

ABSTRAK

Erly Pangestuti, 13.2.12.004, Implementasi Pasal 293 Ayat 2 UU No.22 Tahun 2009 Tentang Kewajiban Menyalakan Lampu Utama Sepeda Motor Di Siang Hari (Studi di Polres Kabupaten Tulungagung), Program Studi Magister Hukum, Program Pasca Sarjana Universitas Islam Kadiri,2015.

Disahkannya Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 terhitung mulai tanggal 22 Juni 2009 merupakan awal perubahan sistem dalam pengaturan lalu lintas dan penerapan sanksi atas pelanggaran lalu lintas. Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan telah berjalan tahap sosialisasinya kepada warga masyarakat Indonesia yang sebagai subyek hukum dari undang – undang tersebut. Undang-undang yang digagas oleh Departemen Perhubungan, dibuat agar penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan sesuai harapan masyarakat, sejalan dengan kondisi dan kebutuhan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan saat ini, serta harmoni dengan Undang-undang lainnya.

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui implementasi UU No. 22 Tahun 2009 Pasal 293 ayat 2 di Kabupaten Tulungagung dan mengetahui upaya Pemerintah dalam mengurangi tingkat angka kecelakaan. Dalam penelitian ini menggunakan tipe pendekatan yuridis normatif dan bersifat deskripsi analisis yaitu mengungkapkan peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan teori hukum sebagai obyek penelitian.

Berdasarkan hasil wawancara terhadap Wakalantas IPTU SUMADJI, SH. dapat disimpulkan bahwa Program menyalakan lampu utama pada siang hari berjalan dengan efektif tetapi belum mampu menekan tingkat kecelakaan yang terjadi di masyarakat khususnya masyarakat Tulungagung. Meningkatnya jumlah kecelakaan yang terjadi dari tahun ke tahun disebabkan oleh berbagai hal seperti infrastruktur yang kurang memadai, kesadaran pengguna jalan yang masih kurang, tingkat disiplin yang masih rendah, sosialisasi yang belum menjangkau ke seluruh masyarakat, semakin banyaknya kendaraan baik roda dua maupun roda empat yang dibeli masyarakat dari tahun ke tahun. Banyak yang beranggapan menyalakan lampu terus menerus akan menyebabkan strum *accu* habis dan *accu* cepat rusak, dan masih banyak lagi penyebab lainnya.

Kata kunci : *UU No.22 Tahun 2009, Angka Kecelakaan*

ABSTRACT

Erly Pangestuti, 13.2.12.004, Implementation of Article 293 paragraph 2 of Law No. 22 of 2009 on Liability Turning Main Lights Motorcycle At Night (Study in Police Tulungagung) , Master of Law , the Graduate Program in Islamic University Kadiri , 2015

Enactment - Law No. 22 of 2009 as of the Start Date of June 22 2009 is the beginning of change system settings hearts Traffic And sanctions differences Traffic Violations. Law - Law No. 22 of 2009 CONCERNING Traffic and Road Transportation Has Walked socialization stage To the 'people of Indonesia The AS subjects of law from the Act - the law. The legislation was initiated Posted Department of Transportation, Built for the Implementation of Traffic and road transport According to the expectations "of the people, in line with the conditions and Operation Needs Traffic And before road transport Today, more harmony And WITH legislation.

The aim of this study was to determine the implementation of Law No. 22 of 2009 Article 293, paragraph 2 in Tulungagung And knowing hearts Government Efforts to Reduce Accidents figure. Label in this study using a type of normative juridical approach and character descriptions That analysis revealed Regulatory Invitation legal theory relates WITH AS object of study.

Based on the findings of interviews Against Wakalantas IPTU SUMADJI, SH. CAN is concluded that the program turn the lights on Main ON WITH daytime Running Effective but Not Able to suppress the rate Accident Happens in 'community, especially' Tulungagung society. Increased Paid Accident Happens from year to year due Posted VARIOUS ITEMS such as inadequate infrastructure, awareness of road users is still lacking, Level Discipline Still Low, socialization Yang Not reaching TO whole 'community, Increasing number of vehicles Neither prayer wheel or four-wheel Purchased 'community from year to year. Many Yang thought Continuous turn on the light will cause pluck Out Fast Damaged batteries and batteries, and many other causes.

Keywords : *Law No. 22 of 2009, figures Accidents*

BAB I

IMPLEMENTASI PASAL 293 AYAT 2 UU NO.22 TAHUN 2009

TENTANG KEWAJIBAN MENYALAKAN LAMPU UTAMA

SEPEDA MOTOR DI SIANG HARI

A. Latar Belakang Masalah

Disahkannya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 terhitung mulai tanggal 22 Juni 2009 merupakan awal perubahan sistem dalam pengaturan lalu lintas dan penerapan sanksi atas pelanggaran lalu lintas. Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan telah berjalan tahap sosialisasinya kepada warga masyarakat Indonesia yang sebagai subyek hukum dari undang-undang tersebut. Bukan merupakan hal mudah dalam mensosialisasikan produk hukum baru seperti Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 ini sebagai pengganti Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang lama. Dalam hal ini banyak perbedaan diantara isi dari undang-undang yang lama dengan yang baru dan dengan adanya tahapan diterima oleh masyarakat dan mampu merubah kebiasaan-kebiasaan di masyarakat agar lebih tertib berlalu lintas di jalan raya. Transportasi atau pengangkutan merupakan bidang kegiatan yang sangat penting dalam kehidupan masyarakat Indonesia. Pentingnya transportasi bagi masyarakat Indonesia disebabkan oleh beberapa faktor antara lain, keadaan geografis.

Indonesia yang terdiri dari ribuan pulau kecil dan besar, perairan yang terdiri dari sebagian besar laut, sungai dan danau yang memungkinkan pengangkutan dilakukan melalui darat, perairan, dan udara guna menjangkau seluruh wilayah Indonesia. Hal lain yang juga tidak kalah pentingnya akan kebutuhan alat transportasi adalah kebutuhan kenyamanan, keamanan, dan kelancaran pengangkutan yang menunjang pelaksanaan pembangunan yang berupa penyebaran kebutuhan pembangunan, pemerataan pembangunan, dan distribusi hasil pembangunan diberbagai sector ke seluruh pelosok tanah air misalnya, sector industry, perdagangan, pariwisata, dan pendidikan.

Undang-undang No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang digagas oleh Departemen Perhubungan, dibuat agar penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan sesuai harapan masyarakat, sejalan dengan kondisi dan kebutuhan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan saat ini, serta harmoni dengan Undang-Undang lainnya. Yang lebih penting dari hal tersebut adalah bagaimana kita dapat menjawab dan menjalankan amanah yang tertuang didalamnya. Seusai dengan Pasal 7 ayat 2e dinyatakan: “bahwa tugas pokok dan fungsi Polri dalam hal penyelenggaraan lalu lintas sebagai suatu urusan pemerintah dibidang registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi, penegakan hukum, operasional manajemen dan rekayasa lalu lintas, serta pendidikan berlalu lintas”.

Dengan menyadari pentingnya peranan transportasi, maka lalu lintas dan angkutan jalan harus ditata dalam suatu system transportasi nasional secara terpadu dan mampu mewujudkan tersedianya jasa transportasi yang sesuai dengan

tingkat kebutuhan lalu lintas dan pelayanan angkutan yang tertib, nyaman, cepat, teratur, lancar dan dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat. Untuk itu pemerintah telah mengeluarkan kebijakan di bidang transportasi darat yaitu dengan dikeluarkannya UU No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai Pengganti UU No.14 Tahun 1992.

Indonesia adalah salah satu negara berkembang baik dalam bidang ekonomi, sosial dan industri. Sebagai salah satu Negara yang berkembang dan ingin maju, tentunya Indonesia berusaha untuk menyesuaikan diri dan mengikuti perkembangan dalam segala bidang. Dalam upaya penyesuaian diri tentunya memerlukan Sumber Daya Manusia (SDM) yang handal, berkualitas, berakhlak dan profesional. Untuk mencapai hal tersebut tentunya pendidikan mempunyai peranan sangat penting.

Pendidikan merupakan aspek pokok bagi kehidupan suatu bangsa. Kondisi bangsa dimasa datang, sangat dipengaruhi oleh paradigma berfikir masyarakatnya yang terbentuk melalui suatu proses pendidikan. Proses pendidikan yang terarah akan membawa bangsa ini menuju peradaban yang lebih baik. Sebaliknya, proses pendidikan yang tidak terarah, hanya akan menyita waktu, tenaga, serta dana tanpa ada hasil¹

Proses pendidikan yang terarah menciptakan Sumber Daya Manusia (SDM) yang berkualitas yang akan mampu menghadapi dan menyesuaikan diri terhadap kemajuan Ilmu Pengetahuan dan Teknologi (IPTEK) yang semakin berkembang. Hal ini sesuai dengan perkembangan IPTEK di era globalisasi yang serba modern saat ini. Salah satu perkembangan IPTEK yang nyata saat ini dan berkembang di Indonesia adalah kendaraan bermotor. Angka kepemilikan

¹ Hamalik, Oemar.2008. Kurikulum & Pembelajaran. Jakarta:Sinar Grafika. Hlm.36

kendaraan bermotor meningkat tajam dari tahun ke tahun sesuai dengan keluarnya produk baru yang lebih berkualitas. Namun peningkatan kepemilikan kendaraan bermotor, tidak diikuti dengan kesadaran hukum yang baik, maupun sarana prasarana dalam menunjang untuk kendaraan di jalan raya, sehingga mengakibatkan kemacetan lalu lintas yang berkepanjangan.

Pada tahun 2009. Pemerintah telah mengeluarkan peraturan baru yaitu Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Undang-Undang ini ditetapkan dalam Rapat Paripurna DPR RI pada tanggal 26 Mei 2009 yang kemudian disahkan oleh Presiden RI pada tanggal 22 Juni 2009 . Dalam UU tersebut terdapat peraturan baru bagi pengendara bermotor, khususnya pengendara sepeda motor. Latar belakang pembuatan peraturan ini adalah tingginya angka kecelakaan yang terjadi, didapatkan bahwa sebagian besar kecelakaan terjadi pada roda dua atau kendaraan bermotor. Selain itu, kecelakaan juga banyak memakan korban jiwa. Sedangkan dalam Pasal 107 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 15 (lima belas) hari atau denda paling banyak Rp. 100.000,00 (seratus ribu rupiah).

Adapun tujuan utama dari pasal tersebut adalah untuk mengurangi tingginya angka kecelakaan yang banyak terjadi saat ini, Analisis ilmiah mengenai menyalakan lampu utama kendaraan bermotor dapat menghindarkan kecelakaan lalu lintas adalah dengan menyalakan lampu utama maka pengendara atau pengguna jalan lain di depannya akan lebih cepat melakukan reaksi. Sehingga pengendara atau pengguna jalan lain akan segera mengetahui

keberadaan kendaraan bermotor yang menyalakan lampu utama dan dapat memberikan jarak atau posisi aman di jalan. Namun, kenyataannya dari tahun ke tahun tingkat kecelakaan pengguna kendaraan bermotor terus meningkat. Walaupun pengguna jalan (pengendara kendaraan bermotor) sudah menyalakan lampu di siang hari. Bahkan, ironisnya kecelakaan ini terjadi pada siang hari dimana sebagian besar pengendara kendaraan bermotor menyalakan lampu utamanya.

Pada dasarnya menyalakan lampu kendaraan bermotor di siang hari menyamakan dengan peraturan lalu lintas di Negara tetangga yaitu Singapura. Yang mana di sana tingkat kendaraan bermotor lebih sedikit sehingga diharuskan menyalakan lampu di siang hari. Tetapi berbeda dengan dengan Negara kita yang tingkat kendaraan beroda empat lebih tinggi, yang seharusnya kendaraan beroda empat lah yang harus menyalakan lampu di siang hari.

Demikian warga masyarakat diharapkan lebih bersikap kritis dengan segala kebijakan-kebijakan yang dibuat oleh segenap pejabat pemerintah, agar kebijakan tersebut dapat mempersatukan kita semua bukan untuk mencari keuntungan secara mutualisme saja.

Tidak sedikit pengendara motor yang cenderung kontra dengan aturan menyalakan lampu bagi sepeda motor di siang hari. Sebagian ada yang berpendapat menyalakan lampu siang hari adalah pemborosanlah, alasan global warminglah, kebodohan-lah, bahkan ada yang menuding Polri membuat aturan ini untuk ‘mencari uang’ semata. Dan banyak lagi penolakan penolakan lain yang terkadang terlalu konyol untuk di pahami alasannya.

Indonesia adalah Negara yang berdasarkan atas hukum (*rechtsstaat*), tidak berdasarkan atas kekuasaan belaka (*machtsstaat*). Oleh sebab itu, hal ini membawa konsekuensi pada penyelenggaraan Negara yang harus berlandaskan hukum yang berlaku, termasuk pada penegakan hukum berlalu lintas dimana segala aturan yang berlaku menjadi landasan bagi aparat penegak hukum untuk melaksanakan kewajiban dan wewenangnya. Termaktub dengan jelas pada landasan filosofis pembentukan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bahwa pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh UUD 1945 setelah perubahan merupakan peran strategis dari lalu lintas dan angkutan jalan.

Tidak dapat dipungkiri, perkembangan lalu lintas di Indonesia kian pesat, Jumlah kendaraan yang semakin meningkat tidak dibarengi dengan kapasitas jalan yang memadai. Bahkan fakta telah menyatakan di Indonesia dari tahun 2008 sampai 2009 telah terjadi peningkatan angka kecelakaan, yaitu dari 19 ribu menjadi 19 ribu kasus, penyumbang terbesar angka kecelakaan tersebut didominasi oleh kendaraan roda dua yaitu sebanyak 70%. Bila ditilik pada tataran normatif sistem hukum yang hendak dibangun oleh undang-undang tentang lalu lintas dan angkutan jalan ini sangatlah mumpuni jika dibawakan pada kondisi sosial, budaya, dan ekonomi masyarakat kontemporer. Namun sistem hukum yang hendak dibangun tersebut merupakan bagian kecil dari pembangunan hukum sebagaimana yang diutarakan oleh Lawrence M. Friedman.

Menurut ranah pembangunan hukum sekurang-kurangnya harus menyangkut tiga hal pokok yaitu *substance*, *structure*, dan *culture*. Berkaitan dengan *structure*, dan *culture* inilah hukum tersebut berjalan secara empiris dan dirasakan di tengah masyarakat.

Pertama, Substance (substansi) hukum yang dimaksud dalam hal ini adalah peraturan perundang-undangan mengenai lalu lintas. Berdasarkan landasan keluarnya pengaturan baru mengenai lalu lintas di tahun 2009 silam, hal ini tidak luput dari perkembangan serta dinamika keadaan yang berkembang di tengah masyarakat, ini dapat dilihat dalam penjelasan undang-undang tersebut bahwa lalu lintas dan angkutan jalan amat sentral dalam memegang peran untuk mewujudkan keamanan, kesejahteraan, ketertiban yang berimbas pada pembangunan ekonomi dan pengembangan iptek, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan Negara.

Berbagai pengaturan serta peristilahan baru muncul pada peraturan tersebut, seperti dibentuknya wadah yang merepresentasikan kepentingan para pemangku kebijakan dalam hal ini instansi-instransi pemerintah, akademisi, dan masyarakat kedalam badan *ad hoc* yakni Forum Lalu Lintas. Adanya upaya terpadu dalam bentuk Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mulai dari tingkat nasional, provinsi, hingga Kabupaten / Kota. Dimunculkannya manajemen dan rekayasa lalu lintas, manajemen kebutuhan lalu lintas, pusat kendali sistem informasi dan komunikasi lalu lintas, diharuskannya agar pembangunan mempunyai analisis dampak lalu lintas dan pengaitan isu lingkungan yang memang menjadi permasalahan yang cukup sensitif dibicarakan

baik ditingkat global maupun regional. Serta pemberian sanksi yang jelas dan tegas, baik dari segi sanksi pidana maupun administratif.

Bila dikaji dan ditelaah secara garis besar, perkembangan pembangunan hukum dalam hal ini substansi ataupun pengaturan mengenai lalu lintas amatlah mampu menjawab kebutuhan akan berlalu lintas yang lebih baik. Namun hal tersebut merupakan bentuk hukum yang ideal yang direncanakan. Sementara dalam tataran pelaksanaan dilapangan beberapa aspek penting juga harus mampu dibentuk.

Kedua, Structure (struktur) hukum ialah aspek yang perlu diperhatikan sebagai pendukung substansi hukum yang telah dibuat untuk diidealkan tersebut, dalam hal ini dapat dimaknai sebagai aparatur penegak hukum yaitu kepolisian. Para polisi yang menjalankan tugas dalam penegakan hukum berlalu lintas haruslah memiliki sikap dan prilaku yang baik, serta memiliki kompetensi yang memadai dalam melaksanakan tugas dan wewenangnya.

Berbagai solusi seperti peningkatan wawasan dapat dilaksanakan secara terprogram dan sistematis, bisa dimulai dari jenjang perekrutan serta pelatihan-pelatihan keprofesian terjadwal. Selain wawasan dan kemampuan praktis hal yang sangat penting adalah kesejahteraan yang memadai, program-program pemerintah harus mampu memenuhi hal ini. Remunerasi ditubuh instansi merupakan suatu kewajiban disertai pengawasan terhadap pelaksanaannya secara akuntabel, serta amat perlu didorong melanjutkan reformasi birokrasi.

Selain aparatur, dalam struktur hukum yang akan dibangun juga meliputi saran dan prasaran sebagai implikasi dari pelaksanaan peraturan perundang-

undangan terkait, undang-undang ini memperkenalkan hadirnya teknologi informasi dalam tertib berlalu lintas. Peluang modernisasi dalam penegakan hukum ini dapat diapresiasi sebagai langkah maju, namun tentu saja peluang ini harus mampu ditangkap dan dilaksanakan dengan baik. Infrastruktur seperti CCTV (*Close Circuit Television*) ditempat-tempat yang strategis merupakan salah satu bentuk realisasinya.

Selain modernisasi, pembangunan jalan, terminal, sarana penyeberangan, maupun perencanaan tata kota yang berkelanjutan merupakan suatu keharusan demi menjaga keberlangsungan lalu lintas yang memadai seiring perkembangan dan meningkatkan jumlah kendaraan bermotor. Satu hal dalam hal ini adalah dinas pekerjaan umum dapat dituntut apabila terjadi kecelakaan yang diakibatkan oleh rusaknya sarana dan prasarana jalan tersebut.

Ketentuan mengenai analisis dampak lalu lintas tersebut harus memuat sekurang-kurangnya beberapa hal, yakni analisis bangkitan dan tarikan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, simulasi kinerja Lalu Lintas tanpa dan dengan adanya pengembangan, rekomendasi dan rencana implementasi penanganan dampak, tanggung jawab Pemerintah dan pengembang atau pembangunan dalam penanganan, dan rencana pemantauan dan evaluasi.

Hasil analisis dampak Lalu Lintas tersebut menjadi salah satu syarat bagi pengembang untuk mendapatkan izin Pemerintah ataupun Pemerintah Daerah, menurut peraturan perundang-undangan, dan yang melakukan analisis dampak lalu lintas tersebut dilakukan oleh lembaga konsultasi yang memiliki tenaga ahli

bersertifikat dan harus mendapatkan persetujuan dari instansi yang terkait bidang Lalu Lintas dan Angkutan serta Kepolisian Republik Indonesia.

Ketiga, Aspek lain yang tidak kalah penting adalah membangun *culture* (budaya) ber hukum yang memadai di tengah masyarakat. Tidak dapat dipungkiri, suap menyuap yang terjadi dilapangan oleh oknum polisi dan masyarakat juga berdasarkan inisiatif dari para pelanggar. Permasalahan ini sedapat mungkin ditekan dengan upaya peneguran yang didahulukan sebelum penindakan dilaksanakan. Sebagai contoh, bila seseorang melanggar ketentuan untuk menghidupkan lampu utama pada siang hari langsung ditilang, orang tersebut akan terkejut dan sedapat mungkin mengalak (dengan cara”halus”/mencoba dengan uang damai), sedapat mungkin upaya penyadaran dilakukan pada tataran ini, sebaiknya diutamakan teguran lisan yang disertai penyuluhan langsung mengenai ketentuan baru tersebut, serta berbagai bentuk nyata lainnya.

Selain itu, bayangan yang muncul di tengah masyarakat berkaitan dengan penyelesaian masalah, khususnya pelanggaran lalu lintas akan semakin rumit bahkan”dirumit-rumitkan”. Upaya yang dapat ditempuh oleh kepolisian semisal memotong birokrasi yang cenderung berbelit-belit serta memperbaiki citra buruk yang muncul di tengah masyarakat. Serta berbagai penyuluhan langsung dengan mengupayakan program-program yang dapat dirasakan langsung oleh masyarakat misalnya program “Polisi sahabat anak “, Polisi sahabat mahasiswa, “ Polisi sahabat masyarakat”, dan lainnya.

Kabupaten Tulungagung merupakan salah satu Kabupaten di Jawa Timur yang angka kecelakaannya termasuk tinggi meskipun UU No. 22 Th. 2009 telah disosialisasikan oleh aparat penegak hukum mulai saat diberlakukannya. Terkait dengan hal di atas, peneliti melakukan penelitian tentang “ IMPLEMENTASI PASAL 293 AYAT 2 UU NO.22 TAHUN 2009 TENTANG KEWAJIBAN MENYALAKAN LAMPU UTAMA SEPEDA MOTOR DI SIANG HARI ”

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan diatas, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah :

1. Bagaimana implementasi Pasal 29 ayat 2 UU No. 22 Tahun 2009 kaitannya dengan kecelakaan lalu lintas ?
2. Bagaimana implikasi dari pelanggaran Pasal 293 ayat 2 UU No. 22 Tahun 2009 terhadap terjadinya kecelakaan lalu lintas di Tulungagung?

C. Tujuan Penelitian.

Sesuai dengan latar belakang masalah dan rumusan masalah diatas, maka tujuan dalam penelitian ini adalah.

1. Untuk mengetahui implementasi UU No. 22 Tahun 2009 Pasal 293 ayat 2 di Kabupaten Tulungagung.
2. Untuk mengetahui upaya Pemerintah dalam mengurangi tingkat angka kecelakaan.

D. Manfaat Penelitian

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberi manfaat bagi pihak-pihak terkait. Secara rinci manfaat penelitian ini adalah :

1. Dilihat dari segi teoritis :

Memberikan sumbangan masukan dalam perkembangan ilmu pengetahuan umumnya dalam ilmu hukum khususnya tentang pelaksanaan UU No. 22 Tahun 2009 Pasal 293 ayat 2 untuk menyalakan lampu utama di siang hari.

2. Dilihat dari segi praktis :

a. Bagi Polisi

Dapat memberi solusi penanganan pelanggaran berlalu lintas yang kaitannya dengan UU No. 22 Tahun 2009 Pasal 293 ayat 2

b. Bagi Masyarakat.

Dengan adanya penelitian ini diharapkan masyarakat mengetahui informasi serta gambaran tentang penerapan peraturan UU No. 22 Tahun 2009 ayat 2 di Kabupaten Tulungagung serta akibat hukumnya bagi pengendara yang melanggar yang dapat merugikan bagi pengendara sendiri.

c. Bagi Peneliti.

Merupakan suatu pengalaman penelitian yang berharga dalam mengembangkan ilmu pengetahuan dalam ilmu hukum serta mengkaji dan menganalisis masalah khususnya mengenai pelanggaran terhadap UU No. 22 Tahun 2009 Pasal 292 ayat 2.

d. Bagi Peneliti Lanjutan.

Sebagai gambaran dalam penelitian selanjutnya apabila terdapat peneliti yang berkaitan dengan UU No. 22 Tahun 2009 Pasal 293 ayat 2.

E. Kerangka Konseptual / Kerangka Berfikir

Yang dimaksud dengan kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor. Sedangkan pengertian kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel.

Kendaraan bermotor merupakan suatu kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknik untuk pergerakannya, dan digunakan untuk transportasi darat. Umumnya kendaraan bermotor menggunakan mesin pembakaran dalam, namun mesin listrik dan mesin lainnya juga dapat digunakan. Kendaraan bermotor dapat dibagi menjadi beberapa jenis. Pertama adalah sepeda motor, yaitu kendaraan roda dua atau tiga dan biasanya hanya bisa digunakan untuk mengangkut orang maksimal dua orang termasuk pengendaranya. Manfaat kendaraan bermotor adalah mempercepat akses ke daerah yang jauh, memperpendek waktu perjalanan, ada juga manfaat fungsional yang berkembang seiring berkembangnya jaman dan teknologi, mobil (dalam hal ini kendaraan bermotor) dapat membantu manusia dalam memindahkan, mengangkat berbagai barang, memadamkan api, membuat jalan (mengaspal jalan) dan sebagainya. Selain itu ada juga manfaat lainnya , dari segi sosial dan kesenangan, meningkatkan prestise atau kebanggaan

pemiliknya . Terutama sekali pemilik kendaraan bermotor pribadi yang punya tampilan menarik dan berasal dari merk terkenal.

Selain itu kendaraan bermotor juga sering dijadikan sebagai media berolah raga dan pertandingan atau kompetisi. Misalnya balapan motor atau mobil formula one, motocross dan lainnya. Bukan itu saja, saat ini adalah permainan yang dinamakan freestyle.

Selain itu ada mobil penumpang, merupakan kendaraan angkutan yang maksimal penumpangnya berjumlah delapan orang termasuk sopir. Kadangkala mobil penumpang ini dapat dipakai untuk mengangkut barang namun dalam jumlah yang terbatas. Ukuran beratnya sekitar 3,5 ton.

Kemudian mobil bus lebih sering dipakai sebagai alat transportasi umum sebab bisa mengangkut penumpang dalam jumlah yang lebih banyak, bahkan ada yang mencapai 50 orang. Apabila bus tingkat, bisa mengangkut sekitar 80 orang.

Kendaraan bermotor lainnya adalah mobil angkutan yang fungsi utamanya untuk mengangkut barang. Yang ukurannya besar dinamakan truk dan yang kecil bernama pick up. Mobil angkutan ini ada yang dibuat dengan tujuan tertentu, misalnya berbentuk tanki untuk mengangkut barang berbentuk cairan mobil khusus untuk memadamkan api dan lainnya. Beberapa jenis kendaraan lain yang juga punya fungsi untuk mengangkut barang atau penumpang namun dengan bentuk yang lebih spesifik contohnya adalah kereta tempelan dan kereta gandengan.

Sedangkan pengertian lampu adalah alat yang digunakan untuk menerangi. Lampu utama pada sepeda motor adalah lampu yang ada pada sepeda motor yang mempunyai fungsi khusus untuk menerangi ketika motor digunakan. Secara umum kecelakaan lalu lintas yang terjadi disebabkan oleh beberapa faktor, seperti kelalaian manusia, kondisi jalan, kelaikan kendaraan dan belum optimalnya penegakan hukum lalu lintas. Pemerintah sebagai penyelenggara negara, turut berupaya untuk meminimalisir tingginya angka kecelakaan di Indonesia. Melalui program Dekade Keselamatan Jalan 2011-2020, yang dicanangkan oleh Wakil Presiden di Jakarta pada 20 Juni 2011 lalu.

F. Metodologi Penelitian.

Metode penelitian pada dasarnya merupakan cara ilmiah untuk mendapatkan data dengan tujuan dan kegunaan tertentu. Sedangkan hal-hal yang berkaitan dengan metode penelitian antara lain :²

1. Tipe Penelitian

Dalam penelitian ini, menggunakan tipe pendekatan yuridis normatif. Yuridis normatif merupakan penelitian yang mengacu pada norma hukum yang sah dalam perundang-undangan dan putusan-putusan pengadilan serta norma hukum yang ada dalam masyarakat, juga terlihat sinkronisasi suatu aturan dengan aturan lain secara hirarki. Pendekatan berfungsi sebagai penunjang untuk mengidentifikasi dan mengklarifikasi temuan bahan non-hukum bagi keperluan penelitian.

² Sugiono. 2011. Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D. Bandung : Alfabeta Hlm.156

2. Sifat Penelitian.

Penelitian ini bersifat deskripsi analisis yaitu mengungkapkan peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan teori hukum sebagai obyek penelitian.

3. Tahap Penelitian.

Tahapan dalam penelitian kualitatif adalah sebagai berikut :

a. Tahap orientasi atau deskripsi

Pada tahap ini peneliti mendeskripsikan apa yang dilihat, didengar, dirasakan dan ditanyakan sehingga data yang diperoleh cukup banyak, bervariasi dan belum tersusun dengan jelas.

Berkaitan dengan penelitian ini, maka tahap orientasi dilakukan peneliti dengan cara observasi, pemberian angket serta wawancara langsung kepada pihak yang terkait.

b. Tahap reduksi atau fokus

Pada tahap ini peneliti menfokuskan pada masalah tertentu dengan menyortir data dengan cara memilih data yang menarik, penting berkaitan dengan penelitian ini, tahap seleksi dilakukan peneliti dengan menyeleksi data yang diperoleh pada tahap I, kemudian menfokuskan pada hal yang berkaitan dengan rumusan masalah.

c. Tahap Seleksi

Data yang sudah masuk di seleksi sedemikian rupa sehingga data yang diperoleh nantinya lebih valid.

d. Tahap Analisis

Tahap ini merupakan tahap terpenting dari suatu penelitian. Dimana peneliti mengolah dan menganalisa data dengan didasarkan pada sumber-sumber yang terkait.

e. Tahap kesimpulan

Tahap ini merupakan tahap akhir dari suatu penelitian,

4. Sumber Data

1. Data primer yaitu data yang diperoleh langsung dari sumbernya baik melalui wawancara, observasi, maupun yang diperoleh langsung di lapangan.
2. Data sekunder yaitu data yang diperoleh dari dokumen resmi, buku-buku yang berhubungan dengan objek penelitian, penelitian terdahulu, peraturan perundang-undangan.

Sumber bahan hukum terdiri dari :

a) Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer merupakan bahan hukum yang didapat dari :

- Kitab Undang-Undang Hukum Pidana
- UU No. 22 Tahun 2009 Pasal 293 ayat (2)
- UU No. 22 Tahun 2009 Pasal 107 ayat (2)

b) Bahan Hukum Sekunder

Yaitu informasi yang didapat di buku, seminar-seminar, pelatihan-pelatihan, dokumen-dokumen yang ada kaitannya dengan

pelanggaran pasal 293 ayat 2 dan media lainnya yang berhubungan dengan pelanggaran-pelanggaran lalu lintas.

c) Bahan Hukum Tersier

Yaitu bahan hukum yang memberikan penjelasan terhadap bahan hukum yang memberikan penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder, contohnya kamus hukum.

5. Metodologi Pengumpulan Data.

a) Metodologi Penelitian Kepustakaan.

Dalam metodologi penelitian kepustakaan data diperoleh dari dokumentasi resmi, buku-buku yang berhubungan dengan objek penelitian, penelitian terdahulu, peraturan perundang-undangan. Adapun datanya terbagi atas bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier.

b) Metodologi Penelitian Lapangan

Penelitian lapangan digunakan untuk memperoleh data yang relatif akurat.

Adapun datanya diperoleh melalui :

1) Wawancara langsung kepada objek penelitian.

2) Observasi

c) Metode Analisa Data.

Analisa data dalam penelitian ini menggunakan analisis kualitatif metode Miles dan Huberman³ dimana analisis dilakukan pada saat pengumpulan data berlangsung.

- a) “Reduksi data adalah proses berfikir sensitif yang memerlukan kecerdasan, keluasan, dan kedalaman wawasan yang tinggi” Reduksi data dilakukan dengan merangkum, memilih atau mengambil data yang pokok dan penting.⁴
- b) Penyajian data adalah proses mengubah data dalam bentuk uraian singkat, bagan, hubungan antar kategori, flowchart dan sejenisnya. Pada penyajian data dapat memungkinkan terjadi penarikan kesimpulan yang sifatnya sementara,
- c) Penarikan kesimpulan adalah pengungkapan akhir dari setiap tindakan. Penarikan kesimpulan bila tidak disertai bukti-bukti yang kuat dan kredibilitas maka perlu dilakukan verifikasi.

³ Ibid

⁴ H.Zaiunid ali, 2009. Metode Penelitian Hukum. Jakarta: Sinar Grafika. Him 172-177

G. Sistematika Penulisan.

Penulisan ini disusun dengan menggunakan uraian yang sistematis untuk memudahkan pengkajian dan pemahaman terhadap persoalan yang ada. Adapun sistematika penulisannya adalah sebagai berikut :

BAB I : Pendahuluan, dalam bab ini diuraikan latar belakang, rumusan masalah, tujuan penulisan makalah, manfaat, metode penelitian dan sistematika penulisan.

BAB II : Tinjauan umum tentang menyalakan lampu utama di siang hari, diuraikan, kendaraan bermotor, pengemudi motor, tingkat kecelakaan lalu lintas sepeda motor di siang hari serta Dampak Yang Diakibatkan dari Menyalakan Lampu Utama pada Siang Hari dan Faktor-Faktor yang Mempengaruhinya.

BAB III : Implementasi Pasal 293 ayat 2 UU no.22 Tahun 2009 dan upaya pemerintah mengurangi kecelakaan lalu lintas yang dijabarkan dalam implementasi Pasal 293 ayat 2 UU No. 22 Tahun 2009 kaitannya dengan kecelakaan lalu lintas dan implikasi dari pelanggaran Pasal 293 Ayat 2 UU No.22 Tahun 2009 terhadap terjadinya kecelakaan lalu lintas di tulungagung.

BAB IV : Penutup, dalam bab ini disusun kesimpulan dan saran-saran dengan permasalahan yang menjadi latar belakang penulisan tesis

BAB II

TINJAUAN UMUM TENTANG MENYALAKAN LAMPU UTAMA DI SIANG HARI

A. Pengertian Kendaraan Bermotor

Kendaraan bermotor merupakan suatu kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknik untuk pergerakannya, dan digunakan untuk transportasi darat. Umumnya kendaraan bermotor menggunakan mesin pembakaran dalam, namun mesin listrik dan mesin lainnya juga dapat digunakan. Kendaraan bermotor memiliki roda, dan biasanya berjalan diatas jalanan.⁵

Berdasarkan UU No. 14 tahun 1992 yang dimaksud dengan peralatan teknik dapat berupa motor atau peralatan lainnya yang berfungsi untuk mengubah suatu sumber daya energi tertentu menjadi tenaga gerak kendaraan bermotor yang bersangkutan. Pengertian kata berada dalam ketentuan ini adalah terpasang pada tempat sesuai dengan fungsinya. Termasuk dalam pengertian kendaraan bermotor adalah kereta gandengan atau kereta tempelan yang dirangkaikan dengan kendaraan bermotor sebagai penariknya.

Manfaat kendaraan bermotor adalah mempercepat akses ke daerah yang jauh, memperpendek waktu perjalanan, ada juga manfaat fungsional

⁵Soerjono Soekanto “*Polisi dan Lalu Lintas*” ,CV. Mandar maju,Bandung, 1990

yang berkembang seiring berkembangnya zaman dan teknologi. Mobil (dalam hal ini kendaraan bermotor) dapat membantu manusia dalam memindahkan, mengangkat berbagai barang, memadamkan api, membuat jalan (mengaspal jalan), dan sebagainya selain itu ada juga manfaat lainnya, dari segi sosial dan kesenangan, menaikkan *prestice* pemiliknya dan sebagai ajang olah raga (balapan misalnya) namun dampak negatifnya bagi ,bisa terjadi kecelakaan.

B. Pengemudi Motor

Pengemudi atau bahasa inggrisnya *driver* adalah orang yang mengemudikan kendaraan baik kendaraan bermotor atau orang yang secara langsung mengawasi calon pengemudi yang sedang belajar mengemudikan kendaraan bermotor ataupun kendaraan tidak bermotor seperti pada bendi/dokar disebut juga sebagai kursi, pengemudi becak sebagai *tukang becak*. Pengemudi mobil disebut juga sebagai sopir, sedangkan pengemudi sepeda motor disebut juga sebagai pengendara. Di dalam mengemudikan kendaraan seorang pengemudi diwajibkan untuk mengikuti tata cara berlalu lintas. Seorang yang telah mengikuti ujian dan lulus ujian teori dan praktik mengemudi akan dikeluarkan Surat Izin Mengemudi (SIM). Pelaksana penerbitan surat izin mengemudi kendaraan bermotor di Indonesia adalah satuan lalu lintas Kepolisian Negara Republik Indonesia Di Amerika Serikat dan berbagai negara di dunia ini diterbitkan oleh Department of Transportation atau Department for Transport (Inggris)

(Khusus untuk SIM International diterbitkan oleh Ikatan Motor Indonesia (IMI).

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang tidak dapat menunjukkan Surat Izin Mengemudi yang sah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (5) huruf b dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan dan/atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah). Setiap pengemudi kendaraan bermotor, wajib memiliki surat izin mengemudi, penggolongan, persyaratan, masa berlaku dan tata cara memperoleh surat izin mengemudi, diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Menurut Pasal 1 butir (20) UU No. 22 Tahun 2009 yang dimaksud dengan kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor. Sedangkan pengertian kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel. Dan yang dimaksud sepeda motor adalah kendaraan bermotor beroda dua dengan atau tanpa rumah-rumah dan dengan atau tanpa kereta samping atau kendaraan bermotor beroda tiga tanpa rumah-rumah. Penggunaan sepeda motor di Indonesia sangat populer karena harganya yang relatif murah, penggunaan bahan bakarnya rendah dan biaya operasionalnya juga murah.

Pengertian lampu adalah alat yang digunakan untuk menerangi. lampu utama pada sepeda motor adalah lampu yang ada pada sepeda motor yang mempunyai fungsi khusus untuk menerangi ketika motor digunakan.

Lampu sepeda motor berada di depan berwarna putih dan/atau kuning. Selain lampu sebagai alat penerang, lampu juga dapat digunakan sebagai alat komunikasi antar sesama pemakai jalan. Menurut UU No. 22 Tahun 2009, yang dimaksud pengemudi adalah orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang telah memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM).⁶

Ketertiban dalam berlalu lintas di jalan merupakan kewajiban setiap pengguna jalan dengan tujuan untuk keamanan dan keselamatan lalu lintas. Keamanan lalu lintas dan angkutan jalan merupakan suatu keadaan terbebasnya setiap orang, barang atau kendaraan dari gangguan perbuatan melawan hukum, atau rasa takut dalam berlalu lintas. Sedangkan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari resiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan atau lingkungan.

C. Tingkat Kecelakaan Lalu Lintas Sepeda Motor

Pengertian kecelakaan menurut Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 43 tahun 1993 tentang prasarana dan Lalu Lintas jalan, kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak disangka-sangka dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pemakai jalan lainnya, mengakibatkan korban manusia tau kerugian harta benda.

⁶ Ibid

Korban kecelakaan lalu lintas dapat berupa :

- a) Korban mati, adalah korban yang dipastikan mati sebagai akibat kecelakaan lalu lintas dalam jangka waktu paling lama 30 (tiga puluh) hari setelah kecelakaan tersebut
- b) Korban luka berat, adalah korban yang karena luka-luka menderita cacat tetap atau harus dirawat dalam jangka waktu lebih dari 30 (tiga puluh) hari sejak terjadi kecelakaan
- c) Korban luka ringan, adalah korban yang tidak termasuk dalam pengertian korban mati dan korban luka berat

Kriteria untuk korban kecelakaan di atas berbeda dengan criteria korban kecelakaan lalu lintas yang diberikan oleh PT Jasa Marga. Kriteria korban kecelakaan lalu lintas yang diberikan oleh PT J asa Marga adalah sebagai berikut :

- a) Meninggal, adalah keadaan dimana pada penderita terdapat tanda-tanda kematian fisik. Korban meninggal adalah korban kecelakaan yang meninggal di lokasi kejadian atau meninggal selama perjalanan ke rumah sakit.
- b) Luka berat, adalah keadaan korban mengalami luka-luka dapat membahayakan jiwanya dan memerlukan pertolongan atau perawatan lebih lanjut dengan segera dibawa di rumah sakit, terdiri dari :

- Luka yang menyebabkan keadaan penderita menurun, biasanya luka mengenai kepala atau batang kepala.
 - Luka bakar yang luasnya meliputi 25 % dengan luka baru
 - Patah tulang anggota badan dengan komplikasi disertai rasa nyeri yang hebat dan pendarahan hebat.
 - Pendarahan hebat kurang lebih 500 cc
 - Benturan / luka yang mengenai badan penderita yang menyebabkan kerusakan alat-alat dalam, misalnya dada, perut, usus, kandung kemih, ginjal, limpa, hati, tulang belakan dan batang kepala
- c. Luka ringan, adalah keadaan korban mengalami luka-luka yang tidak membahayakan jiwa dan atau tidak memerlukan pertolongan atau perawatan lebih lanjut di rumah sakit, terdiri :
- Luka kecil di daerah kecil dengan pendarahan sedikit dan penderita sadar.
 - Luka bakar dengan luasnya kurang dari 15 %
 - Keseleo dari anggota badan yang ringan tanpa komplikasi
- Penderit-penderita di atas semuanya dalam keadaan sadar, tidak pingsan atau muntah-muntah.

Disamping pengertian diatas, beberapa pengertian lain tentang kecelakaan lalu lintas adalah sebagai berikut :

Kecelakaan lalu lintas merupakan peristiwa yang tidak diharapkan yang melibatkan paling sedikit satu kendaraan bermotor dalam satu ruas jalan dan

mengakibatkan kerugian material bahkan sampai menelan korban jiwa
(*Kadiyali dalam Wibowo, 2005*)

Kecelakaan adalah peristiwa yang terjadi pada suatu pergerakan lalu lintas akibat adanya kesalahan pada system pembentuk lalu lintas, yaitu pengemudi (Manusia), kendaraan, jalan dan lingkungan. Pengertian kesalahan disini dapat dilihat sebagai suatu kondisi yang tidak sesuai dengan standar atau perawatan yang berlaku maupun kelalaian yang dibuat oleh manusia
(*Carter & Homburger dalam Wibowo, 2005*)

Kecelakaan adalah suatu rentetan kejadian yang biasanya mengakibatkan kematian, luka atau kerusakan harta benda yang tidak disengaja dan terjadi di jalan atau tempat terbuka untuk dan digunakan untuk lalu lintas kendaraan (*Nationbal Safety Council, 1996*)

Kecelakaan lalu lintas adalah sebuah kecelakaan yang mengakibatkan kematian, dan atau luka-luka, yang mana disebabkan oleh lalu lintas kendaraan atau mobil yang melaju pada jalan raya (*Traffic Bureau, National Police Agency, Japan, 1994*)

Jenis kecelakaan dapat diklasifikasikan berdasarkan mekanisme kecelakaanyang dialami oleh kendaraan yang terlibat. Adapun jenis kecelakaan tersebut adalah sebagai berikut :

- Kecelakaan sendiri
- Menabrak obyek tetap
- Tabrakan depan - belakang
- Tabrakan depan-depan

- Tabrakan samping-samping
- Tabrakan beruntun

Berdasarkan posisi kecelakaan , *Kadiyali dalam Karmawan (1990)* membagi kecelakaan menjadi :

- a. Tabrakan menyudut (*angle*), terjadi antara kendaraan yang berjalan pada arah yang berbeda tetapi juga bukan pada arah yang berlawanan.
- b. Menabrak bagian belakang (*rear end*) kendaraan yang menabrak bagian belakang kendaraan lain yang berjalan pada arah yang sama.
- c. Menabrak bagian samping / menyerempet (*side swipe*), kendaraan menabrak kendaraan lain dari bagian samping sambil berjalan pada arah yang sama ataupun berlawanan.
- d. Menabrak bagian depan (*head on*), tabrakan antara kendaraan yang berjalan pada arah berlawanan.
- e. Menabrak secara mundur (*backing*), kendaraan menabrak kendaraan lain pada waktu kendaraan tersebut berjalan mundur.

Menurut cara terjadinya kecelakaan, *Pignataro (1973)* mengklasifikasikan jenis kecelakaan sebagai berikut :

- a) Hilang kendali / selip (*running of road*)
- b) Tanpa tabrakan / kecelakaan sendiri
- c) Tabrakan di jalan (*collision on road*), terdiri dari :
 - Dengan pejalan kaki
 - Dengan kendaraan lain yang sedang berjalan

- Dengan kendaraan lain yang sedang berhenti
- Dengan kereta, binatang, dll

Dalam dua tahun terakhir ini, kecelakaan lalu lintas di Indonesia oleh Badan Kesehatan Dunia (WHO) dinilai menjadi pembunuh terbesar ketiga, di bawah penyakit jantung koroner dan tuberkulosis (TBC). Data WHO tahun 2011 menyebutkan, sebanyak 67% korban kecelakaan lalu lintas berada pada usia produktif, yakni 22-50 tahun. Terdapat 400.000 korban di bawah usia 25 tahun yang meninggal di jalan raya, dengan rata-rata angka kematian 1.000 anak-anak dan remaja setiap harinya. Bahkan, kecelakaan lalu lintas menjadi penyebab utama kematian anak-anak di dunia, dengan rentang usia 10-24 tahun.⁷

Sebagaimana diketahui, masyarakat modern menempatkan transportasi sebagai kebutuhan turunan, akibat aktivitas ekonomi, sosial dan sebagainya. Bahkan dalam kerangka ekonomi makro, transportasi menjadi tulang punggung perekonomian, baik di tingkat nasional, regional dan lokal. Oleh karena itu, kecelakaan dalam dunia transportasi memiliki dampak signifikan dalam berbagai bidang kehidupan masyarakat.

Di Indonesia, jumlah kendaraan bermotor yang meningkat setiap tahunnya dan kelalaian manusia, menjadi faktor utama terjadinya peningkatan kecelakaan lalu lintas. Data Kepolisian RI menyebutkan, pada 2012 terjadi 109.038 kasus kecelakaan dengan korban meninggal dunia sebanyak 27.441 orang, dengan potensi kerugian sosial ekonomi ser Rp 203 triliun

⁷Untung S. Rajab. *Kedudukan dan Fungsi Polisi Republik Indonesia*, CV. Utomo, Bandung, 2003 hal 231-232

- Rp 217 triliun per tahun (2,9%-3,1% dari Pendapatan Domestik Bruto (PDB) Indonesia). Sedangkan pada 2011, terjadi kecelakaan sebanyak 109.776 kasus, dengan korban meninggal sebanyak 31.185 orang.

Selain korban kecelakaan lalu lintas lebih didominasi oleh usia muda dan produktif, sebagian besar kasus kecelakaan itu terjadi pada masyarakat miskin sebagai pengguna sepeda motor, dan transportasi umum. Data yang berbeda dari Kementerian Kesejahteraan Rakyat (Menkokesra) menyebutkan, kecelakaan pengendara sepeda motor mencapai 120.226 kali atau 72% dari seluruh kecelakaan lalu lintas dalam setahun, Dengan korban yang demikian, dampak sosial kecelakaan lalu lintas adalah akan menciptakan manusia miskin baru di Indonesia, terutama terjadi pada keluarga yang ditinggal suami dan atau orang yang sebelumnya menjadi penopang hidup keluarga.

Secara umum kecelakaan lalu lintas yang terjadi disebabkan oleh beberapa faktor, seperti kelalaian manusia, kondisi jalan, kelaikan kendaraan dan belum optimalnya penegakan hukum lalu lintas. Berdasarkan Outlook 2013 Transportasi Indonesia, terdapat empat faktor penyebab kecelakaan, yakni kondisi sarana dan prasarana transportasi, faktor manusia dan alam. Namun demikian, di antara keempat faktor tersebut, kelalaian manusia menjadi faktor utama penyebab tingginya angka kecelakaan lalu lintas. Oleh karena itu, diperlukan kesadaran berlalu lintas yang baik bagi masyarakat, terutama kalangan usia produktif.

Pemerintah sebagai penyelenggara negara, turut berupaya untuk meminimalisir tingginya angka kecelakaan di Indonesia. Melalui program Dekade Keselamatan Jalan 2011-2020, yang dicanangkan oleh Wakil Presiden di Jakarta pada 20 Juni 2011 lalu, pemerintah menargetkan penurunan fatalitas hingga 50 persen pada 2020. Dengan tahun basis 2010 yang menelan 31.234 korban jiwa, pada 2020 fatalitas atau korban jiwa kecelakaan lalu lintas seharusnya 15.000 jiwa. Untuk mewujudkan Dekade Keselamatan Jalan Indonesia (DKJI) pada 2020, diperlukan langkah-langkah konkrit pihak-pihak terkait dalam mengimplementasikan UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Terlebih untuk ikut mewujudkan *zero accident* pada 2015 yang dicanangkan PBB.⁸

D. Faktor-Faktor Yang Mempengaruhinya.Tingkat Kecelakaan

1. Faktor Human /Pengemudi (manusia)

- a. Tidak disiplin (melanggar peraturan/rambu-rambu lalu lintas), misalnya: melanggar lampu *trafficlight* dan marka, parkir sembarangan, rem mendadak, ngebut,dan sebagainya.
- b. Emosional atau tidak sabaran, mungkin karena tergesa-gesa ‘dikejar waktu’ atau ada hal yang sangat penting atau mendadak, dan sebagainya.
- c. Daya konsentrasi berkurang (sambil bicara, menelepon atau sms, melamun,berkhayal,dan sebagainya).

⁸Rahim, M, 2013, *Terangi siang dengan lampu kendaraan anda*, <http://www.panyingkul.com/view.php?id=324&jenis=kabarkita>, diakses pada 9 Maret 2013

- d. Kurang trampil atau cekatan dalam mengemudi (baru belajar, jam terbang minim).
- e. Mengantuk atau lelah (pulang kerja, perjalanan jauh, habis sakit, dsb).
- f. Mabuk (dalam pengaruh obat atau minuman)

2. Faktor Kendaraan

- a. Kendaraan tidak laik jalan (usia tua, rusak).
- b. Ban tiba-tiba pecah (bersifat *insidental*).
- c. Rem blong, lampu tidak berfungsi atau tidak ada.
- d. Melebihi muatan.
- e. Bukan peruntukannya (ban dan bodi modif yang tidak sesuai).

3. Faktor Jalan

- a. Jalan sempit.
- b. Jalan licin (habis hujan, banjir, ada ceceran minyak/oli).
- c. Jalan bergelombang.
- d. Tikungan tajam, tanjakan atau menurun.
- e. Jalan terlalu mulus atau *hotmix* yang bikin pengendara merasa sangat nyaman akhirnya malah jadi lengah.

4. Faktor Cuaca

- a. Hujan.
- b. Berkabut.
- c. Longsor.
- d. Banjir.

E. Siang Hari

Yang dimaksud siang hari menurut Kamus Bahasa Indonesia adalah bagian hari yang terang yaitu dari matahari terbit sampai matahari terbenam. Saat siang hari yang sangat terang, membuat mata seakan terbiasa melihat benda-benda diser (jalanan, trotoar, pohon dan sebagainya) . Ketika melihat ada kilasan atau sinar cahaya pada saat seperti itu, membuat perhatian mengarah ke cahaya tersebut. Hal inilah yang menjadi dasar mengapa *Day Time Running Light* (menyalakan lampu sepeda motor di siang hari) perlu dilaksanakan. Refleks saat mengemudi dari apa yang lihat, menentukan seberapa cepat respon saat melaju dalam kecepatan tertentu. Semakin cepat kendaraan melaju, maka jarak pandang yang dapat segera ditangkap mata untuk melakukan reaksi adalah seperti dalam tabel dibawah ini:

Tabel 2.1 Jarak Pandang

Kecepatan Kendaraan	Jarak Pandang Aman di Persimpangan	Jarak Pandang Aman Saat Akan Menyusul
40 km/h	80 m	160 m
60 km/h	120 m	220 m
80 km/h	170 m	340 m

Dalam tabel diatas terbaca bahwa saat akan menyusul di kecepatan 60 km/h mata harus dapat melihat benda/kendaraan dengan jarak 220 meter di depan . Lebih dekat dari itu, respon akan lambat mencerna benda, apakah itu dalam kecepatan 60 km/h tersebut. Jika dibantu dengan program *Daytime Running Light* (menghidupkan lampu pada siang hari), maka akan sangat

membantu melihat dari jauh kendaraan (sepeda motor) yang datang dari arah depan atau samping, serta dari belakang melalui kaca spion.

F. Dampak Yang Diakibatkan dari Menyalakan Lampu Utama pada Siang Hari

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan telah ditetapkan dalam Rapat Paripurna DPR RI pada tanggal 26 Mei 2009 yang kemudian disahkan oleh Presiden RI pada tanggal 22 Juni 2009. Undang-Undang ini adalah kelanjutan dari Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992. Diharapkan, dengan adanya UU ini, tingkat pelanggaran lalu lintas akan jauh lebih menurun dibandingkan tahun-tahun sebelumnya, bahkan diwujudkan untuk menciptakan *Zero Accident* karena sanksi denda maupun kurungan yang diberlakukan dalam UU ini jauh lebih berat bila dibandingkan UU Lalu Lintas Angkutan Jalan sebelumnya.

Negara Indonesia ini adalah negara yang memiliki jumlah penduduk sekitar 22 juta jiwa, dengan kepadatan penduduk yang terus meningkat setiap tahunnya. Setiap kali pemerintahan berganti tangan maka adapula peraturan baru dan peraturan yang dihapus. Semua peraturan pemerintah yang telah lama atau pun masih baru pasti mempunyai sebab dan akibat dari proses pembuatan dan pelaksanaannya. Salah satunya seperti peraturan UU No. 22 Tahun 2009, pasal 107 (2) UUD 1945 yang mengatur tentang peraturan lalu lintas dan angkutan jalan. Contohnya dengan menyalakan lampu kendaraan bermotor di siang hari, bagi sebagian orang mungkin ini dianggap hal yang biasa biasa saja

karena lampu tidak akan menyebabkan bahaya seperti luka. Tetapi tanpa disadari kita semua yang menyalakan lampu motor di siang hari sedang menabung perusakan lapisan ozon yang menyebabkan bumi ini menjadi rentan akan bahaya yang diluar perkiraan.

Peraturan tentang menyalakan lampu kendaraan bermotor di siang hari ini belum lama dikeluarkan di Indonesia. Seperti biasanya, setiap peraturan baru yang bertentangan dengan respon dari warga masyarakat pasti akan adanya konflik. Begitu pula peraturan ini yang setelah di keluarkan dan dilaksanakan terjadi protes keras dari masyarakat dengan peraturan yang dianggap kurang masuk akal, malah akan menambah polusi lingkungan. Berdasarkan pancasila sila ke 5 yang berbunyi keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia. Di sila 5 ini dijelaskan bahawa semua warga negara berhak menerima keadilan dalam berbagai aspek kehidupan termasuk ikut dalam pembuatan peraturan pemerintah yang juga mengatur semua tindakan tindakan dalam kehidupan kenegaraan ini.

Dampak dari menyalakan lampu kendaraan bermotor di siang hari mempunyai pengaruh positif dan negatif yaitu :

Pengaruh Positif

- a. Mengurangi angka angka kecelakaan lalu lintas khususnya kendaraan beroda dua
- b. Mengurangi angka kematian di jalan
- c. Meningkatkan kewaspadaan dengan kendaraan lain di sekitar kita
- d. Mengurangi penyebab saling bersenggolan di jalan raya

Pengaruh Negatif

1. Mengurangi jangka waktu daya pakai aki karena digunakan secara terus menerus
2. Mengurangi jangka waktu daya pakai lampu karena dipakai siang dan malam hari
3. Meningkatnya pengeluaran si pengendara yang seharusnya bisa digunakan untuk hal yang lebih penting
4. Meningkatkan efek Global warming
5. Menyilaukan mata pejalan kaki, dan pengendara sepeda motor lainnya
6. Mengurangi efisiensi mesin motor saat dipakai sehingga performa tidak maksimal
7. Membuat suhu udara lingkungan menjadi lebih panas karena efek yang ditimbulkan dari pancaran lampu motor tersebut

1. Manfaat kebijakan menyalakan lampu sepeda motor di siang hari

Ada beberapa pemikiran masyarakat tentang hal kebaikan dari kebijakan menyalakan lampu sepeda motor di siang hari, yaitu;⁹

- a) Mata Sebagai Sinyal Umpan Balik (*Feedback Signal*)/Sensor

Saat mengendarai kendaraan, mata adalah salah satu panca indera yang paling penting. Indera mata itulah yang menjadi sensor penghindar kecelakaan. Untuk dapat memberikan respon, mata membutuhkan suatu bentuk stimulus awal. Syarat utama terjadinya hubungan stimulus respon

⁹ M. Sofyan Lubis.(2010). Legal Articles. *Kesadaran Hukum vs Kepatuhan Hukum*. Diambil diakses 12 Januari 2013, dari http://www.kantorhukum-lhs.com/details_artikel_hukum.php?id=13

bukanlah jarak, tetapi adanya saling kesesuaian antara stimulus dan respon. Jika seseorang melihat suatu objek maka stimulus yang mengenai mata bukanlah objeknya secara langsung, tetapi sinar yang dipantulkan oleh objek tersebut yang bekerja sebagai stimulus yang mengenai mata. Stimulus yang diindra itu lalu diorganisasikan dan kemudian diinterpretasikan sehingga seseorang tersebut menyadari, serta mengerti tentang apa yang diindra itu.

Mata bekerja dengan cara menangkap pantulan sinar yang diperoleh pada jarak pandang mata. Pantulan-pantulan itu akan menentukan persepsi pengendara terhadap warna, bentuk dan jarak. Semua variabel hasil pengukuran ini jelas memengaruhi reaksi pengendara kendaraan tersebut. Sinyal dari mata akan diteruskan ke otak yang berfungsi sebagai pengendali (*controller*), kemudian menghasilkan stimulasi gerakan tubuh (*tactile atau body movement*) yang dalam hal ini sebagai aktuator (*actuator*) untuk menjaga kestabilan dan gerak laju kendaraan.

b) Pengaruh Blind Spot Pada Peningkatan Kecelakaan Lalu Lintas

Dari sebuah hasil penelitian, disebutkan bahwa blind spot adalah penyebab kecelakaan yang sering merenggut korban jiwa. Ini dapat dijelaskan dari sudut pandang biologis dan psikologis manusia. Jika terjadi suatu kondisi blind spot, maka yang muncul pada pengemudi tersebut adalah reaksi reflek atau keterkejutan. Pengemudi yang terlatih menghadapi bahaya kejutan cenderung bergerak reflek seperti mengerem atau menghindar ke arah yang lain. Dalam mekanisme reflek, rangsangan

yang diterima langsung melewati sumsum tulang belakang dan diteruskan lewat efektor dengan sangat cepat melebihi gerak sadar yang harus melewati otak terlebih dahulu. Namun sebaliknya, pengemudi lainnya mungkin hanya dapat berteriak. Bahkan dalam kasus tertentu bisa saja malah menekan gas lebih dalam karena terkejut yang merupakan gerak reflek tak terkendali.

Pada dasarnya ketika kendaraan sedang bergerak, maka kestabilan kendaraan telah berkurang dan menyebabkan traksi roda pada permukaan lintasan ikut berkurang. Traksi roda didefinisikan sebagai kemampuan suatu kendaraan untuk mendorong atau menarik beban. Traksi biasanya terkait dengan kehilangan gesekan sewaktu terjadi percepatan, baik pada waktu awal gerak ataupun ketika kendaraan menyalip kendaraan lain.

2. Kerugian kebijakan menyalakan lampu sepeda motor di siang hari

Ada beberapa kerugian dari peraturan kebijakan menyalakan lampu sepeda motor di siang hari ini, yaitu:¹⁰

a) Permasalahan Pemborosan

Dalam kebijakan ini terdapat permasalahan pemborosan terhadap *energy accu* (aki) dan bensin. Lampu motor saat menyala memerlukan tenaga, dan tenaganya berasal dari accu dan penguat penerangan dari mesin, dan mesin kendaraan menghasilkan tenaga dengan menggunakan bensin. Sehingga kalau siang-malam lampu motor terus-terusan

¹⁰ *ibid*

dinyalakan maka akan menyebabkan pemborosan terhadap bahan bakar minyak.

Dari peraturan ini bertolak belakang dengan sosialisasi pemerintah terhadap penghematan energy, termasuk energy bahan bakar minyak (BBM). Padahal awalnya pemerintah mengajak untuk mematikan lampu penerangan yang tidak digunakan, atau memiliki fungsi penerangan yang kurang berarti pada tiap-tiap rumah. Hal ini untuk penghematan energy, dan pemerintah menharapkan sekali masyarakat untuk bisa menerapkannya. Tetapi walaupun sosialisasi pemerintah ini dituruti oleh masyarakat tetap saja pemborosan terus terjadi dengan munculnya peraturan menyalakan lampu sepeda motor di siang hari ini.

b) Penyumbang Peningkatan Panas Bumi (*Global Warming*)

Seperti yang tahu, isu pemanasan global membangkitkan fenomena perubahan iklim yang pada gilirannya menjadi biang bencana lingkungan dari skala paling kecil sampai dengan paling dahsyat yang berpotensi meluluhlantakkan kehidupan di bumi. Pembakaran bahan bakar fosil inilah yang akan melepaskan gas rumah kaca ke atmosfer dan membuat bumi semakin panas.

Gas rumah kaca adalah gas-gas atmosfer yang memiliki kemampuan untuk menyerap radiasi matahari yang dipantulkan oleh bumi sehingga menyebabkan suhu di permukaan bumi menjadi hangat. Meningkatnya jumlah emisi gas rumah kaca (GRK) di atmosfer akan meningkatkan pemanasan bumi, yang antara lain disebabkan oleh

kegiatan manusia di berbagai sektor seperti: energi, transportasi, kehutanan, pertanian, dan peternakan serta sampah.

c) Merugikan Pengguna Motor

Pengguna motor banyak yang mengeluh akan peraturan ini karena merekalah yang paling langsung menerima manfaat dan kerugian terhadap kebijakan pemerintah ini. Kerugian itu terukur dari segi ekonomi, yaitu pengguna sepeda motor menjadi sering-sering mengganti lampu motor mereka karena terkadang lampu motor tersebut hangus atau putus akibat dari sering-sering dinyalakan siang dan malam. Belum lagi accu/aki motor cepat habis dan harus segera di isi ulang.

Permasalahan ini tidak bisa dianggap enteng juga, karena permasalahan ini menyangkut tarap hidup masyarakat yang diusahakan pemerintah agar sejahterah. Namun karena kebijakan-kebijakan yang demikian, yang tidak dipikirkan secara mendalam apa dampaknya, menjadi pengahalang usaha pemerintah tersebut bisa terwujud. Yang seharusnya mensejahterahkan rakyat malah menjadi menyusahkan rakyat.

G. Pelanggaran Lalu Lintas

Meski berbagai aturan sudah dikeluarkan untuk membuat situasi lalu lintas tetap kondusif, pada kenyataannya masih saja banyak pengguna jalan yang tidak mengindahkan aturan-aturan tersebut. Berbagai pelanggaran kerap dilakukan, ironisnya kelalaian tersebut tak jarang merugikan orang lain. Seringkali terjadi kecelakaan yang membuat orang

lain terluka atau bahkan tewas. Adapun jenis pelanggaran yang sering terjadi adalah sebagai berikut :

Menerobos Lampu Merah

Lampu lalu lintas atau traffic light merupakan sebuah komponen vital pengaturan lalu lintas. Namun ironisnya, pelanggaran terhadap lampu lalu lintas ini justru menempati urutan pertama sebagai jenis pelanggaran yang paling sering dilakukan pengguna kendaraan bermotor. Sedang terburu-buru serta tidak melihat lampu sudah berganti warna, adalah beberapa alasan yang sering terlontar dari si pelanggar.

Tidak Menggunakan Helm.

UU No. 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan sudah mengatur mengenai kewajiban pengendara untuk penggunaan helm berstandar Nasional Indonesia (SNI). Bahkan dalam UU tersebut dengan jelas tertera pula sanksi jika pengemudi tidak menggunakan helm, maka ia bias dipidana dengan pidana dengan pidana kurungan paling lama satu bulan atau denda paling banyak Rp. 250.000,-. Namun, pada prakteknya, lagi-lagi aturan ini sering diabaikan. Rata-rata beralasan mereka enggan menggunakan helm karena jarak tempuh yang dekat serta merasa tidak nyaman.

Tidak Menyalakan Lampu Kendaraan

Pada pasal 107 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyatakan bahwa Pengemudi Kendaraan Bermotor wajib menyalakan lampu utama Kendaraan Bermotor yang digunakan di jalan pada malam hari dan pada kondisi tertentu.

Kemudian pada ayat kedua dinyatakan Pengemudi Sepeda Motor selain mematuhi ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib menyalakan lampu utama pada siang hari. Pelanggaran sering terjadi, terutama untuk kewajiban menyalakan lampu di siang hari. Rendahnya tingkat kedisiplinan pengguna jalan atau mungkin kurangnya sosialisasi khususnya untuk lampu di siang hari bias menjadi penyebab seringnya aturan dilanggar.

Tidak Membawa Surat Kelengkapan Berkendara

Aksi tilang yang dilakukan pihak kepolisian juga sering terjadi terhadap pengendara yang tidak membawa surat-surat berkendara seperti Surat Izin Mengemudi (SIM) serta Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) .Berbagai operasi yang tengah gencar dilakukan aparat acapkali mendapati pelanggaran semacam itu. Banyak diantara mereka yang belum memilik SIM karena belum cukup usia, namun memaksakan diri untuk mengendarai sepeda motor. Hal ini tentunya bisa membahayakan keselamatan diri sendiri dan orang lain.

Tidak Menggunakan Spion.

Pentingnya kesadaran menggunakan kaca spion saat berkendara seringkali diabaikan. Padahal kaca spion dapat membantu pengemudi untuk memastikan bahwa kondisi saat itu kondusif untuk membelokkan kendaraan. Hal ini juga berguna untuk meminimalisir terjadinya kecelakaan. Berdasarkan Undang-Undang No. 2 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 285 ayat 1, pengendara akan ditilang atau didenda sebesar Rp. 250.000,- jika kendaraannya tidak dilengkapi dengan kaca spion.

Berkendara Melewati Trotoar.

Seyogyanya trotoar merupakan tempat bagi pejalan kaki. Namun nyatanya, hak pejalan kaki juga diserobot oleh pengendara motor. Dengan tanpa merasa bersalah, Mereka mengendarai kendaraannya diatas trotoar sehingga memaksa pejalan kaki untuk mengalah dengan alas an menghindari kemacetan. Untuk mengantisipasi hal tersebut, saat ini banyak kampanye menyerukan pengembalian trotoar sebagai sarana pejalan kaki.

Jenis-Jenis Pelanggaran Lalu Lintas :

- Menerobos Lampu Merah
- Tidak menggunakan Helm
- Melanggar rambu-rambu lalu lintas
- Tidak membawa surat kelengkapan berkendara
- Melawan arus

- Tindak menyalakan lampu kendaraan
- Tidak menggunakan spion
- Berhenti melewati trotoar.

Peraturan dan UU Lalu Lintas menerapkan sanksi pidana dan denda yang lebih berat buat pelanggaran lalu lintas. UU Lalu Lintas Nomor 22 Tahun 2009 telah diberlakukan untuk menggantikan UU Nomor 14 Tahun 1992, dengan sanksi yang lebih berat bagi para pengguna kendaraan bermotor, baik roda dua maupun roda empat/lebih yang melanggar peraturan lalu lintas di jalan agar tidak ditilang Polisi.

Berikut beberapa peraturan Lalu Lintas, Sanksi Pidana dan Denda yang perlu diketahui untuk pengguna kendaraan di jalan.

- Mengenakan Helm Standar Nasional Indonesia (SNI) Pasal 57 Ayat (2) dan Pasal 106 Ayat (8) memberlakukan untuk menggunakan Helm SNI (bukan helm catok). Untuk pengendara ataupun bagi penumpang yang dibonceng diwajibkan mengenakan helm SNI:

Pidana kurungan paling lama satu bulan atau, Denda paling banyak Rp.250.000 (Pasal 291). Sanksi yang sama juga dikenakan.

- Memastikan Perlengkapan Berkendara Komplit.

UU Lalu Lintas No 22 Tahun 2009, dalam Pasal 57 Ayat (3) mensyaratkan, perlengkapan sekurang-kurangnya adalah sabuk keselamatan, ban cadangan, segitiga pengaman, dongkrak, pembuka roda, helm, dan rompi pemantul cahaya bagi pengemudi kendaraan bermotor roda empat/lebih yang tak memiliki ramah-tamah dan perlengkapan P3K. Sanksi yang diatur bagi

pengendara yang menyalahi ketentuan ini akan dikenakan Pidana kurungan paling lama satu bulan atau Denda paling banyak Rp. 250.000, seperti diatur dalam Pasal 278.

- Memastikan untuk tidak lupa selalu membawa STNK Setiap bepergian, jangan lupa pastikan surat tanda nomor kendaraan bermotor sudah Anda bawa. Kalau kendaraan baru, jangan lupa membawa surat tanda coba kendaraan bermotor yang ditetapkan Polri. Jika Anda alpa membawanya maka sanksi kurungan paling lama dua bulan atau dengan paling banyak Rp.500.000 akan dikenakan bagi pelanggaran (Pasal 288 ayat (1)).
- Tidak punya SIM Denda Rp.1 Juta UU Lalu Lintas yang baru bagi pengendara yang tidak mempunyai SIM lebih berat (UU lama hanya sekitar Rp.20.000). Sekarang bagi pengendara bermotor yang memiliki SIM, akan dipidana dengan Pidana kurungan empat bulan atau Denda paling banyak Rp. 1 juta (pasal 281).

SIM harus yang sah. Pasal 288 Ayat (2) mengatur, bagi setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang tidak dapat menunjukkan SIM yang sah, akan dikenai pidana denda kurungan paling lama satu bulan dan/atau denda paling banyak Rp.250.000,-

- Melengkapi kaca spion. Pengemudi sepeda motor diwajibkan memenuhi persyaratan tekni dan layak jalan yang meliputi kaca spion, klakson, lampu utama, lampu rem, lampu penunjuk arah, alat pemantul cahaya . alat pengukur kecepatan, knalpot, dan kedalaman alur ban (diatur Pasal 106 Ayat (3)). Sanksi bagi pelanggarnya diatur Pasal 285 Ayat (1), dipidana dengan pidana kurungan paling lama satu bulan atau denda paling banyak Rp.250.000,-. Pengemudi roda empat/lebih . Bagi pengendara roda empat/lebih diwajibkan memenuhi persyaratan teknis yang meliputi kaca spion, klakson, lampu utama, lampu mundur, lampu tanda batas dimensi badan kendaraan, lampu gandengan, lampu rem, lampu penunjuk arah, alat pemantul cahaya, alat pengukur kecepatan , kedalaman alur ban, kaca depan, spakbor, bumber, penggandengan, penempelan, dan penghapus kaca. Pasal 285 Ayat (2) mengatur, bagi pelanggarnya akan dikenai sanksi pidana paling lama dua bulan kurungan atau denda paling banyak Rp.500.000.
- Pengemudi atau Penumpang Tanpa Sabuk Pengaman, Sanksinya sama ini harus jadi perhatian bagi pengemudi mobil dan penumpangnya. Jangan lupa menggunakan sabuk pengaman selama perjalanan Anda. Selain untuk keselamatan, juga untuk menghindari; Sanksi Pidana kurungan paling lama satu bulan atau denda paling banyak Rp.250.000 seperti diatur dalam pasal 289.

- Konsentrasi dalam berkendara UU Lalu Lintas Pasal 283 mengatur, setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan secara tidak wajar dan melakukan kegiatan lain atau dipengaruhi oleh suatu keadaan yang mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi, akan dipidana dengan; Pidana kurungan paling lama tiga bulan kurungan atau, Denda paling banyak Rp. 750.000,-
- Memperhatikan Pejalan Kaki dan Pesepeda UU Lalu Lintas pasal 106 Ayat (2) mengatur Para pengendara, baik roda dua maupun roda empat/lebih, harus mengutamakan keselamatan pejalan kaki dan pesepeda. Bagi mereka yang tidak mengindahkan aturan ini akan dipidana dengan: Pidana kurungan paling lama dua bulan atau denda paling banyak Rp. 500.000,-
- Menyalakan Lampu Utama Pada Malam Hari Saat berkendara pada malam hari, pastikan lampu utama kendaraan Anda menyala dengan sempurna. Bagi pengendara yang mengemudikan kendaraanya tanpa menyalakan lampu utama pada malam hari, atau akan dikenai : Dipidana dengan pidan kurungan paling lama satu bulan atau denda paling banyak Rp.250.000 (pasal 293)
- Wajib Menyalakan Lampu pada Siang Hari.
Pengendara motor yang berkendara pada siang hari diwajibkan menyalakan lampu utama. Bagi pelanggaran akan dipidana dengan pidana kurungan paling lama 15 hari atau denda paling banyak Rp. 100.000.
- Berbelok, Berbalik Arah, Jangan Lupa Lampu Isyarat.

Setiap pengendara yang akan membelok atau berbalik arah, diwajibkan memberikan isyarat dengan lampu penunjuk arah atau isyarat tangan. Jika melanggar ketentuan ini, Pasal 284 mengatur, sanksi kurungan paling banyak satu bulan atau denda Rp. 250.000,-

- Belok kiri tidak boleh langsung.

Peraturan dalam UU Lalu Lintas yang baru, Pasal 112 ayat (3) mengatur, pengemudi kendaraan dilarang langsung berbelok kiri. Bunyi pasal tersebut “ Pada persimpangan jalan yang dilengkapi dengan alat pemberi isyarat lalu lintas, pengemudi kendaraan dilarang langsung berbelok kiri, kecuali ditentukan lain oleh rambu lalu lintas atau pemberi isyarat lalu lintas.

- Jangan Sembarangan Pindah Jalur.

Para pengemudi yang akan berpindah jalur atau bergerak ke samping wajib mengamati situasi lalu lintas di depan, samping dan belakang kendaraan serta memberikan isyarat. Jika tertangkap melakukan pelanggaran, akan dikenai sanksi paling lama satu bulan kurungan atau denda Rp. 250.000 (Pasal 295).

- Menyesuaikan Jalur dengan Kecepatan.

Ketentuan mengenai jalur atau lajur merupakan salah satu ketentuan baru yang dimasukkan dalam UU Lalu Lintas Nomor 22 Tahun 2009, yang diatur dalam Pasal 108. Agar menjadi perhatian, selengkapnya bunyi pasal tersebut adalah :

- (1) Dalam berlalu lintas pengguna jalan harus menggunakan jalur jalan sebelah kiri

(2) Pengguna jalur jalan sebelah kanan hanya dapat dilakukan jika :

- Pengemudi bermaksud akan melewati kendaraan didepannya
- Diperintah oleh petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia untuk digunakan sementara sebagai jalur kiri.

(3) Sepeda motor, kendaraan bermotor yang kecepatannya lebih rendah, mobil barang, dan kendaraan tidak bermotor berada pada lajur kiri jalan.

(4) Penggunaan lajur sebelah kanan hanya diperuntukkan bagi kendaraan dengan kecepatan lebih tinggi, akan membelok kanan, mengubah arah atau mendahului kendaraan lain.

- Balapan di Jalanan. Denda Rp. 3 Juta.

Pengendara bermotor yang balapan di jalan akan dikenai pidana kurungan paling lama satu tahun atau denda paling banyak Rp. 3000.000 (Pasal 297) UU Lalu Lintas terbaru ini harus menjadi perhatian bagi para pengendara bermotor di jalan. Selain demi keselamatan, tentunya juga untuk menghindari ditilang Polisi. Selalu menaati peraturan dan rambu-rambu lalu lintas. Selamat berkendara.

BAB III
TINJAUAN UMUM TENTANG IMPLEMENTASI
PASAL 293 AYAT 2 UU NO. 22 TAHUN 2009

A. Gambaran umum tentang program menyalakan lampu utama pada siang hari

Pemerintah berupaya segala bentuk aturan yang dikeluarkan untuk mencegah terjadinya pelanggaran maupun kecelakaan lalu lintas akibat begitu banyaknya perkembangan kendaraan setiap bulan bahkan tahun. Perkembangan kendaraan yang begitu pesatnya tidak diimbangi dengan perkembangan sarana maupun prasaranya untuk mendukung perkembangan kendaraan.

Salah satu aturan yang diterapkan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dalam mengendarai kendaraan khususnya sepeda motor diantaranya wajib menyalakan lampu utama di siang hari. Program menyalakan lampu utama sepeda motor pada siang hari, dalam pelaksanaannya sangat membutuhkan partisipasi masyarakat. Sebagaimana yang telah dijelaskan oleh Drs. A. Wahyurudhanto, M.Si, pengertian dari partisipasi masyarakat yaitu “masyarakat setempat menyumbangkan sesuatu (pikiran, tenaga, atau dana), terjadinya Proses yang aktif, bersifat kerelaan, mempengaruhi atau mengontrol keputusan yang berpengaruh bagi kehidupan mereka”. Prinsip kerelaan (*voluntary*) dalam partisipasi bukan sesuatu yang sudah jadi harus ditumbuhkan, didorong, dan dipelihara. Meskipun program

menyalakan lampu utama pada siang hari diatur dalam undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, sehingga menghasilkan sifat yang mengikat. Namun dalam pelaksanaan program ini tidak terlepas dari Partisipasi masyarakat.¹³

Dalam berlalu lintas, akan menggunakan prinsip “*To See and To be Seen*” (untuk melihat dan dilihat). Saat di jalan, harus melihat keadaan serta dan untuk dilihat orang lain. juga perlu ingat bahwa tidak semua orang mempunyai kemampuan melihat dan mencerna situasi dengan baik. Ada yang cepat tanggap, ada yang lambat, bahkan ada yang tidak peduli. Kondisi yang seperti ini dapat memicu permasalahan lalu lintas yang terjadi di masyarakat.

Indonesia, khususnya di kota-kota besar. Angka kepemilikan sepeda motor meningkat tajam dari tahun ke tahun. Namun sayangnya tidak diikuti dengan kesadaran berkendara yang baik, ditambah tingkat emosional yang makin memprihatinkan akibat kemacetan lalu lintas. Faktor-faktor tersebut membuat meningkatnya angka kecelekaan yang terjadi pada sepeda motor.

Program menyalakan lampu utama pada siang hari untuk Indonesia memang sangat perlu dan benar untuk dijalankan. Hal paling utama adalah untuk memperkecil angka kecelakaan lalu lintas khususnya yang melibatkan sepeda motor. Secara yuridis hukum program menyalakan lampu utama pada siang hari dijelaskan pada Pasal 107 Undang-undang Nomor 22 tahun 2009

¹³ M. Sofyan Lubis. (2010). Legal Articles. *Kesadaran Hukum vs Kepatuhan Hukum*. Diambil diakses 12 Januari 2013, dari http://www.kantorhukum-lhs.com/details_artikel_hukum.php?id=13.

tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, menyebutkan bahwa (1) Pengemudi kendaraan bermotor wajib menyalakan lampu utama kendaraan bermotor yang digunakan di jalan pada malam hari dan pada kondisi tertentu, (2) Pengemudi sepeda motor selain mematuhi ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib menyalakan lampu utama pada siang hari. Namun pada ayat kedua pasal tersebut tak pelak mengundang kontroversi di kalangan masyarakat.

Dalam pelaksanaannya program menyalakan lampu utama pada siang hari sangat membantu pengemudi kendaraan. Pada saat siang hari yang sangat terang, membuat mata seakan terbiasa melihat benda-benda (jalan, trotoar, pohon, dan lain sebagainya). Ketika melihat ada kilasan atau sinar cahaya pada saat seperti itu, membuat perhatian mengarah ke cahaya tersebut. Hal inilah yang menjadi dasar mengapa menyalakan lampu utama pada siang hari perlu dilaksanakan. Refleks saat mengemudi dari apa yang dilihat, menentukan seberapa cepat respon saat melaju dalam kecepatan tertentu. Jika dibantu dengan menghidupkan lampu pada siang hari, maka akan sangat membantu melihat dari jauh kendaraan (sepeda motor) yang datang dari arah depan atau samping, juga belakang (melalui kaca spion).

Manfaat yang paling mencolok dari terselenggaranya program ini adalah dapat dijelaskan bahwa dalam ilmu Fisika sudah mengetahui kecepatan cahaya lebih tinggi dari pada kecepatan suara. Sebagai Ilustrasi: pengemudi mobil, dengan kaca tertutup, AC hidup, menyalakan tape

dengan suara yg cukup keras akan lambat respon/antisipasinya hanya dengan mendengarka suara atau klakson mobil (apabila dia masih bisa mendengar), jika dibandingkan dengan keadaan yang sama, dimana pengemudi masih dapat melihat kilatan lampu dari sepeda motor, maka program menyalakan lampu utama pada siang hari sangat membantu pengemudi mobil dan pengendara motor untuk dapat melihat keberadaan sepeda motor di belakangnya (melalui kaca spion) atau jauh di depannya. Namu perlu diketahui bahwa lampu yang harus dihidupkan adalah lampu besar atau lampu utama bukan lampu senja, karena fakta perbandingan dari cahaya yang dihasilkan sangat jauh.

Jadi, disini penulis dapat menyimpulkan yaitu:

- Program *Daytime Running Light* (menyalakan lampu utama pada siang hari) sangat baik untuk menekan angka kecelakaan lalu lintas.
- Sosialisasi manfaat menyalakan lampu utama pada siang hari bagi pengendara perlu terus dijalankan khususnya yang menyangkut keselamatan.
- Penerapan *safety*/keselamatan tidak mengenal geografis, budaya, dan lain sebagainya.
- Jika program menyalakan lampu utama pada siang hari berhasil, maka motor tanpa lampu di malam hari akan semakin sedikit atau bahkan tidak ada lagi. Hal ini karena adanya pemikiran bahwa pada siang hari lampu utam dari motor saja dihidupkan tentunya malam hari juga harus dihidupkan.

- Budayakan rasa malu untuk berbuat salah atau melanggar peraturan lalu lintas, karena Pelanggaran lalu lintas adalah awal kecelakaan lalu lintas.

B. Implikasi dari Pelanggaran Pasal 293 Ayat 2 UU No. 22 Tahun 2009 Terhadap Terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas di kabupaten Tulungagung

Permasalahan lalu lintas di wilayah hukum Polres Tulungagung, khususnya masalah kecelakaan lalu lintas cukup sering terjadi. Selain masyarakat pengguna jalannya yang kurang tertib dalam mematuhi peraturan lalu lintas, pada wilayah hukum Polres Tulungagung juga terdapat jalur lintas selatan Jawa Timur yang memiliki kondisi jalan yang masih buruk sehingga dapat memicu terjadinya kecelakaan lalu lintas. Dalam mengatasi permasalahan lalu lintas ini, salah satu program yang dilaksanakan oleh satuan lalu lintas Polres Tulungagung adalah mengimplementasikan program menyalakan lampu utama pada siang hari.

Adapun teknis dalam mewujudkan program ini, Polres Tulungagung, melakukan tindakan berkaitan dengan menyalakan lampu bagi pengendara sepeda motor pada siang hari yaitu ¹⁴

1. Pada bulan pertama dimulai dari terselenggaranya program ini, Polres Tulungagung melakukan pengenalan kepada masyarakat di

¹⁴ Polres Tulungagung, 2013, *Paparan Kasatlantas Polres Tuungagung, Pelaksanaan Program Safety Riding.*

Kabupaten Tulungagung perihal program menyalakan lampu utama pada siang hari ini. Polres Tulungagung menjelaskan mengenai pengertian, maksud dan tujuan, dasar hukum dari program menyalakan lampu utama pada siang hari. Disini Polres Tulungagung dalam pelaksanaan kegiatannya bekerjasama dengan pihak-pihak yang dapat mendukung pelaksanaan program ini yaitu Pemerintah setempat, tokoh-tokoh masyarakat, media massa, dan instansi lain yang terkait.

2. Pada bulan kedua, Polres Tulungagung melakukan peneguran ataupun pembinaan terhadap masyarakat pengguna jalan yang tidak menyalakan lampu utama dari kendaraan bermotor, namun belum dikenakan sanksi hukum, dan bagi yang sudah melaksanakan, satuan lalu lintas Polres Tulungagung memberikan *reward* (imbalan) berupa pemberian helm sesuai SNI (standard Nasional Indonesia) kepada masyarakat pengguna jalan (pengendara kendaraan bermotor) yang telah melaksanakan program ini.
3. Pada bulan ketiga satuan lalu lintas Polres Tulungagung mulai mencoba menerapkan sanksi hukum kepada masyarakat pengemudi kendaraan bermotor yang tidak melaksanakan program menyalakan lampu utama pada siang hari atau tidak menghidupkan lampu utama dari kendaraan bermotornya pada siang hari. Petugas lalu lintas Polres Tulungagung disini dalam melakukan kegiatannya berpedoman pada Undang-Undang nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan yang terdapat pada :

- Pada pasal 107 ayat (1) menjelaskan Pengemudi kendaraan bermotor wajib menyalakan lampu utama kendaraan bermotor yang digunakan di jalan pada malam hari dan pada kondisi tertentu. Yang dimaksud dengan ‘kondisi tertentu’ adalah kondisi jarak pandang terbatas karena gelap, hujan lebat, terowongan dan kabut.
- Pada pasal 107 ayat (2) menjelaskan Pengemudi sepeda motor selain mematuhi ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat 1, wajib menyalakan lampu utama pada siang hari.
- Pada pasal 293 ayat (1) setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan tanpa menyalakan lampu utama pada malam hari dan kondisi tertentu sebagaimana yang dimaksud dalam pasal 107 ayat (1) di pidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp 250.000,- (dua ratuslima puluh ribu rupiah)
- Pasal 293 ayat (2) yaitu setiap orang yang mengemudikan sepeda motor di jalan tanpa menyalakan lampu utama pada siang hari sebagaimana dimaksud dalam pasal 107 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 15 (lima belas) hari atau denda paling banyak Rp 100.000,- (seratus ribu rupiah)

Dengan berpedoman pada aturan hukum seperti yang dijelaskan diatas khususnya pada pasal 107 ayat (2) dan pasal 293 ayat (2) Undang – Undang nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan, maka upaya penegakkan hukum dapat dilakukan oleh anggota satuan

lalu lintas Polres Tulungagung. Namun dalam pelaksanaannya, anggota satuan lalu lintas Polres Tulungagung masih mengedepankan upaya pembinaan dan peneguran terhadap masyarakat atau pengemudi kendaraan bermotor yang tidak menyalakan lampu utama dari kendaraannya pada siang hari.

Implementasi program menyalakan lampu utama pada siang hari oleh satuan lalu lintas Polres Tulungagung kepada masyarakat di Kabupaten Tulungagung, dalam pelaksanaan awalnya berjalan dengan baik. Masyarakat pengguna jalan yaitu pengemudi kendaraan bermotor menyalakan lampu utama kendaraan bermotornya pada saat mengemudi di jalan. Namun selang beberapa waktu atau beberapa bulan kemudian program menyalakan lampu utama pada siang hari yang diterapkan satuan lalu lintas Polres Tulungagung tidak berjalan dengan baik sesuai dengan yang diharapkan. Banyak masyarakat pengguna jalan atau pengemudi kendaraan bermotor yang tidak menghidupkan lampu utama kendaraan bermotornya pada saat mengemudikan kendaraan bermotornya. Hal ini disebabkan oleh beberapa faktor yang membuat pengemudi kendaraan bermotor tidak mau menghidupkan lampu utama dari kendaraan bermotornya pada saat berjalan. Kondisi seperti ini pun tetap bertahan sampai saat ini dan tidak ada upaya kembali untuk mengaktifkan program menyalakan lampu utama pada siang hari (Daytime Running Lights) tersebut oleh satuan lalu lintas Polres Tulungagung.

C. Kegagalan Program Menyalakan Lampu Utama Pada Siang Hari Yang Dilaksanakan Oleh Satuan Lalu Lintas Polres Tulungagung

Program menyalakan lampu utama pada siang hari yang diterapkan oleh satuan lalu lintas di Kabupaten Tulungagung pada tahun 2007, tidak berjalan dengan baik. Banyak ditemukan pengemudi kendaraan bermotor yang tidak menyalakan lampu utama dari kendaraannya pada saat mengemudikan kendaraan bermotornya. Masyarakat pengguna jalan dalam hal ini pengemudi kendaraan bermotor dalam melaksanakan program Menyalakan lampu utama pada siang hari pada umumnya hanya berlangsung selama 2 (dua) bulan mulai dari diberlakukannya program ini, setelah itu program ini tidak berjalan lagi meskipun upaya pembinaan, penyuluhan dan penegakkan hukum dilakukan oleh anggota satuan lalu lintas Polres Tulungagung. Adanya kondisi seperti ini menandakan banyaknya kendala dalam partisipasi masyarakat terhadap pelaksanaan program menyalakan lampu utama pada siang hari ini, kendala dalam partisipasi masyarakat yaitu masyarakat tidak begitu paham tentang kegiatan/program yang dilakukan, perbedaan persepsi tentang kegiatan/program yang dilakukan, enggan berpartisipasi karena terlanjur kecewa dan kondisi yang begitu birokratis sukar bagi pihak luar untuk ikut berpartisipasi ke dalamnya

Alasan masyarakat pengguna jalan atau pengemudi kendaraan bermotor tidak melaksanakan program menyalakan lampu utama pada siang

hari (*Daytime Running Lights*) pada saat mengemudikan kendaraan bermotor disebabkan oleh beberapa hal, yaitu :

- Adanya penilaian masyarakat bahwa dengan menghidupkan lampu utama kendaraan bermotor pada siang hari maka akan menyebabkan baterai *accu* dari kendaraan bermotor menjadi rusak (*soak*). Dengan dihidupkannya lampu utama kendaraan bermotor siang dan malam hari atau sepanjang hari, maka hal ini menimbulkan dampak buruk terhadap *accu* motor, yaitu kendaraan bermotor menjadi mogok, dan bahkan sampai dilakukan penggantian baru terhadap *accu* motor tersebut.
- Adanya informasi yang diketahui oleh masyarakat berdasarkan adanya kesimpulan dari data statistik yang tidak signifikan, yang berarti bahwa program menyalakan lampu utama pada siang hari tidak mencegah crash atau mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas di wilayah hukum Polres Tulungagung

Adapun data statistik yang tidak signifikan tersebut diperoleh dari data kecelakaan lalu lintas yang ada pada satuan lalu lintas Polres Tulungagung. Bahkan berdasarkan data tersebut ditemukan perbandingan data kecelakaan antara tahun 2008 dan tahun 2009 memiliki selisih yang cukup besar yaitu jumlah kecelakaan lalu lintas yang terjadi pada tahun 2009 lebih besar dibandingkan jumlah kecelakaan lalu lintas yang terjadi pada tahun 2008, sedangkan pada tahun 2010 jumlah kecelakaan mengalami penurunan sebesar 257 kecelakaan. Namun pada tahun 2011 kecelakaan naik menjadi 484 kejadian dan tahun 2012 sebesar 829

kecelakaan. Sebenarnya program menyalakan lampu utama kendaraan bermotor pada siang hari sudah diwajibkan pada awal tahun 2010, akan tetapi tahun 2010 sampai tahun 2012 terus mengalami peningkatan kecelakaan (data dalam lampiran)

- Adanya keluhan dari masyarakat pengguna jalan yaitu dengan adanya penyalakan lampu utama kendaraan bermotor pada siang hari menyebabkan gangguan pada mata pengemudi atau mengalami silau karena ada cahaya lampu utama sepeda motor yang menyala dari arah depan pengemudi tersebut disaat mengenderai kendaraannya. Kondisi seperti ini menimbulkan pengemudi tidak merasa nyaman dalam mengemudikan kendaraannya di jalan.
- Adanya upaya penegakkan hukum yang belum maksimal yang dilakukan oleh anggota satuan lalu lintas Polres Tulungagung terhadap masyarakat pengguna jalan atau pengemudi kendaraan bermotor yang tidak menyalakan lampu utama kendaraan bermotornya pada saat berjalan.

Pada dasarnya upaya penegakkan hukum terkait penyelenggaraan program Menyalakan lampu utama pada siang hari ini bisa saja dilakukan secara maksimal oleh anggota satuan lalu lintas Polres Tulungagung, namun karena program ini masih 'asing' diterapkan di masyarakat dan adanya pengaruh dari daerah-daerah lain yang belum juga mengimplementasikan program ini dengan baik, misalnya satuan lalu lintas Polresta Tulungagung yang masih belum mampu menerapkan program menyalakan lampu utama pada siang hari dengan baik di

masyarakat kota Tulungagung, dan juga berbagai daerah lainnya. Sehingga dengan adanya kondisi ini menimbulkan pengaruh terhadap satuan lalu lintas Polres Tulungagung, yang pada akhirnya menimbulkan dampak tidak berjalannya program menyalakan lampu utama pada siang hari dengan baik di masyarakat Kabupaten Tulungagung. Polisi lalu lintas Polres Tulungagung dalam pelaksanaannya terkait program ini masih mengedepankan upaya pembinaan, penyuluhan, dan peneguran terhadap masyarakat pengguna jalan atau pengemudi kendaraan bermotor.

Dengan adanya beberapa alasan seperti yang dijelaskan diatas, maka hal inilah yang menyebabkan gagalnya program menyalakan lampu utama pada siang hari diterapkan di masyarakat Kabupaten Tulungagung.

- **Data Jumlah Kecelakaan Lalu Lintas di Kabupaten Tulungagung**

Berdasarkan data yang peneliti dapatkan, jumlah kecelakaan pada tahun 2007 sebanyak 200 kecelakaan, sedangkan pada tahun 2008 sebanyak 360 kecelakaan. Hal ini disebabkan karena tingkat ekonomi masyarakat khususnya masyarakat Tulungagung meningkat sehingga kemampuan daya beli terhadap kendaraan roda dua maupun roda empat juga ikut meningkat.

Pada tahun 2009 jumlah kecelakaan yang terjadi sebanyak 738 kecelakaan dan pada tahun 2010 sebanyak 293. Pada tahun 2010 terjadi penurunan sebesar 445 kejadian. Hal ini disebabkan karena program menyalakan lampu utama pada siang hari sudah diterapkan. Namun pada tahun 2011 kecelakaan meningkat menjadi 484 kecelakaan, bahkan pada tahun 2012 naik drastis sebanyak 829 kecelakaan.

Berdasarkan data di atas, disimpulkan bahwa penerapan program menyalakan lampu utama pada siang hari belum mampu mendapatkan hasil yang maksimal dalam menekan dan mengurangi tingkat kecelakaan yang terjadi di kabupaten Tulungagung.

E. Hasil Penelitian

Banyak hal yang dilakukan oleh peneliti dalam memperoleh data baik melalui literature-literatur maupun wawancara yang berkaitan dengan kelalu lantasan di Bagian Lantas Polres Tulungagung. Berdasarkan hasil wawancara terhadap Wakalantas IPTU SUMADJI, SH. dapat disimpulkan sebagai berikut:¹⁵

- Program menyalakan lampu utama pada siang hari berjalan dengan efektif
- Program menyalakan lampu utama pada siang hari belum mampu menekan tingkat kecelakaan yang terjadi di masyarakat khususnya masyarakat Tulungagung.
- Meningkatnya jumlah kecelakaan yang terjadi dari tahun ke tahun disebabkan oleh berbagai hal, antara lain;
 - Infrastruktur yang kurang memadai
 - Kesadaran pengguna jalan yang masih kurang
 - Tingkat disiplin yang masih rendah
 - Sosialisasi yang belum menjangkau ke seluruh masyarakat
 - Semakin banyaknya kendaraan baik roda dua maupun roda empat yang dibeli masyarakat dari tahun ke tahun

¹⁵ Ibid hal 29

- Banyak yang beranggapan menyalakan lampu terus menerus akan menyebabkan strom *accu* habis dan *accu* cepat rusak, dan masih banyak lagi penyebab lainnya.

BAB IV

PENUTUP

A. Kesimpulan

Dari uraian diatas dapat ditarik beberapa kesimpulan antara lain:

1. Dari manfaat dan kerugian yang dipaparkan di atas, pemerintah harus cepat mampu mengolah untuk menambah manfaatnya dan mengolah untuk mengurangi kerugiannya. Agar kontroversi dalam kebijakan ini dapat terselesaikan dengan cepat pula.
2. Bahwa tidak semua orang yang menetapkan keputusan memiliki pengetahuan yang mendalam tentang permasalahan yang akan dihadapi oleh objek kebijakan yang dibuat.
3. Kontroversi yang terjadi terhadap kebijakan kewajiban menyalakan lampu utama sepeda motor disiang hari merupakan kelemahan pemerintah terhadap memikirkan runtutan akibat-akibat negatif dari kebijakan yang diterapkan. Seharusnya sebelum mengeluarkan kebijakan pemerintah harus memikirkan dampak apa yang muncul kalau kebijakan ini diterapkan. Sehingga nantinya keputusan terhadap kebijakan itu bisa di terapkan satu paket dengan solusi-solusi penutup kelemahan kebijakan itu tersebut
4. Baiknya pemerintah mengeluarkan solusi untuk menanggulangi dampak negatif dari kebijakan tersebut untuk mempersempit kerugian yang ditimbulkan kebijakan itu.
5. Dan seharusnya masyarakat juga dapat membantu memberikan inspirasi kepada pembuat keputusan agar apa yang dijadikan kebijakan dapat

memberikan manfaat yang baik untuk bersama, jangan hanya mengeluhkan apa yang pemerintah lakukan, namun sebaliknya juga pemerintah harus merespon inspirasi yang disampaikan oleh masyarakat untuk dipertimbangkan baik buruknya.

B. Saran

- Perlunya Sosialisasi lebih lanjut ke masyarakat yang melibatkan tokoh masyarakat, supaya masyarakat lebih sadar Hukum.
- Perlunya tindakan hukum lebih lanjut agar masyarakat lebih patuh terhadap rambu-rambu lalu lintas.

DAFTAR PUSTAKA

- Ali, Zainudin. 2009. *Metode Penelitian Hukum*. Jakarta: Sinar Grafika.
- Barda Nawawi Arief, *Beberapa Aspek Kebijakan Penegakan dan Pengembangan Hukum Pidana*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 1998
- Djokosutono. 1982. *Hukum Tata Negara*. Jakarta: Ghalia Indonesia
- Hadari Nawawi, *Pengawasan Melekat di Lingkungan Aparatur Pemerintah*, Airlangga, Jakarta, 1989
- Hadiman, *Menuju Tertib Lalu Lintas*, PT Gandesa Puramas, Jakarta, 1995
- Hamalik, Oemar. 2008. *Kurikulum & Pembelajaran*. Jakarta: Sinar Grafika.
- Husaini & Purnomo, *Metodologi Penelitian Sosial*. Gajah Mada University Press, Yogyakarta, 1998.
- http://tulungagung.polres.go.id/index.php?option=com_content&task=view&id=596, diakses pada pada 3 Februari 2013
- Jawa Pos, 2013, <http://www.indonesia.com/bpost/022013/27/HotLine/Line1.htm>, *Jalan meriah, mata jadi melek*, diakses pada 9 Maret 2013
- Kartika A.A.G, 2004, Evaluasi Pelaksanaan Kanalisasi pada Ruas-Ruas Jalan di Kota Surabaya Ditinjau dari Aspek Legalitas, Keselamatan Lalu Lintas dan Teknis Operasional, *Prosiding Seminar Forum Studi Transportasi Antar Perguruan Tinggi, FSTPT VII*, Univ. Parahyangan, Bandung.
- Kartika A.A.G, H. Widyastuti, W. Herijanto, C. Buana. 2013a. The Responses of Road Users on Safety Riding Campaign in Surabaya, *Journal of Civil Engineering Dimension, Petra Christian University, Surabaya*, Volume 10, no 2, Maret 2013.
- Kartika A.A.G, H. Widyastuti, W. Herijanto, C. Buana, C.A. Prastyanto, B. Rahardjo, Istiar, 2013b, Kajian Pelaksanaan Kanalisasi Sebagai Bagian dari Safe Riding Campaign di Kota Surabaya Ditinjau dari Kinerja Ruas dan Simpang, *Prosiding Seminar Internasional Forum Studi Transportasi Antar Perguruan Tinggi (FSTPT) ke 11* di Universitas Diponegoro Semarang, 29-30 ,Maret 2013.
- Koesnoe, 1979. *Catatan-Catatan Terhadap Hukum Adat Dewasa Ini*. Surabaya: Airlangga University Press

- Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia. (2009). Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22, Tahun 2009, tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- M. Sofyan Lubis. (2010). Legal Articles. *Kesadaran Hukum vs Kepatuhan Hukum*. Diambil diakses 12 Januari 2013, dari http://www.kantorhukum-lhs.com/details_artikel_hukum.php?id=13.
- Nurohmi, 2005. *Skripsi Hukum dan Kwarganegaraan*. Fakultas ilmu sosial, Universitas Negeri Semarang.
- Peraturan Perundangan Undang-Undang No.14 Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tahun 1992
- Polres Tulungagung, 2013, *Paparan Kasatlantas Polres Tuungagung*, Pelaksanaan Program Safety Riding.
- PP No 43/Tahun 1993 tentang Sarana dan Prasarana Jalan
- Rahim, M, 2013, *Terangi siang dengan lampu kendaraan anda*, <http://www.panyingkul.com/view.php?id=324&jenis=kabarkita>, diakses pada 9 Maret 2013
- Soerjono Soekanto, *FaktorFaktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, CV Rajawali, Jakarta, 19831 Untung S. Rajab. Kedudukan dan Fungsi Polisi Republik Indonesia , CV. Utomo, Bandung, 2003
- Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*, Raja Grafindo Perkasa, Jakarta, 2003.
- Soerjono Soekanto “*Polisi dan Lalu Lintas*” ,CV. Mandar maju,Bandung, 1990
- Sugiyono. 2011. *Metode Penelitian Kuantitatif, kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sunggono, Bambang, *Metode Penelitian Hukum*, Cetakan Kelima, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2003.
- S. T. Kansil, 1993. *Pengantar Hukum Indonesia*. Jakarta: Balai Pustaka
- Undang-undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945
- Undang–Undang nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan
- Untung S. Rajab. *Kedudukan dan Fungsi Polisi Republik Indonesia* , CV. Utomo, Bandung, 2003

Wirjono Prodikoro *Tindaktindak Pidana Tertentu di Indonesia*, PT. Eresco, Bandung, 1986.

W.J.S Poerwodarminto, Kamus Bahasa Indonesia.

Zainudin Ali, 2009. *Metode Penelitian Hukum*. Jakarta: Sinar Grafika