

**PELAKSANAAN RESTORATIVE JUSTICE TERHADAP
KECELAKAAN LALU LINTAS PADA WILAYAH HUKUM
POLRES PADANGSIDIMPUAN**

TESIS

OLEH:

**IDA SARI SIREGAR
NPM. 231803015**



**PROGRAM MAGISTER ILMU HUKUM
PASCASARJANA UNIVERSITAS MEDAN AREA
MEDAN
2025**

UNIVERSITAS MEDAN AREA

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

Document Accepted 5/6/25

1. Dilarang Mengutip sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa mencantumkan sumber
2. Pengutipan hanya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah
3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area

Access From (repository.uma.ac.id)5/6/25

**PELAKSANAAN RESTORATIVE JUSTICE TERHADAP
KECELAKAAN LALU LINTAS PADA WILAYAH HUKUM
POLRES PADANGSIDIMPUAN**

TESIS

Sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Magister Ilmu
Hukum pada Pascasarjana Universitas Medan Area



OLEH:

**IDA SARI SIREGAR
NPM. 231803015**

**PROGRAM MAGISTER ILMU HUKUM
PASCASARJANA UNIVERSITAS MEDAN AREA
MEDAN
2025**

UNIVERSITAS MEDAN AREA

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

Document Accepted 5/6/25

1. Dilarang Mengutip sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa mencantumkan sumber
2. Pengutipan hanya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah
3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area

Access From (repository.uma.ac.id)5/6/25

UNIVERSITAS MEDAN AREA MAGISTER ILMU HUKUM

HALAMAN PERSETUJUAN

JUDUL : PELAKSANAAN RESTORATIVE JUSTICE
TERHADAP KECELAKAAN LALU LINTAS PADA
WILAYAH HUKUM POLRES PADANGSIDIMPUAN

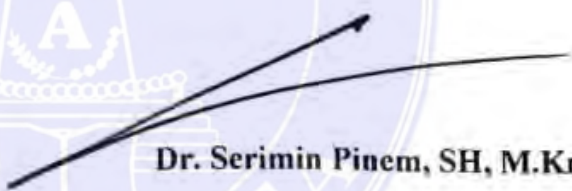
NAMA : IDA SARI SIREGAR
NPM : 231803015
PROGRAM STUDI : ILMU HUKUM

Menyetujui :

Pembimbing I

Pembimbing II


Isnaini, SH, M.Hum, Ph.D


Dr. Serimin Pinem, SH, M.Kn

Ketua Program Studi
Magister Ilmu Hukum


Isnaini, S.H., M.Hum, Ph.D

Direktur


Prof. Dr. Ir. Retna Astuti Kuswardani, M.S

Telah diuji pada Tanggal 20 Maret 2025

NAMA : IDA SARI SIREGAR

NPM : 231803015



Panitia Penguji Tesis :

Ketua : Dr. Rafiqi, SH, MM, M.Kn.

Sekretaris : Dr. Azwir Agus, SH, M.Hum.

Pembimbing I : Isnaini, SH, M.Hum, Ph.D.

Pembimbing II: Dr. Serimin Pinem, SH, M.Kn.

Penguji Tamu : Dr. Rizkan Zulyadi, SH,MH.

UNIVERSITAS MEDAN AREA

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

1. Dilarang Mengutip sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa mencantumkan sumber
2. Pengutipan hanya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah
3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area

Document Accepted 5/6/25

Access From (repository.uma.ac.id)5/6/25

LEMBAR PERNYATAAN

Saya yang bertandatangan di bawah ini:

Nama : **IDA SARI SIREGAR**
Npm : **231803015**
Judul : **PELAKSANAAN RESTORATIVE JUSTICE TERHADAP
KECELAKAAN LALU LINTAS PADA WILAYAH HUKUM
POLRES PADANGSIDIMPUAN**

Dengan ini menyatakan hal-hal berikut:

1. Bahwa tesis yang saya tulis ini bukan merupakan jiplakan dari tesis atau karya ilmiah orang lain.
2. Apabila terbukti dikemudian hari ternyata tesis ini adalah jiplakan, maka segala akibat hukum yang timbul akan menjadi tanggung saya sepenuhnya.

Demikian pernyataan ini saya perbuat dengan sebenarnya secara sehat tanpa ada paksaan dari pihak manapun.

Medan, Maret 2025

Yang Menyatakan,



METERAI
TEMPEL
1000
9EAMX305239137

IDA SARI SIREGAR
NPM. 231803015

HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI TUGAS AKHIR/SKRIPSI/TESIS UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS

Sebagai sivitas akademik Universitas Medan Area, saya yang bertanda tangan di
bawah ini :

Nama : IDA SARI SIREGAR
NPM : 231803015
Program Studi : Magister Ilmu Hukum
Fakultas : Pascasarjana
Jenis karya : Tesis

demikian pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada
Universitas Medan Area Hak Bebas Royalti Noneksklusif (*Non-exclusive Royalty-
Free Right*) atas karya ilmiah saya yang berjudul :

**PELAKSANAAN RESTORATIVE JUSTICE TERHADAP KECELAKAAN
LALU LINTAS PADA WILAYAH HUKUM POLRES
PADANGSIDIMPUAN**

berserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti
Noneksklusif ini Universitas Medan Area berhak menyimpan,
mengalihmedia/format-kan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*),
merawat, dan mempublikasikan tugas akhir/skripsi/tesis saya.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di Medan

Pada tanggal: Maret 2025

Yang menyatakan



IDA SARI SIREGAR

ABSTRAK

PELAKSANAAN RESTORATIVE JUSTICE TERHADAP KECELAKAAN LALU LINTAS PADA WILAYAH HUKUM POLRES SIDIMPUAN

Nama : Ida Sari Siregar
NPM : 231803015
Program Studi : Magister Ilmu Hukum
Pembimbing I : Isnaini, SH, M.Hum, Ph.D
Pembimbing II : Dr. Serimin Pinem, SH, M.Kn

Kota Padangsidimpuan sebagai salah satu kota yang berkembang di Provinsi Sumatera Utara telah menyebabkan padatnya arus lalu lintas yang berdampak pada meningkatnya kecelakaan lalu lintas. Di tahun 2021, kecelakaan lalu lintas sebanyak 31 kasus, dan menurut di tahun 2022 sebanyak 32 kasus. Hal ini menjadikan penanganan kecelakaan lalu lintas harus lebih intensif oleh aparat kepolisian. Terhadap penanganan kecelakaan lalu lintas dapat diselesaikan dengan penerapan *restorative justice* apabila memenuhi syarat formil dan materil. Penelitian ini bertujuan untuk meneliti faktor penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas di Kota Padangsidimpuan, meneliti tentang upaya penal dan non penal penanganan tindak pidana pelanggaran lalu lintas yang menyebabkan kematian dan luka-luka di Kota Padangsidimpuan dan meneliti tentang penerapan *restorative justice* terhadap kecelakaan lalu lintas di wilayah hukum Polres Padangsidimpuan. Metode penelitian yang digunakan adalah yuridis normatif dengan sumber data sekunder yang terdiri dari bahan hukum primer, sekunder dan tersier. Data yang didapat dengan teknik studi kepustakaan dan studi lapangan. Analisis data yang digunakan adalah kualitatif dengan pendekatan konseptual dan perundang-undangan. Hasil penelitian nya adalah Kecelakaan lalu lintas dipengaruhi 4 faktor utama yang menyebabkan terjadinya kecelakaan yakni faktor manusia, faktor kendaraan, faktor jalan dan faktor lingkungan. Upaya penal penanganan tindak pidana pelanggaran lalu lintas yang menyebabkan kematian dan luka-luka di Kota Padangsidimpuan dengan melakukan penyelidikan dan penyidikan kejahatan lalu lintas. Sedangkan upaya non penal yang dilakukan oleh Polres Padangsidimpuan yakni dengan upaya preventif berupa Melakukan Sosialisasi Bahaya Pelanggaran Lalu lintas, menertibkan rambu-rambu, melakukan operasi atau razia lalu lintas dan melakukan kordinasi dengan Dinas Perhubungan Kota Padangsidimpuan untuk ketertiban rambu-rambu lalu lintas.

Kata Kunci : *Restorative justice; Polres Padangsidimpuan; Kecelakaan Lalu Lintas*

ABSTRACT
**IMPLEMENTATION OF RESTORATIVE JUSTICE TOWARDS TRAFFIC
ACCIDENTS IN THE JURISDICTION OF THE SIDIMPUAN POLICE**

Nama : Ida Sari Siregar
NPM : 231803015
Program Studi : Magister Ilmu Hukum
Supervisor I : Isnaini, SH, M.Hum, Ph.D
Supervisor II : Dr. Serimin Pinem, SH, M.Kn

Padangsidempuan City as one of the developing cities in North Sumatra Province has caused dense traffic flow which has an impact on increasing traffic accidents. In 2021, there were 31 traffic accidents, and according to 2022 there were 32 cases. This makes the handling of traffic accidents have to be more intensive by the police. The handling of traffic accidents can be resolved by implementing restorative justice if it meets formal and material requirements. This study aims to examine the factors causing traffic accidents in Padangsidempuan City, to examine penal and non-penal efforts to handle criminal acts of traffic violations that cause death and injury in Padangsidempuan City and to examine the application of restorative justice to traffic accidents in the jurisdiction of the Padangsidempuan Police. The research method used is normative juridical with secondary data sources consisting of primary, secondary and tertiary legal materials. Data obtained using literature study techniques and field studies. The data analysis used is qualitative with a conceptual and legislative approach. The results of the study are that traffic accidents are influenced by 4 main factors that cause accidents, namely human factors, vehicle factors, road factors and environmental factors. Penal efforts to handle criminal acts of traffic violations that cause death and injury in Padangsidempuan City by conducting investigations and investigations of traffic crimes. While non-penal efforts carried out by the Padangsidempuan Police are preventive efforts in the form of Conducting Socialization of the Dangers of Traffic Violations, regulating signs, conducting traffic operations or raids and coordinating with the Padangsidempuan City Transportation Agency for orderly traffic signs.

Keywords: Restorative justice; Padangsidempuan Police; Traffic Accidents

KATA PENGANTAR

Puji dan Syukur penulis panjatkan kehadiran Tuhan Yang Maha Kuasa, yang telah melimpahkan kasih karunia dan rahmat-Nya kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan penulisan tesis ini tepat pada waktunya. Adapun judul tesis ini adalah “Pelaksanaan Restorative Justice Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas Pada Wilayah Hukum Polres Padangsidimpuan “. Penulisan tesis ini merupakan salah satu persyaratan yang harus dilengkapi dalam rangkaian studi di Program Pasca Sarjana Magister Ilmu Hukum di Universitas Medan Area.

Dalam kesempatan ini penulis juga dengan tulus mengucapkan terima kasih yang sebesar – besarnya kepada :

1. Bapak Prof. Dr. Dadan Ramdan, M.Eng., M.Sc selaku Rektor Universitas Medan Area, atas kesempatan dan fasilitas yang diberikan kepada penulis selama mengikuti program pasca sarjana Magister Ilmu Hukum Universitas Medan Area.
2. Ibu Prof. Dr. Ir. Retna Astuti Kuswardani, M.S selaku Direktur Pasca Sarjana Universitas Medan Area yang telah memberikan kesempatan dan fasilitas kepada penulis sehingga penulis bisa mengikuti studi di Pasca Sarjana Universitas Medan Area.
3. Bapak Isnaini, SH, M.Hum, Ph.D selaku Pembimbing I yang telah memberikan kesempatan, fasilitas, dan menguji penulis sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan tesis ini.
4. Ibu Dr. Serimin Pinem, SH, M.Kn selaku Pembimbing II yang telah memberikan kesempatan, fasilitas, dan menguji penulis sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan tesis ini.

5. Bapak dan Ibu Guru Besar juga Dosen Pengajar pada Program Studi Magister Ilmu Hukum Universitas Medan Area yang telah mendidik dan membimbing penulis.
6. Para pegawai pada Program Studi Magister Ilmu Hukum Universitas Medan Area yang selalu membantu kelancaran dalam hal manajemen administrasi dan informasi yang dibutuhkan.
7. Kepada orang tua penulis, yang telah mengasuh dan memberikan dorongan, semangat, doa serta cinta yang begitu dalam kepada penulis hingga penulis dapat menyelesaikan studi pasca sarjana Magister Ilmu Hukum di Universitas Medan Area.
8. Kepada Suami tercinta “Joko Winarno” dan Anakku – Anakku tersayang “Jasmine Diisha Winanda, dan Jendra Alshad Winarno” yang telah mendukung dalam doa dan semangat kepada penulis selama studi pasca sarjana di Magister Ilmu Hukum Universitas Medan Area.
9. Kepada seluruh keluarga ayah dan Ibu serta Mertua Penulis dan keluarga besar yang tidak bisa penulis sebut satu persatu yang telah mendukung penulis dalam menempuh program studi pasca sarjana Magister Ilmu Hukum di Universitas Medan Area.

Penulis berharap semua bantuan dan kebaikan yang telah diberikan kepada penulis mendapat berkat dari Tuhan Yang Maha Esa, agar selalu dilimpahkan kebaikan, kesehatan, dan rezeki yang melimpah kepada kita semua. Penulis menyadari sepenuhnya bahwa tesis ini masih jauh dari kata sempurna, namun tak ada salahnya jika penulis berharap kiranya tesis ini dapat memberikan manfaat kepada semua pihak.

Medan, Februari 2025

Penulis



Ida Sari Siregar

231803015



DAFTAR ISI

ABSTRAK	i
<i>ABSTRACT</i>	<i>ii</i>
KATA PENGHANTAR.....	iii
DAFTAR ISI.....	vi
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1. Latar Belakang.....	1
1.2. Rumusan Masalah.....	11
1.3. Tujuan Penelitian	11
1.4. Manfaat Penelitian	11
1.4.1 Manfaat Teoritis	11
1.4.2. Manfaat Praktis	12
1.5. Keaslian Penelitian	12
1.6. Kerangka Teori dan Konsep	15
1.6.1 Kerangka Teori.....	15
1.6.2. Kerangka Konsep.....	32
1.7. Metode Penelitian	33
1.7.1.Jenis dan Sifat Penelitian	33
1.7.2. Sumber Data.....	34
1.7.3. Teknik Pengumpulan Data	35
1.7.4. Analisis Data	35
BAB II FAKTOR PENYEBAB TERJADINYA KECELAKAAN	
 LALU LINTAS DI KOTA PADANGSIDIMPUAN	40
2.1. Tinjauan Umum tentang Lalu Lintas	40

2.2. Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas	
di Kota Padangsidimpuan	49
a. Profil Kota Padangsidimpuan	49
b. Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas	
di Kota Padangsidimpuan	50
BAB III UPAYA PENAL DAN NON PENAL PENANGANAN TINDAK	
PIDANA PELANGGARAN LALU LINTAS YANG	
MENYABABKAN KEMATIAN DAN LUKA-LUKA DI KOTA	
PADANGSIDIMPUAN.....	57
3.1. Sanksi Pidana Tindak Pidana Pelanggaran Lalu Lintas.....	57
3.2. Upaya Penal Penanganan Tindak Pidana Pelanggaran Lalu Lintas	
di Kota Padangsidimpuan	61
3.3. Upaya Non Penal Polres Kota Padangsidimpuan Dalam Penanganan	
Kejahatan Lalu Lintas	67
BAB IV PENERAPAN RESTORATIVE JUSTICE TERHADAP	
KECELAKAAN LALU LINTAS DI WILAYAH HUKUM	
POLRES PADANGSIDIMPUAN.....	71
4.1. Restorative Justice Dalam Hukum Pidana.....	71
4.2. Penerapan <i>Restorative Justice</i> terhadap Kecelakaan Lalu Lintas	
di Wilayah Hukum Polres Padangsidimpuan.....	75
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN	88
5.1. Kesimpulan.....	88
5.2. Saran.....	89
DAFTAR PUSTAKA.....	90

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

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

Dalam perencanaan, perancangan, dan penetapan berbagai kebijakan transportasi, pergerakan arus lalu lintas memegang peranan yang cukup vital. Kemampuan untuk menampung arus lalu lintas sangat bergantung pada keadaan fisik dari suatu jalan, baik kualitas maupun kuantitasnya, serta karakteristik operasional lalu lintasnya. Pergerakan arus lalu lintas menjelaskan mengenai kualitas dan kuantitas dari arus lalu lintas sehingga dapat diterapkan kebijakan atau pemilihan sistem yang paling tepat untuk menampung lalu lintas yang ada. Untuk mempermudah pergerakan lalu lintas digunakan lima pilar untuk memberikan perlindungan akan keselamatan dalam arus lalu lintas¹. Suatu peningkatan dalam

¹ Lendrie Adi P. Rembet, "Efektivitas Penegakan Hukum Pidana Dalam Penanganan Pelanggaran Lalu Lintas", *Jurnal Riset Rumpun Ilmu Sosial, Politik dan Humaniora (JURRISH)* Vol.2, No.2, Juli 2023, hlm. 180

volume lalu lintas akan menyebabkan berubahnya perilaku lalu lintas. Lalu lintas dapat dijadikan parameter kemajuan dari suatu daerah. Lancar dan teraturnya lalu lintas juga dapat menunjukkan bahwa disiplin berlalu lintas dari penduduknya juga baik.

Indonesia adalah negara hukum, hal tersebut tertuang di dalam Pasal 1 ayat 3 UUD 1945. Hal tersebut berarti semua kegiatan masyarakat dan pemerintahan diatur oleh hukum yang berlaku di negara Republik Indonesia. Setiap faktor kehidupan diatur oleh hukum, tanpa terkecuali dalam bidang transportasi berkendaraan yang juga memiliki aturan dalam penerapannya. Aturan mengenai lalu lintas diatur di dalam Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan.

Berbicara tentang lalu lintas maka tidak dapat dilepaskan dengan adanya kendaraan bermotor. Dari kendaraan bermotor itulah kita seperti dimanjakan olehnya. Baik dari segi praktis maupun segi ekonomis. Dengan adanya kendaraan bermotor segala sesuatu dapat kita tempuh dengan cepat dan mudah. Misalnya kita akan bepergian jauh kita dapat menggunakan kendaraan bermotor dan jarak yang jauh itu kita dapat tempuh dengan cepat. Siapapun pasti akan sangat malas ketika seseorang harus pergi jauh tanpa menggunakan kendaraan bermotor. Bisa kita bayangkan jika tanpa adanya kendaraan bermotor ? Dari sinilah kita mengerti bahwa kendaraan bermotor memiliki peran yang vital dalam sendi-sendi kehidupan sehari-hari. Kendaraan bermotor juga merupakan salah satu poros dalam pemerintahan. Suatu roda pemerintahan agar berjalan lancar apabila sarana lalu lintas berjalan dengan baik. Dengan semakin meningkatnya peranan lalu lintas

terutama yang menggunakan kendaraan bermotor, diperlukan peraturan yang efisien untuk mengaturnya guna mencegah timbulnya suatu pelanggaran lalu lintas.

Pelanggaran lalu lintas merupakan suatu keadaan dimana terjadi ketidak sesuaian antara aturan dan pelaksanaan. Aturan dalam hal ini yang dimaksud adalah Undang-Undang yang telah ditetapkan oleh negara yang berlaku secara sah, sedangkan masyarakat menjadi pelaksananya. Dalam mengikuti aturan yang tertera dalam pasal – pasal jika tidak sesuai dengan pasal – pasal tersebut, maka disebut pelanggaran lalu lintas. Pelanggaran lalu lintas tidak dapat dibiarkan begitu saja karena bersumber dari suatu pelanggaran tersebut akan timbul kecelakaan lalu lintas, meski juga masih ada faktor lain yang menyebabkannya.

Dalam rangka menanggulangi pelanggaran lalu lintas maka dirumuskan suatu peraturan perundang - undangan. Peraturan yang dimaksud adalah Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang di dalamnya berisi pengaturan dan penerapan sanksi bagi suatu pelanggar. Hal ini dimaksudkan untuk menimbulkan efek jera bagi pelaku agar tidak terlalu membebani masyarakat.

Masalah sikap berlalu lintas sudah merupakan suatu fenomena yang umum terjadi di kota-kota besar di Negara-negara yang sedang berkembang. Persoalan ini sering dikaitkan dengan bertambahnya jumlah penduduk kota yang mengakibatkan semakin meningkatnya aktivitas dan kepadatan di jalan raya. Lalu lintas kendaraan yang beraneka ragam dan penambahan jumlah kendaraan yang lebih cepat dibandingkan dengan penambahan prasarana jalan yang mengakibatkan berbagai masalah lalu lintas seperti kemacetan dan kecelakaan lalu lintas.

Menurut data *Global Status Report on Road Safety* yang dikeluarkan oleh WHO, Indonesia berada di urutan pertama dalam peningkatan kecelakaan. Data dari Satlantas pada tahun 2015, kejadian kecelakaan lalu lintas yang melibatkan anak kecil berjumlah 290 kasus naik 14 persen. Korban meninggal 12 orang (turun 15 persen), luka berat 96 orang (naik 71 persen), dan luka ringan 107 orang (naik 49 persen). Artinya hampir setiap hari terjadi kasus kecelakaan yang melibatkan anak kecil²

Dalam menghadapi dinamika pertumbuhan transportasi, keselamatan menjadi tantangan utama bagi pemerintah dan masyarakat. Pemerintah selalu menjaga agar pola mobilitas rakyat tetap dinamis. Dengan lalu lintas yang semakin padat, infrastruktur yang terus berkembang, berbagai moda transportasi yang beroperasi, pemerintah dihadapkan pada tanggung jawab besar untuk meningkatkan dan menjaga tingkat keselamatan dalam setiap perjalanan.

Berdasarkan informasi dari media online, “Indonesia.go.id” menghimpun sejumlah data dan laporan moda pergerakan rakyat baik melalui transportasi darat, laut maupun udara. Data-data tersebut diambil dari sejumlah institusi transportasi nasional seperti Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT), Kepolisian Republik Indonesia (Polri) dan Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI). Lembaga transportasi tersebut pada umumnya mencatatkan angka kecelakaan yang semakin meningkat sepanjang 2023³

² Eko Mauluana Syaputra, Tayong Siti Nurbaeti, “ Implementasi Keselamatan Berkendara Pada Anak (*Safety Riding For Kids*) Terhadap Pengetahuan Keselamatan Berlalu Lintas Pada Siswa TK di Kabupaten Indramayu”, *Jurnal Kesehatan Masyarakat*, Vol. 4, No. 2, Agustus, 2019, hlm. 64

³ <https://indonesia.go.id/kategori/editorial/7879/angka-kematian-kecelakaan-transportasi-turun-sepanjang-2023?lang=1>, diakses tanggal 3 Mei 2024, Pukul.20.00 WIB, di padangsidempuan.

Di dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan, diatur segala ketentuan mengenai pengemudi. Pasal 1 angka 23 undang-undang ini menentukan bahwa pengemudi adalah “orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan raya yang telah memiliki surat izin mengemudi”. Adapun mengenai persyaratan pengemudi, diatur dalam Bab VIII, yaitu Pasal 7, pada pasal 80 bab yang sama juga mengatur mengenai penggolongan surat izin mengemudi (SIM) yang terdiri dari SIM A, SIM B I, SIM B II, SIM C, dan SIM D.

Melihat permasalahan lalu lintas yang kerap kali menimbulkan banyaknya problema dalam masyarakat, diantaranya banyaknya pelanggaran-pelanggaran yang dapat ditemui dalam kehidupan sehari-hari, mulai dari pelanggaran rambu-rambu lalu lintas sampai dengan aturan yang ada, sehingga dapat mengganggu ketertiban dalam masyarakat, khususnya terkait masalah penggunaan alat transportasi. Pelanggaran lalu lintas yang disebabkan karena faktor pengemudi, tetapi terdapat faktor diluar pengemudi diantaranya keadaan kendaraan yang tidak sesuai standar, kondisi jalan yang rusak, kerusakan kendaraan di jalan (pecah ban, rem blong).⁴ Berdasarkan keadaan tersebut, maka pada dasarnya prinsip tata kelola lalu lintas mencakup dua aspek utama yakni Tata kelola pemakai lalu lintas dan Tata kelola fasilitas dan sarana lalu lintas. Untuk itu, dua aspek tersebut harus terpenuhi agar mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Pelaku pelanggaran lalu lintas mulai dari anak-anak, dewasa, hingga lansia, berjenis kelamin laki-laki dan perempuan. Hal ini menunjukkan bahwa

⁴Efendi1, Yulia, Hamdani, “Tindakan Kepolisian Dalam Menerapkan Restorative Justice Terhadap Pelaku Pelanggaran Lalu Lintas Yang Menyebabkan Kecelakaan Lalu Lintas (Studi Penelitian Di Polres Lhokseumawe”, *Jurnal Suloh : Jurnal Fakultas Hukum Universitas Malikussaleh*, Vol. 10, No. 2, November 2022, hlm.3

perilaku melanggar lalu lintas tidak lagi distereotipe-kan pada figur tertentu. Setiap generasi dapat melakukan perilaku pelanggaran lalu lintas.

Terjadinya pelanggaran lalu lintas yang mengakibatkan kematian dan luka-luka dari korban membuktikan bahwa secara perilaku berkendara masyarakat Indonesia masih belum baik. Kecelakaan lalu lintas di daerah selain disebabkan perilaku kendara bermotor yang tidak baik juga disebabkan karena kondisi jalan yang tidak baik atau kondisi jalan raya yang rusak. Diperlukan penanganan kasus-kasus lalu lintas terutama terhadap kondisi jalan raya yang memprihatinkan.

Berdasarkan ketentuan Undang-Undang 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan mengatur bahwa terkait dengan pengawasan prasarana jalan adalah uji kelayakan fungsi jalan yang sesuai dengan standar keamanan dan keselamatan berlalu lintas. Tetapi dalam kenyataannya, apabila terjadi kecelakaan lalu lintas aparat penegak hukum tidak pernah melakukan penyelidikan terhadap kelayakan jalan, dan kesalahan mutlak dijatuhkan pada pengendara atau pengemudi kendaraan bermotor. Hal ini berdampak pada pihak atau instansi pemerintah yang membangun jalan dibawah standar tidak pernah terjerat dengan Undang-Undang Lalu lintas dan Angkutan Jalan⁵.

Tingginya kecelakaan lalu lintas di Indonesia dibuktikan dengan data yang disampaikan oleh Kepolisian Republik Indonesia bahwa di tahun 2021 bahwa akibat kecelakaan lalu lintas pada tahun 2021 mencapai 25.266 jiwa, dan pada tahun 2022 menelan korban tewas sebanyak 26.100. Data tersebut belum termasuk korban luka berat dan luka ringan. Lalu untuk jenis kendaraan yang terlibat dalam kasus

⁵ Gledis Yassin, Dian Ekawaty Ismail, Lusiana Margareth Tijow, "Penegakan Hukum Kecelakaan Lalu Lintas Akibat Jalan Rusak", *Gorontalo Law Review*, Vol.3, No.1, Oktober 2020, hlm.125

kecelakaan tersebut yakni sepeda motor sebanyak 73%, dan melibatkan angkutan barang sebanyak 12%⁶

Pada tahun 2023, berdasarkan data Sat Lantas Polri, disebutkan bahwa terjadi 1.750 kecelakaan lalu lintas terjadi selama Oktober 2023. Kecelakaan mengakibatkan 1.908 orang meninggal. Rata-rata 60 orang meninggal setiap hari karena kecelakaan lalu lintas yang terjadi di seluruh wilayah Indonesia. Jumlah tersebut menurun bila dibandingkan dengan jumlah kecelakaan dan korban meninggal pada September 2023. Data yang diakses dari IRSMS Korlantas Polri pada Rabu 1 November 2023 pukul 13.00 WIB menunjukkan tren jumlah kecelakaan menurun. Pada September 2023, Korlantas Polri menindak 12.904 kecelakaan lalu lintas di seluruh provinsi di Indonesia. Sementara jumlah kecelakaan yang terjadi pada Oktober 2023 sebanyak 11.750 kejadian. Jumlah kecelakaan menurun sebesar 9 persen⁷. Sedangkan sebanyak 2.263 orang meninggal di jalan raya pada September 2023. Lalu Oktober 2023, jumlah korban yang meninggal menurun sebesar 16 persen, atau 1.908 orang⁸

Aparat penegak hukum (polisi lalu lintas) berperan sebagai pencegah (*politie toezicht*) dan sebagai penindak (*politie dwang*) dalam fungsi politik. Di samping itu polisi lalu lintas juga melakukan fungsi regeling (misalnya, pengaturan tentang kewajiban bagi kendaraan bermotor tertentu untuk

⁶ <https://www.dephub.go.id/post/read/%E2%80%8Btekan-angka-kecelakaan-lalu-lintas,-kemenhub-ajak-masyarakat-beralih-ke-transportasi-umum-dan-utamakan-keselamatan-berkendara>, diakses tanggal 2 Mei 2024, Pukul.20.00 WIB, di Kota Padangsidimpuan.

⁷https://pusiknas.polri.go.id/detail_artikel/ribuan_orang_meregang_nyawa_di_jalan_raya_pada_oktober_2023, diakses tanggal 2 Mei 2024, Pukul.20.00 WIB, di Kota Padangsidimpuan

⁸ *Ibid.*

melengkapi dengan segitiga pengaman) dan fungsi *bestuur* khususnya dalam hal perizinan atau *begunstiging* (misalnya, mengeluarkan Surat Izin Mengemudi).⁹

Tinjauan utama dari peraturan lalu lintas adalah untuk mempertinggi mutu kelancaran dan keamanan dari semua lalu lintas di jalan-jalan. Identifikasi masalah-masalah yang dihadapi di jalan raya berkisar pada lalu lintas. Selama ini belum banyak disadari bahwa pelanggaran lalu lintas merupakan salah satu jenis tindak pidana. Suatu pelanggaran dikatakan termasuk tindak pidana bila pelanggaran itu memenuhi semua unsur tindak pidana. Unsur-unsur tindak pidana tersebut adalah perbuatan manusia yang mampu bertanggung jawab, perbuatan itu melawan hukum, dilakukan dengan kesalahan, dan diancam dengan pidana.

Berdasarkan Undang-Undang Lalu Lintas diatur bahwa kecelakaan lalu lintas termasuk dalam kategori tindak pidana, tetapi dalam penyelesaiannya seringkali melibatkan mekanisme atau tata cara diluar peradilan pidana, termasuk melalui lembaga putusan dari aparat penegak hukum, diskusi bersama, pelerauan, dan lembaga yang mengedepankan tenggang rasa di masyarakat. *Restorative justice* (keadilan restoratif) menjadi metode pendekatan yang menitikberatkan pada suatu hal yang dibutuhkan korban, pelaku, dan partisipasi masyarakat, bukan hanya memenuhi ketentuan hukum atau menjatuhkan pidana. Peraturan Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 2021 mengatur implementasi *Restorative Justice* dalam penuntasan tindak pidana, khususnya kecelakaan lalu lintas¹⁰.

⁹ Soerjono Soekanto, *Suatu Tinjauan Sosiologi Hukum Terhadap Masalah – Masalah Sosial*, Bandung : Citra Aditya Bakti, 1989, hlm 58

¹⁰ Eko Syaputra, "Penerapan Konsep Restorative Justice Dalam Sistem Peradilan Pidana di Masa yang Akan Datang". *Jurnal Ilmiah Ilmu Hukum*, Vol 12, No.3, 2021, hlm. 34

Penyelesaian hukum yang baik dan adil selalu menjadi bagian dari bentuk konsekuensi atas kecelakaan lalu lintas yang terjadi¹¹. Dalam penyelesaian tersebut harus dilihat bentuk perlindungan terhadap korban dan pelaku dalam kecelakaan yang menyebabkan korban luka-luka bahkan sampai meninggal dunia sehingga hak-hak dan kewajiban para pihak tetap terpenuhi dan terlindungi dengan sebaik-baiknya.

Salah satu daerah di Indonesia yang saat ini mengalami perkembangan disektor transportasi adalah daerah Kota Padangsidempuan, Sumatera Utara. Melalui peningkatan sektor transportasi masyarakat di Kota Padangsidempuan telah menyebabkan tingkat kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Kota Padangsidempuan meningkat.

Bertambahnya jumlah penduduk di Kota Padangsidempuan telah menyebabkan kompleksitas kebutuhan akan moda transportasi meningkat. Peningkatan ini justru telah menimbulkan masalah yang berujung pada persoalan kecelakaan lalu lintas. Permasalahan transportasi tidak hanya terbatas pada prasarana transportasi yang ada, namun sudah merambah kepada aspek- aspek lainnya, seperti pendapatan rendah, urbanisasi yang cepat, terbatasnya sumber daya, khususnya dana, kualitas dan kuantitas data yang berkaitan dengan transportasi, kualitas sumber daya manusia, disiplin lalu lintas yang rendah dan lemahnya perencanaan dan pengendalian lalu lintas, sehingga aspek – aspek tersebut memperparah masalah transportasi¹²

¹¹ Yoga Nugroho, dan Pujiyono, “Penegakan Hukum Pelanggaran Lalu Lintas oleh Anak: Analisis Kepastian dan Penghambat”, *Jurnal Pembangunan Hukum Indonesia*, Vol. 4, No. 1, 2022, hlm. 50

¹² Raja Fauzi Siregar, Noni Paisah, Afniria Pakpahan,” Analisis Kecelakaan Lalu Lintas (black site) Pada Ruas Jalan H.T. Rizal Nurdin Kota Padangsidempuan”, *jurnal Statika Vol.5 No.1, April 2022, hlm. 29*

Salah satu lokasi yang sering terjadi kecelakaan lalu lintas adalah di daerah Jalan Sisingamangaraja di kota Padangsidempuan yang mana lokasinya di mulai dari tugu siborang sampai tapal batas kota Padangsidempuan yang menghubungkan Kota Padangsidempuan dengan Kabupaten Tapanuli Selatan. Disekitar jalan tersebut terdapat beberapa area perkantoran, rumah sakit, sekolah, terminal, perhotelan dan pusat perekonomian masyarakat. Ini menyebabkan daerah tersebut sangat ramai yang menyebabkan padatnya lalu lintas sehingga meningkatkan volume lalu lintas di jalan tersebut dan memunculkan potensi yang cukup besar untuk terjadinya kecelakaan¹³. Selain daerah tersebut daerah rawan kecelakaan lalu lintas yakni Desa Simirik¹⁴. Di tahun 2021, kecelakaan lalu lintas sebanyak 31 kasus, dan menurut di tahun 2022 sebanyak 32 kasus.¹⁵

Berdasarkan latar belakang diatas, maka penulis tertarik untuk melakukan kajian terhadap penerapan pidana terhadap pelaku pelanggaran lalu lintas yang menyebabkan kematian dan luka-luka dilihat dari aspek hukum pidana lalu lintas. Adapun yang menjadi judul dari penelitian ini adalah “ **Pelaksanaan Restorative Justice Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas Pada Wilayah Hukum Polres Padangsidempuan**”.

¹³ Noni Paisah, “Analisis Kecelakaan Lalu Lintas(Studi kasus jalan umum Sisingamangaraja Kota Padangsidempuan)”, *Jurnal LPPM UGN Vol. 11 No. 4 Juni 2021*

¹⁴ <https://pionernews.com/2022/12/berita/sepanjang-2022-angka-kecelakaan-lalu-lintas-di-padangsidempuan-menurun/>, diakses tanggal 2 Mei 2024, di Kota Padangsidempuan, Pukul.20.00 WIB

¹⁵ *ibid*

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang permasalahan diatas, maka yang menjadi permasalahan penelitian ini adalah:

1. Apa yang menjadi faktor penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas di Kota Padangsidempuan?
2. Bagaimana upaya penal dan non penal penanganan tindak pidana pelanggaran lalu lintas yang menyebabkan kematian dan luka-luka di Kota Padangsidempuan?
3. Bagaimana penerapan restorative justice terhadap kecelakaan lalu lintas di wilayah hukum Polres Padangsidempuan?

1.3. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah:

1. Mengetahui dan memahami faktor penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas di Kota Padangsidempuan.
2. Mengetahui dan menganalisis upaya penal dan non penal penanganan tindak pidana pelanggaran lalu lintas yang menyebabkan kematian dan luka-luka di Kota Padangsidempuan.
3. Mengetahui dan menganalisis penerapan restorative justice terhadap kecelakaan lalu lintas di wilayah hukum Polres Padangsidempuan.

1.4. Manfaat Penelitian

1.4.1. Manfaat Teoritis

Penelitian dengan judul “**Pelaksanaan Restorative Justice Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas Pada Wilayah Hukum Polres Sidempuan**” diharapkan dapat bermanfaat secara teoritis terhadap kajian hukum pidana khususnya dalam

hukum lalu lintas. Selain itu, penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat secara teoritis menjadi acuan/dasar bagi peneliti lainnya untuk mengembangkan penelitian ilmiah dibidang hukum terkait dengan hukum pidana lalu lintas serta bermanfaat bagi para akademisi dan mahasiswa dibidang hukum.

1.4.2. Manfaat Praktis

Penelitian ini diharapkan bermanfaat secara praktis bagi aparat penegak hukum khususnya polisi, jaksa, dan hakim dalam memutus perkara tindak pidana lalu lintas. Serta penelitian ini diharapkan secara praktis bermanfaat bagi masyarakat dalam mematuhi aturan berlalu lintas khususnya di Kota Padangsidimpuan.

1.5. Keaslian Penelitian

Penelitian dengan judul **“Pelaksanaan Restorative Justice Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas Pada Wilayah Hukum Polres Sidimpuan** setelah dilakukan penelusuran purpustakaan di Lingkungan Universitas Medan Area ternyata tidak ditemukan judul yang sama, melainkan terdapat beberapa judul yang mengangkat topik terkait dengan narkoba dengan pendekatan dan permasalahan yang berbeda. Diantaranya:

1. Tesis atas nama Anda Talga Setiawan Gultom dengan judul **“Penegakan Hukum Tindak Pidana Pelanggaran Lalu Lintas (Studi Tentang Gagasan Model Alternatif Penyelesaian Tindak Pidana Pelanggaran Lalu Lintas Di Kepolisian Resort Sleman)”**, Program Program Magister (S-2) Ilmu Hukum Pascasarjana Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia Yogyakarta, tahun 2012. Rumusan masalah tesis ini adalah Bagaimanakah gagasan model alternatif penyelesaian tindak pidana

pelanggaran lalu lintas bisa berjalan dengan ringkas, cepat dan menutup celah kesempatan untuk denda damai dengan petugas ? dan Apa saja kendala-kendala sehingga penyelesaian perkara tindak pidana pelanggaran lalu lintas belum dapat berjalan dengan baik?

2. Tesis atas nama Muh. Iqram andi saputra, dengan judul **“Pertanggungjawaban Hukum Terdakwa Tindak Pidana Kecelakaan Lalu Lintas Yang Mengakibatkan Kematian”**, Program Studi Magister Ilmu Hukum Program Pascasarjana, Universitas Bosowa, tahun 2021. Rumusan masalah tesis ini adalah apakah unsur kelalalaian dalam perkara kecelakaan lalu lintas dalam putusan No 347/pid.sus/2019/PN.Mks telah terbukti? dan apakah bpenerapan sanksi pidana dalam putusan No347/Pid.Sus/2019/PN.Mks telah sesuai dengan pasal 310 UU No 22 Tahun 2009 tentang kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan?.
3. Tesis atas nama Ari Yuswan Triwono, dengan judul **“Penegakan Hukum Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Berbasis Elektronik Melalui *Electronic Traffic Law Enforcement* (Etle) Guna Menghindari Penyalahgunaan Wewenang Petugas Kepolisian Di Polda Jawa Tengah”**, Program Studi Magister (S2) Ilmu Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang, Tahun 2021. Rumusan masalah tesis ini bagaimana proses penegakan hukum pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan dengan menggunakan ETLE dalam konsepsi sistim hukum? dan bagaimana efektifitas penegakan hukum pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan dengan menggunakan ETLE guna

menghindari penyalahgunaan wewenang petugas Kepolisian di Polda Jawa Tengah?

1.6. Kerangka Teori dan Konsep

1.6.1. Kerangka Teori

Teori hukum dalam bahasa Inggris disebut dengan *Theory of Law*, sedangkan dalam bahasa Belanda disebut "*Rechtstheorie*" mempunyai kedudukan yang sangat penting di dalam proses pembelajaran maupun didalam penerapan hukum karena dengan adanya teori hukum, dapat membantu dalam kerangka memecahkan berbagai persoalan, dimana didalam hukum normatif tidak diatur.¹⁶ Menurut Meuwissen, teori hukum adalah berada pada tataran abstraksi yang lebih tinggi ketimbang ilmu hukum, ia mewujudkan peralihan ke filsafat hukum. Teori hukum merefleksi objek dan metode dari berbagai bentuk ilmu hukum. Karena itu, teori hukum dapat dipandang sebagai suatu jenis filsafat ilmu dari ilmu hukum. Teori hukum mempersoalkan, apakah sosiologi hukum atau dogmatik hukum harus dipandang sebagai ilmu empirik yang bersifat deskriptif atau tidak"¹⁷

Menurut Salim dan Erlies Septiana, teori hukum memiliki tugas meliputi:¹⁸

- 1) Menganalisis dan menerangkan pengertian hukum (pengertian dari hukum), dan berbagai pengertian hukum atau konsep yuridik (konsep yang digunakan dalam hukum). Pengertian-pengertian itu, seperti hukum subjektif, hukum objektif, hubungan hukum, asas hukum, hak milik, kontrak, hukumnan, itikad baik, dan sejenisnya. Pengertian ini

¹⁶ H. Salim HS, dan Erlies Septiana Nurbani, *Penerapan teori hukum pada penelitian disertasi dan tesis (Buku Kedua)*, Jakarta, PT.RajaGrafindo Persada, 2014, hlm. 5

¹⁷ Meuwissen dalam *Ibid*.

¹⁸ *Ibid*. Hlm. 5-6

dijadikan objek penelitian hukum. Pada masa lalu, kajian tentang pengertian dikenal sebagai ajaran hukum (*rechtsleer*).

- 2) Mengkaji hubungan antara hukum dan logika
- 3) Mengkaji hal-hal yang bertalian dengan metodologi (ajaran metode).

Penelitian dengan judul “**Pelaksanaan Restorative Justice Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas Pada Wilayah Hukum Polres Sidimpuan**” menggunakan teori hukum yakni teori hukum sistem hukum dan Teori Hukum Pidana Indonesia dalam menganalisis permasalahan.

1. Teori Sistem Hukum

Penerapan sistem hukum di negara-negara yang ada didunia ini memiliki perbedaan setiap negara. Kata sistem berasal dari bahasa Yunani “*systema*” yang dapat diartikan sebagai keseluruhan yang terdiri atas macam-macam bagian¹⁹, sistem hukum merupakan tatanan atau kesatuan yang utuh ,yaitu kaidah atau pernyataan tentang yang seharusnya,sehingga sistem hukum merupakan sistem normatif²⁰. Ada dua sistem hukum besar di Dunia,yaitu sistem hukum *common law* atau *Anglo saxon* dan sistem hukum *Civil law* atau Kontinental.

Sistem hukum *Common law* adalah sistem hukum yang didasarkan pada yurisprudensi,yaitu keputusan hakim terdahulu yang kemudian menjadi dasar putusan hakim selanjutnya. Sistem Hukum ini diterapkan di Irlandia, Inggris,Australia, Selandia Baru, Afrika Selatan, Kanada dan Amirika Serikat.Berbeda dengan sitem hukum Eropa Kontinental ,hukum berdasarkan kode sipil yang terkodifikasi.

¹⁹ Suyatno, “Kelemahan Teori Sistem Hukum Menurut Lawrence M.Friedman Dalam Hukum Indonesia”, *Jurnal Ius Facti*, Vol.2, No.1, Juni 2021, hlm. 198

²⁰ Teguh Prasyo, *Filsafat, Teori,dan Ilmu Hukum* ,PT. RajaGrafindo Persada, Jakarta, Depok, 2013, hlm.312.

Seiring dengan perkembangan kenegaraan dan pemerintahan, ajaran negara hukum yang kini dianut oleh negara-negara di dunia khususnya setelah perang dunia kedua adalah negara kesejahteraan (*welfare state*). Menurut Lemaire sebagaimana dikutip oleh S.F. Marbun, disebut *bestuuszog* (negara berfungsi menyelenggarakan kesejahteraan umum, merupakan konsepsi negara hukum modern, menempatkan peranan negara pada posisi yang kuat dan besar. Tugas dan wewenang serta tanggung jawab pemerintah semakin berkembang dan bertambah luas baik secara kuantitatif maupun kualitatif²¹. Konsep negara hukum kesejahteraan, (Lemaire menyebutnya *bestuurzorg*)²² negara selain tunduk pada hukum yang berlaku, juga memiliki tugas dan tanggung jawab mewujudkan kesejahteraan rakyatnya. Negara tidak semata-mata sebagai penjaga keamanan atau ketertiban masyarakat, tetapi bertanggung jawab untuk mewujudkan keadilan sosial, kesejahteraan umum guna sebesar-besarnya kemakmuran rakyat.

Fungsi hukum dalam masyarakat yang sudah maju dapat dilihat dari dua sisi, pertama dimana kemajuan masyarakat dalam berbagai bidang membutuhkan aturan hukum untuk mengaturnya, sehingga sektor hukum ikut ditarik oleh perkembangan masyarakat tersebut. Sisi kedua, adalah dimana hukum yang baik dapat mengembangkan masyarakat atau mengarahkan perkembangan masyarakat.

Fungsi hukum dalam masyarakat sangat beraneka ragam, tergantung kepada berbagai faktor dalam masyarakat. Disamping itu, fungsi hukum dalam masyarakat belum maju juga akan berbeda dengan yang terdapat dalam masyarakat yang maju. Dalam setiap masyarakat, hukum lebih berfungsi untuk menjamin keamanan dalam

²¹ Ibid., Hlm. 30.

²² SF Marbun, *Peradilan Administrasi Dan Upaya Administratif Di Indonesia* (Yogyakarta: UII Press, 2003), Hlm.153.

masyarakat, dan jaminan pencapaian struktur sosial yang diharapkan oleh masyarakat. Namun demikian, dalam masyarakat yang sudah maju, hukum menjadi lebih umum, abstrak dan lebih berjarak dari konteksnya.²³

Keberhasilan dalam pelaksanaan hukum adalah bahwa hukum yang dibuat itu telah tercapai maksudnya. Maksud dari norma hukum adalah mengatur kepentingan manusia. Apabila norma hukum itu ditaati dan dilaksanakan oleh masyarakat maupun penegak hukum maka pelaksanaan hukum itu dikatakan efektif dalam implementasinya. Hal ini, dapat dilihat dalam masyarakat dalam melaksanakan aturan hukum tersebut.

Berlakunya Norma Dasar tidak berdasar, tidak bersumber pada, atau tidak dibentuk oleh norma yang lebih tinggi lagi tetapi berlakunya ditetapkan terlebih dahulu oleh masyarakat sebagai Norma Dasar yang merupakan tempat bergantung norma-norma yang berada dibawahnya, sehingga Norma Dasar dikatakan *presupposed*. Apabila Norma Dasar berubah, maka akan menjadi rusaklah sistem norma yang berada di jenjang-jenjang bawahnya²⁴. Di dalam norma hukum terkandung tujuan atau sasaran untuk melindungi hak-hak dari masyarakat.

Sasaran yang hendak dicapai hukum, adalah terciptanya tatanan masyarakat yang tertib, terciptanya ketertiban dan keseimbangan, sehingga kepentingan manusia dapat terlindungi.²⁵ Dengan demikian, hukum membagi hak dan kewajiban antar perorangan didalam masyarakat dan membagi wewenang dan mengatur cara

²³ Munir Fuady, *Teori-Teori Besar (Grand Theory) Dalam Hukum* (Jakarta: Prenada Media Group, 2014), Hlm. 245.

²⁴ Muhammad Yusrizal Adi Syaputra, 'Kajian Yuridis Terhadap Penegakan Hierarchy Peraturan Perundang-Undangan Di Indonesia Dalam Perspektif Stufen Theorie', *Jurnal Mercatoria* 9, No. 2 (2017): 95.

²⁵ Sudikno Mertokusumo, *Mengenal Hukum Suatu Pengantar* (Yogyakarta: Liberty, 1999), Hlm.71.

memecahkan masalah hukum serta memelihara kepastian hukum. Secara garis besar tujuan hukum untuk mencapai keadilan, kepastian hukum, dan ketertiban bagi kehidupan manusia. Bagi negara yang menganut konsep negara hukum, maka tujuan hukum sebagai titik tola dan arah dalam penegakan hukum yang diselenggarakan oleh lembaga penegak hukum.²⁶

Bekerja atau tidaknya hukum pada sebuah negara hukum memerlukan sarana pemberlakuan, yakni instrumen hukum, aparat penegak hukum (penerap hukum), sarana atau fasilitas pendukung meliputi status dan peranan lembaga penerap hukum, dan masyarakat. Kehidupan hukum dalam negara hukum dipengaruhi oleh faktor struktur, faktor substansi, dan faktor kultur hukum, sebagaimana yang dikemukakan oleh Lawrence M Friedman.

Menurut Lawrence M, Friedman mengemukakan empat fungsi sistem hukum : Pertama ,sebagai bagian dari sistem kontrol sosial,(*social control*),yang mengatur perilaku manusia. Kedua, sebagai sarana untuk menyelesaikan sengketa(*dispute settlemet*). Ketiga ,sistem hukum memiliki fungsi sebagai *social engineering function*. Keempat, hukum sebagai *social maintenance*, yaitu fungsi yang menekankan peranan hukum pemelihara “ *status quo* “ yang tidak menginginkan perubahan²⁷. Selanjutnya menurut Friedman ada tiga elemen dari sistem hukum , yaitu *legal structure* , *legal substance*, dan *legal culture*.⁴ Struktur hukum menyangkut aparat penegak hukum,substansi hukum meliputi perangkat perundang-undangan,dan budaya hukum merupakan hukum yang hidup (*living law*) yang dianut dalam suatu masyarakat²⁸ Pokok-pokok pikiran Lawrence Meir Friedman

²⁶ Sadjijono, *Hukum Antara Sollen Dan Sein (Dalam Perspektif Praktek Hukum Di Indonesia)* (Yogyakarta: LaksBang Pressindo, 2017), Hlm.33-34.

²⁷ *Ibid. hlm. 132*

²⁸ Suyatno, *Op.cit. hlm.199*

dalam bukunya *The Legal System A Social Science Perspective* (Sistem Hukum Dalam Perspektif Ilmu Sosial). Friedman memberikan definisi tentang hukum yaitu seperangkat aturan atau norma-norma yang tertulis atau tidak tertulis tentang suatu kebenaran dan kesalahan, perilaku, tugas, tanggung jawab serta hak²⁹. Friedman berpendapat bahwa hukum dianggap sebagai sesuatu yang independen atau sebagai sesuatu yang terlepas dari tata kehidupan sosial. Pandangan yang demikian itu menganggap bahwa struktur dan aturan hukum tersebut berada dalam tataran teoritis, sementara tindakan atau perilaku berada dalam tataran kehidupan³⁰.

Teori sistem hukum (*Legal System Theory*) dari Lawrence M. Friedman yang pada intinya adalah menyatakan bahwa suatu sistem hukum terdiri dari 3 (tiga) komponen yaitu³¹ :

1) Substansi Hukum (*Legal Substance*)

“*The substance is composed of substantive rules and rules about how institutions should behave*”³². (substansi tersusun dari peraturan-peraturan dan ketentuan-ketentuan mengenai institusi-institusi harus berperilaku/bertindak). Dalam hal ini yang dimaksud sebagai substansi hukum adalah aturan atau norma hukum.

2) Struktur Hukum (*Legal Structure*)

“*Structure, to be sure, is one basic and obvious element of the legal system.... The structure of a system is its skeletal framework, it is the elements shape, the institutional body of the system.*”³³ (Struktur adalah satu dasar dan

²⁹ *Ibid.*

³⁰ *Ibid.*

³¹ Lawrence M. Friedman, *The Legal System A Social Science Perspective* (New York: Russell Sage Foundation, 1975), Hlm.14.

³² Friedman, *The Legal System A Social Science Perspective*.

³³ *Ibid.*

merupakan unsur nyata dari sistem hukum. Struktur dalam sebuah sistem adalah kerangka permanen, atau unsur tubuh lembaga dalam sistem hukum). Dalam hal ini yang dimaksud dengan struktur hukum adalah institusi penegak hukum sebagai salah satu unsur nyata dalam suatu sistem hukum, termasuk juga lembaga yang turut melaksanakan aturan-aturan hukum.

3) Budaya Hukum (*Legal Culture*)

“Legal culture refers, then, to those parts of general culture, customs, opinion, ways of doing and thinking, that bend social forces toward or away from the law and in particular ways³⁴.” (Budaya hukum merupakan bagian dari budaya pada umumnya, yang dapat berupa adat istiadat, pandangan, cara berfikir dan tingkah laku yang dapat membentuk suatu kekuatan sosial yang bergerak mendekati hukum dengan cara-cara tertentu). Dalam hal ini yang dimaksud dengan budaya hukum adalah perilaku-perilaku masyarakat dalam memandang hukum untuk dipatuhi serta ditaati³⁵.

Dengan ketiga komponen dalam sistem hukum tersebut dapat digunakan untuk mengkaji efektifitas penerapan suatu sanksi dalam suatu aturan hukum. Kata efektif berdasarkan Kamus Besar Bahasa Indonesia mengandung arti ada efeknya (akibatnya, pengaruhnya, kesannya, manjur atau mujarab, dapat membawa hasil atau berhasil guna, mulai berlaku)³⁶.

³⁴ *Ibid.*

³⁵ ³⁵ Achmad Ali, *Menguak Teori Hukum (Legal Theory) dan Teori Peradilan (Judicialprudence) Termasuk Interpretasi Undang-Undang (Legisprudence)*, Kencana, Jakarta, 2009, hlm. 204.

³⁶ Niniek Suparni, *Eksistensi Pidana Denda Dalam Sistem Pidana Dan Pemidanaan* (Jakarta: Sinar Grafika, 1996), Hlm. 59.

Dengan demikian, keberhasilan hukum dalam mewujudkan cita-citanya (*rechtsidee*) sangat ditentukan dari 3 faktor tersebut, dimana efektifitas operasional dari struktur atau lembaga hukum, substansi hukum, dan kultur hukum juga dipengaruhi dan ditentukan karakteristiknya. Sebagaimana yang dikatakan oleh Richard M Steers bahwa faktor-faktor penyumbang efektifitas organisasi salah satunya adalah karakteristik organisasi yang meliputi struktur dan teknologi.³⁷

b. Teori Pidana

Menurut Prof. Van Hammel, mengartikan pidana (*straf*) menurut hukum positif sebagai suatu penderitaan yang bersifat khusus. Penderitaan tersebut menurut Van Hammel dijatuhkan oleh kekuasaan yang berwenang untuk menjatuhkan pidana atas nama Negara sebagai penanggung jawab ketertiban hukum umum bagi seorang pelanggar. Penderitaan itu dikenakan semata-mata karena orang tersebut telah melanggar suatu peraturan hukum yang harus ditegakkan oleh Negara.³⁸

Sementara itu, Prof. Simon, mengartikan pidana (*straf*) sebagai suatu penderitaan yang ditimpakan kepada seseorang. Penderitaan tersebut oleh undang-undang dikaitkan dengan telah terjadinya pelanggaran terhadap suatu norma, yang dengan suatu putusan hakim telah dijatuhkan bagi seseorang yang bersalah.³⁹

Menurut kedua ahli hukum Belanda tersebut, pada hakikatnya pidana adalah suatu penderitaan. Namun harus dipahami bahwa suatu penderitaan bukanlah semata-mata tujuan, melainkan hanyalah semata-mata sebagai alat yang digunakan

³⁷ Sadjijono, *Hukum Antara Sollen Dan Sein (Dalam Perspektif Praktek Hukum Di Indonesia)*.

³⁸ Lamintang, *Op.cit.* hlmaman. 34.

³⁹ *Ibid.* hlmaman. 35.

oleh Negara untuk mengingatkan orang untuk tidak melakukan kejahatan dalam masyarakat.

Di Indonesia, ahli hukum pidana juga memiliki pandangan yang sama dalam memahami dan memberikan batasan mengenai konsep pidana. Menurut Prof. Sudarto, secara tradisional pidana dapat didefinisikan sebagai nestapa yang dikenakan oleh Negara kepada seseorang yang melakukan pelanggaran terhadap ketentuan undang-undang, sengaja agar dirasakan sebagai nestapa.⁴⁰

Menurut Prof. Roeslan Saleh, pidana merupakan reaksi atas delik, dan ini berwujud suatu nestapa yang dengan sengaja ditimpakan Negara pada pembuat delik itu.⁴¹ Dalam memberikan pemahaman terhadap konsep pidana, maka setelah mengemukakan berbagai definisi, akhirnya Prof. Muladi sampai pada sebuah kesimpulan bahwa unsur-unsur atau ciri-ciri yang terkandung dalam pidana, yakni:

- 1) Pidana itu pada hakikatnya merupakan suatu pengenaan penderitaan atau nestapa atau akibat-akibat lain yang tidak menyenangkan;
- 2) Pidana itu diberikan dengan sengaja oleh orang atau badan yang mempunyai kekuasaan (oleh yang berwenang);
- 3) Pidana itu dikenakan kepada seseorang yang telah melakukan tindak pidana menurut undang-undang.

Terdapat kesamaan pendapat dalam memahami pengertian pidana, dimana salah satu karakteristiknya adalah adanya pengenaan nestapa atau penderitaan dengan sengaja. Ciri ini erat kaitannya dengan sifat hukum pidana yang dengan sengaja mengenakan penderitaan dalam mempertahankan norma-norma yang diakui dalam hukum. Pemberian nestapa atau penderitaan yang sengaja dikenakan

⁴⁰ Sudarto, *Kapita Selekta Hukum Pidana*, Bandung: Alumni, 1986, hlmaman. 109-110.

⁴¹ Roelan Saleh, *Stelsel Pidana Indonesia*, Jakarta: Bina Akasara, 1987, hlmaman. 5.

kepada seorang pelaku yang melanggar ketentuan-ketentuan hukum pidana adalah dimaksudkan untuk menimbulkan efek penjeraan, sehingga orang tidak melakukan tindak pidana dan pelaku tidak lagi mengulangi melakukan kejahatan.

Pada dasarnya, kejahatan adalah sebuah kesalahan, biasanya kesalahan moral, yang bertentangan dengan masyarakat secara keseluruhan. Penuntutan pidana dilakukan untuk menghukum orang jahat, baik karena kita ingin mencegah kejahatan di masa depan atau hanya karena kita percaya orang jahat pantas untuk dihukum.

Istilah hukuman sering digunakan sebagai terjemahan dari perkataan *straf* dalam bahasa belanda. Untuk menyebutkan jenis-jenis sanksi dalam hukum pidana, pemakaian istilah hukuman cenderung diikuti oleh kalangan praktek dan masyarakat awam, sehingga sering didengar istilah hukuman mati, hukuman penjara. Menurut Prof. Mulyatno, istilah hukuman yang berasal dari kata *straf* dan istilah dihukum, yang berasal dari perkataan *wordt gestraf* adalah istilah-istilah yang konvensional.⁴² Beliau tidak setuju dengan istilah tersebut, dan menggunakan pidana untuk menterjemahkan istilah *straf*, dan istilah diancam dengan pidana untuk menggantikan istilah *wordt gestraf*. Menurutnya kata *straf* itu diterjemahkan dengan hukuman, maka *strafrecht* seharusnya diartikan sebagai “hukum hukuman”. Lebih lanjut beliau menjelaskan bahwa “dihukum”, berarti “diterapi hukum”, baik hukum pidana maupun hukum perdata. Hukuman adalah hasil atau akibat dari penerapan hukum tadi yang maknanya lebih luas daripada pidana, sebab mencakup juga keputusan hakim dalam lapangan hukum perdata.

⁴² Mulyatno, *pidana dan pembedaan*, dalam Muladi dan Barda Nawawi Arief, *teori-teori dan kebijakan pidana*, Bandung, Alumni, 1984, hlm. 1

Berangkat dari dua orang pendapat ahli hukum diatas maka dapat dipahami, bahwa istilah hukuman mengandung pengertian umum sebagai sanksi yang dengan sengaja ditimpakan kepada seseorang yang telah melakukan pelanggaran hukum, baik hukum pidana maupun hukum perdata. Sedangkan istilah pidana merupakan suatu pengertian yang khusus yang berkaitan dengan hukum pidana. Artinya dalam hal terjadi pelanggaran terhadap ketentuan-ketentuan hukum pidana, maka kepada pelaku dapat dikenakan sanksi yang berupa pidana. Jadi untuk menyebut hukuman dalam lapangan hukum pidana, maka sebaiknya dan lebih tepat dengan istilah pidana daripada hukuman, seperti pidana mati, pidana penjara, pidana denda. Demikian pula dengan penyebutan sanksi dalam perkara pidana lebih tepat disebut dengan pemidanaan daripada hukuman.

Menurut Van Hammel, mengartikan pidana (*straf*) menurut hukum positif sebagai suatu penderitaan yang bersifat khusus. Penderitaan tersebut menurut Van Hammel dijatuhkan oleh kekuasaan yang berwenang untuk menjatuhkan pidana atas nama Negara sebagai penanggung jawab ketertiban hukum umum bagi seorang pelanggar. Penderitaan itu dikenakan semata-mata karena orang tersebut telah melanggar suatu peraturan hukum yang harus ditegakkan oleh Negara.⁴³

Dalam Pasal 1 ayat (1) KUHP disebutkan bahwa "tiada suatu perbuatan dapat dipidana kecuali atas kekuatan aturan pidana dalam perundang-undangan yang telah ada sebelum perbuatan dilakukan". Berdasarkan hal tersebut diatas maka seseorang dapat dihukum jika memenuhi syarat-syarat :⁴⁴

- 1) Ada suatu norma pidana tertentu;

⁴³ P.A.F.Lamintang, *Dasar-Dasar Hukum Pidana Indonesia*, Bandung: Citra Aditya Bakti, 1997, hlm. 34.

⁴⁴ Pasal 1 ayat (1) Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana

- 2) Norma pidana tersebut berdasarkan undang-undang;
- 3) Norma pidana tersebut harus telah berlaku sebelum perbuatan itu terjadi.

Jadi syarat utamanya adalah harus ada aturan yang melarang dan mengancam dengan pidana bagi yang melanggar aturan tersebut. Usaha penanggulangan kejahatan dengan hukum pidana pada hakikatnya merupakan bagian dari usaha penegakan hukum (khususnya penegakan hukum pidana). Oleh karena itu, sering pula dikatakan bahwa politik atau kebijakan hukum pidana merupakan bagian dari kebijakan penegakan hukum (*law enforcement policy*).⁴⁵ Di samping itu, usaha penanggulangan kejahatan lewat pembuatan undang-undang (hukum) pidana pada hakikatnya juga merupakan bagian integral dari usaha perlindungan masyarakat (*social welfare*). Oleh karena itu, sangat wajar apabila kebijakan atau politik hukum pidana juga merupakan bagian integral dari kebijakan atau politik sosial (*social policy*). Kebijakan sosial dapat diartikan sebagai segala usaha yang rasional untuk mencapai kesejahteraan masyarakat dan sekaligus mencakup perlindungan masyarakat. Dengan penggunaan sarana penal dalam menanggulangi kejahatan berarti upaya mewujudkan suatu hukum pidana yang dapat diterapkan dalam masyarakat dalam jangka waktu yang lama dan menjadi kebijakan perundang-undangan yang baik, maka ia harus memenuhi syarat yuridis, sosiologis dan filosofis.

KUHP (*WvS*) sebagai *Ius Constitutum* yang memuat prinsip-prinsip umum (*general principle*) hukum pidana, dan pemidanaan tidak secara eksplisit mencantumkan kedua asas tersebut. Hal ini dipertegas oleh Sudarto, yang menyatakan bahwa KUHP tidak memuat pedoman yang dibuat oleh pembentuk

⁴⁵ Barda Nawawi Arief, *Bunga Rampai Kebijakan Hukum Pidana*, Jakarta: Kencana, 2008, hlm. 24.

undang-undang yang memuat asas-asas yang perlu diperhatikan oleh hakim, dalam menjatuhkan pidana, yang ada hanya aturan pemberian pidana (*strafvoetmetsregels*)⁴⁶.

Berkaitan dengan tujuan pemidanaan terdapat beberapa teori yang dianut oleh para pakar, yang dasar pemikirannya berkisar pada persoalan-persoalan mengapa suatu kejahatan dikenakan suatu pidana. Teori-teori hukum pidana ini ada hubungan erat dengan subjektif *strafrecht* sebagai hak atau wewenang untuk menentukan atau menjatuhkan pidana terhadap pengertian (*objectief strafrecht*) peraturan hukum positif yang merupakan hukum pidana. Untuk itu dikemukakan teori-teori yang berkaitan dengan tujuan pemidanaan sebagai berikut:

1. Teori Absolut

Menurut teori absolut ini, setiap kejahatan harus diikuti dengan pidana, tidak boleh tidak tanpa tawar menawar. Seseorang mendapat pidana karena telah melakukan kejahatan. Tidak dilihat akibat-akibat apapun yang mungkin timbul dengan dijatuhkannya pidana. Tidak peduli apakah mungkin masyarakat akan dirugikan. Hanya dilihat ke masa lampau, tidak dilihat ke masa depan. *Utang pati nyaur pati, utang lara nyaur lara, yang berarti si pembunuh harus dibunuh, si penganiaya harus dianiaya*. Pembalasan oleh banyak orang dikemukakan sebagai alasan untuk memidana suatu kejahatan, kepuasan hati yang dikejar lain tidak.

2. Teori Relatif

Menurut teori ini suatu kejahatan tidak mutlak harus diikuti oleh suatu pidana, untuk itu tidaklah cukup dengan adanya suatu kejahatan melainkan

⁴⁶ Sudarto, *Kapita Selekta Hukum Pidana* Bandung: Alumni, 1986, hlm.79.

harus dipersoalkan pula dan manfaatnya suatu pidana bagi masyarakat dan bagi si penjahat itu sendiri. Tidak saja dilihat pada masa lampau, melainkan juga masa depan. Maka harus ada tujuan lebih lanjut/jauh daripada hanya menjatuhkan pidana saja. Dengan demikian teori ini dinamakan juga dengan teori “Tujuan”. Tujuan ini pertama-tama harus diarahkan kepada usaha agar di kemudian hari kejahatan yang telah dilakukan itu tidak terulang lagi (prevensi).

3. Teori Gabungan

Apabila ada dua pendapat yang bertentangan satu sama lainnya biasanya ada suatu pendapat ketiga yang berada di tengah-tengah. Disamping teori absolut dan teori relatif tentang hukum pidana, kemudian muncul teori ketiga dalam hukum pidana tetapi dilain pihak mengakui unsur prevensi dan unsur memperbaiki penjahat yang melekat pada tiap pidana. Zeven Bergen menganggap dirinya masuk golongan ketiga dan menunjuk nama-nama Beling, Binding, dan Markel sebagai tokoh dari teori gabungan ini⁴⁷.

Perumusan tentang teori tujuan pembedaan tersebut sangat bermanfaat untuk menguji seberapa jauh suatu lembaga pidana itu mempunyai daya guna, dimana ditentukan oleh kemampuan lembaga pidana tersebut untuk memenuhi pelbagai tujuan pembedaan tanpa suatu tujuan dalam menjatuhkan pidana. Di bawah ini akan diuraikan tujuan pembedaan secara singkat mengingat hal-hal tersebut harus diperhitungkan dalam setiap penjatuhan pidana.

Menurut Sudarto, pada umumnya tujuan pembedaan dapat dibedakan sebagai berikut⁴⁸:

⁴⁷ Bambang Poernomo, *Asas-Asas Hukum Pidana Indonesia* (Jakarta: Ghlmia Indonesia, 1986), hlm.93.

⁴⁸ Sudarto, *Kapita Selektta Hukum Pidana, Op.cit.* hlm.24.

1. Pembalasan, pengimbalan/retribusi

Pembalasan sebagai tujuan pidana/pemidanaan hal tersebut kita jumpai pada apa yang dinamakan teori absolut. Menurut penganut paham tersebut, dalam kejahatan itu sendiri terletak pembenaran dari pemidanaan, terlepas dari manfaat yang hendak dicapai, ada pemidanaan karena ada pelanggaran hukum, ini merupakan tuntutan keadilan.

2. Mempengaruhi tingkah laku orang demi perlindungan masyarakat atau untuk pengayoman. Pidana tidak dikenakan demi pidana itu sendiri melainkan untuk tujuan yang bermanfaat ialah untuk melindungi masyarakat atau untuk pengayoman.

Stelsel pidana Indonesia pada dasarnya diatur dalam Buku I KUHP dalam Bab ke- 2 dari Pasal 10 sampai dengan Pasal 43. Stelsel pidana dalam KUHP dibedakan menjadi 2 (dua) jenis sanksi, yaitu pidana pokok dan pidana tambahan. Pidana Pokok dan pidana tambahan diatur dalam Pasal 10 KUHP sebagai berikut:

- a. Pidana Pokok:

1. pidana mati.
2. pidana penjara.
3. kurungan.
4. denda.
5. pidana tutupan.

- b. Pidana Tambahan:

1. pencabutan hak-hak tertentu.
2. perampasan barang-barang tertentu.
3. pengumuman putusan hakim.

Stelsel pidana maksudnya adalah susunan pidana yang ada dalam Pasal 10 KUHP. stelsel pidana ini telah disesuaikan dengan Undang-undang Nomor 20 Tahun 1946, tanggal 31 Oktober 1946. Ketentuan penjelasan terhadap masing-masing stelsel pidana tersebut dijabarkan dalam pasal-pasal lebih lanjut dalam Buku I Bab II KUHP.

Berikut ini penjelasan mengenai jenis sanksi pidana pokok yang diatur dalam Pasal 10 KUHP:

a. Pidana mati

Pidana mati yaitu pidana berupa pencabutan nyawa terhadap terpidana. Pidana mati hanya dijatuhkan bagi pelaku kejahatan berat saja. Pidana mati dalam RKUHP 2012 menjadi pidana yang istimewa (khusus), karena hanya dijatuhkan sebagai upaya terakhir untuk mengayomi masyarakat. Sebagai pidana khusus dan upaya terakhir, meskipun putusan pengadilan telah memiliki kekuatan hukum yang tetap pidana mati dapat ditunda apabila selama masa percobaan 10 (sepuluh tahun) terdapat hal-hal:

- 1) reaksi masyarakat terhadap terpidana tidak terlalu besar;
- 2) terpidana menunjukkan rasa menyesal dan ada harapan untuk diperbaiki;
- 3) kedudukan terpidana dalam penyertaan tindak pidana tidak terlalu penting,
- 4) ada alasan yang meringankan.

b. Pidana Penjara

Pidana penjara adalah suatu pidana berupa pembatasan bergerak dari seseorang terpidana, yang dilakukan dengan menutup orang tersebut dalam suatu lembaga pemasyarakatan, dengan mewajibkan orang itu untuk menaati semua peraturan dan tata-tertib yang berlaku dalam lembaga pemasyarakatan tersebut, yang dikaitkan dengan suatu tindakan tata tertib bagi mereka yang telah melanggar peraturan tersebut.

c. Pidana Kurungan

Pidana kurungan adalah pidana yang sama dengan pidana penjara, yaitu berupa perampasan kebebasan atau kemerdekaan terhadap terpidana, tetapi lebih ringan sifatnya dari pidana penjara. Misalnya: pidana kurungan yang dapat dijatuhkan maksimal 1(satu) tahun, apabila ada pemberatan sekali-kali tidak boleh melebihi satu tahun empat bulan. Sedangkan pidana penjara yang dapat dijatuhkan maksimal 15 (lima belas) tahun, jika ada pemberatan bisa diperberat menjadi 20 (dua puluh) tahun, pidana seumur hidup, bahkan pidana mati.

Apa yang dimaksud pidana kurungan lebih ringan bobotnya daripada pidana penjara? Karena bagi terpidana/narapidana yang dijatuhi pidana kurungan mempunyai hak memperbaiki nasibnya di Lembaga Pemasyarakatan, yang dikenal dengan hak Pistole. Berupa apa saja hak tersebut (Pasal 21 dan 23 KUHP).

d. Pidana Denda

Pidana denda adalah pidana yang mewajibkan kepada terpidana untuk membayar sejumlah uang kepada negara yang telah ditentukan dalam

putusan hakim. Pidana denda yang diatur dalam KUHP ini sudah tidak sesuai lagi dengan perkembangan zaman, walaupun telah berkali-kali diadakan perubahan terhadap jumlah pidana denda yang diancamkan. Menurut penulis, sebelum terbentuknya KUHP Baru, sebaiknya Pemerintah segera mengeluarkan Undang-Undang yang merubah jumlah ancaman pidana denda dalam KUHP tersebut, dengan mencontoh sistem ancaman pidana denda dalam Konsep KUHP (Sistem Kategori), sehingga ancaman denda dalam KUHP dapat difungsikan oleh hakim. Tidak seperti sekarang ini, ancaman pidana denda seakan-akan hanya "hiasan" huruf mati, jarang sekali difungsikan oleh hakim. Karena memang sudah tidak sesuai atau tidak mempunyai efek jera atau efek menguntungkan Kas Negara, karena jumlahnya yang terlalu sedikit.

e. Pidana Tutupan.

Pidana tutupan merupakan suatu pidana pokok yang baru, yang telah dimasukkan ke dalam KUHP tanggal 31 Oktober dengan Undang-Undang No. 20 Tahun 1946. Pidana tutupan dimaksudkan oleh pembentuk UU untuk menggantikan pidana penjara yang sebenarnya dapat dijatuhkan oleh hakim bagi pelaku kejahatan pelakunya terdorong oleh maksud yang patut dihormati, pidana tutupan sebagai salah satu pidana perampasan kemerdekaan lebih berat dari pidana denda.

Dengan demikian pada hakikatnya pidana adalah merupakan perlindungan terhadap masyarakat dan pembalasan terhadap perbuatan melanggar hukum.

Dengan demikian maka tujuan pemidanaan adalah untuk memperbaiki kerusakan individual dan sosial yang diakibatkan oleh tindak pidana. Perangkan tujuan pemidanaan tersebut adalah pencegahan umum dan khusus, perlindungan masyarakat, memelihara solidaritas masyarakat, pengimbalan/pengimbangan.

c. Teori Hukum Progresif

Pelopor teori hukum progresif di Indonesia dipopulerkan dari gagasan Satjipto Rahardjo. Menurut Satjipto Rahardjo bahwa memprihatinkan, hukum tidak saja sebagai rutinitas belaka (*business as usual*), tetapi juga dipermainkan sebagai 'barang dagangan' (*business-like*). Akibatnya, hukum terdorong ke jalur lambat dan mengalami kemacetan yang cukup serius. Dari sinilah Profesor Satjipto menyuarakan perlunya hukum progresif.⁴⁹

Menurut Rahardjo, pemikiran hukum perlu kembali pada filosofi dasarnya, yaitu hukum untuk manusia. Dengan filosofi tersebut, maka manusia menjadi penentu dan titik orientasi hukum. Hukum bertugas melayani manusia, bukan sebaliknya. Oleh karena itu, hukum itu bukan merupakan institusi yang lepas dari kepentingan manusia. Mutu hukum ditentukan oleh kemampuannya untuk mengabdikan pada kesejahteraan manusia. Ini menyebabkan hukum progresif menganut 'ideologi' : hukum yang pro-keadilan dan hukum yang pro-rakyat. Dengan ideologi ini, dedikasi para pelaku hukum mendapat tempat yang utama untuk melakukan pemulihan. Para pelaku hukum mendapat tempat yang utama untuk melakukan pemulihan. Para pelaku hukum dituntut mengedepankan kejujuran dan ketulusan dalam penegakan hukum. Mereka harus memiliki empati dan kepedulian pada penderitaan yang dialami rakyat dan bangsa ini. Kepentingan

⁴⁹ Bernard L Tanya, Yoan N. Simanjuntak, Markus Y Hage, *Teori Hukum Strategi Tertib Manusia Lintas Ruang Dan Generasi*, Yogyakarta, Genta Publishing, 2010, Hal. 212.

rakyat (kesejahteraan dan kebahagiaannya), harus menjadi titik orientasi dan tujuan akhir penyelenggaraan hukum.

Dalam logika itulah revitalisasi hukum dilakukan setiap kali. Bagi hukum progresif, proses perubahan tidak lagi berpusat pada peraturan, tetapi pada kreativitas pelaku hukum mengaktualisasi hukum dalam ruang dan waktu yang tepat. Para pelaku hukum progresif dapat melakukan perubahan dengan melakukan pemaknaan yang kreatif terhadap peraturan yang ada, tanpa harus menunggu perubahan peraturan (*changing the law*). Peraturan yang buruk, tidak harus menjadi penghalang bagi para pelaku hukum progresif untuk menghadirkan keadilan untuk rakyat dan para pencari keadilan, karena mereka dapat melakukan interpretasi secara baru setiap kali terhadap suatu peraturan.⁵⁰

Hal ini membuat hukum progresif lebih terkait dengan *interessenjurisprudenz*. Sejalan dengan hukum progresif, aliran *interessenjurisprudenz* ini muncul dari keraguan mengenai kehandalan logika hukum untuk menjawab kebutuhan atau kepentingan sosial di masyarakat. Supaya hukum dapat dirasakan manfaatnya, diperlukan peran aktif para pelaku hukum yang kreatif dalam menerjemahkan hukum tersebut untuk kepentingan sosial yang harus mereka layani. Seperti yang disampaikan oleh Prof Tjip bahwa bagi konsep hukum progresif, hukum tidak mengabdikan diri sendiri, melainkan untuk tujuan yang berada di luar dirinya. Oleh karena itu, hukum progresif meninggalkan tradisi *analytical jurisprudence* atau *rechtsdogmatiek* yang cenderung menepis dunia diluar dirinya, seperti manusia, masyarakat, kesejahteraannya. Meminjam istilah Nozet-Selznick, hukum progresif memiliki sifat responsif. Dalam tipe yang

⁵⁰ *Ibid*, Hal. 213.

demikian itu, regulasi hukum akan selalu dikaitkan dengan tujuan-tujuan sosial yang melampaui narasi tekstual aturan⁵¹.

Menurut Rahardjo, antara hukum progresif dengan aliran *legal realism* juga memiliki kemiripan logika, yaitu dalam hal hukum tidak dilihat dari kacamata logika internal hukum itu sendiri. Baik hukum progresif maupun legal realism, melihat dan menilai hukum dari tujuan sosial yang ingin dicapainya serta akibat-akibat yang timbul dari bekerjanya hukum itu⁵².

Hukum progresif bertolak dari pandangan bahwa hukum harus diingat sebagai suatu ilmu, oleh karenanya hukum tidak hanya dianggap selesai setelah tersusun sebagai peraturan perundang-undangan dengan kalimat yang telah tertata rapi dan sistematis, akan tetapi hukum harus selalu mengalami proses pemaknaan sebagai sebuah pendewasaan atau pematangan, sehingga dengan proses itulah hukum dapat menunjukkan jati dirinya sebagai sebuah ilmu, yaitu selalu berproses untuk mencari kebenaran.⁵³ Fungsi hukum dan lembaga hukum dalam masyarakat, Satjipto Rahardjo mengemukakan bahwa: Pengkajian terhadap hukum dari sudut studi hukum dan masyarakat, selalu ingin menegaskan fungsi apa yang sesungguhnya dijalankan oleh hukum atau Lembaga hukum itu di dalam masyarakat. Penegasan mengenai fungsi ini tidak hanya dilihat dari sudut ketentuan

⁵¹ Mardona Siregar, “Teori Hukum Progresif dalam Konsep Negara Hukum Indonesia”, *Jurnal*

Muhammadiyah Law Review, Vol. 8 No. 2 (2024), hal. 3

⁵² Satjipto Rahardjo, *Hukum Progresif : Sebuah Sintesa Hukum Indonesia*, Yogyakarta, Genta Publishing, 2009, Hal. 10.

⁵³ Ari Wibowo, 2013, *Mewujudkan Keadilan Melalui Penerapan Hukum Progresif, dalam Mahrus Ali (Editor), Membumikan Hukum Progresif*, Yogyakarta, Aswaja Pressindo, Yogyakarta, hal. 7.

hukum yang mengaturnya, melainkan juga dari apa yang ditentukan oleh masyarakat sendiri mengenai⁵⁴

Pada prinsipnya bahwa karakteristik dari hukum progressif yang menghendaki kehadiran hukum dikaitkan dengan pemberdayaan sebagai tujuan sosialnya dengan demikian, maka melalui pendekatan hukum progresif maka hukum dapat dilaksanakan atau diimplementasikan dengan baik sesuai dengan kondisi masyarakat. Hukum progresif, lebih mengutamakan tujuan dan konteks ketimbang teks-teks aturan semata, maka sudah tentu soal diskresi menjadi sangat urgen dalam penyelenggaraan hukum.⁵⁵ Dalam konteks diskresi, para penyelenggara hukum dituntut untuk memilih dengan bijaksana bagaimana ia harus bertindak. Otoritas yang ada pada mereka berdasarkan aturan-aturan resmi, dipakai sebagai dasar untuk menempuh cara yang bijaksana dalam menghampiri kenyataan tugasnya berdasarkan pendekatan moral daripada ketentuan-ketentuan formal⁵⁶.

1.6.2. Kerangka Konsep

Beberapa konsep dalam penelitian ini diantaranya:

- a. Lalu Lintas Menurut Pasal 1 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mendefinisikan bahwa lalu lintas adalah gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan.
- b. Kecelakaan lalu lintas adalah serangkaian kejadian yang pada akhirnya sesaat sebelum terjadi kecelakaan didahului oleh gagalannya pemakai jalan dalam mengantisipasi keadaan sekelilingnya, termasuk dirinya sendiri dan kecelakaan lalu lintas mengakibatkan terjadinya korban

⁵⁴ Ahmad Rifai, *Penemuan Hukum Oleh Hakim Dalam Perspektif Hukum Progresif*, Jakarta, Sinar Grafika. 2010, hal.46

⁵⁵ *Ibid*, Hal. 216

⁵⁶ Mardona Siregar, *Op.cit.* hal.5

atau kerugian harta benda. Dalam peristiwa kecelakaan tidak ada unsur kesengajaan, sehingga apabila terdapat cukup bukti ada unsur kesengajaan maka peristiwa tersebut tidak dapat dianggap sebagai kasus kecelakaan

- c. Restorative Justice adalah *Restorative justice* merupakan salah satu prinsip penegakan hukum dalam penyelesaian perkara yang dapat dijadikan instrumen pemulihan dan sudah dilaksanakan oleh Mahkamah Agung dalam bentuk pemberlakuan kebijakan, namun tata pelaksanaannya dalam sistem peradilan pidana Indonesia belum dilakukan secara optimal. *Restorative justice* sebagai alternatif penyelesaian perkara tindak pidana yang dalam mekanisme tata cara peradilan pidana, berfokus pada pemidanaan yang diubah menjadi proses dialog dan mediasi yang melibatkan pelaku, korban, keluarga pelaku/korban, dan pihak lain yang terkait⁵⁷
- d. Korban kecelakaan lalu lintas adalah manusia yang menjadi korban akibat adanya kecelakaan lalu lintas yang berdasarkan penyebab dibedakan menjadi tiga macam yaitu : fatal (meninggal dunia), luka berat, dan luka ringan.
- e. Pelaku pelanggaran lalu lintas adalah orang yang melanggar aturan dan tata cara berlalu lintas yang telah ditetapkan oleh hukum atau peraturan lalu lintas. Pelaku pelanggaran lalu lintas bisa berupa pengemudi kendaraan bermotor, pejalan kaki, atau pemilik kendaraan yang tidak mematuhi aturan yang berlaku. Contoh pelanggaran lalu lintas antara

⁵⁷ <https://www.hukumonline.com/berita/a/mengenal-restorative-justice-lt62b063989c193/>, diakses tanggal 2 Mei 2024, di Kota Padangsidimpuan, Pukul.20.00 WIB

lain melanggar rambu-rambu lalu lintas, melebihi batas kecepatan, menggunakan handphone saat berkendara, tidak mengenakan helm, melanggar jalur busway, dan lain sebagainya. Pelaku pelanggaran lalu lintas dapat dikenakan sanksi atau denda sesuai dengan aturan yang berlaku.

1.7. Metode Penelitian

1.7.1. Jenis dan Sifat Penelitian

Penelitian dengan judul “**Pelaksanaan Restorative Justice Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas Pada Wilayah Hukum Polres Sidimpuan**” adalah penelitian yuridis normatif.⁵⁸ Penelitian yuridis normatif yaitu penelitian yang difokuskan untuk mengkaji penerapan kaedah-kaedah atau norma-norma hukum positif atau disebut juga dengan istilah penelitian doktrinal (*doktrinal research*). Sifat penelitian dalam tesis ini adalah bersifat deskriptif analitis, penelitian bersifat deskriptif analitis merupakan suatu penelitian yang menggambarkan, menelaah, menjelaskan, dan menganalisis suatu peraturan hukum yang terkait dengan pelanggaran lalu lintas.

1.7.2. Sumber Data

Sumber data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder yang berupa bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier, yaitu:

a. Bahan Hukum Primer

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

⁵⁸ Johny Ibrahim, *Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif*, (Surabaya: Bayumedia, 2008), hlm. 295.

undangan yang diurut berdasarkan hierarki⁵⁹ seperti peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan penelitian ini yaitu peraturan perundang-undangan yang berkaitan terhadap tindak pidana narkoba yaitu Undang-Undang Nomor 35 Tahun 2009 tentang Narkoba dan KUHPidana serta peraturan-peraturan dibawah undang-undang seperti Peraturan Menteri dan Peraturan Kapolri, serta Peraturan Mahkamah Agung yang terkait dengan tindak pidana pelanggaran lalu lintas.

b. Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder adalah bahan hukum yang terdiri atas buku-buku teks yang ditulis oleh ahli hukum yang berpengaruh, jurnal-jurnal hukum, pendapat para sarjana, kasus-kasus hukum, yurisprudensi, dan hasil-hasil simposium mutakhir yang berkaitan dengan topik penelitian.⁶⁰ Dalam penelitian ini, bahan hukum sekunder yang digunakan adalah berupa buku-buku rujukan yang relevan, hasil karya tulis ilmiah, dan berbagai makalah yang berkaitan.

c. Bahan Hukum Tersier

Bahan hukum tersier adalah bahan hukum yang memberikan petunjuk atau penjelasan terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder⁶¹ berupa kamus umum, kamus bahasa, surat kabar, artikel, internet.

1.7.3. Teknik Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah Penelitian Kepustakaan (*Library Research*). Penelitian kepustakaan ini dimaksud untuk memperoleh data sekunder dengan mempelajari literatur-literatur, peraturan perundang-undangan, teori-teori, pendapat para sarjana dan hal-hal lain yang

⁵⁹ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Jakarta: Kencana, 2006, Hlm. 141.

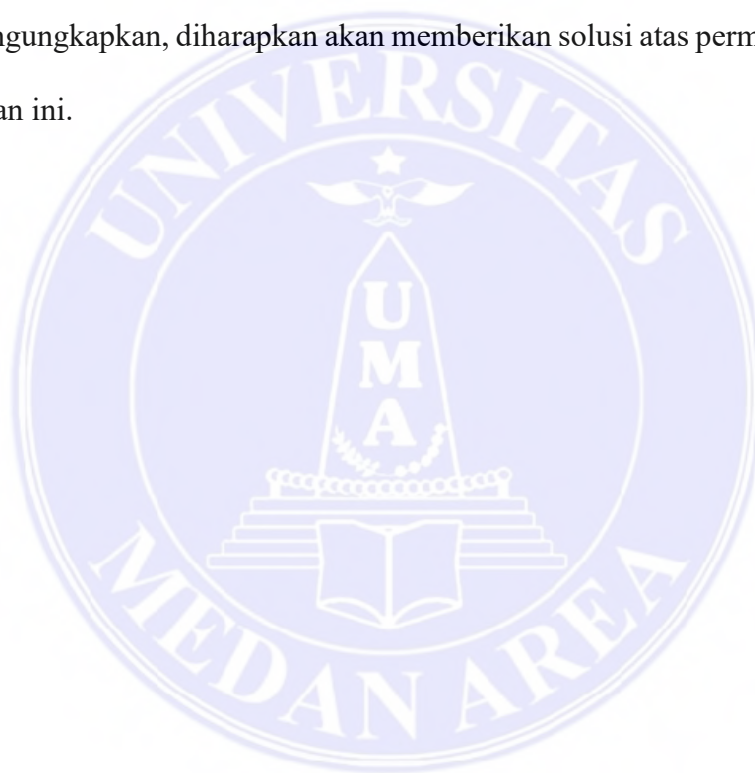
⁶⁰ Jhony Ibrahim, *Op.Cit*, Hlm. 296.

⁶¹ *Ibid*.

berkaitan dengan kebijakan penal terkait dengan tindak pidana penyalahgunaan narkoba.

1.7.4. Analisis Data

Keseluruhan data dalam penelitian ini dianalisis secara kualitatif.⁶² Analisis kualitatif ini akan dikemukakan dalam bentuk uraian yang sistematis dengan menjelaskan hubungan antara berbagai jenis data. Selanjutnya semua data diseleksi dan diolah, kemudian dianalisa secara deskriptif sehingga selain menggambarkan dan mengungkapkan, diharapkan akan memberikan solusi atas permasalahan dalam penelitian ini.



⁶² Muslan Abdurrahman, *Sosiologi dan Metode Penelitian Hukum*, Malang: UMM Press, 2009, Hlm. 121.

BAB II

FAKTOR PENYEBAB TERJADINYA KECELAKAAN LALU LINTAS DI KOTA PADANGSIDIMPUAN

2.1. Tinjauan Umum tentang Lalu Lintas

Pengertian tentang lalu lintas secara hukum diatur dalam Pasal 1 angka 2 Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Undang-Undang Lalu Lintas) yang menyatakan bahwa Lalu Lintas adalah gerak Kendaraan dan orang di Ruang Lalu Lintas Jalan. Berdasarkan rumusan Pasal 1 angka 2 Undang-Undang Lalu Lintas tersebut dapat dimaknai bahwa setiap pergerakan kendaraan dan orang yang berada pada ruas jalan baik di jalan raya maupun tidak adalah sebuah lalu lintas.

Menurut pendapat Ahli yakni Sumarsono bahwa

“Lalu lintas adalah suatu sistem yang terdiri dari komponen – komponen. Komponen utama yang pertama atau suatu sistem *head way* (waktu antara dua kendaraan yang berurutan ketika melalui sebuah titik pada suatu jalan) meliputi semua jenis prasarana infrastruktur dan sarana dari semua jenis angkutan yang ada, yaitu : jaringan jalan, pelengkap jalan, fasilitas jalan, angkutan umum dan pribadi, dan jenis kendaraan lain yang menyelenggarakan proses pengangkutan, yaitu memindahkan orang atau bahan dari suatu tempat ketempat yang lain yang dibatasi jarak tertentu”

Menurut pendapat Daniel L dan Mathew J.H terdapat 3 (tiga) karakteristik utama dari lalu-lintas, yaitu: arus, kecepatan dan konsentrasi⁶³ Ketiga karakteristik ini menjadi bagian-bagian yang tidak dapat dipisahkan dan saling mendukung satu dengan yang lainnya agar tercipta ketertiban berlalu lintas di jalan raya.

⁶³ <https://transportasijupri.wordpress.com/2011/03/01/karakteristik-arus-lalu-lintas-traffic-flow-characteristic/>, diakses tanggal 9 September 2024, Pukul.20.00 wib, di Kota Padangsidimpuan

Pada setiap pergerakan kendaraan di jalan raya, maka setiap pengendara kendaraan bermotor, dan pengendara kendaraan penumpang, truk, dan kendaraan lainnya harus memahami aturan-aturan atau rambu-rambu lalu lintas yang ada. Rambu-rambu lalu lintas sangat penting untuk dipahami karena merupakan tanda atau petunjuk yang ditempatkan di sepanjang jalan raya untuk memberikan informasi kepada pengendara, dapat berupa tanda peringatan, larangan, informasi, atau petunjuk arah. Rambu-rambu lalu lintas juga berfungsi untuk memastikan keselamatan pengendara dan mengatur arus lalu lintas secara efisien. Artinya, kepatuhan terhadap rambu lalu lintas akan berdampak pada kurangnya risiko kecelakaan di jalan raya dan menciptakan ketertiban di jalan raya.

Rambu lalu lintas ditempatkan di sepanjang jalan raya, baik di perkotaan maupun di pedesaan. Rambu lalu lintas biasanya dipasang di lokasi strategis seperti persimpangan jalan, perlintasan pejalan kaki, dan tempat-tempat berbahaya lainnya. Keberlakuan dari rambu-rambu lalu lintas tersebut tidak mengenal waktu, artinya berlaku kapan saja dan tanpa mengenal waktu. Dengan demikian, adanya rambu-rambu lalu lintas maka setiap pengendara diharapkan untuk selalu memperhatikan rambu lalu lintas dan mentaati aturan yang tertera pada rambu tersebut.

Perihal rambu-rambu lalu lintas tidak ada pengaturannya didalam Undang-Undang No.22 Tahun 2009 secara rinci, tetapi ada dimuat didalam Peraturan Pemerintah No.43 Tahun 1993 Tentang Prasarana dan lalu Lintas Jalan. Dalam peraturan Pemerintah ini tidak ada diterangkan tentang pengertian rambu-rambu lalu lintas. Tetapi meskipun demikian dari istilah sehari hari yang dikenal oleh masyarakat maka rambu-rambu lalu lintas, pada dasarnya merupakan keterangan keterangan yang diwujudkan dalam bentuk symbol pada badan jalan maupun pada

pinggiran jalan. Keberadaan rambu-rambu lalu lintas tersebut sangat membantu para pemakai jalan raya dalam memandu pemakai jalan raya itu sendiri. Ketentuan-ketentuan yang mengatur tentang penempatan rambu-rambu lalu lintas dapat menjamin kepastian hukum bagi pengguna jalan, lokasi penempatan rambu-rambu lalu lintas tersebut merupakan hasil manajemen dan rekayasa lalu lintas.

Menurut Pasal 17 PP No. 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan, rambu-rambu lalu lintas terdiri dari 4 jenis yaitu:

1. Rambu Peringatan.

Rambu peringatan dipergunakan untuk menyatakan peringatan bahaya pada jalan di depan pemakai jalan

2. Rambu Larangan.

Rambu larangan dipergunakan untuk menyatakan perbuatan yang dilarang dilakukan oleh pemakai jalan.

3. Rambu Perintah.

Rambu perintah adalah rambu yang dipergunakan untuk menyatakan perintah wajib dilakukan oleh pemakai jalan.

4. Rambu Petunjuk.

Rambu petunjuk dipergunakan untuk menyatakan petunjuk mengenai jurusan, jalan, situasi, kota, tempat, pengaturan, fasilitas dan lain-lain bagi pemakai jalan.

Berikut adalah beberapa contoh rambu-rambu lalu lintas yang terdapat di jalan raya.

Gambar.1. Rambu Peringatan**Gambar.2. Rambu Peringatan**

Rambu peringatan adalah rambu/atura untuk memberikan peringatan kepada pengguna jalan akan kemungkinan bahaya atau tempat berbahaya di depan pengguna jalan. Warna dasar rambu peringatan adalah kuning dengan simbol atau tulisan berwarna hitam.

Penempatan rambu-rambu peringatan ini biasanya diletakkan di jalan-jalan raya yang dapat berisiko kecelakaan lalu lintas karena kondisi jalan raya yang terjal, ada daerah rawan longsor, tikungan tajam dan terdapat jalan yang menanjak dan menurun tajam. Dengan memperhatikan rambu peringatan ini setiap pengendara di jalan raya dapat mengantisipasi kondisi dari jalan raya didepannya.

Gambar.3. Rambu Larangan



Gambar.4. Rambu Larangan

Adanya rambu larangan di jalan raya menunjukkan tindakan yang dilarang dilakukan oleh pengguna jalan. Warna dasar tanda jenis ini adalah putih dan lambang atau tulisannya berwarna hitam atau merah.

Gambar.5. Rambu Perintah

Kegunaan dari rambu perintah ini adalah untuk menyatakan perintah yang harus dilaksanakan oleh pengguna jalan. Tanda perintah berbentuk lingkaran dan berwarna biru serta lambang atau tulisannya berwarna putih dan merah untuk garis miring sebagai batas akhir perintah. Adanya rambu-rambu perintah ini mengharuskan pengguna jalan untuk mengikutinya agar tidak terjadi pelanggaran lalu lintas yang berpotensi kecelakaan lalu lintas. Untuk itu, setiap pengguna atau pengendara di jalan raya harus memahami rambu-rambu petunjuk yang terpasang di setiap sudut jalan raya

Gambar.6.Rambu Petunjuk



Secara teknis terkait dengan pengaturan rambu lalu lintas diatur dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 13 tahun 2014 tentang Rambu Lalu Lintas. Dalam Peraturan Menteri tersebut dikatakan bahwa definisi Rambu Lalu Lintas adalah bagian perlengkapan Jalan yang berupa lambang, huruf, angka, kalimat, dan/atau perpaduan yang berfungsi sebagai peringatan, larangan, perintah, atau petunjuk bagi Pengguna Jalan.

Ketentuan rambu-rambu petunjuk yang ada di jalan raya berbagai macam bentuknya. Rambu petunjuk ini dijadikan sebagai pedoman bagi pengendara di jalan raya untuk mengetahui tujuan dan arah dari jalan raya yang akan dituju berikutnya. Misalnya, Rambu pendahulu petunjuk jurusan, rambu petunjuk jurusan dan rambu penegas jurusan yang menyatakan petunjuk arah untuk mencapai tujuan antara lain kota, daerah atau wilayah serta rambu yang menyatakan nama jalan dinyatakan dengan warna dasar hijau dengan lambang atau tulisan warna putih.

Rambu petunjuk jurusan menggunakan huruf kapital pada huruf pertama, selanjutnya menggunakan huruf kecil atau seluruhnya menggunakan huruf kapital atau huruf kecil. Khusus rambu petunjuk jurusan kawasan dan objek wisata dinyatakan dengan warna dasar coklat dengan lambang atau tulisan warna putih. Rambu petunjuk yang menyatakan tempat fasilitas umum, batas wilayah suatu daerah, situasi jalan, dan rambu berupa kata-kata serta tempat khusus dinyatakan dengan warna dasar biru.

Dengan adanya lalu lintas di jalan raya dilengkapi dengan rambu-rambu lalu lintas maka akan memudahkan pengendara dan pengguna jalan raya untuk menuju ke tempat tujuan. Pengembangan lalu lintas yang ditata dalam kesatuan sistem dilakukan dengan mengintegrasikan dan mendominasi unsur-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.

2.2. Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas di Kota Padangsidimpuan

a. Profil Kota Padangsidimpuan

Menurut catatan Sejarah bahwa Kota Padangsidimpuan ini dibangun pertama kali sebagai benteng pada tahun 1821 oleh pasukan Paderi yang dipimpin oleh Tuanku Imam Lelo. Benteng ini membentang dari Batang Ayumi sampai Aek Sibontar. Sisa-sisa benteng peninggalan perang Paderi saat ini masih ditemukan, walau sudah tidak terawat dengan baik. Dan pengaruh pasukan Paderi ini berdampak pada agama yang dianut oleh masyarakat penduduk kota ini beragama Islam⁶⁴

Pada zaman pemerintahan Belanda tepatnya pada tahun 1830, kota Padangsidimpuan dijadikan pusat pemerintahan oleh penjajah Belanda di daerah Tapanuli. Pemeritah Belanda membentuk Districk Mandailing, Districk Angkola dan Districk Teluk Tapanuli Peninggalan bangunan Belanda disana masih dapat dijumpai berupa kantor pos polisi pusat Kota Padangsidimpuan⁶⁵

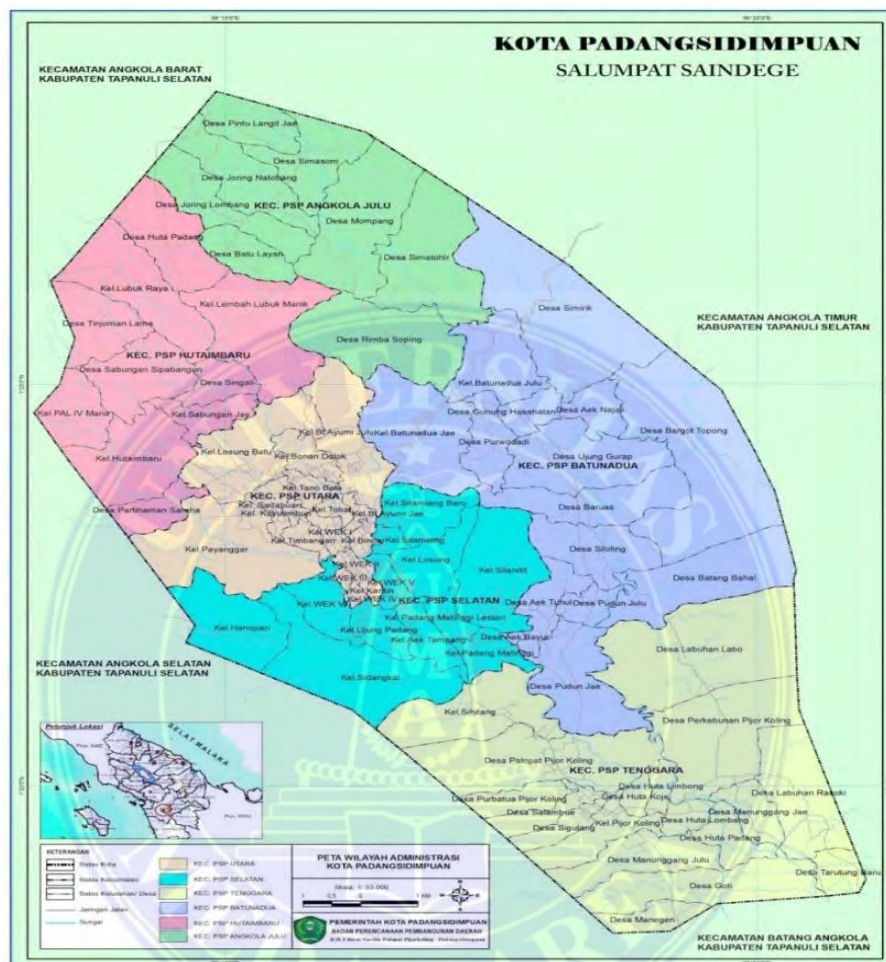
Kota Padangsidimpuan terbentuk dengan Undang-Undang Nomor 4 tahun 2001 tentang Pembentukan Kota Padangsidimpuan. Artinya, Kota Padangsidimpuan sah secara hukum sejak tanggal 17 Oktober 2001 dan terdiri dari 5 kecamatan dan pada tahun 2005 daerah kota Padangsidimpuan dimekarkan menjadi 6 kecamatan. Wilayah Kota Padangsidimpuan terdiri dari 6 Kecamatan, yaitu: Kecamatan Padangsidimpuan Utara, Kecamatan Padangsidimpuan Selatan, Kecamatan Padangsidimpuan Batunadua, Kecamatan Padangsidimpuan

⁶⁴ <https://muhajirhusnul.weebly.com/sejarah.html>, diakses tanggal 9 September 2024, Puku.19.00 WIB, di Kota Padangsidimpuan

⁶⁵ Baharuddin, dkk, *Peta dan Profil Pendidikan Kota Padangsidimpuan*, Padangsidimpuan: Dinas Pendidikan daerah Kota Padangsidimpuan. 2006, hal. 12.

Hutaimbaru, Kecamatan Padangsidimpuan Tenggara dan Kecamatan Padangsidimpuan Angkola Julu⁶⁶

Gambar.7. Peta Admnistrasi Kota Padangsidimpuan



Sumber : Pemko Padangsidimpuan, 2024

Berdasarkan data Badan Pusat Statistik (BPS) Kota Padangsidimpuan, bahwa jumlah penduduk Kota Padang Sidempuan pada tahun 2022 diperkirakan mencapai 231.062 jiwa, dengan luas wilayah sebesar 159,28 km² maka kepadatan penduduknya mencapai 1.451 jiwa/km². Kecamatan Padang Sidempuan Utara merupakan kecamatan yang paling tinggi kepadatan penduduknya yang mencapai

⁶⁶ Badan Pusat Statistik Kota Padangsidimpuan, *Kota Padangsidimpuan Dalam Angka*, diakses dari aplikasi ALLSTATS BPS, pada tanggal 09 November 2023, pukul 19.00 WIB, di Kota Padangsidimpuan

4.464 jiwa/km² disusul oleh Kecamatan Padang Sidempuan Selatan yang mencapai 3.652 jiwa/km²⁶⁷.

Berdasarkan catatan BPS Kota Padangsidempuan bahwa di Kota Padangsidempuan sarana jalan sebagai pendukung mobilitas penduduk Kota Padangsidempuan. Jalan merupakan sarana yang sangat penting untuk memperlancar dan mendorong roda perekonomian. Sarana jalan yang baik dapat meningkatkan mobilitas penduduk dan memperlancar lalu lintas barang dari satu daerah ke daerah lain. Panjang jalan di seluruh Kota Padang Sidempuan pada tahun 2022 mencapai 536,96 km yang terbagi atas jalan negara (26,26 km), jalan provinsi (35,70 km) dan jalan kabupaten (475 km)⁶⁸. Pada tahun 2022 jumlah Surat Izin Mengemudi (SIM) yang dikeluarkan oleh Satlantas Polres Kota Padang Sidempuan sebanyak 5.701 buah dengan berbagai kategori SIM⁶⁹.

b. Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas di Kota Padangsidempuan

Saat ini kondisi berkendara di jalan raya di setiap daerah yang ada di Indonesia telah meningkat tajam. Keadaan ini didasarkan pada tingginya angka penambahan kendaraan bermotor, baik kendaraan bermotor roda dua ataupun roda empat. Tingginya laju penambahan kendaraan bermotor yang tidak diimbangi dengan kemampuan pemerintah dalam menyediakan sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, membuat pemahaman masyarakat atas keberadaan Undang-undang lalu lintas yang baru ini sangat dibutuhkan.

Pemahaman yang baik dari masyarakat sebagai pengguna jalan raya dan angkutan jalan, diharapkan akan dapat menekan angka kecelakaan lalu lintas yang

⁶⁷ Badan Pusat Statistik Kota Padangsidempuan, *Kota Padangsidempuan Dalam Angka 2023*, Padangsidempuan, BPS Kota Padangsidempuan, 2023, hal. 49

⁶⁸ *Ibid.* hal. 325

⁶⁹ *Ibid.*

merenggut nyawa maupun harta kekayaan masyarakat. Hal ini sejalan dengan tujuan dari diundangkannya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang antara lain menyebutkan:⁷⁰

- a. Terwujudnya pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan mode angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa;
- b. Terwujudnya etika berlalu lintas jalan dan budaya bangsa;
- c. Terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan yang bersifat lalu lintas sektoral harus dilaksanakan secara terkoordinasi oleh Pembina beserta para pemangku kepentingan (*stakeholders*). Masalah yang diatur dalam undang-undang ini sangat kompleks oleh karena itu undang-undang lalu lintas ini mengamanatkan dibentuknya forum lalu lintas dan angkutan jalan.

Penajaman formulasi mengenai asas dan tujuan dalam Undang-Undang Lalu Lintas, selain untuk menciptakan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain, juga mempunyai tujuan untuk mendorong perekonomian nasional, mewujudkan kesejahteraan rakyat, persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa. Aspek keamanan juga mendapatkan perhatian yang ditekankan dalam pengaturan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Selain itu, di dalam Undang-Undang Lalu Lintas juga ditekankan terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa

⁷⁰ Pasal 3 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

(*just culture*) melalui upaya pembinaan, pemberian bimbingan, dan pendidikan berlalu lintas sejak usia dini serta dilaksanakan melalui program yang berkesinambungan.

Untuk menekan angka Kecelakaan Lalu Lintas yang dirasakan sangat tinggi, upaya ke depan diarahkan pada penanggulangan secara komprehensif yang mencakup upaya pembinaan, pencegahan, pengaturan, dan penegakan hukum. Upaya pembinaan tersebut dilakukan melalui peningkatan intensitas pendidikan berlalu lintas dan penyuluhan hukum serta pembinaan sumber daya manusia.

Kota Padangsidimpuan saat ini hampir telah dipadati dengan berbagai jenis kendaraan yang dapat ditemukan diruas-ruas jalan Kota Padangsidimpuan maupun di jalan lintas diluar Kota Padangsidimpuan yang melintasi daerah Padangsidimpuan. Selain itu, penambahan penduduk pesat yang terjadi 3 tahun terakhir dan perkembangan teknologi menjadikan Kota Padangsidimpuan telah menjadi kota yang berkembang di daerah Tapanuli.

Berdasarkan hasil penelitian lapangan bahwa terdapat beberapa penyebab kecelakaan lalu lintas yang terjadi di wilayah Kota Padangsidimpuan. Kecelakaan lalu lintas dipengaruhi 4 faktor utama. 4 (empat) faktor utama tersebut yang menyebabkan terjadinya kecelakaan yakni faktor manusia, faktor kendaraan, faktor jalan dan faktor lingkungan

1. Faktor Manusia

Terjadinya kecelakaan di daerah Kota Padangsidimpuan berdasarkan hasil penelusuran lapangan didapatkan penyebab utamanya karena faktor manusia/diri sendiri dari pengendara atau pengguna jalan. Misalnya perbuatan pengguna jalan yang melanggar rambu-rambu lalu lintas yang ada di wilayah Kota

Padangsidempuan. Pelanggaran rambu-rambu lalu lintas ini bisa terjadi karena sengaja melanggar peraturan, ketidaktahuan atau tidak adanya kesadaran terhadap arti aturan yang berlaku ataupun tidak melihat ketentuan yang diberlakukan dalam berkendara. Lebih parahnya lagi, jika para pengendara pura-pura tidak tahu tentang peraturan berkendara dan berlalu lintas.

Perilaku lalai oleh para pengguna jalan raya di Kota Padangsidempuan menyebabkan kecelakaan mudah untuk terjadi. Selain itu, perilaku pengendara yang ugal-ugalan atau berkendara dengan kecepatan tinggi adalah penyebab kecelakaan lalu lintas di daerah Kota Padangsidempuan. Keadaan lain dari pengendara di jalan yakni dengan kondisi pengendara dalam keadaan mengantuk, mabuk, konvoi kendaraan yang dilakukan oleh komunitas-komunitas tertentu tanpa adanya prosedur keselamatan yang jelas dan lain sebagainya.

2. Faktor Kendaraan

Di Kota Padangsidempuan masih ditemukan kendaraan-kendaraan lama yang dan pada dasarnya sudah tidak laik untuk dipakai di jalan raya, seperti kendaraan becak vespa dan kendaraan mobil-mobil tahun 1980an yang dipakai berkendara oleh masyarakat. Dengan kondisi kendaraan yang sudah tua, dan tingkat keamanan dari kendaraan tersebut yang sudah menurun menjadi faktor penyebab terjadinya kecelakaan di Kota Padangsidempuan.

Kecelakaan lalu lintas pun tak lepas dari faktor kendaraan. Faktor kendaraan yang mengakibatkan sering terjadinya kecelakaan antara lain pecah ban, rem tidak berfungsi sebagaimana seharusnya (rem blong), peralatan yang sudah aus tidak diganti, dan berbagai penyebab lainnya. Keseluruhan faktor kendaraan yang berimplikasi terhadap kecelakaan sangat berhubungan dengan teknologi yang

digunakan dan perawatan yang dilakukan terhadap kendaraan. Untuk mengurangi kecelakaan yang diakibatkan faktor kendaraan, kendaraan membutuhkan perawatan dan perbaikan secara berkala. Di samping itu, pemilik kendaraan harus melakukan pengujian kendaraan bermotor secara reguler.

3. Faktor Jalan

Kecelakaan lalu lintas pun bisa dipengaruhi oleh faktor jalan. Faktor jalan sebagai sarana berlalu lintas terkait dengan kondisi permukaan jalan, pagar pengaman di daerah pegunungan, pagar pembatas di jalan raya, jarak pandang, dan pencahayaan ruas jalan. Jalan yang rusak atau bahkan berlubang sangat membahayakan para pemakai jalan, khususnya pemakai kendaraan roda dua alias sepeda motor. Faktor ini sepenuhnya merupakan tanggung jawab pihak terkait seperti Kementerian Perhubungan, dalam hal ini Dinas Jasa Marga yang ada di Kota Padangsidimpuan. Jika tidak, ada baiknya kita yang mengalah. Meningkatkan kewaspadaan selama mengendaraai kendaraan adalah hal yang bisa dilakukan.

4. Faktor Alam/Lingkungan

Faktor alam seperti hujan dapat mempengaruhi kinerja kendaraan, misalnya jarak pengereman menjadi lebih jauh, jalan menjadi lebih licin, dan jarak pandang berkurang. Itu semua menjadi faktor penyebab kecelakaan lalu lintas yang selanjutnya. Asap dan kabut pun dapat mengganggu jarak pandang. Jika sudah demikian, tidak ada yang bisa dilakukan kecuali kembali meningkatkan kewaspadaan. Nyalakan lampu dan perlahan laju kendaraan adalah dua hal yang bisa diandalkan.

Tabel.1. Jenis Kecelakaan Lalu Lintas 2019-2022 di Kota Padangsidempuan

No	Kecelakaan	2019	2020	2021	2022
1	Banyaknya kecelakaan	61	35	39	32
2	Meninggal dunia	18	14	25	11
3	Luka berat	39	15	14	17
4	Luka Ringan	24	14	19	28

Sumber: BPS Kota Padangsidempuan, 2023

Pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh masyarakat di Kota Padangsidempuan tidak terlepas dari faktor-faktor yang mendorong pelanggaran lalu lintas. Terjadinya berbagai bentuk pelanggaran lalu lintas di Kota Padangsidempuan menyebabkan banyak kerugian baik dari pelaku sendiri, korban dan pemerintah. Pada diri pelaku, maka atas tindakan pelanggaran lalu lintas yang dilakukannya seperti terjadinya luka-luka, kendaraan yang rusak, ganti kerugian atas perbuatan, berhadapan dengan pertanggungjawaban hukum atas tindakan pelanggaran lalu lintas. Sedangkan kerugian yang dialami korban seperti luka-luka, kematian, kerusakan kendaraan. Sementara kerugian yang dialami pemerintah adalah rusaknya fasilitas umum jalan akibat kecelakaan lalu lintas.

BAB III

UPAYA PENAL DAN NON PENAL PENANGANAN TINDAK PIDANA PELANGGARAN LALU LINTAS YANG MENYABABKAN KEMATIAN DAN LUKA-LUKA DI KOTA PADANGSIDIMPUAN

3.1. Sanksi Pidana Tindak Pidana Pelanggaran Lalu Lintas

Ketentuan mengenai aturan berlalu lintas diatur dengan Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Didalam Undang-Undang Lalu Lintas tersebut masyarakat dituntut untuk mematuhi setiap rambu-rambu lalu lintas yang ada. Dihadapkan pada permasalahan hukum apabila masyarakat melakukan pelanggaran terhadap tata tertib lalu lintas.

Pengaturan Hukum Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas Undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan telah mengatur berbagai ketentuan mengenai kelengkapan-kelengkapan bagi pengguna kendaraan bermotor dalam berkendara di jalan, adapun kewajiban dan larangan mengenai kelengkapan menggunakan kendaraan bermotor dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan yaitu kewajiban menggunakan helm bagi pengguna kendaraan roda dua, dan kewajiban kelengkapan bagi kendaraan roda empat atau lebih. Kewajiban penggunaan helm bagi pengguna kendaraan roda dua dimaksudkan untuk melindungi anggota tubuh yang penting, yaitu kepala dari pengendara ataupun penumpang dari benturan apabila terjadi suatu kecelakaan, kewajiban ini tertulis pada Pasal 57 ayat (1) sampai (4) Berkendaraan yang dapat mengganggu keselamatan berlalu lintas diatur pada Pasal 58, yaitu: Setiap Kendaraan Bermotor yang dioperasikan di jalan dilarang memasang perlengkapan

yang dapat mengganggu keselamatan berlalu lintas. Kendaraan bermotor juga diwajibkan untuk memasang tanda nomor kendaraan bermotor yang ditetapkan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia yang berfungsi untuk menandai kepemilikan yang sah dari sebuah kendaraan bermotor.

Di dalam Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 terdapat dua bentuk perbuatan yang dapat dikenakan hukuman dalam berlalu lintas yakni pelanggaran dan kejahatan. Untuk pelanggaran lalu lintas diatur dalam Pasal 274, Pasal 275 ayat (1), Pasal 276, Pasal 278, Pasal 279, Pasal 280, Pasal 281, Pasal 282, Pasal 283, Pasal 284, Pasal 285, Pasal 286, Pasal 287, Pasal 288, Pasal 289, Pasal 290, Pasal 291, Pasal 292, Pasal 293, Pasal 294, Pasal 295, Pasal 296, Pasal 297, Pasal 298, Pasal 299, Pasal 300, Pasal 301, Pasal 302, Pasal 303, Pasal 304, Pasal 305, Pasal 306, Pasal 307, Pasal 308, Pasal 309, dan Pasal 313. Sedangkan untuk ketentuan dalam Pasal 273, Pasal 275 ayat (2), Pasal 277, Pasal 310, Pasal 311, dan Pasal 312 adalah kejahatan lalu lintas.

Pasal 273 menyebutkan bahwa

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

atau denda paling banyak Rp1.500.000,00 (satu juta lima ratus ribu rupiah).

Pasal 275 ayat (2) menyatakan bahwa

“Setiap orang yang merusak Rambu Lalu Lintas, Marka Jalan, Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, fasilitas Pejalan Kaki, dan alat pengaman Pengguna Jalan sehingga tidak berfungsi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28 ayat (2) dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau denda paling banyak Rp50.000.000,00 (lima puluh juta rupiah)”

Pasal 277 menyatakan bahwa:

Setiap orang yang memasukkan Kendaraan Bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan ke dalam wilayah Republik Indonesia, membuat, merakit, atau memodifikasi Kendaraan Bermotor yang menyebabkan perubahan tipe, kereta gandengan, kereta tempelan, dan kendaraan khusus yang dioperasikan di dalam negeri yang tidak memenuhi kewajiban uji tipe sebagaimana dimaksud dalam Pasal 50 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah).

Pasal 310 menyatakan bahwa:

- (1) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan kerusakan Kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (2), dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan dan/atau denda paling banyak Rp1.000.000,00 (satu juta rupiah).
- (2) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan korban luka ringan dan kerusakan Kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (3), dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan/atau denda paling banyak Rp2.000.000,00 (dua juta rupiah).
- (3) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan korban luka berat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (4), dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan/atau denda paling banyak Rp10.000.000,00 (sepuluh juta rupiah).
- (4) Dalam hal kecelakaan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia, dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) tahun dan/atau denda paling banyak Rp12.000.000,00 (dua belas juta rupiah).

Pasal 311 menyatakan bahwa

- (1) Setiap orang yang dengan sengaja mengemudikan Kendaraan Bermotor dengan cara atau keadaan yang membahayakan bagi nyawa atau barang dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp3.000.000,00 (tiga juta rupiah).

- (2) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan kerusakan Kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (2), pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau denda paling banyak Rp4.000.000,00 (empat juta rupiah).
- (3) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan korban luka ringan dan kerusakan Kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (3), pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 4 (empat) tahun atau denda paling banyak Rp8.000.000,00 (delapan juta rupiah).
- (4) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan korban luka berat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (4), pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun atau denda paling banyak Rp20.000.000,00 (dua puluh juta rupiah).
- (5) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (4) mengakibatkan orang lain meninggal dunia, pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 12 (dua belas) tahun atau denda paling banyak Rp24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah).

Pasal 312 menyatakan bahwa

“Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang terlibat Kecelakaan Lalu Lintas dan dengan sengaja tidak menghentikan kendaraannya, tidak memberikan pertolongan, atau tidak melaporkan Kecelakaan Lalu Lintas kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia terdekat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 231 ayat (1) huruf a, huruf b, dan huruf c tanpa alasan yang patut dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun atau denda paling banyak Rp75.000.000,00 (tujuh puluh lima juta rupiah).”

Berdasarkan ketentuan dalam Pasal 273, Pasal 275 ayat (2), Pasal 277, Pasal 310, Pasal 311, dan Pasal 312 yang termasuk dalam kejahatan lalu lintas maka sanksi yang diatur dalam undang-undang tersebut adalah pidana penjara, dan denda terhadap pelaku kejahatan lalu lintas.

3.2. Upaya Penal Penanganan Tindak Pidana Pelanggaran Lalu Lintas di Kota

Padangsidempuan

Banyaknya kasus-kasus tindak pidana pelanggaran lalu lintas yang terjadi di daerah Kota Padangsidempuan menjadikan tantangan tersendiri bagi institusi Kepolisian Resort Kota Padangsidempuan (Polres Padangsidempuan). Seiring meningkatnya pelanggaran lalu lintas. Sanksi yang dapat menimbulkan efek jera, namun tetap mendidik perlu diterapkan untuk menekan angka pelanggaran tersebut.

Beberapa Upaya penindakan terhadap tindak pidana pelanggaran lalu lintas yang terjadi, Polres Padangsidempuan melakukan strategi kebijakan non penal dan penal dalam mengatasi tingginya tingkat tindak pidana lalu lintas.

a. Upaya Penal Polres Kota Padangsidempuan

Salah satunya dengan menerapkan tilang yang termasuk dalam sanksi administratif. Akan tetapi, tilang yang diberlakukan oleh beberapa oknum anggota kepolisian kerap menyimpangi prosedur demi mewujudkan kepentingan masing-masing. Hal ini dapat terlihat saat terdapat pelaku pelanggaran yang justru diminta berkompromi dengan oknum anggota kepolisian dengan pemberlakuan sanksi tilang hanya sampai di pencatatan akhir. Akibatnya, saat pelaku tersebut melakukan pelanggaran kembali, tidak terdapat peningkatan sanksi yang membuat pelaku jera. Oleh karena itu dibutuhkan pendekatan represif dalam penanganan tindak pidana lalu lintas.

Pelaksanaan upaya penal yang dilakukan oleh Polres Padangsidempuan adalah dengan menerapkan sanksi pidana bagi pelaku kejahatan lalu lintas sesuai dengan bentuk kejahatan yang dilakukan. Pelaksanaan tugas penertiban lalu lintas yang dilakukan oleh Polisi lalu lintas dari Polres Padangsidempuan bertugas untuk

penjagaan, pengaturan, pengawalan, dan patrol serta memberikan Pendidikan lalu lintas melalui sosialisasi lalu lintas kepada masyarakat padangsidimpuan. Selain itu, tindakan polisi lalu lintas dapat membuat rekayasa lalu lintas, serta penegakan hukum di bidang lalu lintas dengan melakukan tindakan tegas dan terukur serta apabila terjadi kejahatan lalu lintas, polisi lalu lintas dapat melakukan penyidikan terhadap pelaku kejahatan lalu lintas⁷¹.

- a. Polisi Lalu Lintas Polres Kota Padangsidimpuan melakukan penyelidikan dan penyidikan kejahatan lalu lintas.

Penerapan pidana kepada pelaku lalu lintas dilakukan dengan tindakan penyelidikan dan penyidikan terhadap pelaku kejahatan lalu lintas. Secara teknis untuk penegakan hukum bagi pelaku kejahatan lalu lintas diatur dengan Peraturan Kapolri Nomor 15 tahun 2013 tentang Tata Cara Penangan Pelanggaran Lalu Lintas. Didalam Perkap Nomor 15 Tahun 2013 tersebut, disebutkan bahwa Penyidikan Kecelakaan Lalu Lintas adalah serangkaian tindakan penyidik dalam hal dan menurut cara yang diatur dalam undang-undang untuk mencari serta mengumpulkan bukti yang dengan bukti itu membuat terang tentang Kecelakaan Lalu Lintas yang terjadi dan guna menemukan tersangkanya.

Ketentuan Perkap Nomor 15 tahun 2013 tersebut terkait dengan penyidikan sesuai dengan ketentuan dalam Pasal 1 angka 2 KUHP. Dimana dalam pasal tersebut disebutkan bahwa Proses penyidikan tindak pidana adalah serangkaian tindakan penyidik dalam hal dan menurut cara yang diatur dalam undang-undang,

⁷¹ Adelia Fatin Faadihilah, Ari Wibowo, "Penegakan Hukum Tindak Pidana Pelanggaran Lalu Lintas Melalui Tilang Elektronik di Wilayah Kota Madiun", Prosiding Seminar Hukum Aktual: Problematika Kemudahan Proyek Strategi Nasional: Konflik Norma dan Tantangan Kesejahteraan, hal. 2.

mencari dan mengumpulkan bukti yang dengan bukti itu membuat terang tentang tindak pidana yang terjadi dan guna menemukan tersangkanya”

Penyidik Polres Padangsidempuan menangani kecelakaan lalu lintas telah melaksanakan penyelidikan berdasarkan pasal 1 angka 5 KUHP yang sebagai serangkaian tindakan penyelidikan untuk mencari dan menemukan suatu peristiwa yang diduga sebagai tindak pidana guna menentukan dapat atau tidaknya dilakukan penyidikan menurut cara yang diatur dalam undang-undang.

Beberapa wewenang dari Penyidik dalam menangani kecelakaan lalu lintas yakni:

- a) Memberhentikan, melarang, atau menunda pengoperasian dan menyita sementara kendaraan bermotor yang patut diduga melanggar peraturan berlalu lintas atau merupakan alat dan/atau hasil kejahatan.
- b) Melakukan pemeriksaan atas kebenaran keterangan yang berkaitan dengan penyidikan tindak pidana di bidang lalu lintas dan Angkutan jalan.
- c) Meminta keterangan dari pengemudi, pemilik kendaraan Bermotor, dan/atau perusahaan umum.
- d) Melakukan penyitaan terhadap surat izin mengemudi, kendaraan bermotor, muatan, surat tanda nomor kendaraan bermotor, surat tanda coba kendaraan bermotor dan/atau tanda lulus uji sebagai barang bukti.
- e) Melakukan penindakan terhadap tindakan pidana pelanggaran atau kejahatan lalu lintas menurut ketentuan peraturan undang-undang.

- f) Membuat dan menandatangani berita acara pemeriksaan
- g) Menghentikan penyidikan jika tidak terdapat cukup bukti.
- h) Melakukan penahanan yang berkaitan dengan tindak pidana kejahatan lalu lintas.
- i) Melakukan tindakan lain menurut hukum secara bertanggung jawab.

Penyidik wajib mengidentifikasi dan mengumumkan benda sitaan kendaraan bermotor yang belum diketahui pemiliknya melalui media masa dan penyidik Kepolisian Negara Republik Indonesia berwenang melakukan, penyitaan, penyimpanan, dan penitipan benda sitaan yang diduga berhubungan dengan tindak pidana lalu lintas dan Angkutan jalan.

Berdasarkan ketentuan Pasal 35 ayat (1), ayat (2), ayat (3), dan ayat (4) Peraturan Kapolri Nomor 15 tahun 2013 bahwa

- (1) Penyidik melakukan penilaian atas hasil olah TKP untuk menentukan ada atau tidaknya unsur tindak pidana pada Kecelakaan Lalu Lintas sebagai dasar dilakukan penyidikan
- (2) Penyidik melakukan penyidikan kecelakaan lalu lintas, apabila terdapat cukup bukti atau terpenuhinya unsur tindak pidana.
- (3) Penyidikan melakukan penghentian penyidikan kecelakaan lalu lintas, apabila tidak terdapat cukup bukti atau bukan merupakan tindak pidana atau batal demi hukum.
- (4) Penyidikan kecelakaan lalu lintas menyampaikan hasil perkembangan penyidikan kepada korban atau keluarga korban melalui Surat Pemberitahuan Perkembangan Hasil Penyidikan (SP2HP).

Selanjutnya menurut Pasal 36 Peraturan Kapolri Nomor 15 tahun 2013, Penanganan Kecelakaan Lalu Lintas ringan yang terdapat cukup bukti atau terpenuhinya unsur tindak pidana, dilakukan dengan proses pemeriksaan singkat. Proses pemeriksaan singkat pada Kecelakaan Lalu Lintas ringan, apabila terjadi kesepakatan damai diantara pihak yang terlibat dapat diselesaikan di luar pengadilan. Artinya, proses penanganan kecelakaan lalu lintas yang terpenuhi unsur

pidana tetapi dalam hal kecelakaan lalu lintas ringan maka polisi dapat melakukan Upaya Restoratif justice dengan Upaya kesepakatan damai diantara pihak pelaku dan korban.

Terkait dengan penanganan terhadap kejahatan lalu lintas yang dilakukan oleh Polisi Lalu lintas, maka berdasarkan ketentuan Pasal 37 Peraturan Kapolri Nomor 15 tahun 2013 bahwa:

- (1) Penyidik Kecelakaan Lalu Lintas menyerahkan kepada penyidik fungsi Reserse, apabila menemukan adanya bukti petunjuk adanya tindak pidana terkait dengan:
 - a. Kendaraan;
 - b. Barang muatan; dan/atau
 - c. Modus kecelakaan.
- (2) Pelimpahan proses penyidikan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan dengan membuat Berita Acara Penyerahan sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.

Berdasarkan ketentuan tersebut pada dasarnya polisi lalu lintas akan menyerahkan berkas pemeriksaan awal kepada penyidik reserse untuk ditindaklanjuti sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Penyidik reserse yang akan memproses lebih lanjut pelaku kejahatan lalu lintas.

Dengan demikian, selain melakukan penyelidikan dan penyidikan tindakan penal yang dapat dilakukan oleh Polisi Lalu lintas Polres Kota Padangsidimpuan adalah dengan melakukan upaya represif berupa⁷² Penerapan hukum pidana (*Criminal Law Application*), Pencegahan tanpa pidana (*Prevention Without Punishment*) dan Mempengaruhi pandangan masyarakat mengenai kejahatan dan pembedaan lewat media massa (*Influencing Views of Society On Crime and Punishment*)

⁷² Elizabeth Novita Putri Dewatayani Sarmento, A.A. Sagung Laksmi Dewi, Ni Made Puspasutari Ujjanti, " Pelaksanaan Penyidikan Tindak Pidana Kecelakaan Lalu Lintas Yang Menyebabkan Matinya Korban Di Wilayah Hukum Polresta Denpasar", *Jurnal Interpretasi Hukum*, Vol. 3, No. 1, edisi Maret 2022, hal. 130

b. Polisi Lalu Lintas Polres Kota Padangsidempuan menerapkan E-Tilang

Berdasarkan kebijakan Polri, maka Polres Kota Padangsidempuan melaksanakan E-Tilang. Sistem dan mekanisme pelaksanaan dari E-Tilang oleh Polres Kota Padangsidempuan dilakukan dengan cara memasukkan data pelanggar pada aplikasi E-Tilang pelanggar akan diberikan kode notifikasi pelanggar untuk pembayaran Tilang, kemudian pelanggar melakukan pembayaran Denda Tilang menggunakan Bank yang telah ditunjuk, akan diadakannya sidang tidak perlu dihadiri oleh pelanggar atau dapat diwakilkan petugas, putusan mengenai jumlah denda tilang oleh Pengadilan disampaikan pada hari yang sama dengan sidang oleh hakim tunggal, amar putusan dieksekusi oleh kejaksaan, penyampaian SMS Notifikasi kepada pelanggar lalu lintas berupa amar putusan serta sisa denda tilang yang dititipkan, pelanggar lalu lintas dapat mengambil sisa denda tilang melalui bank ataupun dapat ditransfer ke rekening.

Pelaksanaan tilang oleh anggota Polisi lalu lintas Polres Kota Padangsidempuan dengan menggunakan aplikasi E-Tilang memiliki kelebihan dimana sistem tilang ini lebih efektif karena informasi mengenai pelanggaran yang telah dilakukan oleh pelanggar yang disampaikan secara langsung melalui aplikasi E-Tilang. Karena aplikasi ini telah terstandarisasi sesuai dengan kebijakan dari instansi yang terlibat. Besaran denda tilang yang dibayarkan oleh pelanggar sudah terstandar dan tidak bisa diubah-ubah sesuai keinginan, dimana dengan keadaan ini dapat mengurangi terjadinya pungutan liar oleh pihak yang tidak bertanggung jawab⁷³

⁷³ Rakhmadani, S. "Analisis Penerapan E-Tilang Dalam Mewujudkan Good Governance Di Indonesia", *Jurnal Sosial, Ekonomi dan Humaniora*, Vol.7 No.3, 2017, hlm, 6638

3.3. Upaya Non Penal Polres Kota Padangsidempuan Dalam Penanganan Kejahatan Lalu Lintas

Penangan kejahatan lalu lintas yang terjadi di Kota Padangsidempuan tidak hanya dilakukan dengan represif melalui pendekatan pidana, tetapi juga melalui pendekatan preventif (pencegahan). Upaya pencegahan ini adalah bentuk dari upaya non penal dari Polres Kota Padangsidempuan dalam menangani perkara kejahatan lalu lintas yang terjadi.

Berdasarkan ketentuan Pasal 226 Undang-Undang Lalu Lintas dikatakan bahwa untuk mencegah Kecelakaan Lalu Lintas dilaksanakan melalui:

- a. partisipasi para pemangku kepentingan;
- b. pemberdayaan masyarakat;
- c. penegakan hukum; dan
- d. kemitraan global

Beberapa tindakan yang dilakukan oleh Polres Padangsidempuan dalam pencegahan kejahatan lalu lintas diantaranya:

- a. Melakukan Sosialisasi Bahaya Pelanggaran Lalu lintas

Polres Kota Padangsidempuan dalam mencegah masyarakat agar tidak melakukan kejahatan lalu lintas dengan melakukan sosialisasi bahaya-bahaya kecelakaan lalu lintas dan pentingnya kepatuhan terhadap rambu-rambu lalu lintas agar terhindar dari kecelakaan lalu lintas. Sosialisasi ini dilakukan kepada masyarakat, institusi pemerintah, sekolah, universitas dan komunitas-komunitas pemuda yang ada di daerah Kota Padangsidempuan.

- b. Satuan Lalu Lintas Polres Padangsidempuan menertibkan rambu-rambu lalu lintas di setiap persimpangan jalan raya di Kota Padangsidempuan

Penertiban rambu-rambu lalu lintas yang ada di jalan raya Kota Padangsidempuan saat ini kondisinya sudah banyak yang tidak baik, karena mengalami kerusakan. Oleh karena itu, Satlantas Polres Padangsidempuan bekerjasama dengan Dinas Perhubungan Kota Padangsidempuan melakukan operasi penertiban dan perbaikan rambu-rambu lalu lintas yang ada di jalan-jalan di Kota Padangsidempuan. Hal ini telah rutin dilakukan dari tahun 2019 hingga saat ini. Banyak jalan-jalan yang sudah tidak memiliki rambu-rambu lalu lintas sehingga membahayakan para pengemudi kendaraan dan pengguna jalan raya.

Upaya ini adalah bentuk kepedulian dan tanggungjawab Polres Kota Padangsidempuan dan Dinas Perhubungan Kota Padangsidempuan untuk mengurangi dan mencegah terjadinya kecelakaan. Selain itu, Satlantas Polres Padangsidempuan juga melakukan sosialisasi kepada masyarakat sekitar untuk ikut menjaga dan merawat rambu-rambu lalu lintas agar terpelihara dengan baik. Kondisi selama ini, banyak rambu-rambu lalu lintas yang dirusak oleh orang-orang yang tidak bertanggungjawab.

- c. Satlantas Polres Kota Padangsidempuan rutin melakukan operasi atau razia lalu lintas

Pencegahan agar tidak terjadi pelanggaran dan kejahatan lalu lintas di daerah Kota Padangsidempuan adalah dengan melakukan gelar operasi atau razia rutin oleh Satlantas Polres Padangsidempuan. Operasi lalu lintas ini dilakukan setiap pagi dan sore hari dan biasanya dilaksanakan 3 kali dalam seminggu. Operasi lalu lintas ini tidak hanya dilakukan di jalan raya yang ada di wilayah perkotaan, tetapi juga di jalan lingkar luar/by pass Kota Padangsidempuan. Operasi rutin ini bertujuan agar masyarakat dan pengguna jalan raya serta pengemudi taat dalam berlalu lintas

- d. Satlantas Polres Kota Padangsidempuan melakukan kordinasi dengan Dinas Perhubungan Kota Padangsidempuan

Penguatan kelembagaan antara Polres Kota Padangsidempuan dengan Dinas Perhubungan Kota Padangsidempuan dilakukan dalam hal kebijakan rekayasa lalu lintas dan penertiban rambu-rambu lalu lintas. Hal ini dilakukan agar antara Polres Kota Padangsidempuan dengan Pemerintah Kota Padangsidempuan dapat bersinergi menciptakan situasi lalu lintas yang tertib dan aman di wilayah Kota Padangsidempuan.

Upaya penal dan non penal yang dilakukan oleh Polres Kota Padangsidempuan adalah wujud nyata dalam upaya penegakan hukum terhadap para pelaku kejahatan lalu lintas. Efektifitas kebijakan dari Polres Kota Padangsidempuan tersebut tidak selalu berjalan dengan baik, tetapi juga memiliki kelemahan-kelemahan. Kelemahan-kelemahan dari pelaksanaan kebijakan penal dan non penal tersebut dipengaruhi dari :

- a) Aparatur Polisi Lalu Lintas

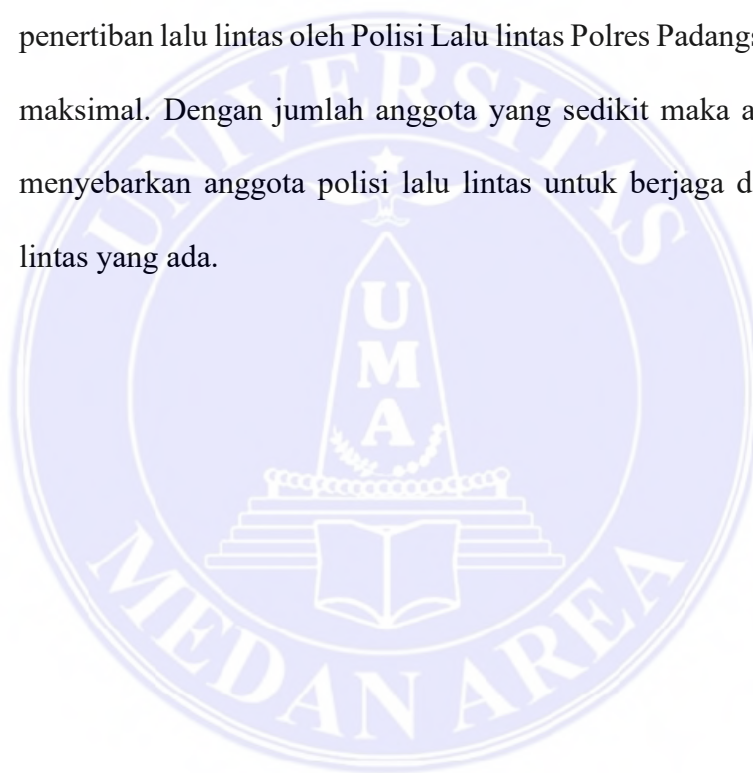
Adanya ditemukan dilapangan beberapa anggota Polisi Lalu lintas yang berbuat curang dengan melakukan tilang menjadikan stigma/anggapan masyarakat terhadap kinerja polisi lalu lintas Polres Kota Padangsidempuan menjadi buruk. Selain itu, ditemukan juga beberapa anggota Polisi Lalu lintas yang tidak melaksanakan tugas dengan baik dilapangan seperti tidak berjaga di pos-pos penjagaan lalu lintas dijam kerja menambah ketidakpercayaan masyarakat terhadap kinerja polisi lalu lintas Polres Padangsidempuan.

- b) Minimnya biaya operasional

Banyaknya kasus kecelakaan, dan pelanggaran lalu lintas yang diselesaikan secara lambat dikarenakan biaya operasional penanganan kasus tersebut kecil. Selain itu, terhentinya operasi rutin lalu lintas dari Polisi Lalu lintas Polres Kota Padangsidimpuan karena biaya operasional tidak mencukupi untuk dilaksanakan setiap saat.

c) Luasnya wilayah Kota Padangsidimpuan

Wilayah Kota Padangsidimpuan yang luas menjadikan penjagaan dan penertiban lalu lintas oleh Polisi Lalu lintas Polres Padangsidimpuan tidak maksimal. Dengan jumlah anggota yang sedikit maka akan sulit untuk menyebarkan anggota polisi lalu lintas untuk berjaga disetiap pos lalu lintas yang ada.



BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1. Kesimpulan

Adapun yang menjadi kesimpulan dalam penelitian ini adalah:

1. Kecelakaan lalu lintas dipengaruhi 4 faktor utama. 4 (empat) faktor utama tersebut yang menyebabkan terjadinya kecelakaan yakni faktor manusia, faktor kendaraan, faktor jalan dan faktor lingkungan
2. Upaya penal penanganan tindak pidana pelanggaran lalu lintas yang menyebabkan kematian dan luka-luka di Kota Padangsidimpuan dengan melakukan penyelidikan dan penyidikan kejahatan lalu lintas. Sedangkan upaya non penal yang dilakukan oleh Polres Padangsidimpuan yakni dengan upaya preventif berupa Melakukan Sosialisasi Bahaya Pelanggaran Lalu lintas, menertibkan rambu-rambu, melakukan operasi atau razia lalu lintas dan melakukan kordinasi dengan Dinas Perhubungan Kota Padangsidimpuan untuk ketertiban rambu-rambu lalu lintas.
3. Penerapan restorative justice terhadap kecelakaan lalu lintas di wilayah hukum Polres Padangsidimpuan telah dilakukan oleh Polres Padangsidimpuan terhadap laporan Polisi Nomor: LP/A/8/V/2024/SPKT SATLANTAS/POLRES P.SIDIMPUAN/POLDA SUMUT Tanggal 2 mei 2024 sesuai dengan ketentuan Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

5.2.Saran

Beberapa saran terhadap hasil penelitian yakni:

1. Disarankan kepada Satlantas Polres Padangsidempuan untuk melakukan Operasi Rutin Lalu Lintas untuk mengurangi dan mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas di wilayah hukum Polres Padangsidempuan
2. Disarankan kepada Lembaga Kepolisian untuk membuat SK Penyidik sebagai mediator dalam penanganan kasus melalui *restorative justice* terhadap perkara-perkara kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Kota Padangsidempuan
3. Disarankan kepada Masyarakat Kota Padangsidempuan untuk mematuhi rambu-rambu lalu lintas untuk menghindari dan mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas di wilayah Kota Padangsidempuan

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Achmad Ali, *Menguak Teori Hukum (Legal Theory) dan Teori Peradilan (Judicialprudence) Termasuk Interpretasi Undang-Undang (Legisprudence)*, Kencana, Jakarta, 2009
- Andi Hamzah, *Sistem Pidana dan Pemidanaan Indonesia, dari Retribusi ke Reformasi*, Jakarta: Pradnya Paramita, 1986.
- Ari Wibowo, *Mewujudkan Keadilan Melalui Penerapan Hukum Progresif, dalam Mahrus Ali (Editor), Membumikan Hukum Progresif*, Yogyakarta, Aswaja Pressindo, Yogyakarta, 2013
- Ahmad Rifai, *Penemuan Hukum Oleh Hakim Dalam Perspektif Hukum Progresif*, Jakarta, Sinar Grafika. 2010
- Bambang Poernomo, *Asas-Asas Hukum Pidana Indonesia*, Jakarta: Ghlmia Indonesia, 1986
- Barda Nawawi Arief, *Bunga Rampai Kebijakan Hukum Pidana*, Jakarta: Kencana, 2008.
- Baharuddin, dkk, *Peta dan Profil Pendidikan Kota Padangsidimpuan*, Padangsidimpuan: Dinas Pendidikan daerah Kota Padangsidimpuan. 2006
- Badan Pusat Statistik Kota Padangsidimpuan, *Kota Padangsidimpuan Dalam Angka 2023*, Padangsidimpuan, BPS Kota Padangsidimpuan, 2023.
- Carrrie Menkel-Moeadow, *Restorative Justice: What Is It and Does It Work*, Georgetown University Law Center, Washington, DC, 2007.
- H. Salim HS, dan Erlies Setptiana Nurbani, *Penerapan teori hukum pada penelitian disertasi dan tesis (Buku Kedua)*, Jakarta, PT.RajaGrafindo Persada, 2014
- Johny Ibrahim, *Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif*, (Surabaya: Bayumedia, 2008.
- Lawrence M Friedman, *The Legal System A Social Science Perspektive*, New York: Russell Sage Foundation, 1975
- Munir Fuady, *Teori-Teori Besar (Grand Theory) Dalam Hukum*, Jakarta: Prenada Media Group, 2014
- Muslan Abdurrahman, *Sosiologi dan Metode Penelitian Hukum*, Malang: UMM Press, 2009

- Muladi dan Barda Nawawi Arief, *teori-Teori Dan Kebijakan Pidana*, Bandung, Alumni, 1984
- Ninie Suparni, *Eksistensi Pidana Denda Dalam Sistem Pidana Dan Pemidanaan*, Jakarta: Sinar Grafika, 1996
- Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Jakarta: Kencana, 2006
- P.A.F.Lamintang, *Dasar-Dasar Hukum Pidana Indonesia*, Bandung: Citra Aditya Bakti, 1997
- Roelan Saleh, *Stelsel Pidana Indonesia*, Jakarta: Bina Akasara, 1987
- Satjipto Rahardjo, *Hukum Progresif : Sebuah Sintesa Hukum Indonesia*, Yogyakarta, Genta Publishing, 2009
- Sadjijono, *Hukum Antara Sollen Dan Sein (Dalam Perspektif Praktek Hukum Di Indonesia)*, Yogyakarta: LaksBang Pressindo, 2017
- Soerjono Soekanto, *Suatu Tinjauan Sosiologi Hukum Terhadap Masalah – Masalah Sosial*, Bandung : Citra Aditya Bakti, 1989
- Sudikno Mertokusumo, *Mengenal Hukum Suatu Pengantar*, Yogyakarta: Liberty, 1999
- Sudarto, *Kapita Selekta Hukum Pidana* Bandung: Alumni, 1986
- SF Marbun, *Peradilan Administrasi Dan Upaya Administratif Di Indonesia* Yogyakarta: UII Press, 2003
- Srimin Pinem, *Hukum Pidana Khusus dan Perkembangannya*, Probolinggo, Eureka Media Aksara, 2024
- Teguh Prasyo, *Filsafat, Teori, dan Ilmu Hukum*, PT. RajaGrafindo Persada, Jakarta, Depok, 2013

Jurnal

- Adelia Fatin Faadihilah, Ari Wibowo, “Penegakan Hukum Tindak Pidana Pelanggaran Lalu Lintas Melalui Tilang Elektronik di Wilayah Kota Madiun”, Prosiding Seminar Hukum Aktual: Problematika Kemudahan Proyek Strategi Nasional: Konflik Norma dan Tantangan Kesejahteraan
- Andi Hakim Lubis, Serimin Pinem, Rizkan Zulyadi, Fahrizal S.Siagian, Muazul, “The Role of The Code of Conduct And Code of Conduct of Judges In Maintaining The Honor and Dignity of Judges”, *Journal Law and Justice Vol. 9, No. 1, 2024*
- Efendil, Yulia, Hamdani, “Tindakan Kepolisian Dalam Menerapkan Restorative Justice Terhadap Pelaku Pelanggaran Lalu Lintas Yang Menyebabkan

- Kecelakaan Lalu Lintas (Studi Penelitian Di Polres Lhokseumawe”, *Jurnal Suloh : Jurnal Fakultas Hukum Universitas Malikussaleh*, Vol. 10, No. 2, November 2022
- Elsa Priskila Singal, dkk, “Primum Remedium Dalam Hukum Pidana Sebagai Penanggulangan Kejahatan Keraf Putih (Money Laundering)”, *Jurnal Lex Crimen Vol. X, No. 6, Edisi Mei 2021*
- Eko Syahputra, “*Restorative Justice Dalam Sistem Peradilan Pidana Di Masa Yang Akan Datang*,” *Lex Lata* 3, No. 2, 2021
- Eko Syaputra, “Penerapan Konsep Restorative Justice Dalam Sistem Peradilan Pidana di Masa yang Akan Datang”. *Jurnal Ilmiah Ilmu Hukum*, Vol 12, No.3, 2021
- Eko Mauluana Syaputra, Tayong Siti Nurbaeti, “ Implementasi Keselamatan Berkendara Pada Anak (*Safety Riding For Kids*) Terhadap Pengetahuan Keselamatan Berlalu Lintas Pada Siswa TK di Kabupaten Indramayu”, *Jurnal Kesehatan Masyarakat*, Vol. 4, No. 2, Agustus, 2019
- Elizabeth Novita Putri Dewatayani Sarmento, A.A. Sagung Laksmi Dewi, Ni Made Puspasutari Ujianti, “ Pelaksanaan Penyidikan Tindak Pidana Kecelakaan Lalu Lintas Yang Menyebabkan Matinya Korban Di Wilayah Hukum Polresta Denpasar”, *Jurnal Interpretasi Hukum*, Vol. 3, No. 1, edisi Maret 2022
- Fandika Wahyu Ramadhani, Suyatna, “Penerapan *Restorative Justice* dalam Kecelakaan Lalu Lintas Berdasarkan Peraturan Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 2021 tentang Penanganan Tindak Pidana Berdasarkan Keadilan Restoratif”, *Indonesian Journal of Law and Justice Volume: 1, Nomor 4, 2024*
- Gledis Yassin, Dian Ekawaty Ismail, Lusiana Margareth Tijow, “Penegakan Hukum Kecelakaan Lalu Lintas Akibat Jalan Rusak”, *Gorontalo Law Review*, Vol.3, No.1, Oktober 2020
- KuatPuji Prayitno, “Restorative Justice Untuk Peradilan Di Indonesia (Perspektif Yuridis Filosofis Dalam Penegakan Hukum In Concreto)”, *Jurnal Dinamika Hukum*, Vol 12, No. 3, 2023
- Lendrie Adi P. Rembet,” Efektivitas Penegakan Hukum Pidana Dalam Penanganan Pelanggaran Lalu Lintas”, *Jurnal Riset Rumpun Ilmu Sosial, Politik dan Humaniora (JURRISH)* Vol.2, No.2, Juli 2023
- Mardona Siregar, “Teori Hukum Progresif dalam Konsep Negara Hukum Indonesia”, *Jurnal Muhammadiyah Law Review*, Vol. 8 No. 2 (2024)
- Muhammad Yusrizal Adi Syaputra, ‘Kajian Yuridis Terhadap Penegasan Hiearaki Peraturan Perundang-Undangan Di Indonesia Dalam Perspektif Stufen Theorie’, *Jurnal Mercatoria*, Vol. 9, No. 2, 2017.

Noni Paisah, “Analisis Kecelakaan Lalu Lintas(Studikasusjalanumum Sisingamangaraja Kota Padangsidempuan)”, *Jurnal LPPM UGN Vol. 11 No. 4 Juni 2021*

Prayitno, Kuat Puji,”Restorative Justice Untuk Peradilan Di Indonesia (Perspektif Yuridis Filosofis Dalam Penegakan Hukum In Concreto)”, *Jurnal Dinamika Hukum Vol. 12 No. 3 September 2012*

Raja Fauzi Siregar, Noni Paisah, Afniria Pakpahan,” Analisis Kecelakaan Lalu Lintas (*black site*) Pada Ruas Jalan H.T. Rizal Nurdin Kota Padangsidempuan”, *jurnal Statika Vol.5 No.1, April 2022*

Rakhmadani, S. “Analisis Penerapan E-Tilang Dalam Mewujudkan Good Governance Di Indonesia”, *Jurnal Sosial, Ekonomi dan Humaniora,. Vol.7 No.3, 2017*

Suyatno, “Kelemahan Teori Sistem Hukum Menurut Lawrence M.Friedman Dalam Hukum Indonesia”, *Jurnal Ius Facti, Vol.2, No.1, Juni 2021*

Yoga Nugroho, dan Pujiyono, “Penegakan Hukum Pelanggaran Lalu Lintas oleh Anak: Analisis Kepastian dan Penghambat”, *Jurnal Pembangunan Hukum Indonesia, Vol. 4, No. 1, 2022*

Peraturan perundang-undangan

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ)

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

Peraturan Pemerintah Nomor 60 Tahun 2016 tentang Sistem Registrasi Kendaraan Bermotor

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 12 Tahun 2012 tentang Keselamatan dan Keamanan Berkendara Sepeda Motor

Internet

Badan Pusat Statistik Kota Padangsidempuan, *Kota Padangsidempuan Dalam Angka*, diakses dari aplikasi ALLSTATS BPS, pada tanggal 09 November 2023, pukul 19.00 WIB, di Kota Padangsidempuan

<https://www.dephub.go.id/post/read/%E2%80%8Btekan-angka-kecelakaan-lalu-lintas,-kemenhub-ajak-masyarakat-beralih-ke-transportasi-umum-dan-utamakan-keselamatan-berkendara>

https://pusiknas.polri.go.id/detail_artikel/ribuan_orang_meregang_nyawa_di_jalan_raya_pada_oktober_2023

<https://pionernews.com/2022/12/berita/sepanjang-2022-angka-kecelakaan-lalu-lintas-di-padangsidimpuan-menurun/>

<https://www.hukumonline.com/berita/a/mengenal-restorative-justice-lt62b063989c193/>

[https://indonesia.go.id/kategori/editorial/7879/angka-kematian-kecelakaan-transportasi-turun-sepanjang-2023?lang=1,](https://indonesia.go.id/kategori/editorial/7879/angka-kematian-kecelakaan-transportasi-turun-sepanjang-2023?lang=1)

<https://transportasijupri.wordpress.com/2011/03/01/karakteristik-arus-lalu-lintas-traffic-flow-characteristic/>

<https://muhajirhusnul.weebly.com/sejarah.html>

