

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang Masalah

Negara Republik Indonesia merupakan Negara Hukum sebagaimana yang tercantum dalam Undang-undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 Pasal 1 ayat (3) yang berbunyi “Negara Indonesia adalah Negara Hukum”.<sup>1</sup> Pada berbagai aspek, penyelenggaraan pemerintahan selalu menjadikan hukum sebagai dasarnya. Kekuasaan dalam menjalankan pemerintahan berdasarkan kedaulatan hukum ini bertujuan untuk menciptakan ketertiban hukum dalam masyarakat. Salah satu permasalahan yang dimiliki di kota-kota Metropolitan seperti Bandung adalah masalah lalu lintas. Seiring dengan jumlah populasi kota Bandung yang pada tahun 2020 sudah mencapai 3,8 juta atau tertinggi ke-2 di Provinsi Jawa Barat setelah kota Bogor<sup>2</sup>, maka penambahan penduduk tersebut juga linear dengan penambahan pengguna jalan baik itu menggunakan kendaraan bermotor ataupun kendaraan tidak bermotor. Pertambahan jumlah pengguna jalan setiap tahunnya membawa pengaruh besar terhadap keamanan pengguna lalu lintas itu sendiri. Pelanggaran lalu lintas yang semakin meningkat karena pertambahan jumlah pengguna jalan tersebut juga telah menimbulkan kecelakaan dan kemacetan lalu lintas. Sebenarnya terdapat banyak faktor yang dapat mengakibatkan kecelakaan, bukan hanya karena kelalaian pengguna jalan tetapi

---

<sup>1</sup> UUD 1945 Pasal 1 ayat (3)

<sup>2</sup> Badan Pusat Statistik Provinsi Jawa Barat, “Jumlah Penduduk Menurut Kabupaten/Kota (Jawa) 2018-2020”, <https://jabar.bps.go.id/indicator/12/133/1/jumlah-penduduk-menurut-kabupaten-kota.html> (Diakses pada 26 Januari 2021, pukul 16.35 WIB)

juga bisa karena kendaraan yang tidak layak jalan, konstruksi jalan yang rusak, kelalaian pejalan kaki, rancangan kendaraan dan kurangnya kesadaran untuk mematuhi rambu-rambu lalu lintas. Sebagai upaya Preventif dalam menanggulangi kecelakaan dan pelanggaran lalu lintas, pemerintah memiliki kekuasaan untuk mengatur, mengendalikan, dan mengawasi lalu lintas melalui peraturan perundang-undangan yang dibuat demi mewujudkan lalu lintas dan pengguna jalan yang lancar, aman, tertib dan teratur. Upaya tersebut juga ditujukan untuk keamanan, kelancaran, dan ketertiban lalu lintas jalan.

Kepadatan lalu lintas di jalan raya saat ini tidak hanya disumbang oleh kendaraan bermotor seperti mobil dan motor saja, namun juga ada peran kendaraan-kendaraan tidak bermotor (non mesin) yang juga meramaikan lalu lintas di jalan raya. Kendaraan Tidak bermotor sendiri merupakan kendaraan yang tidak digerakan oleh mesin. Kendaraan ini dikelompokan menjadi 2, yaitu Kendaraan yang digerakkan oleh tenaga orang dan kendaraan yang digerakkan oleh tenaga hewan.<sup>3</sup> Contoh dari kendaraan tidak bermotor ini di antaranya adalah sepeda, becak, angkong, dan delman. Kendaraan-kendaraan tidak bermotor tersebut sudah selayaknya memiliki suatu aturan yang bersifat seragam dan berlaku secara nasional. Hal ini dikarenakan Kendaraan tidak bermotor juga memiliki penumpang atau pengguna yang perlu dijamin keselamatan dan tata cara penggunaannya agar tidak mengganggu lalu lintas atau bahkan menyebabkan kecelakaan lalu lintas.

---

<sup>3</sup> Dilihat Pasal 47 ayat 4 Undang-undang No 22 Tahun 2009

Pada tanggal 2 Maret 2020, pemerintah Indonesia untuk pertama kalinya melaporkan penemuan 2 kasus pasien positif COVID-19.<sup>4</sup> COVID-19 (*Coronavirus Disease 2019*) Merupakan penyakit yang menyebabkan gejala gangguan pernafasan akut seperti sesak nafas, batuk dan demam diatas 38°C, Terkadang penyakit ini juga disertai dengan keadaan tubuh yang lemas, nyeri otot dan diare. Bahkan, pada penderita COVID-19 yang parah dapat menimbulkan Pneumonia, Syndroma pernafasan akut, gagal ginjal dan kematian.<sup>5</sup> Penyakit ini menular dari manusia ke manusia lain melalui kontak langsung dan droplet (Percikan cairan pada saat batuk dan bersin, bahkan menurut salah satu penelitian di *JAMA Internal Medicine* (sebuah asosiasi Jurnal medis Amerika) menyatakan bahwa penularan virus ini dapat melalui udara atau biasa disebut *Airborne*.<sup>6</sup> Dengan merebaknya COVID-19 ini di Indonesia, tentu membuat masyarakat ketakutan. Untuk itu, pemerintah Indonesia mengambil Langkah preventif dengan menghimbau kepada masyarakat luas untuk melakukan *Physical Distancing* dengan menghindari kerumunan /perkumpulan, diadakannya *Work From Home*, Belajar dari rumah, dan merumahkan aktivitas-aktivitas sosial. Hal ini juga diperkuat dengan kebijakan pemerintah melalui pemberlakuan Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB) melalui Peraturan Pemerintah No 21 Tahun 2020 Tentang Pembatasan Sosial Berskala Besar Dalam Rangka Percepatan Penanganan

---

<sup>4</sup> Stigma Terhadap Orang Positif COVID-19. In T. Limbong, *Pandemik COVID-19: Antara Persoalan dan Refleksi di Indonesia* (pp. 11- 24). Medan: Yayasan Kita Menulis

<sup>5</sup> Pusat Analisis Determinan Kesehatan Kementerian Kesehatan Republik Indonesia, “Hindari Lansia Dari Covid 19” , <http://www.padk.kemkes.go.id/article/read/2020/04/23/21/hindari-lansia-dari-covid-19.html> (diakses pada 26 Januari 2021 pukul 18.30)

<sup>6</sup> Klompas M, Baker MA, Rhee C. Airborne Transmission of SARS-CoV-2: Theoretical Considerations and Available Evidence. *JAMA*. 2020;324(5):441–442.

COVID-19. Kebijakan PSBB ini mengatur mengenai peliburan sekolah dan tempat kerja, Pembatasan kegiatan keagamaan dan pembatasan kegiatan di tempat/Fasilitas umum.<sup>7</sup> Kebijakan ini bertujuan untuk mencegah kemungkinan penyebaran COVID-19 dengan mengimbau masyarakat untuk tetap di rumah dan menghindari kontak langsung dengan kerumunan yang beresiko membawa penyakit COVID-19 ini. Akibat kebijakan pemerintah ini, sebagian besar institusi di bidang Pendidikan diliburkan, pemberlakuan pengurangan jumlah pekerja dalam satu tempat dengan pembagian jadwal *Work From Home* (WFH) serta *Work From Office* (WFO) dan juga Pemberlakuan *Physical Distancing* atau penutupan sementara di tempat-tempat Keagamaan. Selain itu juga disertai Penutupan sementara dan pembatasan jam operasi tempat-tempat umum.

Akibat dari kebijakan PSBB tersebut, mayoritas masyarakat selama kurun waktu bulan April~Juni 2020 hanya beraktivitas di rumah masing-masing. Perubahan kebiasaan secara mendadak dengan menghindari keluar rumah dalam waktu yang lama tersebut pada akhirnya menjadi *culture shock* , dimana anak sekolah yang biasanya bersekolah dan bermain dengan teman-temannya hanya bisa diam dirumah menerima pelajaran daring, pekerja yang biasanya selalu datang ke tempat kerjanya setiap hari kerja harus bekerja dirumah/bergantian datang ke tempat kerja , Jemaah yang tempat ibadahnya sementara ditutup atau diberlakukan pembatasan , dan tempat hiburan yang ditutup atau dibatasi jam operasionalnya. Bahkan melalui Survei yang dilakukan oleh suatu kelompok riset

---

<sup>7</sup> Dilihat PP no 21 Tahun 2020 Tentang Tentang Pembatasan Sosial Berskala Besar Dalam Rangka Percepatan Penanganan COVID-19

bernama *I-READ Center of Educational and Social Studies* yang bekerjasama dengan [tugumalang.id](http://tugumalang.id). Riset ini berisi tentang tingkat kebosanan mahasiswa selama belajar online dan berdiam diri dirumah di masa pandemi COVID-19. Hasil riset ini menunjukkan bahwa dari 330 responden yang disurvei, 88,5% mahasiswa merasa bosan saat melakukan physical distancing dengan belajar dirumah.<sup>8</sup> Kesimpulan dari data diatas yaitu berdiam diri di rumah dalam waktu yang lama telah membuat banyak orang merasa jenuh. bukan hanya mahasiswa tetapi juga berbagai macam golongan masyarakat.

Sepeda merupakan moda transportasi tradisional yang hingga kini masih digunakan oleh banyak orang di berbagai penjuru dunia. Sementara itu, di Indonesia sendiri pada awalnya moda transportasi ini diperkenalkan oleh bangsa Belanda saat masa penjajahannya di Indonesia. Sepeda pada awalnya diperuntukkan bagi kaum Priayi karena hanya orang tertentu yang mampu membelinya. Sepeda memiliki banyak manfaat. Tidak hanya sebagai moda transportasi, sepeda juga menjadi pilihan bagi masyarakat sebagai sarana olahraga. Pemerintah melalui Kementerian Kesehatan menghimbau masyarakat untuk melakukan pola hidup sehat selama pandemi, namun juga karena masyarakat semakin jenuh hanya beraktivitas di dalam rumah.

Peningkatan jumlah pengguna sepeda secara signifikan dalam kurun waktu setelah adanya pandemi sebagaimana hasil survei *The Institute for Transportation and Development Policy* (ITDP) tersebut secara tidak langsung mempengaruhi

---

<sup>8</sup> Tugu Malang, "88,5 Persen Mahasiswa Merasa Bosan Belajar di Rumah", <https://kumparan.com/tugumalang/survei-88-5-persen-mahasiswa-merasa-bosan-belajar-di-rumah-1tFKmpsADmc> (Diakses pada 11 Februari 2021, pukul 16.07 WIB)

keadaan lalu lintas sekitar. Bagaimana tidak, keadaan lalu lintas kota besar seperti Jakarta dan Bandung yang hampir setiap harinya diwarnai kemacetan<sup>9</sup>, kini juga harus menampung banyaknya pesepeda. Hal ini juga memberikan resiko adanya kecelakaan lalu lintas yang melibatkan pesepeda. Bahkan Djoko Setijowarno seorang akademisi Prodi Teknik Sipil UNIKA Soegijapranata mengomentari Fenomena tersebut dengan merangkum data hasil pengamatan Komunitas *Bike to Work* (B2W), di mana dalam kurun waktu Januari hingga Juni 2020 tercatat 29 kecelakaan yang melibatkan pesepeda terjadi dan telah merenggut 17 nyawa pesepeda.<sup>10</sup> Temuan tersebut tentunya dapat memperlihatkan bahwa Sepeda selain memiliki manfaat dalam membantu pola hidup sehat penggunanya namun juga memiliki resiko besar yang mengancam keselamatan para penggunanya. Minimnya perlengkapan keselamatan pada sepeda menjadi salah satu aspek yang membuat sepeda menjadi kendaraan yang paling rentan saat terjadi kecelakaan lalu lintas.

**Tabel 1.1**

**Data Kecelakaan Lalu lintas yang melibatkan Pesepeda tahun 2020**

No	TAHUN	JANUARI	FEBRUARI	MARET	APRIL	MEI	JUNI	JULI	AGUSTUS	SEPTEMBER	OKTOBER	NOVEMBER	DESEMBER	JUMLAH
1	2020	2	0	2	0	1	1	0	1	2	0	0	2	11
	MENINGGAL DUNIA	3	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	4
	LUKA BERAT	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	LUKA RINGAN	0	0	2	0	0	1	0	1	2	0	0	2	8

**Sumber: Satlantas Polrestabes Bandung**

<sup>9</sup> Raharja, Kerta, “Bandung yang Semakin Macet”, <https://nasional.republika.co.id/berita/pzwo5382/retizen/surat-pembaca/19/10/21/pzpfy3282-bandung-yang-semakin-macet>, (Diakses pada 13 Februari 2021, pukul 11.20 WIB)

<sup>10</sup> Ranga Rahadiansyah, “Kecelakaan Pesepeda Meningkat Saat Pandemi”, <https://oto.detik.com/berita/d-5092499/kecelakaan-pesepeda-meningkat-saat-pandemi>, (Diakses pada 13 Februari 2021, pukul 11.35 WIB)

Kepolisian Resor Kota Besar (Polrestabes) Bandung sendiri telah mencatat telah terjadi beberapa kecelakaan yang melibatkan pesepeda di wilayah hukumnya. Dimana dalam kurun waktu bulan Januari hingga Juni 2021 telah terjadi 6 kecelakaan yang telah merenggut 4 korban jiwa dan 3 korban luka ringan. Selain itu, dalam kurun waktu bulan Juli hingga Desember telah terjadi 5 kecelakaan yang mengakibatkan adanya 5 korban luka ringan. Data tersebut menunjukkan bahwa sepanjang tahun 2020 telah terjadi 11 kecelakaan lalu lintas yang merenggut 4 korban jiwa dan 8 korban luka ringan.

Sebenarnya Pemerintah melalui Kementerian Perhubungan saat ini baru mengeluarkan peraturan pembaharuan mengenai keselamatan Pesepeda Di jalan. Melalui Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 59 Tahun 2020 ini diharapkan keselamatan dan keteraturan Pengguna sepeda menjadi fokus utama dalam mengurangi Kecelakaan Lalu lintas yang melibatkan Pesepeda. Salah satu bentuk inovasi yang dihadirkan dalam peraturan ini adalah penjelasan mengenai jalur khusus sepeda yang sebelumnya diatur dalam Pasal 54 Ayat 1 dan 2 Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu lintas dan Angkutan Jalan. Sebelumnya di Pasal 54 Ayat 1 PP No 79 Tahun 2013 ini menyebutkan: “Jalan dilengkapi dengan fasilitas untuk sepeda, Pejalan Kaki, dan penyandang cacat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 26 huruf g.” Setelah itu juga diikuti oleh Ayat 2 yang menjelaskan: “Fasilitas untuk sepeda sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa lajur dan/atau jalur sepeda yang disediakan secara khusus untuk pesepeda dan/atau dapat digunakan bersama-sama dengan Pejalan Kaki.”<sup>11</sup>

---

<sup>11</sup> Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu lintas dan Angkutan Jalan



Pasal 1 ayat 6 (enam) Permenhub No 59 Tahun 2020 kembali menjelaskan mengenai Jalur khusus sepeda yang dalam Pasal ini menyebutnya sebagai “Lajur Sepeda”. Pasal 1 ayat 6 ini menyebutkan bahwa : “Lajur Sepeda adalah bagian Jalur yang memanjang, dengan atau tanpa marka Jalan, yang memiliki lebar cukup untuk dilewati satu sepeda, selain sepeda motor.”<sup>12</sup> Penjelasan mengenai jalur khusus/lajur sepeda tersebut bisa kita pahami bahwa jalur khusus/lajur sepeda diinisiasi oleh pemerintah demi mengurangi kecelakaan pesepeda yang sering terjadi akibat bersinggungan dengan kendaraan jenis lain seperti sepeda motor dan kendaraan roda empat. Jalur khusus sepeda sendiri hanya dapat digunakan oleh sepeda dan pejalan kaki.

Pembuatan jalur khusus/lajur sepeda di jalan-jalan sentral merupakan bentuk kepedulian pemerintah kota Bandung dalam mengamalkan Pasal 62 Undang-undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan yang menyatakan :

- 1) Pemerintah harus memberikan kemudahan berlalulintas bagi pesepeda.
- 2) Pesepeda berhak atas fasilitas pendukung keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran dalam berlalu lintas.

Pasal 62 Undang-undang No 22 Tahun 2009 tersebut semakin memperjelas bahwa jalur khusus/lajur sepeda merupakan marka jalan yang dibuat oleh pemerintah dengan maksud memprioritaskan pesepeda untuk berkendara pada lajur khusus untuk menghindari ada bersinggungan dengan sepeda motor dan mobil. Hal

---

<sup>12</sup> Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 59 Tahun 2020 tentang Keselamatan Pesepeda di Jalan



ini dikarenakan kendaraan bermotor tidak diperkenankan untuk memasuki lajur sepeda. Seringkali ramainya kondisi jalanan kembali membuat pesepeda tersingkirkan. Masih banyak kendaraan bermotor yang menjadikan jalur khusus/lajur sepeda sebagai jalur alternatif saat terjadi kemacetan. Selain itu, masih banyak ditemukan kendaraan yang parkir dan berjualan tepat diatas jalur khusus/lajur sepeda. Gambar 1.1 adalah bentuk pelanggaran terhadap jalur khusus/lajur sepeda.

**Gambar 1.1** Pelanggaran jalur khusus/lajur sepeda di Jl. Ir. H Juanda



(sumber : Dok. Pribadi)

Pelanggaran di atas adalah wujud ketidaksinkronan antara peraturan dan pelaksanaan di lapangan yang mana peraturan berupa Undang-undang tersebut telah ada dan berlaku secara sah di negara ini, namun masyarakat melakukan pelanggaran terhadap peraturan tersebut. Kurangnya kesadaran hukum menjadi factor yang mempengaruhi pelaksanaan peraturan perundang-undangan. Kesadaran hukum menurut Soerjono Soekanto adalah persoalan nilai-nilai dan konsepsi-konsepsi abstrak yang terdapat dalam diri manusia, tentang keserasian antara ketertiban dan ketentraman yang dikehendaki atau sepantasnya.<sup>13</sup>

<sup>13</sup> Marwan Mas. 2014. Pengantar Ilmu Hukum. Bogor. Penerbit Ghalia Indonesia. Hal, 88

Keberadaan jalur khusus/lajur sepeda sebagai marka jalan untuk memprioritaskan keselamatan pesepeda. Pemerintah sendiri telah memiliki payung hukum berupa ketentuan pidana bagi Pengemudi kendaraan bermotor yang tidak mengutamakan keselamatan pesepeda. Ketentuan pidana tersebut terdapat pada Pasal 284 Undang-undang No 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, yang berisi:<sup>14</sup>

“Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor dengan tidak mengutamakan keselamatan Pejalan kaki atau pesepeda sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah)”

Setelah perangkat hukum yang secara jelas mengatur mengenai sanksi pemidanaan, terdapat satu instrumen yang perlu dilengkapi. Instrumen hukum itu adalah penegakan hukum oleh instansi terkait yaitu Kepolisian Republik Indonesia (POLRI) melalui satuan lalu lintas.

Berdasarkan uraian latar belakang masalah diatas, maka Penulis tertarik untuk melakukan penelitian Skripsi dengan Judul :

**”PELAKSANAAN PASAL 106 JO PASAL 284 UNDANG-UNDANG  
NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN  
JALAN BAGI PENGGUNA SEPEDA DI WILAYAH POLRESTABES  
BANDUNG TAHUN 2018-2020”**

---

<sup>14</sup> Pasal 284 Undang-undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

## **B. Rumusan Masalah**

Rumusan masalah merupakan suatu pertanyaan yang akan dicarikan jawabannya melalui pengumpulan data. Rumusan masalah tersebut dibuat berdasarkan latar belakang masalah yang telah diidentifikasi. Berdasarkan latar belakang masalah diatas, penulis mengidentifikasi permasalahan sebagai berikut:

1. Bagaimana Pelaksanaan Pasal 106 jo Pasal 284 Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan bagi pengguna sepeda di wilayah Polrestabes Bandung?
2. Apakah yang menjadi kendala dalam Pelaksanaan Pasal 106 jo Pasal 284 Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan bagi pengguna sepeda di wilayah Polrestabes Bandung ?
3. Upaya Apakah yang dilakukan dalam mengatasi kendala pada Pelaksanaan Pasal 106 jo Pasal 284 Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan bagi pengguna sepeda di wilayah Polrestabes Bandung?

## **C. Tujuan Penelitian**

Sebagaimana perumusan masalah yang telah disampaikan diatas, Adapun tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui Pelaksanaan Pasal 106 jo Pasal 284 Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan bagi pengguna sepeda di wilayah Polrestabes Bandung.

2. Untuk mengetahui kendala dalam Pelaksanaan Pasal 106 jo Pasal 284 Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan bagi pengguna sepeda di wilayah Polrestabes Bandung.
3. Untuk mengetahui upaya yang dilakukan dalam mengatasi kendala pada Pelaksanaan Pasal 106 jo Pasal 284 Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan bagi pengguna sepeda di wilayah Polrestabes Bandung.

#### **D. Kegunaan Penelitian**

Adapun kegunaan yang didapat dari penelitian ini diantaranya:

1. Kegunaan Teoritis

Hasil Penelitian ini diharapkan dapat memberi masukan bagi pengembangan Ilmu Hukum lebih khusus terhadap Hukum Pidana, dijadikan sumber informasi, data, dan literatur bagi kegiatan-kegiatan penelitian dan kajian ilmiah yang berkaitan dengan penegakan hukum lalu lintas.

2. Kegunaan Praktis

Diharapkan hasil penelitian ini dapat bermanfaat untuk pengambil kebijakan dan para pelaksana di bidang hukum pidana, khususnya aparat kepolisian sebagai pengayom dan pelindung masyarakat.

#### **E. Kerangka Pemikiran**

Negara Indonesia adalah Negara hukum yang mempunyai cita-cita dan tujuan untuk menciptakan masyarakat yang adil dan makmur. Untuk mewujudkan hal ini perlu ditingkatkan usaha-usaha untuk memelihara ketertiban, keamanan, kedamaian dan kepastian hukum yang mampu mengayomi masyarakat Indonesia.

Cita-cita filsafat yang telah dirumuskan para pendiri kenegaraan dalam konsep “Indonesia adalah negara hukum”, mengandung arti, bahwa dalam hubungan antara hukum dan kekuasaan, bahwa kekuasaan tunduk pada hukum sebagai kunci kestabilan politik dalam masyarakat. Sementara itu Di negara hukum, hukum merupakan tiang utama dalam menggerakkan sendi-sendi kehidupan bermasyarakat, berbangsa dan bernegara.<sup>15</sup>

Menurut M.H. Tirtaamidjaja, hukum ialah semua aturan (norma) yang harus diturut dalam tingkah laku atau tindakan-tindakan dalam pergaulan hidup dengan ancaman mesti mengganti kerugian jika melanggar aturan-aturan itu akan membahayakan diri sendiri atau harta umpamanya orang akan kehilangan kemerdekaannya, didenda, dan sebagainya.<sup>16</sup>

Menurut Satochid Kartanegara mendefinisikan hukum pidana adalah sejumlah peraturan yang merupakan bagian dari hukum positif yang mengandung larangan-larangan dan keharusan-keharusan yang ditentukan oleh negara atau kekuasaan lain berwenang untuk menentukan peraturan-peraturan pidana, disertai ancaman pidana, apabila ada pelanggaran timbul hak negara untuk melakukan tuntutan, menjatuhkan pidana, dan melaksanakan pidana.

Kepastian hukum merupakan perlindungan untuk orang-orang yang taat hukum terhadap tindakan sewenang-wenang yang berarti seseorang akan dapat memperoleh sesuatu yang diharapkan dalam keadaan tertentu. Masyarakat

---

<sup>15</sup> Pasal 1 ayat (3) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945

<sup>16</sup> CS.T. Kansil dan Chirtine, Pengantar Ilmu Hukum Indonesia, Jakarta: Rineka Cipta, 2011, hlm 34

mengharapkan adanya kepastian, karena dengan adanya kepastian hukum masyarakat akan lebih tertib. Hukum bertugas menciptakan kepastian hukum karena bertujuan untuk ketertiban masyarakat.

### 1. Teori Negara Hukum

Negara hukum merupakan konsep yang berawal dari istilah nomokrasi yang berkembang dari pemikiran barat. Istilah nomokrasi tersebut berasal dari kata *nomos* yang artinya norma, dan *cratos* yang artinya kekuasaan. Negara hukum merupakan suatu konsep pemerintahan negara yang didasarkan atas hukum. Berikut pandangan Aristoteles mengenai negara hukum:

Yang dimaksud dengan Negara Hukum adalah negara yang berdiri di atas hukum yang menjamin keadilan kepada warga negaranya. Keadilan merupakan syarat bagi tercapainya kebahagiaan hidup untuk warga negaranya, dan sebagai dasar dari pada keadilan itu perlu diajarkan rasa susila kepada setiap manusia agar ia menjadi warga negara yang baik. Demikian pula peraturan hukum yang sebenarnya hanya ada jika peraturan hukum itu mencerminkan keadilan bagi pergaulan hidup antar warga negaranya.<sup>17</sup>

Penerapan paham negara hukum tidak dapat dipisahkan dengan konsep *Rechtsstaat* dan *The Rule of Law*.

Menurut Julius Stahl, konsep Negara Hukum yang disebutnya dengan istilah "*rechtsstaat*" itu mencakup empat elemen penting, yaitu:

---

<sup>17</sup> Moh. Kusnardi dan Harmaily Ibrahim, Pengantar Hukum Tata Negara Indonesia, Pusat Studi Hukum Tata Negara Fakultas Hukum Universitas Indonesia dan Sinar Bakti, 1983, h. 153- 154.

1. Perlindungan hak asasi manusia.
2. Pembagian kekuasaan.
3. Pemerintahan berdasarkan undang-undang.
4. Peradilan tata usaha negara.

A.V. Dicey menguraikan adanya tiga ciri penting dalam setiap Negara Hukum yang disebutnya dengan istilah “*The Rule of Law*”, yaitu :

1. *Supremacy of law.*
2. *Equality before the law.*
3. *Due process of law.*

## 2. Teori Kepastian Hukum

Kepastian adalah perihal (keadaan) yang pasti, ketentuan atau ketetapan. Hukum secara hakiki harus pasti dan adil. Pasti sebagai pedoman kelakuan dan adil karena pedoman kelakuan itu harus menunjang suatu tatanan yang dinilai wajar. Hanya karena bersifat adil dan dilaksanakan dengan pasti hukum dapat menjalankan fungsinya. Kepastian hukum merupakan pertanyaan yang hanya bisa dijawab secara normatif, bukan sosiologi.

Kepastian hukum menurut Jan Michiel Otto mendefenisikan sebagai kemungkinan bahwa dalam situasi tertentu :

1. Tersedia aturan -aturan yang jelas (jernih), konsisten dan mudah diperoleh, diterbitkan oleh dan diakui karena (kekuasaan) negara.
2. Instansi-instansi penguasa (pemerintah) menerapkan aturan-aturan hukum tersebut secara konsisten dan juga tunduk dan taat kepadanya.



3. Warga secara prinsipil menyesuaikan perilaku mereka terhadap aturanaturan tersebut.
4. Hakim-hakim (peradilan) yang mandiri dan tidak berpikir menerapkan aturan-aturan hukum tersebut secara konsisten sewaktu mereka menyelesaikan sengketa hukum.
5. Keputusan peradilan secara konkrit dilaksanakan.<sup>18</sup>

Kepastian hukum secara normatif adalah ketika suatu peraturan dibuat dan diundangkan secara pasti karena mengatur secara jelas dan logis. Jelas dalam artian tidak menimbulkan keragu-raguan (multi tafsir) dan logis. Jelas dalam artian ia menjadi suatu sistem norma dengan norma lain sehingga tidak berbenturan atau menimbulkan konflik norma. Kepastian hukum menunjuk kepada pemberlakuan hukum yang jelas, tetap, konsisten dan konsekuen yang pelaksanaannya tidak dapat dipengaruhi oleh keadaan-keadaan yang sifatnya subjektif. Kepastian dan keadilan bukanlah sekedar tuntutan moral melainkan secara faktual mencirikan hukum. Suatu hukum yang tidak pasti dan tidak mau adil bukan sekedar hukum yang buruk.<sup>19</sup>

Jika dikaitkan dengan teori kepastian hukum dalam pelaksanaan Pasal 106 ayat 2 Jo Pasal 284 Undang-Undang LLAJ, maka penafsiran dan sanksi normatif sebagaimana Pasal tersebut akan menjadi indikator kepastian hukum yang terjadi. Yaitu apabila seseorang mengemudikan Kendaraan Bermotor dengan tidak mengutamakan keselamatan pesepeda, akan dipidana dengan

---

<sup>18</sup> Soeroso, Pengantar Ilmu Hukum, Pt. Sinar Grafika, Jakarta, 2011

<sup>19</sup> Cst Kansil, Christine, S.T Kansil, Engelen R, Palandeng dan Godlieb N Mamahit, Kamus Istilah Hukum, Jakarta, 2009, Hlm. 385

pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak lima ratus ribu rupiah.

### 3. Teori Penanggulangan Kejahatan

Menurut G. P. Hoefnagels upaya penanggulangan kejahatan dapat ditempuh dengan:

- a) Penerapan hukum pidana (*criminal law application*);
- b) Pencegahan tanpa pidana (*prevention without punishment*);
- c) Mempengaruhi pandangan masyarakat mengenai kejahatan dan pemidanaan lewat mass media (*influencing views of society crime and punishment/mass media*).<sup>20</sup>

Dengan demikian, upaya penanggulangan kejahatan secara garis besar dibagi 2 (dua) jika dikaitkan dengan pendapat G. P. Hoefnagels mengenai penanggulangan kejahatan, yaitu :

#### 1) Upaya Penal (Hukum pidana)

Upaya yang lebih dititikberatkan pada sifat represif (penindasan atau pemberantasan atau penumpasan) sesudah kejahatan terjadi. Hal ini sama dengan menerapkan hukum pidana (*criminal law application*) yang sesungguhnya, jika dalam praktiknya di lapangan, bentuk perlindungan terhadap Pesepeda adalah dengan melakukan penilangan terhadap pengguna kendaraan yang tidak mendahulukan keselamatan pesepeda di jalan raya.

---

<sup>20</sup> Barda Nawawi Arief. Bunga Rampai Kebijakan Hukum Pidana. Kencana. Semarang. 2008. hlm. 45

## 2) Upaya Non Penal (diluar hukum pidana)

Upaya yang lebih dititikberatkan pada sifat preventif (pencegahan) sebelum terjadinya kejahatan. Hal ini berarti dengan mencegah terjadinya pidana melalui upaya-upaya yang dianggap relevan. Hal tersebut seringkali dilakukan oleh pihak kepolisian dengan memberikan himbauan langsung kepada pengendara kendaraan bermotor tentang adanya jalur khusus sepeda yang dibuat untuk keselamatan pesepeda.

## F. Langkah-Langkah Penelitian

Penelitian merupakan suatu kegiatan ilmiah yang berkaitan dengan dengan analisa dan konstruksi yang dilakukan secara metodologis, sistematis, dan konsisten.<sup>21</sup>

Guna membahas setiap permasalahan yang ditempuh penulis menggunakan:

### 1. Metode Penelitian

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian deskriptif analisis yaitu metode penelitian yang tujuannya memberikan gambaran secara sistematis, faktual, dan akurat mengenai fakta-fakta, mengkontruksi gejala-gejala serta hubungan antara fenomena-fenomena yang diselidiki dari hasil pengamatan

---

<sup>21</sup> Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, Universitas Indonesia (UI Perss), 1986, hlm. 42.

beberapa kejadian untuk kemudian dianalisis secara aktual dengan realita yang ada.

## 2. Metode Pendekatan

Penelitian ini menggunakan metode pendekatan yuridis normatif dan content analysis, metode pendekatan yuridis normatif ini dilakukan melalui bahan hukum utama dengan cara menelaah teori-teori, konsep-konsep, asas-asas hukum serta peraturan perundang-undangan yang berhubungan dengan penelitian ini.<sup>22</sup> Dan untuk metode pendekatan content analysis ini akan membahas mengenai isi dari suatu data yang didapat. Dalam hal ini 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 (LLAJ), dan data yang diperoleh khususnya berkaitan dengan pelanggaran Jalur khusus sepeda di wilayah hukum Polrestabes Bandung.

## 3. Sumber Data

Sumber data yang digunakan dalam penelitian hukum ini mencakup beberapa bagian, diantaranya sebagai berikut:

- a. Data Primer yaitu Sumber data yang diperoleh secara langsung sumber pertama. Berupa data jumlah angka dari kasus yang diangkat dan hasil wawancara (*interview*) dengan responden

---

<sup>22</sup> Bambang Sunggono, (2003), Metodologi Penelitian Hukum, Jakarta, PT Raja Grafindo Persada, hlm. 32

yang berhubungan dengan Pelaksanaan Pasal 106 jo Pasal 284 Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan bagi pengguna sepeda di wilayah Polrestabes Bandung, serta bahan hukum primer dari beberapa Peraturan Perundang-Undangan yang terdiri dari:.

- 1) Undang-Undang Dasar Tahun 1945
  - 2) Undang-Undang No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan
  - 3) Peraturan Pemerintah No 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu lintas dan Angkutan Jalan
  - 4) Peraturan Menteri Perhubungan No 59 Tahun 2020 Tentang Keselamatan Pesepeda di jalan
- b. Data Sekunder, yaitu data yang mencakup dokumen-dokumen resmi, buku-buku, serta bahan-bahan yang berkaitan dan dapat memberikan penjelasan dari sumber data primer antara lain, teori-teori dari literatur-literatur yang berhubungan dengan permasalahan diatas. Data hukum sekunder adalah data-data yang diperoleh melalui bahan kepustakaan. Jenis data ini dapat memperkuat data primer yaitu dari kepustakaan baik dari buku literatur, dan dari Peraturan Perundang-Undangan yang berkaitan dengan permasalahan penelitian antara lain:

- 1) Data kasus kecelakaan lalu lintas melibatkan pesepeda yang diperoleh dari bagian administrasi kecelakaan lalu lintas (Min. Laka-Lantas) Polrestabes Bandung.
- 2) Data pembanding yang ada sebagai bahan tambahan untuk penelitian ini.
- 3) Buku Literatur lainnya yang sesuai dengan bahasan dalam penelitian ini.

c. Sumber data Tersier, yaitu sumber data yang diambil dari media *online* yang digunakan sebagai bahan rujukan dan pengetahuan. Serta data yang dapat memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer atau bahan hukum sekunder, antara lain kamus hukum hukum.<sup>23</sup>

#### 4. Jenis Data

Guna memperoleh data yang sesuai dan mencakup permasalahan yang diteliti, maka dalam penulisan ini menggunakan teknik pengumpulan data sebagai berikut:

- a. Data hukum primer dikumpulkan dari jumlah angka dari kasus atau objek yang sedang diamati yang diperoleh dari Bagian Administrasi Laka-Lantas (Min. Laka-Lantas) Satuan Lalu Lintas Kepolisian Resor Kota Besar (Polrestabes) Bandung dan dengan wawancara (*interview*) yang berupa kerangka pertanyaan-pertanyaan dan mengadakan Tanya jawab

---

<sup>23</sup> Sri Mamudji, Et Al, *Metode Penelitian Hukum*, Cetakan Pertama, Fakultas Hukum UI, Jakarta, 2005, hlm. 31.

secara sistematis berhubungan dengan permasalahan yang ada. Wawancara ini dilakukan kepada bapak Bripta Agus Nugroho, S.E. bag. Administrasi Kecelakaan Lalu Lintas (Min. Laka-lantas), di ruangan kerja lantai 1 Min. Laka-lantas Satlantas Kepolisian Resor Kota Besar (Polrestabes) Bandung.

- b. Data hukum sekunder dikumpulkan dengan menelusuri dan menganalisis Peraturan Perundang-Undangan, artikel, internet, buku-buku, dan jurnal yang berkaitan dengan Pelaksanaan Pasal 106 jo Pasal 284 Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan bagi pengguna sepeda di wilayah Polrestabes Bandung.
- c. Data hukum tersier didapatkan melalui membuka Kamus Besar Bahasa Indonesia ataupun Kamus Hukum.

## **5. Teknik Pengumpulan Data**

### **a. Studi Kepustakaan**

Studi kepustakaan adalah mencari dan mengumpulkan secara mengkaji peraturan perundang-undangan, rancangan undang-undangan, hasil penelitian jurnal ilmiah, artikel ilmiah, dan makalah seminar yang berhubungan dengan hukum pidana.

### **b. Observasi**

Observasi adalah aktivitas terhadap suatu proses atau objek dengan maksud merasakan dan kemudian memahami pengetahuan dari sebuah fenomena berdasarkan pengetahuan dan gagasan, untuk mendapatkan informasi-informasi yang dibutuhkan untuk



melanjutkan penelitian, peneliti melakukan observasi di Kepolisian Resor Kota Besar Bandung.

**c. Wawancara**

Wawancara adalah percakapan antara dua orang atau lebih dan berlangsung antara narasumber dan pewawancara untuk mendapatkan informasi yang tepat dari narasumber yang terpercaya. Responden dari penelitian ini adalah bapak Bripka Agus Nugroho, S.E. bag. Administrasi Kecelakaan Lalu Lintas (Min. Laka-lantas), di ruangan kerja lantai 1 Min. Laka-lantas Satlantas Kepolisian Resor Kota Besar (Polrestabes) Bandung.

**d. Kuesioner**

Kuesioner adalah teknik pengumpulan data melalui formulir-formulir yang berisi pertanyaan-pertanyaan yang diajukan secara tertulis pada seseorang atau sekumpulan orang untuk mendapatkan jawaban atau tanggapan dan informasi yang diperlukan oleh peneliti. Responden kuesioner ini adalah Pesepeda di wilayah Kota Bandung

**6. Metode Analisis Data**


Data yang diperoleh dari studi kepustakaan maupun dari penelitian lapangan akan dianalisis secara deskriptif kualitatif. Analisis deskriptif kualitatif yaitu metode analisis data yang mengelompokkan dan menganalisis data yang diperoleh dengan

penelitian lapangan menurut kualitas dan kebenarannya, kemudian dihubungkan dengan teori-teori, asas-asas, dan kaidah-kaidah hukum yang diperoleh jawaban atas permasalahan yang dirumuskan.


## 7. Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian adalah suatu tempat atau wilayah dimana penelitian akan dilakukan. Penulis pada penelitian ini melakukan penelitian di :

### 1) Instansi

- 
- a) Kepolisian Resor Kota Besar (Polrestabes) Bandung di Jalan Merdeka Nomor 18-21, Babakan Ciamis, Kota Bandung, Jawa Barat.

### 2) Perpustakaan

- 
- a) Perpustakaan Rachmat Djatnika Universitas Islam Negeri Sunan Gunung Djati Bandung JL. A.H. Nasution No. 105, Cipadung, Cibiru, Kota Bandung, Jawa Barat..
  - b) Badan Perpustakaan dan Kearsipan Daerah JL. Kawalayaan Indah II No. 4, Jatisari, Buah batu, Kota Bandung, Jawa Barat.