

**COACHING CLINIC SAFETY RIDING SEBAGAI UPAYA NON PENAL
KESELAMATAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN
(Studi Pada Satlantas Polres Lampung Tengah)**

(Skripsi)

Oleh

**TEGAR BAGUS DERMAWAN
NPM 2152011065**



**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS LAMPUNG
BANDAR LAMPUNG
2025**

ABSTRAK

***COACHING CLINIC SAFETY RIDING* SEBAGAI UPAYA NON PENAL KESELAMATAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN (Studi Pada Satlantas Polres Lampung Tengah)**

**Oleh
TEGAR BAGUS DERMAWAN**

Keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan merupakan aspek krusial dalam kehidupan bermasyarakat karena berkaitan erat dengan perlindungan jiwa, harta benda, serta kelancaran mobilitas masyarakat. Untuk mengurangi angka kecelakaan dan meningkatkan kesadaran berlalu lintas, diperlukan langkah strategis yang efektif. Salah satu upaya yang dilakukan adalah melalui *Coaching Clinic Safety Riding* yang bertujuan memberikan pemahaman mendalam kepada masyarakat mengenai tata cara berkendara yang aman dan tertib, serta menanamkan sikap disiplin berlalu lintas sejak dini. Rumusan masalah dalam penelitian ini mengetahui penerapan *Coaching Clinic Safety Riding* sebagai upaya non-penal keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan serta faktor-faktor yang mempengaruhi penerapan *Coaching Clinic Safety Riding* sebagai upaya non-penal keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan

Metode penelitian yang digunakan adalah pendekatan yuridis normatif dan yuridis empiris dengan teknik pengumpulan data melalui wawancara, observasi, serta studi dokumen terkait. Narasumber penelitian mencakup peserta *coaching clinic*, petugas Satlantas, Akademisi Bagian Hukum Pidana Fakultas Hukum Universitas Lampung, Dinas Perhubungan Kabupaten Lampung Tengah, serta masyarakat yang terlibat dalam program ini. Pengumpulan data dilakukan dengan studi pustaka dan studi lapangan. Analisis data dilakukan secara kualitatif. Hasil penelitian dan pembahasan menunjukkan bahwa penerapan *Coaching Clinic Safety Riding* di Satlantas Polres Lampung Tengah belum dilaksanakan secara rutin dan efektivitas pelaksanaannya belum memberikan hasil yang signifikan khususnya bagi masyarakat Lampung Tengah.

Penerapan *Coaching Clinic Safety Riding* di Satlantas Polres Lampung Tengah dalam pelaksanaannya dipengaruhi oleh faktor pendukung dan faktor penghambat. Adapun faktor pendukung penerapan *Coaching Clinic Safety Riding* yaitu faktor hukum sudah adanya aturan dalam pelaksanaan program, faktor penegak hukum yakni kolaborasi antar penegak hukum, faktor masyarakat yang diikutsertakan dalam program, faktor budaya masyarakat tertib berlalu lintas dan faktor sarana dan prasarana. Adapun faktor penghambat Penerapan *Coaching Clinic Safety Riding* di Satlantas Polres Lampung Tengah yakni faktor hukum belum adanya aturan tegas yang mengatur tentang keharusan melaksanakan program secara rutin dan penerapan sanksi belum efektif, faktor penegak hukum masih minimnya kolaborasi antar penegak hukum di Lampung Tengah, faktor masyarakat yang pasif dalam pelaksanaan program, faktor budaya masyarakat yang kurang berminat terhadap edukasi program dan faktor sarana dan prasarana di Satlantas Polres Lampung Tengah yang kurang memadai.

Saran dalam penelitian ini adalah aparat penegak hukum diharapkan dapat melaksanakan *Coaching Clinic Safety Riding* secara berkelanjutan sebagai upaya non penal untuk meningkatkan keselamatan berlalu lintas sesuai amanat Pasal 203 Ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Konsistensi pelaksanaan program ini penting agar edukasi keselamatan berkendara menjadi budaya di masyarakat, bukan sekadar upaya sementara. Identifikasi faktor penghambat di Lampung Tengah juga perlu dilakukan untuk mengatasinya secara efektif. Meningkatkan kerja sama antara aparat penegak hukum dan masyarakat diharapkan dapat mengoptimalkan pelaksanaan program ini, sehingga tercipta lalu lintas yang tertib, aman, dan minim kecelakaan.

Kata Kunci: *Coaching Clinic Safety Riding*, Upaya Non Penal, Lalu Lintas

ABSTRACT

COACHING CLINIC SAFETY RIDING AS A NON-PENAL EFFORT FOR TRAFFIC AND ROAD TRANSPORTATION SAFETY (A Study at the Traffic Unit of Central Lampung Police)

**By
TEGAR BAGUS DERMAWAN**

Traffic and road transportation safety is a crucial aspect of social life as it is closely related to the protection of lives, property, and the smooth mobility of the community. To reduce the number of accidents and increase traffic awareness, effective strategic measures are required. One of the efforts undertaken is through the Coaching Clinic Safety Riding program, which aims to provide the community with a comprehensive understanding of safe and orderly driving practices, as well as to instill traffic discipline from an early stage. The problem formulation of this research is to determine the implementation of Coaching Clinic Safety Riding as a non-penal effort for traffic and road transportation safety and the factors that influence its implementation

The research method employed is a normative juridical and empirical juridical approach, with data collection techniques including interviews, observations, and document studies. Research informants include coaching clinic participants, traffic police officers, academics from the Criminal Law Department of the Faculty of Law at the University of Lampung, the Department of Transportation of Central Lampung Regency, and members of the community involved in the program. Data were collected through library research and field studies, and analyzed qualitatively. The findings indicate that the implementation of Coaching Clinic Safety Riding by the Central Lampung Police Traffic Unit has not been carried out regularly, and its effectiveness has not produced significant results, particularly for the Central Lampung community.

Tegar Bagus Dermawan

The implementation of Coaching Clinic Safety Riding at the Central Lampung Police Traffic Unit is influenced by supporting and inhibiting factors. Supporting factors include the existence of legal provisions governing the program, collaboration among law enforcement officers, community involvement, a culture of orderly traffic behavior, and the availability of facilities and infrastructure. Inhibiting factors include the absence of strict regulations requiring routine program implementation and ineffective sanction enforcement, limited collaboration among law enforcement officers in Central Lampung, passive community participation, low public interest in educational programs, and inadequate facilities and infrastructure at the Central Lampung Police Traffic Unit.

This study suggests that law enforcement officers are expected to implement Coaching Clinic Safety Riding in a sustainable manner as a non-penal effort to improve traffic safety, in line with Article 203 Paragraph (2) of Law Number 22 of 2009 concerning Road Traffic and Transportation. Consistency in program implementation is crucial so that road safety education becomes a community culture rather than a temporary effort. It is also necessary to identify and effectively address the inhibiting factors in Central Lampung. Strengthening cooperation between law enforcement officers and the community is expected to optimize the implementation of this program, thereby creating orderly, safe, and low-accident traffic conditions.

Keywords: Coaching Clinic Safety Riding, Non-Penal Effort, Traffic

**COACHING CLINIC SAFETY RIDING SEBAGAI UPAYA NON PENAL
KESELAMATAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN
(Studi Pada Satlantas Polres Lampung Tengah)**

Oleh

**TEGAR BAGUS DERMAWAN
NPM 2152011065**

Skripsi

**Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Mencapai Gelar
SARJANA HUKUM**

Pada

**Bagian Hukum Pidana
Fakultas Hukum Universitas Lampung**



**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS LAMPUNG
2025**

Judul Skripsi

**: COACHING CLINIC SAFETY RIDING
SEBAGAI UPAYA NON PENAL
KESELAMATAN LALU LINTAS DAN
ANGKUTAN JALAN (Studi Pada Satlantas
Polres Lampung Tengah)**

Nama Mahasiswa

: TEGAR BAGUS DERMAWAN

Nomor Pokok Mahasiswa

: 2152011065

Bagian

: Hukum Pidana

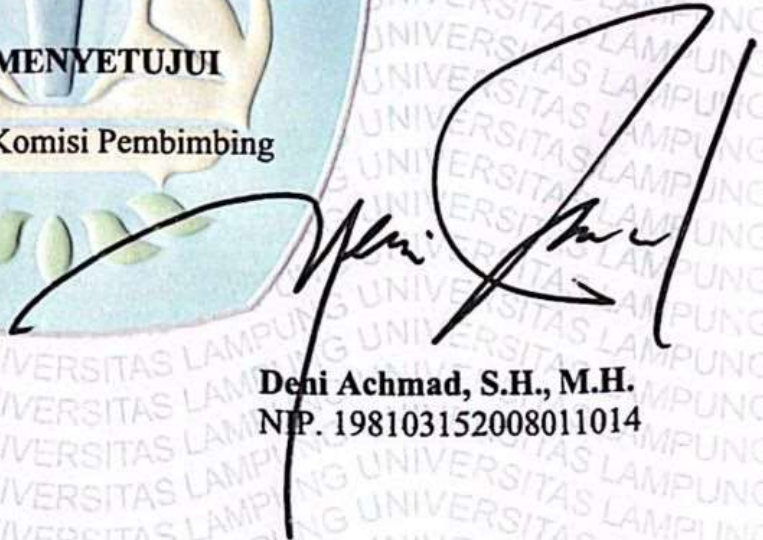
Fakultas

: Hukum



1. Komisi Pembimbing


Maya Shafira, S.H., M.H.
NIP. 197706012005012002


Deni Achmad, S.H., M.H.
NIP. 198103152008011014

2. Ketua Bagian Hukum Pidana


Maya Shafira, S.H., M.H.
NIP. 197706012005012002

MENGESAHKAN

1. Tim Penguji

Ketua : Maya Shafira, S.H., M.H.

Sekretaris : Deni Achmad, S.H., M.H.

Penguji Utama : Dr. Erna Dewi, S.H., M.H.

2. Dekan Fakultas Hukum

Dr. Muhammad Fakhri, S.H., M.S.
NIP. 196412181988031002

Tanggal Lulus Ujian Skripsi : 04 September 2025

LEMBAR PERNYATAAN

Nama : Tegar Bagus Dermawan
Nomor Pokok Mahasiswa : 2152011065
Bagian Fakultas : Hukum Pidana
Fakultas : Hukum

Dengan ini menyatakan dengan sebenarnya bahwa skripsi saya yang berjudul ***“Coaching Clinic Safety Riding Sebagai Upaya Non Penal Keselamatan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (Studi Pada Satlantas Polres Lampung Tengah)”*** adalah benar hasil karya bukan plagiat sebagaimana telah diatur dalam Pasal 27 Peraturan Akademik Universitas Lampung dengan Keputusan Rektor Nomor 3187/H26/DT/2010. Semua hasil tulisan yang tertuang dalam skripsi ini telah mengikuti kaidah penulisan karya ilmiah Universitas Lampung.

Bandar Lampung, 04 September 2025
Pembuat Pernyataan



UNMEL
ADAMX392109527

Tegar Bagus Dermawan
NPM. 2152011065



RIWAYAT HIDUP

Nama lengkap penulis adalah Tegar Bagus Dermawan, dilahirkan di Bandar Lampung, pada tanggal 19 November 2002. Penulis merupakan putra pertama dari pasangan Bapak Joko Purnomo, S.E. dan Ibu Sri Hariyani, S.Kep., Ners. Penulis menyelesaikan Pendidikan Taman Kanak-Kanak IKI PTPN VII Bekri pada Tahun 2008-2009, Sekolah Dasar Negeri 2 Sinar Banten pada tahun 2015, Sekolah Menengah Pertama Negeri 2 Bangun Rejo pada Tahun 2018, dan Sekolah Menengah Atas Negeri 1 Trimurjo pada Tahun 2021. Selanjutnya penulis berhasil diterima sebagai Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Lampung pada Tahun 2021 melalui jalur Seleksi Mandiri Masuk Perguruan Tinggi Negeri Wilayah Barat (SMMPTN-Barat). Semasa berkuliah di Fakultas Hukum, penulis telah mengikuti program pengabdian langsung kepada masyarakat melalui Kuliah Kerja Nyata (KKN) di Desa Kahuripan Dalam, Menggala Timur Kabupaten Tulang Bawang selama 40 hari pada Tahun 2024.

MOTTO

إِلَى اللَّهِ رِئَاؤُفُؤُصُ أَمَّ

“Dan aku menyerahkan urusanku kepada Allah”

(Q.S. Ghafir Ayat 44)

طَلَبُ الْعِلْمِ فَرِيضَةٌ عَلَى كُلِّ مُسْلِمٍ

“Menuntut ilmu itu wajib atas setiap muslim”

(HR. Ibnu Majah)

PERSEMBAHAN

Teruntuk Orangtuaku

Ibu Sri Hariyani, S.Kep., Ners. dan Ayah Joko Purnomo, S.E.

*Kupersembahkan karya sederhana ini kepada kalian sebagai bentuk terima kasih
karena senantiasa ikhlas mengiringi langkahku untuk mencapai cita-citaku*

Yang Terkasih Adikku Tercinta,

Karamia Cahaya Dermawan

*Terimakasih atas semangat, dukungan dan penghiburannya selama ini, semoga
kakakmu ini dapat menjadi teladan yang baik untukmu dalam meraih cita-cita*

Seluruh Sahabat Terbaikku Yang Selalu Ada Selama Perjuangan

Mendapatkan Gelar ini

Almamaterku tercinta Fakultas Hukum Universitas Lampung

SANWACANA

Alhamdulillahirabbil'alamin, segala puji Syukur selalu penulis panjatkan kepada Allah SWT atas limpahan berkah, Rahmat dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi yang berjudul “*Coaching Clinic Safety Riding* Sebagai Upaya Non Penal Keselamatan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (Studi Pada Satlantas Polres Lampung Tengah)” sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana di Fakultas Hukum Universitas Lampung.

Penulis menyadari dalam penulisan skripsi ini tidak terlepas dari bimbingan, bantuan, petunjuk, arahan, dan saran dari berbagai pihak secara langsung maupun secara tidak langsung. Pada kesempatan kali ini, penulis ingin menyampaikan rasa hormat dan terima kasih kepada :

1. Prof. Dr. Ir. Lusmeilia, D.E.A., I.P.M. selaku Rektor Universitas Lampung;
2. Bapak Dr. M. Fakhri, S.H., M.S. selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Lampung;
3. Ibu Maya Shafira, S.H., M.H. selaku Ketua Bagian Hukum Pidana Fakultas Hukum Universitas Lampung sekaligus Dosen Pembimbing satu atas kerendahan hati, kesabaran serta ketersediaan untuk meluangkan waktu guna memberikan bimbingan, saran dan arahan kepada penulis dalam penulisan skripsi ini
4. Bapak Muhammad Farid, S.H., M.H. selaku Sekretaris Bagian Hukum Pidana Fakultas Hukum Universitas Lampung;
5. Prof. Rudy, S.H., LL.M., LL.D. selaku Dosen Pembimbing Akademik yang telah memberikan bimbingan dan motivasi selama perkuliahan;

6. Bapak Deni Achmad, S.H., M.H. selaku Dosen Pembimbing dua atas kerendahan hati, kesabaran serta ketersediaan untuk meluangkan waktu disela-sela kesibukannya untuk bimbingan dan memberikan arahan kepada penulis dalam penulisan skripsi ini;
7. Ibu Dr. Erna Dewi, S.H., M.H. selaku Dosen Pembahas satu yang telah memberikan nasehat, kritikan, masukan, dan saran dalam penulisan skripsi ini sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini hingga akhir;
8. Ibu Emilia Susanti, S.H., M.H. selaku Dosen Pembahas dua yang telah memberikan nasehat, kritikan, masukan, dan saran yang tentunya sangat membantu dalam penulisan skripsi ini;
9. Seluruh Dosen Fakultas Hukum Universitas Lampung yang telah meluangkan waktu untuk memberikan ilmu pengetahuan, bimbingan dan pengalaman kepada penulis;
10. Narasumber dalam penulisan skripsi ini: Bapak Iptu Wahyu Dwi Kristanto, S.H., M.H. selaku Kasat Lantas Polres Lampung Tengah, Ibu Yulinda Safitri, S.E.,M.M, selaku Kasubbag Umum dan Kepegawaian Dinas Perhubungan Kabupaten Lampung Tengah, Bapak Refi Meidiantama S.H., M.H., selaku Dosen Bagian Hukum Pidana Fakultas Hukum Universitas Lampung, Bapak Rowi Yause, selaku Penggiat Komunitas Mobil Panther Lampung Tengah yang telah bersedia meluangkan waktu untuk menjadi Narasumber dalam penelitian ini;
11. Teristimewa untuk kedua orang tuaku tercinta Ibu Sri Hariyani, S.Kep.,Ners. dan Ayah Joko Purnomo, S.E., Terima kasih yang telah menjadi motivasi dan penyemangat penulis, selalu memberikan doa dan dukungan baik secara moril maupun materiil secara ikhlas demi pendidikan anaknya agar dapat menuntut ilmu setinggi-tingginya. Teruntuk Ibu dan Ayah, sehat selalu dan hiduplah lebih lama lagi agar selalu ada disetiap perjalanan dan pencapaian penulis;
12. Terima kasih kepada Adikku tersayang, Karamia Cahaya Dermawan, terima kasih sudah selalu menyertai penulis dalam menempuh pendidikan selama ini. Terima kasih sudah selalu memberikan semangat, dukungan dan selalu memberikan penghiburan dalam menyusun skripsi. Semoga kakakmu ini bisa menjadi teladan yang baik untukmu dalam meraih cita-citamu kelak;

13. Teruntuk abangku, Adhi Wirawan, S.H., M.H., terimakasih atas bimbingan dan arahan sampai dimana penulis dapat menyelesaikan penelitian dan gelar ini;
14. Teruntuk teman-teman seperjuanganku di Fakultas Hukum Universitas Lampung, Ajeng Nur Annisa, S.H., Hanan Rusdi Majid, Muhammad Anshori, Muhammad Iqbal Hidayat, dan Muhammad Syarifullah, terima kasih sudah selalu ada untuk menjadi tempat berbagi cerita. Terima kasih telah memberikan dukungan, semangat, bantuan dan penghiburan kepada penulis selama proses penulisan skripsi ini;
15. Seluruh teman-teman seperjuangan Fakultas Hukum Universitas Lampung Angkatan Tahun 2021, terima kasih atas kesempatan berharga yang telah diberikan dan juga semangatnya selama ini;
16. Semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu yang telah membantu dalam penyelesaian skripsi ini, terima kasih atas segala bantuan dan dukungannya.

Akhir kata, penulis mengharapkan skripsi ini dapat berguna dan bermanfaat bagi kita semua khususnya bagi penulis dalam mengembangkan dan mengamalkan ilmu pengetahuan. Semoga Allah SWT selalu memberikan berkah dan rahmat-Nya kepada semua pihak yang telah memberikan bantuannya kepada penulis.

Bandar Lampung, 04 September 2025

Penulis,

Tegar Bagus Dermawan

DAFTAR ISI

	Halaman
I. PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Permasalahan dan Ruang Lingkup	5
C. Tujuan Penelitian dan Kegunaan	6
D. Kerangka Teoritis dan Konseptual	7
E. Sistematika Penulisan	10
II. TINJAUAN PUSTAKA	
A. Tinjauan Umum Tindak Pidana Lalu Lintas	12
B. Keselamatan Berkendara (<i>Safety Riding</i>)	15
C. Program Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (PNKLLAJ)	18
D. Upaya Penanggulangan Kejahatan	20
E. Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum	24
III. METODE PENELITIAN	
A. Pendekatan Masalah	30
B. Sumber dan Jenis Data	30
C. Penentuan Narasumber	32
D. Prosedur Pengumpulan dan Pengolahan Data	33
E. Analisis Data	33
IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	
A. Penerapan <i>Coaching Clinic Safety Riding</i> Sebagai Upaya Non Penal Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	34
B. Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penerapan <i>Coaching Clinic Safety Riding</i> Sebagai Upaya Non Penal Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	53

V. PENUTUP

A. Simpulan.....	71
B. Saran.....	72

DAFTAR PUSTAKA

I. PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Lalu lintas dan angkutan jalan memiliki peranan penting dalam mendukung pembangunan serta integrasi nasional, sejalan dengan upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Secara harafiah, istilah lalu lintas dapat diartikan sebagai gerak (bolak-balik) manusia atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan sarana jalan umum. Namun, dinamika lalu lintas ini tidak lepas dari tantangan, salah satunya adalah meningkatnya risiko kecelakaan.¹

Kecelakaan lalu lintas adalah peristiwa yang terjadi di jalan raya yang melibatkan kendaraan bermotor dan/atau pejalan kaki, yang mengakibatkan kerugian materi maupun non-materi seperti kerusakan kendaraan, luka-luka, atau bahkan kematian. Faktor penyebab kecelakaan memiliki hubungan yang saling berkaitan dan saling mempengaruhi.² Peningkatan jumlah populasi tidak selamanya memberikan dampak positif bagi perkembangan umat manusia tetapi juga dapat menyebabkan berbagai masalah sosial, ekonomi dan lingkungan.

Berdasarkan data jumlah kecelakaan dan korban kendaraan bermotor berdasar tingkat kecelakaan kementerian perhubungan terbaru tahun 2022, jumlah kecelakaan lalu lintas 137.851 dengan rincian meninggal dunia 27.531 orang, luka

¹ Antony Muhammad Fadli, dkk, Implementasi Undang-Undang 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Studi Penertiban Lalu Lintas di Wilayah Hukum Kepolisian Kota Deli Serdang, *Jurnal Riset Ilmu Hukum*, Vol.1, No.4, 2024, hlm 30.

² Rhaptyalyani Herno, dkk, *Keselamatan Lalu Lintas* (Jawa Tengah: Eureka Media Aksara, 2024), hlm.86.

berat 13.230, luka ringan 13.230 orang dan kerugian yang dialami Rp. 279.919.³ Adapun di Kabupaten Lampung Tengah, catatan kecelakaan lalu lintas yang bersumber dari data laporan Satlantas Polres Lampung Tengah menunjukkan adanya kasus kecelakaan sejak lima tahun terakhir yaitu tahun 2019-2023. Data ini mencatat berbagai insiden kecelakaan yang terjadi di wilayah tersebut. Berikut data kecelakaan lalu lintas di kabupaten Lampung Tengah:

Tabel 1. Data Kecelakaan Lalu Lintas Dari Tahun 2019-2023

Tahun	Jumlah Laka	Korban Manusia			Kerugian Materiil
		MD	LB	LR	
2019	391	127	313	192	Rp 1.928.300.000
2020	303	113	205	148	Rp 1.503.500.000
2021	214	103	161	111	Rp 1.751.400.000
2022	275	95	189	190	Rp 1.700.500.000
2023	260	119	172	172	Rp 2.626.730.000

Sumber: Data Kecelakaan Polres Lampung Tengah, 2024.

Berdasarkan tabel di atas yang menunjukkan data kecelakaan lalu lintas dari tahun 2019 hingga 2023, terlihat bahwa jumlah kecelakaan dan korban manusia mengalami fluktuasi. Pada Tahun 2019, jumlah kecelakaan mencapai 391 kasus dengan korban meninggal dunia (MD) sebanyak 127 orang dan kerugian materiil sebesar Rp 1.928.300.000. Namun, pada Tahun 2023, meskipun jumlah kecelakaan menurun menjadi 260 kasus, korban meninggal dunia meningkat menjadi 119 orang dan kerugian materiil melonjak drastis menjadi Rp 2.626.730.000. Hal ini menunjukkan bahwa meskipun jumlah kecelakaan berkurang, dampak finansial dan jumlah korban tetap signifikan.

Pemerintah melalui Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengamanatkan bahwa untuk menciptakan keselamatan lalu lintas perlu disusun program pencegahan kecelakaan lalu lintas yang dalam pelaksanaannya memerlukan partisipasi para pemangku kepentingan, pemberdayaan masyarakat, penegakan hukum dan kemitraan global. Salah satu

³ <https://portaldata.kemenhub.go.id/content/dataset/10029> (diakses tanggal 24 Juli 2024 pukul 00.57 WIB).

program yang telah diamanatkan oleh Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 203 yaitu:

- 1) Pemerintah bertanggung jawab atas terjaminnya Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- 2) Untuk menjamin Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ditetapkan rencana umum nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, meliputi:
 - a. Penyusunan program nasional kegiatan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
 - b. Penyediaan dan pemeliharaan fasilitas dan perlengkapan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
 - c. Pengkajian masalah Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
 - d. Manajemen Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Safety Riding merupakan dasar pelatihan berkendara dengan memperhatikan keselamatan bagi pengemudi dan penumpang. Penerapan *Safety Riding* sangat penting dalam menciptakan budaya berkendara yang baik. Realita nya permasalahan lalu lintas masih saja sering terjadi, mulai dari pengendara motor tidak menggunakan helm, tidak membawa surat kelengkapan, menerobos lampu merah dan kelalaian yang mengakibatkan kematian. Berikut beberapa pengaturannya dalam Undang- Undang No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yaitu:⁴

Pasal 291 Ayat (1) dan (2) menentukan :

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

Pasal 288 Ayat (1) menentukan :

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang tidak dilengkapi dengan Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor atau Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor yang ditetapkan oleh Kepolisian Negara Republik

⁴ Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (5) huruf a dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

Pasal 287 Ayat (1) menentukan :

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang melanggar aturan perintah atau larangan yang dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf a atau Marka Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf b dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

Pasal 311 Ayat (4) dan (5) menentukan :

- 4) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan korban luka berat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (4), pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun atau denda paling banyak Rp20.000.000,00 (dua puluh juta rupiah).
- 5) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (4) mengakibatkan orang lain meninggal dunia, pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 12 (dua belas) tahun atau denda paling banyak Rp24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah).

Khususnya di wilayah hukum Polres Lampung Tengah (Lamteng), terdapat berbagai upaya yang dilakukan untuk meningkatkan kesadaran dan keterampilan berkendara yang aman di kalangan pengendara motor. Salah satu upaya tersebut adalah melalui kegiatan *Coaching Clinic Safety Riding* yang diadakan pada tanggal 2 Maret 2024, program ini tidak hanya fokus pada aspek teknis berkendara, tetapi juga menekankan pentingnya sikap mental dan kesiapan psikologis pengendara. Selain itu, pengendara diajarkan untuk selalu sadar akan risiko yang ada dan bagaimana mengelola stress serta emosi saat berkendara, yang dapat mempengaruhi keputusan mereka di jalan.

Program ini juga mendorong interaksi positif antar pengendara, sehingga tercipta budaya saling peduli dan menghormati di antara pengguna jalan. Secara

keseluruhan, Program ini membantu menciptakan komunitas pengendara agar lebih bertanggungjawab dan terampil, yang pada akhirnya jalan raya menjadi tempat yang lebih aman bagi semua pengguna.⁵

Safety Riding merupakan aspek krusial dalam berlalu lintas yang telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Secara khusus, Pasal 203 Ayat (2) undang-undang tersebut menyatakan bahwa "dalam rangka meningkatkan keselamatan berlalu lintas, setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor diwajibkan untuk melakukan *Safety Riding*." Meskipun regulasi ini telah berlaku sejak tahun 2009, implementasinya di berbagai daerah masih belum optimal, termasuk di wilayah Polres Lampung Tengah. Fakta bahwa Polres Lampung Tengah baru sekali mengadakan *Coaching Clinic Safety Riding* menunjukkan adanya kesenjangan antara regulasi yang telah ditetapkan dengan pelaksanaannya di lapangan. Hal ini menjadi perhatian serius mengingat *Coaching Clinic Safety Riding* memiliki peran vital dalam upaya mengurangi dan meminimalisir angka kecelakaan.

Berdasarkan latar belakang di atas, *Coaching Clinic Safety Riding* yang diadakan di Polres Lampung Tengah merupakan langkah strategis dalam upaya mengurangi angka kecelakaan lalu lintas serta meningkatkan kepatuhan masyarakat terhadap peraturan lalu lintas yang telah ditetapkan. Sehingga penulis tertarik untuk mengkaji dalam bentuk skripsi dengan judul **"Coaching Clinic Safety Riding Sebagai Upaya Non Penal Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan."**

B. Permasalahan dan Ruang Lingkup

1. Permasalahan

Berdasarkan latar belakang di atas, maka yang menjadi rumusan masalah dalam penelitian ini yaitu:

⁵<https://Lampung.Tribunnews.Com/2024/03/02/S.>"TribunLampung,2024,<https://lampung.tribunnews.com/2024/03/02/satlantas-polres-lamteng-polda-lampung-gelar-coaching-clinic-safetyriding>. (diakses tanggal 24 Juli 2024, Pukul 01.20 WIB).

- a) Bagaimanakah penerapan *Coaching Clinic Safety Riding* sebagai upaya non-penal keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan?
- b) Apa sajakah faktor-faktor yang mempengaruhi penerapan *Coaching Clinic Safety Riding* sebagai upaya non-penal keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan?

2. Ruang Lingkup Penelitian

Ruang lingkup dalam penelitian skripsi ini adalah hukum pidana formil terkait penegakan hukum dalam hal pelanggaran. Ruang Lingkup penelitian ini berfokus pada ruang lingkup ilmu, substansi, dan wilayah. Ruang lingkup keilmuan berkaitan dengan hukum pidana formil dan penegakan hukum yang mengatur tentang tindak pidana terhadap pelanggaran lalu lintas. Secara substansi mengenai upaya non-penal *Coaching Clinic Safety Riding* (keselamatan berkendara). Ruang lingkup wilayah penelitian yaitu wilayah Polres Lampung Tengah dan ruang lingkup waktu yaitu Tahun 2024-2025.

C. Tujuan Penelitian dan Kegunaan

1. Tujuan Penelitian

Berdasarkan latar belakang di atas, maka yang menjadi tujuan dari penelitian ini adalah:

- a) Untuk mengetahui penerapan *Coaching Clinic Safety Riding* sebagai upaya non-penal keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan.
- b) Untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi penerapan *Coaching Clinic Safety Riding* sebagai upaya non-penal keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan.

2. Kegunaan Penelitian

Kegunaan dari skripsi ini dapat dilihat dari dua aspek yaitu kegunaan teoritis dan kegunaan praktis, sebagai berikut:

a) Kegunaan Teoritis

Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat menambah wawasan dan ilmu pengetahuan mengenai *Coaching Clinic Safety Riding* yang

diselenggarakan oleh Satlantas Polres Lampung tengah dalam upaya meningkatkan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan di Lampung Tengah.

b) Kegunaan Praktis

Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat, pencerahan, pengetahuan, acuan atau informasi kepada anggota Kepolisian untuk segera melakukan program *Coaching Clinic Safety Riding* sebagai salah satu upaya untuk menurunkan angka kecelakaan lalu lintas.

D. Kerangka Teoritis dan Konseptual

1. Kerangka Teoritis

Teori mempunyai kedudukan yang sangat penting dalam pengembangan ilmu karena teori dapat memberikan suatu kemanfaatan, baik bagi pengembangan ilmu pengetahuan maupun untuk hal-hal yang bersifat praktis.⁶

a. Upaya Penanggulangan Kejahatan Secara Non Penal

Upaya non-penal merupakan pendekatan dalam penanggulangan kejahatan yang tidak mengandalkan hukum pidana sebagai instrumen utamanya. Pendekatan ini menekankan pada pencegahan kejahatan melalui berbagai kebijakan sosial yang bertujuan mengatasi faktor-faktor penyebab terjadinya tindak pidana. Barda Nawawi menyatakan, bahwa upaya rasional untuk mengendalikan atau menanggulangi kejahatan tidak hanya menggunakan sarana penal, tetapi juga sarana non-penal. Hal ini mencakup berbagai tindakan preventif yang berfokus pada perbaikan kondisi sosial masyarakat. Pendekatan non-penal berperan penting dalam menciptakan lingkungan yang kondusif untuk mencegah terjadinya kejahatan.⁷

Pendekatan non-penal melibatkan berbagai strategi, seperti pendidikan moral dan agama, peningkatan kesejahteraan anak dan remaja, serta

⁶ Salim HS, *Perkembangan Teori dalam Ilmu Hukum* (Jakarta: Rajawali Pers, 2010), hlm 10.

⁷ *Ibid*, hlm 70-71.

pengembangan tanggung jawab sosial warga masyarakat. Barda Nawawi menekankan pentingnya penyantunan dan pendidikan sosial dalam rangka pengembangan tanggung jawab sosial warga masyarakat. Selain itu, penggarapan kesehatan jiwa masyarakat melalui pendidikan moral dan agama juga dianggap sebagai langkah preventif yang efektif.

Langkah ini bertujuan untuk menciptakan rasa aman di masyarakat dan mencegah peluang terjadinya kejahatan. Dengan adanya pengawasan yang konsisten, diharapkan potensi pelanggaran hukum dapat ditekan secara signifikan. Oleh karena itu, kolaborasi antara masyarakat dan aparat keamanan menjadi kunci dalam implementasi pendekatan non-penal. Tujuan utama dari upaya non-penal adalah memperbaiki kondisi-kondisi sosial tertentu yang secara tidak langsung memiliki pengaruh preventif terhadap kejahatan. Pendekatan non-penal tidak hanya berfokus pada pencegahan kejahatan, tetapi juga pada peningkatan kualitas hidup masyarakat secara keseluruhan.

Implementasi teori non-penal memerlukan kerjasama antara berbagai pihak, termasuk pemerintah, aparat penegak hukum, dan masyarakat. Upaya penanggulangan kejahatan yang efektif harus dilakukan secara terpadu dengan melibatkan berbagai sektor. Pendekatan integral antara penal dan non-penal diperlukan untuk mencapai hasil yang optimal dalam penanggulangan kejahatan. Sarana non-penal berperan dalam mencegah terjadinya kejahatan, sementara sarana penal digunakan sebagai upaya represif setelah kejahatan terjadi. Dengan kombinasi kedua pendekatan ini, diharapkan tingkat kejahatan dapat ditekan dan ketertiban sosial dapat terwujud.⁸

⁸ *Ibid*, hlm 72.

b. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum

Penegakan hukum menurut Soerjono Soekanto dipengaruhi oleh lima faktor, yaitu:⁹

- 1) Faktor hukumnya sendiri. Dalam hal ini yang di maksud adalah Undang- undang dalam arti materil, yaitu peraturan tertulis yang berlaku umum dan dibuat oleh penguasa pusat maupun daerah yang sah.
- 2) Faktor penegak, yakni pihak–pihak yang membentuk maupun menerapkan hukum.
- 3) Faktor sarana atau fasilitas yang mendukung penegakan hukum. Sarana atau fasilitas tersebut antara lain tenaga manusia yang berpendidikan dan terampil, organisasi yang baik, peralatan memadai, keuangan yang cukup, dan seterusnya.
- 4) Faktor masyarakat, yakni lingkungan dimana hukum tersebut berlaku atau diterapkan. Penegakan hukum berasal dari masyarakat dan bertujuan untuk mencapai kedamaian didalam masyarakat.
- 5) Faktor kebudayaan, yakni hasil karya, cipta, dan rasanya yang di dasarkan pada karsa manusia didalam pergaulan hidup.

2. Konseptual

Kerangka konseptual merupakan kerangka yang menggambarkan hubungan antara konsep-konsep khusus yang merupakan kumpulan dari arti yang berkaitan dengan istilah yang diteliti. Agar tidak menjadi kesalahpahaman pada pokok permasalahan maka di bawah ini penulis memberikan beberapa konsep yang dapat dijadikan pegangan dalam memahami tulisan ini.¹⁰

Berdasarkan judul akan diuraikan berbagai istilah sebagai berikut:

- a. *Coaching Clinic* adalah suatu program pelatihan yang dirancang untuk meningkatkan keterampilan dan pengetahuan individu atau kelompok dalam bidang tertentu.¹¹

⁹ Soerjono Soekanto, *B. yang Mempengaruhi Penegakan Hukum* (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2007) hlm 5.

¹⁰ Sudarto, *Hukum dan Hukum Pidana Kerja Sosial dalam Pembaharuan Hukum Pidana Indonesia*, (Jakarta: Tongat Kencana, 2001), hlm 20.

¹¹ AA Permadi, “*Coaching Clinic: Pengertian dan Manfaatnya*”, *Jurnal Pendidikan*

- b. *Safety Riding* adalah perilaku mengemudi aman yang bisa membantu untuk menghindari terjadinya kecelakaan lalu lintas.¹²
- c. Upaya Non-Penal merupakan pendekatan yang menekankan pada pencegahan kejahatan melalui berbagai kebijakan sosial yang bertujuan mengatasi faktor-faktor penyebab terjadinya tindak pidana.¹³
- d. Program Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah inisiatif pemerintah Indonesia yang bertujuan untuk meningkatkan keselamatan di jalan raya, mengurangi angka kecelakaan, serta meningkatkan kesadaran masyarakat tentang pentingnya keselamatan lalu lintas. Program ini mencakup berbagai aspek, termasuk pendidikan, penegakan hukum, dan pengembangan infrastruktur yang aman.¹⁴
- e. Satuan Lalu Lintas merupakan salah satu unit di dalam kepolisian yang memiliki tugas dan fungsi khusus dalam mengatur, mengawasi, dan menegakkan disiplin lalu lintas di jalan raya.¹⁵

E. Sistematika Penulisan

Skripsi ini disusun dalam lima bab untuk memudahkan pemahaman terhadap isinya. Sistematika penulisan skripsi ini adalah sebagai berikut:

I. PENDAHULUAN

Isi dari bab ini yaitu mengenai pendahuluan penyusunan skripsi terdiri atas Latar Belakang, Permasalahan dan Ruang Lingkup, Tujuan dan Kegunaan Penelitian, Kerangka Teori dan Konseptual, serta Sistematika Penulisan.

II. TINJAUAN PUSTAKA

Isi bab ini yaitu tinjauan pustaka dari berbagai konsep kajian yang berhubungan dengan penyusunan skripsi. Bab ini terdiri atas kajian tentang pelanggaran lalu lintas, dan Implementasi *Coaching Clinic Safety Riding*.

Olahraga, Vol.1 No.2, 2022, hlm 45-50.

¹² Abdillah, Fikri, "Hubungan Antara Umur, Tingkat Pendidikan, Pengetahuan, Sikap Terhadap Praktik *Safety Riding Awareness* Pada Pengendara Ojek Sepeda Motor Di Kecamatan Banyumanik", *Jurnal Kesehatan Masyarakat*, Vol.2 No.1, 2013, hlm 1-10.

¹³ Barda Nawawi, *Bunga Rampai Kebijakan Hukum Pidana*, (Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2011), hlm 66.

¹⁴ Agus A, "Evaluasi Program Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Indonesia, *Jurnal Transfortasi dan Infrastruktur*, Vol 7 No. 2, 2020, hlm 89-102.

¹⁵ Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia.

III. METODE PENELITIAN

Isi bab ini yaitu mengenai metode yang digunakan dalam penelitian, terdiri dari Pendekatan masalah, Sumber Data, Penentuan Narasumber, Prosedur Pengumpulan dan Pengolahan Data, serta Analisis Data.

IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Isi dari bab ini yaitu mengenai deskripsi dan analisis Implementasi dan faktor- faktor pendukung mengenai *Coaching Clinic Safety Riding* Sebagai Program Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Studi Kasus Satlantas Polres Lampung Tengah.

V. PENUTUP

Isi dari bab ini yaitu mengenai kesimpulan umum yang didasarkan pada hasil analisis dan pembahasan penelitian serta berbagai saran sesuai dengan permasalahan yang ditujukan kepada pihak-pihak yang terkait dengan penelitian demi perbaikan kinerja penegak huku

.

II. TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Umum Tindak Pidana Lalu Lintas

Tindak pidana lalu lintas merupakan salah satu pelanggaran yang dilakukan bertentangan dengan perundang-undangan yang mengatur mengenai lalu lintas.. Ketentuan mengenai tindak pidana lalu lintas tidak secara khusus diatur dalam KUHP akan tetapi diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang mengatur hal-hal tindak pidana lalu lintas jalan terdapat sebanyak 44 Pasal, yang diatur dalam Bab XX yaitu, ketentuan tersebut terdapat mulai dari Pasal 273 hingga Pasal 317 UU LLAJ. Menurut pendapat Hobbs yang dikutip dari bukunya Suprpto T.M. dan Mudjiono kecelakaan lalu lintas merupakan kejadian yang sulit diprediksi kapan dan dimana terjadinya yang mengakibatkan tidak hanya trauma, cedera, ataupun kecacatan tetapi juga kematian karena kasus kecelakaan lalu lintas sulit diminimalisir dan cenderung meningkat seiring pertambahan jalan dan banyaknya pergerakan dari kendaraan.¹⁶

1. Karakteristik Kecelakaan Lalu Lintas

Kecelakaan lalu lintas sering terjadi dalam kehidupan masyarakat, karena kurangnya kesadaran hukum dan pengawasan dari orang tua sehingga anak ada diperbolehkan mengendarai kendaraan bermotor sebelum memiliki SIM.¹⁷ Kecelakaan lalu lintas mempunyai karakteristik menurut jumlah kendaraan yang terlibat, yang dapat dikategorikan sebagai berikut:

¹⁶ Suprpto T.M. dan Wadjiono, *Perencanaan dan Teknik Lalu Lintas* (Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 1995), hlm 5.

¹⁷ Preliyanto Puji Utomo, dkk, “*Application Of Act No.22 Of 2009 As A Traffic Accidents Management In The Blora*”, *Jurnal Daulat Hukum*, Vol.2 No.3, Juni 2020, hlm.106

- a) Kecelakaan Tunggal: Suatu kecelakaan yang hanya melibatkan satu kendaraan bermotor dan sama sekali tidak melibatkan pengguna jalan lain. Contohnya seperti kendaraan tergelincir, terguling akibat pecah ban.
- b) Kecelakaan Ganda : Suatu kecelakaan lalu lintas yang melibatkan lebih dari satu kendaraan bermotor atau dengan pengguna jalan lain mengalami kecelakaan di waktu dan tempat yang bersamaan.¹⁸

2. Faktor-Faktor Terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas

Pada Undang–Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan memiliki pengaturan sendiri yang tercantum pada Bab XIV terdapat 16 Pasal yang dimulai dari Pasal 226 sampai Pasal 240.

Adapun beberapa faktor penyebab kecelakaan lalu lintas diantaranya yaitu:

- a) Faktor manusia
Faktor manusia adalah salah satu faktor yang paling dominan dalam kecelakaan lalu lintas. Faktor psikologis adalah pengetahuan, mental, sikap dan keterampilan. Faktor fisiologis diantaranya: penglihatan, pendengaran, sentuhan, penciuman, kelelahan, sistem saraf.¹⁹
- b) Faktor Kendaraan
Faktor kendaraan yang dapat mengakibatkan kecelakaan diantaranya: Kecelakaan lalu lintas dikarenakan oleh perlengkapan kendaraan misalnya, rem tidak dapat digunakan dengan baik, alat kemudi tidak bekerja dengan baik, ban atau roda dalam kondisi sudah tidak layak digunakan, tidak ada kaca spion, syarat lampu penerangan tidak terpenuhi.
- c) Faktor Sarana Prasarana
Sarana prasarana disini yang dimaksud adalah meliputi jalan infrastruktur. Faktor jalan meliputi keadaan dan kondisi jalan yang rusak, berlubang, licin, gelap, tanpa marka/rambu, adanya tanjakan/tikungan tajam/turunan tajam. Faktor sarana prasarana itu meliputi semua alat pembantu yang menunjang keselamatan berkendara di jalan raya.
- d) Faktor Alam
Faktor alam juga merupakan salah satu faktor yang berpengaruh terhadap kecelakaan lalu lintas yang biasanya terjadi. Keadaan suatu medan yang sangat curam, berkelok- kelok, berbukit-bukit, dan terjal menjadi pendorong terjadinya kecelakaan lalu lintas, ketika seorang pengendara

¹⁸ *Ibid*, hlm 20.

¹⁹ Agio V Sangki, “*Tanggung jawab Pidana Pengemudi Kendaraan yang Mengakibatkan Kematian dalam Kecelakaan Lalu Lintas*”, *Jurnal Lex Crimen*, Vol.1 No.1, Januari-Maret 2012, hlm 36.

tidak berhati-hati.²⁰ Keadaan alam yang buruk cuaca hujan deras, asap, kabut yang dapat mempengaruhi jarak pandangan pengendara, serta kondisi lingkungan dapat menyebabkan kecelakaan bagi pengendara kendaraan bermotor seperti misalnya pada cuaca gelap.

Kelalaian pengemudi dalam mematuhi peraturan lalu lintas juga menjadi penyebab utama kecelakaan. Mengemudi ugal-ugalan, menerobos lampu merah, atau berkendara dalam keadaan mabuk meningkatkan risiko kecelakaan. Pasal 105 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 mewajibkan pengemudi berkendara dengan wajar dan penuh konsentrasi. Selain itu, Pasal 283 mengatur sanksi bagi pengemudi yang melakukan aktivitas yang mengganggu konsentrasi. Oleh karena itu, disiplin dan kesadaran berlalu lintas sangat penting untuk mengurangi kecelakaan.²¹

Pemerintah juga berperan dalam meningkatkan keselamatan berkendara melalui perbaikan infrastruktur dan kebijakan yang tepat. Pasal 24 UU Lalu Lintas mengamanatkan pemerintah untuk memastikan jalan laik fungsi dan segera memperbaiki jalan rusak. Penyediaan rambu, marka, serta penerangan jalan yang memadai juga penting untuk mencegah kecelakaan. Sinergi antara pengemudi, pemerintah, dan penegak hukum, keselamatan lalu lintas dapat terwujud.

Faktor-faktor eksternal seperti kondisi jalan dan lingkungan turut berkontribusi terhadap keselamatan berlalu lintas. Jalan yang rusak, kurangnya penerangan, serta cuaca buruk dapat meningkatkan risiko kecelakaan. Pengemudi yang menghadapi kondisi tersebut harus tetap waspada dan menyesuaikan kecepatan serta cara berkendara mereka. Faktor-faktor ini menunjukkan kompleksitas dalam menjaga keselamatan di jalan raya dan pentingnya perhatian terhadap berbagai aspek yang mempengaruhi situasi lalu lintas.

²⁰ Yessy F, dan Edy Priyatno, “Karakteristik Kecelakaan dan Audit Keselamatan Jalan Pada Ruas Ahmad Yani Surabaya”, *Jurnal Rekayasa Sipil*, Vol.4 No.1, 2017, hlm 87.

²¹ *Ibid*. Penerapan teknologi modern

B. Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*)

1. Pengertian Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*)

Keselamatan berkendara (*Safety Riding*) merupakan suatu program untuk menekan angka kecelakaan lalu lintas.²² Selain itu *Safety Riding* adalah perilaku mengemudi aman yang bisa membantu untuk menghindari terjadinya kecelakaan lalu lintas.²³

2. Perilaku Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*)

Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bagian keempat tentang Tata Cara Berlalu Lintas serta penjelasan yang tercantum dalam Buku Petunjuk Tata Cara Bersepeda Motor di Indonesia oleh Ditjen Perhubungan Darat.²⁴ Adapun kriteria penerapan perilaku keselamatan berkendara adalah sebagai berikut :

- a. Pemeriksaan Kendaraan
Kondisi fisik motor perlu diperiksa sebelum memulai perjalanan sehingga dapat diketahui layak atau tidaknya sepeda motor untuk dikendarai.
- b. Mematuhi Rambu dan Lalu Lintas
Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyatakan bahwa setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mematuhi ketentuan jalan yang dapat berupa lambang, huruf, angka, kalimat dan berpaduan dimana berfungsi sebagai peringatan.
- c. Pengendalian Kecepatan
Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan telah tercantum bahwa seorang pengemudi harus memperlambat kendaraannya sesuai dengan Rambu Lalu Lintas. Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013, batas kecepatan paling tinggi untuk kawasan perkotaan adalah 50 km/jam dan batas kecepatan paling tinggi untuk kawasan pemukiman adakah 30 km/jam.
- d. Membawa Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK)
Tata Cara Berlalu Lintas menyatakan bahwa pada saat diadakan pemeriksaan kendaraan di jalan, setiap orang wajib menunjukkan surat-surat kelengkapan berkendara yang meliputi STNK, SIM, bukti lulus uji

²² Muryatma dan Nova Mega, “Hubungan Antara Faktor Keselamatan Berkendara Dengan Perilaku Keselamatan Berkendara”, *Jurnal PROMKES*, Vol.5 No.2, 2017, hlm 155-166.

²³ Abdillahdan Fikri, “Hubungan Antara Umur, Tingkat Pendidikan, Pengetahuan, Sikap Terhadap Praktik *Safety Riding Awareness* Pada Pengendara Ojek Sepeda Motor Di Kecamatan Banyumanik”, *Jurnal Kesehatan Masyarakat*, Vol.2 No.1, 2013, hlm 1-10.

²⁴ Departemen Perhubungan Darat, *Buku Petunjuk Tata Cara Bersepeda Motor Di Indonesia* (Jakarta: Departemen Perhubungan Republik Indonesia, 2008), hlm 77.

berkala, dan tanda bukti lain yang sah (surat tanda bukti penyitaan pengganti STNK).

e. Penggunaan APD

Setiap orang yang mengemudi sepeda motor dan penumpang wajib mengenakan helm yang memenuhi Standar Nasional Indonesia, memakai sepatu, sarung tangan dan penggunaan kendaraan yang standar.

f. Berkendara tidak berlawanan arah

Pengguna kendaraan wajib untuk berperilaku tertib dan mencegah hal-hal yang dapat membahayakan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan lainnya.

g. Menjaga jarak aman saat berkendara

Departemen Perhubungan Darat menyatakan bahwa perlindungan terbaik adalah menjaga jarak dengan pengguna jalan lainnya. Jika seseorang melakukan kesalahan, jarak yang aman memberikan waktu untuk beraksi dan melihat peluang kemana anda akan menghindar.

3. Faktor-faktor yang Berhubungan Dengan Perilaku *Safety Riding*

Berdasarkan beberapa penelitian yang telah dilakukan sebelumnya, diperoleh beberapa faktor yang berhubungan dengan perilaku keselamatan berkendara sebagai berikut:

a) Faktor Predisposisi

Faktor predisposisi (*predisposing factors*) adalah faktor-faktor yang membuat seseorang lebih rentan atau lebih mungkin mengalami suatu kondisi atau penyakit tertentu. Bersifat genetik, lingkungan, atau perilaku.²⁵ Menurut Teori Green terdapat beberapa faktor predisposisi yang berhubungan dengan perilaku:

1) Usia

Faktor usia menjadi salah satu faktor yang tidak bisa dipisahkan dari munculnya kecelakaan.²⁶ Menempatkan diri mereka pada situasi berbahaya misalnya dengan mengendarai motor dengan kecepatan tinggi, menerobos lampu merah, tidak menggunakan alat keselamatan berupa helm dan sarung tangan.²⁷

²⁵ Jhon Doe, "The Study of Predisposing Factors", *Journal of Medical Research*, Vol.10, No.2, 2020, hlm 123.

²⁶ Lady Rizqandini dan Trenggonowati, "Efek Usia, Pengalaman Berkendara, Dan Tingkat Kecelakaan Terhadap Driver Behavior Pengendara Sepeda Motor", *Jurnal Teknologi*, Vol.12 No.1, 2020, hlm 7-64.

²⁷ Sertyowati Dina Lusiana, Ade Rahmat Firdaus, dan Nur Rohmah Rohmah, "Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Pada Siswa Sekolah Menengah Atas Di Kota Samarinda", *The Indonesian Journal of Occupational Safety and Health*, Vol.7 No.3, 2018, hlm 329-338.

2) Jenis Kelamin

Jenis kelamin merupakan salah satu faktor yang dapat mengarahkan pada risiko kecelakaan dalam berkendara baik di negara maju maupun berkembang. Perbedaan jenis kelamin dapat memberikan perbedaan dalam perilaku berkendara.

3) Pengetahuan

Pengetahuan *safety riding* merupakan bekal yang harus dimiliki sebelum mengendarai kendaraan yang menekankan pada penguasaan kemampuan, keterampilan pengendalian, mental dan pengalaman.²⁸

4) Sikap

Faktor yang mempengaruhi pembentukan sikap yaitu pengalaman pribadi, pengaruh orang lain yang dianggap penting, pengaruh kebudayaan, media massa, lembaga pendidikan dan lembaga agama, pengaruh faktor emosional. Selain itu, lingkungan sosial dan perkembangan teknologi juga berperan dalam membentuk serta mengubah sikap seseorang seiring waktu.

5) Pengalaman

Pengalaman dalam berkendara mengarahkan pada sejauh mana tingkat kemampuan pengendara di dalam kendaraannya baik ketika dalam kondisi yang biasa maupun dalam kondisi tiba-tiba yang membutuhkan respon secara cepat.²⁹

6) Persepsi

Para pengemudi memiliki persepsi risiko terhadap kecelakaan pada saat berkendara, sehingga mereka berani mengambil keputusan yang dalam berkendara.³⁰ Persepsi yang benar memungkinkan pengemudi beradaptasi dengan berbagai kondisi lingkungan jalan.

²⁸ Wahyuuningsih, Indri, dan Syahra Ramdana, “*Pengetahuan Dan Perilaku Safety Riding Siswa SMA*”, *Holistik Jurnal Kesehatan*, Vol.14 No.4, 2018, hlm 14.

²⁹ Lady Rizqandini, Trenggonowati, “*Efek Usia, Pengalaman Berkendara, Dan Tingkat Kecelakaan Terhadap Driver Behavior Pengendara Sepeda Motor*”, *Jurnal Teknologi* Vol.12 No.1, 2020, hlm 57-64.

³⁰ Iskandar Febian, Melda Yenni, dan Novi Berliana, “*Determinant of Safety Riding Behavior of Motorcycle Riders Determinan Perilaku Safety Riding Pengendara Sepeda Motor*”, *CORE JOURNAL Community Research of Epidemiology*, Vol.2 No.1, 2021, hlm 35-44.

C. Program Nasional Keselamatan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (PNKLLAJ)

Keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan merupakan salah satu isu krusial yang dihadapi oleh masyarakat dan pemerintah di Indonesia. Dengan meningkatnya jumlah kendaraan dan kepadatan lalu lintas, angka kecelakaan lalu lintas terus mengalami peningkatan, yang berdampak pada keselamatan jiwa dan kerugian material. Dalam konteks ini, Program Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (PNKLLAJ) diimplementasikan sebagai langkah strategis untuk menanggulangi masalah tersebut.

Program ini berlandaskan pada Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang mengatur berbagai aspek berkaitan dengan keselamatan dan kenyamanan pengguna jalan. Selain itu, terdapat Peraturan Pemerintah No. 43 Tahun 1993 yang memberikan kerangka hukum untuk pelaksanaan program-program keselamatan lalu lintas. Kedua regulasi ini menegaskan komitmen pemerintah dalam menciptakan lingkungan lalu lintas yang aman dan tertib.³¹ Bunyi aturannya yaitu:

1. Tujuan dan Strategi PNKLLAJ

Program ini memiliki dua tujuan utama:

- a) mengurangi angka kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan korban jiwa dan cedera
- b) meningkatkan kesadaran masyarakat akan pentingnya keselamatan berlalu lintas.³²

Untuk mencapai tujuan tersebut, PNKLLAJ menerapkan tiga strategi utama:

a. Edukasi dan Sosialisasi

Kampanye edukasi dan sosialisasi keselamatan lalu lintas dilakukan melalui berbagai media, sekolah, dan komunitas. Tujuannya adalah menumbuhkan pemahaman dan kesadaran masyarakat tentang perilaku aman di jalan.

³¹ Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

³² Dwi Prasetyanto, *Buku Saku Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan* (Bandung:Itenas, 2020), hlm 30.

- b. Peningkatan Infrastruktur
Pemerintah berinvestasi dalam meningkatkan kualitas infrastruktur jalan, termasuk pemasangan rambu-rambu lalu lintas, pelebaran jalan, dan penyediaan fasilitas bagi pejalan kaki. Hal ini bertujuan untuk mengurangi risiko kecelakaan akibat kondisi jalan yang buruk.
- c. Penegakan Hukum
Upaya penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas diperkuat, termasuk penindakan terhadap pengendara yang melanggar peraturan. Tindakan tegas ini diharapkan dapat meningkatkan disiplin dan kepatuhan masyarakat dalam berlalu lintas.

2. Kebijakan dan Regulasi Pendukung

Untuk mendukung implementasi PNKLLAJ, pemerintah telah mengeluarkan beberapa kebijakan dan peraturan terkait, antara lain:³³

- a. Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- b. Peraturan Pemerintah No. 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan.
- c. Peraturan Menteri Perhubungan No. 13 Tahun 2014 tentang Rambu Lalu Lintas.
- d. Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2012 tentang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor.
- e. Peraturan Pemerintah No. 44 Tahun 1993 tentang Jalan.
- f. Peraturan Menteri Perhubungan No. 12 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas.

3. Implementasi dan Tantangan

- a. Dalam pelaksanaannya, PNKLLAJ menghadapi beberapa tantangan, antara lain:
Koordinasi dan Sinergi Antar Instansi yang baik antar berbagai aparat penegak hukum terkait diperlukan untuk menjamin konsistensi dan efektivitas program. Namun, seringkali terjadi perbedaan prioritas dan kepentingan di antara pemangku kepentingan.
- b. Keterbatasan Anggaran
Implementasi program yang komprehensif membutuhkan anggaran yang signifikan, terutama untuk meningkatkan infrastruktur dan fasilitas keselamatan. Alokasi anggaran yang terbatas dapat menghambat pelaksanaan program.³⁴
- c. Perubahan Perilaku Masyarakat
Mengubah perilaku masyarakat, seperti kepatuhan terhadap peraturan lalu lintas, merupakan tantangan besar. Upaya edukasi dan sosialisasi yang berkelanjutan diperlukan untuk menanamkan budaya keselamatan di

³³ *Ibid*, hlm 23.

³⁴ <https://baketrans.kemenhub.go.id/berita/evaluasi-implementasi-keselamatan-lalu-lintas-jalan-kepala-baketrans-gaungkan-aspek-keselamatan-di-masyarakat> (diakses tanggal 20 September 2024, Pukul 20.00 WIB).

kalangan masyarakat.

d. Penegakan Hukum yang Konsisten

Menjaga konsistensi penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas juga menjadi tantangan tersendiri. Apabila penegakan hukum tidak dilakukan secara tegas dan adil, upaya untuk meningkatkan disiplin masyarakat dapat terhambat.

D. Upaya Penanggulangan Kejahatan

1. Upaya Penal

Upaya penal merupakan pendekatan dalam hukum pidana yang menitikberatkan pada penggunaan sanksi pidana sebagai instrumen utama dalam menanggulangi kejahatan. Teori ini berangkat dari konsep bahwa hukum pidana memiliki fungsi represif dan preventif dalam menciptakan ketertiban sosial. Dalam perspektif hukum, penal *policy* atau kebijakan penal mencakup perumusan peraturan pidana (formulasi), penerapan hukum pidana oleh aparat penegak hukum (aplikasi), serta pelaksanaan sanksi pidana di lembaga pemasyarakatan (eksekusi).

Barda Nawawi menekankan bahwa hukum pidana harus dikembangkan secara rasional dan proporsional sesuai dengan perkembangan masyarakat.³⁵ Oleh karena itu, kebijakan penal tidak hanya menekankan pada pemberian hukuman, tetapi juga memperhatikan aspek keadilan dan perlindungan terhadap hak asasi manusia. Dengan kata lain, kebijakan hukum pidana harus mampu menyeimbangkan antara kepastian hukum (*legal certainty*), kemanfaatan (*utility*), dan keadilan (*justice*).

Upaya penal mencakup beberapa konsep utama seperti *retributive justice*, *deterrence*, dan *rehabilitation*. *Retributive justice* berfokus pada prinsip pembalasan yang setimpal dengan perbuatan pidana yang dilakukan pelaku. Sementara itu, konsep *deterrence* bertujuan memberikan efek jera baik bagi pelaku (*special deterrence*) maupun masyarakat luas (*general deterrence*) agar tidak melakukan tindak pidana. Upaya penal diimplementasikan melalui sistem perundang-undangan yang mencakup Kitab Undang-Undang Hukum Pidana

³⁵ *Op.cit*, Barda Nawawi, hlm 68-69.

(KUHP) dan berbagai regulasi pendukung lainnya. KUHP sebagai *codification of criminal law* memiliki peran utama dalam menentukan perbuatan apa yang dikategorikan sebagai tindak pidana serta sanksi yang dapat dikenakan.

2. Upaya Non-Penal

Upaya non-penal merupakan pendekatan dalam kebijakan hukum pidana yang berfokus pada pencegahan kejahatan tanpa menggunakan instrumen hukum pidana atau sanksi pidana.³⁶ Pendekatan ini bertujuan untuk mengatasi faktor-faktor sosial, ekonomi, dan budaya yang menjadi penyebab utama timbulnya kejahatan di masyarakat. Kebijakan non-penal mencakup berbagai usaha preventif yang dilakukan sebelum terjadinya tindak pidana. Kebijakan ini lebih menitikberatkan pada perbaikan kondisi sosial agar masyarakat tidak terdorong untuk melakukan kejahatan.

Strategi non-penal dianggap sebagai langkah awal dalam sistem pencegahan kejahatan yang lebih komprehensif dan berkelanjutan.³⁷ Salah satu bentuk kebijakan non-penal adalah melalui pendidikan dan pembinaan moral yang berorientasi pada peningkatan kesadaran hukum masyarakat. Pendidikan hukum sejak usia dini dapat membentuk pemahaman bahwa kejahatan memiliki konsekuensi negatif bagi individu maupun lingkungan sosial.

Pendidikan moral dan agama berperan dalam membentuk karakter seseorang agar memiliki nilai-nilai etika yang kuat dalam kehidupan bermasyarakat. Pendidikan adalah faktor penting dalam kebijakan kriminal yang bertujuan untuk membangun kesadaran kolektif terhadap hukum dan norma sosial. Dengan meningkatnya pemahaman dan kesadaran hukum, individu akan lebih cenderung menghindari perilaku yang melanggar norma hukum dan sosial.³⁸

³⁶ *Op.cit*, Barda Nawawi, hlm 68-69.

³⁷ *Ibid*, hlm 70.

³⁸ *Ibid*, hlm 72.

Kebijakan sosial dalam teori non-penal juga mencakup peningkatan kesejahteraan ekonomi sebagai upaya untuk mengurangi faktor-faktor yang mendorong seseorang melakukan tindak pidana. Faktor ekonomi sering kali menjadi penyebab utama seseorang melakukan kejahatan, terutama dalam kasus pencurian, penipuan, dan kejahatan ekonomi lainnya. Oleh karena itu, pemerintah perlu meningkatkan akses masyarakat terhadap lapangan pekerjaan, pemberian bantuan sosial, serta program pemberdayaan ekonomi untuk kelompok rentan. Dengan adanya peningkatan kesejahteraan, diharapkan angka kejahatan dapat ditekan karena masyarakat memiliki pilihan ekonomi yang lebih baik dan stabil.

Kebijakan kesejahteraan sosial memiliki peran besar dalam pencegahan kejahatan secara jangka panjang.³⁹ Selain faktor ekonomi, lingkungan sosial juga menjadi bagian penting dalam kebijakan non-penal, terutama dalam upaya menciptakan lingkungan yang kondusif dan bebas dari kejahatan. Keberadaan komunitas yang solid dan memiliki kontrol sosial yang baik dapat mencegah terjadinya tindakan kriminal melalui pengawasan kolektif.

Program pembangunan masyarakat yang berfokus pada peningkatan interaksi sosial dapat menciptakan rasa kebersamaan dan tanggung jawab bersama dalam menjaga ketertiban. Upaya ini dapat diwujudkan melalui kegiatan sosial, pemberdayaan pemuda, serta pembentukan kelompok keamanan berbasis komunitas. Dengan memperkuat jaringan sosial, masyarakat dapat lebih aktif dalam mencegah tindakan kriminal serta memberikan perlindungan bagi anggota komunitasnya.

Peningkatan efektivitas pelayanan publik dan akses terhadap keadilan juga merupakan bagian dari kebijakan non-penal yang penting. Birokrasi yang transparan dan sistem administrasi yang efisien dapat mengurangi potensi korupsi dan penyalahgunaan wewenang oleh pejabat negara. Selain itu, akses yang lebih mudah terhadap layanan hukum seperti bantuan hukum gratis bagi masyarakat kurang mampu dapat mengurangi tindakan main hakim sendiri yang berpotensi

³⁹ *Op.cit.*

menimbulkan konflik sosial. Sistem peradilan yang adil dan transparan dapat meningkatkan kepercayaan masyarakat terhadap hukum dan mencegah mereka mencari solusi di luar jalur hukum. Dengan demikian, peningkatan akses terhadap keadilan dapat menjadi salah satu strategi dalam kebijakan non-penal untuk menciptakan stabilitas sosial.

Pendekatan non-penal juga menitikberatkan pada peran media massa dalam membentuk persepsi masyarakat terhadap hukum dan norma sosial. Penyebaran informasi yang akurat dan edukatif mengenai dampak dari tindakan kriminal dapat meningkatkan kesadaran masyarakat untuk lebih berhati-hati dalam bertindak. Media memiliki kekuatan dalam membentuk opini publik yang dapat mendukung kebijakan pencegahan kejahatan, misalnya dengan menyoroti pentingnya kesadaran hukum dan kepatuhan terhadap aturan yang berlaku.

Kampanye sosial yang dilakukan melalui televisi, internet, dan media cetak dapat menjadi alat efektif dalam menyebarkan pesan-pesan moral dan hukum kepada masyarakat luas. Dengan demikian, pemanfaatan media dalam strategi non-penal dapat berperan sebagai sarana edukasi dan pencegahan kejahatan secara luas.⁴⁰ Pemerintah harus bekerja sama dengan organisasi masyarakat sipil, akademisi, dan pelaku usaha dalam menciptakan kebijakan yang lebih inklusif dan berbasis pada kebutuhan riil masyarakat.

Sinergi antara berbagai pihak ini akan memastikan bahwa strategi pencegahan kejahatan dapat berjalan secara efektif dan tepat sasaran. Dengan pendekatan yang terintegrasi, kebijakan non-penal dapat menjadi strategi utama dalam menciptakan lingkungan yang lebih aman dan bebas dari tindak kriminal. Selain itu, penting untuk melibatkan masyarakat dalam proses pengambilan keputusan terkait kebijakan keamanan dan keadilan. Melalui forum diskusi, lokakarya, dan konsultasi publik, masyarakat dapat menyuarakan pendapat dan berkontribusi dalam merancang solusi yang lebih efektif.

⁴⁰ *Ibid.*

E. Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum

Penegakan hukum menurut pendapat Yoseph Goldstein, yaitu salah satu upaya penanggulangan tindak pidana, yakni pertama "*total enforcement*" (penegakan hukum sepenuhnya/total), khususnya penegakan hukum pidana substansif (*substansif law of crime*). Penegakan hukum secara total inipun memiliki keterbatasan, sebab aparat penegak hukum dibatasi secara ketat oleh hukum acara pidana yang antara lain meliputi aturan-aturan penangkapan, penahanan, penggeledahan, penyitaan dan pemeriksaan pendahuluan serta hal lainnya.

Adapun ruang lingkup yang dibatasi ini disebut "*area of no enforcement*" (area dimana penegakan hukum pidana tidak dapat dilakukan sepenuhnya). Penegakan hukum kedua, yaitu "*full enforcement*" (penegakan hukum secara penuh) dalam ruang lingkup dimana penegak hukum diharapkan menegakkan hukum secara maksimal. Hal ini dianggap "*not a realistic expectation*", sebab adanya keterbatasan-keterbatasan dalam bentuk waktu, personil, alat-alat investigasi, dana dan kesemuanya mengakibatkan keharusan dilakukan "*discretion*" dan yang "*actual enforcement*".⁴¹ Apabila seseorang mempunyai kedudukan dan melaksanakan kewajiban sesuai dengan kedudukannya maka ia telah menjalankan suatu peran.

Berkaitan dengan penegakan hukum, peranan yang ideal dan peranan yang seharusnya adalah memang peranan yang dikehendaki dan diharapkan oleh hukum dan ditetapkan oleh Undang-Undang. Sedangkan peran yang dianggap diri sendiri dan peranan yang sebenarnya telah dilakukan adalah peran yang mempertimbangkan antara kehendak hukum yang tertulis dengan kenyataan-kenyataan, dalam hal ini kehendak hukum harus menentukan dengan kenyataan yang ada.⁴²

⁴¹ Emilia Susanti dan Eko Rahardjo, *Hukum dan Kriminologi* (Bandar Lampung: Anugrah Utama Raharja, 2018), hlm 158-159.

⁴² Deni Achmad, *Peranan Mahasiswa Fakultas Hukum Sebagai Pelaksana Bantuan Hukum (Legal AID) Kepada Masyarakat, Jurnal Ilmu Hukum Fiat Justitia*, Vol.9 No.1, hlm 22.

Penegakan hukum menurut Soerjono Soekanto dipengaruhi oleh lima faktor, yaitu:⁴³

1. Faktor Hukum

Masalah-masalah yang terjadi atau gangguan terhadap penegakan hukum yang berasal dari undang-undang mungkin disebabkan karena:

- a. Tidak diikutinya asas-asas berlakunya undang-undang.
- b. Belum adanya peraturan pelaksanaan yang sangat dibutuhkan untuk menerapkan undang-undang.
- c. Ketidak jelasan arti kata-kata di dalam undang-undang yang mengakibatkan kesimpangsiuran di dalam penafsiran serta penerapannya.

2. Faktor Penegak Hukum

Masyarakat memiliki kecenderungan yang kuat untuk menginterpretasikan undang-undang menurut aparat atau petugas kepolisian, artinya undang-undang disamakan dengan polisi atau perilaku pejabat yang sebenarnya. Penegakan Hukum khususnya secara penal yang dilakukan oleh lembaga kepolisian diawali dengan penyelidikan dan penyidikan terhadap suatu perbuatan yang diduga sebagai pelanggaran hukum pidana.

Lembaga kepolisian dalam hal ini adalah penyidik mempunyai kewenangan yang sangat luas untuk melakukan tindakan- tindakan dalam rangka penyidikan, tindakan-tindakan tersebut sangat bersinggungan dengan HAM, keadaan inilah yang menjadikan gamang (ragu- ragu) bagi seorang polisi ketika akan mengambil suatu tindakan dalam rangka penegakan hukum, karena batas kewenangan dan pelanggaran HAM sangat tipis. Oleh karena itu, diperlukan pedoman yang jelas serta mekanisme pengawasan yang ketat agar penyidik dapat menjalankan tugasnya secara profesional tanpa melanggar hak asasi manusia.

Keadaan yang dilematis ini sangatlah wajar karena masalah kewenangan berkaitan dengan kekuasaan sebaliknya masalah batas kewenangan berkaitan dengan masalah hukum sedangkan hukum dan kewenangan ini suatu

⁴³ *Ibid*, hlm 29.

hal bersifat kontradiktif.⁴⁴ Dalam penerapannya keduanya memiliki peran yang krusial dan penentu keberhasilan kebijakan.

1. Faktor Sarana atau Fasilitas

Tanpa adanya sarana atau fasilitas tertentu, maka tidak mungkin penegakan hukum akan berlangsung dengan lancar. Sarana atau fasilitas tersebut, antara lain, mencakup tenaga manusia yang berpendidikan dan terampil, organisasi yang baik, peralatan yang memadai, keuangan yang cukup dan seterusnya. Jika tidak terpenuhi, mustahil penegakan hukum akan mencapai tujuannya.

Oleh karena itu, untuk masalah sarana atau fasilitas, sebaiknya dianuti jalan pikiran sebagai berikut:

- a. yang tidak ada-diadakan yang baru betul.
- b. yang rusak atau salah - diperbaiki atau dibetulkan.
- c. yang kurang - ditambah.
- d. yang macet - dilancarkan.
- e. yang mundur atau merosot - dimajukan atau ditingkatkan.

2. Faktor Masyarakat

Penegakan hukum berasal dari masyarakat dan bertujuan untuk mencapai kedamaian di dalam masyarakat. Oleh karena itu, dipandang dari sudut tertentu, maka masyarakat dapat mempengaruhi penegakan hukum tersebut." Apabila warga masyarakat sudah mengetahui hak dan kewajiban mereka, maka mereka juga akan mengetahui aktivitas-aktivitas penggunaan upaya-upaya hukum untuk melindungi, memenuhi dan mengembangkan kebutuhan-kebutuhan mereka dengan aturan yang ada.⁴⁵

Hal itu semua biasanya dinamakan kompetensi hukum yang tidak mungkin ada apabila warga masyarakat:

- a. Tidak mengetahui atau tidak menyadari, apabila hak-hak mereka dilanggar atau terganggu.

⁴⁴ Gunawan Jatmiko, "Analisis Terhadap Penegakan Hukum dan Perlindungan Hak Asasi Manusia Oleh Polisi", *Jurnal Hukum Pro Justitia*, Vol.24 No.2, April 2006, hlm 10.

⁴⁵ *Ibid.*

- b. Tidak mengetahui akan adanya upaya-upaya hukum untuk melindungi kepentingan-kepentingannya.
- c. Tidak berdaya untuk memanfaatkan upaya-upaya hukum karena faktor-faktor keuangan, psikis, sosial atau politik.
- d. Tidak mempunyai pengalaman menjadi anggota organisasi yang memperjuangkan kepentingan-kepentingannya.
- e. Mempunyai pengalaman-pengalaman kurang baik di dalam proses interaksi dengan pelbagai unsur kalangan hukum formal.

3. Faktor Kebudayaan

Kebudayaan hukum pada dasarnya mencakup nilai-nilai yang mendasari hukum yang berlaku, nilai-nilai/mana merupakan konsepsi-konsepsi abstrak mengenai apa yang dianggap baik (sehingga dianuti) dan apa yang dianggap buruk (sehingga dihindari). Menurut Purnadi Purbacaraka dan Soerjono Soekanto terdapat pasangan nilai yang berperan dalam hukum yaitu:

- a. Nilai ketertiban dan nilai ketentraman.
- b. Nilai jasmaniah/kebendaan dan nilai rohaniyah/keahlakan.
- c. Nilai kelanggengan/konservatisme dan nilai kebaruan/inovatisme.

Nilai ketertiban biasanya disebut dengan keterikatan atau disiplin, sedangkan nilai ketentraman merupakan suatu kebebasan. Secara psikologis keadaan tentram ada bila seorang tidak merasa khawatir, tidak merasa diancam dari luar dan tidak terjadi konflik bathiniah.⁴⁶ Hukum adat merupakan hukum kebiasaan yang berlaku di kalangan rakyat terbanyak. Di samping itu, berlaku pula hukum tertulis (perundang-undangan) yang timbul dari golongan tertentu dalam masyarakat yang mempunyai kekuasaan dan wewenang resmi.

Hukum perundang-undangan tersebut harus dapat mencerminkan nilai-nilai yang menjadi dasar dari hukum adat supaya hukum perundang-undangan dapat berlaku secara efektif. Pasangan nilai-nilai kebendaan dan keakhlakan juga merupakan pasangan nilai yang bersifat universal. Akan tetapi pada masyarakat timbul perbedaan-perbedaan karena berbagai macam pengaruh. Pengaruh dari kegiatan-kegiatan modernisasi di bidang materil, misalnya, tidak mustahil menempatkan nilai kebendaan pada posisi yang lebih tinggi daripada nilai

⁴⁶ *Op.cit.*

keakhlakan sehingga akan timbul suatu keadaan yang tidak serasi. Pasangan nilai konservatisme dan nilai inovatisme senantiasa berperan di dalam perkembangan hukum, oleh karena di satu pihak ada yang menyatakan bahwa hukum hanya mengikuti perubahan yang terjadi dan bertujuan untuk mempertahankan "*status quo*". Di lain pihak ada anggapan yang kuat pula, bahwa hukum juga dapat berfungsi sebagai sarana untuk mengadakan perubahan dan menciptakan hal-hal yang baru.

Keserasian antara kedua nilai tersebut akan menempatkan hukum pada kedudukan dan peranan yang semestinya, oleh karena "*law must be stable and yet it can not stand stil. Hence all thinking about law has struggled to reconcile the conflicting demands of the need of stability and of the need of change*" (hukum harus stabil, namun tidak bisa diam. Oleh karena itu semua pemikiran tentang hukum telah berjuang untuk mendamaikan tuntutan yang bertentangan akan kebutuhan stabilitas dan kebutuhan perubahan).⁴⁷

Pendekatan konservatif dalam hukum berperan dalam menjaga aturan yang telah terbukti mampu menciptakan ketertiban dan keadilan di masyarakat, sementara inovatisme mendorong munculnya gagasan baru agar hukum dapat menyesuaikan diri dengan perkembangan zaman. Jika kedua nilai ini berjalan seimbang, hukum tidak hanya mempertahankan prinsip-prinsip dasar yang sudah ada, tetapi juga tetap fleksibel dalam merespons dinamika sosial. Dengan demikian, hukum dapat berfungsi sebagai pegangan yang kuat sekaligus alat untuk membawa masyarakat menuju perubahan yang lebih baik.

Keselarasan antara keduanya juga memastikan bahwa hukum tidak menjadi penghambat kemajuan, tetapi justru menjadi fasilitator bagi perkembangan sosial dan ekonomi. Oleh karena itu, hukum yang adaptif namun tetap berlandaskan prinsip-prinsip fundamental akan lebih efektif dalam menciptakan keadilan yang berkelanjutan. Hukum yang responsif akan mengakomodasi kepentingan tanpa mengorbankan nilai dasar. Perannya bukan hanya mengikat, tetapi juga

⁴⁷ *Ibid.*

menciptakan tatanan yang berkeadilan. Keberlanjutannya terjamin jika ada partisipasi aktif masyarakat.⁴⁸ Partisipasi masyarakat dalam proses pembentukan, implementasi, dan evaluasi hukum menjadi kunci utama dalam menjaga relevansi serta efektivitasnya. Selain itu, hukum yang fleksibel terhadap perubahan sosial namun tetap pada prinsip keadilan akan mampu mengatasi berbagai tantangan di era modern, termasuk di bidang teknologi, ekonomi, dan lingkungan.

Hukum yang adaptif juga harus didukung oleh kebijakan yang transparan dan akuntabel agar dapat diterima oleh masyarakat luas. Regulasi yang jelas dan mudah dipahami akan mendorong kepatuhan serta mengurangi potensi penyalahgunaan kewenangan. Mekanisme evaluasi yang berkelanjutan juga penting untuk menyesuaikan regulasi dengan kebutuhan zaman. Dengan demikian, hukum tidak hanya menjadi alat kontrol, tetapi juga instrumen perubahan sosial yang berkeadilan dan berkelanjutan.

Konteks hukum yang adaptif, penting untuk memperhatikan aspek pendidikan hukum bagi masyarakat. Pendidikan hukum yang efektif dapat meningkatkan pemahaman masyarakat mengenai hak dan kewajiban mereka, serta fungsi hukum dalam kehidupan sehari-hari. Dengan pengetahuan yang memadai, masyarakat akan lebih proaktif dalam menegakkan hak-hak mereka dan berpartisipasi dalam proses hukum. Oleh karena itu, sinergi antara regulasi yang adaptif dan pendidikan hukum yang komprehensif akan menciptakan ekosistem hukum yang lebih responsif bagi masyarakat.

⁴⁸ *Op.cit.*

III. METODE PENELITIAN

A. Pendekatan Masalah

Pendekatan masalah yang digunakan dalam penelitian ini yaitu dengan cara pendekatan yuridis normatif dan pendekatan yuridis empiris.

1. Pendekatan yuridis normatif dalam konteks masalah ini bertujuan untuk memperoleh pemahaman mendalam mengenai subjek penelitian, termasuk gejala dan objek yang sedang diteliti, dengan dasar teoritis yang bersumber dari referensi kepustakaan dan literatur terkait permasalahan yang akan dibahas. Penelitian ini melibatkan penafsiran subjektif sebagai bagian dari pengembangan teori-teori dalam kerangka penemuan ilmiah.⁴⁹
2. Pendekatan yuridis empiris dilakukan dengan meneliti serta mengumpulkan data primer yang telah diperoleh secara langsung melalui observasi dan wawancara dengan responden atau narasumber di tempat objek penelitian yang berhubungan dengan permasalahan yang akan dibahas dalam penelitian ini.⁵⁰

B. Sumber dan Jenis Data

1. Sumber Data

Data dalam penelitian ini bersumber dari bahan studi kepustakaan dengan melakukan studi dokumen, arsip yang bersifat teoritis, konsep-konsep, doktrin dan asas-asas hukum yang berkaitan dengan pokok cara membaca, mengutip dan menelaah peraturan perundang-undangan yang berkenaan dengan permasalahan yang akan dibahas.

⁴⁹ Maya Shafira dkk, *Pengantar Hukum Penitensier dan Sistem Pemasyarakatan Indonesia* (Bandar Lampung, Aura Publishing, 2022), hlm 23.

⁵⁰ Bambang Sunggono, *Metode Penelitian Hukum* (Jakarta: Rajawali Pers, 2006), hlm 75.

2. Jenis Data

a. Data Primer

Data primer merujuk pada informasi yang dikumpulkan atau dibuat oleh peneliti untuk tujuan penelitian tertentu. Proses pengumpulan data primer melibatkan penggunaan metode penelitian seperti survei, observasi langsung atau wawancara di Satlantas Polres Lampung Tengah.

b. Data Sekunder

Informasi yang telah dikumpulkan oleh pihak lain untuk tujuan yang mungkin berbeda dengan tujuan penelitian yang sedang dilakukan. Data sekunder dapat berasal dari berbagai sumber, termasuk publikasi ilmiah, basis data, laporan pemerintah, atau sumber informasi online. Data sekunder dalam penelitian ini terdiri dari:

a) Bahan hukum primer

Bahan hukum primer adalah bahan hukum yang bersifat otoritas. Di mana dalam hal ini bahan hukum primer adalah terdiri dari peraturan perundang-undangan, catatan-catatan resmi, atau dalam pembuatan peraturan perundang-undangan. Dalam penelitian ini, Penulis menggunakan bahan hukum primer sebagai berikut:

1. Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana (KUHP).
2. Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Indonesia.
3. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

b) Bahan hukum sekunder

Bahan hukum sekunder yaitu bahan hukum yang mendukung dan memperkuat bahan hukum primer memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer yang ada sehingga dapat dilakukan analisa dan pemahaman yang lebih mendalam untuk hasil analisa hukum yang baik.

Dalam penelitian ini yang menjadi bahan hukum sekunder sebagai berikut:⁵¹

1. Peraturan Menteri Perhubungan No. 12 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas.
2. Peraturan Daerah Provinsi Lampung Nomor 11 Tahun 2016 tentang Analisis Dampak Lalu Lintas Di Jalan Provinsi Lampung.
3. Peraturan Daerah Lampung Tengah Nomor 6 Tahun 2020 tentang Penempatan Rambu Lalu Lintas, Marka Jalan, dan Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas.

c) Bahan Hukum Tersier

Bahan hukum tersier, yaitu bahan hukum yang merupakan pelengkap yang sifatnya memberikan petunjuk dan penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder. Bahan hukum tersier dapat dicontohkan seperti: Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), ensiklopedia, indeks kumulatif dan seterusnya.⁵²

C. Penentuan Narasumber

Narasumber adalah istilah yang merujuk kepada orang yang memberikan informasi yang berkaitan dengan pokok persoalan atau bahasan. Narasumber juga harus merupakan seseorang yang ahli pada bidang tertentu atau memiliki kedudukan penting dalam suatu lembaga sehingga informasi yang bersumber darinya merupakan informasi spesifik yang valid. Adapun narasumber pada penelitian ini antara lain:

- | | |
|---|--------------------|
| 1. Kasat Lantas Polres Lampung Tengah | = 1Orang |
| 2. Kasubbag Umum dan Kepegawaian Dishub Lamteng | = 1 Orang |
| 3. Penggiat Komunitas Mobil Lampung Tengah | = 1 Orang |
| 4. Dosen Bagian Hukum Pidana FH Universitas Lampung | <u>= 1 Orang +</u> |
| Jumlah | = 4 Orang |

⁵¹ Soerjono Soekanto, dan Sri Mamudi, *Penelitian Hukum Normative Suatu Tinjauan Singkat* (Jakarta: Raja Grafindo Persana, 2003) hlm 23.

⁵² *Ibid*, hlm 35.

D. Prosedur Pengumpulan dan Pengolahan Data

1. Proses Pengumpulan Data

Prosedur pengumpulan data dilakukan dengan teknik studi pustaka dan studi lapangan:

- a. Studi pustaka (*library research*), adalah pengumpulan data dengan menelaah dan mengutip dari bahan kepustakaan dan melakukan pengkajian peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan bahasan.
- b. Studi lapangan (*field research*), dilakukan sebagai usaha mengumpulkan data secara langsung di lapangan penelitian guna memperoleh data yang dibutuhkan. Studi lapangan dilaksanakan dengan wawancara (*interview*), yaitu mengajukan tanya jawab kepada responden penelitian dengan menggunakan pedoman wawancara yang telah dipersiapkan.

2. Pengolahan Data

- a. Seleksi Data. Data yang terkumpul kemudian diperiksa untuk mengetahui kelengkapan data, selanjutnya data dipilih sesuai dengan permasalahan yang diteliti.
- b. Klasifikasi Data. Penempatan data menurut kelompok-kelompok yang telah ditetapkan dalam rangka memperoleh data yang benar-benar diperlukan dan akurat untuk kepentingan penelitian.
- c. Sistematisasi Data. Penyusunan data secara sistematis sesuai dengan pokok permasalahan, sehingga memudahkan analisis data.

E. Analisis Data

Analisis data dalam penelitian ini dilakukan secara kualitatif, yaitu dengan cara dideskripsikan dalam bentuk penjelasan dan uraian kalimat yang mudah dibaca dan dimengerti untuk diinterpretasikan dan ditarik kesimpulan guna menjawab permasalahan penelitian. Penarikan kesimpulan dilakukan secara induktif, yaitu menarik kesimpulan berdasarkan hal-hal yang bersifat khusus lalu disimpulkan secara umum dan selanjutnya dari berbagai kesimpulan tersebut dapat diajukan saran.

V. PENUTUP

A. Simpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang dikemukakan pada bab sebelumnya, maka penulis memberikan kesimpulan sebagai hasil dari pembahasan tentang penerapan *Coaching Clinic Safety Riding* Studi pada Satlantas Polres Lampung Tengah yaitu:

1. Penerapan *Coaching Clinic Safety Riding* sebagai upaya non-penal keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan telah dijalankan sesuai dengan amanat Pasal 203 Ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Peraturan Kepolisian Nomor 7 Tahun 2021 sebagai upaya non-penal untuk meningkatkan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan. Program ini memberikan edukasi dan pelatihan berkendara yang aman dan tertib kepada masyarakat. Namun, pelaksanaannya belum optimal karena masih terdapat kendala dalam regulasi dan dukungan fasilitas.
2. Faktor-faktor yang mempengaruhi penerapan *Coaching Clinic Safety Riding*, yaitu faktor pendukung dan faktor penghambat. Adapun faktor pendukung dalam program ini meliputi adanya aturan hukum, kolaborasi antar penegak hukum, partisipasi Masyarakat, budaya berlalu lintas Masyarakat dan sarana dan prasarana. Namun masih terdapat hambatan seperti tidak tegasnya regulasi mengenai ketentuannya pelaksanaan program serta sanksi terhadap pelanggar, keterbatasan kapasitas aparat penegak hukum, rendahnya partisipasi dan budaya tertib lalu lintas dan tidak memadainya sarana dan prasarana. Mengatasi faktor-faktor ini diperlukan agar program dapat berjalan lebih efektif dan berkelanjutan.

B. Saran

1. Aparat penegak hukum khususnya Satlantas Polres Lampung Tengah diharapkan dapat menjalankan *Coaching Clinic Safety Riding* secara berkelanjutan, program ini merupakan amanat undang-undang yang bertujuan meningkatkan keselamatan berkendara. Konsistensi dalam pelaksanaan program ini sangat penting agar edukasi keselamatan berkendara tidak bersifat sementara, tetapi juga bagian dari budaya tertib berlalu lintas yang tertanam di masyarakat.
2. Untuk mengatasi hambatan dalam implementasi *Coaching Clinic Safety Riding* sebagai upaya non-penal keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, diharapkan aparat penegak hukum khususnya Satlantas Polres Lampung Tengah dan pihak terkait dapat mengidentifikasi kendala utama yang menghambat efektivitas program. Oleh karena itu, solusi yang dapat diterapkan adalah memperkuat kerja sama dengan instansi terkait serta meningkatkan keterlibatan masyarakat dalam program ini, sehingga *Coaching Clinic Safety Riding* dapat berjalan lebih optimal dan memberikan dampak yang lebih luas.

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku

- Burhan, Ashsofa. 2001. *Metode Penelitian Hukum*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Departemen Perhubungan Darat. 2008. *Buku Petunjuk Tata Cara Bersepeda*. Jakarta:Departemen Perhubungan RI.
- Gaffar, Affan. 2009. *Otonomi Daerah dalam Negara Kesatuan*. Jogja : Pustaka Pelajar Kedasama.
- Herno, Rhaptyalyani, dkk. 2024. *Lalu Lintas*. Jawa Tengah: Eureka Media Aksara.
- HS, Salim. 2010. *Perkembangan Teori dalam Ilmu Hukum*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Jimly, Asshiddiqie dan M. Ali Safa'at. 2012. *Teori Hans Kelsen Tentang Hukum*.
- Mahfud MD, Moh. 2009. *Politik Hukum di Indonesia*. Jakarta: Raja Grafindo Persada
- Mahmud Marzuki, Peter. 2005. *Penelitian Hukum*. Jakarta: Kencana Prenada Media Group
- Nawawi, Barda Arief. 2011. *Bunga Rampai Kebijakan Hukum Pidana*, Jakarta: Kencana Prenada Media Group.
- Prasetyanto, Dwi. 2020. *Buku Saku Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*.
- Raharja. *Satjipto*, Rahardjo. 2000. *Ilmu Hukum*. Bandung: Citra Aditya Bakti.
- Shafira, Maya dkk. 2022. *Sistem Peradilan Pidana*. Bandar Lampung: Pustaka Media.
- , 2022. *Pengantar Hukum Penitensier dan Sistem Pemasyarakatan Indonesia*. Bandar Lampung: Aura Publishing.
- Soekanto, Soerjono. 2007, *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*. Jakarta: Raja Grafindo Persada

- , 2007. *Pengantar Penelitian Sosial*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Sudarto. 2001. *Hukum dan Hukum Pidana Kerja Sosial dalam Pembaharuan*. Jakarta: Djambatan.
- Soekanto, Soerjono dan Sri Mamudi. 2003. *Penelitian Hukum Normative Suatu Tinjauan Singkat*. Jakarta: Raja Grafindo Persana.
- Sunggono, Bambang. 2006. *Metode Penelitian Hukum*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Susanti, Emilia. 2019. *Politik Hukum Pidana*. Bandar Lampung: Anugrah Utama
- Susanti, Emilia dan Eko Rahardjo, 2018. *Hukum dan Kriminologi*. Bandar Lampung: Anugrah Utama Raharja.
- Syukur, Abdullah. 2005. *Permasalahan Pelaksanaan Hukum*. Jakarta: Bumi Aksara.
- T.M., Suprpto dan Wadjiono. 1995. *Perencanaan dan Teknik Lalu Lintas*. Yogyakarta: Beta Offset
- Tisnanta, H.S. 2022. *Implementasi hukum dalam perspektif Teori dan Praktik*. Lampung: Pusaka Media.

B. Jurnal

- Achmad, Deni. 2015. "Peranan Mahasiswa Fakultas Hukum Sebagai Pelaksana Bantuan Hukum (*Legal Aid*) Kepada Masyarakat". *Jurnal Ilmu Hukum Fiat Justitia*. Vol.9 No.1.
- Agus A. 2020. "Evaluasi Program Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Indonesia, *Jurnal Transfortasi dan Infrastruktur*, Vol 7 No. 2.
- Ahmad, R. F., Tjahjodiningrat, H., & Warsana, D. 2023. *Pentingnya Safety riding Dalam Keselamatan Relawan Escorting Ambulans*. *Jurnal Keselamatan Transportasi Jalan (Indonesian Journal of Road Safety)*, Vol. 2. No. 3.
- Antony Muhammad Fadli, dkk, *Implementasi Undang-Undang 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Studi Penertiban Lalu Lintas di Wilayah Hukum Kepolisian Kota Deli Serdang*, *Jurnal Riset Ilmu Hukum*, Vol.1, No.4, 2024.
- Amelia, dkk. 2017. "Karakteristik Kecelakaan dan Audit Keselamatan Jalan Pada Ruas Ahmad Yani Surabaya". *Jurnal Rekayasa Sipil*. Vol.4 No.1.
- Ar, A. M., Wirda, W., Rusbandi, A. S., Zuhendra, M., Bahri, S., & Fajri, D. 2024. *Peran Niat (Mens rea) dalam Pertanggungjawaban*

Pidana di Indonesia. Jimmi: Jurnal Ilmiah Mahasiswa Multidisiplin, Vol. 1, No. 3.

- Febian, Iskandar, dkk. 2021. "Determinant of Safety Riding Behavior of Motorcycle Riders Determinan Perilaku Safety Riding Pengendara Sepeda Motor". *CORE JOURNAL Community Research of Epidemiology*. Vol.2 No.1.
- Fikri, Abdillah. 2013. "Hubungan Antara Umur, Tingkat Pendidikan, Pengetahuan, Sikap Terhadap Praktik Safety Riding Awareness Pada Pengendara Ojek Sepeda Motor Di Kecamatan Banyumanik". *Jurnal Kesehatan Masyarakat*. Vol.2 No.1.
- Hasiholan, C. T. A., Cuaca, N. G., & Krisnawangsa, H. C. 2021. *Perlindungan Hukum Bagi Pemilik Kendaraan Atas Pelanggaran Lalu Lintas Berbasis Tilang Elektronik*. *Spektrum Hukum*, Vol.1, No. 3.
- Hermanto, Bambang, dkk. 2022. "Peranan Pengemudi Dalam Kecelakaan Lalu Lintas Jalan". *Jurnal Mitra Teknik Sipil*, Vol.5 No.3.
- Irani, A. W., Susanto, M. H., & Pangaribuan, P. 2022. *Pertanggungjawaban Hukum Terhadap Korban Kecelakaan Lalu Lintas Akibat Kelalaian Pengemudi*. *Lex Suprema Jurnal Ilmu hukum*, Vol. 4, No, 2.
- Jatmiko, Gunawan. 2006. "Analisis Terhadap Penegakan Hukum dan Perlindungan Hak Asasi Manusia Oleh Polisi". *Jurnal Hukum Pro Justitia*. Vol.24 No.2.
- Nova Mega dan Muryatma. 2017. "Hubungan Antara Faktor Keselamatan Berkendara Dengan Perilaku Keselamatan Berkendara". *Jurnal PROMKES*. Vol.5 No.2.
- Nugraha, R. S., & Silalahi, C. F. 2024. *Pembaharuan Berlakunya Asas Legalitas Dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2023 Tentang Kitab Undang-Undang Hukum Pidana*. *PALAR (Pakuan Law Review)*, Vol 2, No. 4.
- Permadi, AA. 2022. "Coaching Clinic: Pengertian dan Manfaatnya". *Jurnal Pendidikan Olahraga*. Vol.1 No.2.
- Prakosa, C. D., Ma'ruf, U., & Sulchan, A. 2022. *The Law Enforcement Policy On Traffic Accident By Police*. *Law Development Journal*, No. 4, Vol. 3.
- Prakoso, IR 2022. *Implementasi Program Coaching Clinic Satuan Administrasi Penyelenggara Sim (SATPAS) Polres Mojokerto Guna Membantu Masyarakat Dalam Mengurus Surat Izin Mengemudi (SIM)*. *Jurnal Kawruh Abiyasa* , Vol. 2, No. 1.

- Pratama, M. R., & Januarsyah, M. P. Z. 2020. *Upaya non-penal dalam pemberantasan tindak pidana korupsi. Jurnal Ius Constituendum*, Vol. 3. No. 2.
- Puji Utomo, Preliyanto, dkk. 2020. "Application Of Act No.22 Of 2009 As A Traffic Accidents Countermeasures Management In The Blora Police Law Area". *Jurnal Daulat Hukum*. Vol.2 No.3.
- Rachman, S. 2024. *Pemberdayaan Masyarakat: Pencerahan Hukum Melalui Pendidikan Lalu Lintas di Sofifi. BARAKTI: Jurnal Pengabdian Masyarakat*, Vol. 2, No. 2.
- Raditya dan Ariwibowo. 2013. "Hubungan antara Umur, Tingkat Pendidikan, Pengetahuan, Sikap Terhadap Praktik Safety Riding Awareness pada Pengendara Ojek Sepeda Motor Di Kecamatan Banyumanik". *Jurnal Kesehatan Masyarakat*. Vol.2 No.1.
- Rahmawati, N. A. 2024. *Hukum Pidana Indonesia: Ultimum Remedium Atau Primum Remedium. Recidive: Jurnal Hukum Pidana dan Penanggulangan Kejahatan*, No. 2, Vol. 1.
- Rianti, A. M., & Farida, I. 2022. *Analisis Pengujian Kendaraan Untuk Meminimalisir Risiko Kecelakaan Lalu Lintas. Jurnal Konstruksi*, No. 2, Vol. 3.
- Rifai, A., Muhammad, H., Supriyatna, M. R., & Naifudhia, C. K. 2022. *Sosialisasi tertib berlalu lintas di era pandemi covid 19 kepada siswa remaja pada Sekolah Swadipa Natar Lampung sebagai pengguna jalan protokol lintas sumatera yang rentan terhadap kecelakaan. Jurnal Sumbangsih*, Vol. 3, No.2.
- Rizqandini, Lady dan Trenggonowati. 2020. "Efek Usia, Pengalaman Berkendara, Dan Tingkat Kecelakaan Terhadap Driver Behavior Pengendara Sepeda Motor". *Jurnal Teknologi*. Vol.12 No.1.
- Rochman, F., & Djanggih, H. 2020. *Efektivitas Fungsi Kepolisian Dalam Penegakan Hukum Tindak Pidana Kecelakaan Lalu Lintas. Indonesian Journal of Criminal Law*, Vol. 2, No. 2
- Setyowati, dkk. 2018. "Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Pada Siswa Sekolah Menengah Atas Di Kota Samarinda". *The Indonesian Journal of Occupational Safety and Health*. Vol.7 No.3.
- V Sangki, Agio. 2012. "Tanggung jawab Pidana Pengemudi Kendaraan yang Mengakibatkan Kematian dalam Kecelakaan Lalu Lintas". *Jurnal Lex Crimen*. Vol.1 No.1.
- Wahyuningsih, dkk. 2020. "Pengetahuan Dan Perilaku Safety Riding Siswa SMA". *Holistik Jurnal Kesehatan*. Vol.14 No.4.

C. Peraturan Perundang-Undangan

Undang- Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana.

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

Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 1993 tentang Jalan.

Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan.

Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2012 tentang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas.

Peraturan Daerah Provinsi Lampung Nomor 11 Tahun 2016 tentang Analisis Dampak Lalu Lintas Di Jalan Provinsi Lampung.

Peraturan Daerah Kabupaten Lampung Tengah Nomor 6 Tahun 2020 tentang Penempatan Rambu Lalu Lintas, Marka Jalan, dan Pemberi Isyarat Lalu Lintas.

D. Sumber Lain

<https://baketrans.kemenhub.go.id/berita/evaluasi-implementasi-keselamatan-lalu-lintas-jalan-kepala-baketrans-gaungkan-aspek-keselamatan-di-masyarakat>.

[https://Lampung.Tribunnews.Com/2024/03/02/S,,"TribunLampung,2024,https://lampung.tribunnews.com/2024/03/02/satlantas-polres-lamteng-polda-lampung-gelar-coaching-clinic-safetyriding](https://Lampung.Tribunnews.Com/2024/03/02/S,,).

<https://m.halloriau.com/read-1446011-2023-11-20-ahm-gencarkan-edukasi-safety-riding-kerja-sama-dengan-korlantas-polri.html>.

<https://otomotif.kompas.com/read/2024/10/31/171200115/korlantas-sebut-60-persen-korban-kecelakaan-adalah-pengendara-motor>.

<https://portaldata.kemenhub.go.id/content/dataset/10029> ta
https://pusiknas.polri.go.id/detail_artikel/belasan_ribu_kecelakaan_lalu_lintas_terjadi_tiap_bulan.

<https://www.kompas.id/baca/gaya-hidup/2020/08/21/ahm-perkenalkan-pusat-pelatihan-berkendara-untuk-dukung-keselamatan-di-jalan-raja>.