

**LEMBAR PERSETUJUAN
DAMPAK PEMBERLAKUAN
UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009
TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN
BAGI UPAYA PENANGGULANGAN
TERJADINYA KECELAKAAN LALU LINTAS
(Studi Di Wilayah Kepolisian Resort Jombang)**

Oleh :

INTAN WIDYA HAPSARI

NIM. 0810110147

Disetujui pada tanggal :

Pembimbing Utama

Eni Harjati, SH, M.Hum

NIP. 19590406 198601 2 001

Pembimbing Pendamping

Alfons Zakaria, SH, LL.M.

NIP. 19800629 200501 1 002

Mengetahui
Ketua Bagian
Hukum Pidana

Eni Harjati, SH, M.Hum
NIP. 19590406 198601 2 001

**LEMBAR PENGESAHAN
DAMPAK PEMBERLAKUAN
UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009
TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN
BAGI UPAYA PENANGGULANGAN
TERJADINYA KECELAKAAN LALU LINTAS
(Studi Di Wilayah Kepolisian Resort Jombang)**

Disusun oleh :

INTAN WIDYA HAPSARI

NIM. 0810110147

Skripsi ini telah disahkan oleh Dosen Pembimbing pada tanggal :

Pembimbing Utama

Pembimbing Pendamping

Eni Harjati, SH, M.Hum

Alfons Zakaria, SH, LL.M.

NIP. 19590406 198601 2 001

NIP. 19800629 200501 1 002

Ketua Majelis Penguji,

Ketua Bagian
Hukum Pidana

Prof. I Nyoman Nurjaya, SH, MS.

Eni Harjati, SH, M.Hum

NIP. 19540925 198003 1 002

NIP. 19590406 198601 2 001

Mengetahui
Dekan,

Dr. Sihabudin, SH, MH.
NIP. 19591216 198503 1 001

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadiran Allah SWT yang telah memberikan rahmat dan hidayahNya sehingga penulisan Laporan Skripsi ini dapat terselesaikan dengan tepat waktu.

Skripsi ini disusun sebagai salah satu persyaratan akademik dalam menyelesaikan pendidikan pada program studi Sarjana I Fakultas Hukum Universitas Brawijaya sehingga nantinya dapat memperoleh sebutan Sarjana Hukum (S.H.).

Dalam menyelesaikan skripsi ini, penulis banyak memperoleh bantuan, pengarahan, dan bimbingan dari berbagai pihak. Maka, pada kesempatan kali ini dengan ketulusan dan kerendahan hati, penulis menyampaikan penghargaan dan rasa terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Allah SWT yang memberikan kemudahan dalam penulisan skripsi ini.
2. Bapak DR. Sihabudin, SH.MH. selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Brawijaya.
3. Ibu Eni Harjati, SH, M.Hum. selaku Ketua Bagian Hukum Pidana Fakultas Hukum Universitas Brawijaya sekaligus sebagai Dosen Pembimbing Utama yang telah membimbing penulis dalam menyelesaikan skripsi sehingga dapat selesai dengan tepat waktu.
4. Bapak Alfons Zakaria, SH, LLM selaku Dosen Pembimbing Pendamping dalam penulisan skripsi ini yang telah memberikan arahan dan bimbingannya sehingga penulisan skripsi ini dapat terselesaikan dengan tepat waktu.

5. Ajun Komisaris Besar Polisi (AKBP) Marjuki, S.IK, M.Si. selaku Kepala Kepolisian Resor Jombang yang telah memberikan izin dan kesempatan kepada penulis untuk melaksanakan penelitian di Kepolisian Resor Jombang.
6. Ajun Komisaris Polisi (AKP) Imara Utama, SH, S.IK. selaku Kepala Satuan Lalu Lintas Kepolisian Resor Jombang yang telah memberikan izin kepada penulis untuk melaksanakan penelitian dan melakukan pengambilan data terkait dengan permasalahan dalam skripsi ini.
7. Inspektur Polisi Satu (Iptu) Matwi Alim, SH. selaku Kepala Unit Laka Lantas Satuan Lalu Lintas Kepolisian Resor Jombang yang telah memberikan informasi dan keterangan kepada penulis terkait dengan permasalahan dalam skripsi ini.
8. Brigadir Polisi Satu (Briptu) Fredy Dewo Sukoco selaku anggota bagian administrasi dan operasional Satuan Lalu Lintas Kepolisian Resor Jombang yang telah membantu memberikan informasi dan keterangan serta data-data lengkap terkait dengan permasalahan yang ada dalam skripsi ini.
9. Segenap anggota Kepolisian Resor Jombang yang telah turut membantu dalam menyelesaikan penulisan skripsi ini.
10. Bapak Hadi Purnama, SH.Msi selaku Kepala Dinas Perhubungan dan Komunikasi Kabupaten Jombang yang telah memberikan izin kepada penulis untuk melaksanakan penelitian dan melakukan pengambilan data terkait dengan permasalahan dalam skripsi ini.
11. Bapak yang banyak sekali menyumbangkan idenya untuk membantu menyelesaikan penulisan skripsi ini. Ibu yang senantiasa

memberikan dukungan dan semangat untuk menyelesaikan skripsi ini, terima kasih.

12. Kapten Laut (T) Darwis Fahrudin, suami yang selalu sabar mendampingi dan memberikan semangat. Anakku tersayang Quinsya Ramaniya Fahrudin yang selalu menghibur dan memberikan inspirasi.

13. Semua keluarga di rumah, adik-adik dan kakak-kakak tercinta, terimakasih untuk semuanya.

14. Semua sahabat-sahabatku, Linda, Iik, Deta, Italia, Mbak Shelly, Leila, Intan, Fitria dan Cici dkk. Terima kasih atas dukungan dan motivasinya.

15. Seluruh keluarga HIMAKOPI dan seluruh Mahasiswa Angkatan 2008 FHUB.

Dan kepada semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu namun turut memberikan dukungan dalam penyelesaian penulisan skripsi ini. Akhir kata dengan segala keterbatasan dan kerendahan hati, penulis berharap Skripsi ini dapat memberikan manfaat bagi pembacanya.

Malang, 20 Januari 2012

Penulis



DAFTAR ISI

Lembar Persetujuan	i
Lembar Pengesahan	ii
Kata Pengantar	iii
Daftar Isi	vi
Daftar Tabel	viii
Daftar Gambar	ix
Daftar Lampiran	x
Abstraksi	xi

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	18
C. Pembatasan Masalah	19
D. Tujuan Penelitian	19
E. Manfaat Penelitian	20
F. Sistematika Penulisan	22

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Umum Lalu Lintas	24
1. Pengertian Lalu Lintas	24
2. Komponen Lalu Lintas	24
3. Rambu Lalu Lintas	25
B. Tinjauan Umum Kecelakaan Lalu Lintas	26
1. Definisi Kecelakaan Lalu Lintas	26
2. Jenis dan Dampak Kecelakaan Lalu Lintas	28
C. Teori Efektivitas	30
D. Metode Penanggulangan Kecelakaa Lalu Lintas	35



1. Metode Pre-Emptif	36
2. Metode Preventif.....	37
3. Metode Represif.....	40

BAB III METODE PENELITIAN

A. Metode Pendekatan	41
B. Lokasi Penelitian	41
C. Jenis dan Sumber Data	43
D. Teknik Pengumpulan Data	43
E. Populasi dan Sampel.....	44
F. Teknik Analisa Data	45
G. Definisi Operasional	51

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian	53
1. Gambaran Umum Polres Jombang	53
2. Struktur Organisasi Polres Jombang	54
3. Gambaran Realita Kecelakaan Lalu Lintas di Kepolisian Resort Jombang	60
A. Dampak Pemberlakuan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Bagi Upaya Penanggulangan Terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas.....	63
C. Kendala yang dihadapi Kepolisian Resort Jombang dalam menerapkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam upaya menanggulangi terjadinya kecelakaan lalu lintas.....	84
D. Upaya yang dilakukan Kepolisian Resort Jombang untuk mengatasi kendala dalam menerapkan Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam upaya menanggulangi terjadinya kecelakaan lalu lintas.....	90

BAB V PENUTUP

A. Kesimpulan.....	96
B. Saran	99

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

Tabel 1. Perbandingan Pengaturan Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009.....	3
Tabel 2. Data Kecelakaan Lalu Lintas Periode Bulan Januari hingga Oktober 2011.....	42
Tabel 3. Data Frekuensi Sosialisasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, Tingkat Kesadaran Masyarakat dan Jumlah Rambu Rambu Lalu Lintas di Daerah Kepolisian Resort Jombang	67
Tabel 4. Korelasi / Hubungan Antara Sosialisasi UU 22/2009 dengan Angka Kecelakaan	68
Tabel 5. Korelasi / Hubungan Antara Ketersediaan Rambu-Rambu Lalu Lintas dengan Angka Kecelakaan	69
Tabel 6. Korelasi / Hubungan Antara Tingkat Kesadaran Masyarakat dengan Angka Kecelakaan	70
Tabel 7. Analisis Regresi	71
Tabel 8. Uji Simultan	73
Tabel 9. Uji Kebaikan Model	74
Tabel 10. Data Angka Kecelakaan lalu lintas di Kabupaten Jombang Tahun 2007 sampai dengan tahun 2011	76
Tabel 11. Uji t berpasangan	77
Tabel 12. Hasil Uji t berpasangan	77

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. Struktur Organisasi Polres Jombang 54

Gambar 2. Trend Kecelakaan Lalu Lintas di Wilayah Kepolisian Resort
Jombang 61

Gambar 3. Jumlah Korban Kecelakaan Lalu Lintas 62

Gambar 4. Faktor Penyebab Terjadinya Laka Lantas 80

Gambar 5. Tingkat Kesadaran Masyarakat yang diukur melalui
frekuensi terjadinya kecelakaan karena faktor pengemudi
(manusia) 86

Gambar 6. Jumlah Kendaraan Bermotor Tahun 2007 sampai dengan
Tahun 2011..... 88

Gambar 7. Frekuensi Kegiatan Sosialisasi Undang-Undang Nomor 22
Tahun 2009..... 92



DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1. : Surat Penetapan Pembimbing Skripsi
- Lampiran 2. : Surat Permohonan Izin Survey Lokasi Penelitian
- Lampiran 3. : Surat Izin Survey / Penelitian
- Lampiran 4. : Surat Keterangan Telah Melakukan Penelitian
- Lampiran 5. : Data Laka Lantas Polres Jombang Tahun 2007
- Lampiran 6. : Data Laka Lantas Polres Jombang Tahun 2008
- Lampiran 7. : Data Laka Lantas Polres Jombang Tahun 2009
- Lampiran 8. : Data Laka Lantas Polres Jombang Tahun 2010
- Lampiran 9. : Data Laka Lantas Polres Jombang Tahun 2011
- Lampiran 10. : Jumlah Kecelakaan Ditinjau Dari Jenis Kendaraan Yang Terlibat
- Lampiran 11. : Jumlah Kecelakaan Menurut Keadaan / Cuaca
- Lampiran 12. : Jumlah Kecelakaan Menurut Waktu Kejadian
- Lampiran 13. : Jumlah Kecelakaan Menurut Jenis Tabrakan
- Lampiran 14. : Jumlah Korban Laka Menurut Profesi
- Lampiran 15. : Jumlah Korban Laka Menurut Umur
- Lampiran 16. : Jumlah Korban Laka Menurut Pendidikan
- Lampiran 17. : Jumlah Korban Laka Menurut Jenis Kelamin
- Lampiran 18. : Jumlah Korban Laka Menurut Status
- Lampiran 19. : Faktor Penyebab Terjadinya Laka Lantas
- Lampiran 20. : Proses Penyelesaian Perkara Laka Lantas
- Lampiran 21. : Pelaku Laka Menurut Profesi
- Lampiran 22. : Pelaku Laka Menurut Umur, Pendidikan Dan Jenis Kelamin

ABSTRAKSI

Dalam penulisan skripsi ini penulis membahas mengenai masalah Dampak Pemberlakuan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Bagi Upaya Penanggulangan Terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas. Hal ini dilatar belakangi dengan tingginya angka kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Kabupaten Jombang yang berhubungan pula dengan tingginya angka kematian yang disebabkan oleh kecelakaan lalu lintas. Penulis mencoba menganalisis bagaimana pengaruh pemberlakuan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap upaya menanggulangi terjadinya kecelakaan lalu lintas. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang memiliki substansi lebih rinci dan tegas dibandingkan undang-undang lalu lintas yang sebelumnya apakah dapat memberikan dampak terhadap upaya penanggulangan terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Dalam upaya mengetahui dampak pemberlakuan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bagi upaya penanggulangan terjadinya kecelakaan lalu lintas di Wilayah Kepolisian Resort Jombang, metode pendekatan yang dipakai adalah yuridis sosiologis, mengkaji dan menganalisa permasalahan yang ditetapkan secara yuridis dengan melihat fakta empiris secara obyektif. kemudian seluruh data yang ada dianalisa secara deskriptif analisis.

Berdasarkan hasil penelitian, penulis memperoleh jawaban atas permasalahan yang ada, bahwa pemberlakuan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan masih belum efektif dan belum banyak berpengaruh terhadap upaya penanggulangan terjadinya kecelakaan lalu lintas. Hal ini disebabkan karena memang pemberlakuan undang-undang ini masih belum lama sehingga banyak masyarakat yang masih belum mengetahui keberadaan undang-undang ini. Oleh karena itu kegiatan sosialisasi sangat penting untuk dilakukan. Secara garis besar disimpulkan bahwa terjadinya kecelakaan lalu lintas dipengaruhi oleh beberapa faktor diantaranya sosialisasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, tingkat kesadaran masyarakat dan ketersediaan rambu-rambu lalu lintas.

Menyikapi fakta-fakta tersebut di atas, maka kiranya perlu dilakukan sosialisasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan secara rutin dalam upaya membangkitkan kesadaran masyarakat untuk mensukseskan upaya kepolisian menanggulangi terjadinya kecelakaan lalu lintas.

**SURAT PERNYATAAN
KEASLIAN SKRIPSI**

Yang bertanda tangan di bawah ini, saya

Nama : Intan Widya Hapsari

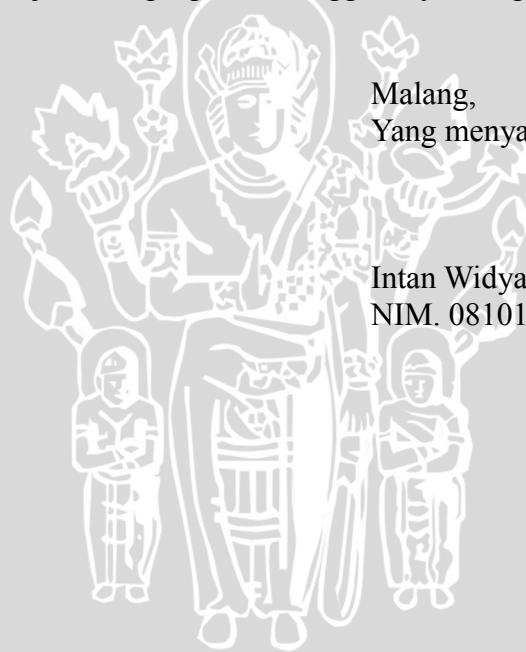
NIM : 0810110147

Menyatakan bahwa dalam penulisan skripsi ini adalah asli karya penulis, tidak ada karya/data orang lain yang telah dipublikasikan, juga bukan karya orang lain dalam rangka mendapatkan gelar kesarjanaan di perguruan tinggi, selain yang diacu dalam kutipan dan atau dalam daftar pustaka.

Demikian surat pernyataan ini saya buat, jika dikemudian hari terbukti karya ini merupakan karya orang lain baik yang dipublikasikan maupun dalam rangka memperoleh gelar kesarjaan di perguruan tinggi, saya sanggup dicabut gelar kesarjanaan saya.

Malang,
Yang menyatakan,

Intan Widya Hapsari
NIM. 0810110147



**DAMPAK PEMBERLAKUAN
UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009
TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN
BAGI UPAYA PENANGGULANGAN
TERJADINYA KECELAKAAN LALU LINTAS
(Studi Di Wilayah Kepolisian Resort Jombang)**

SKRIPSI

**Untuk Memenuhi Sebagian Syarat-Syarat
Untuk Memperoleh Gelar Kesarjanaan
Dalam Ilmu Hukum**

Oleh :

Intan Widya Hapsari

0810110147



**KEMENTERIAN PENDIDIKAN NASIONAL
UNIVERSITAS BRAWIJAYA
FAKULTAS HUKUM
MALANG**

2012

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Sebagai bagian dari sistem transportasi nasional, Lalu Lintas dan Angkutan Jalan harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, kesejahteraan, ketertiban berlalu lintas dan Angkutan Jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan negara.

Dalam rangka mengantisipasi perkembangan tuntutan keadaan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan, Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dirasa sudah tidak sesuai lagi dengan kondisi, perubahan lingkungan strategis dan kebutuhan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan saat ini sehingga perlu diganti dengan undang-undang yang baru.

Terkait dengan hal tersebut, sudah merupakan suatu kebutuhan yang sangat mendesak untuk dilakukan perubahan dan penyempurnaan terhadap Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dan sejak tanggal 26 Mei 2009 telah ditetapkan dalam Rapat Paripurna

DPR RI Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang kemudian disahkan oleh Presiden RI pada tanggal 22 Juni 2009.¹

Diharapkan dengan telah ditetapkan dan disahkannya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dapat memberikan pencerahan dan harapan baru di bidang kelalu lintasan. Hal ini didukung sebuah fakta bahwa Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 adalah merupakan pengembangan yang signifikan dilihat dari jumlah klausul yang diaturnya, yakni yang tadinya 16 bab dan 74 pasal, menjadi 22 bab dan 326 pasal.

Tingginya angka kecelakaan yang terjadi menjadi salah satu alasan untuk dirubahnya Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menjadi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Beberapa pakar di bidang transportasi mengatakan bahwa angka kecelakaan yang dominan adalah karena *human error*. Dengan diterapkannya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 diharapkan dapat menekan terjadinya kecelakaan lalu lintas di jalan dan bahkan menuju pada satu tujuan *zero accident*. Perbandingan Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 akan disajikan pada tabel berikut²:

1 Edy Halomoan Ginting, SH. (Pengacara Publik dan Staf Penelitian Pengembangan pada Lembaga Bantuan Hukum (LBH) Jakarta, 2010, *Implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan* (online), <http://www.bantuan.hukum.or.id>, diakses pada tanggal 13 Oktober 2011

2 Ibid

Tabel 1.

**Perbandingan Pengaturan Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992
dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009**

UU Nomor 14 Tahun 1992	UU Nomor 22 Tahun 2009
Bab I Ketentuan Umum	Bab I Ketentuan Umum
Bab II Asas dan Tujuan	Bab II Asas dan Tujuan
Bab III Pembinaan	Bab III Ruang Lingkup Keberlakuan Undang-Undang
Bab IV Prasarana	Bab IV Pembinaan
Bab V Kendaraan	Bab V Penyelenggaraan
Bab VI Pengemudi	Bab VI Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
Bab VII Lalu Lintas	Bab VII Kendaraan
Bab VIII Angkutan	Bab VIII Pengemudi
Bab IX Lalu Lintas dan Angkutan	Bab IX Lalu Lintas bagi Penderita Cacat
Bab X Dampak Lingkungan	Bab X Angkutan
Bab XI Penyerahan Urusan	Bab XI Keamanan dan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
Bab XII Penyidikan	Bab XII Dampak Lingkungan
Bab XIII Ketentuan Pidana	Bab XIII Pengembangan Industri dan Teknologi Sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
Bab XIV Ketentuan Lain-Lain	Bab XIV Kecelakaan Lalu Lintas
Bab XV Ketentuan Peralihan	Bab XV Perlakuan Khusus bagi Penyandang Cacat, Manusia Usia Lanjut, Anak-Anak, Wanita Hamil, dan Orang Sakit

Bab XVI Ketentuan Penutup	Bab XVI Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
	Bab XVII Sumber Daya Manusia
	Bab XVIII Peran Serta Masyarakat
	Bab XIX Penyidikan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
	Bab XX Ketentuan Pidana
	Bab XXI Ketentuan Peralihan
	Bab XXII Ketentuan Penutup

Beberapa perbedaan substansial dari Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 adalah dalam Undang-Undang ini pembinaan bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dilaksanakan secara bersama-sama oleh semua instansi terkait (*stakeholders*) sebagai berikut:

1. urusan pemerintahan di bidang prasarana Jalan, oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang Jalan;
2. urusan pemerintahan di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
3. urusan pemerintahan di bidang pengembangan industri Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang industri;

4. urusan pemerintahan di bidang pengembangan teknologi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang teknologi; dan
5. urusan pemerintahan di bidang registrasi dan identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, Penegakan Hukum, Operasional Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta pendidikan berlalu lintas oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Pembagian kewenangan pembinaan tersebut dimaksudkan agar tugas dan tanggung jawab setiap pembina bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terlihat lebih jelas dan transparan sehingga penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dapat terlaksana dengan selamat, aman, tertib, lancar, dan efisien, serta dapat dipertanggungjawabkan. Sedangkan di dalam Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tidak dijabarkan serinci ini, hanya dituliskan bahwa Lalu lintas dan angkutan jalan dikuasai oleh negara dan pembinaannya dilakukan oleh pemerintah.

Terhadap hal-hal yang bersifat teknis operasional, yang semula dalam Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diatur dalam peraturan pemerintah dan peraturan pelaksanaannya, dalam Undang-Undang ini telah diatur secara tegas dan terperinci dengan maksud agar ada kepastian hukum dalam pengaturannya sehingga tidak memerlukan lagi banyak peraturan pemerintah dan peraturan pelaksanaannya.

Penajaman formulasi mengenai asas dan tujuan dalam Undang-Undang ini, selain untuk menciptakan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang

aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain, juga mempunyai tujuan untuk mendorong perekonomian nasional, mewujudkan kesejahteraan rakyat, persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa. Aspek keamanan juga mendapatkan perhatian yang ditekankan dalam pengaturan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Selain itu, di dalam Undang-Undang ini juga ditekankan terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa (*just culture*) melalui upaya pembinaan, pemberian bimbingan, dan pendidikan berlalu lintas sejak usia dini serta dilaksanakan melalui program yang berkesinambungan. Di dalam Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 aspek keamanan dan etika berlalu lintas belum menjadi sorotan yang ditekankan dalam asas dan tujuan.

Dalam Undang-Undang ini juga disempurnakan terminologi mengenai Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menjadi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas lalu lintas, angkutan jalan, Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kendaraan, Pengemudi, Pengguna Jalan, serta pengelolaannya. Dalam Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 belum diatur tentang terminologi mengenai lalu lintas dan angkutan jalan.

Dalam rangka mengantisipasi perkembangan lingkungan strategis global yang membutuhkan ketangguhan bangsa untuk berkompetisi dalam persaingan global serta untuk memenuhi tuntutan paradigma baru yang mendambakan pelayanan Pemerintah yang lebih baik, transparan, dan akuntabel, di dalam Undang-Undang ini dirumuskan berbagai terobosan yang

visioner dan perubahan yang cukup signifikan jika dibandingkan dengan Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Undang-Undang ini berdasar pada semangat bahwa penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang bersifat lintas sektor harus dilaksanakan secara terkoordinasi oleh para pembina beserta para pemangku kepentingan (*stakeholders*) lainnya. Guna mengatasi permasalahan yang sangat kompleks, Undang-Undang ini mengamanatkan dibentuknya forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Di dalam Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 belum ada aturan tentang forum lalu lintas dan angkutan jalan.

Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tersebut merupakan badan *ad hoc* yang berfungsi sebagai wahana untuk menyinergiskan tugas pokok dan fungsi setiap instansi penyelenggara Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam rangka menganalisis permasalahan, menjembatani, menemukan solusi, serta meningkatkan kualitas pelayanan, dan bukan sebagai aparat penegak hukum.

Untuk mempertahankan kelaikan kondisi jalan dan untuk menekan angka kecelakaan, dalam Undang-Undang ini telah dicantumkan pula dasar hukum mengenai Dana Preservasi Jalan. Dana Preservasi Jalan hanya digunakan khusus untuk kegiatan pemeliharaan, rehabilitasi, dan reconstruksi jalan, yang pengelolaannya dilaksanakan berdasarkan prinsip berkelanjutan, akuntabilitas, transparansi, keseimbangan, dan kesesuaian. Dana Preservasi Jalan dikelola oleh Unit Pengelola Dana Preservasi Jalan yang dibentuk oleh dan bertanggung jawab kepada Menteri yang membidangi jalan, yang

pelaksanaannya dilakukan sesuai dengan ketentuan perundang-undangan. Dalam Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 belum ada bab yang mengatur mengenai Dana Preservasi Jalan.

Dalam rangka pemberdayaan dan pengembangan industri di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dalam Undang-Undang ini ditegaskan bahwa Pemerintah berkewajiban mendorong industri dalam negeri, antara lain dengan cara memberikan fasilitas, insentif, dan menerapkan standar produk peralatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pengembangan industri mencakup pengembangan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dengan cara dan metode rekayasa, produksi, perakitan, dan pemeliharaan serta perbaikan. Di dalam Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tidak ada bab yang mengatur tentang permasalahan ini.

Untuk menangani masalah Kecelakaan Lalu Lintas, pencegahan kecelakaan dilakukan melalui partisipasi para pemangku kepentingan, pemberdayaan masyarakat, penegakan hukum, dan kemitraan global.

Pencegahan Kecelakaan Lalu Lintas dimaksud, dilakukan dengan pola penahapan, yaitu program jangka pendek, jangka menengah, dan jangka panjang. Selain itu, untuk menyusun program pencegahan kecelakaan dilakukan oleh forum lalu lintas dan angkutan jalan. Hal ini belum terdapat pengaturannya di dalam Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992.

Untuk menekan angka Kecelakaan Lalu Lintas yang dirasakan sangat tinggi, upaya ke depan diarahkan pada penanggulangan secara komprehensif yang mencakup upaya pembinaan, pencegahan, pengaturan, dan penegakan

hukum. Upaya pembinaan tersebut dilakukan melalui peningkatan intensitas pendidikan berlalu lintas dan penyuluhan hukum serta pembinaan sumber daya manusia.

Upaya pencegahan dilakukan melalui peningkatan pengawasan kelaikan jalan, sarana dan prasarana jalan, serta kelaikan kendaraan, termasuk pengawasan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan yang lebih intensif.

Upaya pengaturan meliputi manajemen dan rekayasa lalu lintas dan modernisasi sarana dan prasarana lalu lintas. Upaya penegakan hukum dilaksanakan lebih efektif melalui perumusan ketentuan hukum yang lebih jelas serta penerapan sanksi yang lebih tegas. Di dalam Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 belum diatur mengenai upaya-upaya untuk menanggulangi terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Dalam rangka mewujudkan kesetaraan di bidang pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Undang-Undang ini mengatur pula perlakuan khusus bagi penyandang cacat, manusia usia lanjut, anak-anak, wanita hamil, dan orang sakit. Bentuk perlakuan khusus yang diberikan oleh Pemerintah berupa pemberian kemudahan sarana dan prasarana fisik atau nonfisik yang meliputi aksesibilitas, prioritas pelayanan, dan fasilitas pelayanan. Hal ini belum diatur secara lengkap dalam Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992, dalam Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 hanya mengatur tentang lalu lintas dan angkutan bagi penderita cacat.

Untuk meningkatkan pelayanan di bidang keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas, Undang-Undang ini mengatur dan

mengamanatkan adanya Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang didukung oleh subsistem yang dibangun oleh setiap Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang terpadu. Pengelolaan Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dilakukan oleh Pemerintah atau Pemerintah Daerah dengan memperhatikan ketentuan peraturan perundang-undangan, sedangkan mengenai operasionalisasi Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dilaksanakan secara terintegrasi melalui pusat kendali dan data. Hal ini belum diatur sama sekali di dalam Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992.

Undang-Undang ini juga menegaskan keberadaan serta prosedur pelaksanaan Sistem Administrasi Manunggal Satu Atap (SAMSAT) untuk menjamin kelancaran pelayanan administrasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang meliputi registrasi dan identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi serta Pembayaran Pajak Kendaraan Bermotor dan Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas (SWDKLL). Hal ini juga belum diatur di dalam Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992.

Dalam rangka memajukan usaha di bidang angkutan umum, Undang-Undang ini juga mengatur secara terperinci ketentuan teknis operasional mengenai persyaratan badan usaha angkutan Jalan agar mampu tumbuh sehat, berkembang, dan kompetitif secara nasional dan internasional. Selanjutnya, untuk membuka daerah terpencil di seluruh wilayah Indonesia, Undang-Undang ini tetap menjamin pelayanan angkutan Jalan perintis dalam upaya peningkatan kegiatan ekonomi. Hal ini sudah ada di dalam Undang-Undang

Nomor 14 Tahun 1992 namun pengaturannya tidak lengkap seperti pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009.

Untuk menjamin terwujudnya penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang memenuhi standar keselamatan dan keamanan, Undang-Undang ini mengatur persyaratan teknis dan uji berkala kendaraan bermotor. Setiap jenis Kendaraan Bermotor yang berpotensi menyebabkan Kecelakaan Lalu Lintas dan menimbulkan pencemaran lingkungan wajib dilakukan uji berkala. Pengaturan mengenai uji berkala sudah tercantum pada Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992.

Untuk memenuhi kebutuhan angkutan publik, dalam norma Undang-Undang ini juga ditegaskan bahwa tanggung jawab untuk menjamin tersedianya angkutan umum yang selamat, aman, nyaman, dan terjangkau menjadi tanggung jawab Pemerintah dan dalam pelaksanaannya Pemerintah dapat melibatkan swasta.

Dalam Undang-Undang ini diatur pula mengenai manajemen dan rekayasa lalu lintas dengan tujuan untuk mengoptimalkan penggunaan jaringan Jalan dan gerakan lalu lintas dalam rangka menjamin keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.

Manajemen dan rekayasa lalu lintas tersebut meliputi kegiatan perencanaan, pengaturan, perkerjasama, pemberdayaan, dan pengawasan. Manajemen rekayasa lalu lintas belum diatur di dalam Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992.

Berkaitan dengan tugas dan wewenang Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dalam Undang-Undang ini diatur bahwa dalam rangka melaksanakan tugas dan fungsinya PPNS agar selalu berkoordinasi dengan Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagai koordinator dan pengawas Penyidik Pegawai Negeri Sipil. Hal ini dimaksudkan agar tidak terjadi tumpang tindih kewenangan serta adanya kepastian hukum sebagaimana telah diatur dalam peraturan perundang-undangan, antara lain Undang-Undang tentang Hukum Acara Pidana (KUHAP). Di dalam Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 sudah diatur namun tidak diperjelas, hanya disebutkan mengenai kewenangannya saja.

Dalam Undang-Undang ini, pengaturan dan penerapan sanksi pidana diatur lebih tegas. Bagi pelanggaran yang sifatnya ringan, dikenakan sanksi pidana kurungan atau denda yang relatif lebih ringan. Namun, terhadap pelanggaran berat dan terdapat unsur kesengajaan dikenakan sanksi pidana yang jauh lebih berat. Hal ini dimaksudkan agar dapat menimbulkan efek jera bagi pelaku pelanggaran dengan tidak terlalu membebani masyarakat.

Selain sanksi pidana, dalam Undang-Undang ini juga diatur mengenai sanksi administratif yang dikenakan bagi perusahaan angkutan berupa peringatan, pembekuan izin, pencabutan izin, pemberian denda.

Ketentuan mengenai sanksi pidana dan administratif diancamkan pula kepada pejabat atau penyelenggara Jalan. Di sisi lain, dalam rangka meningkatkan efektivitas penegakan hukum diterapkan sistem penghargaan dan hukuman (*reward and punishment*) berupa pemberian insentif bagi

petugas yang berprestasi. Di dalam Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tidak mengatur mengenai sanksi administratif serta sanksi denda dan pidana masih tergolong ringan dibandingkan dengan yang telah diatur pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009.

Undang-Undang ini pada dasarnya diatur secara komprehensif dan terperinci. Namun, untuk melengkapi secara operasional, diatur ketentuan secara teknis ke dalam peraturan pemerintah, peraturan Menteri, dan peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia.³

Terbitnya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dilatar belakangi suatu tujuan:

- a. terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkukuh persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa;
- b. terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa; dan
- c. terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.⁴

Polisi lalu lintas adalah unsur pelaksana yang bertugas menyelenggarakan tugas kepolisian mencakup penjagaan, pengaturan,

³ Penjelasan atas Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

⁴ Edy Halomoan Gurning, SH., *Implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, op.cit.

pengawasan dan patroli, pendidikan masyarakat, rekayasa lalu lintas, registrasi dan identifikasi pengemudi atau kendaraan bermotor, penyidikan kecelakaan lalu lintas dan penegakan hukum bidang lalu lintas guna memelihara keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.⁵

Pelayanan kepada masyarakat di bidang lalu lintas dilaksanakan juga untuk meningkatkan kualitas hidup masyarakat, karena dalam masyarakat yang modern, lalu lintas merupakan faktor utama pendukung produktivitas masyarakat. Seperti kecelakaan lalu lintas, kemacetan maupun tindak pidana yang berkaitan dengan kendaraan bermotor.⁶

Para petugas kepolisian pada tingkat pelaksana menindak lanjuti kebijakan-kebijakan pimpinan terutama yang berkaitan dengan pelayanan di bidang SIM, STNK, BPKB dan penyidikan kecelakaan lalu lintas. Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang digagas oleh Kementerian Perhubungan, dibuat agar penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan sesuai harapan masyarakat, sejalan dengan kebutuhan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan saat ini, serta harmoni dengan Undang-Undang lainnya⁷.

Selanjutnya, tugas dan fungsi Polri tersebut, diperinci pada pasal 12, meliputi 9 hal yakni:

5 Ibid

6 Ibid

7 Ibid

1. Pengujian dan penerbitan Surat Ijin Mengemudi (SIM) kendaraan bermotor.
2. Pelaksanaan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor.
3. Pengumpulan, pemantauan, pengolahan, dan penyajian data lalu lintas dan angkutan jalan.
4. Pengelolaan pusat pengendalian sistem informasi dan komunikasi lalu lintas dan angkutan jalan.
5. Pengaturan, penjagaan, pengawalan dan patroli lalu lintas.
6. Penegakan hukum meliputi penindakan pelanggaran dan penanganan kecelakaan lalu lintas.
7. Pendidikan berlalu lintas.
8. Pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas.
9. Pelaksanaan manajemen operasional lalu lintas.

Dengan adanya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 ini, bukan berarti bahwa Polri akan berorientasi pada kewenangan (*authority*) akan tetapi harus disadari bahwa tugas dan fungsi Polri di bidang lalu lintas berikut kewenangan-kewenangan yang melekat, berkorelasi erat dengan fungsi kepolisian lainnya baik menyangkut aspek penegakan hukum maupun pemeliharaan Kamtibmas dan pencegahan kejahatan secara terpadu⁸.

Undang-Undang ini pada dasarnya disusun secara komprehensif dan terperinci. Namun, untuk melengkapi secara operasional, diatur ketentuan

⁸ Ibid

secara teknis ke dalam peraturan pemerintah, peraturan Menteri, dan peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Memang untuk mewujudkan tujuan sebagaimana disebutkan di atas bukanlah merupakan sebuah pekerjaan yang mudah, semudah membalik telapak tangan. Sedemikian krusial perubahan yang terjadi berdampak timbulnya keraguan berbagai pihak terhadap efektivitas pelaksanaan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 ini oleh stake holder terkait.

Salah satu indikator yang mendukung keraguan berbagai pihak atas efektivitas dilaksanakannya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 adalah mengenai kejelasan ketentuan-ketentuan yang mengatur, dan hal ini bisa dilihat dari banyaknya pasal yang harus diterjemahkan lagi dalam peraturan pelaksana dan teknis.

Jika dilakukan inventarisasi, maka dapat ditemukan ada 58 peraturan pelaksana dan teknis yang dapat menunjang berlakunya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 ini. Peraturan tersebut beraneka macam, mulai dari Peraturan Desa, Peraturan Daerah, Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia, peraturan Presiden hingga pada Peraturan Pemerintah.

Mengacu pada paparan sebagaimana dikemukakan di atas bahwa implementasi dari UU No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bukanlah merupakan sesuatu yang mudah dilaksanakan, baik oleh pihak penegak undang-undang maupun oleh pihak masyarakat umum.

Pro dan kontra yang saat ini masih berkembang cukup santer di kalangan masyarakat luas adalah keraguan masyarakat terhadap kemauan dan

kesungguhan jajaran Kepolisian dalam mensukseskan tujuan yang hendak dicapai dan melatar belakangi disempurnakannya Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menjadi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, menilik masih cukup banyaknya oknum kepolisian yang masih memanfaatkan keadaan untuk mendapatkan keuntungan pribadi dan perilaku oknum yang sering kebablasan dalam menjalankan tugasnya.

Melihat kenyataan sebagaimana dipaparkan di atas, pada satu sisi banyak hal yang ingin dicapai dengan dilahirkannya Undang-Undang nomor 22 Tahun 2009 dengan indikasi banyaknya perubahan yang terjadi pada undang-undang ini dibanding Undang-Undang nomor 14 tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, sementara di pihak lain masih banyak pihak yang meragukan berbagai elemen pendukung pelaksanaan Undang-Undang ini, baik dari unsur pemerintah maupun dari masyarakat itu sendiri, tidaklah salah jika masih muncul pro dan kontra dengan diterapkannya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 ini.

Dilatar belakangi paparan sebagaimana diuraikan di atas, maka penulis tergerak untuk melaksanakan sebuah kajian dan penelitian terkait seberapa besar dampak diterapkannya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ini terhadap angka kejadian kecelakaan, khususnya di wilayah Kepolisian Resort Jombang.

Berdasarkan pemikiran sebagaimana dipaparkan di atas, maka penulis memilih dan menentukan judul : DAMPAK PEMBERLAKUAN UNDANG-

UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN
ANGKUTAN JALAN BAGI UPAYA PENANGGULANGAN TERJADINYA
KECELAKAAN LALU LINTAS.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang permasalahan sebagaimana dipaparkan di atas, maka ada beberapa pokok permasalahan yang dapat dirumuskan sebagai berikut :

1. Bagaimana dampak diterapkannya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Wilayah Kepolisian Resort Jombang dalam upaya menanggulangi terjadinya kecelakaan Lalu Lintas?
2. Apa saja kendala yang dihadapi oleh Polri dalam menerapkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam upaya menanggulangi terjadinya kecelakaan lalu lintas di Wilayah Kepolisian Resort Jombang?
3. Bagaimana upaya yang dilakukan oleh Polri untuk mengatasi kendala yang terjadi dalam menerapkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam upaya menanggulangi terjadinya kecelakaan lalu lintas di Wilayah Kepolisian Resort Jombang?

C. Pembatasan Masalah

Mengingat cukup luasnya cakupan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, maka dalam penulisan skripsi

ini, penulis membatasi permasalahan yakni menguji dampak/efektivitas penerapan Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan khususnya dalam menekan terjadinya kecelakaan Lalu Lintas.

Selain itu, juga dipelajari berbagai kendala dan upaya Jajaran Polres Jombang dalam mengimplementasikan Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan secara efektif dan efisien serta identifikasi permasalahan yang timbul.

D. Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui dampak diterapkannya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam menanggulangi terjadinya kecelakaan Lalu Lintas di Wilayah Polres Jombang;
2. Untuk mengetahui dan menganalisa berbagai kendala yang muncul dalam menerapkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam upaya menanggulangi terjadinya kecelakaan lalu lintas di Wilayah Kepolisian Resort Jombang;
3. Untuk mengetahui upaya yang dilakukan oleh Jajaran Polres Jombang dalam mengatasi kendala / permasalahan yang timbul dalam menerapkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam upaya menanggulangi terjadinya kecelakaan lalu lintas di Wilayah Kepolisian Resort Jombang.

E. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis

Secara teoritis, untuk menambah pengetahuan penulis tentang bagaimana Dampak diimplementasikannya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan langkah-langkah strategis yang diambil serta identifikasi berbagai permasalahan yang timbul sehingga dapat dijadikan saran masukan bagi stake holder terkait dalam menentukan kebijakan menekan terjadinya kecelakaan Lalu Lintas di jalan.

2. Manfaat Praktis

a. Bagi Mahasiswa

Penulisan penelitian ini diharapkan dapat membantu mahasiswa dalam menerapkan disiplin ilmu yang telah diperoleh di kampus selama perkuliahan di dalam praktek penyelenggaraan kehidupan nyata.

b. Bagi Masyarakat

Dengan penelitian ini penulis berharap Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan memberikan pembelajaran kepada masyarakat dalam berlalu lintas, sehingga Undang-Undang ini dapat diterapkan secara efektif dan pada gilirannya dapat menekan terjadinya kecelakaan sekaligus dapat memberikan rasa aman bagi masyarakat dalam berkendara di jalan.

c. **Bagi Jajaran Kepolisian**

Hasil analisis dalam penelitian ini diharapkan dapat dijadikan evaluasi terhadap pelaksanaan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Selain itu hasil penelitian ini dapat dijadikan salah satu pertimbangan bagi Jajaran Kepolisian khususnya Satuan Lalu Lintas untuk menentukan langkah dan kebijakan dalam rangka memberikan rasa aman dan nyaman bagi masyarakat dalam berlalu lintas.

d. **Bagi Aparat Penegak Hukum**

Dapat dijadikan bahan pertimbangan dalam membuat tuntutan maupun proses pengadilan, sehingga memberikan efek jera bagi pelanggar dan pada gilirannya akan mendukung pelaksanaan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tersebut.

F. **Sistematika Penulisan**

1. **BAB I : Pendahuluan**

Bab I menjelaskan mengenai latar belakang dilakukannya penelitian, alasan ditetapkannya judul penelitian dan diakhiri dengan perumusan masalah yang didasarkan dari latar belakang yang ada. Pada bab ini juga dibahas mengenai tujuan penelitian dan manfaat penelitian.

2. BAB II : Tinjauan Pustaka

Bab ini menggambarkan kajian-kajian dari studi pustaka dan literatur yang berkaitan erat dengan subyek maupun obyek penelitian yaitu dampak penerapan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam upaya menekan terjadinya kecelakaan di Wilayah Polres Jombang.

3. BAB III : Metode Penelitian

Bab ini memuat dan menjelaskan tentang metode pendekatan yang dipakai dalam penelitian, latar belakang pemilihan lokasi, sumber dan jenis data, metode pengumpulan data, penyajian data, teknis analisis data serta definisi operasional variabel utama yang dipakai dalam penelitian

4. BAB IV : Pembahasan

Bab IV ini berisikan pembahasan tentang kegiatan yang dilakukan dalam upaya menerapkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan menguji efektivitas pelaksanaannya dalam menekan terjadinya kecelakaan di wilayah kerja obyek penelitian dengan membandingkan data sebelum diterapkannya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 (periode pelaksanaan Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992) dan setelah Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 diterapkan.

5. BAB V : Kesimpulan dan Saran

Bab V ini berisi kesimpulan atas rumusan masalah yang dipaparkan dalam bab I setelah dilakukan analisis dan uji baik secara diskriptif maupun statistik yang kemudian ditarik kesimpulan. Selanjutnya berdasarkan kesimpulan yang diperoleh diajukan saran bagi lembaga tempat dilakukannya penelitian maupun stake holder terkait dalam upaya mempercepat tujuan *zero accident* di wilayah kerja penelitian.



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Umum Lalu Lintas

1. Pengertian Lalu Lintas

Lalu lintas didefinisikan sebagai gerak Kendaraan dan orang di Ruang Lalu Lintas Jalan⁹, sedang yang dimaksud dengan Ruang Lalu Lintas Jalan adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah

⁹ Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 1 Butir 2.

Kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa Jalan dan fasilitas pendukung.¹⁰

2. Komponen Lalu Lintas

Ada tiga komponen terjadinya lalu lintas yaitu manusia sebagai pengguna, kendaraan dan jalan yang saling berinteraksi dalam pergerakan kendaraan yang memenuhi persyaratan kelaikan dikemudikan oleh pengemudi mengikuti aturan lalu lintas yang ditetapkan berdasarkan peraturan perundangan yang menyangkut lalu lintas dan angkutan jalan melalui jalan yang memenuhi persyaratan geometrik.

a. Manusia Sebagai Pengguna

Manusia sebagai pengguna dapat berperan sebagai pengemudi atau pejalan kaki yang dalam keadaan normal mempunyai kemampuan dan kesiagaan yang berbeda-beda (waktu reaksi, konsentrasi dll). Perbedaan-perbedaan tersebut masih dipengaruhi oleh keadaan fisik dan psikologi, umur serta jenis kelamin dan pengaruh-pengaruh luar seperti cuaca, penerangan/lampu jalan dan tata ruang.

b. Kendaraan

Kendaraan digunakan oleh pengemudi mempunyai karakteristik yang berkaitan dengan kecepatan, percepatan,

¹⁰ Ibid, Pasal 1 Butir 11.

perlambatan, dimensi dan muatan yang membutuhkan ruang lalu lintas yang secukupnya untuk bisa bermanuver dalam lalu lintas.

c. Jalan

Jalan adalah seluruh bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan rel dan jalan kabel.¹¹

3. Rambu Lalu Lintas

Rambu Lalu Lintas adalah bagian perlengkapan Jalan yang berupa lambang, huruf, angka, kalimat, dan/atau perpaduan yang berfungsi sebagai peringatan, larangan, perintah, atau petunjuk bagi Pengguna Jalan.

B. Tinjauan Umum Kecelakaan Lalu Lintas

1. Definisi Kecelakaan Lalu Lintas

Dalam melakukan suatu analisa kecelakaan lalu lintas diperlukan pengetahuan mengenai definisi kecelakaan. Kecelakaan merupakan kejadian yang tidak terduga dan tidak diharapkan. Tidak terduga oleh karena dibelakang peristiwa itu tidak terdapat unsur kesengajaan lebih-

¹¹ Ibid, Pasal 1 Butir 12

lebih dalam bentuk perencanaan. Tidak diharapkan oleh karena peristiwa kecelakaan yang disertai kerugian materiil maupun penderitaan dari yang paling ringan sampai yang paling berat.¹²

Kecelakaan lalu lintas adalah kejadian di mana sebuah kendaraan bermotor tabrakan dengan benda lain dan menyebabkan kerusakan. Kadang kecelakaan ini dapat mengakibatkan luka-luka atau kematian manusia atau binatang. Kecelakaan lalu-lintas menelan korban jiwa sekitar 1,2 juta manusia setiap tahun.¹³ Kecelakaan Lalu Lintas adalah suatu peristiwa di Jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan Kendaraan dengan atau tanpa Pengguna Jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda.¹⁴ Korban kecelakaan lalu lintas dapat berupa korban mati, luka berat dan luka ringan dapat diperhitungkan paling lama 30 (tiga puluh) hari setelah kecelakaan terjadi.¹⁵

Kecelakaan lalu lintas merupakan kejadian yang sulit untuk diprediksi kapan dan dimana terjadinya. Kecelakaan tidak hanya

12 Sumakmur P.K, 1981, *Keselamatan Kerja dan Pencegahan Kecelakaan*, Gunung Agung, Jakarta, hal.. 5

13 Data WHO Tahun 2004

14 *Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Pasal 1 Butir 24.

15 Metta Kartika, 2009, *Analisis Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Pada Pengendara Sepeda Motor di Wilayah Depok (Menggunakan Data Kecelakaan Polres Metro Depok Tahun 2008)*, Skripsi tidak diterbitkan, Jakarta, Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Indonesia, hal. 7

menyebabkan trauma, cedera, ataupun kecacatan, tetapi juga dapat menyebabkan kematian. Kasus kecelakaan sulit diminimalisasi dan cenderung meningkat seiring pertambahan panjang jalan dan banyaknya pergerakan dari kendaraan.

Menurut Ramdlon Naning, kecelakaan lalu lintas adalah akhir dari pada suatu rangkaian peristiwa lalu lintas jalan baik berupa kejahatan maupun pelanggaran yang mengakibatkan kerugian, luka atau jiwa manusia ataupun kerugian harta benda.¹⁶

Berdasarkan uraian pengertian tersebut diatas, maka suatu kejadian atau peristiwa dapat disebut sebagai kecelakaan lalu lintas apabila memenuhi unsur-unsur sebagai berikut :¹⁷

- a. Adanya unsur kelalaian, unsur kelalaian ini merupakan unsur yang digunakan untuk menentukan bahwa kecelakaan lalu lintas yang terjadi tersebut memang tidak digarapkan sama sekali. Kelalaian merupakan akibat dari kekuranghati-hatian pelaku di dalam mengemudikan kendaraannya, sehingga menyebabkan kecelakaan lalu lintas.
- b. Peristiwa harus merupakan lalu lintas bergerak. Lalu lintas bergerak adalah gerak pindah manusia dengan dan atau tanpa alat

16 Ramdlon Naning, 1983, *Mengarahkan Kesadaran Hukum Masyarakat dan Disiplin Penegak Hukum dan Lalu Lintas*, Bina Ilmu : Jakarta, hal. 19

17 Ibid, hal. 20

penggerak dari satu tempat ke tempat lain. Dengan demikian maka berarti bahwa pengemudi mengendalikan kendaraan dalam keadaan bergerak atau berjalan di dalam arus lalu lintas.

c. Adanya kerugian materiil atau korban jiwa atau luka-luka sebagai akibat dari kecelakaan lalu lintas tersebut.

2. Jenis dan Dampak Kecelakaan Lalu Lintas

Karakteristik kecelakaan menurut jumlah kendaraan yang terlibat digolongkan menjadi :

- a. Kecelakaan tunggal, yaitu kecelakaan yang hanya melibatkan satu kendaraan bermotor dan tidak melibatkan pemakai jalan lain, contohnya seperti menabrak pohon, kendaraan tergelincir, dan terguling akibat ban pecah.
- b. Kecelakaan ganda, yaitu kecelakaan yang melibatkan lebih dari satu kendaraan atau kendaraan dengan pejalan kaki yang mengalami kecelakaan di waktu dan tempat yang bersamaan.

Karakteristik kecelakaan menurut jenis tabrakan dapat diklasifikasikan menjadi :

- a. *Angle* (tabrakan sudut), tabrakan antara kendaraan yang bergerak pada arah yang berbeda, namun bukan dari arah berlawanan.
- b. *Rear-end* (tabrakan depan belakang), kendaraan menabrak dari belakang kendaraan lain yang bergerak searah.

- c. *Sideswipe* (tabrakan sisi), kendaraan yang bergerak menabrak kendaraan lain dari samping ketika berjalan pada arah yang sama, atau pada arah yang berlawanan.
- d. *Head-On* (tabrakan depan), tabrakan antara kendaraan yang berjalan pada arah yang berlawanan (tidak *sideswipe*).
- e. *Backing* (tabrakan belakang), tabrakan secara mundur.¹⁸

Dampak yang ditimbulkan akibat kecelakaan lalu lintas dapat menimpa sekaligus atau hanya beberapa diantaranya. Berikut beberapa kondisi yang digunakan untuk mengklasifikasikan korban kecelakaan lalu lintas yaitu :

- a. Meninggal dunia adalah korban kecelakaan yang dipastikan meninggal dunia sebagai akibat kecelakaan lalu lintas dalam jangka waktu paling lama 30 hari setelah kecelakaan tersebut.
- b. Luka berat adalah korban kecelakaan yang karena luka-lukanya menderita cacat tetap atau harus dirawat inap di rumah sakit dalam jangka waktu lebih dari 30 hari sejak terjadi kecelakaan. Suatu kejadian digolongkan sebagai cacat tetap jika suatu anggota badan hilang atau tidak dapat digunakan sama sekali dan tidak dapat sembuh atau pulih untuk selama-lamanya.

¹⁸ Ibid, hal. 8

- c. Luka ringan adalah korban kecelakaan yang mengalami luka-luka yang tidak memerlukan rawat inap atau yang harus dirawat inap di rumah sakit dari 30 hari.¹⁹

C. Teori Efektivitas

Hukum sebagai kaidah merupakan patokan mengenai sikap tindak atau perilaku yang pantas. Metode berpikir yang dipergunakan adalah metode deduktif-rasional, sehingga menimbulkan jalan pikiran yang dogmatis. Di lain pihak ada yang memandang hukum sebagai sikap tindak atau perilaku yang teratur (ajeg). Metode berpikir yang digunakan adalah induktif-empiris, sehingga hukum itu dilihatnya sebagai tindak yang diulang-ulang dalam bentuk yang sama, yang mempunyai tujuan tertentu.

Efektivitas hukum dalam tindakan atau realita hukum dapat diketahui apabila seseorang menyatakan bahwa suatu kaidah hukum berhasil atau gagal mencapai tujuannya, maka hal itu biasanya diketahui apakah pengaruhnya berhasil mengatur sikap tindak atau perilaku tertentu sehingga sesuai dengan tujuannya atau tidak. Efektivitas hukum artinya efektivitas hukum akan disoroti dari tujuan yang ingin dicapai, yakni efektivitas hukum. Salah satu upaya yang biasanya dilakukan agar supaya masyarakat mematuhi kaidah hukum adalah dengan mencantumkan sanksi-sanksinya. Sanksi-sanksi tersebut bisa berupa sanksi negatif atau sanksi positif, yang maksudnya adalah

¹⁹ Ibid, hal. 9

menimbulkan rangsangan agar manusia tidak melakukan tindakan tercela atau melakukan tindakan yang terpuji.

Diperlukan kondisi-kondisi tertentu yang harus dipenuhi agar hukum mempunyai pengaruh terhadap sikap tindak atau perilaku manusia. Kondisi-kondisi yang harus ada adalah antara lain bahwa hukum harus dapat dikomunikasikan. Komunikasi hukum lebih banyak tertuju pada sikap, oleh karena sikap merupakan suatu kesiapan mental sehingga seseorang mempunyai kecenderungan untuk memberikan pandangan yang baik atau buruk, yang kemudian terwujud di dalam perilaku nyata.

Apabila yang dikomunikasikan tidak bisa menjangkau masalah-masalah yang secara langsung dihadapi oleh sasaran komunikasi hukum maka akan dijumpai kesulitan-kesulitan. Hasilnya yaitu hukum tidak punya pengaruh sama sekali atau bahkan mempunyai pengaruh yang negatif. Hal itu disebabkan oleh karena kebutuhan mereka tidak dapat dipenuhi dan dipahami, sehingga mengakibatkan terjadinya frustrasi, tekanan, atau bahkan konflik.

Berdasarkan teori efektivitas hukum yang dikemukakan Soerjono Soekanto²⁰, efektif atau tidaknya suatu hukum ditentukan oleh 5 (lima) faktor. *Pertama*; faktor hukumnya sendiri (undang-undang). *Kedua*; faktor penegak hukum, yakni pihak-pihak yang membentuk maupun menerapkan hukum. *Ketiga*; faktor sarana atau fasilitas yang mendukung penegakan hukum.

20 Soerjono Soekanto. 2008. *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada. Hlm. 8.

Keempat; faktor masyarakat, yakni lingkungan di mana hukum tersebut berlaku atau diterapkan. *Kelima*; faktor kebudayaan, yakni sebagai hasil karya, cipta, dan rasa yang didasarkan pada karsa manusia di dalam pergaulan hidup.

Relevan dengan teori efektivitas hukum yang dikemukakan Soerjono Soekanto tersebut, Romli Atmasasmita mengatakan faktor-faktor yang menghambat efektivitas penegakan hukum tidak hanya terletak pada sikap mental aparaturnya penegak hukum (hakim, jaksa, polisi dan penasihat hukum) akan tetapi juga terletak pada faktor sosialisasi hukum yang sering diabaikan.²¹

Masalah penegakan hukum merupakan masalah yang tidak sederhana, bukan saja karena kompleksitas sistem hukum itu sendiri, tetapi juga rumitnya jalinan hubungan antara sistem hukum dengan sistem sosial, politik, ekonomi, dan budaya masyarakat.²² Sebagai suatu proses, penegakan hukum pada hakikatnya merupakan variabel yang mempunyai korelasi dan interdependensi dengan faktor-faktor yang lain. Ada beberapa faktor terkait yang menentukan proses penegakan hukum sebagaimana diungkapkan oleh Lawrence M Friedman, yaitu:²³

a. Struktur hukum

21 Romli Atmasasmita. 2001. *Reformasi Hukum, Hak Asasi Manusia & Penegakan Hukum*. Bandung: Mandar Maju. hal. 55.

22 Satjipto Raharjo, 2009. *Penegakan Hukum Suatu Tinjauan Sosiologis*. Yogyakarta: Genta Publishing. Hal. 8

23 Satjipto Raharjo, 2000, *Ilmu Hukum*, Citra Aditya Bakti, Bandung, hal 154

Merupakan pola yang memperlihatkan tentang bagaimana hukum itu dijalankan menurut ketentuan-ketentuan formalnya. Struktur ini memperlihatkan bagaimana pengadilan, pembuatan hukum dan lain-lain badan serta proses hukum itu berjalan dan dijalankan.

b. Substansi hukum

Merupakan peraturan-peraturan yang dipakai oleh para pelaku hukum pada waktu melakukan perbuatan-perbuatan serta hubungan-hubungan hukum.

c. Kultur hukum

Merupakan bagian yang layak untuk dimasukkan ke dalam pembicaraan mengenai hukum, oleh karena mengandung potensi untuk dipakai sebagai sumber informasi guna menjelaskan sistem hukum.

Beberapa komponen tersebut termasuk ruang lingkup bekerjanya hukum sebagai suatu sistem. Semua faktor tersebut akan sangat menentukan proses penegakan hukum dalam masyarakat dan tidak dapat dinaifkan satu dengan yang lainnya. Kegagalan pada salah satu komponen akan berimbas pada faktor yang lainnya.²⁴

Menurut Sudikno Mertokusumo dalam proses penegakan hukum ada tiga unsur yang harus diperhatikan, yaitu:²⁵

a. Kepastian Hukum

24 Satjipto Raharjo, *Penegakan Hukum suatu Tinjauan Sosisologis*, op.cit., hal 9

25 Sudikno Mertokusumo, 1999. *Mengenal Hukum Suatu Pengantar*, Yogyakarta: Liberty Yogyakarta, hal. 145

Merupakan perlindungan yustisiabel terhadap tindakan sewenang-wenang. Yang berarti bahwa seseorang akan dapat memperoleh sesuatu yang diharapkan dalam keadaan tertentu. Masyarakat mengharapkan adanya kepastian hukum, karena dengan adanya kepastian hukum masyarakat akan lebih tertib. Hukum bertugas menciptakan kepastian hukum karena bertujuan ketertiban masyarakat.

b. Kemanfaatan

Masyarakat mengharapkan manfaat dalam pelaksanaan atau penegakan hukum. Hukum adalah untuk manusia, maka pelaksanaan hukum atau penegakan hukum harus memberi manfaat atau kegunaan bagi masyarakat.

c. Keadilan

Pelaksanaan atau penegakan hukum harus adil. Keadilan itu adalah keadilan yang berlaku dalam hubungan antar manusia dalam masyarakat.

Menegakkan hukum harus ada kompromi antara ketiga unsur tersebut. Ketiga unsur itu harus mendapat perhatian secara proporsional seimbang.²⁶

Penegakan hukum membutuhkan institusi-institusi hukum seperti hakim, jaksa, advokat dan polisi. Institusi-institusi hukum tersebut merupakan unsur klasik dalam merealisasikan tujuan hukum. Selain institusi hukum tersebut saling mempengaruhi, masing-masing institusi hukum tersebut

²⁶ Ibid, hal 146

mengembangkan nilai-nilainya sendiri di samping faktor diluar hukum yang juga turut berperan. Oleh karena itu penegakan hukum tidak bekerja dalam ruang hampa dan kedap pengaruh, melainkan selalu berinteraksi dengan lingkup sosial yang lebih besar.²⁷

D. Metode Penanggulangan Kecelakaan Lalu Lintas

Metode penanggulangan kecelakaan lalu lintas secara garis besar meliputi²⁸:

- a) Metode Pre-emptif
- b) Metode Preventif
- c) Metode Represif

Pengelompokan tiga jenis metode tersebut merupakan kerangka pola penanggulangankeselamatan yang didasarkan pada pokok pemikiran bahwa setiap kecelakaan yang terjadi (dalam bentuk apapun) pada hakikatnya merupakan resultan dari adanya korelasi antara berbagai faktor-faktor penyebabnya, secara ekskalasi mulai dari tingkatan yang paling dini sampai dengan faktor penyebab terjadinya peristiwa kecelakaan.

Terhadap ketiga faktor penyebab kecelakaan tersebut, maka metode penaggulungannya secara singkat adalah sebagai berikut :

- a) Metode Pre-emptif (penangkalan)

²⁷ Satjipto Raharjo, *Penegakan Hukum suatu Tinjauan Sosiologis*, op. cit

²⁸ Tim PHK TIK K-1 2008 (Program Hibah Kompetisi Teknologi Informasi Dan Komunikasi) Teknik Sipil Universitas Widya Gama Malang., *Diktat Kuliah : Rekayasa Lalu Lintas, Bab 8 Keselamatan Lalu Lintas*, hal. 121

- b) Metode Preventif (pencegahan)
- c) Metode Represif (penanggulangan)

1. Metode Pre-emptif

Metode pre-emptif sebagai upaya penangkalan di dalam menanggulangi kecelakaan lalu lintas, pada dasarnya meliputi perengkayaan berbagai bidang yang berkaitan dengan masalah transportasi, yang dilaksanakan melalui koordinasi yang baik antar instansi terkait, maka kita akan lebih mampu mengantisipasi dan mengeliminasi secara dini dampak-dampak negatif yang mungkin akan timbul.

Metode pre-emptif dalam menanggulangi kecelakaan lalu lintas dapat diimplementasikan melalui tindakan terpadu di dalam :

- 1) Perencanaan pengembangan kota
- 2) Perencanaan tata guna lahan
- 3) Perencanaan pengembangan transportasi
- 4) Perencanaan pengembangan angkutan umum yang meliputi :
 - i. Perencanaan jenis, ukuran, kapasitas kendaraan-kendaraan bermotor yang sesuai dan serasi dengan tingkat kebutuhan masyarakat, kondisi daerah-daerah yang akan dilayani, jaringan jalan, serta perencanaan proyeksi kebutuhan transportasi di masa mendatang.
 - ii. Perencanaan pengembangan angkutan umum yang berorientasi kepada pemakaian ruas jalan dengan mempertimbangkan dampak sosial, dampak lingkungan dan tingkat keselamatannya.

iii. Perencanaan pengembangan industry kendaraan bermotor yang layak untuk menunjang perencanaan angkutan umum secara lebih efisien dan efektif.

5) Perencanaan yang menyangkut komponen-komponen sistem lalu lintas.

2. Metode Preventif

Metode preventif adalah upaya-upaya yang ditujukan untuk mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas, yang dalam bentuk konkretnya berupa kegiatan-kegiatan pengaturan lalu lintas, penjagaan tempat-tempat rawan, patrol, pengawalan dan lain sebagainya.

Mengingat bahwa kecelakaan lalu lintas itu dapat terjadi karena faktor jalan, faktor manusia dan faktor lingkungan secara simultan (dalam satu sistem, yaitu sistem lalu lintas) maka upaya-upaya pencegahannya pun dapat ditujukan kepada pengaturan komponen-komponen lalu lintas tersebut serta sistem lalu lintasnya sendiri.

Secara garis besar, upaya-upaya tersebut diuraikan sebagai berikut :

- 1) Upaya pengaturan faktor jalan
 - a) Karakteristik prasarana jalan akan mempengaruhi intensitas dan kualitas kecelakaan lalu lintas, maka dalam pembangunan setiap jaringan jalan harus disesuaikan dengan pola tingkah laku dan kebiasaan pemakai jalannya.
 - b) Lebar jalan yang cukup, permukaan yang nyaman dan aman, rancangan yang tepat untuk persimpangan dengan jarak pandang

yang cukup aman, dilengkapi dengan rambu-rambu, marka jalan dan tanda jalan yang cukup banyak dan cukup jelas dapat dilihat (informative), lampu penerangan jalan yang baik, serta koefisien gesekan permukaan jalan yang sesuai dengan standar geometrik.

2) Upaya pengaturan faktor kendaraan

a) Faktor karakteristik kendaraan juga sering membawa dampak tingginya intensitas dan kualitas kecelakaan lalu lintas, kendaraan harus dirancang, dilengkapi dan dirawat sebaik-baiknya, kecelakaan lalu lintas dapat dihindari apabila kondisi kendaraan prima dan stabil.

b) Kepakeman rem dan berfungsinya lampu-lampu adalah erat kaitannya dengan perawatan. Karena itu perlu pemeriksaan rutin melalui pengujian berkala yang dilaksanakan tanpa ada toleransi.

3) Upaya pengaturan faktor manusia

a) Faktor pemakai jalan merupakan elemen yang paling kritis dalam sistem lalu lintas, karena kesalahan pejalan itu sendiri yang pada umumnya lengah, ketidakpatuhan pada peraturan, dan mengabaikan sopan santun berlalu lintas.

b) Metode yang diterapkan dalam meningkatkan unjuk kerja pengemudi adalah dengan tes kesehatan fisik dan psiki, dengan pendidikan dan latihan.

c) Pendidikan dan latihan harus mencakup pelajaran tentang sopan santun berlalu lintas. Penelitian tentang penyebab

kecelakaan adalah mereka yang berpendidikan Sekolah Dasar sampai dengan Sekolah Menengah Atas. Fakta ini menunjukkan adanya hubungan yang erat antara usia dan tingkat pendidikan dengan kecelakaan lalu lintas di jalan.

- d) Informasi tentang situasi lalu lintas dan keselamatan lalu lintas melalui bentuk kegiatan olah raga, pameran maupun melalui media masa.
 - e) Penegakan hukum, pengawasan dan pemberian sanksi hukuman harus tetap diterapkan seefektif mungkin agar pemakai jalan selalu menaati peraturan.
- 4) Upaya pengaturan lingkungan
- a) Peningkatan pajak kendaraan, retribusi parkir mungkin akan dapat mengurangi beroperasinya kendaraan pribadi dan akan menggiring untuk memakai sarana transportasi umum.
 - b) Kecelakaan lalu lintas dapat ditekan apabila tataa guna tanah dapat dikontrol dan dikendalikan dengan memperpendek jarak perjalanan serta mempromosikan sarana transportasi umum yang aman.
 - c) Pembangunan daerah pemukiman akan dapat mengurangi perjalanan perorangan, sehingga akan dapat mengurangi kecelakaan lalu lintas.

5) Upaya pengaturan sistem lalu lintas

Tujuan dibuatnya peraturan lalu lintas adalah untuk kepentingan pengendalian umum kepada pemakai jalan, kendaraan dan prasarana jalan serta interaksinya di dalam sistem lalu lintas. Sebagaimana yang diatur di dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 adalah masalah prasarana, kendaraan, pengemudi dan pejalan kaki serta tata cara berlalu lintas.

6) Upaya pengaturan pertolongan pertama pada gawat darurat

Peningkatan pelayanan gawat darurat melalui penataan organisasi, penyediaan fasilitas, kemudahan kontak serta tersedianya tenaga para medis, akan sangat berperan dalam upaya penanggulangan kecelakaan lalu lintas.

3. Metode Represif

Tindakan represif dilakukan terhadap setiap jenis pelanggaran lalu lintas atau bentuk penanganan kasus kecelakaan lalu lintas yang terjadi. Penegakan hukum yang dilakukan secara efektif dan intensif, pada hakekatnya bukan semata-mata ditujukan untuk memberikan pelajaran secara paksa atau untuk menghukum kepada setiap pelanggar yang bertindak, namun juga dimaksudkan untuk menimbulkan kejeraman bagi yang bersangkutan agar tidak mengulangi perbuatannya lagi.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Metode Pendekatan

Pendekatan yang dilakukan dalam penelitian ini menggunakan pendekatan yuridis sosiologis yaitu penelitian yang menekankan pada aspek ilmu hukum (yuridis) dengan tetap melakukan kajian dan penelaahan terhadap kaidah-kaidah yang berlaku pada masyarakat.²⁹

Berdasarkan metode pendekatan yang dipilih, penulis akan melakukan penelitian terhadap Unit Laka Lintas di Polres Jombang dengan maksud dan tujuan untuk menemukan masalah yang terkait dengan penelitian, yaitu tentang dampak pemberlakuan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap angka kecelakaan lalu lintas, yang kemudian dilanjutkan dengan merumuskan hasil penyelesaian masalah dengan mengkaji data-data yang didapatkan dari lapangan.

B. Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian bertempat di wilayah Jajaran Kepolisian Resort Jombang, khususnya Satuan Lalu Lintas Polres Jombang. Alasan pemilihan lokasi penelitian tersebut karena Kabupaten Jombang

²⁹ Ronny Hanintojo Soemitro, 1990, *Metodologi Penelitian Hukum dan Jurimetri*, Jakarta, Ghalia Indonesia hal.35

merupakan kawasan sangat rawan sekali terjadi kecelakaan dikenal sebagai jalur "tengkorak" jalur lintas selatan. Data kecelakaan lalu lintas periode bulan Januari hingga bulan Oktober 2011 di Polres Jombang seperti yang disajikan dalam tabel di bawah, menunjukkan bahwa jumlah kejadian kecelakaan cukup tinggi yakni sebanyak 333 kejadian.

Tabel 2.
Data Kecelakaan Lalu Lintas Periode Bulan Januari Hingga Bulan Oktober 2011 Di Polres Jombang

No.	Bulan	Jumlah Kejadian	Korban			Tabrak Lari
			MD	LB	LR	
1.	Januari	13	5	0	11	2
2.	Februari	19	8	0	25	1
3.	Maret	78	21	0	99	9
4.	April	60	14	0	77	7
5.	Mei	55	19	0	65	6
6.	Juni	25	20	0	16	3
7.	Juli	28	15	0	20	6
8.	Agustus	21	14	0	18	1
9.	September	19	19	0	11	3
10.	Oktober	15	5	0	12	6
Jumlah		333	96	0	398	44

Sumber : Data Sekunder, diolah, 2011

Keterangan :

MD : Meninggal Dunia

LB : Luka Berat

LR : Luka Ringan

C. Jenis dan Sumber Data

- 1) Data Primer

Hasil wawancara langsung dengan narasumber di Jajaran Polres Jombang maupun Satuan Lalu Lintas Polres Jombang yang terlibat langsung menangani tentang kecelakaan lalu lintas serta responden masyarakat.

2) Data sekunder

a. Data yang diperoleh dari arsip di Jajaran Polres Jombang dan Satuan lalu Lintas Polres Jombang yang berhubungan dengan topik penelitian.

b. Data yang diperoleh dari hasil studi pustaka serta hasil penelusuran di internet.

D. Teknik Pengumpulan Data

1) Data Primer

Data primer diperoleh melalui wawancara dengan menggunakan pedoman kuesioner yang telah disiapkan sebelumnya dan tidak menutup kemungkinan pengembangannya untuk menggali lebih dalam data yang terkait dengan penelitian.

2) Data Sekunder

Data sekunder diperoleh dengan meminjam data (arsip) di Jajaran Polres Jombang dan khususnya Satuan Lalu Lintas Polres Jombang yang berkaitan dengan penelitian. Selain itu untuk memperoleh data sekunder juga dengan melakukan studi dokumentasi di perpustakaan, dokumen-dokumen dan penelusuran di internet.

E. **Populasi, Sampel dan Responden**

1. Populasi :

Populasi yang diambil untuk penelitian ini adalah petugas Polres Jombang dan Satuan Lalu Lintas Polres Jombang. Serta pengguna jalan raya yakni pejalan kaki, pengendara kendaraan roda dua, dan pengendara kendaraan roda empat atau lebih.

2. Sampel :

- a. Petugas Satuan Lalu Lintas polres jombang yang berkaitan dengan penanganan lalu lintas sebanyak dua orang.
- b. Petugas Satuan Lalu Lintas yang berkaitan dengan sosialisasi Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebanyak dua orang.

Teknik pengambilan sampel dalam penelitian ini adalah *purposive random sampling*, yakni pemilihan sekelompok subjek didasarkan atas ciri-ciri atau sifat-sifat tertentu yang dipandang mempunyai sangkut paut yang erat dengan ciri-ciri atau sifat-sifat populasi yang sudah diketahui sebelumnya³⁰.

3. Responden dari masyarakat, yaitu pejalan kaki, pengendara kendaraan roda dua, dan pengendara kendaraan roda empat atau lebih.

30 M. Nur Ghufroon, 2003, *Hubungan Kontrol Diri dan Persepsi Remaja Terhadap Penerapan Disiplin Orang Tua dengan Prokrastinasi Akademik*, Skripsi tidak diterbitkan, Yogyakarta, Fakultas Ilmu Sosial Universitas Gadjah Mada, hal. 51

F. Teknik Analisa Data

a. Reduksi Data

Reduksi data dalam penelitian ini dimaksudkan bahwa penulis melaksanakan editing atas data yang diperoleh dari hasil wawancara dengan cara memilih, memilah data yang relevan dengan penelitian ini dan selanjutnya diolah dengan metode tertentu.

b. Penyajian Data

Penyajian data dalam penelitian ini disajikan dalam 2 (dua) bentuk yaitu :

1. Analisis diskriptif : yaitu cara analisis dengan mendeskripsikan atau menggambarkan data yang telah terkumpul sebagaimana adanya tanpa membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum atau generalisasi.³¹
2. Analisis statistik : yaitu dengan perhitungan secara statistik terhadap data yang ada untuk menguji hipotesis yang selanjutnya dijadikan dasar untuk menentukan kesimpulan dari penelitian.³²

31 Christina Marisa Dian Maya Sari, 2009, *Gambaran Tingkat Pengetahuan Perawat Tentang Prinsip Sepuluh Benar Pada Pemberian Obat Secara Injeksi Di Rumah Sakit Kepolisian Pusat Raden Said Sukanto Kramat Jati Jakarta 2009*, Skripsi tidak diterbitkan, Jakarta, Fakultas Ilmu Kesehatan Universitas Pembangunan Nasional “Veteran” Jakarta, hal. 39

32 Ibid

c. **Pengolahan Data**

Pengolahan data dalam penelitian ini menggunakan 2 (dua) cara yaitu :

- 1) Diskriptif ;
- 2) Tabulasi Data ;

d. **Analisis Data**

Analisis data dalam penelitian in menggunakan 2 (dua) metode yaitu :

- 1) Diskriptif analisis : yaitu dengan narasi atas data yang diperoleh dari hasil wawancara ;
- 2) Uji statistik : menggunakan perhitungan secara statistik atas data yang diperoleh.

Untuk mengetahui pengaruh atas pemberlakuan Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan digunakan uji t berpasangan dan untuk mengetahui korelasi/hubungan masing-masing variabel independen (faktor yang mempengaruhi terjadinya kecelakaan lalu lintas) dengan variabel dependen (angka kecelakaan lalu lintas) digunakan uji regresi linear berganda. Dalam menganalisis data, digunakan uji t berpasangan dan uji regresi linear berganda karena uji t berpasangan dan uji regresi linear berganda telah mampu menjawab tujuan penelitian ini yaitu mengetahui pengaruh penerapan Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap angka

kecelakaan lalu lintas serta untuk mengetahui seberapa besar variabel independen mempengaruhi variabel dependen. Selain itu kedua uji statistik tersebut adalah bentuk uji statistik yang paling sederhana yang digunakan dalam penelitian sosial.³³

Hipotesis I (dalam uji regresi linear berganda) :

Ho : diduga tidak ada pengaruh sosialisasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, tingkat kesadaran masyarakat, ketersediaan rambu-rambu lalu lintas terhadap frekuensi terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Ha : diduga ada pengaruh sosialisasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, tingkat kesadaran masyarakat, ketersediaan rambu-rambu lalu lintas terhadap frekuensi terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Hipotesis II (dalam uji t berpasangan) :

Ho : diduga tidak ada beda frekuensi terjadinya kecelakaan lalu lintas sebelum dan sesudah dilaksanakannya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009.

Ha :

33 Dedi Kurniawan, *Forum Statistika (online)*, <http://ineddeni.wordpress.com/category/uji-hipotesis/>, diakses pada tanggal 11 Januari 2012

Untuk menguji Hipotesis I pengaruh sosialisasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, tingkat kesadaran masyarakat, ketersediaan rambu-rambu lalu lintas terhadap frekuensi terjadinya kecelakaan lalu lintas dilakukan uji statistik Regresi Linear Berganda dengan rumusan sebagai berikut³⁵ :

$$Y = a + b_1X_1 + b_2X_2 + b_3X_3.$$

Y : frekuensi kecelakaan lalu lintas (sebagai variabel dependen)

X₁ : frekuensi sosialisasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 (variabel independen)

X₂ : Tingkat kesadaran masyarakat, dihitung dari kecelakaan yang disebabkan kesadaran masyarakat (variabel independen)

X₃ : Ketersediaan rambu-rambu lalu lintas (variabel independen)

a : Konstanta

b₁ : Koefisien regresi untuk variabel sosialisasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009.

b₂ : Koefisien regresi untuk variabel tingkat kesadaran masyarakat

34TitaSandy W, 2009, *Pengujian Hipotesis Distribusi Uji T Dan F Pada Model Regresi Berganda (online)*, <http://titaviolet.wordpress.com/2009/07/17/pengujian-hipotesis-distribusi-uji-t-dan-f-pada-model-regresi-berganda/>, diakses pada tanggal 3 Januari 2012.

35 Ibid

b_3 : Koefisien regresi untuk variabel Ketersediaan rambu-rambu lalu lintas.

Ketentuan:

a. Dalam uji korelasi :

1. Jika nilai signifikansi $<$ alpha (0.05) maka ada korelasi/hubungan antara variabel independen dengan variabel dependen.
2. Jika nilai signifikansi $>$ alpha (0.05) maka tidak ada korelasi/hubungan antara variabel independen dengan variabel dependen.
3. Jika nilai korelasi antara variabel independen dengan variabel dependen adalah negatif (-) maka sifat keduanya adalah berlawanan.
4. Jika nilai korelasi antara variabel independen dengan variabel dependen adalah positif (+) maka sifat keduanya adalah searah.

b. Dalam uji regresi :

1. Jika nilai signifikansi $<$ alpha (0.05) maka variabel independen mempengaruhi variabel dependen.
2. Jika nilai signifikansi $>$ alpha (0.05) maka variabel independen tidak berpengaruh terhadap variabel dependen.

Untuk menguji Hipotesis II : yaitu apakah ada perbedaan nyata (penurunan) terjadinya kecelakaan setelah diterapkannya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dilakukan Uji Beda dengan uji t berpasangan dengan rumusan sebagai berikut³⁶ :

$$t = \frac{\delta}{SD\delta / \sqrt{n}} \quad t = \frac{\delta}{SD\delta / \sqrt{n}}$$

δ : rata-rata deviasi (selisih sampel sebelum dan sampel sesudah)

$SD\delta$: Standar deviasi dari δ (selisih sampel sebelum dan sampel sesudah)

n : Banyaknya sampel

Df : $n-1$

Ketentuan :

1. Jika P-value > alpha (0,05) maka Ho diterima dan Ha ditolak.
2. Jika P-value < alpha (0,05) maka Ho ditolak dan Ha diterima.

e. Kesimpulan

³⁶ Malonda Gaib, 2011, *Uji T Independen (online)*, <http://statistik-kesehatan.blogspot.com/2011/03/uji-t-dependen.html>, diakses pada tanggal 3 Januari 2012.

Dari perhitungan data yang diperoleh baik data primer maupun sekunder, setelah dilakukan analisis secara mendalam selanjutnya dituangkan dalam bentuk kesimpulan. Dari kesimpulan hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat bagi seluruh stake holder berlalu lintas di Jajaran Polres Jombang.

G. **Definisi Operasional**

a. **Dampak**

Pengertian dampak adalah pengaruh kuat yang mendatangkan akibat baik yang bersifat positif maupun negatif.³⁷

b. **Upaya**

Pengertian upaya adalah usaha, akal, ikhtiar untuk mencapai suatu maksud, memecahkan persoalan, mencari jalan keluar dsb.³⁸

c. **Penanggulangan**

Pengertian penanggulangan adalah proses, cara, perbuatan mengatasi sesuatu.³⁹

d. **Kecelakaan**

Pengertian kecelakaan adalah hal celaka, bencana, kemalangan, kesusahan.⁴⁰

37 -----, Kamus Besar Bahasa Indonesia, 1995, Balai Pustaka, Jakarta, hal. 207

38 Ibid, hal. 1109

39 Ibid, hal. 1005

40 Ibid, hal. 179

e. **Lalu Lintas**

Pengertian lalu lintas adalah perihal perjalanan di jalan dsb ; perhubungan anata sebuah tempat dengan tempat yang lain (dengan jalan pelayaran, kereta api, dsb).⁴¹



41 Ibid, hal. 556



BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

B. Gambaran Umum Lokasi Penelitian

1. Gambaran Umum Polres Jombang

Kabupaten Jombang merupakan daerah yang terletak di Propinsi Jawa Timur. Kabupaten Jombang merupakan daerah yang terletak di titik persimpangan antara Kota Surabaya, Malang, Madiun dan Lamongan. Oleh karena itu banyak kendaraan yang melintasi Kabupaten Jombang untuk menuju kota-kota tersebut. Polres Jombang merupakan salah satu bentuk institusi dari aparat penegak hukum yaitu Kepolisian yang sekaligus di bawah naungan POLRI (Kepolisian Republik Indonesia).

Karena kedudukannya sebagai aparat penegak hukum, maka Polres Jombang tentunya memiliki tugas sebagaimana juga dimiliki alat penegak hukum lainnya yang antara lain adalah untuk memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat yang berada di wilayah daerahnya.

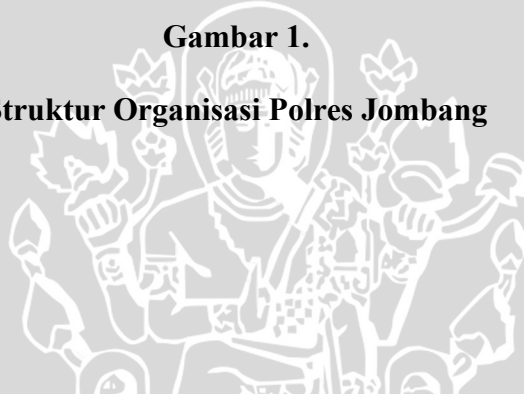
Kepolisian Resort Jombang berlokasi di Jalan KH. Wahid Hasyim No. 62 Jombang. Kepolisian Resort Jombang dipimpin oleh seorang Kapolres yaitu Ajun Komisaris Besar Polisi (AKBP) Marjuki, S.IK, M.Si.

Polres Jombang saat ini memiliki 21 Kepolisian Sektor. Sebagai sebuah institusi maka Polres Jombang memiliki sebuah struktur organisasi yang berfungsi untuk memperjelas tugas dan wewenang masing-masing bagian.

2. Struktur Organisasi Polres Jombang

Adapun Struktur Organisasi Polres Jombang yang digambarkan di dalam bentuk gambar adalah sebagai berikut :

Gambar 1. **Struktur Organisasi Polres Jombang**



Sumber : Data Sekunder, yang didapatkan dari Polres Jombang, 2011

Keterangan dari bagian-bagian yang terdapat dalam struktur organisasi Polres Jombang tersebut sebagai berikut.⁴²

- a. Kepala Kepolisian Resort (Kapolres) : Kapolres bertugas memimpin, membina dan mengawasi/mengendalikan satuan-satuan organisasi dalam lingkungan Polres serta memberikan saran pertimbangan dan melaksanakan tugas lain sesuai perintah Kapolda.

⁴² Buku Hubungan Tata Cara Kerja Kepolisian Resort Jombang Tahun 2011, hal.6

b. Wakil Kepala Kepolisian Resort (Wakapolres) : Wakapolres bertugas membantu Kapolres dalam melaksanakan tugasnya dengan mengendalikan pelaksanaan tugas-tugas staf seluruh satuan organisasi dalam jajaran Polres dan dalam batas kewenangannya memimpin Polres dalam hal Kapolres berhalangan serta melaksanakan tugas lain sesuai perintah Kapolres.

c. Divisi Pengawasan : Divisi Pengawasan merupakan unsur pengawas dan pembantu pimpinan yang berada di bawah kapolres. Dan bertugas melaksanakan monitoring dan pengawasan umum baik secara rutin maupun insidental terhadap pelaksanaan kebijakan pimpinan Polri di bidang pembinaan dan operasional yang dilakukan oleh semua unit kerja, mulai dari proses perencanaan, pelaksanaan, dan pencapaian kinerja serta memberikan saran tindak terhadap penyimpangan yang ditemukan.

d. Divisi Profesi dan Pengamanan : Divisi Profesi dan Pengamanan bertugas menyelenggarakan penegakan hukum, disiplin, tata tertib dan pengamanan di lingkungan Polres termasuk dalam rangka operasi-operasi khusus satuan fungsional Polres sampai pada Polsek-Polsek yang ada.

e. Divisi Keuangan : Divisi Keuangan bertugas dalam pelayanan administrasi keuangan meliputi pembiayaan, pengendalian, pembukuan, akuntansi dan verifikasi. Pembayaran gaji personel polri.

Penyusunan laporan Sistem Akuntansi Instansi (SAI) serta pertanggungjawaban keuangan.

f. Divisi Administrasi Umum : Divisi Administrasi Umum bertugas melaksanakan ketatausahaan dan urusan dalam meliputi korespondensi ketatausahaan perkantoran, kearsipan, dokumentasi, penyelenggaraan rapat, apel/upacara kebersihan dan ketertiban serta urusan perbengkelan/pemeliharaan kendaraan roda 2 (dua) maupun roda (empat) dan urusan persenjataan.

g. Bagian Operasional : Bagian Operasional bertugas menyelenggarakan administrasi dan pengawasan operasional, perencanaan dan pengendalian operasi kepolisian, pelayanan fasilitas dan perawatan tahanan dan pelayanan atas permintaan perlindungan saksi/korban kejahatan dan permintaan bantuan pengamanan proses peradilan dan pengamanan khusus lainnya.

h. Bagian Perencanaan : Bagian Perencanaan bertugas menyusun rencana kerja dan anggaran, pengendalian program dan anggaran serta analisa dan evaluasi atas pelaksanaannya, termasuk rencana program dan pengembangan satuan kewilayahan.

i. Bagian Sumber Daya Manusia : Bagian Sumber Daya Manusia bertugas menyelenggarakan penyusunan rencana/program kerja dan anggaran, pembinaan dan administrasi personel, pelatihan serta pembinaan dan administrasi logistik.

j. Sentra Pelayanan Kepolisian : Sentra Pelayanan Kepolisian bertugas memberikan pelayanan kepolisian kepada warga masyarakat yang membutuhkan, dalam bentuk penerimaan dan penanganan pertama laporan/pengaduan pelayanan permintaan bantuan/pertolongan kepolisian, penjagaan markas termasuk penjagaan tahanan dan pengamanan barang bukti yang berada di Mapolres dan penyelesaian perkara ringan/perselisihan antar warga, sesuai ketentuan hukum dan peraturan/kebijakan dalam organisasi Polri.

k. Satuan Intelijen Keamanan : Satuan Intelijen Keamanan bertugas menyelenggarakan/membina fungsi intelijen bidang keamanan, termasuk persandian, dan pemberian pelayanan dalam bentuk surat izin/keterangan yang menyangkut orang asing, senjata api dan bahan peledak, kegiatan sosial/politik masyarakat dan surat keterangan Rekaman Kejahatan (SRKK/*Criminal Record*) kepada warga masyarakat yang membutuhkan serta melakukan pengawasan atau pengamanan atas pelaksanaannya.

l. Satuan Reserse Kriminal : Satuan Reserse Kriminal bertugas menyelenggarakan/membina fungsi penyelidikan tindak pidana, dengan memberikan pelayanan/perlindungan khusus kepada korban/pelaku, remaja, anak dan wanita, serta menyelenggarakan fungsi identifikasi, baik untuk kepentingan penyelidikan maupun

pelayanan umum, dan menyelenggarakan koordinasi dan pengawasan operasional dan administrasi penyidikan PPNS, sesuai ketentuan hukum dan Perundang-undangan.

m. Satuan Narkotika dan Obat-obatan : Satuan Narkotika dan Obat-obatan bertugas menyelenggarakan/membina fungsi penyelidikan dan penyidikan tindak pidana narkotika dan obat berbahaya (narkoba), termasuk penyuluhan dan pembinaan dalam rangka pencegahan dan rehabilitasi korban/penyalahgunaan narkoba.

n. Satuan Pembinaan Masyarakat : Satuan Pembinaan Masyarakat bertugas mengatur penyelenggaraan dan mengawasi/mengarahkan pelaksanaan penyuluhan masyarakat dan pembinaan bentuk-bentuk pengamanan swakarsa oleh satuan-satuan fungsi yang berkompeten, membina hubungan kerja sama dengan operasi, lembaga/tokoh sosial/kemasyarakatan dan instansi pemerintah, khususnya instansi Polsus/PPNS dan pemerintahan daerah dalam kerangka otonomi daerah, dalam rangka peningkatan kesadaran dan ketaatan warga masyarakat pada hukum dan peraturan perundang-undangan, pengembangan pengamanan swakarsa dan pembinaan hubungan Polri-Masyarakat yang kondusif bagi pelaksanaan tugas Polri.

o. Satuan Bhayangkara : Satuan Bhayangkara bertugas menyelenggarakan/membina fungsi kesamaptaan kepolisian/tugas

Polisi umum dan pengamanan obyek khusus, termasuk pengambilan tindakan pertama di tempat kejadian perkara dan penanganan tindak pidana ringan, pengendalian massa dan pemberdayaan bentuk-bentuk pengamanan swakarsa masyarakat dalam rangka pemeliharaan keamanan dan ketertiban masyarakat.

p. Satuan Lalu Lintas : Satuan Lalu Lintas bertugas menyelenggarakan/membina fungsi lalu lintas kepolisian, yang meliputi penjagaan, peraturan, pengawalan dan patroli, pendidikan masyarakat dan rekayasa lalu lintas, registrasi dan identifikasi pengemudi/kendaraan bermotor, penyidikan kecelakaan lalu lintas dan penegakan hukum dalam bidang lalu lintas, guna memelihara keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.

q. Satuan Tahanan dan Barang Bukti : Satuan Tahanan dan Barang Bukti bertugas menyelenggarakan pelayanan perawatan dan kesehatan tahanan, termasuk pembinaan jasmani dan rohani serta menerima, menyimpan dan memelihara barang bukti yang didukung dengan penyelenggaraan administrasi umum yang terkait sesuai bidang tugasnya.

r. Divisi Teknologi Informasi Kepolisian : Divisi Teknologi Informasi Kepolisian bertugas memonitor dan mengadakan observasi serta deteksi pelanggaran hukum yang berkenaan dengan kegiatan komlak dari masyarakat.

s. Kepolisian Sektor : Kepolisian Sektor bertugas menyelenggarakan tugas pokok Polri dalam pemeliharaan keamanan dan ketertiban masyarakat, penegakan hukum dan pemberian perlindungan, pengayoman dan pelayanan kepada masyarakat serta tugas-tugas Polri lain dalam wilayah hukumnya, sesuai ketentuan hukum dan peraturan/kebijakan yang berlaku dalam organisasi.

3. **Gambaran Realita Kecelakaan Lalu Lintas di Wilayah Kepolisian Resort**

Jombang

Kecelakaan lalu lintas bukanlah merupakan suatu hal yang baru, di dalam sejarah lalu lintas di seluruh negara-negara di dunia, kecelakaan merupakan hal yang sudah umum, demikian pula di Indonesia. Kecelakaan sebenarnya merupakan gambaran dari sifat lalai dan ceroboh dari seseorang yang dapat merugikan orang lain.

Penulis dalam hal ini berpendapat bahwa, kecelakaan lalu lintas dapat pula disebabkan oleh faktor kurangnya kesadaran dari masyarakat, yaitu kurangnya kesadaran untuk mematuhi peraturan lalu lintas. Contohnya masyarakat kurang menyadari pentingnya memasang kaca spion yang lengkap di kendaraan bermotor dan menyalakan lampu di siang hari. Semua peraturan itu dibuat tentunya dengan alasan untuk

menghindarkan pengendara kendaraan bermotor dari kecelakaan lalu lintas.

Jumlah kejadian kecelakaan lalu lintas di Kabupaten Jombang tergolong cukup tinggi. Berikut disajikan diagram batang yang menunjukkan trend kecelakaan lalu lintas di wilayah Kepolisian Resort Jombang.

Gambar 2.

Trend Kecelakaan Lalu Lintas di Wilayah Kepolisian Resort Jombang



Sumber : Data sekunder, Satuan Lalu Lintas Polres Jombang, diolah, 2011

Berikut disajikan pula diagram batang yang menunjukkan jumlah korban kecelakaan lalu lintas.

Gambar 3.

Jumlah Korban Kecelakaan Lalu Lintas

Sumber : Data sekunder, Satuan Lalu Lintas Polres Jombang, diolah, 2011

Untuk rincian data per tahun mengenai jumlah dan kualifikasi korban, kerugian, penyelesaian perkara serta tabrak lari, dapat dilihat pada Lampiran 1.

Berdasarkan gambar 2, terlihat bahwa angka kejadian kecelakaan lalu lintas mengalami penurunan di tahun 2008 dan tahun 2009 kemudian kembali mengalami peningkatan di tahun 2010 dan tahun 2011. Berdasarkan gambar 3, korban kecelakaan lalu lintas mayoritas mengalami luka ringan, korban meninggal dunia lebih banyak dari pada yang mengalami luka berat.

C. Dampak Pemberlakuan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Bagi Upaya Penanggulangan Terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas.

Secara tersirat, bahwa latar belakang utama dilahirkannya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah meningkatnya kecelakaan lalu lintas sebagai

akibat kesemrawutan lalu lintas di jalan. Disinyalir kuat bahwa meningkatnya kecelakaan tersebut dikarenakan rendahnya tingkat kesadaran masyarakat dalam berlalu lintas serta ketersediaan sarana prasarana lalu lintas berupa rambu lalu lintas yang merupakan bagian perlengkapan jalan yang berupa lambang, huruf, angka, kalimat, dan/atau perpaduan yang berfungsi sebagai peringatan, larangan, perintah, atau petunjuk bagi pengguna jalan.⁴³

Oleh karena itu Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 sebagai pengganti dari Undang-Undang Lalu Lintas Nomor 14 Tahun 1992 dan merupakan penyempurna agar para pengendara lalu lintas lebih peduli terhadap keselamatan mereka di jalan. Oleh karena itu, untuk lebih memahamkan implikasi atas Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, perlu dilakukan kegiatan sosialisasi secara berkesinambungan sehingga diharapkan apabila sosialisasi Undang-undang ini terus dilakukan, lambat laun akan muncul kondisi di masyarakat yang benar-benar disiplin berlalu lintas, sehingga keamanan dan kenyamanan di jalan raya akan dapat terealisasi.⁴⁴

Sosialisasi memang sangat penting dilakukan agar masyarakat lebih tahu dan melek hukum, serta menyadari bahwa ada suatu undang-

43 Hasil wawancara dengan Iptu Matwi Alim, SH selaku Kanit Laka Lantas Satlantas Polres Jombang

44 Hasil wawancara dengan Iptu Matwi Alim, SH selaku Kanit Laka Lantas Satlantas Polres Jombang pada tanggal 16 November 2011

undang yang mengatur ketika mereka berada di jalan dan tentunya dibuat untuk kemaslahatan bersama.⁴⁵

Hal yang lebih penting lagi bagi penegak hukum harus benar-benar mengerti isi daripada undang-undang tersebut dan yang terkandung dalam pasal-pasal nya, tegas dalam menindak pelaku pelanggaran lalu lintas dan tidak terjadi menyalahgunakan wewenang dalam menanganinya sehingga akan timbul efek jera bagi sang pelanggar.

Kecelakaan lalu lintas telah menjadi salah satu penyebab kematian tertinggi di Tanah Air. Kecelakaan lalu lintas menempati urutan ketujuh, penyebab kematian utama di Indonesia. Tercatat sekitar 30 ribu orang setiap tahunnya tewas akibat kecelakaan lalu lintas.⁴⁶

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 harus dilaksanakan oleh seluruh lapisan masyarakat di wilayah negara kesatuan Republik Indonesia secara utuh menyeluruh, tidak secara parsial. Aparat penegak hukum dalam melaksanakan tugasnya harus bersikap secara profesional dalam menindak pelanggaran lalu lintas sesuai hukum yang berlaku, tidak pandang bulu, tidak pula ada ”damai di tempat”, sehingga akan terbentuk aparat yang bersih dan berwibawa. Masyarakat pengguna jalan hendaknya juga tertib demi keselamatan bersama dan disiplin sebagai cerminan budaya bangsa.

45 Hasil wawancara dengan Iptu Matwi Alim, SH selaku Kanit Laka Lantas Satlantas Polres Jombang pada tanggal 16 November 2011

46 Republika, 22 November, 2009. *Kecelakaan Ancam Warga Jakarta*, hal. 3

Dengan demikian secara garis besar dapat dikatakan bahwa faktor-faktor utama penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas adalah Tingkat Kesadaran Masyarakat dalam berlalu lintas, Sosialisasi peraturan yakni Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, dan yang ketiga adalah ketersediaan rambu-rambu lalu lintas.⁴⁷

Terkait dengan paparan tersebut di atas, untuk mengevaluasi terhadap implikasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, penulis melakukan kajian tentang "Dampak Pemberlakuan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Bagi Upaya Penanggulangan Terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas" dengan melakukan "**Uji Regresi Linear Berganda**" atas faktor-faktor yang mempengaruhi terjadinya kecelakaan lalu lintas serta Uji Beda terjadinya kecelakaan Lalu Lintas sebelum dan sesudah diterapkannya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dengan "**Uji t berpasangan**".

1. **Uji Regresi Linear Berganda**

⁴⁷ Hasil wawancara dengan Iptu Matwi Alim, SH selaku Kanit Laka Lintas Satlantas Polres Jombang pada tanggal 16 November 2011

Uji regresi linear berganda ini bertujuan untuk melihat seberapa besar pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen.⁴⁸ Adapun bentuk rumus uji regresi adalah sebagai berikut :

$$Y = a + b_1X_1 + b_2X_2 + b_3X_3.$$

- Y : frekuensi kecelakaan lalu lintas (sebagai variabel dependen)
- X₁ : frekuensi sosialisasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 (variabel independen)
- X₂ : Tingkat kesadaran masyarakat, dihitung dari kecelakaan yang disebabkan oleh faktor manusia (variabel independen)
- X₃ : Ketersediaan rambu-rambu lalu lintas (variabel independen)
- a : Konstanta
- b₁ : Koefisien regresi untuk variabel sosialisasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009.
- b₂ : Koefisien regresi untuk variabel tingkat kesadaran masyarakat
- b₃ : Koefisien regresi untuk variabel Ketersediaan rambu-rambu lalu lintas.

Hasil pengolahan data yang didapat dari data sekunder yang akan dijadikan bahan untuk uji statistik dapat dilihat pada tabel di bawah:

Tabel 3.

48 J. Supranto, 2008, *Statistik Teori dan Aplikasi Edisi Ketujuh*, Erlangga, Jakarta, hal. 196

Data frekuensi Sosialisasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, Tingkat Kesadaran Masyarakat Dan Jumlah Rambu-Rambu Lalu Lintas Di Daerah Kepolisian Resort Jombang.

No	Tahun	Bulan	Sosialisasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009(x)	Tingkat Kesadaran Masyarakat (Jumlah kecelakaan yang disebabkan oleh faktor manusia)	Jumlah Rambu Lalu Lintas (Unit)
1.	2009	Juli	1	30	520
		Agustus	2	23	521
		September	1	27	522
		Oktober	4	17	522
		Nopember	3	13	523
		Desember	1	16	524
2.	2010	Januari	2	21	526
		Pebruari	3	21	526
		Maret	4	19	528
		April	2	21	529
		Mei	2	11	530
		Juni	2	45	530
		Juli	2	33	531
		Agustus	2	17	532
		September	1	26	533
		Oktober	3	18	534
		Nopember	1	24	535
		Desember	2	23	535
3.	2011	Januari	4	15	535
		Pebruari	1	29	535
		Maret	0	47	535
		April	1	42	535
		Mei	1	40	535
		Juni	2	39	535
		Juli	3	36	535
		Agustus	3	35	535
		September	2	30	535
		Oktober	3	25	535

Sumber : Data sekunder, Satuan Lalu Lintas Polres Jombang, Dinas Perhubungan dan Komunikasi Kabupaten Jombang 2011

Untuk menjaga validitas hasil uji statistik, maka sebelum dilakukan uji Regresi perlu dilakukan analisis korelasi antara variabel

independen dengan dependen variabel secara parsial dan secara bersama-sama (simultan).⁴⁹

Adapun hasil uji analisis korelasi secara parsial dari tiap variabel dependen dengan variabel independen adalah sebagai berikut :

Tabel 4.
Korelasi/Hubungan Antara Sosialisasi UU 22/2009 Dengan Angka Kecelakaan

Correlations

		Angka Kecelakaan	Sosialisasi UU 22/2009
Angka Kecelakaan	Pearson Correlation	1	-.636**
	Sig. (2-tailed)		.000
	N	28	28
Sosialisasi UU 22/2009	Pearson Correlation	-.636**	1
	Sig. (2-tailed)	.000	
	N	28	28

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Korelasi antara Sosialisasi Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 dengan angka kecelakaan adalah sebesar -0.636 dengan nilai signifikansi sebesar $0.000 < \alpha (0.05)$ sehingga dapat disimpulkan ada korelasi/hubungan antara Sosialisasi Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 dengan angka kecelakaan dengan sifat berlawanan, artinya semakin intensif dilakukan sosialisasi, maka kemungkinan terjadinya kecelakaan semakin menurun. Sesuai penjelasan dari Brigadir Iswan Krisdianto, SH selaku anggota Unit Laka Lantas Satuan Lalu Lintas Kepolisian Resort Jombang hal ini disebabkan karena dengan seringnya dilakukan kegiatan

⁴⁹ Ibid, hal. 160

sosialisasi diharapkan tingkat kesadaran masyarakat dalam berlalu lintas meningkat.⁵⁰

Tabel 5.
Korelasi/Hubungan Antara Ketersediaan Rambu-Rambu Lalu Lintas Dengan Angka Kecelakaan
Correlations

		Ketersediaan Rambu-Rambu Lalu Lintas	Angka Kecelakaan
Ketersediaan Rambu-Rambu Lalu Lintas	Pearson Correlation	1	.182
	Sig. (2-tailed)		.353
	N	28	28
Angka Kecelakaan	Pearson Correlation	.182	1
	Sig. (2-tailed)	.353	
	N	28	28

Korelasi antara ketersediaan rambu-rambu lalu lintas dengan angka kecelakaan adalah sebesar 0.182 dengan nilai signifikansi sebesar 0.353 > alpha (0.05) sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada korelasi/hubungan secara nyata antara ketersediaan rambu-rambu lalu lintas dengan angka kecelakaan.

Kondisi ini disebabkan karena dalam mengemudikan kendaraan, masyarakat cenderung tidak memperhatikan atau mengabaikan rambu-rambu lalu lintas, sehingga tersedia atau tidak tersedia rambu-rambu lalu lintas, masyarakat sering mengabaikannya.⁵¹

50 Hasil wawancara dengan Brigadir Iswan Krisdianto, SH selaku anggota Unit Laka Lintas Satuan Lalu Lintas Polres Jombang pada tanggal 16 November 2011, data diolah

51 Hasil wawancara dengan Brigadir Iswan Krisdianto, SH selaku anggota Unit Laka Lintas Satuan Lalu Lintas Polres Jombang pada tanggal 16 November 2011, data

Tabel 6.
Korelasi/Hubungan Antara Tingkat Kesadaran Masyarakat Dengan Angka Kecelakaan

Correlations		Angka Kecelakaan	Tingkat Kesadaran Masyarakat
Angka Kecelakaan	Pearson Correlation	1	.662**
	Sig. (2-tailed)		.000
	N	28	28
Tingkat Kesadaran Masyarakat	Pearson Correlation	.662**	1
	Sig. (2-tailed)	.000	
	N	28	28

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Korelasi antara tingkat kesadaran masyarakat dengan angka kecelakaan adalah sebesar 0.662 dengan nilai signifikansi sebesar 0.000 < alpha (0.05) sehingga dapat disimpulkan ada korelasi/hubungan antara tingkat kesadaran masyarakat dengan angka kecelakaan dengan sifat searah yang artinya jika angka kecelakaan yang disebabkan oleh faktor manusia tinggi, yang mengindikasikan rendahnya tingkat kesadaran masyarakat dalam berlalu lintas, maka akan tinggi pula angka kejadian kecelakaan lalu lintas. Hal ini didukung dengan data pada lampiran 11 yakni kecelakaan lalu lintas yang disebabkan karena faktor manusia khususnya kelalaian pengemudi yang mengindikasikan rendahnya tingkat kesadaran masyarakat dalam berlalu lintas.

Tabel 7.
Analisis Regresi

diolah

Coefficientsa

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	95.0% Confidence Interval for B	
	B	Std. Error	Beta			Lower Bound	Upper Bound
1 (Constant)	91.089	209.183		.435	.667	-340.644	522.822
Ketersediaan Rambu-Rambu Lalu Lintas	-.133	.400	-.049	-.333	.742	-.959	.693
Sosialisasi UU 22/2009	-5.669	2.078	-.412	-2.728	.012	-9.958	-1.379
Tingkat Kesadaran Masyarakat	.712	.239	.490	2.975	.007	.218	1.207

a. Dependent Variable : Angka Kecelakaan

$$\text{Kecelakaan} = 91,089 - 0,133 \text{ rambu} - 5,669 \text{ Sosialisasi} + 0,712 \text{ Kesadaran}$$

1. Koefisien regresi -0.133 menyatakan bahwa setiap pengurangan rambu-rambu lalu lintas sebanyak 1, maka tingkat kecelakaan sebesar -0.133
2. Koefisien regresi -5.669 menyatakan bahwa setiap pengurangan frekuensi sosialisasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 sebesar 1, maka tingkat kecelakaan sebesar -5.669
3. Koefisien regresi 0.712 menyatakan bahwa setiap kenaikan kesadaran masyarakat sebesar 1, maka tingkat kecelakaan sebesar 0.712

Dari hasil uji tersebut dapat dijelaskan bahwa tingkat kesadaran masyarakat memberikan pengaruh yang paling besar terhadap terjadinya kecelakaan lalu lintas diikuti dengan sosialisasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dan ketersediaan rambu-rambu lalu lintas.

Uji parsial (lihat tabel di atas kolom sig)

Dari tabel di atas diketahui bahwa ketersediaan rambu-rambu lalu lintas tidak berpengaruh nyata terhadap angka kecelakaan karena memiliki nilai signifikansi sebesar $0,742 > \alpha 0,05$ sedangkan sosialisasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 berpengaruh nyata terhadap angka kecelakaan lalu lintas karena memiliki nilai signifikansi sebesar $0,012 < \alpha 0,05$ dan tingkat kesadaran masyarakat juga berpengaruh nyata terhadap angka kecelakaan karena memiliki nilai signifikansi sebesar $0,007 < \alpha 0,05$.

Tabel 8.
Uji Simultan
ANOVA^b

Model	Sum of Squares	Df	Mean Square	F	Sig.
1 Regression	3262.195	3	1087.398	10.943	.000 ^a
Residual	2384.770	24	99.365		
Total	5646.964	27			

a. Predictors : (Constant), Ketersediaan Rambu-Rambu Lalu Lintas, Sosialisasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, Tingkat Kesadaran Masyarakat

b. Dependent Variable : Angka Kecelakaan

Secara bersama-sama ketiga variabel yaitu ketersediaan rambu-rambu lalu lintas, sosialisasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, tingkat kesadaran masyarakat (variabel independen) berpengaruh nyata terhadap angka kecelakaan (variabel dependen) karena nilai signifikansi < alpha 0,05). Dari sini dapat dijelaskan bahwa berdasarkan hasil uji regresi menunjukkan Ho ditolak dan Ha diterima, artinya bahwa ketersediaan rambu lalu lintas, sosialisasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dan tingkat kesadaran masyarakat secara bersama-sama berpengaruh nyata terhadap terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Tabel 9.
Uji Kebaikan Model

Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.760 ^a	.578	.525	9.96822

a. Predictors : (Constant), Ketersediaan Rambu-Rambu Lalu

Lintas, Sosialisasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, Tingkat

Kesadaran Masyarakat

b. Dependent Variable : Angka Kecelakaan

R-square

Nilai koefisien determinasi yang sesuai adalah sebesar 57.8%.

Ini menunjukkan variabel predictor dalam model regresi mampu menjelaskan keragaman variabel respon sebesar 57.8%, sedangkan sisanya 43.2% dijelaskan oleh variabel lain yang termasuk model regresi.

Hal ini dapat dijelaskan bahwa pengaruh ketiga variabel independen yaitu ketersediaan rambu-rambu lalu lintas, sosialisasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dan tingkat kesadaran masyarakat dalam berlalu lintas secara simultan berpengaruh nyata terhadap terjadinya kecelakaan lalu lintas, didukung dari hasil uji statistik menunjukkan bahwa ketiga variabel menunjukkan pengaruh yang cukup besar yaitu 57,8% terhadap terjadinya kecelakaan, sisanya disebabkan oleh faktor lain misalnya faktor kendaraan, kondisi jalan, cuaca dll.

Uji beda (Uji t berpasangan)

Untuk menguji apakah pemberlakuan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan berpengaruh

menekan terjadinya kecelakaan lalu lintas, dilakukan uji beda terhadap angka kecelakaan lalu lintas sebelum diterapkannya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tersebut dengan sesudah diterapkan. Adapun bentuk rumus uji t berpasangan adalah sebagai berikut :

$$t = \frac{\delta}{SD\delta / \sqrt{n}}$$

- δ : rata-rata deviasi (selisih sampel sebelum dan sampel sesudah)
- $SD\delta$: Standar deviasi dari δ (selisih sampel sebelum dan sampel sesudah)
- n : Banyaknya sampel
- Df : $n-1$

Rumusan Hipotesis II.

- H_0 : diduga tidak ada beda frekuensi terjadinya kecelakaan lalu lintas sebelum dan sesudah diterapkannya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009.
- H_a : diduga ada beda nyata frekuensi terjadinya kecelakaan lalu lintas sebelum dan sesudah dilaksanakannya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009.

Adapun data angka kecelakaan sebelum dan sesudah diberlakukannya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 10.
Data Angka Kecelakaan Lalu Lintas Di Kabupaten Jombang Tahun 2007
Sampai Dengan Tahun 2011

No	Sebelum diberlakukannya UU No. 22 Thn 2009			No	Setelah diberlakukannya UU No. 22 Thn 2009		
	Tahun	Bulan	Frekuensi kecelakaan		Tahun	Bulan	Frekuensi kecelakaan
1.	2007	Januari	50	1.	2009	Juli	35
		Pebruari	61			Agustus	26
		Maret	50			September	34
		April	51			Oktober	18
		Mei	54			Nopember	17
		Juni	39			Desember	18
		Juli	34			Januari	21
		Agustus	40			Pebruari	28
		September	41			Maret	17
		Oktober	39			April	26
		Nopember	23			Mei	26
		Desember	26			Juni	27
2.	2008	Januari	33	2.	2010	Juli	24
		Pebruari	34			Agustus	21
		Maret	26			September	25
		April	32			Oktober	18
		Mei	24			Nopember	28
		Juni	19			Desember	30
		Juli	17			Januari	13
		Agustus	18			Pebruari	18
		September	10			Maret	78
		Oktober	36			April	60
		Nopember	34			Mei	55
		Desember	24			Juni	25
3.	2009	Januari	16	3.	2011	Juli	28
		Pebruari	19			Agustus	21
		Maret	16			September	19
		April	19			Oktober	15
		Mei	20				
		Juni	30				

Sumber : Data Sekunder, Unit Laka Lantas Satuan Lalu Lintas Polres Jombang, 2011.

Hasil uji statistik atas data tersebut diatas dengan uji t berpasangan dapat disajikan sebagai berikut :

Tabel 11.
Uji t berpasangan

Paired Samples Statistics

		Mean	N	Std. Deviation	Std. Error Mean
Pair 1	sebelum	29.4286	28	11.56120	2.18486
	sesudah	27.5357	28	14.46191	2.73304

Tabel 12.
Hasil Uji t berpasangan

Paired Samples Test

		Paired Differences				t	df	Sig. (2-tailed)	
		Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean	95% Confidence Interval of the Difference				
					Lower	Upper			
Pair 1	sebelum - sesudah	1.89286	18.16252	3.43239	-5.14983	8.93555	.551	27	.586

Dari hasil uji statistik menunjukkan P value (0.586) > 0.05. Dengan demikian Ho diterima dan Ha ditolak, berarti sesuai hasil uji statistik tidak ada beda nyata frekuensi terjadinya kecelakaan lalu lintas sebelum dan sesudah diterapkannya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009. Hal ini dapat diartikan bahwa pemberlakuan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan belum efektif dan belum banyak berpengaruh dalam upaya menekan/menanggulangi terjadinya kecelakaan lalu lintas. Berdasarkan teori efektivitas hukum yang dikemukakan Soerjono Soekanto⁵², efektif atau tidaknya suatu hukum ditentukan oleh 5 (lima) faktor, yaitu :

1. Faktor hukumnya sendiri (undang-undang).

⁵² Soerjono Soekanto. 2008. *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada. Hlm. 8.

Artinya bahwa Undang-Undang tersebut memiliki substansi yang dapat memenuhi kebutuhan masyarakat, sehingga penerapannya pun akan mudah. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ini dilihat dari substansinya, lebih lengkap, lebih rinci dan lebih tegas dari Undang-Undang tentang lalu lintas yang sebelumnya. Jadi, seharusnya dengan hadirnya Undang-Undang baru ini akan membawa banyak dampak positif dalam dunia lalu lintas. Namun, karena undang-undang ini masih baru diterapkan selama kurang lebih dua tahun, maka dinilai wajar jika penerapannya masih belum efektif dalam upaya menanggulangi terjadinya kecelakaan lalu lintas.

2. Faktor penegak hukum, yakni pihak-pihak yang membentuk maupun menerapkan hukum.

Pihak yang membentuk hukum harus benar-benar memperhatikan substansi, harus sesuai dengan apa yang dibutuhkan oleh masyarakat. Undang-undang lalu lintas yang baru ini sebenarnya telah memuat ketentuan-ketentuan baru yang memang dibutuhkan oleh masyarakat, belum efektif penerapannya karena terganjal oleh jangka waktu penerapan yang masih belum lama. Oleh karena itu, merupakan tugas bagi pihak yang menerapkan untuk gencar berupaya, agar masyarakat mengenal dan benar-benar mau mematuhi dan menjalankan hukum tersebut, kegiatannya dapat berupa sosialisasi kepada masyarakat.

3. Faktor sarana atau fasilitas yang mendukung penegakan hukum.

Hal ini juga sangat penting dalam menunjang penerapan sebuah hukum. Seperti misalnya, sesuai aturan yang tertuang dalam pasal 112 ayat 3 undang-undang lalu lintas yang baru, pengendara kendaraan hanya dapat belok kiri ketika lampu lalu lintas menyala hijau. Tidak seperti dalam undang-undang lalu lintas lama yang memperbolehkan kendaraan belok kiri langsung meski lampu lalu lintas menyala merah.⁵³ Aturan inilah yang banyak dilanggar oleh para pengguna jalan raya dengan alasan tidak mengetahui aturan yang baru dalam undang-undang lalu lintas yang baru.⁵⁴ Untuk menerapkan peraturan ini, sebaiknya disetiap lampu merah, diberikan tanda/tulisan “belok kiri ikuti isyarat lampu lalu lintas”, namun salah satu fasilitas pendukung tersebut banyak dirusak oleh masyarakat seperti dicoret-coret dengan pilox atau dibengkokkan⁵⁵. Hal ini juga mempengaruhi efektifitas penegakan hukum.

4. Faktor masyarakat, yakni lingkungan di mana hukum tersebut berlaku atau diterapkan.

53 Pipiet Tri Noorastuti, Lutfi Dwi Puji Astuti, 2009, *Larangan Belok Kiri Langsung Diterapkan 2010*, VIVAnews (online), http://metro.vivanews.com/news/read/100193-larangan_belok_kiri_langsung_diterapkan_2010, diakses pada tanggal 12 Januari 2012.

54 Hasil wawancara dengan Iptu Matwi Alim, SH selaku Kanit Laka Lantas Satlntas Polres Jombang pada tanggal 16 November 2011

55 Hasil wawancara dengan Iptu Matwi Alim, SH selaku Kanit Laka Lantas Satlntas Polres Jombang pada tanggal 16 November 2011

Masyarakat adalah sasaran dari undang-undang lalu lintas yang baru ini. Karena undang-undang ini dibentuk dengan tujuan untuk menciptakan kenyamanan, keamanan, ketenteraman dan ketertiban dalam berlalu lintas. Tentunya diharapkan masyarakat memiliki kesadaran yang tinggi untuk mematuhi hukum yang berlaku. Namun, fakta yang terjadi, tingkat kesadaran masyarakat masih rendah. Hal ini dibuktikan dengan cukup tingginya angka kecelakaan yang disebabkan oleh faktor pengemudi dan faktor perlengkapan kendaraan⁵⁶. Berikut disajikan diagram batang yang menunjukkan angka kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh faktor pengemudi dan faktor perlengkapan kendaraan.

Gambar 4.
Faktor Penyebab Terjadinya Laka Lantas

Sumber : Data sekunder, Satuan Lalu Lintas Polres Jombang, diolah, 2011

Berdasarkan gambar 4, kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh faktor pengemudi sangat tinggi jika dibandingkan dengan kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh faktor perlengkapan kendaraan. Mulai tahun 2007, kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh faktor pengemudi mengalami peningkatan di tahun 2008, sempat mengalami penurunan di tahun 2009 namun kembali meningkat di tahun 2010 dan

⁵⁶ Hasil wawancara dengan Brigadir Iswan Krisdianto, SH selaku anggota Unit Laka Lantas Satuan Lalu Lintas Polres Jombang pada tanggal 16 November 2011, data diolah

tahun 2011. Sedangkan kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh perlengkapan kendaraan, dari tahun 2007 mengalami penurunan hingga tahun 2011.

5. Faktor kebudayaan.

Dalam hal penegakan hukum, yang paling pokok disamping yang lain adalah bagaimana meningkatkan kualitas proses pembudayaan hukum sesuai dengan budaya masing-masing tempat, sehingga sistem komunikasi dan sosialisasi menjadi yang utama, dan tidak kalah pentingnya adalah pendidikan hukum (*law socialization and law education*) sehingga dengan pendidikan hukum tersebut menjadikan proses pendewasaan dalam berhukum.⁵⁷

Relevan dengan teori efektivitas hukum yang dikemukakan Soerjono Soekanto tersebut, Romli Atmasasmita mengatakan faktor-faktor yang menghambat efektivitas penegakan hukum tidak hanya terletak pada sikap mental aparaturnya penegak hukum (hakim, jaksa, polisi dan penasihat hukum) akan tetapi juga terletak pada faktor sosialisasi hukum yang sering diabaikan⁵⁸. Oleh karena itu, pihak yang berwenang seharusnya semakin gencar mensosialisasikan Undang-Undang lalu lintas yang baru ini agar tujuan yang diinginkan dapat segera tercapai.

57 Rosyidi Hamzah, 2011, *Kritik Penegakan Hukum Yang Legisme (Legal Positivism)* (Online), <http://idiysorhazmah.files.wordpress.com>, diakses pada tanggal 12 Januari 2012.

58 Romli Atmasasmita. 2001. *Reformasi Hukum, Hak Asasi Manusia & Penegakan Hukum*. Bandung: Mandar Maju. hal. 55.

Masalah penegakan hukum merupakan masalah yang tidak sederhana, bukan saja karena kompleksitas sistem hukum itu sendiri, tetapi juga rumitnya jalinan hubungan antara sistem hukum dengan sistem sosial, politik, ekonomi, dan budaya masyarakat.⁵⁹ Sebagai suatu proses, penegakan hukum pada hakikatnya merupakan variabel yang mempunyai korelasi dan interdependensi dengan faktor-faktor yang lain. Ada beberapa faktor terkait yang menentukan proses penegakan hukum sebagaimana diungkapkan oleh Lawrence M Friedman, yaitu:⁶⁰

a. Struktur hukum

Penerapan sebuah hukum akan menjadi efektif apabila pihak yang berwajib mau benar-benar menegakkan hukum tersebut. Misalnya ketika melakukan razia kendaraan bermotor dalam rangka upaya penanggulangan terjadinya kecelakaan lalu lintas, apabila ditemukan pengemudi kendaraan bermotor tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan maka pihak yang berwajib harus memberikan sanksi berupa tilang. Bila pihak yang berwajib mampu menegakkan hukum dengan sebenar-benarnya maka akan membantu mengefektifkan penerapan hukum tersebut.

b. Substansi hukum

⁵⁹ Satjipto Raharjo, 2009. *Penegakan Hukum Suatu Tinjauan Sosiologis*. Yogyakarta: Genta Publishing. Hal. 8

⁶⁰ Satjipto Raharjo, 2000, *Ilmu Hukum*, Citra Aditya Bakti, Bandung, hal 154

Substansi pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan telah disempurnakan dari undang-undang tentang lalu lintas yang sebelumnya. Salah satu dari isi undang-undang ini yang berbeda dengan undang-undang yang sebelumnya adalah tentang saksi denda yang tergolong mahal. Contohnya setiap orang yang mengemudikan sepeda motor di jalan tanpa menyalakan lampu utama pada siang hari sebagaimana dimaksud dalam pasal 107 ayat 2 dikenakan denda senilai Rp. 100.000,00.⁶¹ Hal itulah yang akan memicu masyarakat untuk mau mematuhi peraturan lalu lintas.

c. Kultur hukum

Kultur hukum menjelaskan sistem hukum yang hidup dalam suatu masyarakat. Dengan menerapkan secara benar dan tepat seluruh substansi dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, maka akan membangun budaya hukum masyarakat yang baik yakni yang mematuhi peraturan lalu lintas. Sehingga hukum yang dibuat akan dapat berjalan efektif untuk mencapai tujuan yang dalam hal ini adalah menanggulangi terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Beberapa komponen tersebut termasuk ruang lingkup bekerjanya hukum sebagai suatu sistem. Semua faktor tersebut akan sangat menentukan proses penegakan hukum dalam masyarakat dan tidak dapat dinaifkan satu

61 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 293 ayat 2

dengan yang lainnya. Kegagalan pada salah satu komponen akan berimbas pada faktor yang lainnya.⁶²

D. Kendala yang dihadapi Kepolisian Resort Jombang dalam menerapkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam upaya menanggulangi terjadinya kecelakaan lalu lintas

Kendala yang dialami Polres Jombang di dalam menerapkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam upaya menanggulangi terjadinya kecelakaan lalu lintas, antara lain :⁶³

a. Kurangnya kesadaran dari masyarakat

Kesadaran hukum masyarakat dalam menaati peraturan lalu lintas masih sangat rendah. Masalah yang satu ini harus ditanamkan sejak dini, karena upaya membangun kesadaran masyarakat terkait ketertiban di jalan raya merupakan bagian tersulit dari seluruh aspek pembangunan⁶⁴. Kesadaran sendiri memiliki beberapa arti yakni, kesadaran secara yuridis, secara sosiopsikologis dan secara filosofis. Kesadaran secara yuridis adalah kesadaran untuk menerima dan untuk

62 Satjipto Raharjo, *Penegakan Hukum suatu Tinjauan Sosisologis*, op.cit., hal 9

63 Hasil wawancara dengan Iptu Matwi Alim, SH selaku Kanit Laka Lantas Satlntas Polres Jombang pada tanggal 16 November 2011, data diolah

64 Pelita, 14 Januari, 2012, *Peraturan Lalu Lintas Harus Ditanam Sejak Dini*, hal. 3

menjalankan sesuai dengan rasio penciptanya (pencipta hukum tersebut). Kesadaran secara sosiopsikologis adalah kesadaran untuk memahami keseluruhan isi dari undang-undang tersebut sesuai dengan bunyi undang-undang itu. Kesadaran secara filosofis adalah perasaan untuk menerima sesuatu dengan baik (sadar)⁶⁵.

Kurangnya kesadaran dari masyarakat tentang arti penting mematuhi peraturan lalu lintas merupakan hambatan paling berat yang dihadapi oleh kepolisian dalam menerapkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam upaya menanggulangi terjadinya kecelakaan lalu lintas. Masyarakat kurang dapat memahami bahwa mematuhi peraturan lalu lintas adalah sangat penting, semua peraturan lalu lintas yang dibuat bertujuan untuk menghindarkan mereka dari kecelakaan lalu lintas.

Para pengendara di jalan raya hanya mementingkan kepentingan pribadi, tanpa peduli dengan orang lain. Seperti pengendara sepeda motor sering melakukan pelanggaran seperti menyalip diantara mobil-mobil tanpa memikirkan akibat yang akan ditimbulkan. Aturan sepeda motor diwajibkan menggunakan jalur kiri sering dilanggar oleh para pengendara. Tapi Polri terus berusaha untuk menjalankan program itu. Kasadaran untuk mentaati peraturan di jalan raya sangat penting baik bagi pengendara itu sendiri mau pun orang

⁶⁵ Pendapat Prof. Dr. Koesno Adi, SH. MS. dalam sebuah diskusi perkuliahan dalam kelas.

lain. Tidak jarang akibat ulah seorang pengendara bisa mencelakakan pengendara lain. Contohnya, menerobos lampu merah sangat berbahaya, selain mengancam nyawa pengendara itu sendiri, juga mengancam keselamatan orang lain⁶⁶. Jika sampai terjadi kecelakaan lalu lintas, maka akan menimbulkan banyak sekali kerugian, baik bagi korban maupun bagi pelaku. Melihat masih cukup tingginya angka kecelakaan lalu lintas, dan mayoritas disebabkan karena faktor manusia yang tidak/kurang taat terhadap peraturan lalu lintas, itu semua mencerminkan masih sangat rendahnya kesadaran dari masyarakat untuk mematuhi peraturan lalu lintas yang notabene demi keselamatan mereka sendiri. Berikut disajikan diagram batang yang menunjukkan tingkat kesadaran masyarakat yang diambil dari angka terjadinya kecelakaan yang disebabkan faktor manusia (pengemudi).

Gambar 5.

Tingkat Kesadaran Masyarakat yang Diukur Melalui Frekuensi Terjadinya Kecelakaan Karena Faktor Pengemudi (Manusia)

Sumber : Data sekunder, Satuan Lalu Lintas Polres Jombang, diolah, 2011

Berdasarkan gambar 5, frekuensi terjadinya kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh faktor pengemudi semakin meningkat dari tahun 2009 hingga tahun 2011. Hal itu mengindikasikan tingkat kesadaran masyarakat juga semakin menurun dari tahun ke tahun.

⁶⁶ Ibid

- b. Jumlah kendaraan yang terus meningkat namun tidak diiringi dengan penambahan volume jalan

Selain faktor kondisi jalan dan perilaku manusianya, jumlah kendaraan yang terus meningkat setiap tahunnya menjadi salah satu pemicu tingginya angka kecelakaan lalu lintas. Tidak berimbangnya antara jumlah kendaraan dengan luas jalan menjadi pemicu lain terjadinya peristiwa kecelakaan. Salah satu penyebab kecelakaan adalah kerap terjadinya gesekan atau benturan antara kendaraan satu dengan lainnya. Hal itu bisa terjadi karena jumlah kendaraan yang terus meningkat, sementara luas jalan tak berubah.⁶⁷ Jumlah kendaraan yang selalu bertambah namun volume jalan tetap juga merupakan kendala yang harus dihadapi oleh kepolisian dalam menerapkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam upaya menanggulangi terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Seiring dengan terus bertambahnya volume kendaraan, seharusnya diimbangi pula dengan penambahan volume jalan, baik dalam bentuk penambahan ruas jalan baru maupun pelebaran jalan yang ada sehingga tidak menimbulkan peningkatan kepadatan jalan yang berakibat pada peningkatan kejadian kecelakaan lalu lintas.

Namun realita yang terjadi di lapangan adalah volume kendaraan

⁶⁷ Jakarta Pos, 22 Desember, 2011, *Jumlah Kendaraan Meningkat Kecelakaan Lalu Lintas Juga Meningkat*, hal. 10

terus meningkat, namun tidak diikuti dengan penambahan ruas jalan baru maupun pelebaran jalan yang ada. Kondisi demikian juga menjadi kendala dalam menerapkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam upaya menanggulangi terjadinya kecelakaan lalu lintas. Berikut disajikan diagram batang yang menunjukkan peningkatan jumlah kendaraan dari tahun 2007 sampai tahun 2011.

Gambar 6.

Jumlah Kendaraan Bermotor Tahun 2007 Sampai Tahun 2011

Sumber : Data sekunder, Dinas Perhubungan dan Komunikasi Kabupaten Jombang, diolah, 2011

Berdasarkan gambar 6, jumlah kendaraan terlihat mengalami peningkatan / pertambahan mulai dari tahun 2007 hingga tahun 2011.

c. Kurangnya sarana dan prasarana pendukung berlalu lintas

Kendala lain yang juga dihadapi pihak kepolisian dalam menerapkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam upaya menanggulangi terjadinya kecelakaan lalu lintas adalah kurang memadainya sarana dan prasarana pendukung keselamatan dalam berkendara. Misalnya lampu penerangan di jalan yang masih kurang, sehingga membatasi pandangan para pengemudi. Ketika melakukan perjalanan di malam hari, lampu penerangan jalan adalah hal yang sangat dibutuhkan oleh para pengemudi untuk membantu penglihatan dan pandangan mereka.

Karena jarak pandang ketika mengemudi di malam hari dan di siang hari tentulah berbeda. Oleh sebab itu lampu penerangan jalan seharusnya bisa berfungsi maksimal untuk membantu mengatasi minimnya jarak pandang pengemudi. Jarak ideal pemasangan lampu penerangan jalan umum yang satu dengan lainnya adalah sekitar 50 (lima puluh) meter. Sebab jika terlalu jauh dikhawatirkan cahaya lampunya redup.⁶⁸ Selain itu kondisi jalan yang kurang baik tentunya juga dapat mengganggu kelancaran dalam berkendara sehingga berpotensi besar untuk menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas.

d. Kurang maksimalnya kinerja personil Kepolisian di lapangan

Mengingat keterbatasan jumlah personil kepolisian terutama di bagian Lalu Lintas, seringkali titik-titik rawan kecelakaan tidak dijaga oleh petugas, padahal seharusnya di daerah-daerah rawan kecelakaan lah petugas memaksimalkan penjagaannya supaya bila terjadi kepadatan lalu lintas, petugas dapat langsung dengan sigap mengatur lalu lintas agar tidak ada pengemudi yang mengendarai kendaraannya secara ugal-ugalan yang mana bisa saja menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas. Dalam praktek di lapangan, petugas memfokuskan penjagaan di pos-pos jaga dan kurang memaksimalkan patroli. Hanya di wilayah-wilayah tertentu saja yang patroli polisinya terlihat aktif, di wilayah lainnya terlihat lebih pasif sehingga

⁶⁸ Radar Banten, 22 Oktober, 2009, *JLS Butuh 300 PJU*, hal.1

menimbulkan keterlambatan penindakan terhadap pelaku pelanggaran lalu lintas yang dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas.

E. Upaya yang dilakukan Kepolisian Resort Jombang untuk mengatasi kendala dalam menerapkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam upaya menanggulangi terjadinya kecelakaan lalu lintas

Upaya-upaya yang dilakukan oleh Polri untuk mengatasi kendala-kendala dalam menerapkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam upaya menanggulangi terjadinya kecelakaan lalu lintas, adalah sebagai berikut⁶⁹:

a. Untuk membangkitkan kesadaran hukum masyarakat, dilakukan dengan dua metode, yaitu metode preventif dan metode represif. Metode preventif dilakukan dengan cara :

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

Kegiatan sosialisasi peraturan perundang-undangan penting untuk dilakukan agar masyarakat tahu dan paham akan peraturan baru

⁶⁹ Hasil wawancara dengan Iptu Matwi Alim, SH selaku Kanit Laka Lintas Satlantas Polres Jombang pada tanggal 16 November 2011, data diolah

yang mengatur tentang keselamatan mereka di jalan. Tak kalah penting juga memberikan pengetahuan tentang tata cara berlalu lintas dengan benar kepada seluruh lapisan masyarakat. Polri terus melakukan berbagai kegiatan dengan bekerjasama sejumlah pihak untuk mengkampanyekan pentingnya mentaati peraturan berlalu lintas demi keselamatan jiwa. Kegiatan itu sangat mendukung tugas aparat kepolisian dalam mengatur ketertiban lalu lintas sehingga ke depan dapat tercipta kerja sama yang lebih erat di antara masyarakat pengguna jalan dengan aparat kepolisian. Salah satu program Polri dalam menciptakan ketertiban di jalan raya adalah dengan menanamkan budaya tertib lalu lintas sejak dini. Cara terbaik melalui pendekatan budaya kepada anak-anak sejak dini, karena upaya membangun sistem berlalu lintas yang tertib, teratur, dan lancar adalah tanggung jawab seluruh komponen masyarakat Indonesia⁷⁰. Berikut disajikan diagram batang yang menunjukkan frekuensi kegiatan sosialisasi yang dilakukan oleh Satuan Lalu Lintas Polres Jombang.

Gambar 7.

Frekuensi Kegiatan Sosialisasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009

Sumber : Data Sekunder, Satuan Lalu Lintas Polres Jombang, diolah, 2011

⁷⁰ Pelita, *Peraturan lalu Lintas Harus Ditanam Sejak Dini*, loc.cit.

Pada tahun 2009 terlihat bahwa kegiatan sosialisasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 masih belum sering dilakukan karena undang-undang ini pun baru disahkan pada pertengahan tahun 2009, sehingga kegiatan sosialisipun baru dapat dilaksanakan setelah undang-undang tersebut disahkan. Tahun 2010 frekuensi kegiatan sosialisasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 mengalami peningkatan sebanyak dua kali lipat dibandingkan tahun 2009. Tahun 2011 frekuensinya tidak sebanyak tahun 2010 karena kegiatan sosialisasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 baru dilakukan sampai bulan Oktober 2011.

2. Mengadakan razia kendaraan bermotor secara rutin.

Razia kendaraan bermotor diadakan terkait dengan pemeriksaan kelengkapan surat-surat dan *safety riding* seperti kelengkapan kaca spion, penggunaan helm standar dan penggunaan lampu utama di siang hari. Berkaitan pula dengan hal tersebut, telah dilakukan penindakan dalam bentuk penilangan terhadap para pengendara yang terbukti telah melanggar peraturan lalu lintas, kemudian para pengendara tersebut di adili di pengadilan, lalu dijatuhi sanksi sesuai dengan pelanggaran yang telah dilakukan. Itu semua dilakukan untuk memberikan efek jera kepada para pelaku pelanggaran peraturan lalu lintas agar tidak mengulangi

perbuatannya lagi. Upaya tersebut adalah merupakan upaya represif penanggulangan terjadinya kecelakaan lalu lintas.

b. Jumlah kendaraan yang terus bertambah namun tidak diiringi dengan penambahan volume jalan, juga menjadi hambatan yang sulit dipecahkan oleh kepolisian. Upaya yang dilakukan untuk mengatasi penambahan jumlah kendaraan adalah dengan menggunakan metode preventif yakni bekerja sama dan berkoordinasi dengan instansi terkait yakni Dinas Perhubungan dan Komunikasi dalam hal uji kelaikan kendaraan bermotor. Upaya yang dilakukan untuk mengatasi kendala tidak bertambahnya volume jalan adalah dengan meningkatkan penjagaan dan melakukan patroli bersinggungan. Yang dimaksud dengan patroli bersinggungan adalah melakukan patroli dari satu pos ke pos yang lainnya secara bergantian. Selain itu dengan adanya rencana pembangunan jalan tol dengan tujuan Surabaya yang akan melintasi wilayah Kabupaten Jombang, dinilai akan sangat membantu mensukseskan upaya penanggulangan terjadinya kecelakaan lalu lintas. Sebab pasti akan banyak kendaraan yang lebih memilih melewati jalan tol, karena bebas hambatan. Dengan demikian akan membantu mengurangi kepadatan jalan.

c. Sarana dan prasarana pendukung di jalan, merupakan hal yang vital untuk membantu para pengemudi untuk mengendarai kendaraannya. Melihat kenyataan yang terjadi di lapangan, sarana dan prasarana pendukung di jalan seperti lampu penerangan jalan dan rambu-rambu lalu lintas., banyak lampu penerangan jalan yang sudah tidak dapat berfungsi lagi, sudah rusak namun tidak segera diperbaiki sehingga banyak para korban kecelakaan yang mengaku jarak pandangnya

berkurang karena jalanan gelap. Kondisi jalan yang rusak, banyak berlubang juga merupakan hal-hal yang menyebabkan terjadinya kecelakaan. Keterbatasan sarana dan prasarana pendukung di jalan tersebut tentunya menghambat upaya kepolisian untuk meminimalisir terjadinya kecelakaan. Untuk mengatasi hambatan-hambatan tersebut, kepolisian resort Jombang bekerja sama dan berkoordinasi dengan instansi terkait yakni Dinas PU (Pekerjaan Umum) Bina Marga dan Pengairan Kabupaten Jombang maupun UPT Dinas PU Bina Marga Provinsi Jawa Timur di Jombang dalam upaya perbaikan lampu penerangan jalan dan perbaikan jalan-jalan yang berlubang (rusak).

d. Upaya yang dilakukan oleh Polres Jombang untuk mengatasi kendala yang berkaitan dengan kurang maksimalnya kinerja personel di lapangan, adalah dengan cara memaksimalkan patroli oleh Satuan Brigade Motor (BM) menempatkan personel yang ada pada tempat yang dianggap sebagai tempat yang rawan terhadap terjadinya kecelakaan lalu lintas. Dengan demikian diharapkan dapat menekan pelanggaran lalu lintas yang dapat berdampak pada terjadinya kecelakaan lalu lintas sekaligus apabila sewaktu-waktu terjadi kecelakaan lalu lintas, aparat selalu siaga untuk dapat segera menindaklanjuti kejadian. Selain itu untuk membantu kinerja personel, di pasang kamera CCTV di beberapa lokasi yang dinilai kurang mendapatkan penjagaan dari aparat.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

1. Dampak pemberlakuan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bagi upaya penanggulangan terjadinya kecelakaan lalu lintas atau untuk menekan angka kecelakaan lalu lintas ternyata masih belum efektif. Hal ini dibuktikan dengan hasil uji statistik menggunakan uji t berpasangan yang mempergunakan data kejadian kecelakaan lalu lintas sebelum dan sesudah diterapkannya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Hasil uji statistik menunjukkan P value $(0.586) > 0.05$. Dengan demikian H_0 diterima dan H_a ditolak, berarti sesuai hasil uji statistik tidak ada beda nyata frekuensi terjadinya kecelakaan lalu lintas sebelum dan sesudah diterapkannya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Belum efektifnya penerapan Undang-Undang ini dalam upaya menekan angka kecelakaan lalu lintas disebabkan oleh banyak faktor diantaranya adalah jangka waktu pemberlakuan undang-undang ini memang masih belum lama, sehingga masih banyak masyarakat yang belum mengetahui keberadaan undang-undang ini.

2. Kendala yang dihadapi Kepolisian Resort Jombang dalam menerapkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan

Angkutan Jalan dalam upaya menanggulangi terjadinya kecelakaan lalu lintas adalah :

- a. Kurangnya kesadaran dari masyarakat untuk berlalu lintas dengan baik
- b. Jumlah kendaraan yang meningkat dari waktu ke waktu namun tidak diimbangi dengan penambahan volume jalan sehingga menyebabkan kepadatan di jalan.
- c. Kurangnya sarana dan prasarana pendukung berlalu lintas sehingga menghambat kelancaran para pengemudi dalam berlalu lintas.
- d. Kurang maksimalnya kinerja personil Kepolisian di lapangan sehingga kurang maksimal pula usaha untuk menanggulangi terjadinya kecelakaan lalu lintas.

3. Upaya yang dilakukan Kepolisian Resort Jombang untuk mengatasi kendala dalam menerapkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam upaya menanggulangi terjadinya kecelakaan lalu lintas adalah :

- a. Di dalam hal mengatasi kurangnya kesadaran dari masyarakat, dilakukan sosialisasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta memberikan pengetahuan tentang tata cara berlalu lintas dengan benar kepada seluruh lapisan masyarakat. Upaya yang lainnya adalah dengan rutin mengadakan

razia kendaraan bermotor terkait dengan kelengkapan surat-surat dan *safety riding*. Upaya penilangan dan pemberian sanksi terhadap pelanggar juga diberikan untuk membangkitkan kesadaran masyarakat.

b. Untuk mengatasi penambahan jumlah kendaraan, kepolisian bekerja sama dengan instansi terkait yakni Dinas Perhubungan dan Komunikasi dalam hal uji kelaikan kendaraan bermotor. Untuk mengatasi kendala volume jalan yang tidak bertambah sedangkan volume kendaraan terus meningkat adalah dengan meningkatkan penjagaan dan melakukan patroli bersinggungan.

c. Kurangnya sarana dan prasarana dapat diatasi dengan bekerja sama dengan instansi terkait, dalam hal ini adalah Dinas PU (Pekerjaan Umum) Bina Marga dan Pengairan Kabupaten Jombang maupun UPT Dinas PU Bina Marga Provinsi Jawa Timur di Jombang misalnya dalam hal perbaikan lampu penerangan jalan dan perbaikan jalan-jalan yang berlubang.

d. Untuk mengatasi kendala kurang maksimalnya kinerja anggota kepolisian, dengan cara memaksimalkan patroli oleh Satuan Brigade Motor (BM) serta menempatkan personel yang ada pada tempat yang dianggap sebagai tempat yang rawan terhadap terjadinya kecelakaan lalu lintas. Selain itu untuk membantu kinerja personel, di pasang kamera CCTV di beberapa lokasi yang dinilai kurang mendapatkan penjagaan dari aparat.

B. Saran

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dirancang dan dibentuk dengan substansi yang lebih rinci dan sanksi yang lebih tegas daripada Undang-Undang yang sebelumnya. Hal ini tentu saja ditujukan untuk kepentingan masyarakat. Karena undang-undang ini masih baru dan masih banyak masyarakat yang belum mengenal secara benar Undang-Undang tersebut, maka kegiatan sosialisasi sangat penting untuk dilakukan dan terus ditingkatkan frekuensinya oleh pihak kepolisian agar masyarakat tau akan keberadaan undang-undang ini. Selain itu agar masyarakat dapat bangkit kesadarannya untuk berlalu lintas dengan baik karena telah memahami substansi dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Masyarakat sebagai pengguna jalan juga diharapkan memiliki kesadaran yang tinggi untuk mau berlalu lintas dengan baik. karena itu semua juga untuk keselamatan diri mereka sendiri. Jika semua pihak telah dapat bekerja sama dengan baik, maka upaya untuk menanggulangi terjadinya kecelakaan lalu lintas akan berhasil.

Selain itu, instansi yang terkait dengan upaya untuk menekan terjadinya kecelakaan lalu lintas seperti Dinas Perhubungan dan Komunikasi, DPU Bina Marga dan Pengairan Kabupaten Jombang dan UPT DPU Bina Marga Provinsi Jawa Timur di Jombang diharapkan dapat

bekerja sama secara intensif dengan pihak kepolisian dengan mencukupi sarana dan prasarana pendukung untuk menjaga ketertiban dan kelancaran lalu lintas.



DAFTAR PUSTAKA

Sunggono, Bambang. *Metode Penelitian Hukum*, Jakarta, Raja Grafindo Persada, 2003.

Soemitro, Ronny Hanintojo, *Metodologi Penelitian Hukum dan Jumetri*, Jakarta, Ghalia Indonesia, 1990.

Suyanto, Bagong,dkk. *Metode Penelitian Sosial*. Jakarta. Kencana Prenada Media Group. 2010.

Soeroso, R., *Pengantar Ilmu Hukum*, Jakarta : Sinar Grafika,

Soekanto, Soerjono. *Efektivitas Hukum dan Peranan Sanksi*. Bandung. Remadja Karya. 1985.

Soekanto, Soerjono. *Pokok-Pokok Sosiologi Hukum*, Jakarta : PT. Persada Grafindo

Atmasasmita, Romli. *Reformasi Hukum, Hak Asasi Manusia & Penegakan Hukum*. Bandung: Mandar Maju. 2001.

P.K, Sumakmur, *Keselamatan Kerja dan Pencegahan Kecelakaan*, Gunung Agung, Jakarta, 1981.

Naning, Ramdlon, *Mengarahkan Kesadaran Hukum Masyarakat dan Disiplin Penegak Hukum dan Lalu Lintas*, Bina Ilmu : Jakarta, 1983

Supranto, J., *Statistik Teori dan Aplikasi Edisi Ketujuh*, Erlangga, Jakarta, 2008

Soekanto, Soerjono. *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada. 2008.

Raharjo, Satjipto. *Penegakan Hukum Suatu Tinjauan Sosiologis*. Yogyakarta: Genta Publishing. 2009.

Raharjo, Satjipto. *Ilmu Hukum*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2000.

Mertokusumo, Sudikno, *Mengenal Hukum Suatu Pengantar*, Yogyakarta: Liberty Yogyakarta, 1999.

-----, Kamus Besar Bahasa Indonesia, 1995, Balai Pustaka, Jakarta

Tim PHK TIK K-1 2008 (Program Hibah Kompetisi Teknologi Informasi Dan Komunikasi) Teknik Sipil Universitas Widya Gama Malang, *Diktat Kuliah : Rekayasa Lalu Lintas, Bab 8 Keselamatan Lalu Lintas*

MAJALAH DAN KORAN

Republika, 22 November, 2009. *Kecelakaan Ancam Warga Jakarta*

Pelita, 14 Januari, 2012, *Peraturan Lalu Lintas Harus Ditanam Sejak Dini*

PERUNDANG-UNDANGAN

Republik Indonesia, *Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ;*

Republik Indonesia, *Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana ;*

Republik Indonesia, *Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2007 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia ;*

SKRIPSI

Metta Kartika, 2009, *Analisis Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Pada Pengendara Sepeda Motor di Wilayah Depok (Menggunakan Data Kecelakaan Polres Metro Depok Tahun 2008)*, Skripsi tidak diterbitkan, Jakarta, Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Indonesia.

Christina Marisa Dian Maya Sari, 2009, *Gambaran Tingkat Pengetahuan Perawat Tentang Prinsip Sepuluh Benar Pada Pemberian Obat Secara Injeksi Di Rumah Sakit Kepolisian Pusat Raden Said Sukanto Kramat Jati Jakarta 2009*, Skripsi tidak diterbitkan, Jakarta, Fakultas Ilmu Kesehatan Universitas Pembangunan Nasional "Veteran" Jakarta.

INTERNET

Gurning, Edy Halomoan, SH. (Pengacara Publik dan Staf Penelitian Pengembangan pada Lembaga Bantuan Hukum (LBH)), 2010, *Implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (online)*, <http://www.bantuanhukum.or.id>, (13 Oktober 2011).

Kurniawan, Dedi, *Forum Statistika (online)*, <http://ineddeni.wordpress.com/category/uji-hipotesis/>, (11 Januari 2012).

W, Tita Sandy, 2009, *Pengujian Hipotesis Distribusi Uji T Dan F Pada Model Regresi Berganda (online)*, <http://titaviolet.wordpress.com/>

2009/07/17/pengujian-hipotesis-distribusi-uji-t-dan-f-pada-model-regresi-berganda/, (3 Januari 2012).

Gaib, Malonda, 2011, *Uji T Independen* (online), <http://statistik-kesehatan.blogspot.com/2011/03/uji-t-dependen.html>, (3 Januari 2012).

Pipiet Tri Noorastuti, Lutfi Dwi Puji Astuti, 2009, *Larangan Belok Kiri Langsung Diterapkan, 2010*, VIVAnews (online), http://metro.vivanews.com/news/read/100193-larangan_belok_kiri_langsung_diterapkan_2010, (12 Januari 2012).

Hamzah, Rosyidi, 2011, *Kritik Penegakan Hukum Yang Legisme (Legal Positivism)* (Online), <http://idiysorhazmah.files.wordpress.com>, (12 Januari 2012).

