

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Daerah Khusus Ibukota (DKI) Jakarta adalah ibukota negara dan sekaligus kota terbesar di Indonesia. Sebagai pusat bisnis, politik, dan kebudayaan. Jakarta menjadi kota dengan tingkat pertumbuhan ekonomi yang cukup pesat. Di Jakarta tersedia jaringan jalan raya dan jalan tol yang melayani seluruh kota, namun angka perbandingan perkembangan jumlah kendaraan dengan jumlah jalan sangatlah timpang yaitu 5% (lima persen) sampai dengan 10% (sepuluh persen) dengan 4% (empat persen) sampai dengan 5% (lima persen). Menurut data dari Dinas Perhubungan DKI Jakarta, tercatat 46 (empat puluh enam) kawasan dengan 100 (seratus) titik simpang rawan macet di Jakarta.¹ Definisi rawan macet adalah arus tidak stabil, kecepatan rendah serta antrean panjang. Selain oleh warga Jakarta, kemacetan juga diperparah oleh para pelaju dari kota-kota di sekitar Jakarta seperti Depok, Bekasi, Tangerang, dan Bogor yang bekerja dan beraktifitas lainnya di Jakarta. Di dalam kota Jakarta sendiri, kemacetan dapat dilihat di Jalan Sudirman, Jalan Thamrin, Jalan Rasuna Said, Jalan Satrio, dan Jalan Gatot Subroto. Kemacetan sering terjadi pada pagi dan sore hari, yakni di saat jam pergi dan pulang kerja. Kemacetan Kota Jakarta saat ini telah menjadi keluhan bagi hampir seluruh penduduknya. Bagaimana tidak, hal ini

¹ Muhamad Irwan Ariefyanto, *Manisnya Jakarta Macetnya Jakarta*, Diakses dari <https://republika.co.id/berita/rol-to-campus/unj/12/12/06/melhth-manisnya-Jakarta-macetnya-Jakarta> Pada 9 September 2017.

disebabkan oleh jumlah pertumbuhan kendaraan tidak sesuai dengan jumlah pertumbuhan ruas jalan di Kota Jakarta.

Pada tahun 2004 (dua ribu empat) sebagai upaya untuk mengatasi masalah kemacetan tersebut, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta menerapkan kebijakan transportasi umum masal cepat berbasis jalan dengan menggunakan jalur khusus yaitu *Bus Rapid Transit* (BRT) yang lebih dikenal dengan istilah jalur busway. *TransJakarta* yang merupakan armada *Bus Rapid Transit* (BRT) dirancang sebagai moda transportasi massal pendukung aktifitas ibukota yang sangat padat didesain senyaman mungkin dalam upaya menanggulangi kemacetan di Jakarta dengan mengalihkan kebiasaan masyarakat Jakarta dan sekitarnya yang menggunakan kendaraan pribadi baik berupa sepeda motor ataupun mobil untuk beralih menggunakan *TransJakarta*. Dioperasikannya *TransJakarta* yang ekonomis dan nyaman memberikan angin segar bagi masyarakat yang tentunya sudah menunggu keberadaannya demi menunjang kebutuhan transportasi masal yang bisa membantu mobilitas masyarakat agar lebih efektif karena lebih cepat dan ekonomis. Namun, terdapat kelebihan dan kekurangan dengan keberadaan Jalur Busway yang terpisah secara khusus dari jalan umum bagi kendaraan lainnya, dimana salah satu kekurangannya adalah menyempitnya badan jalan yang mengakibatkan berkurangnya kapasitas jalan atau kemampuan daya tampung jalan dalam mengakomodasi kendaraan. Ditambah dengan perubahan kebiasaan masyarakat yang beralih dari kendaraan pribadi ke transportasi umum (*TransJakarta*) yang tidak signifikan sehingga belum

mampu mengurangi jumlah kendaraan di jalanan Jakarta dan mengurangi kemacetan parah di beberapa titik yang menjadi permasalahan baru dimana banyak para pengguna kendaraan bermotor baik roda 2 (dua) maupun roda 4 (empat) atau lebih berusaha masuk menerobos rambu larangan dan menggunakan jalur busway. Hal tersebut menimbulkan sebuah permasalahan baru. Selain meningkatnya jumlah kecelakaan yang terjadi di jalur busway, hal tersebut juga menghambat kelancaran *TransJakarta* dalam beroperasi.

Agar pelaksanaan pengoperasian jalur *TransJakarta* (busway) menjadi lancar dan efektif, pada tahun 2007 (dua ribu tujuh) Pemerintah Provinsi DKI Jakarta mempertegas aturan mengenai larangan bagi pengguna kendaraan bermotor baik roda dua atau lebih untuk memasuki dan menggunakan jalur busway disertai sanksi pidananya dalam Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta No. 8 Tahun 2007 Tentang Ketertiban Umum sebagai berikut : ²

Pasal 61, Ayat (3)

‘Setiap orang atau badan yang melanggar ketentuan Pasal 2 ayat (7), Pasal 3 huruf g, huruf h, huruf j, Pasal 5 huruf b, huruf c, Pasal 6, Pasal 12 huruf b, huruf d, huruf g, Pasal 19 huruf a. Pasal 20, Pasal 22 huruf b, huruf f, Pasal 23 ayat (1), Pasal 24 ayat (1), Pasal 36 ayat (3), Pasal 37 ayat (1), ayat (2) dan Pasal 43 dikenakan ancaman pidana kurungan paling singkat 30 (tiga puluh) hari dan paling lama 180 (Seratus delapan puluh) hari atau denda paling sedikit Rp. 5.000.000,- (Lima Juta Rupiah) dan paling banyak Rp. 50.000.000,- (Lima Puluh Juta Rupiah).’

Juncto

Pasal 2, Ayat (7)

‘Kendaraan bermotor roda dua atau lebih dilarang memasuki jalur busway.’

² Perda DKI Jakarta No. 8 Tahun 2007 Tentang Ketertiban Umum. Pasal 2 Ayat (7) dan Pasal 2, Ayat (3).

Sanksi pidana denda yang diatur berdasarkan Perda tersebut pelanggar jalur busway dikenakan denda minimalnya Rp. 5000.000 (lima juta rupiah) dan maksimalnya Rp. 50.000.000 (lima puluh juta rupiah). Jumlah tersebut dirasa kurang tepat dan tidak masuk akal mengingat kemampuan masyarakat untuk memenuhi kebutuhan sehari-harinya saja sudah mengalami banyak kesulitan dan bahkan sangat kekurangan. Bagaimana mungkin harus membayar denda sebesar minimalnya Rp. 5000.000 (lima juta rupiah).

Pada tahun 2009 (dua ribu sembilan) Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menggantikan Undang-undang No. 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Undang-undang tersebut diperbaharui dengan aturan yang lebih baru dan kompleks. Namun untuk aturan mengenai pidana denda terhadap pelanggaran rambu-rambu, petunjuk dan marka jalan yang sebelumnya diatur jumlah denda maksimalnya sebesar Rp. 1000.000 (satu juta rupiah). Sedangkan dalam Undang-undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ini, aturan pidana denda maksimalnya diturunkan menjadi Rp. 500.000 (lima ratus ribu rupiah), Sebagaimana diatur dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan berikut :³

Pasal 287, Ayat (1)

‘Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang melanggar aturan perintah atau larangan yang dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf a atau Marka Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat

³ Pasal 287 Ayat (1) Jo Pasal 106 Ayat (4) Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angutan Jalan

(4) huruf b dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).’

Juncto

Pasal 106, Ayat (4)

‘Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mematuhi ketentuan: a. rambu perintah atau rambu larangan; b. Marka Jalan; c. Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas; d. gerakan Lalu Lintas; e. berhenti dan Parkir;’

Setelah Undang-undang tersebut sah dan diterbitkan untuk kemudian diberlakukan, aturan mengenai pidana denda bagi pelanggaran jalur busway diperbaharui dengan mengacu pada Undang-undang tersebut. Dengan denda yang lebih kecil artinya pidana denda tersebut menjadi lebih rasional untuk diterapkan. Sehingga dalam upaya mengurangi dan mencegah terjadinya pelanggaran tersebut dalam upaya sterilisasi jalur busway, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta bekerja sama dengan instansi Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta dan Kepolisian Daerah Metro Jaya pada tahun 2013 (dua ribu tiga belas) membuat kebijakan untuk menerapkan sanksi pidana denda maksimal bagi setiap pelanggar jalur busway, yakni dengan menerapkan denda sebesar Rp. 500.000 (lima ratus ribu rupiah) sebagaimana diatur dalam Pasal 287 Ayat (1) Juncto Pasal 106 Ayat (4) Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.⁴

⁴ Pasal 287 Ayat (1) Jo Pasal 106 Ayat (4) Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Selain membuat aturan dan regulasi yang akan jadi pedoman dalam penegakan hukumnya, pemerintah juga wajib menyiapkan sarana dan prasarana yang lengkap dan memadai dalam upaya peningkatan pengelolaan *TransJakarta*, agar lebih mudah di akses, lebih aman bagi pengguna jalan lain, lebih khusus penggunaannya agar tidak mudah dimasuki pengguna jalan lain, dan lebih luas jangkauan atau jaringan transportasinya. Karena dalam upaya eksistensi *TransJakarta* tentunya harus dibarengi dengan fasilitas jalur khusus *TransJakarta* (jalur busway) yang terpisah secara khusus dari jalan umum yang dipisahkan dengan separator khusus, rambu peringatan dan larangan yang jelas agar pengoperasian *TransJakarta* menjadi optimal dan lancar sehingga tujuan mengurai kemacetan dan mengalihkan kebiasaan masyarakat untuk berpindah menggunakan alat transportasi tersebut dapat berjalan sesuai dengan harapan.

Pada tahun 2014 (dua ribu empat belas) Pemerintah Provinsi DKI Jakarta berusaha mewujudkan harapan itu dengan menguatkan aturan dan regulasi yang lebih jelas agar upaya penegakan hukum dalam pengelolaan *TransJakarta* menjadi lebih jelas. Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta Nomor 10 Tahun 2014 Tentang Pengelolaan Sistem *Bus Rapid Transit* yang mengatur bahwa jalur *TransJakarta* (jalur busway) harus terpisah dari jalan umum dan tidak dapat digunakan selain oleh *TransJakarta* adalah sebagai berikut :⁵

⁵ Ketentuan Umum Perda Provinsi DKI Jakarta Nomor 10 Tahun 2014 Tentang Pengelolaan Sistem *Bus Rapid Transit*.

Pasal 1, poin 9

“Sistem *Bus Rapid Transit* yang selanjutnya disebut Sistem BRT adalah jaringan angkutan umum massal cepat berbasis jalan dengan menggunakan Bus pada Jalur Khusus”

Pasal 1, poin 12

“Jalur Khusus adalah bagian dari lajur umum yang diperuntukan sebagai Jalur Khusus untuk Sistem BRT yang terpisah dari kendaraan lainnya yang ditandai dengan Separator Jalur Khusus atau marka lain sebagaimana dimungkinkan.”

Pada pelaksanaannya, sebagai salah satu bentuk pelayanan kepada masyarakat, maka keberhasilan program *Bus Rapid Transit* (BRT) ini tidak hanya diserahkan sepenuhnya kepada Pemerintah Provinsi DKI Jakarta saja, namun juga harus berisnergi dengan pihak Kepolisian Negara Republik Indonesia dan Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta sebagai salah satu fungsi pemerintahan negara di bidang pelayanan kepada masyarakat khususnya dalam bidang lalu lintas. Dengan regulasi yang jelas dan sarana yang lengkap serta memadai seharusnya dapat dijadikan indikator program *Bus Rapid Transit* (BRT) ini menjadi lebih baik dari sebelumnya.

Namun, data kecelakaan bus *TransJakarta* yang dikeluarkan Ditlantas Polda Metro Jaya menunjukkan angka kecelakaan bus *TransJakarta* pada 2015 (dua ribu lima belas) meningkat sebanyak 50% (lima puluh persen) dari 48 (empat puluh delapan) kecelakaan menjadi 72 (lima puluh enam) kecelakaan pada tahun 2016 (dua ribu enam belas). Koridor III (tiga) Kalideres-Harmoni yang termasuk ke dalam wilayah yurisdiksi Polres Metro Jakarta Barat

tercatat sebagai koridor dengan jumlah kecelakaan paling banyak.⁶ Dengan jumlah angka kecelakaan yang terus meningkat dan semakin banyak yang diakibatkan oleh pelanggaran Jalur Busway seharusnya bisa menumbuhkan kesadaran masyarakat. Berbagai upaya yang dilakukan oleh Pemprov DKI Jakarta dalam menumbuhkan kesadaran masyarakat akan pentingnya ketertiban umum, khususnya ketertiban berlalu lintas di jalan raya.

Dalam hal ini, Kepolisian Lalu Lintas memiliki kewenangan untuk melakukan pembinaan lalu lintas antara lain dalam bentuk identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi, penegakan hukum, operasional manajemen rekayasa lalu lintas, serta pendidikan lalu lintas. Hal tersebut diatur dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai berikut :⁷

Pasal 5, Ayat (3) poin e
'Urusan pemerintahan di bidang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, Penegakan Hukum Operasional Manajemen Rekayasa Lalu Lintas, serta pendidikan berlalu lintas, oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia'

Sejak 2013 (dua ribu tiga belas) kepolisian yang menjadi garda terdepan dalam upaya penindakan terhadap pelanggaran lalu lintas dengan menerapkan denda maksimal bagi pelanggaran jalur busway. Namun, berdasarkan data yang penulis kutip dari laporan data penindakan khususnya terhadap pelanggaran jalur busway yang dihimpun dan dicatat oleh Ditlantas Polda Metro Jaya, sejumlah pelanggaran dan kecelakaan di jalur busway

⁶ AKBP Budiyanto Kasubdit Gakkum Polda Metro Jaya, *Kecelakaan TransJakarta Alami Peningkatan*, Diakses dari : <https://wartakota.tribunnews.com/2018/10/14/kecelakaan-TransJakarta-alami-peningkatan> , diakses Pada 9 September 2017.

⁷ *Ibid*, At. Pasal 5 Ayat (3) Poin e.

masih saja terjadi dan bahkan terus meningkat setelah diberlakukan denda maksimal. Koridor III (tiga) Harmoni-Kalideres dan Koridor IX (sembilan) Pinang Ranti-Pluit yang termasuk wilayah hukum Polres Metro Jakarta Barat menjadi koridor dengan jumlah terbanyak terjadinya pelanggaran. Tercatat telah terjadi pelanggaran sebanyak 1.600 (seribu enam ratus) kasus pada tahun 2018 (dua ribu delapan belas) dan meningkat sebanyak 40% (empat puluh persen) pada tahun 2019 (dua ribu sembilan belas) menjadi 2.240 (dua ribu dua ratus empat puluh) kasus sepanjang Jalur Busway Koridor III (tiga) dan IX (sembilan) yang termasuk wilayah hukum Polres Metro Jakarta Barat.⁸

Bersamaan dengan gencarnya Satlantas Polres Metro Jakarta Barat menerapkan sanksi pidana denda maksimal, pada tahun 2016 diterbitkan pula Peraturan Mahkamah Agung No. 12 Tahun 2016 Tentang Tata Cara Penyelesaian Perkara Lalu Lintas yang kemudian melahirkan regulasi dan mekanisme baru dalam upaya penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas (tilang) yaitu dengan menggunakan sistem Tilang Elektronik (*e-tilang*). Berdasarkan mekanisme *e-tilang* (tilang elektronik) pelanggar harus membayar denda maksimal sebesar Rp. 500.000 (lima ratus ribu rupiah). Sebagaimana penulis telusuri yaitu dengan membaca beberapa berita media online, melakukan observasi melalui wawancara secara langsung kepada para pihak Satuan Lalu Lintas Polres Metro Jakarta Barat dan juga dengan mengkaji data laporan tahunan penindakan terhadap pelanggaran lalu lintas

⁸ Data Laporan Tahunan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas Berdasarkan Jenis Pelanggaran Ditlantas Polda Metro Jaya

berdasarkan jenis pelanggarannya (khususnya pelanggaran jalur busway), serta dengan mengkaji dan menganalisis laporan denda tilang yang diterbitkan oleh Kejaksaan Negeri Jakarta Barat, ternyata kebijakan penerapan sanksi pidana denda maksimal bagi pelanggar Jalur Busway yang dimulai sejak Oktober tahun 2016 (dua ribu enam belas) masih belum bisa secara efektif mengurangi jumlah pelanggaran di Jalur Busway.

Hal tersebut menimbulkan suatu pertanyaan dengan dilaksanakannya penerapan sanksi pidana denda maksimal terhadap pelanggaran jalur busway seharusnya dapat mengurangi jumlah kecelakaan dan pelanggaran lalu lintas di jalur busway. Namun jumlah pelanggaran jalur busway di wilayah hukum Polres Metro Jakarta Barat sangat tinggi bahkan setelah diberlakukan denda maksimal yang ditujukan sebagai upaya dalam memberikan efek jera dan menakut-nakuti masyarakat yang menjadi pelanggar. Bagaimana proses penerapan sanksi pidana denda maksimal bagi pelanggar jalur busway di Wilayah Hukum Polres Metro Jakarta Barat. Berdasarkan latar belakang tersebut, penulis merasa tertarik untuk mengkaji lebih dalam dan mengadakan penelitian dengan judul **‘Penerapan Sanksi Pidana Denda Maksimal dalam Pasal 287 Ayat (1) Jo Pasal 106 Ayat (4) Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Bagi Pengguna Kendaraan Bermotor yang Memasuki Jalur Busway di Wilayah Hukum Polres Metro Jakarta Barat’**.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian permasalahan tersebut diatas, penulis ingin merumuskan beberapa identifikasi permasalahan yang ingin dikaji dalam penelitian ini yaitu sebagai berikut :

1. Bagaimana penerapan sanksi pidana denda maksimal dalam pasal 287 ayat (1) jo pasal 106 ayat (4) Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bagi pengguna kendaraan bermotor yang memasuki jalur busway di Wilayah Hukum Polres Metro Jakarta Barat ?
2. Apa yang menjadi kendala dalam penerapan sanksi pidana denda maksimal dalam pasal 287 ayat (1) jo pasal 106 ayat (4) Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bagi pengguna kendaraan bermotor yang memasuki jalur busway di Wilayah Hukum Polres Metro Jakarta Barat ?
3. Upaya apa yang dilakukan untuk mengatasi kendala dalam penerapan sanksi pidana denda maksimal dalam pasal 287 ayat (1) jo pasal 106 ayat (4) Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bagi pengguna kendaraan bermotor yang memasuki jalur busway di Wilayah Hukum Polres Metro Jakarta Barat ?

C. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian ini adalah berdasarkan uraian permasalahan tersebut diatas adalah sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui tentang penerapan sanksi pidana denda maksimal dalam pasal 287 ayat (1) Jo pasal 106 ayat (4) Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bagi pengguna kendaraan bermotor yang memasuki jalur busway di Wilayah Hukum Polres Metro Jakarta Barat.
2. Untuk mengetahui kendala dalam penerapan sanksi pidana denda maksimal dalam pasal 287 ayat (1) jo pasal 106 ayat (4) Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bagi pengguna kendaraan bermotor yang memasuki jalur busway di Wilayah Hukum Polres Metro Jakarta Barat.
3. Untuk mengetahui upaya yang dilakukan untuk mengatasi kendala dalam penerapan sanksi pidana denda maksimal dalam pasal 287 ayat (1) jo pasal 106 ayat (4) Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bagi pengguna kendaraan bermotor yang memasuki jalur busway di Wilayah Hukum Polres Metro Jakarta Barat.

D. Kegunaan Penelitian

1. Kegunaan Teoritis

- a. Diharapkan dapat menambah pengetahuan tentang pelanggaran lalu lintas khususnya tentang pelanggaran di Jalur Busway beserta aturan dan penindakannya.
- b. Diharapkan dapat bermanfaat bagi perkembangan ilmu pengetahuan dan dapat menjadi dasar bagi penelitian selanjutnya.
- c. Diharapkan dapat dijadikan bahan evaluasi dan pembelajaran ke depannya dalam upaya mengurangi jumlah kecelakaan dan pelanggaran lalu lintas khususnya yang terjadi di Jalur Busway dengan menumbuhkan kesadaran hukum dalam berlalu lintas.

2. Kegunaan Praktis

- a. Dapat dijadikan masukan bagi Ditlantas Polres Metro Jakarta Barat dalam upaya penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas khususnya di Jalur Busway.
- b. Sebagai bahan masukan bagi masyarakat umum untuk senantiasa taat pada peraturan perundang-undangan khususnya dibidang lalu lintas dan angkutan jalan sehingga tercipta tertib berlalu lintas, serta kepada aparat penegak hukum untuk konsisten dalam menegakkan aturan-aturan hukum dan dapat mengambil langkah-langkah dalam upaya menciptakan suasana tertib berlalu lintas.

E. Kerangka Pemikiran

Sanksi Pidana adalah suatu hukuman sebab akibat, perbuatan melawan hukum (tindak pidana) adalah sebabnya dan hukum (sanksi hukum/pidana) adalah akibatnya. Orang yang terkena akibat akan memperoleh sanksi baik masuk penjara ataupun terkena hukuman lain dari pihak berwajib. Sanksi Pidana merupakan suatu jenis sanksi yang bersifat nestapa yang diancamkan atau dikenakan terhadap perbuatan atau pelaku perbuatan pidana atau tindak pidana yang dapat mengganggu atau membahayakan kepentingan hukum. Sanksi pidana pada dasarnya merupakan suatu penjamin untuk merehabilitasi perilaku dari pelaku kejahatan tersebut, namun tidak jarang bahwa sanksi pidana diciptakan sebagai suatu ancaman dari kebebasan manusia itu sendiri. Pidana adalah penderitaan atau nestapa yang sengaja dibebankan kepada orang yang melakukan perbuatan yang memenuhi unsur syarat-syarat tertentu⁹, sedangkan Roslan Saleh menegaskan bahwa pidana adalah reaksi atas delik, dan ini berwujud suatu nestapa yang dengan sengaja dilimpahkan Negara kepada pembuat delik.¹⁰

Muladi dan Bardan Nawawi, menyimpulkan definisi pidana menjadi 3 (tiga), yaitu : “Pidana itu pada hakikatnya merupakan suatu pengenaan penderitaan atau nestapa atau akibat-akibat lain yang tidak menyenangkan, kedua pidana itu diberikan dengan sengaja oleh orang atau badan yang mempunyai kekuasaan (oleh yang berwenang), dan pidana itu dikenakan

⁹ Tri Andrisman, *Asas-Asas dan Dasar Aturan Hukum Pidana Indonesia*, Bandar Lampung, Unila, 2009, hlm. 8.

¹⁰ Adami Chazawi, *Pelajaran Hukum Pidana I*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2011, hlm. 18.

kepada seseorang yang telah melakukan tindak pidana menurut Undang-undang”.¹¹

Sanksi pidana merupakan penjatuhan hukuman yang diberikan kepada seseorang yang dinyatakan bersalah dalam melakukan perbuatan pidana. Adapun jenis-jenis pidana ini diatur dalam Pasal 10 Kitab Undang-undang Hukum Pidana (KUHP) yang terdiri atas Pidana Pokok diantaranya adalah hukuman mati, hukuman penjara, hukuman kurungan, hukuman denda, hukuman tutupan dan Pidana Tambahan diantaranya adalah pencabutan beberapa hak-hak tertentu, perampasan barang-barang tertentu dan pengumuman keputusan hakim.¹²

Tujuan dari sanksi pidana menurut Van Bemmelen adalah untuk mempertahankan ketertiban masyarakat dan mempunyai tujuan kombinasi untuk menakut-nakuti, memperbaiki dan untuk membinasakan kejahatan tertentu.¹³ Tujuan pemidanaan adalah mencegah dilakukannya kejahatan pada masa yang akan datang, tujuan diadakannya pemidanaan diperlukan untuk mengetahui sifat dasar hukum dari pidana. Dalam konteks dikatakan Hugo De Groot “*malim pasisionis propter malum actionis*” yaitu penderitaan jahat menimpa dikarenakan oleh perbuatan jahat. Berdasarkan pendapat tersebut, tampak adanya pertentangan mengenai tujuan pemidanaan, yakni antara mereka yang berpandangan pidana sebagai sarana pembalasan atau teori *absolute* dan mereka yang menyatakan bahwa pidana mempunyai tujuan yang

¹¹ Muladi dan Barda Nawawi Arief, *Teori-teori dan Kebijakan Pidana*, Alumni, Bandung, 1984, hlm 35.

¹² Pasal 10 Kitab Undang-undang Hukum Pidana

¹³ J.M van Bemmelen, *Hukum Pidana 1 (Hukum Pidana Material Bagian Umum)*, Terjemahan Hasnan, Bina Cipta, Bandung 1987, hlm. 128.

positif atau teori tujuan, serta pandangan yang menggabungkan dua tujuan pemidanaan tersebut.

Teori tujuan sebagai *Theological Theory* dan teori gabungan sebagai pandangan integratif di dalam tujuan pemidanaan beranggapan bahwa pemidanaan mempunyai tujuan pliaral, di mana kedua teori tersebut menggabungkan pandangan *Utilitarians* dengan pandangan *Retributivist*. Pandangan *Utilitarians* yang menyatakan bahwa tujuan pemidanaan harus menimbulkan konsekuensi bermanfaat yang dapat dibuktikan dan pandangan *retributivist* yang menyatakan bahwa keadilan dapat dicapai apabila tujuan yang *Theological* tersebut dilakukan dengan menggunakan ukuran prinsip-prinsip keadilan.¹⁴

Menurut Satochid Kartanegara dan pendapat-pendapat para ahli hukum terkemuka dalam hukum pidana, mengemukakan teori pemidanaan atau penghukuman dalam hukum pidana dikenal ada tiga aliran yaitu *Absolute* atau *vergeldings theorieen* (*vergelde*/imbalan), aliran ini mengajarkan dasar daripada pemidanaan harus dicari pada kejahatan itu sendiri untuk menunjukkan kejahatan itu sebagai dasar hubungan yang dianggap sebagai pembalasan, imbalan (*velgeding*) terhadap orang yang melakukan perbuatan jahat. Oleh karena kejahatan itu menimbulkan penderitaan bagi si korban. Teori *Relative* atau *doel theorieen* (*doel*/maksud, tujuan) Dalam ajaran ini yang dianggap sebagai dasar hukum dari pemidanaan adalah bukan *velgeding*, akan tetapi tujuan (*doel*) dari pidana

¹⁴ Muladi. *Lembaga Pidana Bersyarat*, Alumni, Bandung, 1985, Hlm. 49.

itu. Jadi aliran ini menyandarkan hukuman pada maksud dan tujuan pemidanaan itu, artinya teori ini mencari mamfaat daripada pemidanaan (*nut van de straf*). *Verenings theorieen* (teori gabungan), teori ini sebagai reaksi dari teori sebelumnya yang kurang dapat memuaskan menjawab mengenai hakikat dari tujuan pemidanaan. Menurut ajaran teori ini dasar hukum dari pemidanaan adalah terletak pada kejahatan itu sendiri, yaitu pembalasan atau siksaan, akan tetapi di samping itu diakuinya pula sebagai dasar pemidanaan itu adalah tujuan daripada hokum.¹⁵

Teori-teori pemidanaan berkembang mengikuti dinamika kehidupan masyarakat sebagai reaksi dari timbul dan berkembangnya kejahatan itu sendiri yang senantiasa mewarnai kehidupan sosial masyarakat dari masa ke masa. Dalam dunia ilmu hukum pidana itu sendiri, berkembang beberapa teori tentang tujuan pemidanaan, yaitu teori absolut (*retributif*), teori relatif (*deterrence/utilitarian*), teori penggabungan (*integratif*), teori *treatment* dan teori perlindungan sosial (*social defence*). Teori-teori pemidanaan mempertimbangkan berbagai aspek sasaran yang hendak dicapai di dalam penjatuhan pidana.¹⁶ Beberapa teori yang berkaitan dengan tujuan pemidanaan berdasarkan definisi diatas adalah teori *Absolute* / retribusi dan teori tujuan / *Relative*, teori gabungan dan teori integratif. Menurut teori *Absolute* / retribusi, pidana dijatuhkan semata-mata karena orang yang telah melakukan suatu tindak pidana atau kejahatan (pembalasan). Immanuel Kant di dalam bukunya '*Philosophy of Law*' sebagai berikut : 'Pidana tidak pernah

¹⁵ Satochid Kartanegara, *Hukum Pidana Bagian Satu*, Balai Lektur Mahasiswa, Jakarta, hlm. 56.

¹⁶ Dwidja Priyanto, *Sistem Pelaksanaan Pidana Penjara Di Indonesia*, PT. Rafika Aditama, Bandung, 2009, Hlm 22.

dilaksanakan semata-mata sebagai sarana untuk mempromosikan tujuan/kebaikan lain, baik bagi sipelaku itu sendiri maupun bagi masyarakat tapi dalam semua hal harus dikenakan karena orang yang bersangkutan telah melakukan sesuatu kejahatan'.¹⁷

Sedangkan penganut teori tujuan / *Relative* memandang sebagaimana sesuatu yang dapat digunakan untuk mencapai pemanfaatan, baik yang berkaitan dengan orang yang bersalah maupun yang berkaitan dengan dunia luar, misalnya dengan mengisolasi dan memperbaiki penjahat atau mencegah penjahat potensial, akan menjadikan dunia tempat yang lebih baik.¹⁸ Dasar pembenaran dari adanya pidana menurut teori ini terletak pada tujuannya. Pidana dijatuhkan bukan *quia peccatum est* (karena orang membuat kesalahan) melainkan *ne peccetur* (supaya orang jangan melakukan kejahatan), maka cukup jelas bahwa teori tujuan ini berusaha mewujudkan ketertiban dalam masyarakat.¹⁹

Teori gabungan adalah kombinasi dari teori *Relative* dan *Absolute*. Menurut teori gabungan, tujuan pidana selalu membalas kesalahan penjahat juga dimaksudkan untuk melindungi masyarakat dengan mewujudkan ketertiban dengan ketentuan beratnya pidana tidak boleh melampaui batas pembalasan yang adil.²⁰ Menurut Pellegrino Rossi dalam bukunya '*Traite de Droit Penal*' yang ditulis pada tahun 1828 (seribu delapan ratus dua puluh delapan) menyatakan : "Sekalipun pembalasan sebagai asas dari pidana

¹⁷ Muladi dan Barda Nawawi Arief, *Op. Cit.*, At. 17.

¹⁸ Muladi, *Op. Cit.* At. 51.

¹⁹ Muladi dan Barda Nawawi Arief, *Op. Cit.*, At. 22.

²⁰ Djisman Samosir, *Fungsi Pidana Penjara Dalam Sistem Pemidanaan di Indonesia*. Bina Cipta, Bandung, 1992, Hlm. 81.

bahwa beratnya pidana tidak boleh melampaui suatu pembalasan yang adil, namun pidana mempunyai berbagai pengaruh antara lain perbaikan sesuatu yang rusak dalam masyarakat dan prevensi general”.²¹

Dalam teori integratif yang dikemukakan oleh Muladi, menyatakan :

“Tujuan pemidanaan adalah untuk memperbaiki kerusakan individual dan sosial (*individual and social damages*) yang diakibatkan oleh tindak pidana. Hal ini terdiri dari seperangkat tujuan pemidanaan yang harus dipenuhi, dengan catatan bahwa tujuan manakah yang merupakan titik berat sifatnya kasuistis.”

Perangkat tujuan pemidanaan yang dimaksud diatas adalah pencegahan (umum dan khusus), perlindungan masyarakat, memelihara solidaritas masyarakat dan pengimbalan/pengimbangan.²² Semua tujuan pemidanaan tersebut diatas tidak dapat dilaksanakan apabila hanya berupa keinginan belaka tanpa dituangkan dalam sebuah aturan atau perundang-undangan yang berlaku. Sebagaimana tujuan Asas Legalitas yang diatur dalam Pasal 1 Ayat (1) Kitab Undang-undang Hukum Pidana (KUHP). Asas Legalitas merupakan Jaminan untuk suatu kebebasan seseorang dengan ada batas aktivitas apa yang dilarang secara jelas dan tepat. Tujuan asas legalitas ialah untuk memperkuat kepastian hukum, serta untuk menciptakan keadilan serta kejujuran untuk terdakwa, mengefektifkan fungsi penjeratan dalam sanksi pidana, untuk memperkuat *rule of law*, melindungi dari penyimpangan atau penyalahgunaan wewenang tentang perbuatan ilegal serta

²¹ Muladi, *Op.Cit.* At 16.

²² *Ibid*, At. 61.

hukumannya.²³ Maka berdasarkan asas ini, tidak satu perbuatanpun diperbolehkan untuk melanggar hukum oleh hakim bila belum dinyatakan secara jelas oleh hukum pidana serta selama perbuatan itu belum dilakukan. Demikian pula perbuatan seseorang yang cakap tidak mungkin dapat dikatakan dilarang, sebelum ada ketentuan yang melakukan pelanggaran tersebut, serta ia memiliki kebebasan untuk melakukan perbuatan itu atau meninggalkannya, sehingga ada yang melanggarnya. Dalam arti, hukum pidana tidak bisa berlaku ke belakang terhadap perbuatan yang belum ada ketentuan aturannya, sebab itu hukum pidana harus berjalan ke depan.

Dalam mewujudkan tujuan pemidanaan sebagaimana tersebut di atas, perangkat hukum pidana materil Indonesia yakni Kitab Undang-undang Hukum Pidana (KUHP) memuat aturan mengenai jenis-jenis hukuman (sanksi pidana) yang terdiri atas pidana pokok dan pidana tambahan. Pidana pokok terdiri atas pidana mati, pidana penjara, pidana kurungan, pidana denda dan pidana tutupan. Sedangkan pidana tambahan terdiri dari pencabutan hak-hak tertentu, perampasan barang-barang tertentu dan pengumuman putusan hakim.

Menurut *black's law dictionary* penegakan hukum (*law enforcement*) merupakan usaha untuk menegakan norma-norma dan kaidah-kaidah hukum sekaligus nilai-nilai yang ada dibelakangnya. Aparat penegak hukum memahami benar-benar jiwa hukum (*legal spirit*) yang mendasari peraturan hukum yang harus ditegakkan terkait dengan berbagai dinamika yang terjadi dalam proses pembuatan perundang-undangan (*law making process*).

²³ Aris K, *Asas Legalitas*, Diakses dari laman <http://www.gurupendidikan.com/pengertian-asas-legalitas-dalam-hukum-pidana-dantujuannya/> Pada 19 Juni 2017, Pukul 11.22 WIB.

Menurut Soerjono Soekanto factor-faktor yang mempengaruhi penegakan hukum adalah:²⁴

1. Perangkat Hukum
2. Penegak Hukum
3. Faktor masyarakat

Menurut Soerjono Soekanto, bahwa efektif atau tidaknya suatu hukum ditentukan oleh 5 (lima) faktor, yaitu:²⁵

1. Faktor hukumnya sendiri (undang-undang).
2. Faktor penegak hukum, yakni pihak-pihak yang membentuk maupun menerapkan hukum.
3. Faktor sarana atau fasilitas yang mendukung penegakan hukum.
4. Faktor masyarakat, yakni lingkungan dimana hukum tersebut berlaku atau diterapkan.
5. Faktor kebudayaan, yakni sebagai hasil karya, cipta dan rasa yang didasarkan pada karsa manusia di dalam pergaulan hidup.

Lawrence M. Friedman mengemukakan bahwa efektif dan berhasil tidaknya penegakan hukum tergantung tiga unsur sistem hukum, yakni struktur hukum (*structure of law*), substansi hukum (*Substance of Law*), dan budaya hukum (*Legal Culture*). 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

²⁴ Soerjono Soekanto, *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, hlm, 5.

²⁵ *Ibid*, at 8.

masyarakat. Tentang struktur hukum Friedman menjelaskan bahwa kultur hukum menyangkut budaya hukum yang merupakan sikap manusia (termasuk budaya hukum, aparat penegak hukumnya) terhadap hukum dan sistem hukum. Sebaik apapun penataan struktur hukum untuk menjalankan aturan hukum yang ditetapkan dan sebaik apapun kualitas substansi hukum yang dibuat tanpa didukung budaya hukum oleh orang-orang yang terlibat dalam sistem dan masyarakat maka penegakan hukum tidak akan berjalan secara efektif.²⁶

Setiap perbuatan yang melanggar atau tidak sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku yang menjadi suatu delik pidana harus mendapatkan sanksi pidana dan hal tersebut berlaku mutlak. Sanksi pidana sebagai sanksi yang paling tajam dan keras pada dasarnya hanya akan dijatuhkan apabila mekanisme penegakan hukum lainnya yang lebih ringan telah tidak berdaya guna atau sudah sebelumnya dipandang tidak cocok.²⁷

Tujuan hukum adalah untuk mendapatkan keadilan, menjamin adanya kepastian hukum di masyarakat serta mendapatkan kemanfaatan atas di bentuknya hukum tersebut.²⁸ Perkembangan aturan hukum tersebut dalam pelaksanaannya terdapat pergantian aturan-aturan hukum, karena dinilai sudah tidak selaras lagi dengan kebutuhan masyarakat dan sesuai dengan perkembangan zaman maka hukum harus mengikutinya dengan aturan yang

²⁶ Friedman M. Lawrence, *American Law An Introduction*, W.W. Norton, New York, 1984, hlm 5-60.

²⁷ Jan Remmelink, *Hukum Pidana, Komentar Atas Pasal-pasal terpenting dari Kitab Undang-Undang Hukum Pidana Belanda dan Padanannya daam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana Indonesia*, Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, 2003, hlm. 15

²⁸ C.S. Kansil, *Pengantar Ilmu Hukum dan Tata Hukum Indonesia*, Balai Pustaka, Jakarta, 1989, hlm, 10.

jasas. Hukum sebagai alat untuk mengubah masyarakat atau rekayasa sosial tidak lain hanya merupakan ide-ide yang ingin diwujudkan oleh hukum itu. Untuk menjamin tercapainya fungsi hukum sebagai rekayasa masyarakat kearah yang lebih baik, maka bukan hanya dibutuhkan ketersediaan hukum dalam arti kaidah atau peraturan, melainkan juga adanya jaminan atas perwujudann kaidah hukum tersebut ke dalam praktek hukum, atau dengan kata lain, jaminan akan adanya penegakan hukum (*law enforcement*) yang baik.²⁹ Jadi bekerjanya hukum bukan hanya merupakan fungsi perundang-undangan belaka, melainkan aktifitas birokrasi pelaksananya.³⁰ Sehingga sangat penting agar semua aspek dan faktor pendukung berintegrasi dan melaksanakan tugas dan fungsi masing-masing dalam mencapai tujuan hukum tersebut.

F. Langkah-langkah Penelitian

Langkah-langkah yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Metode Penelitian

Metode penelitian adalah suatu cara untuk memperoleh data agar dapat memenuhi atau mendekati kebenaran dengan jalan mempelajari, menganalisa dan memahami keadaan lingkungan di tempat dilaksanakannya suatu penelitian. Penelitian ini menggunakan metode deskriptif analitis. Metode deskriptif analitis adalah penelitian

²⁹ Munir Fuady, *Filsafat dan Teori Hukum Post Modern*, Kencana, Jakarta, 2003, hlm, 40.

³⁰ Achmad Ali, *Keterpurukan Hukum Di Indonesia*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 2002, hlm, 97.

yang tujuannya memberikan suatu gambaran secara sistematis, faktual dan akurat mengenai fakta-fakta serta hubungan antara fenomena yang diselidiki untuk kemudian dianalisis. Suatu penelitian deskriptif dimaksudkan untuk memberikan data yang seteliti mungkin tentang manusia, keadaan atau gejala-gejala lainnya.³¹

2. Pendekatan Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode pendekatan yuridis empiris, yaitu dalam menganalisis permasalahan dilakukan dengan cara memadukan bahan-bahan hukum dengan data yang diperoleh di lapangan.³² Penulis menganalisis asas-asas hukum, norma-norma hukum dan pendapat para sarjana dengan pendekatan normatif pada Undang-undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan data yang diperoleh khususnya penegakan hukum terhadap larangan bagi pengguna kendaraan bermotor memasuki jalur khusus busway di Wilayah Hukum Polres Metro Jakarta Barat.

3. Jenis Data

Penelitian ini menggunakan jenis data kualitatif, yaitu data yang disajikan dalam bentuk kata verbal bukan dalam bentuk angka.³³

Data kualitatif didapat melalui suatu proses menggunakan teknik

³¹ Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, Universitas Indonesia (UI-Press), Jakarta, 2012, hlm. 10.

³² Puspita Sari Devi, *Pengertian Penelitian Yuridis Empiris*, Melalui laman website: <https://www.scribd.com/document/329398499/Pengertian-Penelitian-Yuridis-Empiris>, diakses pada 23 Januari 2017 pukul 23.00 WIB.

³³ Noeng Muhadjir, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Rakesarasin, Yogyakarta, 1996, hlm. 2.

analisis mendalam. Dalam penelitian ini penulis mendapatkan data kualitatif dengan melakukan observasi dan wawancara di lokasi penelitian yaitu Unit Satuan Lalu Lintas Polres Metro Jakarta Barat.

Jenis data yang digunakan oleh penulis dalam proses penyusunan skripsi ini adalah data primer dan data sekunder. Data primer, yaitu data dan informasi yang diperoleh secara langsung melalui wawancara dengan para pakar, narasumber, atau pihak-pihak terkait dengan penulisan skripsi ini. Sedangkan data sekunder, yaitu data atau dokumen yang diperoleh dari instansi terkait di lokasi penelitian penulis.

4. Sumber Data

- a. Data Primer, merupakan data yang diperoleh atau dikumpulkan oleh peneliti secara langsung yang berasal dari hasil penelitian dan data-data yang diperoleh dari lokasi penelitian yaitu Polres Metro Jakarta Barat, serta hasil wawancara dengan Anggota Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya Satuan Polres Metro Jakarta Barat.
- b. Data Sekunder, merupakan suatu data yang digunakan untuk membahas permasalahan yang diangkat dan diperoleh melalui berbagai sumber yang telah ada dan bahan-bahan pustaka. Dalam penelitian ini, data sekunder yang dipergunakan mencakup perundang-undangan dan buku-buku yang berkaitan dengan permasalahan yang diteliti diantaranya :

- 1) Bahan hukum primer, yaitu bahan-bahan hukum yang mengikat seperti:
 - a) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.
 - b) Kitab Undang-Undang Hukum Pidana.
 - c) Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana.
 - d) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
 - e) Undang-undang Nomor 2 Tahun 2002 Tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia.
 - f) Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 Tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
 - g) Peraturan Mahkamah Agung Nomor 12 Tahun 2016 Tentang Tata Cara Penyelesaian Perkara Lalu Lintas.
 - h) Peraturan DKI Jakarta Nomor 8 Tahun 2007 Tentang Ketertiban Umum.
 - i) Peraturan DKI Jakarta Nomor 10 Tahun 2014 Tentang Pengelolaan Sistem *Bus Rapid Transit*.
- 2) Bahan hukum sekunder, yaitu bahan yang memberikan penjelasan terhadap sumber hukum primer seperti hasil

karya para ahli hukum berupa buku-buku yang berkaitan dengan permasalahan.

- 3) Bahan hukum tersier, yaitu bahan hukum yang memberikan petunjuk terhadap sumber data primer dan sekunder, seperti data berupa kamus hukum, bukti surat tilang pelanggaran lalu lintas jalur busway, rtikel-artikel, jurnal yang diperoleh dari ensiklopedia umum secara online.

5. Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian yang dipilih penulis bertempat di Polres Metro Jakarta Barat. Lokasi penelitian dipilih dengan pertimbangan bahwa Polres tersebut merupakan lembaga yang memiliki kewenangan dalam menindak perkara pelanggaran lalu lintas di wilayah hukum Polres Metro Jakarta Barat yang merupakan objek sasaran dalam penelitian yang dilakukan penulis. Penelitian ini dimaksudkan untuk mengetahui tentang penerapan sanksi pidana denda maksimal berdasarkan Pasal 287 Ayat (1) Jo Pasal 106 Ayat (4) Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di wilayah hukum Polres Metro Jakarta Barat dan beberapa perpustakaan yang meliputi :

- a. Perpustakaan Fakultas Syari'ah dan Hukum Universitas Islam Negeri Sunan Gunung Djati Bandung.

- b. Perpustakaan Umum Universitas Islam Negeri Sunan Gunung Djati Bandung.
- c. Badan Perpustakaan dan Kearsipan Daerah (BAPUSIPDA) Jawa Barat.
- d. Gedung Biru Polda Metro Jaya
- e. Subdit Gakkum Polda Metro Jaya
- f. Polres Metro Jakarta Barat
- g. Posgakkum Ditlantas Polda Metro Jaya
- h. Pengadilan Negeri Jakarta Barat
- i. Kejaksaan Negeri Jakarta Barat

6. Teknik Pengumpulan Data

Dalam penelitian ini penulis menggunakan teknik pengumpulan data berdasarkan metode, yaitu :

- a. Studi kepustakaan, yaitu berupa teknik pengumpulan data dengan mengadakan studi penelaahan terhadap buku-buku, literatur-literatur, catatan-catatan, dan laporan-laporan yang ada hubungannya dengan masalah yang dipecahkan.³⁴ Dalam hal ini juga merujuk kepada buku-buku yang ada kaitannya dengan peraturan lalu lintas.

³⁴ M. Nazir, *Metode Penelitian Hukum*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1988, hlm. 111.

b. Studi Lapangan :

- 1) Wawancara (*interview*) dilakukan dengan jalan mengadakan wawancara dengan satuan penindak pelanggaran lalu lintas Polres Metro Jakarta Barat.
 - 2) Penelitian kepustakaan (*library Research*) yaitu untuk mengumpulkan data-data melalui kepustakaan dengan membaca referensi-referensi hukum, peraturan perundang-undangan, dan dokumen-dokumen dari instansi terkait untuk memperoleh data sekunder.
- c. Studi dokumen, yaitu berupa teknik pengumpulan data resmi pada instansi pemerintah yang bersifat publik.³⁵ Dalam penelitian ini data berupa Laporan Hasil Pelaksanaan Penindakan Satuan Lalu Lintas terhadap pelanggaran lalu lintas Pengguna Kendaraan Bermotor yang memasuki jalur busway di wilayah hukum Polres Metro Jakarta Barat dan Data Putusan Perkara Pelanggaran Jalur Busway Di Pengadilan Negeri Jakarta Barat.

7. Analisis Data

Data-data yang telah diperoleh baik dari data primer maupun sekunder, kemudian dianalisis secara kualitatif. Selanjutnya data tersebut dianalisis secara deskriptif guna memberikan jawaban

³⁵ Soerjono Soekanto, *Op., Cit.*, hlm. 12.

terhadap permasalahan yang ada. Metode analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode deskriptif kualitatif yaitu data yang dikumpulkan berupa data deskriptif, seperti kata-kata tertulis atau lisan dari orang-orang dan perilaku yang diamati.³⁶ Dalam penelitian ini data yang dihasilkan adalah kata-kata atau pengamatan dari pihak-pihak yang terlibat dalam pelaksanaan penegakan hukum berupa penerapan sanksi pidana denda maksimal terhadap larangan bagi pengguna kendaraan bermotor untuk memasuki jalur busway di Wilayah Hukum Polres Metro Jakarta Barat. Selanjutnya dianalisis secara kualitatif.



³⁶ Lexy J. Moelong, *Metode Penelitian Kualitatif*, PT. Remaja Rosdakarya, Bandung, 2004, hlm.4.