

**IMPLEMENTASI SANKSI PIDANA TERHADAP PIHAK
PENYELENGGARA JALAN KEPADA KORBAN KECELAKAAN YANG
DI SEBABKAN OLEH JALAN RUSAK**

(Skripsi)

Oleh
MAYOLA PUTRI KUSMALIA



**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS LAMPUNG
BANDAR LAMPUNG
2019**

ABSTRAK

IMPLEMENTASI SANKSI PIDANA TERHADAP PIHAK PENYELENGGARA JALAN KEPADA KORBAN KECELAKAAN YANG DI SEBABKAN OLEH JALAN RUSAK

Oleh

Mayola Putri Kusmalia

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. Pihak penyelenggara jalan memiliki peran penting dalam mempertanggungjawabkan kecelakaan yang di akibatkan oleh jalan rusak dimana pihak penyelenggara jalan tidak memperbaiki jalan rusak tersebut dalam jangka waktu secepat mungkin dan tidak diberikan rambu saat jalan tersebut mengalami kerusakan. Permasalahan dalam skripsi ini adalah: (1) Bagaimana implementasi sanksi pidana terhadap pihak penyelenggara jalan raya kepada korban kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh jalan rusak jika dihubungkan dengan Pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Bandar Lampung (2) Apakah faktor penghambat dari penerapan pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Bandar Lampung

Pendekatan masalah yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan masalah secara yuridis normatif dan pendekatan masalah secara yuridis empiris. Narasumber pada penelitian ini terdiri dari penyidik lakalantas polresta Bandar Lampung, pejabat dinas perhubungan Bandar Lampung, pejabat dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Provinsi Lampung, dan akademisi Hukum Pidana Fakultas Hukum Universitas Lampung. Pengumpulan data dilakukan dengan studi pustaka dan studi lapangan. Analisis data dilakukan secara kualitatif.

Hasil penelitian dan pembahasan menunjukkan bahwa: (1) Pasal 273 Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap korban kecelakaan yang dikarenakan jalan rusak di Bandar Lampung sampai saat ini belum pernah diimplementasikan oleh pihak kepolisian, hal itu dikarenakan pencarian alat bukti yang kuat untuk pasal 273 Undang-Undang LLAJ tersebut sulit untuk didapatkan, dikarenakan banyaknya pihak-pihak yang terlibat di dalam proses penyelenggaraan jalan di Bandar Lampung. Didalam Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan itu sendiri pun masih kurang jelas bahwa sebenarnya siapakah atau dinas manakah yang menjadi pihak penyelenggara jalan yang bisa dimintakan pertanggungjawabannya mengenai kecelakaan yang diakibatkan oleh faktor jalan yang rusak. (2) Faktor-faktor penghambat penerapan pasal 273 Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di

Mayola Putri Kusmalia

Bandar Lampung terdiri dari faktor aparat penegak hukum, yaitu kurangnya pengetahuan penyidik untuk menjadikan pasal 273 sebagai dasar penuntutan perkara dan juga kurangnya upaya sosialisasi kepada masyarakat khususnya pengendara pengguna jalan raya.

Saran dalam penelitian ini adalah: (1) Perlu adanya pengkajian lebih lanjut terhadap Pasal 273 Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan atau pemerintah dapat mengeluarkan peraturan pemerintah terkait untuk mempertegas siapa sebenarnya pihak penyelenggara jalan yang dapat dimintakan pertanggungjawabannya (2) Perlu adanya sosialisasi Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kepada masyarakat (3) Aparat penegak hukum agar tetap dapat menerapkan pasal 273 Undang-Undang 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, agar terciptanya kepastian hukum didalam Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (4) Seluruh masyarakat pengguna jalan raya khususnya dikota Bandar Lampung harus lebih aktif lagi untuk mencari tahu tentang peraturan-peraturan yang telah dikeluarka oleh pemerintah.

Kata Kunci : Implementasi, Kecelakaan, LLAJ

**IMPLEMENTASI SANKSI PIDANA TERHADAP PIHAK
PENYELENGGARA JALAN KEPADA KORBAN KECELAKAAN YANG
DI SEBABKAN OLEH JALAN RUSAK**

Oleh
MAYOLA PUTRI KUSMALIA

Skripsi

Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Mencapai Gelar
SARJANA HUKUM

Pada

Bagian Hukum Pidana
Fakultas Hukum Universitas Lampung



**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS LAMPUNG
BANDAR LAMPUNG
2019**

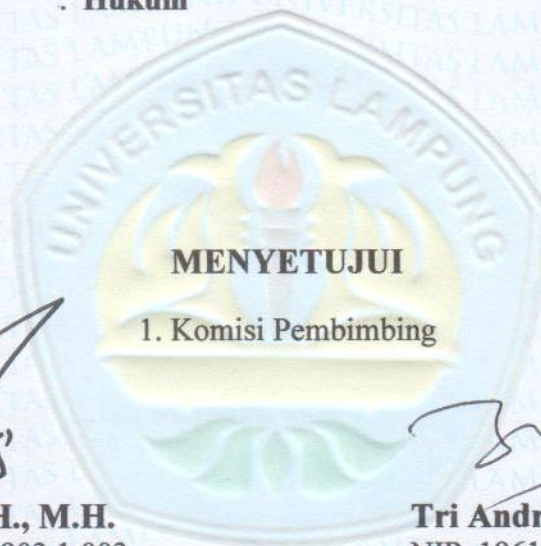
Judul Skripsi : **IMPLEMENTASI SANKSI PIDANA TERHADAP
PIHAK PENYELENGGARA JALAN KEPADA
KORBAN KECELAKAAN YANG DI SEBABKAN
OLEH JALAN RUSAK**

Nama Mahasiswa : **Mayola Putri Kusmalia**

No. Pokok Mahasiswa : **1512011207**

Bagian : **Hukum Pidana**

Fakultas : **Hukum**



Eko Raharjo, S.H., M.H.
NIP 19610406 198903 1 003

Tri Andrisman, S.H., M.H.
NIP 19611231 198903 1 023

2. Ketua Bagian Hukum Pidana

Eko Raharjo S.H., M.H.
NIP 19610406 198903 1 003

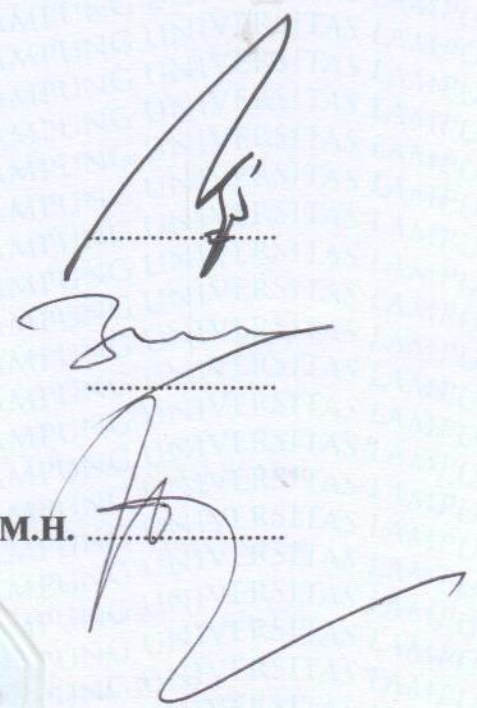
MENGESAHKAN

1. Tim Penguji

Ketua : **Eko Raharjo, S.H., M.H.**

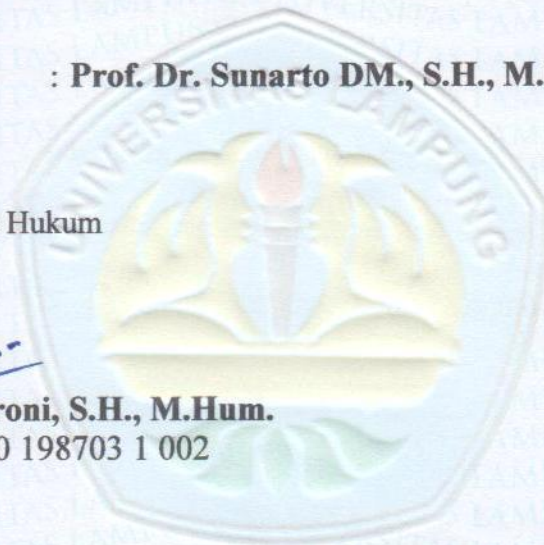
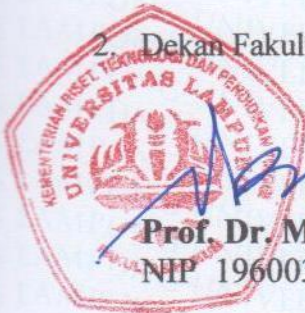
Sekretaris/Anggota : **Tri Andrisman, S.H., M.H.**

Penguji Utama : **Prof. Dr. Sunarto DM., S.H., M.H.**



2. Dekan Fakultas Hukum

Prof. Dr. Maroni, S.H., M.Hum.
NIP 19600310 198703 1 002



Tanggal Lulus Ujian Skripsi : **19 Februari 2019**

PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Mayoia Putri Kusmalia

NPM : 1512011207

Jurusan : Pidana

Fakultas : Hukum

Dengan ini menyatakan bahwa skripsi saya yang berjudul “ **Implementasi Sanksi Pidana Terhadap Pihak Penyelenggara Jalan Kepada Korban Kecelakaan yang di Sebabkan Oleh Jalan Rusak** ” adalah benar-benar hasil karya sendiri dan bukan hasil plagiat sebagaimana telah diatur dalam Pasal 27 Peraturan Akademik Universitas Lampung dengan Surat Keputusan Rektor Nomor 3187/H26/DT/2010.

Bandar Lampung, 22 Februari 2019



Mayola Putri Kusmalia

NPM 1512011207

RIWAYAT HIDUP



Penulis bernama lengkap Mayola Putri Kusmalia dan dilahirkan di Bandar Lampung pada tanggal 10 Mei 1997. Penulis merupakan anak pertama dari dua bersaudara dari pasangan Bapak Kusno Sujarwadi dan Ibu Armalia.

Penulis menyelesaikan Pendidikan Formal di Taman Kanak-Kanak Al-Azhar II Bandar Lampung pada tahun 2003. Pada tahun 2009 penulis menyelesaikan Pendidikan Sekolah Dasar di SD Al-Azhar II Bandar Lampung. Selanjutnya penulis melanjutkan pendidikan Sekolah Menengah Pertama di SMP Negeri 23 Bandar Lampung yang diselesaikan pada tahun 2012 dan menyelesaikan Pendidikan Sekolah Menengah Atas di SMA YP UNILA Bandar Lampung pada tahun 2015.

Penulis terdaftar sebagai mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Lampung pada tahun 2015 melalui jalur SBMPTN. Penulis juga mengikuti kegiatan Kuliah Kerja Nyata (KKN) selama 40 hari di desa Air Abang Kecamatan Ulu Belu Tanggamus pada tahun 2018. Selama menjadi mahasiswa, penulis aktif mengikuti organisasi internal kampus dan menjabat sebagai Sekertaris Dinas Komunikasi dan Informasi atau KOMINFO Badan Eksekutif Mahasiswa (BEM) Fakultas Hukum periode 2017-2018 serta menjadi anggota Himpunan Mahasiswa Hukum Pidana periode 2018-2019.

MOTO

“Jadilah seperti bunga yang memberikan keharuman bahkan kepada tangan yang telah menghancurkannya”

(Ali Bin Abi Thalib)

"Sesungguhnya Allah tidak menyalakan pahala orang-orang yang berbuat baik."

(Q.S At TAubah: 120)

“Sometimes you have to accept you can't win all the time”

(Lionel Messi)

PERSEMBAHAN

Dengan segala puji syukur atas kehadiran Allah SWT
Atas rahmat hidayah –Nya dan dengan segala kerendahan hati,
Kupersembahkan Skripsi ini kepada :

Kedua Orang Tua Tercinta,

Ayahanda Kusno Sujarwadi dan Ibunda Armalia

Yang senantiasa membesarkan, mendidik, membimbing, berkorban dan mendukungku, terimakasih untuk semua kasih sayang dan cinta yang luar biasa sehingga aku bisa menjadi seseorang yang kuat dan giat dalam menggapai cita – cita

adikku Tersayang,

Keysha Sujarwadi

Yang selalu memberikan dukungan serta doa dan semangat untuk keberhasilan saudarimu.

Terimakasih atas kasih sayang tulus yang diberikan, semoga suatu saat dapat membalas semua budi baik dan nantinya dapat menjadi anak serta saudari yang membanggakan

Almamater tercinta Universitas Lampung

Tempat memperoleh ilmu dan merancang masa depan untuk kesuksesanku.

SANWACANA

Alhamdulillahirobbil'alamin, segala puji dan syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT, sebab hanya kehendak-Nya maka penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul: **Implementasi Sanksi Pidana Terhadap Pihak Penyelenggara Jalan Kepada Korban Kecelakaan yang di Sebabkan Oleh Jalan Rusak**. Skripsi ini disusun sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Hukum pada fakultas Hukum Universitas Lampung.

Penulis menyadari bahwa dalam penulisan skripsi ini, penulis mendapatkan bimbingan, arahan serta dukungan dari berbagai pihak sehingga penyusunan skripsi ini dapat berjalan dengan baik. Pada kesempatan kali ini penulis menyampaikan terimakasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Bapak Prof. Dr. Maroni, S.H., M.Hum., selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Lampung
2. Bapak Eko Raharjo, S.H., M.H., selaku Ketua Bagian Hukum Pidana Fakultas Hukum Universitas Lampung dan sekaligus Dosen Pembimbing I penulis yang selalu memberikan kritik, saran, dan masukan yang membantu penulis untuk menyelesaikan skripsi dengan baik.
3. Ibu Dona Raisa Monica, S.H., M.H., selaku Sekretaris Bagian Hukum Pidana Fakultas Hukum Universitas Lampung.

4. Bapak Tri Andrisman, S.H., M.H. selaku Dosen Pembimbing II yang selalu memberikan arahan, bimbingan dan masukan sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini.
5. Prof. Dr. Sunarto DM, S.H., M.H., selaku Dosen Pembahas I yang selalu memberikan arahan, bimbingan dan masukan sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini dengan baik.
6. Ibu Emilia Susanti, S.H., M.H., selaku Pembahas II yang selalu memberikan arahan, bimbingan dan masukan sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini.
7. Bapak Dr. Sunaryo, S.H., M.H., selaku Dosen Pembimbing Akademik penulis, terima kasih atas arahan, bantuan, dan nasihat yang telah diberikan.
8. Seluruh Dosen Pengajar di Fakultas Hukum Universitas Lampung yang penuh dedikasi dalam memberikan ilmu yang bermanfaat bagi penulis.
9. Para staf dan karyawan Fakultas Hukum Universitas Lampung, terutama pada Bagian Hukum Pidana (Bu Aswati, Bude Siti, Pakde, dan Mas Ijal), terima kasih atas semua bantuan yang telah diberikan selama penulis menjadi mahasiswa di Fakultas Hukum Universitas Lampung.
10. Bapak Antoni selaku Penyidik Lakalantas Polresta Bandar Lampung , Bapak Nirma Thano sebagai Kepala Bidang Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung, Bapak Ade Kurnia sebagai Kepala Seksi Perencanaan Jembatan Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Provinsi Lampung, serta Ibu Dr. Erna Dewi, S.H., M.H., selaku Dosen Bagian Hukum Pidana Universitas

Lampung yang telah sangat membantu dalam mendapatkan data yang diperlukan dalam penulisan skripsi ini, terima kasih untuk semua kebaikan dan bantuannya.

11. Teristimewa untuk kedua orang tua ku tercinta, Ayahanda Kusno Sujarwadi dan Ibunda Armalia, yang telah memberikan restu, kasih sayang, perhatian, semangat dan dukungan selama ini. Terima kasih atas doa serta dukungan yang tak pernah terputus hingga tercapainya gelar Sarjana Hukum ini. Semoga penulis dapat selalu memberikan kebanggaan serta kebahagiaan keduanya.
12. Adikku Tersayang Keysha Sujarwadi, terima kasih untuk doa serta dukungan dan semangat yang telah diberikan selama ini.
13. Sahabat seperjuanganku Ashifa Yona, Ziah Ardiyanti, Nadia Safira Rinaldi, dan Bella Septi Lestari, terima kasih atas segala bantuan, dukungan, semangat dan perjuangan yang telah dilalui bersama sehingga kita dapat menyelesaikan skripsi dengan baik serta mendapatkan gelar Sarjana Hukum. Semua canda tawa yang kita lalui akan selalu menjadi kenangan indah di masa depan. Semoga kita dapat selalu menjaga silaturahmi bersama. See you on top sahabat.
14. Sahabatku sejak Mahasiswa Baru di Fakultas Hukum Universitas Lampung, Triani Kusuma Putri, Sri Sukma Yanti, dan Yuris Oktaviyani WN, terima kasih atas doa dan dukungan yang kalian berikan selama ini.
15. Teman – teman ku selama perkuliahan di Fakultas Hukum Universitas Lampung Angkatan 2015, Agil Ratna Dilla, Kak Intan Elisa Putri, Bambang Ridho, Danang Pratama, Akbar Radinal, Irfan Mahdialla,

teman-teman PA Pak Sunaryo, dan teman – teman yang tidak bisa saya sebutkan satu persatu, terimakasih telah menjadi keluarga baru bagi saya di masa kuliah.

16. Keluarga besar Badan Eksekutif Mahasiswa (BEM) yang tidak dapat saya sebutkan satu persatu, terimakasih telah menjadi keluarga dalam berorganisasi di masa kuliah.

17. Sahabat – sahabatku Unggul Cipta Piranti, Anissah Dzuliana, Desta Wulan Restu, Rizka Puspita, Larasati Aulia, dan Dhimas Muhammad Suharyo terimakasih telah setia mendengarkan segala keluh kesahku selama ini dan seterusnya.

18. Teman – teman seperjuangan di masa Kuliah Kerja Nyata (KKN) Desa Air Abang Ulu Belu Tanggamus, Kak Adelia, Puput, Lenni, Bang Wayan Penta, Reza Ramadhan, dan Fahrizal, serta keluarga induk semang Bapak Haryono dan keluarga Air Abang, terima kasih untuk pengalaman 40 hari yang tidak pernah terlupakan.

19. Semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu yang telah membantu dalam penyelesaian skripsi ini, terima kasih atas semua bantuan dan dukungannya.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari kata sempurna, dengan segala kekurangan yang ada, penulisan skripsi ini dapat bermanfaat dan menambah wawasan keilmuan pada umumnya dan ilmu hukum khususnya hukum pidana. Akhir kata terima kasih atas bantuan, dukungan, serta doa dan semangat dari kalian. Mohon maaf atas segala kesalahan dan kekhilafan selama

penulisan skripsi ini semoga Allah SWT memberikan balasan terbaik atas bantuan yang telah diberikan. *Aamiin ya Rabbalalaamiin.*

Bandar Lampung, Februari 2019

Penulis

Mayola Putri Kusmalia

DAFTAR ISI

ABSTRAK	i
JUDUL DALAM	ii
HALAMAN PERSETUJUAN	iii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iv
LEMBAR PERNYATAAN	v
RIWAYAT HIDUP	vi
MOTO	vii
PERSEMBAHAN	viii
SANWACANA	ix
DAFTAR ISI	xiv

I	PENDAHULUAN	Halaman
	A. Latar Belakang	1
	B. Permasalahan dan Ruang Lingkup	6
	C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian	7
	D. Kerangka Teoritis dan Konseptual.....	9
	E. Sistematika Penulisan	14
II	TINJAUAN PUSTAKA	
	A. Pengertian Penegakan Hukum	16
	B. Sanksi Pidana di dalam Undang-Undang	
	Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	19
	C. Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	21
	1. Pengertian Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	21
	2. Pengertian Jalan Rusak dan Kecelakaan	24
	3. Komponen Lalu Lintas	27
	D. Penyelenggara Lalu Lintas	32

III	METODE PENELITIAN	
	A. Pendekatan Masalah	36
	B. Sumber dan Jenis Data	37
	C. Penentuan Narasumber	38
	D. Prosedur Pengumpulan dan Pengolahan Data	39
	E. Analisis Data	40
IV.	HASIL DAN PEMBAHASAN	
	A. Implementasi sanksi pidana terhadap pihak penyelenggara jalan raya kepada korban kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh jalan rusak jika dihubungkan dengan Pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Bandar Lampung	42
	B. Faktor penghambat dari penerapan Pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Bandar Lampung	62
V.	PENUTUP	
	A. Simpulan	73
	B. Saran	74

DAFTAR PUSTAKA

I. PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) merupakan hal yang sangat dekat dengan masyarakat. Hal ini dapat digambarkan sebagai aliran darah dalam tubuh manusia.¹ Setiap waktu masyarakat terus berhubungan dengan Angkutan Jalan untuk memenuhi berbagai macam kepentingan setiap harinya. Sejarah Lalu lintas dan Angkutan Jalan di Indonesia telah melewati berbagai masa sejak dari masa pemerintahan Belanda sampai era reformasi pada saat ini.

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pun telah melewati berbagai kondisi zaman bersamaan dengan berbagai kemajuan di Bidang Ilmu Pengetahuan dan Teknologi sampai perubahan pola tingkah laku masyarakat. 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. 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

¹ Swardjoki P. Warpani, 2002, *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Bandung: ITB, Hlm.3.

pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan negara.

Lalu lintas merupakan subsistem dari ekosistem kota, berkembang sebagai bagian kota karena naluri dan kebutuhan penduduk untuk bergerak atau menggunakan transportasi untuk memindahkan orang dan atau barang dari suatu tempat ketempat lainnya. Naluri dan keinginan penduduk untuk mengadakan perjalanan atau memindahkan barang sifatnya umum tersebut selalu menimbulkan masalah dan juga bersifat umum dalam transportasi kota. Akan tetapi disisi lain terdapat pengaruh tertentu yang mengakibatkan terjadinya gangguan terhadap ketentraman kehidupan manusia. Kenyataan menunjukkan betapa banyaknya kecelakaan lalu lintas terjadi setiap hari yang mengakibatkan hilangnya manusia, cideranya manusia dan kerugian secara materil.²

Masyarakat Indonesia selalu terikat dengan hukum, sesuai dengan Undang-Undang Dasar Negara Kesatuan Republik Indonesia 1945 setelah amandemen yaitu Pasal 1 Ayat (3) selanjutnya disingkat UUD NKRI 1945 : “Indonesia ialah Negara yang berdasar atas hukum (*rechtsstaat*)”. Indikasi bahwa Indonesia menganut konsepsi *welfare state* terdapat pada kewajiban pemerintah untuk mewujudkan tujuan-tujuan negara, sebagaimana yang termuat dalam alinea keempat pembukaan UUD NKRI 1945, yaitu : “Melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia, memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa dan melaksanakan ketertiban dunia”.

² Polri, 2009, Sosialisasi Undang-Undang No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dalam <http://www.polri.go.id> , di unduh pada 3 Juli 2018 pukul 18.35.

Tujuan-tujuan ini diupayakan perwujudannya melalui pembangunan yang dilakukan secara bertahap dan berkesinambungan dalam program jangka pendek, menengah, dan panjang. Pembangunan yang dilaksanakan Indonesia adalah pembangunan disegala bidang yang merupakan suatu bagian dari proses modernisasi untuk menciptakan kesejahteraan dan ketentraman bagi masyarakat Indonesia. Sebagai negara yang berdasarkan atas hukum dalam mencapai tujuan kehidupan berbangsa dan bernegara terutama pencapaian kesejahteraan masyarakat dalam pembangunan sebagai amanat pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, sistem lalu lintas dan angkutan jalan memiliki peran strategis sebagai sarana memperlancar arus transportasi barang dan jasa.³

Dalam lalu lintas dan angkutan jalan banyak sekali dijumpai pelanggaran-pelanggaran yang sifatnya ringan maupun berat. Pelanggaran lalu lintas adalah perbuatan yang bertentangan dengan lalu lintas dan atau peraturan pelaksanaannya, baik yang dapat ataupun tidak dapat menimbulkan kerugian jiwa atau benda dan juga kamtibcar lantas.⁴ Pelanggaran ringan yang sering kali ditemui didalam berlalu lintas ialah seperti tidak memakai helm, tidak menggunakan sabuk pengaman untuk kendaraan beroda empat, menerobos lampu rambu lalu lintas, tidak memiliki SIM dan STNK, dan juga kebiasaan pengendara motor yang membonceng lebih dari dua orangpun sering kali kita temu dijalan raya. Dengan adanya pelanggaran-pelanggaran tersebut tidak jarang dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Didalam pelaksanaan berlalu lintas, tidak

³ Pietersz, 2010. *Karakteristik Surat Tilang dalam Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Jurnal Sasi Vol. 16 No. 3 Bulan Juli – September 2010.

⁴ Markas Besar Kepolisian Negara Republik Indonesia Akademi Kepolisian, 2009, *Fungsi Teknis Lalu Lintas*, Semarang : Kompetensi Utama, hlm. 6.

hanya masyarakat yang melakukan pelanggaran, tak jarang pihak penyelenggara jalanpun melakukan pelanggaran-pelanggaran yang juga dapat menimbulkan kecelakaan di dalam lalu lintas, bahkan bisa sampai merenggut nyawa pengendara.

Negara yang tidak mampu memberikan perlindungan terhadap rakyat yang dirampas haknya, maka Negara dianggap melakukan pelanggaran HAM. Jadi dalam pelanggaran HAM, Negara menjadi subjek hukumnya.⁵ Pelanggaran yang sering kali dilakukan oleh pihak penyelenggara jalan salah satunya ialah pemeliharaan jalan raya yang digunakan oleh masyarakat, banyak kondisi jalan yang sudah dalam keadaan rusak tetapi belum mendapatkan perbaikan secara cepat dari pihak penyelenggara jalan, bahkan tidak diberikan rambu atau tanda bahwa jalanan tersebut sedang mengalami kerusakan. Hal-hal seperti ini sering kali menjadi salah satu penyebab kecelakaan dilalu lintas, yang tidak hanya mengakibatkan korban luka tetapi bisa sampai kehilangan nyawa. Seperti kasus diBandar Lampung 11 Maret 2018 lalu terjadi kecelakaan yang disebabkan oleh jalan rusak, seorang pengendara motor yang bernama Wayan Budi Utomo warga kampung Karang Anyar, Kelurahan Panjang Utara, Kecamatan Panjang tewas usai terlindas fuso dijalan Yos Sudarso Kelurahan Pidada Kecamatan Panjang. Berdasarkan keterangan yang ada korban terjatuh akibat menghindari lubang dijalan tersebut dan akhirnya terlindas fuso. Korbanpun meninggal dunia ditempat akibat remuk dibagian kepala. Kasus lainnya masih terjadi diBandar Lampung kali ini truk bermuatan pakan ikan yang akan menuju Lahat pada tanggal 6 Januari 2015 malam terguling di Jalan Sultan Agung, kejadian tergulingnya mobil truk

⁵ Triyanto, 2013. *Negara Hukum dan HAM*. Yogyakarta: Ombak. Hlm 100.

yang dikemudikan oleh Agus Laksmono dikarenakan melewati jalan yang rusak dan berlubang sehingga truk kehilangan keseimbangan dan akhirnya terguling kearah kiri badan jalan.

Tidak hanya masyarakat yang dikenakan sanksi apabila melakukan pelanggaran didalam berlalu lintas, pihak penyelenggara jalanpun dapat dikenakan sanksi yang tegas apabila diketahui melakukan tindakan yang tidak sesuai dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Untuk hal kecelakaan dilalu lintas yang disebabkan oleh jalan rusak sudah diatur didalam ketentuan pidana Pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) menyatakan:

- 1) Setiap penyelenggara jalan yang tidak dengan segera dan patut memperbaiki Jalan yang rusak yang mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 24 ayat (1) sehingga menimbulkan korban luka ringan dan/atau kerusakan Kendaraan dan/atau barang dipidana dengan penjara paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp12.000.000,00 (dua belas juta rupiah).
- 2) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan luka berat, pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah).
- 3) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan orang lain meninggal dunia, pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun atau denda paling banyak Rp120.000.000,00 (seratus dua puluh juta rupiah).
- 4) Penyelenggara Jalan yang tidak memberi tanda atau rambu pada Jalan yang rusak dan belum diperbaiki sebagaimana dimaksud dalam Pasal 24 ayat (2) dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp1.500.000,00 (satu juta lima ratus ribu rupiah).

Menurut uraian Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada Pasal 273 menyatakan bahwa apabila pihak penyelenggara jalan tidak melakukan perbaikan jalan yang rusak dengan segera dan dikarenakan jalan rusak itu menimbulkan

korban luka ringan, kerusakan pada kendaraan, luka berat, dan meninggal dunia ancaman pidananya sebagaimana yang diatur dalam Pasal tersebut diatas. Meski Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan telah diterapkan sampai dengan sekarang tapi tidak dapat dipungkiri bahwa tingkat kecelakaan yang disebabkan oleh jalan yang rusak masih tetap terjadi.

Berdasarkan uraian di atas, maka penulis tertarik untuk mengadakan penelitian dengan judul:“ Implementasi Sanksi Pidana Terhadap Pihak Penyelenggara Jalan Kepada Korban Kecelakaan yang di Sebabkan Oleh Jalan Rusak”

B. Permasalahan dan Ruang Lingkup

1. Permasalahan

Berdasarkan uraian latar belakang tersebut di atas, perumusan masalah dalam penelitian ini adalah:

- a. Bagaimana implementasi sanksi pidana terhadap pihak penyelenggara jalan raya kepada korban kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh jalan rusak jika dihubungkan dengan Pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Bandar Lampung?
- b. Apakah faktor penghambat dari penerapan pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Bandar Lampung?

2. Ruang Lingkup

Ruang lingkup penelitian ini adalah kajian ilmu hukum pidana yang berkaitan dengan implementasi Pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 di Bandar Lampung dan bentuk pertanggung jawaban pidana pihak penyelenggara jalan apabila terjadi kecelakaan di jalan raya yang disebabkan oleh kerusakan jalan yang tidak diperbaiki dengan segera. Ruang lingkup lokasi penelitian adalah pada Polresta Bandar Lampung dan ruang lingkup waktu penelitian adalah pada tahun 2018.

C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian

1. Tujuan Penelitian

Setiap penelitian mempunyai tujuan yang hendak dicapai. Dalam hal ini tujuan penelitian seperti yang penulis maksudkan adalah antara lain sebagai berikut:

- a. Untuk mengetahui implementasi Pasal 273 Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Bandar Lampung.
- b. Untuk mengetahui dan memahami faktor penghambat dari penerapan Pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Bandar Lampung.

2. Kegunaan Penelitian

Penelitian ini diharapkan juga mampu memberikan manfaat sebagai berikut:

a. Kegunaan Teoritis

- 1) Penulis berharap dapat mengembangkan ilmu pengetahuan dalam bidang hukum pidana, yaitu khususnya dalam hal ini memberikan sumbangan pemikiran tentang implementasi pasal 273 Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang berisikan tindak pidana kealpaan yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh jalan yang rusak dalam sistem hukum pidana.
- 2) Penelitian ini merupakan latihan dan pembelajaran dalam menerapkan teori yang diperoleh sehingga menambah pengetahuan, pengalaman dan dokumentasi ilmiah.

b. Kegunaan Praktis

- 1) Memberikan jawaban terhadap permasalahan yang diteliti.
- 2) Memberikan manfaat untuk lebih mengembangkan penalaran, membentuk pola pikir yang dinamik, sekaligus untuk mengetahui kemampuan penulis dalam menerapkan ilmu yang telah diperoleh.
- 3) Untuk memberikan kontribusi terhadap pemecahan berbagai masalah dalam pertanggungjawaban terhadap tindak pidana kealpaan yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas yang di sebabkan oleh jalan yang rusak diBandar Lampung.

D. Kerangka Teoritis dan Konseptual

1. Kerangka Teoritis

Kerangka teoritis adalah abstraksi hasil pemikiran atau kerangka acuan atau dasar yang relevan untuk pelaksanaan suatu penelitian ilmiah, khususnya penelitian hukum.⁶ Penulisan skripsi ini perlu dibuat sebuah kerangka teoritis untuk mengidentifikasi data yang akan jadi pengantar bagi penulis dalam menjawab permasalahan skripsi ini. Kerangka teoritis yang penulis gunakan dalam penelitian skripsi ini adalah:

a. Teori Penegakan Hukum

Penegakan hukum merupakan suatu usaha untuk mewujudkan ide-ide keadilan, kepastian hukum dan kemanfaatan sosial menjadi kenyataan. Jadi penegakan hukum pada hakikatnya adalah proses perwujudan ide-ide.

Penegakan hukum adalah proses dilakukannya upaya tegaknya atau berfungsinya norma norma hukum secara nyata sebagai pedoman dalam hubungan hubungan hukum didalam kehidupan bermasyarakat dan bernegara. Penegakan hukum merupakan usaha untuk mewujudkan ide ide dan konsep hukum yang diharapkan rakyat mejadi kenyataan. Penegakan hukum merupakan suatu proses yang melibatkan banyak hal.⁷

Josehp Goldsten membedakan penegakan hukum pidana menjadi tiga bagian :⁸

⁶Soerjono Soekanto, 1986, *Pengantar Penelitian Hukum*. Jakarta: Rineka Cipta, Hlm.103.

⁷ Dellyana Shant, 1988, *Konsep Penegakan Hukum*, Yogyakarta:Liberty, Hlm. 32.

⁸ *Ibid*, Hlm.39.

1. Total *enforcement*, yakni ruang lingkup menegakkan hukum pidana sebagaimana yang dirumuskan oleh hukum pidana substantif (*substantive law of crime*). Penegakan hukum pidana secara total ini tidak mungkin dilakukan sebab para penegak hukum dibatasi secara ketat oleh hukum acara pidana yang antara lain mencakup aturan-aturan penangkapan, penahanan, pengveledahan, penyitaan, dan pemeriksaan pendahuluan. Disamping itu mungkin terjadi hukum pidana substantif sendiri memberikan batasan-batasan. Misalnya dibutuhkan aduan terlebih dahulu sebagai syarat penuntutan pada delik-delik aduan (*klacht delicten*). Ruang lingkup yang dibatasi ini disebut sebagai *area of no enforcement*
2. *Full enforcement*, setelah ruang lingkup penegakan hukum pidana yang bersifat total tersebut dikurangi *area of no enforcement* dalam penegakan hukum ini para penegak hukum diharapkan menegakkan hukum secara maksimal.
3. *Actual enforcement*, menurut Joseph Goldstain *full enforcement* ini dianggap *not a realistic expectation*, sebab adanya keterbatasan-keterbatasan dalam bentuk waktu, personil, alat-alat investigasi, dana dan sebagainya, yang kesemuanya mengakibatkan keharusan dilakukan *discretion* dan sisanya inilah yang disebut dengan *actual enforcement*.

Sebagai suatu proses yang bersifat sistemik, maka penegakan hukum pidana menampakan diri sebagai penerapan hukum pidana (*criminal law application*) yang melibatkan berbagai subsistem structural berupa aparat kepolisian, kejaksaan, pengadilan dan pemasyarakatan. Termasuk didalamnya tentu saja

lembaga penasihat hukum, dalam hal ini penerapan hukum haruslah dipandang dari tiga dimensi:

1. Penerapan hukum dipandang sebagai sistem normatif (*normative system*) yaitu penerapan keseluruhan aturan hukum yang menggambarkan nilai-nilai sosial yang didukung oleh sanksi pidana.
2. Penerapan hukum dipandang sebagai sistem administratif (*administrative system*) yang mencakup interaksi berbagai aparat penegak hukum yang merupakan sub sistem peradilan diatas.
3. Penerapan hukum pidana merupakan sistem sosial (*social system*) dalam arti bahwa dalam mendefinisikan tindak pidana harus pula diperhitungkan berbagai perspektif pemikiran yang ada dalam lapisan masyarakat.

b. Teori Faktor Penghambat

Penegakan hukum merupakan masalah yang tidak pernah henti-hentinya dibicarakan. Perkataan penegakan hukum mempunyai konotasi menegakkan, melaksanakan ketentuan-ketentuan hukum yang berlaku dalam masyarakat, sehingga dalam konteks yang lebih luas penegakan hukum merupakan kelangsungan perwujudan konsep-konsep abstrak yang menjadi kenyataan. Pada proses tersebut hukum tidak mandiri, artinya ada faktor-faktor lain yang erat hubungannya dengan proses penegakan hukum yang harus diikutsertakan, yaitu masyarakat dan aparat penegak hukum. Untuk itu hukum tidak lebih hanya ide-ide atau konsep-konsep yang mencerminkan didalamnya apa yang disebut keadilan, ketertiban, dan kepastian hukum yang dituangkan dalam bentuk peraturan perundang-undangan dengan maksud untuk mencapai tujuan tertentu. Proses

merealisasikan tujuan hukum tersebut, sangat ditentukan dari profesionalisme aparat penegak hukum yang meliputi kemampuan didalam penerapannya. Penegakan hukum bukan semata-mata pelaksanaan perundang-undangan saja, namun faktor yang menjadi penghambat dalam mempengaruhi penegakan hukum menurut Soerjono Soekanto antara lain faktor hukum itu sendiri dan faktor masyarakat, yaitu:⁹

1) Faktor Hukum

Praktik penyelenggaraan hukum di lapangan ada kala terjadi pertentangan antara kepastian hukum dan keadilan, hal ini disebabkan oleh konsepsi keadilan merupakan suatu rumusan yang bersifat abstrak, sedangkan kepastian hukum merupakan suatu prosedur yang telah ditentukan secara normatif.

2) Faktor Masyarakat

Penegakan hukum berasal dari masyarakat dan bertujuan untuk menjangapai kedamaian di dalam masyarakat. Adanya derajat kepatuhan hukum masyarakat terhadap hukum, merupakan salah satu indikator berfungsinya hukum.

c. Konseptual

Kerangka konseptual adalah kerangka yang menggambarkan hubungan antara konsep-konsep khusus yang merupakan arti-arti yang berkaitan dengan istilah

⁹ Soerjono Soekanto, 2004, *Faktor-faktor yang mempengaruhi Penegakan Hukum*, Cetakan Kelima, Raja Grafindo Persada, Jakarta, hlm 42.

yang akan diteliti.¹⁰ Sumber Konsep adalah Undang-undang, buku/karya tulis, laporan penelitian, ensiklopedia, kamus, dan fakta/pariwisata. Adapun istilah-istilah yang akan diteliti terdiri dari:

- a. Pertanggungjawaban pidana adalah setiap orang yang melakukan tindak pidana atau melawan hukum, sebagaimana dirumuskan dalam Undang-Undang maka orang tersebut patut mempertanggungjawabkan perbuatan sesuai dengan kesalahannya.¹¹
- b. Jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel. (Pasal 1 ayat (4) Undang-Undang Nomor 38 tahun 2004 tentang Jalan.)
- c. 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. (Pasal 1 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan).
- d. Kecelakaan adalah suatu peristiwa di jalan raya tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda. (Pasal 1 ayat

¹⁰ Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, Jakarta: Universitas Indonesia, 2007, hlm. 132

¹¹ Moeljatno, *Op.cit*, Hlm.44.

(24) Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan)

- e. Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam kegiatan pelayanan langsung kepada masyarakat dilakukan oleh Pemerintah, Pemerintah Daerah, badan hukum, dan/atau masyarakat. (Pasal 7 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan).

E. Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan Skripsi ini disusun dalam lima bab yang saling berhubungan antara satu dengan lainnya. Adapun sistematika penulisan ini adalah sebagai berikut:

I. PENDAHULUAN

Berisikan tentang alasan atau latar belakang penulis dalam melakukan penelitian, dengan melihat permasalahan-permasalahan yang ada di masyarakat, dan merupakan dasar alasan apakah penelitian harus tetap dilakukan atau tidak. Pendahuluan dapat memberikan gambaran tentang topik atau permasalahan yang akan dibahas didalam penelitian yang hendak disajikan.

II. TINJAUAN PUSTAKA

Berisikan tinjauan pustaka dari berbagai kajian yang berhubungan dengan penyusunan skripsi ini, diambil dari berbagai referensi atau bahan pustaka terdiri dari pengertian lalu lintas dan angkutan jalan, penyelenggara lalu lintas dan juga pertanggung jawaban pidana.

III. METODE PENELITIAN

Berisikan metode yang digunakan dalam penelitian, kegunaan dari bab ini adalah sebagai langkah yang akan dilaksanakan didalam penelitian. Pada bab ini terdiri dari tipe penelitian, pendekatan masalah, sumber data, penentuan narasumber, prosedur pengumpulan dan pengolahan data serta analisis data.

IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Berupa penjabaran dan pembahasan yang berkaitan dengan semua data yang telah didapat pada saat penelitian, terdiri dari pembahasan mengenai implementasi pasal 273 Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Bandar Lampung serta bentuk pertanggung jawaban pihak penyelenggara jalan yang menimbulkan kecelakaan lalu lintas di hubungkan dengan pasal 273 undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan. Manfaat dari bab ini adalah sebagai bab yang akan menerangkan dan menjawab atas permasalahan yang akan di bahas dalam penelitian.

V. PENUTUP

Berisikan suatu kesimpulan yang didasarkan pada analisi dan pembahasan penelitian yang telah dilakukan, serta didalamnya juga berisikan berbagai saran sesuai dengan permasalahan yang ditunjukkan kepada pihak-pihak yang terkait dengan penelitian.

III. TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengertian Penegakan Hukum

penegakan hukum adalah suatu usaha untuk menanggulangi kejahatan secara rasional, memenuhi rasa keadilan dan berdaya guna. Dalam rangka menanggulangi kejahatan terhadap berbagai sarana sebagai reaksi yang dapat diberikan kepada pelaku kejahatan, berupa sarana pidana maupun non pidana, yang dapat diintegrasikan satu dengan yang lainnya. Apabila sarana pidana dipanggil untuk menanggulangi kejahatan, berarti akan dilaksanakan politik hukum pidana, yakni mengadakan pemilihan untuk mencapai hasil perundang-undangan pidana yang sesuai dengan keadaan dan situasi pada suatu waktu dan untuk masa-masa yang akan datang.¹²

penegakan hukum dapat menjamin kepastian hukum, ketertiban, dan perlindungan hukum pada era modernisasi dan globalisasi saat ini dapat terlaksana, apabila berbagai dimensi kehidupan hukum selalu menjaga keselarasan, keseimbangan, dan keserasian antara moralitas sipil yang didasarkan oleh nilai-nilai aktual didalam masyarakat beradap. Sebagai proses kegiatan yang meliputi berbagai

¹² Barda Nawawi Arief, 2002, *Kebijakan Hukum Pidana*, Bandung: PT.Citra Aditya Bakti, Hlm.109.

pihak termasuk masyarakat dalam rangka pencapaian tujuan adalah keharusan untuk melihat penegakan hukum pidana sebagai suatu sistem peradilan pidana.

Sejalan dengan Pasal 1 ayat 3 Undang-undang Dasar Negara Republik Indonesia tahun 1945 yang secara tegas menyatakan bahwa Negara Indonesia adalah Negara hukum. Dengan demikian pembangunan nasional dibidang hukum ditujukan agar masyarakat memperoleh kepastian, ketertiban, dan perlindungan hukum yang berintikan kebenaran dan keadilan serta memberikan rasa aman dan tentram.

Moeljatno menyatakan bahwa hukum pidana adalah bagian dari keseluruhan hukum yang berlaku di suatu negara, yang mengadakan dasar-dasar dan aturan-aturan untuk¹³:

1. Menentukan perbuatan-perbuatan yang tidak boleh dilakukan, yang dilarang, dengan disertai ancaman atau sanksi berupa pidana tertentu bagi barang siapa yang melanggar larangan tersebut.
2. Menentukan dalam hal apa kepada mereka yang melanggar larangan-larangan itu dapat dikenakan atau dijatuhi pidana sebagaimana yang telah diancamkan.
3. Menentukan dengan cara bagaimana pengenaan pidana itu dapat dilaksanakan apabila orang yang disangkakan telah melanggar larangan tersebut.

Penegakan hukum secara konkret adalah berlakunya hukum positif dalam praktik sebagaimana seharusnya patut dipatuhi. Oleh karena itu, memberikan keadilan dalam suatu perkara berarti memutuskan hukum *in concerto* dalam

¹³ Moeljatno, 2002, *Perbuatan Pidana dan Pertanggungjawaban Dalam Hukum Pidana*, Yogyakarta: Bina Aksara, Hlm.1.

mempertahankan dan menjamin ditaatinya hukum materiil dengan menggunakan cara prosedural yang ditetapkan oleh hukum formal.¹⁴

Penegakan hukum dibedakan menjadi dua, yaitu¹⁵:

1. Ditinjau dari sudut subjeknya:

Dalam arti luas, proses penegakkan hukum melibatkan semua subjek hukum dalam setiap hubungan hukum. Siapa saja yang menjalankan aturan normatif atau melakukan sesuatu atau tidak melakukan sesuatu dengan mendasarkan diri pada norma aturan hukum yang berlaku, berarti dia menjalankan atau menegakkan aturan hukum. Dalam arti sempit, penegakkan hukum hanya diartikan sebagai upaya aparaturnya penegakan hukum tertentu untuk menjamin dan memastikan bahwa suatu aturan hukum berjalan sebagaimana seharusnya.

2. Ditinjau dari sudut obyeknya, yaitu dari segi hukumnya:

Dalam arti luas, penegakkan hukum yang mencakup pada nilai-nilai keadilan yang di dalamnya terkandung bunyi aturan formal maupun nilai-nilai keadilan yang ada dalam bermasyarakat. Dalam arti sempit, penegakkan hukum itu hanya menyangkut penegakkan peraturan yang formal dan tertulis.

Berdasarkan pendapat di atas, maka hukum pidana adalah hukum yang memuat aturan-aturan yang mengandung keharusan dan larangan terhadap pelanggarnya serta mengatur pelanggaran-pelanggaran dan kejahatan terhadap kepentingan umum, perbuatan yang diancam hukuman yang meruoakan suatu penderitaan atau siksaan .

¹⁴ Dellyana Shant, 1988, *Konsep Penegakan Hukum*, Yogyakarta: Liberty, Hlm33.

¹⁵ *Ibid*, Hlm 34.

B. Sanksi Pidana didalam Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Sanksi pidana didalam Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terdapat dua macam sanksi yang dapat di berikan kepada pihak-pihak yang melakukan sebuah pelanggaran yang menyebabkan timbulnya korban luka ringan, luka berat, kerusakan pada kendaraan, dan kematian dapat di berikan sanksi berupa pemidanaan atau pemberian denda, hal ini di atur di dalam Bab XX ketentuan pidana Pasal 273 sampai dengan Pasal 317. Bagi pelanggaran ringan yang tidak menimbulkan adanya korban atau suatu kerugian maka cukup dikenakan sanksi administratif.

Sanksi Pidana adalah suatu hukuman sebab akibat, sebab adalah kasusnya dan akibat adalah hukumnya, orang yang terkena akibat akan memperoleh sanksi baik masuk penjara ataupun terkena hukuman lain dari pihak berwajib. Sanksi Pidana merupakan suatu jenis sanksi yang bersifat nestapa yang diancamkan atau dikenakan terhadap perbuatan atau pelaku perbuatan pidana atau tindak pidana yang dapat mengganggu atau membahayakan kepentingan hukum. Sanksi pidana pada dasarnya merupakan suatu penjamin untuk merehabilitasi perilaku dari pelaku kejahatan tersebut, namun tidak jarang bahwa sanksi pidana diciptakan sebagai suatu ancaman dari kebebasan manusia itu sendiri.

Pidana adalah penderitaan atau nestapa yang sengaja dibebankan kepada orang yang melakukan perbuatan yang memenuhi unsur syarat-syarat tertentu.¹⁶ Sedangkan Roslan Saleh menegaskan bahwa pidana adalah reaksi atas delik, dan

¹⁶ Tri Andrisman, 2009, *Asas-Asas dan Dasar Aturan Hukum Pidana Indonesia*, Bandar Lampung, Unila, Hlm.8.

ini berwujud suatu nestapa yang dengan sengaja dilimpahkan Negara kepada pembuat delik.¹⁷

Tujuan pemidanaan adalah mencegah dilakukannya kejahatan pada masa yang akan datang, tujuan diadakannya pemidanaan diperlukan untuk mengetahui sifat dasar hukum dari pidana. bahwa Dalam konteks dikatakan *Hugo De Groot* “*malim pasisionis propter malum actionis*” yaitu penderitaan jahat menimpa dikarenakan oleh perbuatan jahat. Berdasarkan pendapat tersebut, tampak adanya pertentangan mengenai tujuan pemidanaan, yakni antara mereka yang berpandangan pidana sebagai sarana pembalasan atau teori absolute dan mereka yang menyatakan bahwa pidana mempunyai tujuan yang positif atau teori tujuan, serta pandangan yang menggabungkan dua tujuan pemidanaan tersebut.

Muladi mengistilahkan teori tujuan sebagai *teleological theories* dan teori gabungan disebut sebagai pandangan integratif di dalam tujuan pemidanaan yang beranggapan bahwa pemidanaan mempunyai tujuan yang plural, yang merupakan gabungan dari pandangan utilitarian yang menyatakan bahwa tujuan pemidanaan harus menimbulkan konsekuensi bermanfaat yang dapat dibuktikan, keadilan tidak boleh melalui pembebanan penderitaan yang patut diterima untuk tujuan penderitaan itu sendiri, misalnya bahwa penderitaan pidana tersebut tidak boleh melebihi ganjaran yang selayaknya diberikan pelaku tindak pidana.¹⁸

Sedangkan sanksi dalam Hukum Administrasi yaitu “alat kekuasaan yang bersifat hukum publik yang dapat digunakan oleh pemerintah sebagai reaksi atas ketidak patuhan terhadap kewajiban yang terdapat dalam norma hukum

¹⁷ Adami Chazawi, 2011, *Pelajaran Hukum Pidana I*, Jakarta: Raja Grafindo Persada, Hlm. 81

¹⁸ Muladi, 2008, *Lembaga Pidana Bersyarat, Bandung, Alumni*, Hlm.25

administrasi negara.” Berdasarkan definisi ini tampak ada empat unsur sanksi dalam hukum administrasi negara, yaitu alat kekuasaan (*machtmiddelen*), bersifat hukum publik (*publiekrechtelijke*), digunakan oleh pemerintah (*overheid*), sebagai reaksi atas ketidak patuhan (*reactive op niet-naleving*).¹⁹ Sifat dari sanksi administrasi itu sendiri adalah Reparatoir yang artinya memulihkan pada keadaan semula.²⁰

C. Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

1. Pengertian Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Berdasarkan Pasal 1 huruf 1,2, dan 3 Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pengertian dari 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, sedangkan

Lalu Lintas adalah gerak Kendaraan dan orang di Ruang Lalu Lintas Jalan, dan Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan Kendaraan di Ruang Lalu Lintas Jalan. Pengertian jalan itu sendiri berdasarkan Undang-Undang Nomor 38 tahun 2004 Tentang Jalan, ialah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah

¹⁹ Ridwan HR, 2011, *Hukum Administrasi Negara*, Jakarta: Raja Grafindo Persada, Hlm. 315

²⁰ Philipus M. Hadjon, 1990, *Pengantar Hukum Administrasi*, Yogyakarta: Gadjah mada University Press, Hal. 3.

permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel.

Pengertian Lalu Lintas merupakan gabungan dua kata yang masing-masing dapat diartikan tersendiri. Menurut Djajoesman Lalu mengemukakan bahwa secara harfiah lalu lintas diartikan sebagai gerak bolak-balik manusia atau barang dari satu tempat ketempat lainnya dengan menggunakan sarana jalan umum.²¹ Menurut Poerwadarminta menyatakan bahwa lalu lintas adalah berjalan bolak-balik, hilir mudik dan perihal perjalanan di jalan dan sebagainya serta berhubungan antara sebuah tempat dengan tempat lainnya.²² Berdasarkan uraian tersebut, maka Lalu Lintas ialah suatu kegiatan berkendara dengan berpindah dari tempat satu ke tempat yang lain menggunakan jalan raya sebagai sarana umum.

Jalan raya merupakan suatu sarana perhubungan darat dalam bentuk apapun, meliputi bagian jalan termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas. Sebagaimana disebutkan didalam penjelasan Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang telah menyatakan tidak berlaku dan dicabutnya Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 (selanjutnya disingkat dengan Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ)), bahwa untuk mencapai tujuan pembangunan nasional sebagai pengamalan Pancasila, transportasi memiliki posisi yang penting dan strategis dalam pembangunan bangsa yang berwawasan lingkungan dan hal ini harus tercermin pada kebutuhan mobilitas seluruh sektor dan wilayah.²³ Agar

²¹ Djajoesman, H.S.. *Polisi dan lalulintas*, 1986. cetak kedua. hlm. 50

²² Poerwadarminta., *kamus umum bahasa Indonesia*. 1993. hlm.55

²³Risti Dwi Ramasari, "efektivitas pelaksanaan Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam menekan tingkat kecelakaan lalu lintas". *keadilan progresif* vol.6 No 2, September 2015, hlm.87.

terciptanya lalu lintas yang aman dan tertib maka kita harus mematuhi Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yaitu Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009, aturan dibuat tidak lain untuk kepentingan manusia, hanya saja masyarakat kurang memahami seperti apa isi dan maksud dari Undang-Undang tersebut. Hukum dapat berjalan dengan baik jika tiga hal berikut berjalan dengan baik pula, 1. Aturan (Undang- Undang), 2. Aparat, 3. Masyarakat. Jika salah satu dari tiga hal tersebut tidak berjalan dengan baik, maka jangan harap hukum yang dicita-citakan akan terwujud.²⁴

Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan termasuk hukum pidana, Keberadaan hukum pidana dalam kehidupan bernegara memiliki peranan yang penting, sebab tugas hukum pidana adalah menjadi obat terakhir dengan memberikan sanksi kepada si pelanggar hukum berupa pembatasan-pembatasan tertentu guna menjamin terciptanya kedamaian dan ketentraman didalam masyarakat.²⁵

Pelanggaran lalu lintas adalah perbuatan yang bertentangan dengan lalu lintas dan atau peraturan pelaksanaannya, baik yang dapat ataupun tidak dapat menimbulkan kerugian jiwa atau benda dan juga kamtibcarlantas.²⁶

²⁴Abshoril Fithry, "tinjauan yuridis Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap tingkat kesadaran dan kepatuhan masyarakat Sumenep". Jendela hukum, vol.1 no.1. april 2014. hlm 5.

²⁵Joejoen Tjahjani. "Fungsi dan kegunaan mobil barang menurut UU No.22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas DAN Angkutan Jalan" Jurnal Independent Vol 4 No. 2. hlm.34-35.

²⁶Markas Besar Kepolisian Negara Republik Indonesia Akademi Kepolisian, 2009, *Fungsi Teknis Lalu Lintas*, Semarang : Kompetensi Utama, hlm. 6.

2. Pengertian Jalan Rusak dan Kecelakaan

a. Jalan Rusak

Karakteristik jalan raya berkaitan dengan kegiatan lalu lalang kendaraan karena ini memiliki hubungan langsung dengan karakteristik dari pengemudi dan kendaraan²⁷ Sifat-sifat dan kondisi jalan sangat berpengaruh sebagai penyebab kecelakaan lalu lintas. Perbaikan kondisi jalan mempengaruhi sifat-sifat kecelakaan. Ahli jalan raya dan ahli lalu lintas merencanakan jalan dengan cara yang benar dan perawatan secukupnya dengan harapan keselamatan akan didapat dengan cara demikian. Perencanaan tersebut berdasarkan pada hasil analisa fungsi jalan, volume dan komposisi lalu lintas, kecepatan rencana, topografi, faktor manusia, berat dan ukuran kendaraan, lingkungan sosial serta dana.

Penyimpangan dari standar perencanaan dan kriteria perencanaan jalan bagi suatu ruas jalan hanya akan mengakibatkan turunnya nilai aman ruas jalan tersebut. Bila dalam pelaksanaan terpaksa menyimpang dari ketentuan standar, maka informasi atas rawan kecelakaan harus segera dipasang sebelum suatu jalan dibuka untuk umum. Selain itu pada lokasi rawan harus diberi informasi yang jelas mengenai kondisi jalan tersebut sehingga pengemudi mengetahui kondisi sekitarnya dan lebih berhati-hati. Informasi tersebut dapat berupa *delineator* (garis pembatas jalan) yang khusus digunakan pada waktu malam hari dan dilengkapi dengan cat yang dapat memantulkan cahaya tonggak di tepi jalan, mata kucing dan marka dengan cat yang dapat memantulkan cahaya.²⁸

²⁷ Muhammad Syaeful Fajar, Analisis Kecelakaan LaluLintas Jalan Raya di Kota Semarang Menggunakan Metode K-Means Clustering. <http://lib.unnes.ac.id>, diakses pada tanggal 5 September 2018, pukul 20.10

²⁸ *ibid.* hlm. 11.

Jalan sebagai landasan Bergeraknya kendaraan harus direncanakan sedemikian rupa agar memenuhi syarat keamanan dan kenyamanan bagi pemakainya. Perencanaan geometrik jalan harus memperhatikan : lalu lintas yang akan lewat pada jalan tersebut, kelandaian jalan, alinyemen *horizontal*, persilangan dan komponen pada penampang melintang.²⁹

b. Kecelakaan

Kecelakaan Lalu Lintas menurut Undang-Undang RI Nomor 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 1 adalah suatu peristiwa di jalan raya tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda. Didalam terjadinya suatu kejadian kecelakaan selalu mengandung unsur ketidaksengajaan dan tidak disangka-sangka serta akan menimbulkan perasaan terkejut, heran dan trauma bagi orang yang mengalami kecelakaan tersebut. Apabila kecelakaan terjadi dengan disengaja dan telah direncanakan sebelumnya, maka hal ini bukan merupakan kecelakaan lalu lintas, namun digolongkan sebagai suatu tindakan kriminal baik penganiayaan atau pembunuhan yang berencana.³⁰ Kecelakaan Lalu Lintas dapat disebabkan oleh kelalaian Pengguna Jalan, ketidaklaikan Kendaraan, serta ketidaklaikan Jalan dan/atau lingkungan. Berdasarkan Pasal 229 Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kecelakaan Lalu Lintas digolongkan menjadi tiga bagian, yaitu:

²⁹ Soesantiyo. 1985. Teknik Lalu Lintas I (Traffic Engineering). Surabaya: Institut Teknologi 10 Nopember.

³⁰ Muhammad Syaeful Fajar, Analisis Kecelakaan LaluLintas Jalan Raya di Kota Semarang Menggunakan Metode K-Means Clustering. <http://lib.unnes.ac.id/23298/1/5302411252.pdf> , diakses pada tanggal 5 September 2018, pukul 20.10

- 1) Kecelakaan Lalu Lintas ringan;
- 2) Kecelakaan Lalu Lintas sedang; atau
- 3) Kecelakaan Lalu Lintas berat.

Kecelakaan Lalu Lintas ringan merupakan kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan Kendaraan dan/atau barang, kecelakaan Lalu Lintas sedang merupakan kecelakaan yang mengakibatkan luka ringan dan kerusakan Kendaraan dan/atau barang. Yang dimaksud dengan luka ringan disini ialah luka yang mengakibatkan korban menderita sakit yang tidak memerlukan perawatan inap di rumah sakit atau selain yang di klasifikasikan dalam luka berat. Sedangkan kecelakaan Lalu Lintas berat merupakan kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia atau luka berat. Yang dimaksud dengan luka berat adalah luka yang mengakibatkan korban:

- 1) Jatuh sakit dan tidak ada harapan sembuh sama sekali atau menimbulkan bahaya maut;
- 2) Tidak mampu terus-menerus untuk menjalankan tugas jabatan atau pekerjaan;
- 3) Kehilangan salah satu pancaindra;
- 4) Menderita cacat berat atau lumpuh;
- 5) Terganggu daya pikir selama 4 (empat) minggu lebih;
- 6) Gugur atau matinya kandungan seorang perempuan; atau
- 7) Luka yang membutuhkan perawatan di rumah sakit lebih dari 30 (tiga puluh) hari.

Di dalam Pasal 240 Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sudah diatur mengenai hak-hak dari korban kecelakaan yang harus dipenuhi, diantaranya:

- 1) Pertolongan dan perawatan dari pihak yang bertanggung jawab atas terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas dan/atau Pemerintah;
- 2) Ganti kerugian dari pihak yang bertanggung jawab atas terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas; dan
- 3) Santunan Kecelakaan Lalu Lintas dari perusahaan asuransi.

3. Komponen Lalu Lintas

Kondisi lalu lintas jalan adalah hasil dari perilaku arus lalu lintas. Perilaku arus Lalu Lintas sendiri adalah hasil pengaruh gabungan antara manusia, kendaraan dan jalan dalam suatu lingkungan tertentu. Dalam hal manusia, dapat berupa pengemudi maupun manusia sebagai pejalan kaki.³¹ Komponen lalu lintas terdiri dari dua yaitu³²:

1) Manusia

Manusia merupakan faktor yang paling tidak stabil dalam pengaruhnya terhadap kondisi lalu lintas serta tidak dapat diramalkan secara tepat. Beberapa pratinjauan terhadap faktor manusia diantaranya:

- a) Manusia sebagai pengemudi, perilaku seorang pengemudi dipengaruhi oleh faktor luar berupa keadaan sekelilingnya, cuaca, daerah pandangan serta penerangan jalan di malam hari. Selain itu juga dipengaruhi oleh emosinya sendiri seperti sifat tidak sabar dan marah-marah. Selain faktor-faktor tersebut, faktor lain yang mempengaruhi perilaku manusia adalah sifat perjalanan, (bekerja, rekreasi atau hanya jalan-jalan). Serta faktor kecakapan, kemampuan, dan pengalaman mengemudi. Untuk menguji apakah seseorang dianggap cukup cakap untuk mengemudi kendaraan atau tidak, perlu dilakukan serangkaian test yang hasilnya berupa SIM.
- b) Sistem indra, bagian utama dari system syaraf yang terdiri dari sekitar duaribu juta sel yang saling berhubungan, terletak didalam dan dilindungi oleh tengkorak dan tulang. Komunikasi antara sel dan syaraf harus dipelihara

³¹ Alik Ansyori Alansyah, *Rekayasa Lalu Lintas* (Cet. I; Malang: UMM Press, 2005), hlm 7.

³² *Ibid*, hlm 7-28.

pada semua tingkatan antara sel-sel individu yang dihubungkan oleh serat yang panjang. Berbagai bagian dari otak manusia berhubungan dengan tugas khusus, misalnya penglihatan, pendengaran, kemampuan mengingat, koordinasikan gerakan, rasa dan indra penciuma, dan melalui hubungan dengan tulang-tulang, mengendalikan gerakan lengan, bagianbagian tubuh utama dan kaki.

- c) Penglihatan, mata adalah indra terpenting bagi pemakai jalan. Reaksi yang dihasilkan oleh gelombang cahaya pada retina dan memungkinkan seseorang untuk membedakan ukuran, bentuk, warna, jarak dan kecepatan melalui persepsi dari lingkungan sekitarnya. Perbedaan jari-jari mata juga memberikan pengaruh kondisi terhadap penglihatan, akan tetapi hal ini dan juga kondisi-kondisi kerusakan lain dapat diperbaiki dengan alat optik.
- d) Pendengaran, telinga adalah organ persepsi yang menerima suara. Sementara seorang bereaksi terhadap rangsangan suara lebih cepat dari cahaya, pendengaran pada umumnya kurang penting bagi pemakai jalan. Akan tetapi suara gesekan ban dengan perkerasan jalan, angin, suara mesin, klakson dan suara lalu lintas yang lain merupakan indikator tambahan yang berguna khususnya bagi pejalan kaki berusia lanjut yang mungkin mengandalkan kemampuan mendengar dari pada melihat, khususnya pada malam hari.
- e) Indera-indera lain, syaraf-syaraf termal bereaksi terhadap kondisi lingkungan dan klimatik, sedangkan syaraf taktil penting dalam perencanaan ergonomik sakelar-sakelar pengendali. Akhirnya rasa sakit dapat mempunyai pengaruh penting terhadap syaraf-syaraf lain dan juga dapat pula menyebabkan kecelakaan. Hal tersebut dapat terjadi pada kondisi seperti lingkungan yang

terlalu panas, flu dan silau,. Lingkungan harus berada pada batas-batas operasi yang compatible, jika kemampuan mengemudi ingin dipertahankan pada kondisi normal selama mengemudi.

- f) Faktor-faktor yang mempengaruhi kinerja mengemudi, berbagai faktor yang mempengaruhi karakteristik psikologi dasar pengendara dan dapat mempengaruhi secara tetap atau sementara. Contoh dari tetap adalah umur, cacat atau penyakit yang menyebabkan penurunan kemampuan fisik secara permanen. Faktor yang mempengaruhi kinerja mengemudi yaitu:

1) Kelelahan, dapat ditunjukkan dalam dua bentuk yang berbeda yaitu fisik dan mental. Kelelahan fisik seringkali berkaitan dengan kurang tidur, postur yang tidak benar disebabkan oleh kondisi sakit dan gerakan otot yang salah, mengantuk disebabkan oleh panas kendaraan, getaran ritmis, silau dari ketidakmampuan mata untuk menyesuaikan terhadap tingkat cahaya yang berbeda dan dikenal sebagai adaptasi yang jelek. Faktor-faktor tersebut dapat menyebabkan kesalahankesalahan sehingga kehilangan kontrol atas kendaraan. Yang kedua, kelelahan oprasional atau kehilangan keterampilan sangat mempengaruhi kinerja jika menemui tugas mengemudi yang kompleks, terutama untuk waktu yang terlalu lama. Kelelahan dapat menyebabkan seseorang pengendara tidak melihat tanda-tanda lalu lintas, berbelok sebelum ada tanda, salah mengantisipasi ruangan dan waktu atau terlambat berbelok pada tikungan yang tajam.

2) Alkohol dan obat, alkohol dan obat-obat tertentu dapat menyebabkan tekanan pada sistem syaraf sentral. Jumlah yang berlebihan

mempengaruhi perhatian dan penilaian, memperpanjang otot dan saraf-saraf sehingga tidak mampu melaksanakan tugas mengemudi yang sederhana sekalipun. Obat-obat yang mempengaruhi kemampuan mengambil keputusan dan mengendalikan kendaraan.

3) Sakit, rasa sakit seperti demam sangat mengganggu tingkat emosi dan fisik yang menyebabkan kinerja yang tidak sempurna cenderung mengalami kecelakaan.

4) Cuaca, perubahan situasi normal dapat terjadi berkaitan dengan kondisi eksternal seperti cuaca. Dingin dan panas yang berlebihan dapat mempengaruhi temperamen tetapi hal ini dapat diatasi dengan rancangan kendaraan yang memenuhi syarat.

5) Postur, posisi pengemudi didalam kendaraan harus dipertimbangkan pada perancangan aline jalan dan letak kelengkapan jalan yang ditentukan berdasarkan pengukuran.

g) Faktor-faktor yang mempengaruhi perilaku yaitu:

1) Motivasi merupakan faktor penting didalam penentuan aktivitas manusia. Untuk perjalanan tertentu, seorang pemakai jalan pada umumnya mempunyai obyek pandangan yang mempengaruhi perilakunya. Karakteristik mengemudi sebuah keluarga yang berkendara di jalan luar kota akan berbeda dengan seorang pengusaha yang terperangkap dalam kemacetan dan terlambat mengikuti pertemuan penting. Yang ditimbulkan dengan motivasi yang berbeda harus dipertimbangkan secara rinci oleh seorang perencana didalam merencanakan tata ruang kota jika semua jenis perjalanan perlu aman dan nyaman.

- 2) Pengaruh lingkungan, faktor lingkungan berkaitan dengan motivasi perjalanan. Pergerakan perjalanan atau lalu lintas yang lancar dan teratur baik dengan berjalan kaki atau berkendara, merupakan angan-angan terbaik untuk melakukan perjalanan.
- 3) Pendidikan, hasil yang nyata dan program pendidikan yang baik telah banyak dikurangi sementara baik dan buruk dapat dipelajari dengan fasilitas yang sama, sangat sulit untuk menghilangkan perilaku yang buruk. Berbagai kegagalan didalam pemakaian fasilitas perjalanan dan penyebab kecelakaan dapat dikaitkan dengan ketidak mengertian situasi.

2) Kendaraan

Faktor kedua yang mempengaruhi arus lalu lintas adalah kendaraan, kendaraan yang berada di jalan mempunyai berbagai bentuk, ukuran dan kemampuan dimana hal ini disebabkan masing-masing kendaraan direncanakan untuk suatu maksud kegunaan tertentu. Beberapa pritanjauan terhadap faktor kendaraan diantaranya:

- a) Kemampuan pandangan, setiap gangguan yang ditimbulkan oleh bentuk kendaraan terhadap daerah pandangan perlu ditekan sekecil mungkin. Ada berbagai macam pandangan diantaranya:
 1. Pandangan ke depan, perbaikan yang cukup berarti telah dicapai padaperancangan kendaraan untuk meningkatkan kemampuan pada cuaca normal. Tiang pintu kendaraan seringkali menghalangi pandangan terhadap pejalan kaki, pengendara sepeda atau kendaraan lain.
 2. Pandangan ke samping belakang, pandangan kesamping penting bagi pengendara kendaraan jika ingin melakukan gerakan memutar.

Pandangan kebelakang kecuali pada saat memarkir, harus dapat dilakukan dengan cermin internal dan eksternal untuk menentukan area pandangan terbaik.

- b) Perlampuan, lampu kendaraan mempunyai dua persyaratan utama yaitu:
1. Dapat menginformasikan secara jelas atas adanya kendaraan kepada orang lain dari berbagai sudut tanpa menimbulkan ketidaknyamanan akibat silau bagi orang-orang yang melihatnya.
 2. Dapat memungkinkan pengemudi melihat area pandangan yang terterangi oleh lampu sesuai dengan kecepatan kendaraan dan kondisi jalan setiap waktu.
- c) Dimensi dan berat kendaraan, ukuran dan berat kendaraan merupakan pertimbangan penting dalam perancangan jalan, persimpangan dan fasilitas parkir. Dalam arus lalu lintas terdapat berbagai kategori kendaraan dengan berbagai perbedaan dimensi.
- d) Kinerja kendaraan, terdiri dari tahanan (*resistance*), tahanan inersia (*inertia resistance*), tahanan gelinding, tahanan udara, tahanan kelandaian, tahanan mesin, dan tahanan rem.

D. Penyelenggara Lalu Lintas

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengatakan bahwa:

Pasal 7

- (1.) Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam kegiatan pelayanan langsung kepada masyarakat dilakukan oleh Pemerintah, Pemerintah Daerah, badan hukum, dan/atau masyarakat.
- (2.) Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan oleh Pemerintah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan sesuai dengan tugas pokok dan fungsi instansi masing-masing meliputi:
 - a. Urusan pemerintahan di bidang Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang Jalan;
 - b. Urusan pemerintahan di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
 - c. Urusan pemerintahan di bidang pengembangan industri Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang industri;
 - d. Urusan pemerintahan di bidang pengembangan teknologi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang pengembangan teknologi; dan
 - e. 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.

Pasal 8

Penyelenggaraan di bidang Jalan meliputi kegiatan pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan prasarana Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (2) huruf a, yaitu:

- a. Inventarisasi tingkat pelayanan Jalan dan permasalahannya;
- b. Penyusunan rencana dan program pelaksanaannya serta penetapan tingkat pelayanan Jalan yang diinginkan;
- c. Perencanaan, pembangunan, dan optimalisasi pemanfaatan ruas Jalan;
- d. Perbaikan geometrik ruas Jalan dan/atau persimpangan Jalan;
- e. Penetapan kelas Jalan pada setiap ruas Jalan;
- f. Uji kelaikan fungsi Jalan sesuai dengan standar keamanan dan keselamatan berlalu lintas; dan
- g. Pengembangan sistem informasi dan komunikasi di bidang prasarana Jalan.

Karena itu berlakunya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menggantikan Undang-Undang lama Nomor 14 tahun 1992, telah membawa perubahan penting terhadap pengaturan sistem transportasi nasional Lintas dan Angkutan Jalan di Indonesia. Dalam Undang-Undang ini pembinaan bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dilaksanakan secara bersama-sama oleh semua instansi terkait(stakeholders) sebagai berikut :

- a. Urusan pemerintahan di bidang prasarana Jalan, oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang Jalan;
- b. 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;
- c. Urusan pemerintahan di bidang pengembangan industri Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang industri;
- d. Urusan pemerintahan di bidang pengembangan teknologi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang teknologi; dan
- e. 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.³³ 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 dipertanggung jawabkan.

Penajaman asas dan tujuan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 juga diformulasikan, 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.

³³Penjelasan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

III. METODE PENELITIAN

A. Pendekatan Masalah

Terdapat beberapa pendekatan yang dapat dipergunakan untuk mendapatkan informasi dari berbagai aspek mengenai isu hukum yang akan diteliti. Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan dua macam pendekatan, yaitu pendekatan yuridis normatif dan pendekatan yuridis empiris yakni sebagai berikut³⁴:

1. Pendekatan Yuridis Normatif

Pendekatan Yuridis Normatif yaitu pendekatan mengkaji hukum yang dikonsepsikan sebagai norma atau kaidah yang berlaku dalam masyarakat, dan menjadi acuan perilaku setitiap orang. Pendekatan normatif atau pendekatan kepustakaan adalah metode atau cara yang dipergunakan didalam penelitian hukum yang digunakan dengan cara meneliti bahan pustaka yang ada. Norma hukum yang berlaku itu berupa norma hukum positif tertulis bentukan lembaga Perundang-undangan, kodifikasi, Undang-Undang, Peraturan Pemerintah dan seterusnya dan norma hukum tertulis buatan pihak-pihak yang berkepentingan (kontrak, dokumen hukum, laporan hukum, catatan hukum dan Rancangan Undang-Undang). Pendekatan yang dilakukan dengan cara mempelajari ketentuan dan kaidah berupa aturan hukumnya atau

³⁴ Abdulkadir Muhammad, *Hukum dan Penelitian Hukum*, Bandung: Citra Aditya Bakti. 2004, hlm.32.

ketentuan hukum beserta asas hukum yang ada hubungannya dengan judul skripsi ini dan berhubungan dengan permasalahan yang dibahas.

2. Pendekatan Yuridis Empiris

Pendekatan Yuridis Empiris yaitu pendekatan mengkaji hukum yang dikonsepsikan sebagai perilaku nyata (*actual behavior*), sebagai gejala sosial yang sifatnya tidak tertulis, yang dialami setiap orang dalam hubungan hidup bermasyarakat. Pendekatan empiris tidak bertolak belakang dari hukum positif tertulis (Perundang-Undangan) sebagai data sekunder, tetapi dari perilaku nyata sebagai data primer yang diperoleh dari lokasi penelitian lapangan (*field research*)³⁵

B. Sumber dan Jenis Data

Metode pendekatan yang dipakai adalah yuridis sosiologis. Metode pendekatan yuridis sosiologis adalah pendekatan penelitian yang melihat dan menguji peraturan Perundang-Undangan yang terkait dengan permasalahan yang menghubungkan kenyataan yang terjadi dilapangan. Bahan hukum yang merupakan sarana dari suatu penulisan digunakan untuk memecahkan permasalahan yang ada sekaligus memberikan preskripsi mengenai apa seyogianya. Sumber bahan hukum yang digunakan dalam penulisan skripsi ini antara lain:

1. Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer adalah bahan hukum yang bersifat autoritatif yang artinya mempunyai otoritas. Bahan-bahan hukum primer terdiri dari perundang-

³⁵ Abdulkadir Muhammad, *Op.Cit*, hlm.54.

undangan, catatan-catatan resmi atau risalah dalam pembuatan peraturan perundang-undangan atau putusan-putusan hakim.³⁶ Bahan hukum primer yang digunakan dalam penulisan skripsi ini meliputi peraturan perundang-undangan yang relevan dengan permasalahan.

2. Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder berupa semua publikasi tentang hukum yang bukan merupakan pedoman-pedoman resmi. Publikasi tentang hukum meliputi buku-buku teks, kamus-kamus hukum, jurnal-jurnal hukum, dan komentar-komentar atas putusan pengadilan.³⁷ Sumber bahan hukum sekunder yang digunakan pada penulisan skripsi ini meliputi buku-buku literatur, tulisan-tulisan hukum, maupun jurnal-jurnal yang relevan dengan permasalahan.

C. Penentuan Narasumber

Narasumber adalah pihak-pihak yang dapat menjadi sumber informasi dalam suatu penelitian dan memiliki pengetahuan serta informasi yang dibutuhkan sesuai dengan permasalahan yang dibahas. Adapun narasumber penelitian ini terdiri dari:

- | | |
|--|-------------|
| 1. Penyidik Laka Lantas Polresta Bandar Lampung | = 1 Orang |
| 2. Pejabat Dinas Perhubungan | = 1 Orang |
| 3. Pejabat Dinas Pekerjaan Umum | = 1 Orang |
| 4. Dosen Bagian Hukum Pidana Fakultas Hukum
Universitas Lampung | = 1 Orang + |
| Jumlah | = 4 Orang |

³⁶Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, UI Press, Jakarta, 2008, hlm. 141

³⁷*Ibid.*

D. Prosedur Pengumpulan dan Pengolahan Data

1. Prosedur pengumpulan data

Pengumpulan data dilakukan dengan prosedur sebagai berikut:

a. Studi Lapangan (*Field Research*)

Dilakukan dengan kegiatan wawancara kepada responden. Wawancara adalah metode pengumpulan data yang mengkehendaki komunikasi secara langsung antara pewawancara dan informan di Polresta Bandar Lampung. Wawancara ini ditujukan secara langsung kepada responden dengan menggunakan daftar pertanyaan yang telah di persiapkan terlebih dahulu dan wawancara dilakukan secara terstruktur. Wawancara terstruktur adalah menyiapkan daftar pertanyaan terlebihdahulu sebelum mewawancarai responden.

b. Studi Pustaka (*Library Research*)

Dengan mempelajari, mencatat, mengutip dari berbagai literatur atau buku-buku kepustakaan yang berkaitan dengan permasalahan yang diteliti, peraturan perundang-undangan serta bahan lainnya yang berkaitan dengan skripsi ini.

2. Prosedur Pengolahan Data

Proses pengolahan data dilakukan untuk mempermudah analisis data yang telah diperoleh sesuai dengan permasalahan yang diteliti. Adapun pengolahan data yang di maksud adalah sebagai berikut:

a. Identifikasi Data (*Editing*)

Kegiatan untuk mengetahui kelengkapan data yang selanjutnya data tersebut akan dipilih menyesuaikan dengan permasalahan yang akan di teliti.

b. Klasifikasi Data (*Classification*)

Merupakan kegiatan penempatan data menurut kelompok-kelompok yang telah ditetapkan dalam rangka untuk memperoleh data yang benar-benar diperlukan dan dirasa akurat untuk dilakukan analisis lebih lanjut.

c. Sistematisasi Data (*Systematizing*)

Merupakan suatu kegiatan penyusunan dan penempatan data yang saling berhubungan dan menjadi suatu kesatuan, sehingga mempermudah dalam interpretasi data.

E. Analisis Data

Analisis pada skripsi ini dilakukan secara kualitatif yaitu dengan cara mendeskripsikan atau menggambarkan serta menguraikan data, baik data primer maupun sekunder yang diperoleh pada penelitian ini, yang kemudian diambil kesimpulan secara deduktif, cara melihat suatu permasalahan secara umum sampai dengan pada hal-hal yang bersifat khusus untuk mencapai preskripsi atau maksud yang sebenarnya. Peter Mahmud Marzuki menjelaskan bahwa menganalisis bahan hukum yang diperoleh dalam menjawab permasalahan yang tepat dilakukan langkah:

1. Mengidentifikasi fakta hukum dan mengeliminir hal-hal yang tidak relevan untuk menetapkan isu hukum yang hendak dipecahkan;
2. Pengumpulan bahan-bahan hukum dan sekiranya dipandang mempunyai relevansi juga bahan-bahan non hukum;
3. Melakukan telaah atas isu hukum yang diajukan berdasarkan bahan-bahan yang telah dikumpulkan;
4. Menarik kesimpulan dalam bentuk argumentasi yang menjawab isu hukum; dan
5. Memberikan preskripsi berdasarkan argumentasi yang telah dibangun didalam kesimpulan.³⁸

Seperti langkah-langkah tersebut sebelumnya penulis telah mengidentifikasi fakta-fakta hukum dan telah menetapkan isu hukum yang akan dibahas. Selanjutnya penulis mengumpulkan bahan-bahan yang relefan dengan isu hukum yang akan dibahas. Bahan-bahan hukum tersebut kemudian digunakan penulis untuk menelaah isu hukum yang telah di rumuskan. Setelah melakukan telaah dan analisis, penulis akan menyimpulkan hasilnya dan memberikan preskripsi berdasarkan argumentasi yang dibangun dalam kesimpulan. Berdasarkan metode penelitian yang ada diatas, diharapkan dalam penulisan skripsi ini mampu memperoleh jawaban atas rumusan masalah, sehingga memperoleh hasil yang dipertanggung jawabkan kebenarannya secara ilmiah.

³⁸*Ibid.* hlm. 171

V. PENUTUP

A. Simpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan maka dapat disimpulkan sebagai berikut:

- 1) Pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sampai saat ini belum pernah diimplementasikan oleh pihak kepolisian, dikarenakan pencarian alat bukti yang kuat untuk memenuhi unsure di Pasal 273 Undang-Undang LLAJ tersebut sulit untuk didapatkan, hal itu dikarenakan banyaknya pihak-pihak yang terlibat di dalam proses penyelenggaraan jalan di Bandar Lampung.
- 2) Faktor-faktor penghambat penerapan pasal 273 Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Bandar Lampung terdiri dari faktor aparat penegak hukum, yaitu kurangnya upaya sosialisasi Undang-Undang Lalu Lintas dan angkutan Jalan, padahal Lalu Lintas dan angkutan Jalan adalah merupakan hal yang penting dalam meningkatkan mobilitas sosial masyarakat dimana seharusnya peraturan Perundang-undangan ini harus diketahui oleh seluruh masyarakat Indonesia khususnya pengguna jalan raya. Dari sisi Faktor masyarakat yaitu kurangnya

pengetahuan masyarakat mengenai perlindungan hukum terhadap korban kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan oleh jalan rusak. Faktor budaya, yaitu minimnya minat baca masyarakat untuk mencari tahu dan membaca peraturan perundang-undangan yang ada, sehingga mengakibatkan masyarakat tidak mengetahui hak-hak apa saja yang sebenarnya bias mereka dapatkan, dan kewajiban apa saja yang harus mereka laksanakan. faktor penegak hukumnya, yang terkesan mengenyampingkan Pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Padahal belum tentu dalam kejadian kecelakaan di jalan raya mutlak kesalahan atau kelalaian dari pengendara, harus dilakukan penyidikan lebih lanjut terhadap kecelakaan tersebut maka dengan itu terciptanya kepastian hukum dimasyarakat.

B. Saran

Saran dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Perlu adanya pengkajian lebih lanjut terhadap Pasal 273 Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan atau pemerintah dapat mengeluarkan peraturan pemerintah atau peraturan-peraturan terkait untuk mempertegas siapa sebenarnya pihak penyelenggara jalan yang dapat dimintakan pertanggungjawabannya jika ada kecelakaan yang terjadi dengan faktor penyebabnya adalah jalan yang rusak sehingga penerapan Pasal 273 Undang-Undang LLAJ ini dapat lebih efektif.
2. Perlu adanya sosialisasi Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kepada masyarakat khususnya pengendara para

pengguna jalan raya sehingga masyarakat dapat mengetahui dan memahami isi dari Undang-undang tersebut yang mana lalu lintas dan jalan raya adalah suatu hal yang sangat dekat dengan keseharian masyarakat.

3. Kepada aparat penegak hukum agar tetap dapat menerapkan pasal 273 Undang-Undang 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, agar terciptanya kepastian hukum didalam Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan juga untuk memenuhi rasa keadilan didalam hukum.
4. Seluruh masyarakat pengguna jalan raya khususnya dikota Bandar Lampung harus lebih aktif lagi untuk mencari tahu tentang peraturan-peraturan yang telah dikeluarkan oleh pemerintah, dikarenakan di dalam peraturan-peraturan tersebut mengatur tentang hak-hak yang dapat diperoleh masyarakat dan kewajiban yang harus masyarakat lakukan. Sehingga terciptanya kondisi masyarakat yang sadar dan taat akan hukum.

DAFTAR PUSTAKA

A. LITERATUR

- Alamsyah, Alik Ansyori. 2005. *Rekayasa Lalu Lintas* (Cetakan ke-2). Malang: UMM Press.
- Andrisman, Tri. 2009. *Asas-Asas dan Dasar Aturan Hukum Pidana Indonesia*. Bandar Lampung: Unila,
- Arief ,Barda Nawawi. 2001. *Masalah Penegakan Hukum dan Kebijakan Penanggulangan Kejahatan*. Bandung: PT. Citra Aditya Bakti
- , 2002. *Kebijakan Hukum Pidana*. Bandung: PT.Citra Aditya Bakti.
- Chazawi, Adami. 2011. *Pelajaran Hukum Pidana I*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Djajoeman, H.S. 1986. *Polisi dan Lalulintas* (Cetakan ke-2). Bandung : Refika Aditama.
- Fuadi, Munir. 2009. *Teori Negara Hukum Modern*. Bandung: Refika Aditama.
- Hadjon, Philipus M. Hadjon. 2008. *Pengantar Hukum Administrasi*. Yogyakarta: Gadjah mada University Press.
- Hamzah, Andi. 2005. *Kamus Hukum*. Bogor: Ghalia Indonesia.
- Hanifah Harsono. 2002. *Implementasi Kebijakan dan Politik*. Jakarta: Grafindo Jaya.
- HR, Ridwan. 2011. *Hukum Administrasi Negara*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Lamintang, P.A.F. 1996. *Dasar-Dasar Hukum Pidana Indonesia*. Bandung: PT. Citra Aditya Bakti.
- Markas Besar Kepolisian Negara Republik Indonesia Akademi Kepolisian. 2009. *Fungsi Teknis Lalu Lintas*. Semarang : Kompetensi Utama.

- Moeljatno. 1993. *Asas-Asas Hukum Pidana* (Cetakan ke-6). Jakarta: Rineka Cipta.
- , 2002. *Perbuatan Pidana dan Pertanggungjawaban Dalam Hukum Pidana*. Jakarta: Bina Aksara.
- Muhammad, Abdulkadir. 2004. *Hukum dan Penelitian Hukum*. Bandung: Citra Aditya Bakti.
- Muladi. 1995. *Kapita Selekta Sistem Peradilan Pidana*. Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Muttaqien, Raisul. 2010. *Teori Umum Tentang Hukum dan Negara*. Nusa Media:Bandung.
- Nurdin Usman. 2002. *Konteks Implementasi Berbasis Kurikulum*. Jakarta: Grafindo.
- Poerwadarminta. 1993. *Kamus Umum Bahasa Indonesia*. Jakarta:Balai Pustaka.
- Pusat Bahasa. 2008. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.
- Saleh, Roeslan, 1979, *Penjabaran Pancasila dan UUD 1945 Dalam Perundang-Undangan*, Jakarta: Bina Aksara.
- Setiawan, Guntur. 2004. *Implementasi Dalam Birokrasi Pembangunan*. Bandung: Remaja Rosdakarya offset.
- Dellyana Shant. 1988. *Konsep Penegakan Hukum*. Yogyakarta: Liberty.
- Soesantiyo. 1985. *Teknik Lalu Lintas I (Traffic Engineering)*. Surabaya: Institut Teknologi 10 November.
- Soekanto ,Soerjono. 2008. *Pengantar Penelitian Hukum*. Jakarta: UI Press.
- , 1983. *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*. Jakarta: Rajawali.
- , 2004. *Faktor-faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Tongat, 2009, *Dasar-Dasar Hukum Pidana Indonesia Dalam Perspektif Pembaharuan*, Bandung: UMM Press.
- Triyanto, 2013. *Negara Hukum dan HAM*. Yogyakarta: Ombak.
- Warpani, Swardjoki P. 2002. *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Bandung: ITB.

B. PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

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

Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan.

Peraturan Presiden Nomor 16 tahun 2018 tentang Pengadaan Barang atau Jasa Pemerintahan

Peraturan Pemerintah Nomor 34 tahun 2006 tentang Jalan

Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 13/PRT/M/2011 Tentang Tata Cara Pemeliharaan dan Pemilikan Jalan.

C. SUMBER LAIN

Adelaide, Kezia, skripsi, *Gambaran Faktor-Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Di Jalan Tol Purbaleunyi Tahun 2010-2011*, Depok: Universitas Indonesia.

Fajar, Muhammad Syaeful . *Analisis Kecelakaan LaluLintas Jalan Raya di Kota Semarang Menggunakan Metode K-Means Clustering*. <http://lib.unnes.ac.id/>, diakses pada tanggal 5 September 2018.

Tjahjani ,Joejoen. *Fungsi dan Kegunaan Mobil Barang Menurut UU No.22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas DAN Angkutan Jalan*. Jurnal Independent Vol. 4 No. 2.

Ramasari , Risti Dwi. 2015. *Efektivitas Pelaksanaan Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam Menekan Tingkat Kecelakaan Lalu Lintas*. Keadilan Progresif vol.6 No 2.

Fithry ,Abshoril. 2014. *Tinjauan Yuridis Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Terhadap Tingkat Kesadaran dan Kepatuhan Masyarakat Sumenep*. Jendela Hukum, vol.1 no.1.

Pietersz. 2010. *Karakteristik Surat Tilang dalam Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Jurnal Sasi Vol. 16 No. 3.

Helanto, Yogi. *Implementasi Peraturan Daerah Kota Bandar Lampung Nomor 5 Tahun 2011 tentang Retribusi Jasa Umum Pelayanan Persampahan*, <http://digilib.unila.ac.id> diakses pada tanggal 4 September 2018.

HukumProgresif : *Upaya Untuk Mewujudkan Ilmu Hukum Menjadi Sebenar Ilmu*, dalam www.legalitas.org , diakses pada tanggal 5 Juli 2018.

Polri. *Sosialisasi Undang-undang No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, dalam <http://www.polri.go.id> , di akses pada tanggal 3 Juli 2018.

<https://kbbi.kemendikbud.go.id> diakses pada tanggal 4 September 2018.

http://elarning.gunadarma.ac.id/docmodul/rekayasa_jalan_raya_2/bab8_ke_rusakan-kerusakan_permukaan_jalan_dan_pemeliharaannya.pdf. Diakses Senin, 3 Desember 2018.