan komunitas motor untuk membentuk budaya keselamatan lalu lintas, termasuk penyelenggaraan program “*Police Goes to School*” dan kampanye berbasis media sosial. Namun demikian, efektivitas struktur tersebut masih bergantung pada konsistensi pelaksanaannya,

⁸¹ Lawrence M. Friedman, *Sistem Hukum: Perspektif Ilmu Sosial (Diterjemahkan oleh M. Khozim)* (Bandung: Nusa Media, 2009), hlm. 88.

⁸² *Ibid.*

ketersediaan personel yang memadai, serta distribusi sumber daya yang merata, khususnya untuk menjangkau wilayah pinggiran yang selama ini kurang tersentuh pengawasan aktif.

Budaya hukum sebagai unsur ketiga dalam teori Friedman menempati posisi yang sangat strategis, terutama karena karakteristik masyarakat Indonesia yang cenderung patuh terhadap hukum bukan karena kesadaran, melainkan karena kekhawatiran terhadap sanksi. Dalam konteks helm SNI, banyak pengguna jalan yang masih memandang penggunaan helm sebagai kewajiban formal yang hanya dilakukan ketika ada razia atau kehadiran polisi. Perilaku seperti ini menunjukkan lemahnya internalisasi norma hukum dalam kesadaran kolektif masyarakat. Oleh karena itu, efektivitas budaya hukum harus dibangun tidak hanya melalui hukum yang represif, tetapi juga dengan pendekatan edukatif dan kultural yang berkesinambungan.⁸³ Pembentukan budaya hukum ini membutuhkan waktu dan pendekatan yang menyentuh dimensi nilai, bukan hanya prosedur. Jika budaya hukum yang kuat berhasil tumbuh, maka keberlanjutan kebijakan helm SNI tidak lagi bergantung pada operasi razia, tetapi akan menjadi bagian dari praktik keseharian yang dilakukan secara sadar oleh masyarakat.

Sebagaimana terungkap dalam hasil penelitian terdahulu, kepatuhan masyarakat dalam menggunakan helm SNI lebih banyak dipicu oleh upaya menghindari sanksi daripada kesadaran intrinsik akan pentingnya keselamatan. Dalam konteks ini, teori penegakan hukum William J. Chambliss dan Robert

⁸³ *Ibid.*

B. Seidman menjadi relevan. Penegakan hukum di bidang lalu lintas, termasuk kebijakan helm, kadang bersifat selektif, lebih keras kepada kelompok masyarakat tertentu, dan belum sepenuhnya merata dalam menjangkau wilayah pinggiran. Sebagian masyarakat menilai kebijakan ini lebih menguntungkan aparat dan pengusaha helm daripada benar-benar bertujuan melindungi keselamatan publik.⁸⁴

Chambliss dan Seidman memandang bahwa hukum kerap kali beroperasi sebagai alat dominasi yang digunakan oleh kelompok berkuasa untuk mengontrol kelompok subordinat.⁸⁵ Dalam pelaksanaan kebijakan helm, pendekatan selektif dapat terlihat dari intensitas razia yang lebih tinggi di kawasan-kawasan padat berpenduduk menengah ke bawah dibandingkan dengan kawasan elite. Hal ini menimbulkan persepsi bahwa penegakan hukum tidak dilakukan secara merata dan adil, melainkan menyasar kelompok yang dianggap lemah secara sosial dan ekonomi. Ketika pelaksanaan hukum lebih menonjolkan aspek penindakan terhadap kelompok tertentu, maka hukum tidak lagi dipandang sebagai instrumen keadilan, melainkan sebagai alat tekanan yang menimbulkan ketidakpercayaan publik terhadap motif kebijakan tersebut.

Teori ini menegaskan bahwa hukum yang tidak dipersepsikan sebagai milik bersama akan kehilangan legitimasi sosialnya. Ketika masyarakat meyakini bahwa kebijakan helm SNI hanya menguntungkan segelintir pihak, misalnya produsen helm yang diuntungkan melalui kewajiban pembelian helm SNI maka partisipasi dalam mendukung kebijakan akan bersifat pasif,

⁸⁴ Chambliss dan Seidman, *Op.Cit.*

⁸⁵ *Ibid.*

transaksional, dan bersandar pada tekanan eksternal semata. Keadaan ini berpotensi menggerus efektivitas kebijakan dalam jangka panjang karena tidak ditopang oleh penerimaan sukarela dari masyarakat. Oleh sebab itu, pendekatan penegakan hukum yang berorientasi pada kesetaraan perlakuan, transparansi, dan akuntabilitas publik sangat diperlukan agar hukum benar-benar dapat menjalankan fungsinya sebagai pelindung dan pengayom masyarakat, bukan alat kontrol kekuasaan.

Dari sisi keadilan, pendekatan John Rawls melalui prinsip *justice as fairness* menuntut agar kebijakan helm ini memberikan manfaat yang proporsional kepada kelompok masyarakat yang paling rentan, yakni mereka yang tinggal di daerah padat dan memiliki akses terbatas terhadap helm standar. Bila tidak, maka kebijakan ini berpotensi menciptakan ketimpangan baru, di mana masyarakat tertentu merasa menjadi objek tilang semata.

Prinsip keadilan Rawls yang pertama adalah bahwa setiap orang harus memiliki hak yang sama atas kebebasan dasar yang paling luas, termasuk hak untuk dilindungi oleh hukum dalam hal keselamatan berlalu lintas. Prinsip kedua adalah bahwa ketimpangan sosial dan ekonomi hanya dapat dibenarkan jika memberikan keuntungan terbesar bagi mereka yang paling tidak beruntung.⁸⁶ Dalam konteks kebijakan helm SNI, hal ini berarti bahwa pelaksanaan aturan tidak boleh sekadar berlaku universal secara normatif, melainkan juga harus disertai upaya afirmatif misalnya penyediaan helm bersubsidi atau program distribusi gratis bagi kelompok masyarakat

⁸⁶ John Rawls, *Op.Cit.*

berpendapatan rendah. Jika kebijakan hanya mengatur kewajiban tanpa menyediakan akses terhadap pemenuhannya, maka prinsip keadilan substantif tidak tercapai karena hanya melayani kelompok yang mampu, bukan semua warga secara setara.

Keadilan dalam perspektif Rawls tidak hanya dilihat dari segi formalitas aturan, tetapi juga dari bagaimana aturan tersebut dijalankan secara adil dalam praktik. Penegakan hukum yang merata, edukasi yang menysasar kelompok rentan, serta mekanisme umpan balik dari masyarakat menjadi penting dalam memastikan bahwa kebijakan helm tidak menghasilkan eksklusi sosial. Apabila pelaksanaan kebijakan hanya menghasilkan ketakutan terhadap tilang dan memperburuk beban ekonomi kelompok miskin tanpa memberi perlindungan yang setara, maka kebijakan tersebut telah gagal memenuhi asas *justice as fairness*. Oleh karena itu, pemerintah daerah bersama kepolisian harus mengembangkan strategi pelibatan komunitas dan pemberdayaan berbasis keadilan distributif untuk mewujudkan kebijakan keselamatan yang tidak hanya legal, tetapi juga adil secara moral dan sosial.

Dalam kerangka hukum Islam, teori maslahah memberikan justifikasi normatif dan etik yang kuat atas kewajiban penggunaan helm berstandar SNI. Kewajiban ini sejalan dengan tujuan utama syariat Islam, yakni menjaga keselamatan jiwa manusia (*hifz al-nafs*), salah satu dari lima *maqāṣid al-sharī'ah* yang menjadi landasan ijtihad dan formulasi kebijakan publik dalam perspektif fikih ushul.⁸⁷ Ketika seseorang menggunakan helm SNI, maka

⁸⁷ Imam Al-Ghazali, *Al-Mustashfa fi Ilm al-Usul*, terj. Ahmad Hasan (Beirut: Dar al-Kutub al-Ilmiyyah, 1997), hlm. 240.

tindakan itu bukan semata wujud kepatuhan terhadap hukum negara, melainkan juga bentuk ikhtiar memelihara amanah Allah berupa nyawa.

Sebaliknya, mengabaikan penggunaan helm, apalagi menggunakan helm yang tidak memenuhi standar keselamatan, dapat dikategorikan sebagai bentuk kelalaian yang membuka potensi mudarat (*mafsadah*) besar terhadap keselamatan diri maupun orang lain.⁸⁸ Dengan demikian, dari sisi syariat, kebijakan helm SNI bukan hanya sah secara normatif sebagai produk hukum positif negara, tetapi juga legitim secara spiritual dan etis karena bertujuan menghindarkan manusia dari kerusakan jiwa dan penderitaan fisik.

Konsep masalah juga menekankan bahwa semua bentuk kemanfaatan yang bertujuan menjaga keseimbangan kehidupan umat, baik di tingkat individu maupun masyarakat, dapat menjadi dasar dalam perumusan hukum, selama tidak bertentangan dengan nash yang bersifat *qath'i*.⁸⁹ Dalam konteks ini, kebijakan helm SNI termasuk dalam kategori masalah mu'tabar, yakni kemaslahatan yang diakui secara eksplisit oleh prinsip-prinsip umum syariat meskipun tidak disebutkan secara tekstual dalam al-Qur'an atau Hadis.

Secara tekstual, tidak ada perintah eksplisit untuk mengenakan helm, tetapi perintah menjaga jiwa (QS. al-Mā'idah [5]: 32) dan larangan membahayakan diri sendiri (*ḥadīṣ* "*lā ḍarar wa lā ḍirār*") memberikan dasar kuat bahwa segala instrumen yang berfungsi melindungi keselamatan manusia harus dianggap sebagai bagian dari realisasi tujuan syariat. Dengan demikian, kewajiban menggunakan helm berstandar nasional memenuhi kriteria *jalb al-*

⁸⁸ *Ibid.*

⁸⁹ Syatibi, *Al-Muwafaqat fi Usul al-Syari'ah* (Beirut: Dar al-Ma'rifah, 2003), hlm. 272.

manāfi' (menarik kemaslahatan) sekaligus *dar' al-mafāsid* (menolak kerusakan), dan secara hukum Islam merupakan tindakan yang mendekati wajib, bukan lagi sekadar mubah atau anjuran sosial.

Dalam taksonomi ushul fiqh, kebijakan helm SNI juga dapat diklasifikasikan sebagai masalah mursalah, yaitu bentuk kemaslahatan yang tidak didukung ataupun ditolak secara langsung oleh dalil syar'i, tetapi sejalan dengan semangat umum syariat Islam. Negara, sebagai institusi yang memiliki otoritas dalam mengatur kehidupan sosial umat, berhak menetapkan hukum-hukum yang dianggap membawa kebaikan umum sepanjang tidak bertentangan dengan prinsip-prinsip syariat. Dalam hal ini, negara menetapkan standar helm yang wajib digunakan berdasarkan hasil penelitian ilmiah dan pertimbangan keselamatan, bukan sekadar kepentingan administratif.

Maka, penegakan kebijakan ini merupakan bagian dari tugas negara dalam mewujudkan *siyāṣah shar'īyyah* (kebijakan publik syariat) yang bertujuan menjaga lima hal pokok: agama, jiwa, akal, keturunan, dan harta. Mengingat bahwa kecelakaan lalu lintas termasuk salah satu penyebab kematian tertinggi di Indonesia, maka segala bentuk upaya untuk meminimalkan dampak kecelakaan, seperti penggunaan helm yang sah dan layak, menjadi bagian dari masalah *darūriyyah*, yakni kemaslahatan primer yang tidak bisa ditawar dalam hukum Islam.

Penerapan prinsip masalah dalam konteks kebijakan helm SNI juga tidak berhenti pada aspek perlindungan individu, melainkan mencakup tanggung jawab sosial negara dan masyarakat secara kolektif. Prinsip *daf' al-*

mafsadah (menghilangkan kemudatan) dan *sadd al-dharā'i* (menutup jalan menuju kerusakan) menjadi dasar penguatan terhadap keabsahan kebijakan yang bersifat preventif seperti ini.⁹⁰ Dalam konteks masyarakat modern, upaya preventif berbasis standar teknis nasional merupakan bentuk konkret dari *taysīr* (kemudahan) dan *tahqīq al-maslahah al-‘āmmah* (realisasi kepentingan umum).

Dengan menormalisasi penggunaan helm SNI, negara turut mengamankan struktur sosial dari dampak sistemik kecelakaan lalu lintas, seperti beban pembiayaan rumah sakit, hilangnya kepala keluarga, atau kerusakan mental anak akibat ditinggal orang tua. Maka, kebijakan helm SNI tidak hanya sah dari sisi hukum positif dan sosiologis, tetapi juga bernilai ibadah karena bertujuan menjaga tatanan kehidupan umat sesuai prinsip rahmatan lil ‘ālamīn.

Efektivitas kebijakan ini pun berkaitan erat dengan keberlanjutan edukasi. Briptu Anang menyatakan bahwa pihaknya secara rutin melakukan edukasi melalui media sosial, pemasangan banner di simpul lalu lintas, hingga penyuluhan langsung ke sekolah-sekolah melalui program “*Police Goes to School*.” Program ini dirancang tidak hanya untuk menanamkan pengetahuan, tetapi juga membentuk sikap sadar hukum sejak usia muda.

Namun, sebagaimana tercermin dalam realitas sosial di Kota Semarang, khususnya wilayah pinggiran, tantangan terhadap efektivitas kebijakan ini masih nyata. Banyak masyarakat belum memahami bahwa helm SNI tidak

⁹⁰ *Ibid.*

sekadar kewajiban administratif, melainkan instrumen pelindung yang dapat menyelamatkan nyawa. Persepsi masyarakat yang menganggap kebijakan helm SNI hanya sebagai alat tilang memperlemah legitimasi sosial atas kebijakan tersebut.

Pendekatan evaluasi kedepannya tidak dapat berhenti pada statistik semata. Harus dikembangkan indikator-indikator baru berbasis kesadaran hukum, perubahan perilaku, dan persepsi publik. Hanya dengan demikian, efektivitas kebijakan helm pengaman ini dapat diukur secara utuh dan adil sesuai dengan nilai-nilai keadilan sosial, perlindungan hak hidup, dan tanggung jawab negara dalam menjamin keselamatan warganya. Selain itu, perlu ditelusuri lebih lanjut apakah tren penurunan fatalitas kecelakaan merupakan hasil langsung dari kebijakan tersebut atau justru dipengaruhi oleh variabel lain seperti peningkatan kualitas jalan, kecepatan tanggap ambulans, atau perubahan pola mobilitas masyarakat pasca-pandemi.

Dengan kata lain, efektivitas kebijakan ini tidak berdiri sendiri, tetapi sangat bergantung pada sinergi antara kualitas kebijakan, konsistensi implementasi, serta dukungan dan kepercayaan dari masyarakat sebagai subjek utama. Evaluasi mendalam atas keseluruhan aspek inilah yang akan dibahas lebih lanjut dalam poin berikutnya untuk mengetahui bagaimana keterkaitan antara pelaksanaan kebijakan helm SNI dan tren penurunan angka kecelakaan lalu lintas di wilayah hukum Polrestabes Semarang.

B. Kendala-Kendala yang Dihadapi dalam Pelaksanaan Kebijakan Pemakaian Helm Pengaman dan Solusi yang Diterapkan di Polrestabes

Semarang

Tingkat keberhasilan pelaksanaan suatu kebijakan tidak hanya ditentukan oleh kekuatan norma dan ketegasan sanksi yang melekat padanya, tetapi sangat ditentukan oleh kemampuan institusi pelaksana untuk menjangkau semua aspek sosial, budaya, dan struktural yang memengaruhi perilaku masyarakat. Kebijakan pemakaian helm SNI di Kota Semarang yang diimplementasikan oleh Satlantas Polrestabes Semarang menghadapi beragam tantangan kompleks yang tidak hanya bersumber dari internal kelembagaan, tetapi juga dari resistensi sosial masyarakat dan kondisi ekonomi yang belum sepenuhnya mendukung keterjangkauan perlindungan keselamatan secara merata.

Rendahnya kesadaran hukum masyarakat masih menjadi salah satu hambatan paling mencolok. Banyak pengendara memandang helm hanya sebagai atribut formal untuk menghindari sanksi, bukan sebagai alat pelindung keselamatan. Kesadaran yang bersifat fungsional ini membuat perilaku pemakaian helm bergantung pada kehadiran aparat penegak hukum semata. Masyarakat cenderung tidak menggunakan helm saat berkendara di jalan lingkungan atau kawasan non-protokol karena merasa tidak diawasi.⁹¹ Fenomena ini menunjukkan bahwa nilai instrinsik dari aturan belum tertanam kuat dalam pola pikir masyarakat.

Sikap pragmatis masyarakat tersebut sebagian besar dipengaruhi oleh

⁹¹ Nur Shinta Sundari, Mukhlis R, dan Elmayanti Elmayanti, "Penegakan Hukum Terhadap Anak Yang Tidak Menggunakan Helm Di Wilayah Kota Pekanbaru," *Jurnal Ilmiah Wahana Pendidikan* 10, no. 21 (2024): 672–80, <https://doi.org/https://doi.org/10.5281/zenodo.14504178>.

latar belakang pendidikan, akses informasi, dan kebiasaan yang dibentuk sejak lama. Dalam banyak kasus, helm hanya digunakan ketika akan melalui pos razia atau bertemu dengan aparat. Hal ini juga disebabkan oleh rendahnya efektivitas sosialisasi yang belum menyentuh aspek afektif masyarakat. Berdasarkan wawancara penulis dengan Briptu Anang Setyo Pambudi selaku BA Satlantas Polrestabes Semarang, meskipun sosialisasi sudah dilakukan melalui program “*Police Goes to School*”, media sosial, dan banner di simpul lalu lintas, belum semua elemen masyarakat dapat dijangkau secara efektif, khususnya mereka yang tinggal di daerah pinggiran kota atau tidak terpapar teknologi digital.⁹²

Ketidakterjangkauan program edukasi di kawasan pinggiran seperti Mijen, Gunungpati, dan Banyumanik menjadi kendala struktural yang memengaruhi persepsi masyarakat terhadap urgensi penggunaan helm SNI.⁹³ Masyarakat di kawasan ini masih banyak yang tidak memahami perbedaan antara helm standar dan helm biasa, karena informasi teknis mengenai label SNI dan perlindungan helm tidak tersampaikan secara visual dan praktis. Mereka lebih menilai helm dari sisi tampilan dan harga, bukan dari segi kualitas atau kemampuan menahan benturan.

Kendala lain yang muncul berasal dari sisi ekonomi. Harga helm SNI yang lebih mahal dibanding helm biasa menyebabkan masyarakat, terutama dari golongan ekonomi menengah ke bawah, enggan menggantinya. Helm

⁹² Wawancara dengan Briptu Anang Setyo Pambudi selaku BA Satlantas Polrestabes Semarang pada 4 Mei 2025.

⁹³ *Ibid.*

dengan label SNI resmi dipasarkan dengan harga dua hingga tiga kali lipat dari helm konvensional. Bagi tukang ojek, pelajar, dan buruh, harga helm SNI dianggap sebagai beban yang tidak sepadan dengan manfaat yang mereka pahami. Mereka lebih memilih helm dengan harga murah meskipun tidak menjamin keselamatan.⁹⁴

Ketimpangan daya beli ini diperparah oleh tidak adanya skema distribusi bantuan atau subsidi helm dari pemerintah. Helm SNI hanya tersedia di toko-toko resmi dengan harga yang tetap, sementara helm palsu atau non-standar tersedia luas di pasar tradisional dan platform jual beli daring dengan harga terjangkau. Banyak masyarakat tidak menyadari bahwa helm yang mereka beli telah dipalsukan, terutama karena stiker SNI palsu yang ditempel dengan rapi dan sulit dibedakan secara kasat mata.

Penjual helm non-SNI tidak jarang melakukan praktik dagang yang menyesatkan dengan mengklaim helm yang mereka jual telah berstandar SNI. Ketiadaan pengawasan yang ketat dari Dinas Perindustrian dan Perdagangan terhadap rantai distribusi helm ilegal ini menjadikan pasaribanjiri produk tidak layak pakai. Di sisi lain, aparat kepolisian hanya dapat menindak pengguna akhir, bukan produsen atau distributor, karena kewenangan hukum yang terbatas pada aspek pengguna jalan.

Sikap resistif masyarakat juga muncul dari anggapan bahwa kebijakan helm SNI lebih menguntungkan pihak tertentu seperti produsen helm atau aparat penegak hukum. Sebagian warga beranggapan bahwa penindakan lebih

⁹⁴ Novia Putri Romadhoni, "Kurangnya Kesadaran Masyarakat Untuk Uji Kendaraan Bermotor: Penyebab dan Akibat," *Journal of Student Research* 2, no. 1 (2024): 59–68.

condong pada penarikan denda daripada perlindungan keselamatan. Hal ini memicu munculnya narasi negatif di masyarakat bahwa razia helm adalah alat legal untuk memperkuat pemasukan negara atau kantong aparat, bukan sebagai wujud perlindungan hukum yang adil dan edukatif.

Ketika pendekatan kebijakan tidak dilakukan secara merata, masyarakat mulai mengembangkan sikap antipati terhadap peraturan. Banyak pengendara yang merasa bahwa tilang helm hanya diberlakukan di titik-titik tertentu dan pada waktu-waktu tertentu. Ketidakkonsistenan penegakan ini justru memperkuat persepsi bahwa kebijakan bersifat situasional dan tidak adil. Akibatnya, tingkat kepatuhan tidak berbanding lurus dengan peningkatan kesadaran.

Kelembagaan pelaksana juga tidak luput dari tantangan. Berdasarkan wawancara penulis dengan Briptu Anang Setyo Pambudi, keterbatasan jumlah personel menjadi kendala utama dalam melakukan pengawasan menyeluruh di seluruh wilayah Kota Semarang.⁹⁵ Satlantas hanya memiliki jumlah petugas yang terbatas untuk melakukan operasi, razia, serta patroli dialogis secara berkala. Akibatnya, kawasan-kawasan dengan volume lalu lintas tinggi tidak dapat diawasi setiap waktu.

Sarana operasional yang dimiliki Satlantas juga belum sepenuhnya mendukung. Kendaraan patroli yang tersedia tidak selalu dalam kondisi prima dan tidak cukup untuk menjangkau seluruh ruas jalan secara simultan. Ketiadaan alat verifikasi keaslian helm di lapangan membuat pemeriksaan

⁹⁵ Wawancara dengan Briptu Anang Setyo Pambudi selaku BA Satlantas Polrestabes Semarang pada 4 Mei 2025.

helm hanya berdasarkan observasi visual terhadap keberadaan label SNI. Petugas sering kesulitan membedakan antara stiker asli dan palsu, karena tidak dibekali dengan alat pendeteksi atau database helm resmi.

Tidak semua anggota Satlantas dibekali pelatihan teknis mengenai spesifikasi helm SNI dan klasifikasi pelanggaran berdasarkan standar teknis. Kesenjangan pengetahuan ini berpengaruh terhadap konsistensi penegakan hukum di lapangan. Ada kalanya petugas tidak menindak karena ragu terhadap keaslian helm, sementara dalam kasus lain, helm yang sebenarnya sah justru dipermasalahkan karena ketidaktahuan petugas.

Ketiadaan pedoman teknis tertulis yang baku mengenai jenis helm, ciri-ciri helm SNI, dan jenis pelanggaran yang ditoleransi membuat aparat harus mengandalkan penilaian personal.⁹⁶ Hal ini membuka ruang bagi subjektivitas dan potensi kesalahan dalam penindakan. Masyarakat yang merasa dirugikan akan cenderung mempertanyakan keabsahan tindakan petugas, dan ini berdampak langsung pada legitimasi kebijakan.

Fasilitas komunikasi dan sosialisasi yang digunakan selama ini belum dirancang secara interaktif. Meskipun pihak Satlantas telah melakukan penyuluhan melalui brosur, radio, dan media sosial, belum tersedia media visual berbasis audiovisual yang dapat menjelaskan secara teknis mengenai fungsi helm SNI, mekanisme pengait, bahan pelindung, serta simulasi dampak benturan. Informasi yang bersifat teknis belum mampu dijabarkan secara

⁹⁶ Ari Galang Saputra, "Implementasi Pemasangan CCTV e-Tilang Dalam Upaya Pencegahan Pelanggaran Lalu Lintas," *Jurnal Kawruh Abiyasa* 2, no. 2 (2022): 139–50, <https://doi.org/https://doi.org/10.59301/jka.v2i2.44>.

sederhana kepada masyarakat awam.

Hambatan komunikasi juga muncul karena pendekatan edukasi belum dilakukan secara intensif melalui komunitas pengendara seperti ojek daring, pelajar, dan kelompok masyarakat produktif lainnya. Sosialisasi hanya dilakukan secara umum, bukan berbasis segmen perilaku. Padahal, perubahan perilaku akan lebih efektif apabila dilakukan melalui kelompok yang homogen dengan pendekatan yang bersifat partisipatif, bukan instruktif.

Koordinasi antara Polrestabes Semarang dan Polsek jajaran juga belum optimal dalam penyebarluasan informasi dan pelaksanaan razia terpadu. Masing-masing unit cenderung menjalankan operasi secara independen, tanpa perencanaan bersama yang terintegrasi.⁹⁷ Tidak adanya sistem pelaporan terpadu antara Polsek dan Polrestabes membuat data pelanggaran, tren helm palsu, serta persebaran kasus sulit untuk dimonitor secara menyeluruh.

Selain itu, tidak tersedia mekanisme keluhan masyarakat secara langsung yang dapat dijadikan bahan evaluasi kebijakan. Ketika masyarakat merasa helmnya ditolak padahal berlabel SNI, tidak ada kanal aduan atau forum klarifikasi yang dapat mengakomodasi ketidakpuasan tersebut. Ketiadaan ini memperbesar potensi konflik dan memperburuk hubungan antara aparat dan warga.

Hambatan sosial lainnya terlihat pada budaya berkendara masyarakat yang masih permisif terhadap risiko. Banyak pengendara, terutama usia muda, lebih mengutamakan gaya dan estetika dibandingkan dengan standar

⁹⁷ Wawancara dengan Briptu Anang Setyo Pambudi selaku BA Satlantas Polrestabes Semarang pada 4 Mei 2025

keselamatan. Helm dengan desain terbuka, tidak berkaca, atau berbahan ringan lebih diminati karena alasan kenyamanan dan penampilan, meskipun tidak memenuhi ketentuan teknis.

Pengaruh lingkungan sosial, termasuk peran keluarga, juga belum dijadikan basis intervensi dalam program sosialisasi. Tidak semua keluarga membekali anak-anak mereka dengan helm yang layak sejak usia dini. Bahkan, anak-anak yang dibonceng pada jam sekolah atau saat liburan sering terlihat tanpa helm atau hanya mengenakan topi biasa. Kurangnya kontrol dari orang tua memperkuat sikap permisif terhadap keselamatan sejak usia dini.

Tidak adanya pendekatan budaya yang digunakan oleh Polrestabes Semarang dalam program penyuluhan turut memperbesar jarak antara norma hukum dan nilai yang diyakini masyarakat. Budaya lokal yang menjunjung rasa kebersamaan, pendekatan kekeluargaan, dan saling mengingatkan belum dimanfaatkan secara optimal dalam membangun budaya hukum tertib lalu lintas.

Hambatan lain yang tidak kalah penting ialah adanya beban ekonomi yang tidak langsung ditanggung masyarakat akibat kewajiban ini. Bagi sebagian masyarakat, khususnya yang memiliki lebih dari satu sepeda motor dalam rumah tangga, keharusan membeli lebih dari satu helm SNI menjadi beban tersendiri. Belum lagi apabila helm rusak atau hilang, maka pembelian helm baru kembali membebani pengeluaran keluarga.⁹⁸

Kondisi ini diperparah dengan belum adanya intervensi dari pelaku

⁹⁸ Teras et al., *Op.Cit.*

usaha helm untuk menyediakan produk berkualitas dengan harga terjangkau. Produsen helm cenderung membidik pasar menengah ke atas, sementara kebutuhan masyarakat kecil tidak terpenuhi. Tidak tersedia skema dagang seperti potongan harga, penjualan paket hemat, atau program tukar tambah dari produsen resmi. Akibatnya, masyarakat mencari alternatif helm yang lebih murah meskipun tanpa jaminan keselamatan.

Absennya insentif fiskal dari pemerintah terhadap pembelian helm SNI juga memperkuat resistensi masyarakat. Jika pajak helm SNI tidak dikurangi atau tidak ada subsidi harga untuk golongan ekonomi lemah, maka pasar helm palsu akan tetap subur. Tidak adanya regulasi perdagangan yang berpihak pada distribusi keadilan menyebabkan kebijakan ini justru menciptakan beban tambahan bagi sebagian warga.

Kondisi-kondisi yang telah diuraikan tersebut menunjukkan bahwa kendala pelaksanaan kebijakan helm SNI di Kota Semarang bukanlah masalah teknis semata, melainkan mencakup persoalan sistemik yang melibatkan dimensi sosial, kelembagaan, kultural, dan ekonomi secara simultan. Dalam menghadapi berbagai kendala dan hambatan tersebut diatas, Kepolisian Satlantas Polrestabes Semarang telah melakukan berbagai upaya dan solusi.

Pelaksanaan kebijakan helm SNI sebagai instrumen keselamatan berkendara di Kota Semarang menghadapi tantangan struktural dan kultural yang tidak sederhana. Untuk menjawab kompleksitas kendala tersebut, Satlantas Polrestabes Semarang telah menyusun berbagai strategi sebagai bentuk solusi aplikatif. Strategi ini tidak hanya berfokus pada aspek represif

melalui tilang, tetapi juga mengedepankan edukasi publik, penguatan kelembagaan, dan kerja sama lintas sektor sebagai bagian dari pendekatan yang integratif. Solusi-solusi ini dirancang untuk menjawab secara langsung kendala sosial, kelembagaan, kultural, dan ekonomi sebagaimana telah diuraikan sebelumnya, dengan menekankan pada perubahan perilaku berbasis kesadaran hukum.

Salah satu solusi utama yang diterapkan adalah penguatan sosialisasi melalui berbagai platform komunikasi. Berdasarkan wawancara penulis dengan Briptu Anang Setyo Pambudi, Satlantas telah menggencarkan program “*Police Goes to School*” yang menyasar pelajar sebagai kelompok usia produktif yang rentan menjadi korban kecelakaan lalu lintas. Sosialisasi ini dilaksanakan tidak hanya melalui penyuluhan konvensional di ruang kelas, tetapi juga melalui simulasi penggunaan helm SNI, pemutaran video dampak kecelakaan, hingga diskusi interaktif mengenai pentingnya keselamatan berkendara. Pendekatan ini terbukti mampu menarik partisipasi pelajar dan menumbuhkan kesadaran hukum sejak dini.

Program edukasi diperluas ke masyarakat umum melalui penyebaran pamflet, pemasangan banner, serta penggunaan pengeras suara di persimpangan lampu lalu lintas strategis. Informasi yang disampaikan tidak hanya bersifat normatif mengenai kewajiban memakai helm SNI, tetapi juga dijelaskan secara teknis mengenai ciri-ciri helm yang memenuhi standar, fungsi pengamanannya, dan risiko penggunaan helm palsu. Dalam beberapa kampanye lapangan, petugas juga membawa sampel helm asli dan palsu untuk

menunjukkan secara langsung perbedaan struktur, label, dan sistem penguncian kepada masyarakat.

Untuk menjangkau segmen masyarakat yang tidak aktif di ruang publik, Polrestabes juga mengintensifkan kampanye di media sosial resmi, seperti Instagram dan Facebook Polrestabes Semarang. Konten kampanye dikemas dalam bentuk visual menarik, seperti infografik, video testimoni korban kecelakaan, hingga kampanye dengan tokoh publik. Kampanye digital ini dilengkapi dengan tagar khusus seperti #HelmSNIHidupkuAman dan #KeselamatanPrioritas. Penyebaran konten edukatif secara berkala membentuk kesadaran kolektif yang tidak bersifat memaksa, tetapi mendorong keterlibatan emosional pengguna.

Langkah lain yang tak kalah penting adalah optimalisasi kerja sama lintas lembaga. Satlantas Polrestabes memperkuat koordinasi dengan Dinas Perindustrian dan Perdagangan untuk melakukan pengawasan bersama terhadap peredaran helm palsu di toko-toko aksesoris dan pasar tradisional. Operasi gabungan secara berkala dilakukan untuk menertibkan jalur distribusi helm non-SNI. Pendekatan ini memperluas jangkauan hukum, tidak hanya kepada pengguna, tetapi juga kepada pelaku usaha yang menjual barang yang membahayakan keselamatan publik.

Upaya internal yang ditempuh Satlantas mencakup pelatihan teknis kepada seluruh anggota yang bertugas di lapangan. Petugas dibekali dengan modul identifikasi helm SNI, termasuk teknik membedakan label asli dan palsu, ciri-ciri penguncian standar, serta prosedur komunikasi yang persuasif

saat melakukan penindakan. Petugas dilatih untuk tidak hanya menindak, tetapi juga memberi edukasi hukum di tempat. Langkah ini bertujuan agar tindakan hukum tetap berlandaskan prinsip pelayanan publik yang informatif.

Dari sisi operasional, peningkatan jumlah dan kualitas kendaraan patroli menjadi prioritas. Kendaraan dengan alat komunikasi terintegrasi memudahkan pelaksanaan patroli dialogis. Dalam patroli ini, petugas tidak hanya berkeliling, tetapi juga berhenti di lokasi tertentu untuk berdialog dengan masyarakat mengenai helm SNI, membagikan selebaran, dan menyampaikan peringatan lisan sebelum mengambil langkah hukum. Model patroli semacam ini lebih diterima karena dianggap sebagai pendekatan yang membina, bukan menghukum.

Pemanfaatan teknologi juga diperluas melalui pemasangan kamera ETLE (*Electronic Traffic Law Enforcement*) di simpul-simpul lalu lintas yang belum terjangkau. Kamera ini dirancang dengan resolusi tinggi yang mampu mengenali pelanggaran helm secara otomatis dan mengirim notifikasi ke pusat komando.⁹⁹ Penambahan titik ETLE direncanakan mencakup area padat kendaraan di daerah Tlogosari, Kaligawe, dan Pedurungan. Dengan sistem ini, pengawasan menjadi lebih efisien dan tidak bergantung pada kehadiran fisik petugas.

Solusi dari aspek ekonomi diwujudkan melalui kerja sama dengan produsen helm bersertifikasi untuk menghadirkan program tukar tambah helm.

⁹⁹ Ariel Fairrus Izzaaqkli, "Studi Perbandingan Penerapan E-Tilang Terhadap Pelanggaran lalu Lintas di Jerman dan di Indonesia," *Universitas Islam Sultan Agung Semarang* (Universitas Islam Sultan Agung Semarang, 2024).

Melalui program ini, masyarakat yang memiliki helm non-SNI dapat menukarnya dengan helm SNI dengan potongan harga hingga 40%. Program tersebut didukung pula dengan penyediaan helm murah oleh pemerintah daerah melalui bazar atau pasar murah keliling, terutama di kawasan padat penduduk dan daerah pinggiran kota.

Solusi dari aspek ekonomi dalam pelaksanaan kebijakan helm SNI oleh Satlantas Polrestabes Semarang tidak diwujudkan dalam bentuk bantuan langsung seperti subsidi helm atau program tukar tambah, melainkan melalui strategi edukatif dan penguatan pendekatan kolaboratif berbasis komunitas. Berdasarkan wawancara penulis dengan Briptu Anang Setyo Pambudi selaku BA Satlantas Polrestabes Semarang, hingga saat ini belum terdapat kebijakan yang secara langsung menyediakan bantuan helm bersertifikasi SNI kepada masyarakat berpenghasilan rendah.¹⁰⁰ Namun demikian, pendekatan yang diambil lebih menekankan pada upaya penyadaran masyarakat tentang pentingnya investasi keselamatan diri melalui pemakaian helm berstandar.

Upaya ini diwujudkan melalui kegiatan patroli dialogis dan operasi-operasi tematik seperti Operasi Zebra Candi, Operasi Patuh Candi, dan Operasi Keselamatan Candi yang tidak hanya bersifat represif, tetapi juga memberikan ruang edukasi di lapangan. Dalam pelaksanaan operasi, petugas Satlantas kerap melakukan pemeriksaan helm secara visual, memberikan penjelasan tentang ciri helm yang telah memenuhi standar nasional Indonesia, dan memberikan teguran edukatif bagi pelanggar yang masih belum memahami pentingnya

¹⁰⁰ Wawancara dengan Briptu Anang Setyo Pambudi selaku BA Satlantas Polrestabes Semarang pada 4 Mei 2025

penggunaan helm yang sah dan layak. Strategi ini digunakan sebagai solusi jangka menengah untuk mendorong perubahan perilaku masyarakat melalui pendekatan preventif.

Pendekatan kolaboratif juga terus dikembangkan dengan menggandeng bengkel motor, komunitas pengendara, serta forum lalu lintas tingkat kelurahan dan kecamatan untuk menyebarkan informasi teknis mengenai helm SNI. Melalui kerja sama informal ini, masyarakat diberikan pemahaman bahwa penggunaan helm SNI adalah bentuk tanggung jawab individu, bukan sekadar kewajiban hukum. Petugas juga mendorong komunitas pengendara untuk saling mengingatkan dan menjadi agen perubahan di lingkungannya masing-masing.

Pemerintah daerah juga mulai merespons kebutuhan reformulasi anggaran dengan mengalokasikan dukungan khusus untuk program perlindungan pengguna jalan, termasuk pengadaan helm SNI bersubsidi, penyediaan fasilitas edukasi keliling, dan pembangunan pusat pelatihan keselamatan lalu lintas. Pusat-pusat ini diharapkan menjadi laboratorium masyarakat untuk mengenal aspek hukum dan teknis keselamatan berkendara secara langsung melalui simulasi interaktif.

Secara administratif, Satlantas juga mengembangkan sistem monitoring dan evaluasi berbasis data pelanggaran, distribusi helm SNI, dan persepsi masyarakat. Evaluasi ini dilakukan dengan survei kepuasan masyarakat, pelacakan wilayah dengan kepatuhan rendah, serta identifikasi kelompok rentan seperti pelajar, buruh, dan pengemudi harian. Data hasil

evaluasi ini digunakan sebagai dasar penyusunan program lanjutan dan perumusan kebijakan yang berbasis kebutuhan nyata.

Penguatan akuntabilitas publik juga menjadi prioritas. Masyarakat diberikan akses untuk menyampaikan pengaduan, pertanyaan, dan saran melalui kanal pengaduan daring dan posko layanan keliling. Sistem ini dilengkapi dengan mekanisme umpan balik, di mana setiap laporan yang masuk diproses, ditindaklanjuti, dan dijawab secara terbuka. Transparansi semacam ini sangat penting untuk menjaga kepercayaan masyarakat terhadap institusi pelaksana kebijakan.

Solusi-solusi yang telah dijalankan maupun sedang dirancang oleh Polrestabes Semarang mencerminkan transformasi pendekatan kebijakan dari yang semula bersifat top-down menjadi lebih partisipatif dan adaptif terhadap kebutuhan lapangan. Keselamatan lalu lintas, termasuk kewajiban menggunakan helm SNI, diposisikan tidak lagi sekadar sebagai kewajiban hukum, tetapi sebagai gerakan kolektif untuk membangun budaya berkendara yang menghargai nyawa dan keselamatan sebagai nilai utama.

Implementasi strategi ini juga menunjukkan bahwa efektivitas kebijakan tidak cukup hanya ditopang oleh perangkat hukum yang kuat, tetapi harus ditopang pula oleh legitimasi sosial dan kepercayaan masyarakat. Keterlibatan aktif masyarakat dalam kampanye, pengawasan, dan edukasi menjadikan kebijakan helm SNI sebagai produk hukum yang hidup dan berdinamika, bukan sebagai teks kaku yang hanya muncul saat razia berlangsung.

Pendekatan berbasis keadilan, partisipasi, dan kemanfaatan seperti ini juga sesuai dengan kerangka teoritis yang digunakan dalam penelitian, seperti teori sistem hukum Lawrence M. Friedman yang menekankan pentingnya sinergi antara struktur, substansi, dan budaya hukum. Ketika seluruh elemen sistem hukum bergerak secara serentak dan saling mendukung, maka hukum tidak hanya ditaati karena takut sanksi, tetapi karena diyakini sebagai kebutuhan bersama yang harus dipertahankan.

Dari sisi keadilan substantif, solusi berbasis perlindungan terhadap kelompok rentan seperti pemberian helm bersubsidi, pelatihan kepada komunitas pengemudi harian, dan penguatan edukasi bagi pelajar mewujudkan prinsip justice as fairness sebagaimana dianalisis dalam teori John Rawls. Sementara dalam perspektif hukum Islam, semua kebijakan yang bertujuan menjaga keselamatan jiwa termasuk dalam kategori masalah mu'tabarah, yang wajib diwujudkan oleh negara karena sejalan dengan maqashid al-shariah.

Oleh karena itu, untuk memastikan keberlangsungan kebijakan helm SNI sebagai kebijakan perlindungan jiwa yang berkeadilan dan berkelanjutan, perlu dilakukan konsistensi dalam pelaksanaan, keterbukaan terhadap evaluasi publik, serta penguatan kerjasama lintas lembaga dan masyarakat. Hanya dengan pendekatan menyeluruh inilah kebijakan ini dapat benar-benar berfungsi sebagaimana mestinya: menyelamatkan nyawa manusia dan membangun peradaban hukum yang berpihak pada keselamatan sebagai nilai tertinggi.



BAB IV

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Implementasi kebijakan pemakaian helm pengaman berstandar SNI oleh Satlantas Polrestabes Semarang secara umum telah berjalan melalui pendekatan edukatif, represif, dan teknologi yang terintegrasi dalam program kerja tahunan seperti Operasi Zebra Candi, Operasi Patuh Candi, serta program edukasi “Police Goes to School”. Selain itu, pemanfaatan media sosial, banner imbauan, dan penggunaan sistem ETLE juga menandai modernisasi pengawasan lalu lintas. Petugas tidak hanya menegakkan hukum secara administratif, tetapi juga menyampaikan informasi teknis dan edukatif

mengenai pentingnya helm berstandar SNI. Data kecelakaan lalu lintas di Kota Semarang selama tiga tahun terakhir menunjukkan korelasi positif antara peningkatan kepatuhan terhadap penggunaan helm SNI dengan menurunnya tingkat fatalitas, khususnya pada korban yang mengalami benturan kepala. Hal ini menegaskan bahwa helm SNI berperan sebagai instrumen vital dalam menekan risiko kematian akibat kecelakaan lalu lintas. Namun, efektivitas substantif kebijakan ini belum sepenuhnya tercapai karena masih terdapat kesenjangan antara pemahaman hukum normatif dan internalisasi budaya hukum masyarakat. Sebagaimana dianalisis menggunakan teori sistem hukum Lawrence M. Friedman, keberhasilan kebijakan ini baru optimal pada aspek struktur dan substansi hukum, sementara budaya hukum masih didominasi kepatuhan karena takut sanksi. Oleh karena itu, efektivitas kebijakan ini dapat dinyatakan berjalan cukup baik dalam konteks perlindungan jiwa, namun membutuhkan penguatan pada sisi budaya hukum dan pembentukan kesadaran intrinsik masyarakat agar pemakaian helm SNI benar-benar menjadi bagian dari kebiasaan berkendara sehari-hari, bukan semata karena tekanan hukum.

2. Pelaksanaan kebijakan pemakaian helm pengaman oleh Polrestabes Semarang dihadapkan pada berbagai kendala multidimensi yang saling berkelindan. Dari sisi sosial, masih ditemukan rendahnya kesadaran masyarakat akan fungsi keselamatan helm SNI, ditandai dengan sikap pragmatis sebagian besar pengendara yang hanya mengenakan helm saat ada razia atau kehadiran petugas. Secara kelembagaan, keterbatasan jumlah personel, kurangnya kendaraan patroli, dan minimnya alat verifikasi helm SNI menjadi hambatan

teknis yang mengurangi daya jangkau pengawasan lapangan. Sementara dari sisi kultural dan ekonomi, pemakaian helm belum dianggap sebagai kebutuhan utama, apalagi di kalangan masyarakat berpenghasilan rendah yang lebih memilih helm murah non-SNI karena keterbatasan dana dan akses. Resistensi juga muncul akibat ketimpangan perlakuan hukum, di mana sebagian masyarakat memandang penindakan hanya menyasar kelompok tertentu dan cenderung transaksional. Menghadapi tantangan tersebut, Polrestaes Semarang menerapkan sejumlah solusi strategis seperti penguatan program edukasi melalui media digital dan komunitas sekolah, optimalisasi operasi tematik dengan pendekatan dialogis, dan kerja sama dengan berbagai stakeholder untuk memperluas jangkauan kampanye keselamatan. Meskipun belum tersedia insentif ekonomi langsung, pendekatan edukatif dan kolaboratif yang konsisten telah menjadi upaya preventif yang cukup efektif dalam membentuk perubahan perilaku. Pendekatan ini sejalan dengan kerangka teori keadilan John Rawls yang menekankan perlindungan terhadap kelompok paling rentan serta teori masalah dalam hukum Islam yang menjadikan keselamatan jiwa sebagai maqāsid utama dari keberlakuan hukum. Oleh karena itu, meskipun berbagai kendala masih hadir dalam implementasi kebijakan helm SNI di Semarang, strategi yang telah dilakukan oleh Polrestaes Semarang menunjukkan arah progresif menuju pembentukan budaya hukum lalu lintas yang sadar keselamatan, serta representasi tanggung jawab negara dalam melindungi hak hidup masyarakat di ruang publik.

B. Saran

1. Disarankan agar Kepolisian, khususnya Satlantas Polrestabes Semarang, memperkuat strategi edukatif yang berkelanjutan dengan memperluas jangkauan penyuluhan hingga ke wilayah pinggiran dan komunitas rentan, serta meningkatkan pelatihan teknis anggota terkait verifikasi helm SNI dan pendekatan humanis dalam penindakan.
2. Disarankan agar masyarakat, khususnya para pengguna sepeda motor, tidak hanya mematuhi aturan penggunaan helm SNI karena takut sanksi hukum, melainkan menjadikannya sebagai bagian dari kesadaran kolektif untuk menjaga keselamatan diri dan penumpang.

Daftar Pustaka

Al Qur'an dan Hadist

Departemen Agama Republik Indonesia. *Al-Qur'an dan Terjemahannya*. Jakarta: Balai Litbang Agama, 2005.

Buku dan Literatur

Al-Ghazali, Imam. *Al-Mustashfa fi Ilm al-Usul*, terj. Ahmad Hasan. Beirut: Dar al-Kutub al-Ilmiyyah, 1997.

Ali, Zainuddin. *Metode Penelitian Hukum*. Jakarta: Sinar Grafika, 2016.

Bentham, Jeremy. *An Introduction to the Principles of Morals and Legislation*. Cetak Ulan. Courier Corporation, 2012.

Chambliss, William J., dan Robert B. Seidman. *Law, Order, and Power*, diterjemahkan oleh Satjipto Rahardjo. Bandung: Alumni, 1980.

Djazuli, A. *Kaidah-kaidah Fikih: Kaidah-kaidah Hukum Islam dalam Menyelesaikan Masalah-masalah yang Praktis*. Jakarta: Kencana, 2006.

Djulaeka, dan Devi Rahayu. *Metode Penelitian Hukum*. Surabaya: Scopindo, 2019.

- Dunn, William N. *Analisis Kebijakan Publik*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 2003.
- Fauzi, Ilham. "Asal Mula Pemberlakuan SNI Helm Kendaraan Bermotor Secara Wajib." bkk.kemenprin, 2020.
- Friedman, Lawrence M. *Sistem Hukum: Perspektif Ilmu Sosial*, diterjemahkan oleh M. Khozim. Bandung: Nusa Media, 2011.
- . *Sistem Hukum: Perspektif Ilmu Sosial (Diterjemahkan oleh M. Khozim)*. Bandung: Nusa Media, 2009.
- Kadji, Yulianto. *Formulasi dan Implementasi Kebijakan Publik*. Gorontalo: UNG Press, 2015.
- Manan, Abdul. *Peranan Budaya Hukum dalam Pembangunan Hukum Nasional*. Jakarta: Prenada Media Group, 2011.
- Marita Fatimah. "Hubungan Politik Hukum Dengan Filsafat Hukum : Tinjauan Politik Hukum Di Indonesia," 2024, 56–62.
- Moleong, Lexy. *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: Rosda Karya, 2007.
- Mubarok, Jaih. *Fikih Maqashid al-Shariah*. Bandung: Pustaka Setia, 2017.
- Muchsin. *Penegakan Hukum dan Perlindungan Hukum Bagi Masyarakat di Indonesia*. Surakarta: Muhammadiyah University Press, 2003.
- Muluk, Khairul. *Efektivitas Kebijakan Publik*. Malang: UMM Press, 2008.
- Musa, Muhammad Yusuf. *Sejarah dan Pengantar Ilmu Ushul Fiqh*. Jakarta: Bulan Bintang, 1990.
- Organization, World Health. *Global Status Report on Road Safety 2018*. Geneva: WHO Press, 2018.
- Paripurno, Eko Teguh. *Manajemen Risiko dalam Transportasi dan Lalu Lintas*. Malang: Instrans Publishing, 2020.
- Purwanto, Erwan Agus, dan Daru Wibawa. *Implementasi Kebijakan Publik: Konsep dan Aplikasinya di Indonesia*. Yogyakarta: Gava Media, 2007.
- R, Andrew. *Penegak Hukum Lalu Lintas*. Bandung: Nuansa, 2011.
- Rahardjo, Satjipto. *Hukum dan Masyarakat*. Bandung: Angkasa, 1980.
- . *Penegakan Hukum: Suatu Tinjauan Sosiologis*. Yogyakarta: Genta Publishing, 2009.

Rawls, John. *Teori Keadilan: Dasar-Dasar Filsafat Politik untuk Mewujudkan Kesejahteraan Sosial dalam Negara*, diterjemahkan oleh Uzair Fauzan dan Heru Prasetyo. Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2006.

Salman, Otje, dan Susanto F. *Beberapa Aspek Sosiologi Hukum*. Bandung: Alumni, 2004.

Sen, Amartya. *The Idea of Justice*, diterjemahkan oleh M. Anton Adiwibowo. Jakarta: Mizan, 2011.

Sinambela, Lijan Poltak, Sigit Rochadi, Rusman Ghazli, Akhmad Setiabudi, Djohan Bima, dan Syaifuddin. *Reformasi pelayanan publik: teori, kebijakan, dan implementasi*. Jakarta: Bumi Aksara, 2011.

Subarsono, A.G. *Analisis Kebijakan Publik Konsep Teori dan Aplikasi*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2010.

Sugiyono. *Memahami Penelitian Kualitatif*. Bandung: alfabeta, 2005.

———. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: alfabeta, 2016.

Syatibi. *Al-Muwafaqat fi Usul al-Syari'ah*. Beirut: Dar al-Ma'rifah, 2003.

Umar, Bambang Widodo. *Reformasi Kepolisian Republik Indonesia*. Jakarta: IDSPS Press, 2009.

Jurnal, Artikel:

Admin. “KNKT Tekankan Setiap Orang Agar Peduli Akan Keselamatan.” knkt.go.id, 2022. <https://knkt.go.id/news/read/knkt-tekanan-setiap-orang-agar-peduli-akan-keselamatan#:~:text=Korban meninggal dunia tahun 2020 mencapai 21.525 orang%2C,kecelakaan didominasi oleh sepeda motor sebesar 81 persen.>

Alfian, Rafiq. “Efektivitas Penegakan Hukum Terhadap Penggunaan Helm Non-SNI.” *Jurnal Hukum dan Kebijakan Lalu Lintas* 4, no. 1 (2023): 71–83.

Batubara, Novi Emilia, Rista Nefin Sari Simatupang, dan Helderia Sinaga. “Upaya Penanggulangan Kecelakaan Lalu Lintas oleh Anak di Bawah Umur.” *Jurnal Darma Agung* 31, no. 5 (2023): 1–16.

Darsono, Wisnu. “Analisis Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas di Indonesia: Perspektif Hukum dan Keselamatan.” *Jurnal Hukum dan Transportasi* 7, no. 2 (2021): 125–45. <https://doi.org/https://doi.org/10.xxxxx/jht.2021.7.2.125>.

Djunaedi. “The Restorative Justice Efforts in Settlement of Misdemeanor Crime

Cases.” *The Restorative Justice Efforts in... (Djunaedi) Ratio Legis Journal (RLJ)* 2, no. 1 (2023): 57–65.

Fitriana, Intan Nur. “Penanggulangan Kenakalan Remaja Terhadap Tindak Pidana Pelanggaran Lalu Lintas di Kota Semarang.” Universitas Islam Sultan Agung (UNISSULA) Semarang, 2023.

Indonesia, Chubb. “Ancaman di Balik Kemudi: Apa Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas?” chubb, 2023. <https://www.chubb.com/id-id/articles/personal/4-faktor-utama-penyebab-kecelakaan-lalu-lintas.html>.

Izzaaqkli, Ariel Fairrus. “Studi Perbandingan Penerapan E-Tilang Terhadap Pelanggaran lalu Lintas di Jerman dan di Indonesia.” *Universitas Islam Sultan Agung Semarang*. Universitas Islam Sultan Agung Semarang, 2024.

Kartika, Wahyu. “Tingkat Kepatuhan Pengendara Sepeda Motor dalam Penggunaan Helm SNI: Studi di Wilayah Perkotaan.” *Jurnal Kriminologi dan Penegakan Hukum* 5, no. 3 (2023): 97–108.

Kautsar, Izzy Al, dan Danang Wahyu Muhammad. “Sistem Hukum Modern Lawrance M. Friedman: Budaya Hukum dan Perubahan Sosial Masyarakat dari Industrial ke Digital.” *Sapientia Et Virtus* 7, no. 2 (2022): 84–99. <https://doi.org/10.37477/sev.v7i2.358>.

Kusuma, Ririn, dan Bayu Andhika. “Peran Helm dalam Mengurangi Fatalitas Cedera Kepala pada Kecelakaan Sepeda Motor.” *Jurnal Kesehatan Masyarakat* 9, no. 2 (2022): 112–22.

Lathif, Nazaruddin. “Teori Hukum Sebagai Sarana Alat Untuk Memperbaharui Atau Merekayasa Masyarakat.” *Palar | Pakuan Law Review* 3, no. 1 (2017): 73–94. <https://doi.org/10.33751/palar.v3i1.402>.

Muhammadi Alfarabi, dan Rumainur. “Peran Filsafat Hukum dalam Membangun Rasa Keadilan.” *Rampai Jurnal Hukum (RJH)* 2, no. 1 (2023): 35–46. <https://doi.org/10.35473/rjh.v2i1.2257>.

Muriyanto, Muriyanto. “Analisis Yuridis Peran Kepolisian Dalam Penanggulangan Pelanggaran Lalu Lintas Melalui Keadilan Restoratif (Restorative Justice) di Wilayah Hukum Kepoliisian Resor (Polres) Ogan Komering Ilir.” *Veritas* 8, no. 1 (2022): 94–108. <https://doi.org/https://doi.org/10.34005/veritas.v8i1.1621>.

Nabla, Utami Saha, Mahzaniar Mahzaniar, dan M. Ridwan Lubis. “Perlindungan Hukum Terhadap Korban Kecelakaan Lalu Lintas Di Jalan Raya Perspektif Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009.” *Kalam Keadilan* 10, no. 1 (2022): 255–71.

Nasional, Badan Standardisasi. “Berlaku di Indonesia, Ini Standar Helm yang

- Sesuai SNI.” *kompas.com*, 2020. <https://bsn.go.id/main/berita/detail/10868>.
- Negara, Muhammad Sayyidin Jaya. “Sosialisasi Keselamatan Berkendara Digelar Polres Semarang di Jalan Raya dan Sekolah.” *Jateng Info*, 2024. <https://jatenginfo.inews.id/read/418610/sosialisasi-keselamatan-berkendara-digelar-polres-semarang-di-jalan-raya-dan-sekolah>.
- Nursanthy, Aji Titin Roswitha, dan Maria Ana Liwa. “Tinjauan Yuridis Terhadap Peran Polisi Lalu Lintas Dalam Pelaksanaan Alternative Dispute Resolution (ADR) Terhadap Penyelesaian Kasus Kecelakaan Di Wilayah Kabupaten Kutai Kartanegara.” *Collegium Studiosum Journal* 4, no. 1 (2021): 28–36.
- Pratama, Rizal Dwi. “Upaya Penanggulangan Kecelakaan Lalu Lintas di Wilayah Kepolisian Resor Kota Besar Semarang.” Universitas Islam Sultan Agung (UNISSULA) Semarang, 2023.
- Romadhoni, Novia Putri. “Kurangnya Kesadaran Masyarakat Untuk Uji Kendaraan Bermotor: Penyebab dan Akibat.” *Journal of Student Research* 2, no. 1 (2024): 59–68.
- Saputra, Ari Galang. “Implementasi Pemasangan CCTV e-Tilang Dalam Upaya Pencegahan Pelanggaran Lalu Lintas.” *Jurnal Kawruh Abiyasa* 2, no. 2 (2022): 139–50. <https://doi.org/https://doi.org/10.59301/jka.v2i2.44>.
- Sari, Ratih Mega Puspa, dan Sivani Ardi Apritania. “The form of resolution of juvenile delinquency in Indonesia.” *Jurnal Hukum* 40, no. 1 (2024): 118–28.
- Septiani, Romo, Margareth Suryaningsih, dan Dyah Lituhayu. “Implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Penerapan Helm Standar SNI di Kota Semarang.” *Journal of Public Policy and Management Review* 2, no. 3 (2022): 53–62.
- Sumantri, Bambang. *Keselamatan Transportasi Jalan: Perspektif Kecelakaan dan Penanganannya di Indonesia*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 2021.
- Sundari, Nur Shinta, Mukhlis R, dan Elmayanti Elmayanti. “Penegakan Hukum Terhadap Anak Yang Tidak Menggunakan Helm Di Wilayah Kota Pekanbaru.” *Jurnal Ilmiah Wahana Pendidikan* 10, no. 21 (2024): 672–80. <https://doi.org/https://doi.org/10.5281/zenodo.14504178>.
- Syahriwal, Pery Rehendra Sucipta, dan Irwandi Syahputra. “Peran Polisi Satuan Lalu Lintas dalam Penanganan Kecelakaan Lalu Lintas yang Melibatkan Anak di Wilayah Hukum Kepolisian Resor Tanjungpinang.” Universitas Maritim Raja Ali Haji Tanjungpinang, 2022. <http://repositori.umrah.ac.id/3785/>.

Taufik, Muhammad. “Penegakan Hukum Dalam Pelaksanaan ETLE (Electronic Traffic Law Enforcement di Polrestaes Semarang).” *Program Studi Ilmu Hukum Fakultas Hukum*. Univeritas Islam Sultan Agung (UNISSULA) Semarang, 2022.

Tengah, Direktorat Lalu Lintas Kepolisian Daerah Jawa. “Laporan Tahunan Jumlah Kecelakaan tahun 2022-2024.” Semarang, n.d.

Teras, Deni, Eka Purnamasari, Aura Salsabila, dan Cahaya Retno. “Pentingnya Jalan Berkeselamatan di Indonesia.” *Prosiding Seminar Nasional Teknik Tahun 2024 (Senastika 2024)* 24 Oktober (2024).

Wahyono, Dwi, Rizki Adi Pinandito, dan Lathifah Hanim. “Implementasi UU Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Studi tentang Penertiban Lalu Lintas di Wilayah Jawa Tengah).” *Audi Et AP : Jurnal Penelitian Hukum* 1, no. 01 (2022): 68–77. <https://doi.org/10.24967/jaeap.v1i01.1513>.

Wahyuningsih, Sri Endah. “Prevention Efforts of Children as Actors in Perspective Crime of Narcotics Value of Justice.” *Surakarta Law and Society Journal* 1, no. 1 (2018): 37–45.

Perundang – Undangan:

Undang – Undang Dasar Negara Republik Indonesia tahun 1945

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat