

**PELAKSANAAN STANDAR KESELAMATAN
ANGKUTAN JALAN OLEH DINAS
PERHUBUNGAN KOTA MEDAN
(Studi di Dinas Perhubungan Kota Medan)**

SKRIPSI

*Diajukan Guna Memenuhi Salah Satu Syarat
Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Hukum (S.H)
Program Studi Ilmu Hukum*

Oleh:

RIANSYAH WISESA MARPAUNG
NPM.1306200046



**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
MEDAN
2017**

ABSTRAK

PELAKSANAAN STANDAR KESELAMATAN ANGKUTAN JALAN OLEH DINAS PERHUBUNGAN KOTA MEDAN (Studi di Dinas Perhubungan Kota Medan)

RIANSYAH WISESA MARPAUNG
NPM.1306200046

Lalu lintas dan angkutan jalan merupakan hal yang penting dalam meningkatkan mobilitas sosial masyarakat. Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (selanjutnya disebut LLAJ) merupakan hal yang sangat dekat dengan masyarakat. Setiap waktu masyarakat terus bergulat dengan Angkutan Jalan dengan bermacam-macam kepentingan. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui pengaturan hukum Standar Keselamatan Angkutan Jalan oleh Dinas Perhubungan Kota Medan, untuk mengetahui pelaksanaan Standar Keselamatan Angkutan Jalan oleh Dinas Perhubungan Kota Medan, dan untuk mengetahui kendala dan upaya dalam pelaksanaan Standar Keselamatan Angkutan Jalan oleh Dinas Perhubungan Kota Medan.

Penelitian yang dilakukan adalah penelitian hukum yang bersifat deskriptif analisis dan menggunakan jenis penelitian yuridis empiris yaitu penggabungan atau pendekatan yuridis normatif dengan unsur-unsur empiris yang diambil data primer dengan melakukan wawancara dan data sekunder dengan mengolah data dari bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier, dan juga penelitian ini bersifat kualitatif.

Berdasarkan hasil penelitian dipahami bahwa Pengaturan hukum tentang standar lalu lintas dan angkutan jalan yang mengangkut; keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan dan keteraturan, terdiri dari UUD 1945, Undang-undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Peraturan Pemerintah No. 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Angkutan Jasa, Peraturan Pemerintah No. 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Peraturan Pemerintah No. 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan, Peraturan Menteri Perhubungan No. 98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek, Peraturan Menteri Perhubungan No. 26 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pelaksanaan standar keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan di Kota Medan, relatif masih sangat rendah. Karena keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan dan kesetaraan didalam lalu lintas dan angkutan jalan belum dapat diwujudkan. Serta hambatan-hambatan yang ditemukan dalam pelaksanaan standar keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan terdiri dari hambatan internal dan hambatan eksternal.

Kata kunci: pelaksanaan, standar keselamatan, angkutan jalan.

KATA PENGANTAR



Assalamu'alaikum Wr. Wbr.

Alhamdulillah Puji dan syukur kehadiran Allah SWT, yang telah memberikan nikmat kesehatan, keselamatan dan ilmu pengetahuan yang merupakan amanah, sehingga skripsi ini dapat diselesaikan sebagai sebuah karya ilmiah yang berbentuk skripsi. Shalawat dan salam juga dipersembahkan kepada Nabi Besar Muhammad SAW.

Skripsi ini disusun dan diajukan untuk memenuhi salah satu syarat guna memperoleh gelar Sarjana Hukum di Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara. Skripsi ini yang berjudul **“Pelaksanaan Standar Keselamatan Angkutan Jalan Oleh Dinas Perhubungan Kota Medan (Studi di Dinas Perhubungan Kota Medan)”**

Disadari skripsi ini tidak akan selesai tanpa adanya bantuan, perhatian dan kasih sayang dari berbagai pihak yang mendukung pembuatan skripsi ini, baik moril maupun materil yang telah diberikan dalam penyelesaian skripsi ini. Terima kasih secara khusus dan istimewa diberikan kepada orang yang paling berharga dan berjasa dalam hidup saya, merekalah yang selalu menjadi panutan dan inspirasi bagi saya selama ini yakni **“Ayahanda Ir. Saroha Marpaung dan Ibunda Salamah”**. Semoga Allah SWT senantiasa melindungi dan memberikan kesehatan serta rezeki yang berlimpah kepada mereka.

Selanjutnya dengan selesainya skripsi ini, perkenankanlah saya haturkan ucapan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Rektor Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara Bapak Dr. Agussani, M.A.P. selaku Rektor Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
2. Ibu Hj. Ida Hanifah, S.H, M.H. Selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
3. Bapak Faisal, S.H, M.Hum. Selaku Wakil Dekan I dan Bapak Zainuddin, S.H, M.H. Selaku Wakil Dekan III Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
4. Bapak Zainuddin, S.H, M.H selaku Dosen Pembimbing I dan Ibu Mirsa Astuti, S.H, M.H. selaku Dosen Pembimbing II, yang dengan penuh perhatian, motivasi dan arahan serta saran dalam membimbing sehingga skripsi ini selesai dengan baik.
5. Bapak Syukran Yamin Lubis, S.H, M.Kn selaku Kepala Bagian Hukum Administrasi Negara Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
6. Ibu Mirsa Astuti, S.H, M.H selaku Dosen Penasehat Akademik.
7. Bapak dan Ibu dosen yang mengajar selama ini di Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara yang tidak dapat disebutkan satu persatu.
8. Disampaikan juga terima kasih kepada seluruh Staf Biro Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara yang telah memberikan pelayanan administrasi yang sangat bersahaja kepada seluruh mahasiswa.

9. Kepada keluarga besar yaitu Kakak Nurhayati Kusuma Wardani Marpaung, Abang Abdillah Abdi, Kakak Rahma Willis Marpaung, Adik Aulia Angelica Marpaung, saudara M. Hafiez Almuttaqin Marpaung.
10. Kepada teman special Tifa Ryanti Widya, terima kasih atas dukungan dan doa yang tiada henti-hentinya.
11. Kepada semua teman seperjuanganku Irvan Arief Fadillah, Icha Chairunnisa, Dian Azhari, Puja Aulia, M. Majuan Tanjung, M. Raihan Herdiyan, M. Farid Fadhil, Rahmat Harahap, Alvin Disaputra U, Dimas Arya Chandra, Khairil Maulana, Yogi Putra, Abdi Nugraha, Yuda Pranata, M. Teguh Akbar Siregar, Andi Ahmad Nasser, Heru Prabowo, Novi Faisal Malik, M. Zulfahly Srg, Singgih Bramanthio, Ishuma, Wahyu Putra, M. Iqbal Rendy, Ival Wiryanatan, Indah Muqarramah, Tengku Alfir Salsabila, dan teman-teman yang tak bisa saya sebutkan satu persatu, terima kasih atas waktu, dukungan dan kebersamaan selama ini.

Akhirnya, saya berharap semoga skripsi ini bermanfaat bukan hanya bagi saya, akan tetapi juga bagi para pembaca. Semoga Allah senantiasa melimpahkan Taufiq dan Hidayah-Nya kepada kita semua.

Wassalamu'alaikum Wr. Wb

Medan, Oktober 2017

Penulis

Riansyah Wisesa Marpaung

DAFTAR ISI

Lembaran Pendaftaran Ujian.....	i
Lembaran Berita Acara Ujian	ii
Lembar Persetujuan Pembimbing.....	iii
Pernyataan Keaslian.....	iv
Kata Pengantar	v
Daftar Isi	viii
Abstrak.....	x
Bab I : PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
1. Rumusan Masalah	8
2. Manfaat Penelitian.....	9
B. Tujuan Penelitian.....	10
C. Metode Penelitian.....	10
1. Sifat Penelitian	11
2. Sumber Data.....	11
3. Alat Pengumpul Data.....	12
4. Analisis Data	12
D. Definisi Operasioanal	13
Bab II : TINJAUAN PUSTAKA	
A. Tinjauan Umum Pelaksanaan.....	14
B. Tinjauan Umum Standar Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.....	16

C. Tinjauan Umum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	17
D. Tinjauan Umum Dinas Perhubungan Kota Medan	21

Bab III: HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Pengaturan Hukum Standar Keselamatan Angkutan Jalan Oleh Dinas Perhubungan Kota Medan.....	25
B. Pelaksanaan Standar Keselamatan Angkutan Jalan Oleh Dinas Perhubungan Kota Medan	43
C. Kendala Dan Upaya Dalam Pelaksanaan Standar Keselamatan Angkutan Jalan Oleh Dinas Perhubungan Kota Medan	58

Bab IV: KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan	67
B. Saran	70

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Sejak lahir di dunia, manusia telah bergaul dengan manusia-manusia lain di dalam suatu wadah yang bernama masyarakat. Mula-mula, dia berhubungan dengan orang tuanya dan semakin meningkat umurnya, semakin luas pula daya cakup pergaulannya dengan manusia lain di dalam masyarakat tersebut. Lama kelamaan dia mulai menyadari, bahwa kebudayaan dan peradaban yang di alaminya merupakan hasil pengalaman masa-masa yang silam. Secara sepintas ia mengetahui bahwa dalam berbagai hal ia memiliki persamaan dengan orang lain, sedangkan dalam hal lain dia memiliki sifat-sifat yang khas dan berlaku bagi diri sendiri. Kemudian semakin bertambah usia maka dia akan mengetahui perbuatan mana yang boleh di lakukan dan yang tidak boleh dilakukan. Lama kelamaan di dalam diri manusia, bahwa dalam kehidupan bermasyarakat sebetulnya berpedoman pada suatu aturan yang oleh sebagian besar masyarakat di patuhi dan ditaati karena merupakan pegangan baginya. Hubungan-hubungan antar manusia dengan masyarakat atau kelompoknya, diatur oleh serangkaian nilai-nilai dan kaidah-kaidah dan lama-kelamaan be lembaga menjadi pola-pola.

Hukum mengatur hubungan hukum. Hubungan hukum itu terdiri dari ikatan-ikatan antara individu dan masyarakat dan antara individu itu sendiri. Ikatan-ikatan itu tercermin pada hak dan kewajiban. Dalam mengatur hubungan-hubungan hukum itu caranya beraneka ragam. Kadang-kadang hanya dirumuskan

kewajiban-kewajiban seperti pada hukum pidana yang sebagian besar peraturan-peraturannya terdiri dari kewajiban-kewajiban. Sebaliknya, seiring juga hukum merumuskan peristiwa-peristiwa tertentu yang merupakan syarat timbulnya hubungan-hubungan hukum.¹

Berbicara mengenai sistem hukum, walaupun secara singkat, hendaknya harus diketahui terlebih dahulu arti dari sistem itu. Dalam suatu sistem terdapat ciri-ciri tertentu, yaitu terdiri dari komponen-komponen yang satu sama lain berhubungan ketergantungan dan dalam keutuhan organisasi yang teratur serta terintegrasi.² Hukum diadakan dengan tujuan agar menimbulkan tata atau damai dan yang lebih dalam lagi yaitu keadilan didalam masyarakat agar mendapatkan bagian yang sama.³

Lalu lintas dan angkutan jalan merupakan hal yang penting dalam meningkatkan mobilitas sosial masyarakat. Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (selanjutnya disebut LLAJ) merupakan hal yang sangat dekat dengan masyarakat. Setiap waktu masyarakat terus bergulat dengan Angkutan Jalan dengan bermacam-macam kepentingan. Sejarah Lalu lintas dan Angkutan Jalan di Indonesia telah melewati berbagai masa sejak dari masa Pemerintahan Belanda sampai pada era reformasi pada saat ini. Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pun telah melewati berbagai kondisi zaman dibarengi dengan berbagai kemajuan di bidang Ilmu Pengetahuan dan Teknologi sampai perubahan pola tingkah laku masyarakat.

¹ Sudikno Mertokusumo. 2010. *Mengenal Hukum (Suatu Pengantar)*. Yogyakarta: Cahaya Atma Pustaka, halaman 50.

² R. Abdoel Djamal. 2001. *Pengantar Hukum Indonesia*. Jakarta: RajaGrafindo Persada, halaman 65.

³ Soeroso. 2014. *Pengantar Ilmu Hukum*. Jakarta: Sinar Grafika, halaman 27.

Dibalik manfaat lalu lintas tersebut, terdapat juga berbagai permasalahan yang berkaitan dengan penggunaan jalan raya. Banyaknya pengguna jalan raya setiap hari, tidak mungkin luput dari permasalahan lalu lintas. Salah satu permasalahan dalam lalu lintas yaitu apa yang disebut kecelakaan lalu lintas. Kecelakaan bisa terjadi karena kelalaian pengemudi sendiri atau sebaliknya. Misalnya, seorang pengemudi mobil waktu mau mendahului mobil di depannya, tidak memperhatikan arus lalu lintas dari arah berlawanan sehingga menabrak pengendara motor. Ini hanya merupakan sebagian permasalahan kecil yang terkait dengan kecelakaan di jalan raya.

Jalan raya adalah salah satu sarana transportasi yang paling banyak dipergunakan untuk menunjang perekonomian maupun kegiatan-kegiatan manusia sehari-hari. Jalan raya berfungsi untuk melewati lalu lintas di atasnya dengan cepat, aman dan nyaman. Transportasi darat merupakan sistem transportasi yang terbesar dan yang paling mendapat perhatian. Hal ini terutama disebabkan oleh aktivitas manusia pada umumnya dilakukan di darat, dimana sistem transportasi darat ini memerlukan prasarana jalan sebagai jalur penghubung sebagai penunjang perekonomian, perkembangan wilayah, perkembangan sosial dan perkembangan kebudayaan.

Jalan sebagai bagian dari sistem transportasi nasional mempunyai peranan penting terutama dalam mendukung kegiatan dalam bidang ekonomi, sosial dan budaya serta lingkungan. Jalan dikembangkan melalui pendekatan pengembangan wilayah agar tercapai keseimbangan dan pemerataan pembangunan antar daerah, membentuk dan memperkuat kesatuan nasional untuk memantapkan pertahanan

dan keamanan nasional, serta membentuk struktur ruang dalam rangka mewujudkan sasaran pembangunan nasional.

Masalah keselamatan di jalan sangat erat kaitannya dengan lalu lintas karena berbagai kecelakaan yang menimbulkan kerugian dan bahkan kematian sering terjadi berkaitan dan menggunakan lalu lintas sebagai sarannya. Oleh karena itu upaya preventif dalam menjaga keamanan dan keselamatan di jalan harus menjadi prioritas yang diutamakan. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengamanatkan bahwa peran dan fungsi polisi dibidang lalu lintas adalah Pendidikan Masyarakat Lantas (*education*), Rekayasa Lantas (*engineering*), Penegakan Hukum (*law enforcement*), Registrasi dan Identifikasi pengemudi dan kendaraan bermotor (*registration and identification*), dan sebagai pusat Komando, Kendali, Koordinasi dan Informasi (K3I) lalu lintas.⁴

Fungsi dan peran tersebut bertujuan untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas, meminimalisir korban fatalitas sebagai akibat terjadinya kecelakaan lalu lintas, kepatuhan masyarakat terhadap hukum dan peraturan lalu lintas, serta meningkatkan pelayanan masyarakat dibidang lalu lintas. Sejalan dengan perkembangan masyarakat saat ini maka kebutuhan sarana dan prasarana yang terkait dengan transportasi guna mendukung produktivitas di berbagai bidang yang menggunakan sarana jalan raya semakin meningkat. Hal tersebut memberi dampak positif dan negatif.

⁴ “keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan” melalui, <http://dikdas.kemdiknas.go.id/application/media/file/content-2220.pdf>, diakses pada tanggal 28 Mei 2017.

Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) Nomor 26 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Berdasarkan Permenhub tersebut, pelanggar aturan akan dikenakan sanksi tegas kepada penyelenggaraan prasarana, sarana dan sumber daya manusia. Peraturan Menteri Perhubungan, dalam Pasal 1 angka (2) dinyatakan, penyelenggara sarana dan prasarana serta sumber daya manusia bidang lalu lintas dan angkutan jalan wajib memenuhi standar keselamatan yang meliputi, kendaraan bermotor umum, prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, sumber daya manusia di bidang lalu lintas dan angkutan jalan, operasional serta lingkungan."Sanksi bagi penyelenggara dan sarana serta sumber daya manusia di bidang lalu lintas dan angkutan jalan yang melakukan pelanggaran pemenuhan persyaratan keselamatan transportasi dikenakan sanksi pidana maupun sanksi administratif sesuai peraturan," dinyatakan dalam Pasal 3 yaitu Penyelenggara prasarana dan sarana serta sumber daya manusia bidang lalu lintas dan angkutan jalan yang melakukan pelanggaran terhadap pemenuhan persyaratan keselamatan transportasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 dikenakan sanksi pidana maupun administratif sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.

Sementara pada Pasal 1 Peraturan Menteri Nomor 26 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pengawasan pelaksanaan peraturan tersebut dilakukan oleh Dirjen Perhubungan Darat termasuk memberikan sanksi yang tegas kepada setiap pelanggaran peraturan perundang-undangan dan melaporkan kepada Menteri Perhubungan.

Lalu lintas dan Angkutan Jalan ketika pada Masa Pemerintahan Hindia Belanda diatur dalam “*Werverkeersordonnantie*”. Perkembangan selanjutnya *Werverkeersordonnantie* tidak sesuai lagi dengan tuntutan dan dirubah lagi dalam *Staatsblad* 1940 No. 72. Kemudian *Werverkeersordonnantie* dirubah lagi setelah pada tahun 1951 dengan Undang-undang No. 3 Tahun 1951. Perubahan dan Tambahan Undang-undang Lalu Lintas Jalan. Kemudian selang 15 tahun kemudian dari berlakunya Undang-undang No. 15 Tahun 1951 Pemerintah Indonesia mengatur lagi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kedalam undang-undang yang baru serta mencabut peraturan sebelumnya tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Maka lahirnya Undang-undang No. 3 Tahun 1965 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang pada waktu itu atas persetujuan bersama antara Presiden Soekarno dengan Dewan Perwakilan Rakyat Gotong Royong (DPR GR). Undang-undang No. 3 Tahun 1965 ini bahwa ini adalah Undang-Undang pertama yang mengatur LLAJ di Indonesia setelah Indonesia merdeka.⁵

Pelanggaran aspek sarana persyaratan teknis sesuai Pasal 76 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (selanjutnya disebut Undang-undang Lalu Lintas) akan dikenakan sanksi administratif berupa peringatan tertulis, pembayaran denda, pembekuan izin dan/atau pencabutan izin. Sarana transportasi yang memenuhi persyaratan keselamatan harus sesuai Pasal 48 ayat (2) Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang terdiri atas susunan (rangka landasan, motor penggerak, sistem pembuangan, sistem penerus daya, sistem roda-roda, sistem suspensi, sistem alat kemudi, sistem

⁵ “sejarah singkat regulasi LLAJ” melalui, feriansyach.wordpress.com/2011/03/08/sejarah-singkat-regulasi-lalu-lintas-dan-angkutan-jalan-di-indonesia/, diakses pada tanggal 29 Mei 2017.

rem, sistem lampu dan alat pantul cahaya serta komponen pendukung). Sarana transportasi juga harus dilengkapi sabuk keselamatan, ban cadangan, segitiga pengaman, dongkrak, pembuka roda, peralatan pertolongan pertama pada kecelakaan. Karoseri kendaraan harus memiliki kaca, pintu, engsel, tempat duduk, tempat pemasangan tanda nomor kendaraan dan sistem *converter kit* bagi kendaraan bermotor berbahan bahan bakar tekanan tinggi.⁶

Lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi. Sebagai bagian dari sistem transportasi nasional, lalu lintas dan angkutan jalan harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, kesejahteraan, ketertiban berlalu lintas dan angkutan jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan negara. Terhadap hal-hal yang bersifat teknis operasional diatur dalam Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Undang-undang ini pada dasarnya diatur secara komprehensif dan terperinci. Namun, untuk melengkapi secara operasional, diatur ketentuan secara teknis ke dalam peraturan pemerintah, peraturan Menteri, dan Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Hukum administrasi negara sebagai fenomena kenegaraan dan pemerintahan keberadaanya setua dengan keberadaan negara hukum atau muncul bersamaan dengan diselenggarakannya kekuasaan negara dan pemerintahan berdasarkan aturan hukum tertentu. Dasar-dasar pokok hukum administratif

⁶ Pasal 48 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

terdapat dalam Undang-undang Dasar, pengolahannya lebih lanjut terdapat dalam beberapa undang-undang khusus misalnya mengenai kesehatan rakyat, pendidikan, lalu lintas, perdagangan dan kerajinan, pertanian dan peternakan, dan sejumlah besar hal-hal lain yang kesemuanya merupakan lapangan yang sangat luas.⁷

Hukum administrasi negara adalah hukum yang mengatur kegiatan administrasi negara. Di dalam hukum administrasi negara, yang menjadi salah satu unsur pentingnya adalah adanya asas-asas umum pemerintahan yang baik (*General Principle of Good Government*). Asas-asas umum pemerintahan adalah asas yang menjunjung tinggi norma kesusilaan, kepatutan, dan aturan hukum. Pada dasarnya setiap bentuk campur tangan pemerintah harus didasarkan pada peraturan perundang-undangan yang berlaku sebagai perwujudan dari asas legalitas, yang menjadi sendi utama negara hukum. Akan tetapi karena ada keterbatasan dari asas ini, maka kepada pemerintah diberi kebebasan *freies ermessen*, yaitu kemerdekaan pemerintah untuk dapat bertindak atas inisiatif sendiri dalam menyelesaikan persoalan-persoalan sosial. *Freies ermessen* (*diskresionare*) merupakan salah satu sarana yang memberikan ruang bergerak bagi pejabat atau badan-badan administrasi negara untuk melakukan tindakan tanpa harus terikat sepenuhnya pada undang-undang. Dalam suatu negara hukum, pengawasan terhadap tindakan pemerintah dimaksudkan agar pemerintah dalam menjalankan aktivitasnya sesuai dengan norma-norma hukum sebagai suatu upaya

⁷ L. J. Van Apeldoorn. 2004. *Pengantar Ilmu Hukum*. Jakarta: Pradnya Paramita, halaman 322.

preventif, dan juga dimaksudkan untuk mengembalikan pada situasi sebelum terjadinya pelanggaran norma-norma hukum, sebagai suatu upaya represif.⁸

Berdasarkan uraian diatas maka disusun skripsi ini dengan judul:
“Pelaksanaan Standar Keselamatan Angkutan Jalan Oleh Dinas Perhubungan Kota Medan (Studi di Dinas Perhubungan Kota Medan)”

1. Rumusan Masalah

Perumusan masalah merupakan kelanjutan dari latar belakang atau pendahuluan, yaitu menentukan dan atau memilih masalah yang hendak dipecahkan melalui penelitiannya.⁹ Masalah yang dirumuskan berdasarkan uraian diatas dapat ditarik permasalahan yang akan menjadi batasan pembahasan dari penelitian, adapun rumusan masalah yang diajukan dalam penelitian ini antara lain:

- a. Bagaimana pengaturan hukum Standar Keselamatan Angkutan Jalan oleh Dinas Perhubungan Kota Medan?
- b. Bagaimana pelaksanaan Standar Keselamatan Angkutan Jalan oleh Dinas Perhubungan Kota Medan?
- c. Bagaimana kendala dan upaya dalam pelaksanaan Standar Keselamatan Angkutan Jalan oleh Dinas Perhubungan Kota Medan?

2. Faedah Penelitian

Faedah penelitian di dalam pembahasan penulisan skripsi ini yang bisa diambil manfaatnya antara lain:

⁸ Ridwan HR. 2007. *Hukum Administrasi Negara*. Jakarta: RajaGrafindo Persada, halaman 312.

⁹ Beni Ahmad Saebani. 2008. *Metode Penelitian Hukum*. Bandung: Pustaka setia, halaman 72.

- a. Secara Teoritis yaitu sebagai ilmu pengetahuan bagi mahasiswa dan mahasiswi Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, khususnya bagi jurusan hukum dan yang paling penting berguna bagi penulis sendiri untuk dapat mengetahui bagaimana pelaksanaan standar keselamatan angkutan jalan oleh Dinas Perhubungan Kota Medan.
- b. Secara Praktis sebagai sumbangan pemikiran bagi kepentingan Negara, Bangsa, dan Pembangunan, memberikan manfaat kepada masyarakat umum agar mendapatkan pemahaman tentang pelaksanaan standar keselamatan angkutan jalan oleh Dinas Perhubungan Kota Medan.

B. Tujuan Penelitian

Adapun yang menjadi tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui pengaturan hukum Standar Keselamatan Angkutan Jalan oleh Dinas Perhubungan Kota Medan.
2. Untuk mengetahui pelaksanaan Standar Keselamatan Angkutan Jalan oleh Dinas Perhubungan Kota Medan.
3. Untuk mengetahui kendala dan upaya dalam pelaksanaan Standart Keselamatan Angkutan Jalan oleh Dinas Perhubungan Kota Medan.

C. Metode Penelitian

Penelitian merupakan suatu proses, yaitu suatu rangkaian langkah yang dilakukan secara terencana dan sistematis untuk memperoleh pemecahan masalah

atau jawaban terhadap pertanyaan tertentu.¹⁰ Penelitian pada dasarnya merupakan suatu upaya pencarian dan bukannya sekedar mengamati dengan teliti terhadap suatu obyek yang mudah terpegang di tangan.¹¹ Hal ini disebabkan oleh karena penelitian bertujuan untuk mengungkapkan kebenaran secara sistematis, metodologis, dan konsisten. Melalui proses penelitian tersebut diadakan analisa dan kontruksi terhadap data yang telah dikumpulkan dan diolah.¹² Agar mendapatkan hasil yang maksimal, maka metode yang dipergunakan dalam penelitian ini terdiri dari:

1. Sifat Penelitian

Sifat penelitian yang digunakan adalah deskriptif analisis yang menggunakan jenis penelitian yuridis empiris. Penelitian hukum empiris yang dilakukan dengan cara terutama meneliti data primer yang diperoleh dari lapangan selain juga meneliti sekunder dari kepustakaan. Dalam penelitian deskriptif bertujuan untuk memberikan makna secara jelas tentang pelaksanaan standart keselamatan angkutan jalan oleh Dinas Perhubungan Kota Medan.

2. Sumber Data

Sumber data yang diperoleh dalam materi penelitian terdiri atas:

- a. Sumber Data Primer adalah sumber data atau keterangan yang merupakan data yang diperoleh langsung dari sumber pertama berdasarkan penelitian lapangan. Data primer dalam penelitian ini

¹⁰ *Ibid.*, halaman 18.

¹¹ Bambang Sunggono. 2010. *Metode Penelitian Hukum*. Jakarta: Rajawali Pers, halaman 27.

¹² Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji. 2011. *Penelitian Hukum Normatif*. Jakarta: Raja Grafindo, halaman 1.

diperoleh melalui keterangan dan informasi yang didapat dari pihak Dinas Perhubungan Kota Medan.

- b. Sumber data sekunder adalah data yang diperoleh melalui bahan pustaka. Data primer yang dalam penelitian melakukan bedah buku, data sekunder dalam penelitian bersumber pada:

- 1) Bahan hukum primer, yaitu bahan-bahan hukum yang mengikat:
 - a) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
 - b) Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) Nomor 26 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- 2) Bahan hukum sekunder, yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer yang berupa karya-karya ilmiah, buku-buku dan lain yang berhubungan dengan permasalahan yang diajukan yang sesuai dengan judul skripsi.
- 3) Bahan hukum tersier, yaitu bahan hukum yang memberikan petunjuk dan penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder berupa kamus ensiklopedia, bahan dari internet dan sebagainya.

3. Alat Pengumpul Data

Alat pengumpul data yang digunakan dalam penelitian ini adalah dengan melakukan wawancara dan studi dokumentasi atau studi kepustakaan yaitu mengumpulkan data dan informasi dengan menggunakan studi

dokumentasi berupa hasil wawancara yang berkaitan dengan pihak Dinas Perhubungan Kota Medan.

4. Analisis Data

Pengolahan data yang didapatkan berdasarkan penelusuran kepustakaan dan studi dokumen, maka hasil penelitian ini menggunakan analisis kualitatif. Analisis kualitatif ini adalah pada dasarnya berupa pemaparan tentang berbagai hal teori dan data yang diperoleh melalui studi dan telaah kepustakaan, sehingga berdasarkan hal yang di dapatkan untuk menjadi kesimpulan dalam pembahasan dan penelitian ini.

D. Definisi Operasional

Definisi operasional atau kerangka konsep adalah kerangka yang menggambarkan hubungan antara definisi-definisi/konsep-konsep khusus yang akan diteliti.¹³ Sesuai dengan judul penelitian yang diajukan yaitu “Pelaksanaan Standar Keselamatan Angkutan Jalan Oleh Dinas Perhubungan Kota Medan”, maka dapat diterangkan definisi operasional penelitian, yaitu:

1. Pelaksanaan adalah kegiatan yang dilaksanakan oleh suatu badan atau wadah secara berencana, teratur dan terarah guna mencapai tujuan yang diharapkan.¹⁴
2. Standar Keselamatan Angkutan Jalan adalah merupakan acuan bagi penyelenggara sarana dan prasarana bidang lalu lintas dan angkutan jalan.

¹³ Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara. 2014. *Pedoman Penulisan Skripsi*. Medan: Fakultas Hukum, halaman 5.

¹⁴ “definisi pelaksanaan” melalui, <http://ekhardhi.blogspot.co.id/2010/12/pelaksanaan.html>, diakses pada tanggal 27 Mei 2017.

3. Dinas Perhubungan adalah unsur pelaksana Pemerintah Daerah di bidang Perhubungan yang dipimpin oleh Kepala Dinas.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Umum Pelaksanaan

Pelaksanaan adalah suatu tindakan atau pelaksanaan dari sebuah rencana yang sudah disusun secara matang dan terperinci, implementasi biasanya dilakukan setelah perencanaan sudah dianggap siap. Secara sederhana pelaksanaan bisa diartikan penerapan.¹⁵

Pengertian-pengertian di atas memperlihatkan bahwa kata pelaksanaan bermuara pada aktivitas, adanya aksi, tindakan, atau mekanisme suatu sistem. Ungkapan mekanisme mengandung arti bahwa pelaksanaan bukan sekedar aktivitas, tetapi suatu kegiatan yang terencana dan dilakukan secara sungguh-sungguh berdasarkan norma tertentu untuk mencapai tujuan kegiatan.

Pelaksanaan merupakan aktifitas atau usaha-usaha yang dilaksanakan untuk melaksanakan semua rencana dan kebijaksanaan yang telah dirumuskan dan ditetapkan dengan dilengkapi segala kebutuhan, alat-alat yang diperlukan, siapa yang melaksanakan, dimana tempat pelaksanaannya mulai dan bagaimana cara yang harus dilaksanakan, suatu proses rangkaian kegiatan tindak lanjut setelah program atau kebijaksanaan ditetapkan yang terdiri atas pengambilan keputusan, langkah yang strategis maupun operasional atau kebijaksanaan menjadi kenyataan guna mencapai sasaran dari program yang ditetapkan semula. Dari pengertian yang dikemukakan di atas dapatlah ditarik suatu kesimpulan bahwa pada dasarnya

¹⁵ “pelaksanaan” melalui, <http://digilib.unila.ac.id/4718/11/BAB%20II.pdf>, diakses pada tanggal 28 Mei 2017.

pelaksanaan suatu program yang telah ditetapkan oleh pemerintah harus sejalan dengan kondisi yang ada, baik itu di lapangan maupun di luar lapangan. Yang mana dalam kegiatannya melibatkan beberapa unsur disertai dengan usaha-usaha dan didukung oleh alat-alat penunjang. Faktor-faktor yang dapat menunjang program pelaksanaan adalah sebagai berikut:

1. Komunikasi, merupakan suatu program yang dapat dilaksanakan dengan baik apabila jelas bagi para pelaksana. Hal ini menyangkut proses penyampaian informasi, kejelasan informasi dan konsistensi informasi yang disampaikan;
2. *Resouces* (sumber daya), dalam hal ini meliputi empat komponen yaitu terpenuhinya jumlah staf dan kualitas mutu, informasi yang diperlukan guna pengambilan keputusan atau kewenangan yang cukup guna melaksanakan tugas sebagai tanggung jawab dan fasilitas yang dibutuhkan dalam pelaksanaan
3. Disposisi, sikap dan komitmen dari pada pelaksanaan terhadap program khususnya dari mereka yang menjadi implementasi program khususnya dari mereka yang menjadi implementer program;
4. Struktur Birokrasi, yaitu SOP (*Standar Operating Procedures*), yang mengatur tata aliran dalam pelaksanaan program. Jika hal ini tidak sulit dalam mencapai hasil yang memuaskan, karena penyelesaian khusus tanpa pola yang baku.¹⁶

Keempat faktor di atas, dipandang mempengaruhi keberhasilan suatu proses implementasi, namun juga adanya keterkaitan dan saling mempengaruhi

¹⁶ “pelaksanaan” melalui, <http://digilib.unila.ac.id/4718/11/BAB%20II.pdf>, diakses pada tanggal 28 Mei 2017.

antara suatu faktor yang satu dan faktor yang lain. Selain itu dalam proses implementasi sekurang-kurangnya terdapat tiga unsur penting dan mutlak yaitu:

1. Adanya program (kebijaksanaan) yang dilaksanakan;
2. Kelompok masyarakat yang menjadi sasaran dan manfaat dari program perubahan dan peningkatan;
3. Unsur pelaksanaan baik organisasi maupun perorangan yang bertanggung jawab dalam pengelolaan pelaksana dan pengawasan dari proses implementasi tersebut.¹⁷

Dari pendapat di atas dapatlah dikatakan bahwa pelaksana suatu program senantiasa melibatkan ketiga unsur tersebut.

B. Tinjauan Umum Standar Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Menurut Pasal 1 ayat (1) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 TAHUN 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan menyebutkan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas Lalu Lintas, Angkutan Jalan, Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kendaraan, Pengemudi, Pengguna Jalan, serta pengelolaannya.

Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari risiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, Kendaraan, Jalan, dan/atau lingkungan. Prinsip keselamatan bagi pengguna jalan, bahwa seluruh kendaraan yang beroperasi di

¹⁷ “pelaksanaan” melalui, <http://digilib.unila.ac.id/4718/11/BAB%20II.pdf>, diakses pada tanggal 28 Mei 2017.

jalan-jalan dapat memperoleh ruang yang cukup bagi kendaraan tersebut untuk melakukan perjalanan dengan kecepatan yang ideal tanpa gangguan dalam lajunya maupun dari sampingnya, sesuai dengan tujuan perjalanan. Setiap perjalanan kendaraan harus memiliki ruang yang jelas dengan batasan-batasan penggunaannya agar tidak terjadi pergerakan yang tidak diharapkan.

Standar keselamatan bidang lalu lintas dan angkutan jalan sebagaimana dimaksud pada Pasal 1 ayat (2), Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2015 Tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan merupakan acuan bagi penyelenggara sarana dan prasarana bidang lalu lintas dan angkutan jalan yang meliputi:

1. kendaraan bermotor umum;
2. prasarana lalu lintas dan angkutan jalan;
3. sumber daya manusia di bidang lalu lintas dan angkutan jalan;
4. operasional; dan
5. lingkungan

C. Tinjauan Umum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bahwa Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas Lalu Lintas, Angkutan Jalan, Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kendaraan, Pengemudi, Pengguna Jalan, serta pengelolaannya, yang mana pengertian lalu lintas itu sendiri di atur di dalam Undang-Undang lalu lintas dan angkutan jalan khususnya Pasal 1 ayat (1). Untuk lalu lintas itu sendiri terbagi

atas Laut, darat dan udara. Lalu lintas sendiri merupakan suatu sarana transportasi yang di lalui bermacam-macam jenis kendaraan, baik itu kendaraan bermesin roda dua atau beroda empat pada umumnya dan kendaraan yang tidak bermesin contohnya sepeda, becak dan lain-lain.

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai bagian dari sistem transportasi nasional harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas dan Angkutan Jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah merupakan suatu dasar hukum terhadap pemberlakuan Kegiatan lalu lintas ini, dimana makin lama makin berkembang dan meningkat sejalan dengan perkembangan dan kebutuhan masyarakat yang terus meningkat. Kalau ditinjau lebih lanjut tingkah laku lalu lintas ini ternyata merupakan suatu hasil kerja gabungan antara manusia, kendaraan dan jaringan jalan.

Lalu lintas (*traffic*) adalah kegiatan lalu-lalang atau gerak kendaraan, orang, atau hewan di jalanan. Masalah yang dihadapi dalam perlalu-lintasan adalah keseimbangan antara kapasitas jaringan jalan dengan banyaknya kendaraan dan orang yang berlalu-lalang menggunakan jalan tersebut. Jika kapasitas jaringan jalan sudah hampir jenuh apalagi terlampaui, maka yang terjadi adalah kemacetan lalu lintas persoalan ini sering dirancukan sebagai persoalan angkutan.

Angkutan (transport) adalah kegiatan pemindahan orang dan/barang dari satu tempat (asal) ke tempat lain (tujuan) dengan menggunakan sarana

(kendaraan) kendaraan yang harus diperhatikan adalah keseimbangan antara kapasitas moda angkutan dengan jumlah barang maupun orang yang memerlukan angkutan. Bila kapasitas armada lebih rendah dari yang dibutuhkan, akan banyak barang maupun orang tidak terangkut, atau keduanya dijejalkan ke dalam kendaraan yang ada.¹⁸

Prasarana dan sarana lalu lintas dan angkutan jalan, antara lain:

1. Jalan

Jalan adalah ruang lalu lintas tempat kendaraan dan orang bergerak untuk berpindah tempat, namun menurut Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 definisi jalan adalah jalan yang diperuntukan bagi lalu lintas umum. Dalam penataan jaringan jalan, agar tersusun sistem jaringan yang baik, harus diperhatikan tata jenjang (hierarki) jaringan. Tata jenjang jaringan jalan akan mengarah pada susunan sistem pelayanan jasa angkut jalan yang kemudian menjadi sistem sirkulasi lalu lintas di jalan. Untuk mewujudkan keterpaduan antara lalu lintas dan angkutan jalan dengan moda angkutan lain, ditetapkan jaringan angkutan jalan yang menghubungkan seluruh wilayah tanah air.

2. Terminal

Terminal berfungsi sebagai penunjang kelancaran mobilitas orang dan arus barang serta tempat perpaduan intra dan antarmoda secara lancar tertib. Pada hakikatnya terminal merupakan simpul utamanya sebagai tempat pelayanan umum untuk naik turun penumpang dan bongkar muat barang,

¹⁸ “lalu lintas dan angkutan” melalui, <http://www.kajianpustaka.com/2012/10/lalu-lintas-dan-angkutan.html>, diakses pada tanggal 30 September 2017.

tempat pengendalian lalu lintas dan angkutan kendaraan umum, serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda angkutan.¹⁹

Perangkutan mempunyai peranan yang sangat penting dan strategis dalam mendukung, mendorong, dan menunjang segala aspek kehidupan dan penghidupan, baik di bidang ekonomi, sosial-budaya, politik, maupun pertahanan dan keamanan negara. Sistem perangkutan harus ditata dan terus menerus disempurnakan untuk menjamin mobilitas orang maupun barang dalam rangka menjamin kesejahteraan masyarakat. Di samping itu dalam upaya menunjang pengembangan wilayah dan pemerataan hasil-hasil pembangunan, perangkutan juga berperan sebagai penunjang, pemacu, pendorong sekaligus pemicu perkembangan wilayah. Dalam pelayanan angkutan umum di Indonesia membagi layanan angkutan umum dalam tiga kategori utama yaitu:

1. Angkutan antar kota

Angkutan antar kota adalah angkutan yang menghubungkan suatu kota dengan kota yang lainnya baik yang berada dalam satu wilayah administrasi propinsi, maupun yang berada di propinsi lain yang berarti angkutan antar daerah. Kebutuhan angkutan antar kota umumnya dilayani oleh moda darat dan sebagian kecil oleh moda angkutan udara dan laut serta penyeberangan.

¹⁹ “lalu lintas dan angkutan” melalui, <http://www.kajianpustaka.com/2012/10/lalu-lintas-dan-angkutan.html>, diakses pada tanggal 30 September 2017.

2. Angkutan perkotaan

Angkutan perkotaan membentuk jaringan pelayanan antar kota yang berada dalam daerah kota raya, sedangkan angkutan kota adalah angkutan dalam wilayah administrasi kota.

3. Angkutan perdesaan

Angkutan perdesaan adalah pelayanan angkutan penumpang yang ditetapkan melayani trayek dari dan ke terminal. Ciri utama yang membedakan angkutan perdesaan dengan yang lainnya adalah pelayanan lambat, tetapi jarak pelayanan tidak ditentukan. Ciri pelayanan lambat juga dimiliki oleh trayek ranting kota disamping pelayanan jarak pendek dalam kawasan permukiman. Ciri terakhir ini tidak dimiliki oleh trayek perdesaan.²⁰

D. Tinjauan Umum Dinas Perhubungan Kota Medan

1. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia

Kementerian Perhubungan Republik Indonesia (disingkat Kemenhub RI) adalah kementerian dalam Pemerintah Indonesia yang membidangi urusan transportasi.

Kementerian Perhubungan mempunyai tugas menyelenggarakan urusan di bidang perhubungan dalam pemerintahan untuk membantu Presiden dalam menyelenggarakan pemerintahan negara. Dalam melaksanakan tugas, Kementerian Perhubungan menyelenggarakan fungsi:

- a. perumusan, penetapan, dan pelaksanaan kebijakan di bidang perhubungan;

²⁰ “lalu lintas dan angkutan” melalui, <http://www.kajianpustaka.com/2012/10/lalu-lintas-dan-angkutan.html>, diakses pada tanggal 30 September 2017.

- b. pengelolaan barang milik/kekayaan negara yang menjadi tanggung jawab Kementerian Perhubungan;
- c. pengawasan atas pelaksanaan tugas di lingkungan Kementerian Perhubungan;
- d. pelaksanaan bimbingan teknis dan supervisi atas pelaksanaan urusan Kementerian Perhubungan di daerah; dan
- e. pelaksanaan kegiatan teknis yang berskala nasional.²¹

2. Dinas Perhubungan

Dinas Perhubungan merupakan unsur pelaksana otonomi daerah di bidang perhubungan yang berkedudukan di bawah dan bertanggung jawab kepada Gubernur melalui SEKDA. Dinas Perhubungan mempunyai tugas pokok melaksanakan urusan pemerintahan daerah bidang perhubungan berdasarkan asas otonomi daerah dan tugas pembantuan. Dinas Perhubungan dalam melaksanakan tugasnya menyelenggarakan fungsi sebagai berikut :

- a. Perumusan kebijakan Bidang Lalu Lintas Jalan, Angkutan Jalan, Jaringan Transportasi dan Perkeretaapian, dan Pelayaran;
- b. Pelaksanaan kebijakan Bidang Lalu Lintas Jalan, Angkutan Jalan, Jaringan Transportasi dan Perkeretaapian, dan Pelayaran;
- c. Pelaksanaan evaluasi dan pelaporan Bidang Lalu Lintas Jalan, Angkutan Jalan, Jaringan Transportasi dan Perkeretaapian, dan Pelayaran;
- d. Pelaksanaan pembinaan administrasi dan kesekretariatan kepada seluruh unit kerja di lingkungan Dinas; dan

²¹ “kementerian perhubungan” melalui, https://id.wikipedia.org/wiki/Kementerian_Perhubungan_Republik_Indonesia, diakses pada tanggal 9 Oktober 2017.

- e. Pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Gubernur, sesuai tugas dan fungsinya.²²

Dinas Perhubungan dipimpin oleh Kepala Dinas yang membawahi Sekretaris, Bidang Lalu Lintas Jalan, Bidang Angkutan Jalan, Bidang Jaringan Transportasi dan Perkeretaapian, Bidang Pelayaran dan UPT Dinas yang terdiri dari 6 Balai Perhubungan Wilayah, serta 1 Balai Transportasi Jawa Tengah. 6 Balai Perhubungan yang dimaksud adalah:

- a. Balai Perhubungan Wilayah I
- b. Balai Perhubungan Wilayah II
- c. Balai Perhubungan Wilayah III
- d. Balai Perhubungan Wilayah IV
- e. Balai Perhubungan Wilayah V
- f. Balai Perhubungan Wilayah IV.²³

Tugas Pokok Dinas Perhubungan:

- a. Sebagai pelaksana urusan pemerintahan Bidang Perhubungan yang menjadi kewenangan Daerah.
- b. Membantu Gubernur melaksanakan urusan pemerintahan Bidang Perhubungan yang menjadi kewenangan Daerah dan tugas pembantuan yang ditugaskan kepada Daerah

Fungsi Dinas Perhubungan:

²² “dinas perhubungan” melalui, <http://www.perhubungan.jatengprov.go.id/profil/profil-dinas-perhubungan>, diakses pada tanggal 9 Oktober 2017.

²³ “dinas perhubungan” melalui, <http://www.perhubungan.jatengprov.go.id/profil/profil-dinas-perhubungan>, diakses pada tanggal 9 Oktober 2017.

- a. Perumusan kebijakan Bidang Lalu Lintas Jalan, Angkutan Jalan, Jaringan Transportasi dan Perkeretaapian, dan Pelayaran;
- b. Pelaksanaan kebijakan Bidang Lalu Lintas Jalan, Angkutan Jalan, Jaringan Transportasi dan Perkeretaapian, dan Pelayaran;
- c. Pelaksanaan evaluasi dan pelaporan Bidang Lalu Lintas Jalan, Angkutan Jalan, Jaringan Transportasi dan Perkeretaapian, dan Pelayaran;
- d. Pelaksanaan pembinaan administrasi dan kesekretariatan kepada seluruh unit kerja di lingkungan Dinas; dan
- e. Pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Gubernur, sesuai tugas dan fungsinya²⁴

²⁴ “dinas perhubungan” melalui, <http://www.perhubungan.jatengprov.go.id/profil/profil-dinas-perhubungan>, diakses pada tanggal 9 Oktober 2017.

BAB III

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Pengaturan Hukum Standar Keselamatan Angkutan Jalan Oleh Dinas Perhubungan Kota Medan

Kebutuhan bergerak dari suatu tempat ke tempat lainnya merupakan suatu kebutuhan primer dalam kehidupan manusia. Kebutuhan itu pula yang kemudian mendasari manusia membutuhkan sarana transportasi. Peranan transportasi sangat penting untuk mendukung mobilitas manusia. Seiring perkembangan zaman manusia dapat menciptakan kendaraan bermotor untuk memudahkannya dalam bertransportasi. Dan salah satu jenis transportasi yang paling dibutuhkan manusia untuk menunjang pergerakannya adalah sarana transportasi darat. Berdasarkan hal tersebut, kemudian dalam bertransportasi dikenal istilah “lalu lintas”.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 26 Tahun 2015 Tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan menjelaskan bahwa dalam rangka peningkatan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan Menteri Perhubungan melakukan pembinaan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan, Standar Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan telah ditetapkan dalam peraturan perundang-undangan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan, meliputi Undang-undang, Peraturan Pemerintah, Peraturan Menteri Perhubungan dan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat. Kemudian terhadap pelanggaran peraturan perundang-undangan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan diberikan sanksi yang tegas kepada penyelenggara

prasarana dan sarana serta sumber daya manusia bidang lalu lintas dan angkutan jalan.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2015 Tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan menyebutkan keselamatan merupakan suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari resiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan, dan/atau lingkungan. Penyelenggara prasarana dan sarana serta sumber daya manusia bidang lalu lintas dan angkutan jalan yang melakukan pelanggaran terhadap pemenuhan persyaratan keselamatan transportasi akan dikenakan sanksi pidana maupun administratif sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.

Penyelenggara sarana dan prasarana serta sumber daya manusia bidang lalu lintas dan angkutan jalan sebagaimana dimaksud wajib memenuhi standar keselamatan, Standar keselamatan bidang lalu lintas dan angkutan jalan sebagaimana dimaksud pada Pasal 1 ayat (3) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2015 Tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, merupakan acuan bagi penyelenggara sarana dan prasarana bidang lalu lintas dan angkutan jalan yang meliputi:

1. kendaraan bermotor umum;
2. prasarana lalu lintas dan angkutan jalan;
3. sumber daya manusia di bidang lalu lintas dan angkutan jalan;
4. operasional; dan

5. lingkungan.²⁵

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2015 Tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, ada beberapa aspek yang harus dipenuhi dalam persyaratan Angkutan Jalan beroperasi, yaitu:

1. Aspek Sarana

a. Persyaratan Teknis

Persyaratan teknis ini berisi tentang uraian singkat substansi seperti susunan, perlengkapan, ukuran, karoseri, rancangan teknis kendaraan sesuai dengan peruntukannya, pemuatan, penggunaan, penempelan kendaraan bermotor, tangki Bahan Bakar, Corong Pengisi dan pipa saluran bahan bakar, Sistem *Converter Kit* bagi kendaraan bermotor berbahan bakar tekanan tinggi, Rel gorden di jendela.

b. Persyaratan laik jalan kendaraan

Persyaratan laik jalan kendaraan ini berisi pengaturan tentang emisi gas buang, kebisingan suara, efisiensi sistem rem utama, efisiensi sistem rem parkir, kincup roda depan, suara klakson, daya pancar dan arah sinar lampu utama, radius putar, akurasi alat penunjuk kecepatan, kesesuaian kinerja roda dan kondisi ban dan kesesuaian daya mesin penggerak terhadap berat Kendaraan.

²⁵ Hasil wawancara dengan J. Ginting, Pegawai Dinas Perhubungan Kota Medan, tanggal 20 Agustus 2017 di Kantor Dinas Perhubungan Kota Medan.

c. Peralatan Keselamatan dan Informasi Tanggap Darurat

Mengacu pada Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan, dan Keputusan Dirjen Perhubungan Darat Nomor SK.1763/AJ.501/DRJD/2003 tentang Petunjuk Teknis Tanggap Darurat Kecelakaan Bermotor Angkutan Penumpang, hal-hal yang dipenuhi Angkutan Jalan dalam peralatan keselamatan yaitu:

- 1) Alat Pemukul/Pemecah kaca (martil) berwarna merah dan terbuat dari besi atau sejenisnya, tulisan berwarna merah dengan dasar putih;
- 2) Alat pemadam kebakaran, berwarna merah diperiksa dua kali dalam setahun, diisi sesuai jenis dan konstruksinya;
- 3) Alat Kendali darurat pembuka pintu utama dirancang dan ditempatkan di kiri dan kanan dalam kendaraan sehingga mudah dioperasikan dengan jumlah minimal 2 buah
- 4) Informasi tanggap darurat harus jelas, mudah terbaca dalam bentuk tulisan baik secara permanen, diletakkan di dinding dalam kendaraan ataupun dalam bentuk buku panduan

d. Alat pembatas kecepatan

Pembatas kecepatan kendaraan sesuai standar keselamatan dan peraturan yang berlaku

e. Alat pengontrol kendaraan (gps, tacholink)

Merupakan alat pengontrol (pemantau) perilaku pengemudi serta posisi, kecepatan kendaraan

f. Pintu Keluar dan atau Masuk Penumpang

Pintu Keluar dan atau Masuk Penumpang harus tertutup pada saat kendaraan berjalan

g. Ban

h. Pegangan Tangan (*hand grip*)

Pemasangan hand grip pada sandaran tempat duduk sepanjang lorong (*gang way*).

i. Tidak ada pintu keluar masuk pengemudi kecuali untuk mobil bus kecil

- 1) Untuk mesin yang berada di belakang tidak ada pintu pengemudi;
- 2) Untuk mobil bus dengan mesin di depan, pintu hanya bisa digunakan oleh teknisi

j. Kelistrikan untuk audio visual

Kabel listrik untuk fasilitas penunjang

k. Pengujian Berkala

Uji Berkala sebagaimana dimaksud dalam Pasal 121 ayat (3) huruf b wajib bagi Mobil Penumpang umum, Mobil Bus, Mobil Barang, Kereta Gandengan dan Kereta Tempelan yang dioperasikan di jalan.

Uji Berkala sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan oleh:

- 1) unit pelaksana pengujian milik pemerintah kabupaten/kota;
- 2) unit pelaksana agen tunggal pemegang merek yang mendapat izin dari menteri yang bertanggungjawab dibidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan; atau

- 3) unit pelaksana pengujian swasta yang mendapat izin dari menteri yang bertanggungjawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan

Pemenuhan persyaratan teknis dan laik jalan akan memperoleh pengesahan hasil uji berupa bukti lulus uji dalam bentuk kartu uji dan tanda uji.

l. Pemeriksaan Rutin

Seluruh operator wajib untuk melakukan *ramp check* sarana moda transportasi sebelum keberangkatan dan setelah tiba sesuai ketentuan standar keselamatan.

m. Umur Kendaraan

- 1) Paling tinggi umur kendaraan 25 tahun (dua puluh lima) tahun untuk ALBN dan AKAP/AKDP, Angkutan Karyawan, Angkutan Kawasan Tertentu;
- 2) Paling tinggi umur kendaraan 20 tahun (dua puluh tahun) untuk Angkutan Perkotaan;
- 3) Paling tinggi umur kendaraan 15 tahun untuk Angkutan Perdesaan.
- 4) Paling tinggi umur kendaraan 10 tahun untuk angkutan Taksi, Sewa Khusus, Carter, Pariwisata;
- 5) Paling tinggi umur kendaraan 5 tahun untuk angkutan antar jemput

2. Prasarana

a. Perlengkapan Jalan

Pengaturan yang diatur dalam perlengkapan jalan yaitu mengenai ketentuan rambu lalu lintas, marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, alat penerangan jalan, alat pengendali dan pengamanan pengguna jalan, alat pengawasan dan pengamanan jalan.

b. Fasilitas Pendukung

Pengaturan yang diatur dalam fasilitas pendukung yaitu mengenai ketentuan trotoar, lajur sepeda, tempat penyeberangan pejalan kaki, halte, Fasilitas Khusus bagi penyandang cacat dan manusia usia lanjut.

c. Terminal

d. Pool

- 1) memiliki kapasitas parkir yang memadai sekurang-kurangnya 5 (lima) unit bus
- 2) jarak pool ke terminal terdekat cukup jauh
- 3) Mempunyai jalan masuk-keluar (akses) pool, sekurang-kurangnya 50 meter
- 4) Mempunyai jalan masuk-keluar (akses) pool dengan lebar sekurangnya 5 meter, sehingga manuver kendaraan dapat dilakukan dengan mudah
- 5) Dilengkapi dengan fasilitas celukan masuk-keluar kendaraan, sehingga kendaraan yang akan masuk keluar pool mempunyai ruang dan waktu yang cukup untuk melakukan perlambatan/percepatan

- 6) Apabila volume kendaraan masukkeluar pool cukup padat, pada lokasi sebelum masuk dan setelah keluar pool harus dipasang lampu kelap-kelip (*flashing light*) warna kuning;
- 7) tidak ada pembebanan biaya tambahan terhadap penumpang;
- 8) lokasi pool terletak pada lintasan trayek yang dilalui oleh bus-bus yang menggunakan pool;
- 9) tidak mengganggu jadwal perjalanan bus dari terminal sesuai kartu pengawasan;
- 10) pool harus terdaftar di instansi pemberi izin

Lalu lintas dalam Pasal 1 ayat (2) Undang-Undang Lalu Angkutan Jalan yang mana Lalu lintas adalah gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan, sementara yang dimaksud dengan ruang lalu lintas adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa jalan dan fasilitas pendukung. Lalu Lintas adalah pergerakan kendaraan, orang dan hewan di jalan.

Pasal 1 ayat (2) Undang-Undang Lalu Angkutan Jalan juga menjelaskan bahwa Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan Kendaraan di Ruang Lalu Lintas Jalan, sedangkan Jalan adalah seluruh bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi Lalu Lintas umum, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan rel dan jalan kabel.

Lalu lintas dan angkutan jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas lalu lintas, angkutan jalan, jaringan lalu lintas dan angkutan jalan, prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, kendaraan, pengemudi, pengguna jalan, serta pengelolaannya. Lalu Lintas adalah gerak kendaraan dan orang di Ruang Lalu Lintas Jalan. Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan Kendaraan di Ruang Lalu Lintas Jalan. Penegakan hukum lalu lintas seperti yang dinyatakan dalam hukum-hukum tertulis, peraturan daerah, dan aturan-aturan hukum terkait dengan pengguna jalan dan jalan raya serta kepemilikan dan pengoperasian kendaraan bermotor. Penegakan hukum lalu lintas memiliki dua fungsi, yaitu penegakan hukum lalu lintas oleh polisi dan penegakan hukum lalu lintas oleh pengadilan.

Ketentuan sebagai bagian dari sistem transportasi nasional, Angkutan Jalan harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, kesejahteraan, ketertiban berlalu lintas dan Angkutan Jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan negara. Dalam Penjelasan Pasal 5 ayat (3) UULAJ, pembinaan bidang lalu lintas dan angkutan jalan dilaksanakan secara bersama-sama oleh semua instansi terkait (*stakeholders*) sebagai berikut:

1. Urusan pemerintahan di bidang prasarana jalan, oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang jalan;

2. Urusan pemerintahan di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan;
3. Urusan pemerintahan di bidang pengembangan industri lalu lintas dan angkutan jalan, oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang industri;
4. Urusan pemerintahan di bidang pengembangan teknologi lalu lintas dan angkutan jalan, oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang teknologi; dan
5. Urusan pemerintahan di bidang registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi, penegakan hukum, operasional manajemen dan rekayasa lalu lintas, serta pendidikan berlalu lintas oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Menyadari peranan transportasi, maka lalu lintas ditata dalam sistem transportasi nasional secara terpadu dan mampu mewujudkan tersedianya jasa transportasi yang serasi dengan tingkat kebutuhan lalu lintas yang tertib, selamat, aman, nyaman, cepat, teratur, lancar dan dengan biaya yang terjangkau oleh masyarakat.

Lalu lintas yang mempunyai karakteristik dan keunggulan tersendiri perlu dikembangkan dan dimanfaatkan sehingga mampu menjangkau seluruh wilayah pelosok daratan dengan mobilitas tinggi dan mampu memadukan modal transportasi lain. Pengembangan lalu lintas yang ditata dalam kesatuan sistem dilakukan dengan mengintegrasikan dan mendominasi unsurnya yang terdiri dari jaringan transportasi jalan kendaraan beserta pengemudinya, peraturan-

peraturan dan metode sedemikian rupa sehingga terwujud suatu totalitas yang utuh dan berdayaguna dan berhasil.

Pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan perlu diselenggarakan secara berkesinambungan dan terus ditingkatkan agar lebih luas daya jangkauan dan pelayanan kepada masyarakat dengan memperlihatkan sebesar-besarnya kepentingan umum dan kemampuan masyarakat, kelestarian lingkungan, koordinasi antara wewenang pusat dan daerah serta unsur instansi sektor dan antar unsur terkait serta terciptanya keamanan dan ketertiban masyarakat dalam penyelesaian lalu lintas dan angkutan jalan, sekaligus dalam rangka mewujudkan sistem transportasi nasional yang handal dan terpadu.

Lalu lintas dan angkutan jalan diselenggarakan dengan tujuan untuk terwujudnya pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, terpadu dengan moda angkutan lain untuk memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa, terwujudnya etika lalu lintas dan budaya bangsa, dan terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Pemerintah mempunyai tujuan untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib, dan teratur, nyaman dan efisien melalui manajemen lalu lintas dan rekayasa lalu lintas. Tata cara berlalu lintas di jalan diatur dengan peraturan perundangan menyangkut arah lalu lintas, prioritas menggunakan jalan, lajur lalu lintas, jalur lalu lintas dan pengendalian arus di persimpangan. Kepolisian Negara Republik Indonesia bertanggung jawab atas terselenggaranya kegiatan dalam mewujudkan dan memelihara keamanan lalu

lintas dan angkutan jalan. Penyelenggaraan kegiatan dilakukan melalui kerjasama antara pembina lalu lintas dan angkutan jalan dan masyarakat. Menurut Pasal 200 UULAJ untuk mewujudkan dan memelihara keamanan lalu lintas dan angkutan jalan dilaksanakan kegiatan:

1. Penyusunan program nasional keamanan lalu lintas dan angkutan jalan;
2. Penyediaan dan pemeliharaan fasilitas dan perlengkapan keamanan lalu lintas dan angkutan jalan;
3. Pelaksanaan pendidikan, pelatihan, pembimbingan, penyuluhan, dan penerangan berlalu lintas dalam rangka meningkatkan kesadaran hukum dan etika masyarakat dalam berlalu lintas;
4. Pengkajian masalah keamanan lalu lintas dan angkutan jalan;
5. Manajemen keamanan lalu lintas;
6. Pengatur, penjagaan, pengawalan, dan/ atau patrol;
7. Registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi; dan
8. Penegakan hukum lalu lintas.

Keselamatan dan keamanan dalam berlalu lintas merupakan prioritas utama dalam berkendara di jalan raya untuk menghindari risiko terjadinya kecelakaan beserta seluruh akibatnya. Seorang pengendara kendaraan bermotor tentu harus memiliki kematangan fisik dan mental untuk menghindari hal-hal yang tidak diinginkan. Pengendara yang tidak memenuhi kualifikasi dalam berkendara tentu tidak hanya membahayakan dirinya sendiri tapi juga pengendara dan pengguna jalan lainnya.

Keselamatan (*safety*) adalah suatu keadaan atau kondisi ketika seseorang, kelompok atau masyarakat terhindar dari segala bentuk ancaman bahaya atau kecelakaan. Kecelakaan merupakan kejadian yang tidak dapat diduga dan tidak diharapkan yang dapat menimbulkan kerugian, sedangkan keamanan (*security*) adalah keadaan aman dan tentram bebas dari ancaman.²⁶

Keselamatan di Indonesia sangatlah penting, karena sudah banyaknya korban kecelakaan akibat beberapa faktor seperti faktor manusia, faktor kendaraan, faktor jalan dan faktor lingkungan. Langkah-langkah untuk mengurangi angka kecelakaan tersebut dengan cara berikut ini:

1. Penyuluhan Keselamatan terhadap usia dini, karena pada usia inilah yang bisa mengajarkan yang lebih dewasa bahwa pentingnya keselamatan jalan. Contohnya saja jika orang tuanya tidak memakai helm pada saat mengendarai sepeda motor maka anaknya lah yang akan mengikati orang tuanya supaya memakai helm. Karena anaknya tersebut telah diberi penyuluhan tentang pentingnya memakai helm.
2. Penyuluhan keselamatan di sekolah-sekolah dengan melibatkan pelajar pelopor keselamatan. Pelajar juga merupakan pengemudi kendaraan yang banyak juga terjadi kecelakaan. Pada umumnya korban kecelakaan dari kalangan remaja. Biasanya mereka mengendarai sepeda motor dengan ugalugalan, karena menarik perhatian orang lain, itulah sifat dari remaja. Dengan adanya penyuluhan keselamatan di sekolah-sekolah, mereka akan tahu pentingnya keselamatan itu.

²⁶ “keselamatan dan keamanan” melalui, <http://dhinninuraeni.blogspot.com/2012/01/keselamatan-dan-keamanan.html>, diakses pada tanggal 20 September 2017.

3. Modul Keselamatan Jalan, dengan paket untuk anak usia 3-5 tahun, 6-9 tahun, 10-12 tahun. Anak-anak usia tersebut lebih suka membaca, maka diberi modul keselamatan yang isinya seperti bahaya tidak memakai helm, bahaya menyebrang apabila tidak hati-hati, bahaya boncengan apabila lebih dari dua orang dan masih banyak yang lain.²⁷

Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Berdasarkan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009, menguraikan;

1. Pemerintah bertanggung jawab atas terjaminnya Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
2. Untuk menjamin Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ditetapkan rencana umum nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, meliputi:
 - a. Penyusunan program nasional kegiatan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
 - b. Penyediaan dan pemeliharaan fasilitas dan perlengkapan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
 - c. Pengkajian masalah Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan
 - d. Manajemen Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
3. Perusahaan Angkutan Umum wajib membuat, melaksanakan, dan menyempurnakan sistem manajemen keselamatan dengan berpedoman pada rencana umum nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

²⁷ “keselamatan transportasi” melalui, <http://focusroadsafety.blogspot.co.id/2013/04/potret-keselamatan-transportasi-jalan.html>, diakses pada tanggal 20 September 2017.

4. Kendaraan Bermotor Umum harus dilengkapi dengan alat pemberi informasi terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas ke Pusat Kendali Sistem Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Ketentuan lebih lanjut mengenai penetapan rencana umum nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 203 ayat (2) dan kewajiban Perusahaan Angkutan Umum membuat, melaksanakan, dan menyempurnakan sistem manajemen keselamatan serta persyaratan alat pemberi informasi Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 204 diatur dengan peraturan pemerintah.

Metode yang digunakan untuk meningkatkan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan meliputi:

1. Metode pre-emptif

Metode pre-emptif sebagai upaya penangkal di dalam menanggulangi kecelakaan lalu lintas pada dasarnya meliputi perekayasa berbagai bidang yang berkaitan dengan masalah transportasi dan lalu lintas yang dilaksanakan melalui koordinasi yang baik antara instansi terkait di dalam setiap perencanaan transportasi dan lalu lintas. Selain itu pendekatan metode untuk meningkatkan performance pemakai jalan khususnya pengemudi dengan pola “*screening*” atau pengenalan, pendidikan, kampanye lalu lintas dan pelatihan sangat diperlukan untuk mengurangi tingkat kecelakaan. Pendidikan yang dilakukan adalah meningkatkan pengetahuan masyarakat sejak dini terhadap pentingnya kepatuhan dan kesadaran berlalu lintas, upaya yang dilakukan

berupa penyuluhan, spanduk, selebaran-selebaran, papan pengumuman dan himbauan bagi pengguna jalan raya baik pengemudi maupun pejalan kaki.

2. Metode preventif

Metode preventif adalah upaya yang ditujukan untuk mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas yang dalam bentuk konkritnya berbentuk kegiatankegiatan pengaturan, penjagaan tempat-tempat rawan, patroli, pengawalan dan lain sebagainya. Mengingat bahwa kecelakaan lalu lintas itu dapat terjadi karena faktor jalan, faktor kendaraan, faktor manusia dan faktor lingkungan secara simultan (dalam satu sistem yaitu sistem lalu lintas) maka upaya-upaya pencegahannya dapat ditujukan kepada pengaturan komponen-komponen lalu lintas tersebut serta pengaturan sistem lalu lintasnya sendiri.

3. Metode represif

Metode represif dalam rangka meningkatkan keselamatan lalu lintas pada hakekatnya merupakan upaya terakhir yang biasanya disertai dengan penerapan upaya paksa. Tindakan represif dilakukan terhadap setiap jenis pelanggaran lalu lintas atau dalam bentuk penanganan terhadap peristiwa kecelakaan yang terjadi. Dalam bidang penegakan hukum lalu lintas, metode represif dilakukan terhadap setiap pelanggaran hukum, apabila dengan tindakan persuasif dan edukatif yang dilakukan dalam metode preemptif dan preventif belum menunjukkan hasil yang baik, misalnya walau sudah direncanakan, diatur dan dikendalikan namun ternyata masih ada yang melanggar peraturan lalu lintas maka terhadap warga masyarakat yang demikian masih perlu diadakan tindakan secara represif dengan hukum yang

berlaku. Penindakan represif yang dilakukan secara efektif dan intensif pada hakekatnya bukan semata-mata ditujukan untuk memberikan pelajaran secara paksa atau untuk menghukum setiap pelanggaran yang tertindak namun dimaksudkan untuk menimbulkan kejeeraan bagi yang bersangkutan agar tidak mengulangi perbuatannya lagi, disamping itu dimaksudkan pula untuk menimbulkan efek agar warga masyarakat lainnya tidak melakukan pelanggaran yang serupa. Dengan demikian setiap penindakan represif juga mengandung unsur preventif.²⁸

Ketentuan di Indonesia pengaturan tentang lalu lintas dan angkutan jalan secara Nasional diatur di dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Undang-undang ini menjadi dasar dan pedoman dalam penindakan terhadap pelanggaran lalu lintas. Ketentuan mengenai pidana terhadap pengemudi dalam kecelakaan lalu lintas secara jelas telah diatur dalam undang-undang tersebut. Dengan diberlakukannya undang-undang tersebut diharapkan masyarakat dapat mematuhi serta mentaati keseluruhan aturan hukum mengenai berkendara atau berlalu lintas di Indonesia sehingga dapat terciptanya keselamatan, keamanan, dan kelancaran lalu lintas serta meningkatkan kesejahteraan masyarakat seiring dengan kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi.²⁹

Peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan hukum keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan raya adalah sebagai berikut:

²⁸ “standar keselamatan” melalui, <http://repository.usu.ac.id/handle/123456789/63884?locale-attribute=in>, diakses pada tanggal 15 Agustus 2017.

²⁹ “Sejarah Singkat Regulasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Indonesia” melalui, <http://feriansyach.wordpress.com>, diakses pada tanggal 21 September 2017.

1. Undang-undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.
2. Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu-Lintas dan angkutan Jalan. Undang-Undang tersebut menjelaskan secara umum tentang segala macam sistem, moda angkutan, aturan-aturan kendaraan, serta semua aspek ketransportasian secara umum. Permasalahan dalam ketransportasian membutuhkan perhatian khusus oleh pemerintah agar tercipta transportasi yang baik.
3. Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012, tentang Kendaraan.
4. Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013, tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
5. Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014, Tentang Angkutan Jalan
6. Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Angkutan Jasa. Sebagaimana yang tertuang dalam Pasal 92 ayat (3) UULLAJ bahwa sanksisanksi administratif diatur dalam Peraturan Pemerintah.
7. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek. Peraturan ini sebenarnya merupakan konsideran dari Pasal 141 ayat 3 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan. Standar pelayanan yang terkandung dalam peraturan ini adalah:
 - a. keamanan,
 - b. keselamatan,

- c. kenyamanan,
 - d. keterjangkauan,
 - e. kesetaraan,
 - f. keteraturan.
8. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 26 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.³⁰

B. Pelaksanaan Standar Keselamatan Angkutan Jalan Oleh Dinas Perhubungan Kota Medan

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) merupakan hal yang sangat dekat dekat masyarakat. Setiap waktu masyarakat terus bergulat dengan angkutan jalan dengan bermacam-macam kepentingan. Oleh karena itu disini warga negara butuh agar hak-hak mereka dalam berlalu lintas di jamin dan dilindungi oleh negara. Negara sebagai sebuah Organisasi Tertinggi dari masyarakat berkewajiban menjamin dan melindungi hak-hak warga negaranya di jalan.³¹

Ketentuan untuk mendukung ketersediaan moda transportasi dalam Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dari segi peraturan maka diundangkanlah Undang-undang 22 Tahun 2009 Tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan. Kota Medan merupakan salah satu kota yang sudah selayaknya menjadi sasaran pemerintah dalam memperbaiki infrakstruktur pembangunan terutama di bidang transportasi. Sebagai salah satu daerah otonom berstatus kota di provinsi Sumatera Utara,

³⁰ “kemacetan di medan” melalui, <http://tegasberita.com/ranperda-lakn-disahkan-kemacetan-dimedan-masih-parah/>, diakses pada tanggal 23 September 2017.

³¹ “regulasi lalu lintas dan angkutan jalan” melalui, <https://feriansyach.wordpress.com/2011/03/08/sejarah-singkat-regulasi-lalu-lintas-dan-angkutan-jalan-di-indonesia/>, diakses pada tanggal 28 September 2017.

Kedudukan, fungsi dan peranan Kota Medan cukup penting dan strategis secara regional. Bahkan sebagai Ibukota Propinsi, Kota Medan sering digunakan sebagai barometer dalam pembangunan dan penyelenggaraan pemerintah daerah.

Peraturan Daerah (Perda) Kota Medan tentang Lalu Lintas Jalan dan Angkutan Jalan Umum disahkan dan disepakati seluruh fraksi di DPRD Medan dalam sidang paripurna.³² Perda ini diharapkan dapat membuat tatanan lalu lintas dan pengelolaan parkir di Kota Medan menjadi lebih baik, agar perda baru itu berjalan baik, semua lapisan masyarakat harus mengawalinya bersama-sama. “Bukan hanya ditilang, maunya ada kesadaran sendiri dari masyarakat. Masyarakat harus bisa mendisiplinkan diri untuk tidak lagi melanggar aturan, sehingga kemacetan di Kota Medan dapat terurai.” Selain itu, untuk mengurangi kemacetan, seharusnya perda tersebut mengatur tentang pembatasan jumlah kendaraan baru di Kota Medan. Masalah kemacetan di Kota Medan sudah cukup kompleks. Untuk itu, Pemko Medan dan Polresta Medan harus bersama-sama menyikapi masalah ini agar Kota Medan memiliki payung hukum yang kuat untuk menertibkan lalu lintas di Kota Medan.³³

Kebijakan yang dilakukan melalui berbagai program seperti pengendalian dan pengamanan lalu lintas, program pembangunan sarana dan prasarana perhubungan maupun rekayasa lalu lintas, ternyata tidak banyak membawa pengaruh ataupun perubahan. Ditambah lagi dengan perilaku sebahagian pengguna jalan yang tidak biasa budaya tertib berlalulintas. Masyarakat semua sepakat

³² Hasil wawancara dengan J. Ginting, Pegawai Dinas Perhubungan Kota Medan, tanggal 20 Agustus 2017 di Kantor Dinas Perhubungan Kota Medan.

³³ Hasil wawancara dengan J. Ginting, Pegawai Dinas Perhubungan Kota Medan, tanggal 20 Agustus 2017 di Kantor Dinas Perhubungan Kota Medan.

melihat bagaimana pelanggaran-pelanggaran yang terjadi seperti masih beroperasinya terus terminal liar, sejumlah angkutan umum yang menggunakan plat hitam, masih adanya bus angkutan umum antarkota dan antar provinsi yang enggan masuk terminal, serta banyaknya becak bermotor dari luar kota yang beroperasi di Kota Medan sehingga jadi pemicu kemacetan di kota Medan.

Berbicara mengenai pelaksanaan, berarti tidak terlepas dari berbicara tentang kesadaran hukum dan ketaatan hukum. Banyak kalangan yang memandang bahwa kesadaran hukum sama dengan ketaatan hukum, padahal sebenarnya berbeda. Kesadaran hukum itu ada dua, yaitu:

1. Kesadaran hukum yang baik, yaitu ketaatan hukum atau *legal consciousness as within the law* (kesadaran hukum sebagai ketaatan, berada dalam hukum, sesuai dengan aturan hukum yang disadarinya).
2. Kesadaran hukum yang buruk, yaitu ketidaktaatan hukum atau *legal consciousness as against the law* (kesadaran hukum dalam wujud menentang hukum atau melanggar hukum).

. Kesadaran hukum mengacu ke orang-orang yang memahami hukum dan institusi-institusi hukum, yaitu pemahaman-pemahaman yang memberikan makna kepada pengalaman dan tindakan orang-orang. Dengan kata lain, kesadaran hukum adalah persoalan hukum sebagai perilaku dan bukan hukum sebagai aturan, norma atau asas. Dengan kesadaran hukum, seseorang dapat berperilaku positif yaitu taat hukum, tetapi sebaliknya seseorang juga dapat berperilaku negatif yaitu melanggar hukum. Untuk mengetahui implementasi dari suatu aturan hukum atau perundang-undangan, maka pertama-tama harus dapat diukur ketaatan

terhadap aturan hukum itu tersebut. Tentu saja, jika suatu aturan hukum di taati oleh sebagian besar target yang menjadi sasaran ketaatannya dapat dikatakan bahwa aturan hukum yang bersangkutan berlaku efektif.

Dewasa ini masalah Lalu lintas angkutan jalan bukan hanya menjadi masalah yang harus diselesaikan oleh satuan lalu lintas saja, tetapi masalah Lalu lintas sekarang sudah menjadi masalah publik yang wajib diselesaikan bersama oleh masyarakat. Karena Lalu Lintas bukanlah persoalan yang mudah untuk diselesaikan. Hal tersebut dikarenakan adanya faktor-faktor yang saling terkait di dalamnya. Salah satu diantaranya adalah belum tumbuhnya kesadaran masyarakat untuk mematuhi peraturan yang telah ditetapkan oleh pemerintah agar ketertiban dalam berlalu lintas dapat diwujudkan dengan baik.

Norma-norma peraturan tanpa adanya sarana pendukung seperti struktur keorganisasian yang memiliki kewenangan untuk melaksanakan pastinya akan berjalan tidak efektif dan efisien. Selain itu, budaya dalam melakukan dan melaksanakan norma-norma peraturan juga harus dinilai, apakah memang sudah tepat masyarakat dapat melaksanakan. Hal ini berkaitan dengan bagaimana perundang-undangan di laksanakan.³⁴

Pihak-pihak yang terkait dengan penyelenggaraan jasa angkutan jalan, baik itu pengusaha angkutan, pekerja (pengemudi) serta penumpang. Secara operasional kegiatan penyelenggaraan pengangkutan dilakukan oleh pengemudi atau sopir angkutan dimana pengemudi merupakan pihak yang mengikatkan diri untuk menjalankan kegiatan pengangkutan atas perintah pengusaha angkutan atau

³⁴ “implementasi UU Nomor 22 Tahun 2009” melalui, <http://www.bantuanhukum.or.id/web/implementasi-undang-undang-nomor-22-tahun-2009tentang-lalu-lintas-dan-angkutan-jalan-raya/>, diakses pada tanggal 30 September 2017.

pengangkut. Pengemudi dalam menjalankan tugasnya mempunyai tanggung jawab untuk dapat melaksanakan kewajibannya yaitu mengangkut penumpang sampai pada tempat tujuan yang telah disepakati dengan selamat, artinya dalam proses pemindahan tersebut dari satu tempat ke tempat tujuan dapat berlangsung tanpa hambatan dan penumpang dalam keadaan sehat, tidak mengalami bahaya, luka, sakit maupun meninggal dunia. Sehingga tujuan pengangkutan dapat terlaksana dengan lancar dan sesuai dengan nilai guna masyarakat.

Tabel 3.1
Jumlah armada angkutan jalan yang memenuhi standar keselamatan

Tahun	Bus Penumpang	Angkutan Umum	Taksi Penumpang
2015	250 armada	560 armada	159 armada
2016	300 armada	615 armada	170 armada
2017	345 armada	690 armada	210 armada
Jumlah	895 armada	1865 armada	539 armada

Tabel 3.2
Jumlah armada angkutan jalan yang tidak memenuhi standar keselamatan

Tahun	Bus Penumpang	Angkutan Umum	Taksi Penumpang
2015	245 armada	454 armada	108 armada
2016	230 armada	356 armada	98 armada
2017	176 armada	210 armada	85 armada
Jumlah	615 armada	1020 armada	291 armada

Berdasarkan pembahasan di atas dapat disimpulkan bahwa pelaksanaan standar keselamatan angkutan jalan di Kota Medan belum dapat keseluruhannya dapat terlaksana. Seperti keamanan, keselamatan, kenyamanan, keteraturan dan kesetaraan belum dapat dilaksanakan. Sebagai buktinya masih banyak terjadi pelanggaran-pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan baik berupa pelanggaran pemenuhan persyaratan teknis dan laik jalan, pelanggaran muatan, pelanggaran perizinan maupun pelanggaran marka dan rambu-rambu lalu lintas. Dan perlu ditegaskan bahwa standar angkutan jalan untuk Kota Medan baru pada bidang keterjangkauan yang dapat dipenuhi, karena pada umumnya hampir seluruh wilayah Kota Medan sudah terjangkau kendaraan lalu lintas dan angkutan jalan, sekalipun pada wilayah-wilayah tertentu tidak tertutup kemungkinan belum terjangkau tetapi persentasinya relatif kecil.³⁵

Penegakan hukum merupakan upaya menegakan norma hukum terhadap pelanggaran yang dilakukan. Penegakan hukum dijalankan untuk menjaga, mengawal dan menghantar hukum agar tetap tegak, searah dengan tujuan hukum dan tidak dilanggar oleh siapapun. Menurut Suwardjoko P. Warpani, kegiatan penegakan hukum merupakan kegiatan penerapan hukum terhadap pelanggaran norma hukum.

J. Ginting menyebutkan bahwa Penegakan Hukum dalam arti luas mencakup kegiatan untuk melaksanakan dan menerapkan hukum serta melakukan tindakan hukum terhadap setiap pelanggaran atau penyimpangan hukum yang dilakukan oleh subjek hukum. Penegakan hukum di bidang lalu lintas angkutan

³⁵ Hasil wawancara dengan J. Ginting, Pegawai Dinas Perhubungan Kota Medan, tanggal 20 Agustus 2017 di Kantor Dinas Perhubungan Kota Medan.

jalan meliputi penindakan pelanggaran dan penanganan kecelakaan lalu lintas. Dalam hal penindakan pelanggaran, sebelumnya dilakukan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan. Tindakan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan dan penindakan pelanggaran merupakan rangkaian kegiatan penegakan hukum di bidang lalu lintas angkutan jalan. Hasil dari pelaksanaan tindakan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan dan ditemukan adanya pelanggaran, maka akan dilakukan tindakan penindakan pelanggaran dengan pemeriksaan acara cepat dan dikenakan tindak pidana denda.³⁶

Karakteristik hukum sebagai kaedah selalu dinyatakan berlaku umum untuk siapa saja dan di mana saja dalam wilayah negara, tanpa membeda-bedakan. Meskipun ada pengecualian dinyatakan secara eksplisit dan berdasarkan alasan tertentu yang dapat diterima dan dibenarkan. Pada dasarnya hukum itu tidak berlaku secara diskriminatif, kecuali oknum aparat atau organisasi penegak hukum dalam kenyataan sosial telah memberlakukan hukum itu secara diskriminatif. Akhirnya penegakan hukum tidak mencerminkan adanya kepastian hukum dan rasa keadilan dalam masyarakat.

Salah satu ciri yang menonjol dari hukum pada masyarakat modern adalah penggunaannya secara sadar oleh masyarakatnya. Disini hukum tidak hanya dipakai untuk mengukuhkan pola-pola kebiasaan dan tingkah laku yang terdapat dalam masyarakat, melainkan juga untuk mengarahkannya kepada tujuan-tujuan yang dikehendaki, menghapuskan pola-pola kelakuan baru dan sebagainya.³⁷

³⁶ Hasil wawancara dengan J. Ginting, Pegawai Dinas Perhubungan Kota Medan, tanggal 20 Agustus 2017 di Kantor Dinas Perhubungan Kota Medan.

³⁷ Satjipto Rahardjo. 2006. *Ilmu Hukum*. Bandung: Citra Aditya Bakti, halaman 206.

Penegakan hukum (*law enforcement*) menghendaki empat syarat, yaitu: adanya aturan, adanya lembaga yang akan menjalankan peraturan itu, adanya fasilitas untuk mendukung pelaksanaan peraturan itu, adanya kesadaran hukum dari masyarakat yang terkena peraturan itu. Pengamatan berlakunya hukum secara lengkap ternyata melibatkan berbagai unsur sebagai berikut:

1. Peraturan sendiri,
2. Warga negara sebagai sasaran pengaturan,
3. Aktivitas birokrasi pelaksana.,
4. Kerangka sosial-politik-ekonomi-budaya yang ada yang turut menentukan bagaimana setiap unsur dalam hukum tersebut di atas menjalankan apa yang menjadi bagiannya.³⁸

Secara umum penegakan hukum dapat diartikan sebagai tindakan menerapkan perangkat sarana hukum tertentu untuk memaksakan sanksi hukum guna menjamin pentaatan terhadap ketentuan yang ditetapkan tersebut. Penegakan hukum adalah suatu proses untuk mewujudkan keinginan-keinginan hukum (yaitu pikiran-pikiran badan pembuat undang-undang yang dirumuskan dalam peraturan-peraturan hukum) menjadi kenyataan.

Penegakan hukum sebagai suatu proses, pada hakikanya merupakan penerapan diskresi yang menyangkut membuat keputusan yang tidak secara ketat diatur oleh kaidah hukum, akan tetapi mempunyai unsur penilaian pribadi. Dengan mengutip pendapat Roscoe Pound, maka La Favre menyatakan, bahwa pada hakikatnya diskresi berada di antara hukum dan moral. Penegakan hukum

³⁸ “standar keselamatan” melalui, <http://repository.usu.ac.id/handle/123456789/63884?locale-attribute=in>, diakses pada tanggal 15 Agustus 2017.

bidang lalu lintas dan angkutan jalan adalah proses dilakukannya upaya untuk tegaknya atau berfungsinya norma-norma hukum bidang lalu lintas dan angkutan jalan secara nyata sebagai pedoman perilaku dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan. Norma-norma hukum dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan telah diatur dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Penegakan hukum lalu lintas dan angkutan jalan terbagi atas:

1. Penyidikan perkara kecelakaan lalu lintas dan
2. Penindakan pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan.³⁹

Penegakan hukum sebagai suatu proses, pada hakikatnya merupakan penerapan diskresi yang menyangkut membuat keputusan yang tidak secara ketat diatur oleh kaidah hukum, akan tetapi mempunyai unsur penilaian pribadi. Oleh karena itu dapatlah dikatakan, bahwa penegakan hukum bukanlah semata-mata berarti pelaksanaan Perundang-undangan, walaupun didalam kenyataannya di Indonesia kecenderungannya adalah demikian, sehingga pengertian (*law enforcement*) begitu populer. Selain itu, ada kecenderungan yang kuat untuk mengartikan penegakan hukum sebagai pelaksanaan keputusan-keputusan hakim. Perlu dicatat, bahwa pendapat-pendapat yang agak sempit tersebut mempunyai kelemahan-kelemahan, apabila pelaksanaan perundang-undangan atau keputusan-keputusan hakim tersebut malahan mengganggu kedamaian didalam pergaulan hidup.

³⁹ “penegakan hukum angkutan jalan” melalui, Lantasrestapkl.wordpress.com/2011/08/19/penegakan-hukum-di-bidang-lalu-lintas-dan-angkutan-jalan/, diakses pada tanggal 24 September 2017.

Berdasarkan penjelasan-penjelasan di atas dapatlah ditarik kesimpulan sementara, bahwa masalah pokok penegakan hukum sebenarnya terletak pada faktor-faktor yang mungkin mempengaruhinya. Faktor-faktor tersebut mempunyai arti yang netral, sehingga dampak positif atau negatifnya terletak pada isi factor-faktor tersebut.

Penegakan hukum di bidang angkutan jalan adalah proses dilakukannya upaya untuk tegaknya atau berfungsinya norma-norma hukum di bidang LLAJ secara nyata sebagai pedoman perilaku dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan. Norma-norma hukum dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan telah diatur dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dalam upaya mendorong masyarakat mengikuti ketentuan-ketentuan dalam peraturan perundang-undangan di bidang LLAJ tersebut, ketentuan-ketentuan sanksi pidana kepada masyarakat/pengguna jalan yang melanggar ketentuan dalam peraturan perundang-undangan.

Berdasarkan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pelanggaran di bidang lalu lintas dan angkutan jalan yang harus dilakukan penegakan hukumnya adalah:

1. Pelanggaran pemenuhan persyaratan teknis dan laik jalan;
2. Pelanggaran muatan;
3. Pelanggaran perizinan;
4. Pelanggaran marka dan rambu lalu lintas.

Penegakan hukum merupakan upaya menegakan norma hukum terhadap pelanggaran yang dilakukan. Penegakan hukum dijalankan untuk menjaga,

mengawal dan menghantar hukum agar tetap tegak, searah dengan tujuan hukum dan tidak dilanggar oleh siapapun. Kegiatan penegakan hukum merupakan kegiatan penerapan hukum terhadap pelanggaran norma hukum. Penegakan hukum lalu lintas merupakan bagian dari fungsi lalu lintas yang mempunyai peranan agar Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ditaati oleh setiap pemakai jalan.

Berdasarkan fungsinya kegiatan penegakan hukum lalu lintas dan angkutan jalan dapat dikelompokkan ke dalam 2 (dua) bagian yaitu:

1. Preventif

Meliputi kegiatan-kegiatan pengaturan angkutan jalan, penjagaan lalu lintas, pengawalan lalu lintas, patroli lalu lintas, dimana dalam pelaksanaannya kegiatan-kegiatan tersebut merupakan suatu sistem keamanan lalu lintas saling terkait dan tidak dapat dipisahkan. Adapun dasar hukum dari penegakan lalu lintas di bidang preventif antara lain, yaitu:

- a. Undang-Undang No. 8 Tahun 1980 tentang KUHAP;
- b. Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Peraturan Pelaksanaannya;
- c. Undang-Undang No. 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia;
- d. Keputusan Menteri Perhubungan;
- e. Peraturan-peraturan daerah

Penegakan hukum yang bersifat preventif berarti bahwa pengawasan aktif dilakukan terhadap kepatuhan kepada peraturan tanpa kejadian langsung

yang menyangkut peristiwa konkret yang menimbulkan sangkaan bahwa peraturan hukum telah dilanggar. Instrumen bagi preventif adalah penyuluhan, pemantauan, dan penggunaan kewenangan yang sifatnya pengawasan. Dengan demikian penegak hukum yang utama adalah pejabat/aparat pemerintah yang berwenang memberi izin.

2. Represif

Meliputi penindakan pelanggaran dan penyidikan lalu lintas, dimana penindakan pelanggaran lalu lintas meliputi penindakan secara edukatif yaitu melakukan penindakan terhadap pelanggaran lalu-lintas secara simpatik dengan memberikan teguran atau peringatan terhadap pelanggar lalu lintas. Sedangkan penindakan secara yuridis dapat diartikan sebagai penindakan pelanggaran lalu lintas secara hukum yang meliputi penindakan dengan menggunakan tindakan langsung (tilang), serta penindakan terhadap pelaku kecelakaan lalu lintas yang menimbulkan korban jiwa dengan menggunakan ketentuan penyidikan sebagaimana terdapat dalam KUHAP.

Penegakan hukum di bidang LLAJ meliputi penindakan pelanggaran dan penanganan kecelakaan lalu lintas. Dalam hal penindakan pelanggaran, sebelumnya dilakukan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan. Tindakan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan dan penindakan pelanggaran merupakan rangkaian kegiatan penegakan hukum di bidang LLAJ. Hasil dari pelaksanaan tindakan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan dan ditemukan adanya pelanggaran, maka akan dilakukan tindakan penindakan pelanggaran dengan pemeriksaan acara cepat dan dikenakan denda.

Tindakan langsung terhadap pelanggaran lalu lintas, lazim disebut tilang, adalah salah satu bentuk penindakan pelanggaran lalu lintas yang dilakukan Polri. Penyelesaian atas pelanggaran itu berada dalam sistem peradilan pidana (*criminal justice system*) yang melibatkan kejaksaan dan pengadilan. Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 26 Tahun 2015 Tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan terdapat beberapa pelanggaran, yaitu sebagai berikut:

- 1) Angkutan Jalan tidak dilengkapi dengan: ban cadangan, segitiga pengaman, dongkrak, pembuka roda, dan peralatan pertolongan pertama pada kecelakaan.
- 2) Pengemudi atau penumpang yang duduk di samping pengemudi tidak mengenakan sabuk keselamatan
- 3) Pengemudi dan penumpang tidak mengenakan sabuk keselamatan dan helm
- 4) Kendaraan bermotor/angkutan jalan tidak memenuhi persyaratan teknis 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, bumper, penggandengan, penempelan, atau penghapus kaca
- 5) Kendaraan bermotor/angkutan jalan tidak memenuhi persyaratan laik jalan

- 6) Penumpang kendaraan bermotor yang duduk di samping pengemudi tidak mengenakan sabuk keselamatan
- 7) Kendaraan bermotor tidak dilengkapi dengan Surat Keterangan Uji Berkala
- 8) Kendaraan bermotor umum dalam trayek tidak singgah di terminal
- 9) Tidak memiliki izin menyelenggarakan angkutan orang dalam trayek
- 10) Tidak memiliki izin menyelenggarakan angkutan orang tidak dalam trayek.
- 11) Menyimpang dari izin yang ditentukan
- 12) Tidak menggunakan lajur yang telah ditentukan atau tidak menggunakan lajur paling kiri, kecuali saat akan mendahului atau mengubah arah
- 13) Tidak memberhentikan kendaraannya selama menaikkan dan/atau menurunkan penumpang
- 14) Tidak menutup pintu kendaraan selama kendaraan berjalan
- 15) Tidak berhenti selain di tempat yang telah ditentukan, menyetem, menurunkan penumpang selain di tempat pemberhentian, atau melewati jaringan jalan selain yang ditentukan dalam izin trayek
- 16) Kendaraan angkutan orang dengan tujuan tertentu, tapi menaikkan atau menurunkan penumpang lain di sepanjang perjalanan atau menggunakan kendaraan angkutan tidak sesuai dengan angkutan untuk keperluan lain
- 17) Kendaraan bermotor bus tidak dilengkapi dengan surat keterangan uji berkala dan tanda lulus uji berkala

- 18) Kendaraan bermotor dan/atau kereta gandengannya atau kereta tempelannya tidak dilengkapi dengan surat keterangan uji berkala dan tanda lulus uji berkala
- 19) Tidak menggunakan jaringan jalan sesuai dengan kelas jalan yang ditentukan
- 20) Mobil barang untuk mengangkut orang tanpa alasan
- 21) Membawa muatan, tidak dilengkapi surat muatan dokumen perjalanan
- 22) Tidak mematuhi ketentuan mengenai tata cara pemuatan, daya angkut, dimensi kendaraan
- 23) Kendaraan bermotor dan/atau kereta gandengannya atau kereta tempelannya tidak dilengkapi dengan surat keterangan uji berkala dan tanda lulus uji berkala
- 24) Tidak memenuhi ketentuan persyaratan keselamatan, pemberian tanda barang, Parkir, bongkar dan muat, waktu operasi dan rekomendasi dari instansi terkait
- 25) Pengendara sepeda motor tanpa menyalakan lampu utama pada siang hari, tidak mengenakan helm SNI, membiarkan penumpangnya tidak mengenakan helm
- 26) Tanpa kereta samping mengangkut penumpang lebih dari 1 (satu) orang
- 27) Tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan

Sanksi hukum administratif dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2015 Tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan tersebut sebagai berikut:

1. Peringatan tertulis

Peringatan tertulis adalah dengan memberikan surat tilang kepada semua jenis pelanggaran di jalan raya dan atau pelanggaran lain yang sifatnya menyangkut aspek hukum transportasi lainnya. Peringatan tertulis adalah identik dengan pemberitahuan dengan cara yang baik serta mengikutkan hukuman berupa nasehat.

2. Pemberian denda administratif

3. Pembekuan dan Pencabutan izin secara keseluruhan bahwa semua pelanggaran-pelanggaran yang terdapat dalam penelitian ini beserta sanksi hukumnya.

C. Kendala Dan Upaya Dalam Pelaksanaan Standar Keselamatan Angkutan Jalan Oleh Dinas Perhubungan Kota Medan

- 1. Kendala Dalam Pelaksanaan Standar Keselamatan Angkutan Jalan Oleh Dinas Perhubungan Kota Medan**

Ketentuan dalam menjalankan aturan di atas demi terwujudnya suatu penegakan hukum yang seperti yang dicita-citakan tidak selamanya berjalan sesuai apa yang menjadi harapan hal ini dapat dipengaruhi oleh beberapa faktor adapun beberapa faktor yang menjadi hambatan dalam implementasi standar keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan. Hambatan dalam pelaksanaan standar keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, yaitu hambatan internal dan hambatan eksternal.

Ketentuan dalam menjalankan aturan di atas demi terwujudnya suatu penegakan hukum yang seperti yang dicita-citakan tidak selamanya berjalan sesuai apa yang menjadi harapan hal ini dapat dipengaruhi oleh beberapa faktor, adapun beberapa faktor yang menjadi kendala dalam pelaksanaan Standar Keselamatan Angkutan Jalan. Adapun yang menjadi hambatan internal dalam pelaksanaan standar keselamatan angkutan jalan oleh Dinas Perhubungan Kota Medan, antara lain:

a. Faktor hukum itu sendiri

Kebijaksanaan yang memungkinkan beberapa jenis kendaraan berjalan dalam suatu ruas jalan telah memberikan kontribusi yang penting dalam kecelakaan lalu lintas. Jika sebuah truk lewat di jalan dimana disitu juga lewat sepeda motor, maka kemungkinan kecelakaan antara sepeda motor dan truk di jalan itu sangatlah tinggi. Walaupun tabrakan yang melibatkan kendaraan sejenis bisa berakibat fatal, namun akibat yang lebih fatal dari kecelakaan lalu lintas adalah jika kecelakaan itu melibatkan dua jenis kendaraan yang berbeda. Kebijakan yang membiarkan jalan raya menjadi ladang bisnis menjadikan situasi jalan raya menjadi berbahaya. Di mata supir angkutan umum, penumpang yang berdiri di pinggir jalan seolah-olah seperti uang yang berceceran dipinggir jalan yang harus dikumpulkan sebanyak mungkin. Soal kapasitas penumpang dan martabat manusia menjadi tidak penting. Rebutan penumpang dengan cara berhenti sembarangan dan kebut

kebutan telah membahayakan keselamatan penumpang dan pengguna jalan lain.

Sangat baik apabila pembuat keputusan seperti menteri atau dirjen mencicipi hasil kebijaksanaannya dengan naik kendaraan umum. Jika sebuah mobil diijinkan untuk mengangkut penumpang melebihi kapasitas desain mobil tersebut, maka pejabat yang mengijinkannya sebaiknya mau mencoba naik mobil tersebut. Karena dengan naik bus yang penuh sesak, berkeringat, desak-desakan serta emosi karena melihat supir sembrono dan kondektur serakah, mungkin di pikiran pejabat tersebut akan timbul ide untuk memperbaiki kondisi angkutan massal. Kalau pejabat enggan naik kendaraan umum memang patut dimaklumi karena ini menyangkut martabat, keselamatan dan harga diri. Selain itu, penerbitan SIM yang longgar adalah faktor yang penting dalam kecelakaan lalu lintas. Pemberian SIM hanya menilai kemampuannya untuk mengemudi, sedangkan penilaian untuk keselamatan sangatlah kurang.

b. Faktor Desain Jalan

Jika di suatu ruas jalan sering terjadi kecelakaan maka biasanya kontraktor jalan tersebut akan berkomentar bahwa jalan itu memang angker, padahal jalan bukanlah kondisi alam yang tidak dapat diubah. Jika desain jalan tersebut memang terbukti mengundang kecelakaan, maka desain jalan itu harus diubah dengan desain yang lebih aman. Misalnya jika jalan tersebut licin diwaktu hujan, permukaan aspalnya bisa diganti dengan jenis yang tidak licin. Membuat rambu 'jalan licin

diwaktu hujan', tapi membiarkan jalan tersebut tetap licin tanpa ada usaha untuk memperbaiki kondisi jalan tersebut, sama saja dengan mengundang celaka.

c. Kurangnya Sumber daya manusia

Sumber daya manusia merupakan faktor yang sangat penting dalam setiap pelaksanaan dilapangan dimana sumber daya manusia akan mempengaruhi hasil yang akan dicapai. Sebagaimana yang diharapkan, baik secara kualitas (penguasaan teknis dan taktis penyidikan) maupun kuantitas (ratio ketersediaan aparat penyidik dengan kasus yang ditangani serta penyebaran jumlah penyidik). Selain itu, kelemahan sumber daya manusia dapat pula muncul dari aspek cultural yaitu sikap-sikap aparat penyidik yang arogan, tidak memiliki sifat melayani, manipulatif, diskriminatif dan sebagainya. Apabila penegak hukum dianggap sebagai orang yang paling mengetahui akan suatu aturan, dengan demikian apa yang dilakukan aparat penegak hukum, maka akan menjadi teladan bagi masyarakat. Sebagai contoh, aparat penegak hukum yang melakukan tindakan-tindakan tidak terpuji di jalanan, maka hal tersebut secara tidak langsung memberikan contoh yang tidak baik kepada masyarakat khususnya pengguna jalan.

d. Kurangnya sarana prasarana yang mendukung

Banyaknya sarana lalu lintas yang terpasang dijalan seperti lampu apill yang rusak sehingga tidak menyala maka dapat mengganggu kelancaran lalu lintas, menimbulkan banyak masyarakat melakukan pelanggaran dan

tidak ada yang mau mengalah. Rambu, plang dan aturan lalu lintas yang dibuat oleh polisi tidak sesuai isi UU Nomor 2 tahun 2002. Dalam prasarana seperti kurangnya pengadaan pos polisi termasuk adanya penjaga dalam pos tersebut kadang dibiarkan kosong tidak terpakai. Pendanaan yang diberikan pemerintah tidak diwujudkan oleh yang berwenang untuk membuat sarana dan prasarana lalu lintas yang lengkap supaya masyarakat dapat nyaman di jalan raya.⁴⁰

Sedangkan hambatan eksternal dalam pelaksanaan standar keselamatan angkutan jalan, antara lain:

a. Kurangnya kesadaran masyarakat

Kurangnya kesadaran keselamatan pengemudi roda 2 (dua), kurangnya pengetahuan masyarakat tentang berlalu lintas dengan baik, kebanyakan pengendara roda 2 (dua) beranggapan memakai helm SNI hanya dapat mengganggu dan menambah beban saat mengendara.

b. Faktor Kendaraan

Modifikasi kendaraan bukanlah masalah sepele. Kendaraan itu tidak hanya berbahaya bagi penumpangnya saja, tapi juga bagi pengguna jalan lain. Kita tentu juga tidak ingin dibuntuti oleh kendaraan yang remnya blong. Desain dan perlengkapan kendaraan juga ikut memberikan kontribusi yang penting dalam kecelakaan lalu lintas.

c. Faktor Penumpang

⁴⁰ Hasil wawancara dengan J. Ginting, Pegawai Dinas Perhubungan Kota Medan, tanggal 20 Agustus 2017 di Kantor Dinas Perhubungan Kota Medan

Penumpang dapat memberikan kontribusinya dalam upaya meningkatkan mutu keselamatan. Penumpang yang kritis terhadap pengemudi akan berpengaruh terhadap kewaspadaan pengemudi. Karena itu sebagai penumpang diharap tidak ragu untuk menegur pengemudi yang sembrono. Ajaklah pengemudi untuk mengobrol tentang hal-hal yang ringan, sambil memantau perilaku mengemudinya. Dengan demikian kita pun telah berperan dalam upaya keselamatan untuk seluruh penumpang. Jika dalam keadaan tertentu, meski telah melakukan usaha namun tetap dirugikan, maka sebagai penumpang berhak mengadakan kerugian tersebut kepada pihak yang berwenang, seperti Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia, Polri atau perusahaan angkutan langsung.

d. Faktor Cuaca

Cuaca juga dapat meningkatkan bahaya keselamatan lalu lintas. Jalan yang basah dan kaca yang buram dapat membahayakan pengguna jalan. Karena itu pemahaman akan karakteristik cuaca dan ketrampilan mengemudi pada kondisi cuaca buruk sangatlah penting dalam mengantisipasi cuaca yang buruk. Jika cuaca sangat buruk, janganlah malu untuk berhenti. Karena saat kecelakaan terjadi, itu merupakan tanggung jawab pengemudi, bukan cuaca.

e. Faktor Pengemudi

Pengemudi adalah harapan terakhir dari segala jenis upaya keselamatan lalu lintas. Jika semua faktor tidak dapat diharapkan untuk

mewujudkan keselamatan, maka benar jika di tangan pengemudilah harapan terakhir. Pengemudi yang menghargai keselamatan penumpang dan trampil adalah andalan semua penumpang. Karena itu pendidikan bagi pengemudi seperti *Safety Driving Course* atau Penataran Keselamatan Jalan Raya adalah salah satu upaya untuk meningkatkan keterampilan pengemudi. Dalam kegiatan penataran, para sopir diberikan pembekalan berupa mental ideologi, pengetahuan UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pengetahuan UU asuransi Jasa Raharja, tata cara mengemudi yang baik, dan lain-lain. Sementara itu, untuk penilaian sopir teladan meliputi disiplin dan etika berlalu lintas, pengetahuan teknik kendaraan bermotor, pengetahuan umum, kepedulian kepada keselamatan penumpang, tanggung jawab pengemudi, psikotes, dan klinik pengemudi. Menyinggung tentang faktor manusia, disebabkan antara lain, selama ini sopir dikejar-kejar setoran kepada pengusaha otobus (PO) dalam menjalankan bus atau kendaraan umumnya. Solusi lain yang dapat dilakukan yakni dengan menerapkan sistem gaji yang representatif kepada sopir tersebut, diyakinkan lakalantas akan jauh berkurang.⁴¹

⁴¹ Hasil wawancara dengan J. Ginting, Pegawai Dinas Perhubungan Kota Medan, tanggal 20 Agustus 2017 di Kantor Dinas Perhubungan Kota Medan

2. Upaya Terhadap Mengatasi Kendala Dalam Pelaksanaan Standar Keselamatan Angkutan Jalan Oleh Dinas Perhubungan Kota Medan

Upaya internal mengatasi pelaksanaan standar keselamatan angkutan jalan, antara lain:

a. Upaya pengaturan faktor jalan

- 1) Karakteristik prasarana jalan akan mempengaruhi intensitas dan kualitas kecelakaan lalu lintas, maka dalam pembangunan setiap jaringan jalan harus disesuaikan dengan pola tingkah laku dan kebiasaan pemakai jalannya.
- 2) Lebar jalan yang cukup, permukaan yang nyaman dan aman, rancangan yang tepat untuk persimpangan dengan jarak pandang yang cukup aman, dilengkapi dengan rambu-rambu, marka jalan dan tanda jalan yang cukup banyak dan cukup jelas dapat dilihat (informatif), lampu penerangan jalan yang baik, serta koefisien gesekan permukaan jalan yang sesuai dengan standar geometrik.

b. Upaya pengaturan sistem lalu lintas

Upaya pengaturan sistem lalu lintas Pengaturan sistem lalu lintas untuk pengendalian umum pemakai jalan, kendaraan, dan interaksi dalam sistem lalu lintas. Keseluruhan ketentuan lalu lintas bersifat rasional, baik mengenai fasilitas dan pengawasan pemakaian sarana lalu lintas dan penegakan hukum bagi pelanggarnya.⁴²

⁴² Hasil wawancara dengan J. Ginting, Pegawai Dinas Perhubungan Kota Medan, tanggal 20 Agustus 2017 di Kantor Dinas Perhubungan Kota Medan

Upaya eksternal mengatasi pelaksanaan standar keselamatan angkutan jalan, antara lain:

a. Upaya pengaturan faktor kendaraan

- 1) Faktor karakteristik kendaraan juga sering membawa dampak tingginya intensitas dan kualitas kecelakaan lalu lintas, kendaraan harus dirancang, dilengkapi dan dirawat sebaik-baiknya. Kecelakaan lalu lintas dapat dihindari apabila kondisi kendaraan prima (stabil).
- 2) Kepakeman rem dan berfungsinya lampu-lampu adalah erat kaitannya dengan perawatan. Karena itu perlu pemeriksaan rutin melalui pengujian berkala yang dilaksanakan tanpa ada toleransi.

b. Upaya pengaturan faktor manusia

Manusia merupakan faktor utama dan elemen paling besar pengaruhnya dan paling kritis dalam sistem lalu lintas, karena ketrampilan manusia sulit untuk ditingkatkan dalam tempo singkat.

- 1) Faktor pemakai jalan merupakan elemen yang paling kritis dalam sistem lalu lintas, karena kesalahan pejalan itu sendiri yang pada umumnya lengah, ketidakpatuhan pada peraturan dan mengabaikan sopan santun berlalu lintas.
- 2) Metode yang diterapkan dalam meningkatkan unjuk kerja pengemudi adalah dengan tes kesehatan fisik dan psikis dengan pendidikan dan latihan.
- 3) Pendidikan dan latihan harus mencakup pelajaran tentang sopan santun berlalu lintas. Penelitian tentang penyebab kecelakaan adalah

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

- 4) Penegakkan hukum, pengawasan dan pemberian sanksi hukuman harus tetap diterapkan seefektif mungkin agar pemakai jalan selalu menaati peraturan.⁴³

⁴³ Hasil wawancara dengan J. Ginting, Pegawai Dinas Perhubungan Kota Medan, tanggal 20 Agustus 2017 di Kantor Dinas Perhubungan Kota Medan

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

1. Pengaturan hukum tentang standar lalu lintas dan angkutan jalan yang menyangkut keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan dan keteraturan, diatur dalam Undang-undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, Undang-undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Peraturan Pemerintah No. 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Angkutan Jasa, Peraturan Pemerintah No. 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Peraturan Pemerintah No. 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan, Peraturan Menteri Perhubungan No. 98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek, Peraturan Menteri Perhubungan No. 26 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
2. Pelaksanaan standar keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan di Kota Medan, relatif masih sangat rendah. Karena keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan dan kesetaraan didalam lalu lintas dan angkutan jalan belum dapat diwujudkan. Sebagai buktinya masih banyak ditemukan pelanggaran-pelanggaran seperti pelanggaran pemenuhan persyaratan teknis dan laik jalan, pelanggaran muatan, pelanggaran

perizinan, maupun pelanggaran marka dan rambu lalu lintas. Jadi, hanya pada bidang keterjangkauan saja yang sudah dapat dipenuhi dari keseluruhan bidang standar keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan di Kota Medan. Karena pada bidang ini hampir sudah terjangkau keseluruhan wilayah Kota Medan dan andai katapun masih ada yang belum terjangkau persentasinya relatif kecil.

3. Hambatan-hambatan yang ditemukan dalam pelaksanaan standar keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan terdiri dari hambatan internal dan hambatan eksternal. Hambatan internal terdiri dari faktor hukum itu sendiri, faktor desain jalan, faktor Sumber Daya Manusia, dan faktor sarana prasana yang mendukung. Sedangkan hambatan eksternal, terdiri dari kurangnya kesadaran masyarakat, faktor kendaraan, faktor penumpang, faktor cuaca dan faktor pengemudi. Kemudian adapun upaya mengatasi hambatan dalam pelaksanaan standar keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, terdiri dari secara internal yaitu upaya pengaturan jalan dan upaya pengaturan sistem lalu lintas sedangkan secara eksternal upaya pengaturan faktor kendaraan dan upaya faktor manusia.

B. Saran

1. Disarankan kepada semua pihak terutama aparat penegak hukum (teristimewa Polisi Satuan Lalu Lintas) agar dapat mematuhi dan melaksanakan semua peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan lalu lintas dan angkutan jalan agar standar berlalu lintas dan angkutan jalan seperti keamanan, keselamatan, kenyamanan,

keterjangkauan, kesetaraan dan keteraturan dapat dicapai dengan hasil maksimum terutama bagi *stakeholder* maupun masyarakat luas

2. Dikarenakan masih rendahnya pelaksanaan standar keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan di Kota Medan dengan dibuktikan masih banyak ditemukan pelanggaran-pelanggaran berlalu lintas dan angkutan jalan, maka disarankan kepada aparaturnegara di bidang/pelaksanaan dan pengawasan berlalu lintas dan angkutan jalan, agar dapat bekerja maksimum dan dapat lebih profesional lagi. Kemudian kepada masyarakat khususnya penduduk Kota Medan maupun masyarakat luas sebagai *stakeholder* lalu lintas dan angkutan jalan agar dapat lebih meningkatkan kesadarannya didalam pemakaian dan penegakan hukum berlalu lintas dan angkutan jalan agar standar yang telah ditetapkan oleh peraturan perundang-undangan dapat dicapai bagi keselamatan warga Kota Medan khususnya dan bagi masyarakat luas pada umumnya.
3. Dalam rangka mengatasi hambatan-hambatan yang ditemukan baik karena faktor internal maupun faktor eksternal di dalam implementasi standar keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan disarankan; Pertama, kepada Pemko Medan agar menyusun perencanaan APBD yang ditujukan untuk penambahan biaya untuk memperbaiki sarana dan prasarana dan termasuk desain jalan agar dapat mengikuti volume jalan tersebut sesuai dengan pertumbuhan sarana angkutan sering setiap saat bertambah jumlahnya, kedua kepada masyarakat sebagai pengguna lalu lintas dan angkutan jalan terutama para pengemudi agar lebih sadar dan berhati-hati dan taat akan

rambu/marka lalu lintas, apabila pada masa musim penghujan di Kota Medan karena jalan-jalan masih banyak yang berlubang sering terjadi kemacetan lalu lintas.

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku

- Bambang Sunggono. 2010. *Metode Penelitian Hukum*. Jakarta: Rajawali Pers
- Beni Ahmad Saebani. 2008. *Metode Penelitian Hukum*. Bandung: Pustaka setia
- Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara. 2014. *Pedoman Penulisan Skripsi*. Medan: Fakultas Hukum
- L. J. Van Apeldoorn. 2004. *Pengantar Ilmu Hukum*. Jakarta: Pradnya Paramita
- R. Abdoel Djamal. 2001. *Pengantar Hukum Indonesia*. Jakarta: RajaGrafindo Persada
- Ridwan HR. 2007. *Hukum Administrasi Negara*. Jakarta: RajaGrafindo Persada
- Satjipto Rahardjo. 2006. *Ilmu Hukum*. Bandung: Citra Aditya Bakti
- Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji. 2011. *Penelitian Hukum Normatif*. Jakarta: Raja Grafindo
- Soeroso. 2014. *Pengantar Ilmu Hukum*. Jakarta: Sinar Grafika
- Sudikno Mertokusumo. 2010. *Mengenal Hukum (Suatu Pengantar)*. Yogyakarta: Cahaya Atma Pustaka

B. Peraturan-Perundang-Undangan

- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) Nomor 26 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

C. Internet

- “keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan” melalui, <http://dikdas.kemdiknas.go.id/application/media/file/content-2220.pdf>, diakses pada tanggal 28 Mei 2017
- “sejarah singkat regulasi LLAJ” melalui, feriansyach.wordpress.com/2011/03/08/sejarah-singkat-regulasi-lalu-lintas-dan-angkutan-jalan-di-indonesia/, diakses pada tanggal 29 Mei 2017.

- “definisi pelaksanaan” melalui, <http://ekhardhi.blogspot.co.id/2010/12/pelaksanaan.html>, diakses pada tanggal 27 Mei 2017
- “pelaksanaan” melalui, <http://digilib.unila.ac.id/4718/11/BAB%20II.pdf>, diakses pada tanggal 28 Mei 2017
- “lalu lintas dan angkutan” melalui, <http://www.kajianpustaka.com/2012/10/lalu-lintas-dan-angkutan.html>, diakses pada tanggal 30 September 2017
- “dinas perhubungan” melalui, <http://www.perhubungan.jatengprov.go.id/profil/profil-dinas-perhubungan>, diakses pada tanggal 9 Oktober 2017
- “keselamatan dan keamanan” melalui, <http://dhinninuraeni.blogspot.com/2012/01/keselamatan-dan-keamanan.html>, diakses pada tanggal 20 September 2017
- “standar keselamatan” melalui, <http://repository.usu.ac.id/handle/123456789/63884?locale-attribute=in>, diakses pada tanggal 15 Agustus 2017
- “Sejarah Singkat Regulasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Indonesia” melalui, <http://repository.usu.ac.id/handle/123456789/63884?locale-attribute=in>, diakses pada tanggal 21 September 2017.
- “kemacetan di medan” melalui, <http://tegasberita.com/ranperda-lakn-disahkan-kemacetan-dimedan-masih-parah/>, diakses pada tanggal 23 September 2017
- “regulasi lalu lintas dan angkutan jalan” melalui, <https://feriansyach.wordpress.com/2011/03/08/sejarah-singkat-regulasi-lalu-lintas-dan-angkutan-jalan-di-indonesia/>, diakses pada tanggal 28 September 2017
- “penegakan hukum angkutan jalan” melalui, Lantasrestapkl.wordpress.com/2011/08/19/penegakan-hukum-di-bidang-lalu-lintas-dan-angkutan-jalan/, diakses pada tanggal 24 September 2017.
- “implementasi UU Nomor 22 Tahun 2009” melalui, <http://www.bantuanhukum.or.id/web/implementasi-undang-undang-nomor-22-tahun-2009tentang-lalu-lintas-dan-angkutan-jalan-royal/>, diakses pada tanggal 30 September 2017.