

**EFEKTIVITAS PELAKSANAAN PERBAIKAN JALAN
RUSAK DALAM UNDANG-UNDANG NOMOR 22
TAHUN 2009 TERHADAP KESELAMATAN
PENGGUNA JALAN
(STUDI PADA DINAS BINA MARGA KOTA BATAM)**

SKRIPSI



Oleh

Wawan

150710024

**PROGRAM STUDI ILMU HUKUM
FALKUTAS SOSIAL DAN HUMANIORA
UNIVERSITAS PUTERA BATAM
TAHUN 2019**

**EFEKTIVITAS PELAKSANAAN PERBAIKAN JALAN
RUSAK DALAM UNDANG-UNDANG NOMOR 22
TAHUN 2009 TERHADAP KESELAMATAN
PENGGUNA JALAN
(STUDI PADA DINAS BINA MARGA KOTA BATAM)**

SKRIPSI

**Dalam memenuhi persyaratan,
memperoleh gelar Sarjana**



Oleh

Wawan

150710024

**PROGRAM STUDI ILMU HUKUM
FALKUTAS SOSIAL DAN HUMANIORA
UNIVERSITAS PUTERA BATAM**

TAHUN 2019

SURAT PERNYATAAN

Bahwa dalam penulisan ini saya menyampaikan, yakni;

1. Skripsi yang ditulis ini adalah asli dan belum pernah diajukan untuk mendapatkan gelar akademik sarjana, baik yang terdapat pada Universitas Putera Batam maupun pada perguruan tinggi lainnya;
2. Penulisan Skripsi merupakan nilai suci pada buah pikiran, ringkasan, dan pengkajian yang dilakukan sendiri, dengan tidak menggunakan bantuan-bantuan dari kelompok lain, terkecuali pengarahan dari dosen peneliti;
3. Pada pembuatan skripsi ini tidak terdapat adanya karangan-karangan atau konsep yang pernah diciptakan atau pernah diterbitkan individu lain, terkecuali disebut dengan tersurat dan jelas telah dicatat selaku bahan referensi pada pembuatan skrip dengan menyebutkan identitas peneliti/penulis dan dicatat secara tertulis pada tabel daftar pustaka;
4. Afirmasi ini dibuat dengan senyatanya dan andaikan ketika di kelak hari ditemukan anomali dan tidak sesuai pada surat afirmasi yang saya nyatakan ini, sehingga saya bersiap menderita hukuman akademik, disertai sanksi lainnya yang dinilai pantas dengan peraturan-peraturan yang valid di perguruan tinggi.

Batam, 26 Juli 2019
Yang Membuat Pernyataan,



Wawan
150710024

**EFEKTIVITAS PELAKSANAAN PERBAIKAN JALAN RUSAK
NOMOR 22 TAHUN 2009 TERHADAP KESELAMATAN
PENGGUNA JALAN
(STUDI PADA DINAS BINA MARGA KOTA BATAM)**

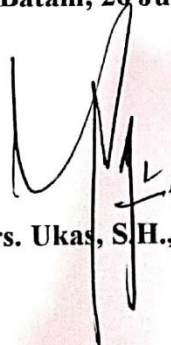
SKRIPSI

**Dalam memenuhi persyaratan,
Memperoleh gelar Sarjana**

**Dibuat Oleh
Wawan
150710024**

**Telah mendapatkan persetujuan oleh Dosen Pembimbing pada tanggal
Seperti yang tertera dibawah ini,**

Batam, 26 Juli 2019



Drs. Ukas, S.H., M.Hum.

ABSTRAK

Jalan merupakan aset daerah yang dinikmati seluruh masyarakat. Pemerintah diketahui adalah lembaga yang memiliki kewajiban dan kewenangan untuk menjaga dan mengelola jalan. Namun terjadinya kerusakan jalan bukan hanya mengakibatkan terhalangnya kegiatan perekonomian dan sosialisasi masyarakat lainnya tetapi dapat menyebabkan terjadinya peristiwa kecelakaan bagi pengguna jalan. Sesuai dengan Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ), Kerusakan jalan yang terjadi harus segera mendapatkan perbaikan guna menjaga keselamatan para pengguna jalan. Lembaga terkait wajib memberikan rambu/tanda peringatan kepada pengguna jalan sehingga dapat dihindarinya kecelakaan lalu lintas. Penelitian ini memiliki tujuan dalam mengetahui nilai efektivitas aturan dalam penerapannya di lapangan serta faktor penyebab dan solusi dalam meningkatkan pelayanan perbaikan jalan rusak. Metode yang digunakan adalah metode penelitian empiris, dengan pendekatan kualitatif. Data yang diperoleh merupakan hasil dari wawancara, Dengan hasil penelitian adalah proses perbaikan jalan rusak yang dilaksanakan oleh Dinas Bina Marga memiliki sistem dinilai membutuhkan waktu yang cukup banyak dari tahap perencanaan hingga proses eksekusi di lapangan, serta kurangnya partisipasi dari masyarakat dalam memberikan informasi atau laporan dengan berbagai media yang telah disediakan oleh pemerintah kepada masyarakat.

Kata Kunci: Kerusakan Jalan, Lalu Lintas, dan Keselamatan Pengguna Jalan.

ABSTRACT

Roads are regional assets enjoyed by the entire community. The government is known to be an institution that has the obligation and authority to maintain and manage roads. But the occurrence of road damage not only results in obstruction of economic activities and other socialization of the community but can cause accidents for road users. In accordance with the Law on Road Traffic and Transportation (LLAJ), Road damage that occurs must immediately get repairs to safeguard the safety of road users. Related institutions must provide signs / warning signs to road users so that traffic accidents can be avoided. The research aims at knowing the value of the effectiveness of the implementation rules in the field as well as the causes and solutions in improving damaged road repair services. The method used is an empirical research method, with a qualitative approach. The data obtained are interviews, the results of the study are that the damaged road repair process carried out by the Highways Agency has a system that is considered to require a long time from the planning stage to the execution process in the field, lack of community participation in providing information or reports with various media provided by the government to the community. The conclusion of this study is that the implementation of improvements carried out in the field exists but that the overall improvements carried out are not as effective as in reality based on the rules of the Act. Coupled with a lack of participation and initiative from within the community of road users.

Keyword: Road Damage, Traffic, and Road User Safety

KATA PENGANTAR

Pertama marilah penulis panjatkan amanah dan puji syukur terhadap Tuhan Yang Maha Esa yang sudah mengasihikan seluruh anugerah dan karuniaNya pada penulis, maka sekarang saat ini penulis mampu menyempurnakan pembuatan tugas akhir yang merupakan sebuah persyaratan digunakan dalam menyelesaikan program studi strata satu (S1) pada Program Studi Ilmu Hukum Universitas Putera Batam.

Dengan ini maka Penulis sadari jika penulisan ini belum ideal. Oleh karena itu, kritikan dan pendapat-pendapat yang diberikan akan dengan senantiasa diterima oleh penulis dengan ikhlas. Dikarenakan kemampuan yang terbatas, maka penulis juga menyadari pula bahwa penulisan ini tidak bisa terlahir jika tanpa pengarahan beserta sugesti dari beragam kelompok. Sebab itulah, maka dari itu segala rasa kerendahan hati, saya ingin mengungkapkan ucapan rasa apresiasi pada:

1. Ibu Dr. Nur Elfi Husda, S.Kom.,M.SI. selaku Rektor Universitas Putera Batam;
2. Ibu Rizki Tri Anugrah Bhakti, S.H,M.H, Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Humaniora Universitas Putera Batam;
3. Bapak Padrisan Jamba, S.H., M.H., selaku Ketua Program Studi Ilmu Hukum Universitas Putera Batam;
4. Bapak Drs. Ukas S.H., M. Hum. selaku pembimbing Skripsi pada Program Studi Ilmu Hukum Universitas Putera Batam;
5. Ibu Irene Svinarky S.H., M.Kn. selaku dosen Pembimbing Akademik pada Studi Ilmu Hukum di Universitas Putera Batam;

6. Dan seluruh Dosen dalam Program Studi Ilmu Hukum dan Staff Universitas Putera Batam;
7. Suci Novita Sari, Harveno, Lisa, Riko Mandala, Syelen Oktaviana, Suwandy, Christine dan Seplin Palin beserta teman-teman sekelas yang selalu menyemangati Penulis;

Teristimewa kepada kedua orangtua, Penulis ingin mengucapkan terima kasih telah menyemangati dan mendukung penulis selama ini dan untuk seluruh pihak yang penulis hormati, harapan besar untuk skripsi yang ditulis ini bisa membagikan arti terhadap peneliti lainnya terutama serta bermanfaat untuk pengaji secara umum maupun dijadikan referensi kepada mahasiswa/mahasiswi yang kedepan melakukan penelitian. Bagi pihak yang sudah memberikan membantu dalam penulisan ini, disemogakan amal dari kebaikannya mendapatkan balasan yang berlimpah oleh Tuhan Yang Maha Esa. Amin.

Batam, 26 Juli 2019

Wawan (150710024)

DAFTAR ISI

HALAM SAMPUL.....	i
HALAMAN JUDUL.....	Error! Bookmark not defined.
SURAT PERNYATAAN.....	iv
HALAMAN PENGESAHAN.....	Error! Bookmark not defined.
ABSTRAK.....	v
<i>ABSTRACT</i>	vi
KATA PENGANTAR.....	vii
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR LAMPIRAN.....	xii
DAFTAR GAMBAR.....	xiii
DAFTAR SINGKATAN.....	xiv
BAB I.....	1
PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Identifikasi Masalah.....	10
1.3 Pembatasan Masalah.....	11
1.4 Rumusan Masalah.....	11
1.5 Tujuan Penelitian.....	11
1.6 Manfaat Penelitian.....	12
1.6.1 Manfaat Teoritis.....	12
1.6.2 Manfaat Praktis.....	13
BAB II.....	14
TINJAUAN PUSTAKA.....	14
2.1 Kerangka Teori.....	14
2.1.1 Teori Efektivitas Hukum.....	14
2.1.2 Teori Pembangunan.....	16
2.2 Tinjauan Umum Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.....	18
2.3 Tinjauan Umum Tentang Jalan.....	19

2.4	Tinjauan Umum Tentang Kecelakaan Lalu Lintas.....	22
2.4.1	Pembangian Karakteristik Kecelakaan Lalu Lintas	22
2.4.2	Dampak Kecelakaan Lalu Lintas	23
2.7	Faktor Lingkungan Dalam Kecelakaan Lalu Lintas.....	23
2.7.1	Jalan Raya	24
2.7.2	Perlengkapan Jalan.....	26
2.7.3	Cuaca.....	26
2.2	Kerangka Yuridis	27
2.2.1	Tinjauan Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan	27
2.2.2	Tinjauan Tentang Jalan	30
BAB III		32
METODE PENELITIAN.....		32
3.1	Jenis Dan Sifat Penelitian.....	32
3.2	Metode Pengumpulan Data	33
3.2.1	Jenis data	33
3.2.2	Alat Pengumpulan Data	33
3.2.3	Lokasi Penelitian.....	34
3.3	Metode Analisis Data	34
3.4	Penelitian Terdahulu.....	35
BAB IV		39
PEMBAHASAN		39
4.1	Hasil Penelitian.....	39
4.2	Pembahasan	45
4.2.1	Pelaksanaan Pemeliharaan Dan Perbaikan Jalan Terhadap Keselamatan Pengguna Jalan Yang Dilaksanakan Oleh Penyelenggara Jalan Kota Batam	45
4.2.2	Kendala Yang Dihadapi Dalam Proses Pemeliharaan Dan Perbaikan Jalan Rusak Terhadap Keselamatan Pengguna Jalan Di Kota Batam	53
BAB V.....		60
SIMPULAN DAN SARAN		60
5.1	Simpulan.....	60

5.2	Saran.....	61
	DAFTAR PUSTAKA	63
	LAMPIRAN	

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Surat Izin Penelitian

Lampiran 2 Surat Rekomendasi Badan Kesatuan Bangsa dan Politik

Lampiran 3 Surat Keterangan Dinas Bina Marga Kota Batam

Lampiran 4 Foto

Lampiran 5 Daftar Riwayat Hidup

DAFTAR GAMBAR

Gambar 4.1.....	45
Gambar 4.2.....	46
Gambar 4.3.....	48
Gambar 4.4.....	50
Gambar 4.5.....	57

DAFTAR SINGKATAN

Singkatan 1 Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ)

Singkatan 2 *Pavement Condition Index* (PCI)

Singkatan 3 Sumber Daya Manusia (SDM)

Singkatan 4 Usaha Mikro, Kecil dan Menengah (UMKM)

Singkatan 5 Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN)

Singkatan 6 Anggaran Pendapatan Dan Belanja Daerah (APBD)

Singkatan 7 Badan Kesehatan Dunia (WHO)

Singkatan 8 Lembaga Kebijakan Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah (LKPP)

Singkatan 9 Organisasi Perangkat Daerah (OPD)

Singkatan 10 Komunikasi dan Informatika (KOMINFO)

Singkatan 11 Musyawarah Perencanaan Pembangunan (MUSREMBANG)

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pembangunan dalam negeri di negara Indonesia melahirkan suatu kehendak yang kepingin dicapai bagi segenap warga negara dalam meninggikan kesejahteraan serta kemakmuran sosial dengan baik dan meluas. Ketika sistem yang disebut terlaksanakan dengan terarah, sistematis, dan persisten pada suatu bentuk merealisasikan keinginan akan komunitas yang sejahtera dan berada tersebut. Berkembangannya suatu pembangunan terutama di Kota Batam lebih mengarah pada infrastruktur, Pendidikan, fasilitas dan sarana-prasarana lalu lintas. Guna pembangunan tersebut adalah untuk memberikan peluang atau kesempatan pada masyarakat untuk dapat menikmati keadilan dan kesejahteraan pembangunan khususnya pembangunan sarana dan prasarana daerah. Seperti pada masa ini dengan pertumbuhan dan perkembangan penduduk yang mulai pesat.

Salah satu jenis dari sistem transportasi adalah transportasi darat yang dimana merupakan transportasi yang dimana paling banyak ditemui dan sering digunakan oleh masyarakat Indonesia umumnya. Transportasi adalah suatu peran dari urat nadi perekonomian, dengan terdapat transportasi yang baik merupakan satu faktor pendukung utama untuk menentukan proses kemajuan akan pertumbuhan ekonomi suatu negara atau daerah. dimana jantung dari sarana transportasi darat adalah jalan raya (Wirnanda, Anggraini, & Isya, 2019). Seiring dengan meningkatnya angka kepemilikan kendaraan pada perkotaan, maka

perkembangan dan pertumbuhan dari kegiatan masyarakat di dalamnya juga bertambah pesat. Terlebih terhadap kota yang mempunyai bagian aktivitas jasa, profitable dan hiburan yang ternilai tinggi (Rompis & Palenewen, 2016). Aturan konstitusi perundangan yang dilahirkan dalam pemerintahan mempunyai 2 (dua) impresi yang beragam yakni kesan positif dan kesan negatif. Efek itu dapat dirasakan baik oleh pemerintah ataupun bagi masyarakat umum, terlebih lagi aturan tersebut memiliki kaitan erat dengan kebijakan terhadap keselamatan pengguna jalan.

Berdasar dari Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan disebut disana bahwa “ Jalan adalah prasarana transportasi darat yang mencakup seluruh area dari jalan, terhitung juga bangunan pelengkap dan perlengkapannya juga diperuntukkan untuk lalu lintas, yang berada di permukaan tanah, diatas permukaan tanah, dibawah permukaan tanah dan/atau air, serta diatas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel.” Sedangkan defenisi jalan raya menurut aturan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) menyebutkan bahwa “ Jalan merupakan keseluruhan bagian jalan, yang mencakup bangunan pelengkap dan perlengkapannya juga diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, diatas permukaan tanah, dibawah permukaan tanah dan/atau air, serta diatas permukaan air, terkecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel.” Sekilas dalam dua pengertian dari Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan beserta peraturan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 mengenai Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bisa dilihat tidak banyak perubahan makna dari jalan itu sendiri.

Dikarenakan jalan raya merupakan sarana transportasi dengan memegang peranan vital bagi pengembangan suatu daerah. Sebab itu adalah tujuan jalan raya yang digunakan menompang keberhasilan suatu pembangunan daerah tersebut itu sendiri. Hal tersebut diketahui karena jalan dinilai menjadi bagian prasarana transportasi yang memiliki suatu peranan penting pada bidang-bidang perekonomian, sosial-budaya, politik, pertahanan, pembangunan dan lingkungan hidup.

Menurut prespektif perekonomian, jalan sebagai sebuah modal sosial bagi masyarakat merupakan katalisatorr diantara proses produksi, pasar, dan konsumen akhir. Dari prespektif sosial dan budaya, kehadiran jalan merupakan wawasan masyarakat yang dapat menjadi sarana perubahan sosial, pembangun toleransi, meleburkan sekat budaya. Dari prespektif lingkungan, kehadiran jalan adalah untuk membantu pembangunan berkelanjutan. Dari prespektif politik, kehadiran jalan adalah mempertautkan dan memikat daerah, sedangkan dari prespektif pertahanan dan keamanan, kehadiran jalan adalah memberikan jalan masuk dan pergerakan dalam penyelenggaraan system pertahanan beserta keamanan nasional menurut penjas umum. Undang-Undang mengenai pelayanan publik (perbaikan jalan) terhadap tingkat pelayanan terhadap pengguna jalan di masyarakat, penyelenggaraan tersebut telah menyesuaikan dengan paham yang dikemukakan berdasarkan Robert Eyestones (Taufiqurokhman, 2014).

Landasan hukum yang dikemukakan berdasarkan Eyestone ialah seperti berikut *“policy is a purposive course of action followed by an actor or set of actors in deadling with a problem or a matter of concern”* dengan maknanya

yaitu “Penyelesaian suatu kasus definit adalah sebuah aksi dari susunan tindakan yang memiliki arah definit yang beserta dan dikerjakan oleh sosok ataupun sekelompok pelaku dalam menyelesaikan sebuah permasalahan tertentu”

Dengan hal tersebut mengakibatkan peningkatan mobilitas masyarakat dari tempat ke tempat menjadi hal yang tidak terelakan lagi. Sehingga banyak kemunculan kendaraan-kendaraan kecil maupun besar yang melintas disepanjang jalan raya (Nugroho, 2013). Dimana salah satu prasarana transportasi yang penting ialah jalan yang digunakan sebagai keperluan esensial pada melaksanakan aktivitas sehari-hari masyarakat.

Indonesia masih merupakan negara dalam kategori masih berkembang, terutama pada sektor peningkatan penyediaan prasana transportasi darat. Maka dari itu jalan merupakan prasarana yang dimana pemerintah harus memperhatikan pembangunan ataupun pemeliharannya. Namun pembangunan jalan yang tidak disertai dengan perencanaan pemeliharaan jalan yang bagus, sehingga muncul berbagai permasalahan pada pengguna jalan. Dengan keadaan seperti ini, diperlukan mulainya peningkatannya baik secara kuantitas maupun kualitas jalan yang baik dalam memenuhi kebutuhan masyarakat. Pada Pasal 24 ayat (1) dalam Undang-Undang No 22 Tahun 2009 mengenai Lalu Lintas dan Angkutan Jalan disebutkan “ Penyelenggara Jalan harus dengan segera dan patut untuk memperbaiki jalan yang rusak yang memungkinkan menyebabkan kecelakaan lalu lintas.” Dan Pasal 24 ayat (2) juga menyebutkan jika “ perihal belum dapatnya dilakukan perbaikan Jalan yang rusak seperti pada ayat (1), penyelenggara Jalan wajib memberikan tanda ataupun rambu pada sekitar Jalan yang rusak untuk

mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas.” Permasalahan utama jalan memberikan petunjuk bahwa penyelenggara jalan yang konseptual dan diperlukan menilai jalan sebagai system jaringan yang saling mengikat dalam menghubungkan pusat-pusat kegiatan masyarakat.

Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan menerangkan “ Kategori jalan berdasarkan status memberikan wewenang terhadap pemerintah dalam menyelenggarakan jalan yang memiliki pelayanan nasional dan pemerintahan daerah untuk menjalankan pada wilayah dengan asas-asas otonomi daerah.” Kerusakan jalan merupakan suatu hal yang pasti akan terjadi dan bukan merupakan sebuah kesalahan, karena semua barang atau benda nan digunakan pasti memiliki kemungkinan terjadi kerusakan, yang sebenarnya tidak diharapkan adalah dimana kerusakan yang terbentuk tidak segera didapatkan perbaikan, sehingga kerusakan mencapai pada limit yang dapat mencelakakan para pengguna jalan.

Yang maksud dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pasal 1 ayat (30) dan (31) yang menyebutkan :

1. Keamanan pada lalu lintas dan angkutan jalan merupakan sebuah situasi terlepasnya setiap individu, benda, dan/atau kendaraan dari usikan tindakan melanggar hukum, dan/atau perasaan takut ketika berlalu lintas.
2. Keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan merupakan sebuah situasi terlepasnya setiap individu dari akibat kecelakaan sewaktu berlalu lintas yang baik dikarenakan akibat kendaraan, manusia, lingkungan,dan/atau kondisi jalan.

Mestinya kondisi jalan yang rusak tidak akan semakin buruk seperti yang diterangkan diatas jika setiap muncul kerusakan jalan langsung ditindaklanjuti dengan perbaikan yang baik, sehingga para pengguna jalan juga merasakan aman dan nyaman dalam menggunakan fasilitas prasarana pemerintah. Jalan yang rusak yang terjadi diberbagai tempat di Kota Batam era ini merupakan persoalan yang rumit dan peristiwa kemalangan yang ditimbulkan amat besar terlebih terhadap pengguna jalan, ibarat timbulnya durasi tempuh yang Panjang, terhambat, kecelakaan lalu lintas, dan lain-lainnya. Kerugian yang terjadi secara personal terhadap pengguna jalan akan menjadi penumpukan akan kerugian ekonomi terhadap Kota Batam di masa yang akan datang. Strategi pemerintah berlandaskan pada daerah sendiri-sendiri, terutama di Kota Batam sedang mengusahakan beberapa haluan berkaitan dengan kelancaran pada lalu lintas jalan dan usaha lain dalam meningkatkan keselamatan pengguna jalan.

Pelaksanaan dalam menjalankan peraturan Undang-Undangan pada daerah secara regular membentuk usaha pemerintah dalam mesejahterakan masyarakat. Pada umumnya pemerintah sering menerapkan suatu kebijakan mengarah pada persoalan obstruksi yang timbul saat pelaksanaanya. Akan halnya prosedur-prosedur yang dilaksanakan supaya perundang-undangan selaku payung hukum yang sudah dibentuk dapat mempunyai manfaat seperti dengan harapan dan arahnya. Akan hal siasat-siasat yang bisa dipaparkan seperti eskalasi sosialisasi, fasilitas layanan dan banyak lagi.

Fakta yang muncul pada permasalahan andaikan jalan yang semestinya dipergunakan untuk aktivitas kehidupan masyarakat, mengalami kerusakan dan

akhirnya berdampak kecelakaan dan kerugian materil maupun immaterial. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dituturkan dalam Pasal 273 ayat (1), (2), (3) dan (4). Dalam pemeliharaan jalan merupakan upaya ditingkatkan kembali kondisi jalan secara fungsional dan juga structural, maka dari itu pengerjaan jalan mesti sesuai terhadap dengan jenis kerusakan yang terjadi pada jalan. Cara pengerjaan yang tidak serasi cuma akan menambah biaya yang diperlukan dan hasilnya juga tidak akan terasa maksimal dengan kondisi jalan yang rusak akan timbul lagi (Rondi, 2016).

Agar kondisi jalan berada pada perfoma kondisi yang baik dalam melayani masyarakat perlu evaluasi terhadap permukaan jalan buat mengetahui apakah jalan masih pada kondisi yang layak atau diperlukannya eskalasi terhadap pemeliharaan dan perawatan jalan. Konstruksi pemeliharaan jalan terserah terhadap hasil dari penilaian kondisi dari kerusakan jalan yang telkah ditetapkan berupa optis, akan halnya dengan teknik yang digunakan oleh pola Bina Marga beserta cara seperti PCI (*pavement condition index*) (Rondi, 2016).

Serta misi yang disusun oleh pemerintah Kota Batam dalam rangka mengimplementasikan langkah-langkah dalam mewujudkan visi yang telah dibentuk yang salah satu nya berhubungan dengan sarana dan prasarana dalam pemerintah Kota Batam, dengan keenam misi sebagai berikut;

1. Menghadirkan tata kelola pemerintahan yang bersih, transparan, akuntabel, dan mengayomi. Misi ini dimaksudkan untuk mewujudkan pelayanan birokrasi pemerintah Kota Batam yang prima, dimana pelayanan yang diberikan harus dapat melebihi standar pelayanan

yang sudah ada. Dimana kondisi demikian menuntut setiap individu dari birokrat harus akuntabel, yakni bekerja sesuai prosedur, memiliki integritas dan tanggungjawab dalam mengerjakan setiap pekerjaan, dan tidak memilah kedudukan dari warga-nya. Selain itu sifat transparan harus melekat dalam sistem birokrasi, dimana seluruh penyelenggara pemerintahan daerah harus membuka diri terhadap hak masyarakat untuk memperoleh informasi yang benar, jujur, dan tidak diskriminatif tentang penyelenggaraan negara dengan tetap memperhatikan proteksi atas hak asasi persona, kelompok, dan rahasia negara.

2. Menciptakan Sumber Daya Manusia (SDM) Daerah yang bertaqwa, dan memiliki daya saing ditambah dengan komunitas yang sejahtera. Maka Misi ini diimplikasi dalam mewujudkan masyarakat Kota Batam yang agamis, mempunyai akhlak yang mulia, berbudi baik, sehat jasmani dan rohani, intelek, bersinergi dalam kontes di pada tatanan komunitas ekonomi Asean. Sampai terwujudnya tata aktivitas metropolis melalui komunitas yang independen dan beradab.
3. Menciptakan tatanan wilayah pada kota yang mempunyai wawasan alam, prasarana yang futuristik, disertai pengaturan kawasan tinggal yang bersih, harmonis dan sehat serasi dengan taraf pikiran bangsa. Operasi ini diharapkan untuk mewujudkan bentuk mutu servis pada massa yang dilalui dengan pengembangan infrastruktur yang bermutu dengan mempedulikan kemampuan tampung beserta kemampuan dalam

mendukung kawasan lingkungan yang dinilai serasi dengan struktur ruang Kota Batam, maka akan terciptanya rasa nyaman kepada semua wujud masyarakat yang berada di Kota Batam.

4. Menciptakan penguatan di divisi jasa, perdagangan, pariwisata, dan agraria atau perikanan untuk mengangkat status perdagangan daerah. Misi ini diharapkan dalam upaya mengoptimalkan daya guna dari kelebihan daya saing yang sedang ada pada kota Batam yakni pada zona wilayah yang dalam bentuk kepulauan, dengan posisi geografi yang taktis dikarenakan terwalak pada tengah rute bisnis internasional.
5. Mewujudkan penguatan dalam ekonomi rakyat dengan bantuan basis Usaha Mikro, Kecil dan Menengah (UMKM) dan Koperasi yang bersinergi melalui keperluan industrial dan pekan perdagangan lokal. Misi ini diharapkan untuk mempertemukan antara unit UMKM dan Koperasi dengan aktivitas industrial pada kota Batam, akibatnya UMKM dan Koperasi dapat mendapatkan saluran yang ekstensif terhadap berbagai opsi tipe komoditas yang dapat dijual, pendanaan, dan ketegasan dalam *sustainability businesses*.
6. Menciptakan akselerasi kemampuan pengembangan di daerah *hinterland* (perdalaman) seperti bentuk dalam penunjang dan menyangga daya perdagangan Kota Batam. Misi ini diharapkan untuk mewujudkan mutu beserta kapasitas sarana dan prasarana di zona kawasan hinterland, sehingga masyarakat di daerah itu mempunyai saluran yang lebih ekstensif dalam mencapai kabar beserta menggarap

sumberdaya ekonomi. kecuali, upaya penambahan taraf pelayanan sarana dan prasarana di zona hinterland sebagai pusat perhatian dari pemerintah kota Batam dalam kerangka melekatkan servis terhadap masyarakat ketika terwujudnya rasa kenyamanan dan pemerataan kesejahteraan masyarakat wilayah hinterland.

Bersumber pada uraian latar belakang di atas penulis menetapkan untuk meneliti lebih dalam lagi mengenai permasalahan kecelakaan dan kerugian yang timbul yang disebabkan oleh kerusakan jalan ini memakai studi dan pengkajian terhadap kausa persoalan yang diangkat dan mengacu dalam penulisan pada judul **“EFEKTIVITAS PELAKSANAAN UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN TERHADAP PERBAIKAN KERUSAKAN JALAN DEMI KESELAMATAN PENGGUNA JALAN (STUDI PADA DINAS BINA MARGA KOTA BATAM).”**

1.2 Identifikasi Masalah

Rekognisi permasalahan berdasarkan kerangka masalah di atas mampu di rekognisi sama peneliti ialah seperti berikut;

1. Penerapan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 terhadap permasalahan kerusakan jalan yang masih belum sesuai dengan penerapannya pada faktanya.

2. Walaupun telah dilakukan perbaikan jalan rusak, masyarakat terkadang tidak ikut serta menjaga dan merawat fasilitas tersebut yang telah diperbaiki oleh pemerintah.

1.3 Pembatasan Masalah

Semoga studi penelitian tertera bisa dibuat semakin pokok, perfek, dan terperinci lalu penulis memperhatikan bahwa pokok masalah penelitian yang dibuat mesti memerlukan batasan. Karena itulah, penulis membataskan semata-mata bertautan terhadap efektivitas pelaksanaan perbaikan jalan di Kota Batam.

1.4 Rumusan Masalah

Yang merupakan ringkasan permasalahan yang diangkat dari penelitian seperti dengan rekognisi persoalan yang tertera ialah seperti berikut :

1. Bagaimana hasil pelaksanaan pemeliharaan maupun perbaikan jalan rusak terhadap keselamatan pengguna jalan yang dilakukan oleh pihak penyelenggara jalan terhadap jalan rusak di Kota Batam?
2. Apa hambatan yang diterima bagi penyelenggara jalan pada proses pemeliharaan dan perbaikan jalan rusak di Kota Batam?

1.5 Tujuan Penelitian

Sasaran pada studi yang diteliti oleh penulis seperti dengan perumusan permasalahan yang tertera ialah seperti berikut:

1. Supaya memahami nilai efektivitas tentang perbaikan jalan yang rusak menurut aturan Undang-Undang dengan penerapan fakta sebenarnya di lapangan.
2. Supaya mengerti permasalahan yang didapatkan bagi penyelenggara jalan dalam menjalankan penerepan perbaikan terhadap kerusakan jalan.

1.6 Manfaat Penelitian

Pada tiap penulisan peneliti mengharap terwujudnya sebuah utilitas yang bias didonasi berdasarkan penelitian ini. Peneliti mengharapkan kajian penelitian yang dibuat mampu menyampaikan manfaat ala teoritis maupun manfaat praktis. Akan halnya dengan menyampaikan manfaat secara nyata dan berdaya guna terhadap penelitian ini ialah seperti berikut :

1.6.1 Manfaat Teoritis

Fungsi penelitian ini selaku teoritis diminta mampu menyampaikan fungsi teoritis seperti berikut:

1. Sebuah persyarat untuk menuntut kelulusan di Universitas Putera Batam dan serupa juga persyarat dalam mencapai titel Sarjana Hukum;
2. Mengimbuh literatur ilmu, kemahiran serta paham pada praktik melaksanakan penelitian, terutama memperoleh gambaran atas aturan perbaikan jalan rusak terhadap kerugian dan keselamatan pengguna jalan itu sendiri.
3. Dimungkinkan sebagai petunjuk tolak ukur terhadap penelitian kedepannya.

1.6.2 Manfaat Praktis

Pada selaku fungsi praktis pada penelitian ini mencakup:

1. Hasil pembuatan penelitian ini berkehendak bisa mengamalkan donasi pada universitas menjadi materi literatur serta petunjuk buat mahasiswa/i dan basis terhadap peneliti seterusnya;
2. Serupa materi masukan pada Dinas Bina Marga Kota Batam untuk kemasa yang datang dalam agenda program menyelenggarakan dan perbaikan jalan rusak.
3. Serupa materi masukan kepada para pembaca untuk meningkatkan kemahiran dan ketaatan dalam mewujudkan kewaspadaan dalam kegiatan lalu lintas.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Kerangka Teori

2.1.1 Teori Efektivitas Hukum

Hukum yang manjur yakni asas yang bertindak dalam komunitas mampu dijalankan serta dimintai sebagai tenaga dalam pengaturan sosial ataupun seperti arah dibentuknya asas tersebut. Ketika menjabat sebagai hukum yang manjur pada komunitas, hukum mesti keseluruhannya dilakukan serupa dengan tujuannya (Mira erlinawati & Widi nugrahaningsih, 2017). Sekiranya menelaah kemanjuran hukum dalam masyarakat bermakna kapasitas kerja hukum tersebut mesti mampu mengurus dan/atau mewajibkan masyarakat untuk menjunjung peraturan tersebut. Efektivitas hukum yang dituntut yakni menekuni corak hukum selaku yuridis, sosiologis, serta filosofis (Ali, 2016). Mengikuti Soerjono Soekanto, efektif ataupun tidak sebuah aturan dinilai melalui lima elemen yakni aksioma hukum, penegak hukum, sarana/prasarana, kesadaran komunitas, serta budaya (Ayu Novita, Basuki Prasetyo, & Suparno, 2017). Pemerintahan juga diinginkan dalam menciptakan fasilitasi pemberian peluang, keluasan dukungan dan dorongan terhadap seluruh wilayah biar mereka mampu melakukan aturan sebagaimana efektif serta efisien mungkin dengan aturan perundangan (Fendri, 2016).

Kaidah Hukum

1. Kaidah hukum berjalan sesuai yuridis yakni penentuan asas hukum berlandaskan terhadap asas hukum yang makin atas hierarkinya.
2. Kaidah hukum berjalan sesuai sosiologis yakni efektivitas hukum, penentuan asas hukum itu mampu mengharuskan aktif sama adminisator kendatipun tidak disambut baik bagi warga komunitasnya.
3. Kaidah hukum berjalan sesuai filosofis yakni penentuan asas hukum yang serupa seperti cita-cita hukum selaku kelas positif yang paling tinggi.

Penegak Hukum

Penegak hukum bekerja mempraktikan hukum yang aktif pada komunitas. Pada pelaksanaan peran praktik hukum, petugas seyoginya mesti mempunyai sebuah prinsip, ditengah peraturan tertulis tertentu merangkum area lingkup peran-perannya.

Sarana dan Fasilitas

Sarana atau fasilitas esensial untuk mengefektifkan sebuah tatanan tertentu. Ruang cakupan sarana dan juga prasarana ditujukan terutama sarana dan prasarana fasilitas fisik yang beroperasi selaku aspek penyokong efektivitas hukum.

Kesadaran Hukum Masyarakat

Perihal-perihal yang berurusan terhadap kesadaran hukum masyarakat akan dimegar sebagai keterampilan hukum, penafsiran hukum, perancangan hukum, pengharapan pada asas, menumbuhkan kesadaran hukum (Ali, 2016).

Kebudayaan

Mutu yang bagus akan diikuti sedangkan mutu tidak bagus akan di jauhi.

2.1.2 Teori Pembangunan

Mengikuti Mochtar Kusumaatmadja, dengan menandakan bahwa asas hukum di Indonesia berfungsi bagaikan medium dalam mereformasi masyarakat. Rancangan ini sangat atraktif, dikarenakan hukum pada perihal ini tidak lagi diletakan (berjalan bertatih-tatih) pada balik realitas (*het recht hinkt achter defeiten aan*), sebagaimana pada konsepsi ajaran histori yang mengambil perhatian serta sudah diyakini menurut lawas di Indonesia, namun sudah berkedudukan pada sisi realitas. Hukum melampaui realitas dengan ambisi bisa merombak realitas yang telah tersedia jadi makin bagus, seiring dengan keinginan hukum Indonesia (Sambas, 2016).

Mengikuti Darji Darmodihardjo analitis jurnal Pancasila seperti Ideologi terbuka yang mengatakan, pendirian pribadi dan komunitas masyarakat Pancasila itu harus dipandu pula dalam beraneka ragam bidang pembangunan, tidak sekadar di sektor hukum. Patut selalu dipastikan mengenai pokok pembangunan nasional, yakni pengembangan manusia Indonesia sepenuhnya dan pembentukan masyarakat Indonesi keseluruhnya, melalui Pancasila bagaikan fondasi, destinasi, dan patokan pengembangan nasional. Pembentukan nasional dilakukan secara menyeluruh di seluruh Tanah Air, tidak seperti untuk satu kelompok ataupun sepihak masyarakat, melainkan untuk semua lapisan masyarakat, beserta mesti benar-benar mampu

dinikmati seluruh masyarakat sebagai reparasi taraf kehidupan yang berkeadilan sosial, yang menjadi misi serta aspirasi kemerdekaan bangsa Indonesia.

Lebih jauh diperjelas sekali lagi bahwa pembangunan nasional merupakan pembentukan dari, oleh dan untuk rakyat yang dilakukan pada setiap sudut aktivitas bangsa yang mencakup sudut hukum, politik dan social-kultur serta sudut pertahanan beserta keamanan nasional, dengan sinambung mesti menciptakan pengetahuan nusantara beserta memperkokoh pertahanan nasional, yang dilaksanakan dengan mengembangkan sektor-sektor pembangunan yang setara dengan bidikan masa panjang yang hendak dicapai. Selepas itu, dijelaskan bahwa pembangunan nasional dilakukan beriringan dengan komunitas masyarakat dan pemerintah. Rakyat merupakan tokoh esensial dalam pembangunan dan pemerintah bertanggung jawab untuk menuntun, membimbing, beserta melahirkan suasana yang menunjang. Aktivitas masyarakat dan aktivitas pemerintah silih membantu, saling memenuhi, dan saling mencukupi dalam satu kesatuan pada tahap menuju terlaksananya sasaran sasaran pembangunan nasional (Sambas, 2016).

Konsep hukum pembangunan mengambil paham melalui Roscoe pound dan Eugen Ehrlich memakai *sociological jurisprudence* yang mengutarakan bahwa hukum merupakan sebuah obyek dalam merekayasa masyarakat yang akhirnya diubah oleh Mochtar Kusumaatmadja berupa hukum seperti instrumen modernisasi masyarakat. Hukum disini berjiwa keabsahan serta dibangun pejabat yang memiliki kewenangan dengan maksud melaksanakan modernisasi publik, di Segi lainnya Mochtar membenarkan bahwa keberadaan *Living Law*. Prinsip tersebut yang mampu dimaknai bahwa Mochtar meletakkan hukum adat dalam pembentukan

hukum nasional. Tentu sisi lainnya, Mochtar juga beserta pemikiran legalitasnya menilai hukum mesti bersifat tertulis mampu serta untuk merendahkan hukum yang non-tertulis (Sambas, 2016).

2.2 Tinjauan Umum Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Disebut dimana lalu lintas dan angkutan jalan merupakan satu keesaan system yang terbentuk dari atas lalu lintas, angkutan jalan, jejaring lalu lintas dan angkutan jalan, infrastruktur lalu lintas dan angkutan jalan, sarana, pengendara, pengguna jalan, serta pengurusnya. Penjelasan diatas merupakan penafsiran lalu lintas yang disusun pada Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terutama dalam Pasal 1 ayat (1).

Terdapat pula satu point penting yang akan diterangkan nantinya yang menyangkut dengan permasalahan berhubungan dengan adalah dari ketentuan umum Undang-Undang mengenai Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada Pasal 1 ayat(17) disebutkan bahwa tanda lalu lintas ialah komponen perlengkapan jalan yang berbentuk markah, tulisan, bilangan, perkataan, dan/atau perpaduan yang bertugas selaku teguran, pantangan, arahan, atau paduan buat pengguna jalan.

Lalu lintas memiliki partikularitas keunikan dan superioritas tersendiri sehingga perlu dikembangkan dan diutilitas sehingga sanggup mencapai semua area dan pelosok daratan dengan mobilitas tinggi dan mampu memadukan sarana transportasi lain. Menyadari peranan transportasi maka lalu lintas di tata dalam sistem transportasi nasional secara terpadu dan mampu mewujudkan

tersedianya jasa transportasi yang serasi dengan tingkat kebutuhan lalu lintas yang teratur, selamat, aman, nyaman, kencang, teratur, mulus, dan biaya yang dapat dijangkau oleh komunitas masyarakat. Lalu lintas yakni pergerakan kendaraan dan manusia dilingkungan lalu lintas jalan (Polri, 2009).

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dibuat dengan misi :

1. Terpenuhinya jasa Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang terlindungi, terjaga, teratur, mulus, dan tersistematis dengan sarana angkutan lain untuk memajukan perekonomian nasional, meningkatkan kesejahteraan publik, memperkokoh ikatan dan ketunggalan bangsa, serta bisa menjunjung tinggi derajat bangsa.
2. Terpenuhinya moral dalam berlalu lintas dan kultural bangsa.
3. Terpenuhinya pemeliharaan hukum dan kejelasan hukum bagi masyarakat. Lalu lintas yakni aktifitas kendaraan, manusia ataupun hewan yang berada di jalan.

Aktifitas tersebut dikekang oleh seseorang individu memakai nalar sehat. manusia yang kekurangan nalar sehatnya mengendarai kendaraan di jalan, akan menyebabkan risiko bahaya pada pemakai jalan yang lain. Begitu juga satwa di jalan tanpa dikekang oleh seseorang yang stabil nalarnya akan membahayakan pengguna jalan yang lainnya (Bahari, 2010).

2.3 Tinjauan Umum Tentang Jalan

Pelaksana jalan menurut dengan yang ditafsirkan dalam peraturan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 mengenai Lalu Lintas dan Angkut Jalan Pasal 24

ayat (1), menuturkan bahwa badan tersebut dikasihkan kewajiban andaikan munculnya kerusakan jalan untuk lekas menangani perbaikan jalan tertera demi menjauhkan kecelakaan lalu lintas yang tidak di inginkan(Raharja, 2017).

1. Pemerintah dalam mengoperasikan otonomi daerah

Manifestasi otonomi daerah yang disusun pada Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 mengenai Peraturan Daerah. Indenpendensi sebuah daerah mempunyai makna yakni pemerintah daerah sanggup bergagasan dan berkreavitas dalam mengelola pemerintahnya sendiri beserta memupuk demokratisasi masyarakat di dalam pembangunan (Pratama, Turisno, & Widanarti, 2017).

2. Modal pemerintah yang dirasakan oleh masyarakat mempunyai biaya atau anggaran dari pemerintahan dalam perihal sarana dan infrastruktur, hal tersebut mempunyai dua keyakinan, yakni:

1. Infrastruktur sentral ialah prasarana yang dibangun oleh pemerintah sentral dengan sasaran mempersembahkan pelayanan bagi memuaskan kepentingan seluruh masyarakat.
2. Infrastruktur regional ialah prasarana yang pelaksanaan di kerjakan sama pemerintah daerah.

Infrastruktur yang mempunyai kontribusi secara istimewa dalam memobilisasi roda pertumbuhan pembangunan dan perdagangan. Harapan akan keberadaannya mampu memuaskan keperluan sebagaimana harusnya seperti acuan infrastruktur jalan.

Pembentukan Jalan dan jembatan mempunyai anggaran yang berasal

langsung daripada Anggaran Pendapatan Dan Belanja Negara (APBN) dan serta Anggaran Pendapat Dan Belanja Daerah (APBD), keadaan tersebut dimasukan dalam Undang-Undang mengenai perimbangan keuangan antara pemerintah pusat dan pemerintah daerah terhadap Undang-Undang mengenai dana Anggaran Pendapatan Belanja Negara. Setelah menjadi tanggung jawab buat pemerintah sentral dan pemerintah regional untuk mempersiapkan biaya pembangunan pengelolaan jalan dan jembatan, dengan begitu badan lembaga tersebut mempunyai tugas untuk membimbing dan membangun serta memandori jalan (Pratama et al., 2017)

3. Pemerintah lokal dalam mempersiapkan sarana dan infrastruktur mempunyai beragam cara, perihal tersebut mampu dibuat menjadi dua jenis, dipecah menjadi pembangunan fisik dan pembangunan non-fisik (Pratama et al., 2017).

1. Pembangunan fisik mewujudkan seluruh pembangunan yang mampu dipandang langsung baik secara nyata ataupun berwujud, dan mampu dinikmati dan dilihat langsung oleh seluruh masyarakat setempat.

2. Pembangunan non-fisik mewujudkan seluruh pembangunan yang tidak mampu dilihat dengan langsung atau tidak mempunyai wujud yang mampu dinikmati karena pada pokoknya objek dimana pembangunan tersebut ialah manusia.

Dengan mendukung progresif dan berkembangnya sebuah wilayah, pembangunan jalan masuk pada salah satu sektor tersebut, perihal ini diakibatkan

dengan munculnya suatu pembangunan jalan sehingga terjadi pada dibukanya jalan yang mempertautkan satu wilayah ke wilayah lainnya, perihal demikian juga berhubungan seperti wilayah di sekitar pinggiran kota.

2.4 Tinjauan Umum Tentang Kecelakaan Lalu Lintas

Selain itu Kecelakaan juga didefinisikan sebagai suatu peristiwa yang terjadi pada waktu atau suatu jangka tertentu dengan sebuah kondisi yang melibatkan baik diri sendiri maupun orang lain, kendaraan-kendaraan, atau suatu obyek benda lainnya yang berakibatkan kerugian jika terjadinya korban jiwa ataupun harta benda. Kecelakaan terjadi oleh beberapa jenis sudut yang tidak disengajai timbul (*random multy factor event*) dalam waktu atau saat tertentu dan tidak bisa diramalkan secara akurat kapan dan di mana ketika kecelakaan lalu lintas itu mampu timbul.

Perubahan cuaca secara tidak menentu juga salah satu faktor kecelakaan dan lingkungan jalan juga mampu berdampak kecelakaan lalu lintas, oleh sebab pengaruh tersebut masih tidak mampu ditentukan juga. Pengendara beserta pejalan kaki adalah sumber dan korban tertinggi dari peristiwa kecelakaan lalu lintas di Kota Batam.

2.4.1 Pembangian Karakteristik Kecelakaan Lalu Lintas

Kecelakaan lalu lintas yakni salah satu peristiwa di jalan yang tidak terduga dan tidak disengajai dengan mengimplikasikan kendaraan atau juga tanpa pengguna jalan yang menyebabkan sasaran jiwa dan/atau kehilangan materiil menurut Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 Bab 1 Pasal 1 angka 24.

Bersumber pada aturan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 mengenai Lalu lintas dan Angkutan Jalan yang terdapat pada Pasal 229, keunikan kecelakaan lalu lintas mampu dibuat dalam 3 (tiga) kelompok, yakni:

1. Kecelakaan Lalu Lintas rendah, yakni sebagai kemalangan yang menyebabkan kehancuran kendaraan dan/atau benda.
2. Kecelakaan Lalu Lintas menengah, yakni kemalangan yang berakibatkan terjadinya cedera ringan dan kehancuran kendaraan dan/atau benda.
3. Kecelakaan Lalu Lintas fatal, yakni kemalangan yang menyebabkan timbulnya korban wafat ataupun cedera parah.

2.4.2 Dampak Kecelakaan Lalu Lintas

Bersumber pada Peraturan Pemerintah Nomor 43 tahun 1993 mengenai Prasarana Jalan Raya dan Lalu Lintas, pengaruh kecelakaan lalu lintas bias dikelompokkan berlandaskan situasi korban menjadi tiga, yakni:

1. Meninggal.
2. Luka berat.
3. Luka ringan.

2.7 Faktor Lingkungan Dalam Kecelakaan Lalu Lintas

Perubahan iklim yang tidak menentu dan keadaan jalan juga dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas, namun pengaruh tersebut masih tidak bias ditentukan juga. Pengendara dan pejalan kaki adalah factor besar dari peristiwa kecelakaan lalu lintas di Kota Batam. Situasi Lingkungan mampu berupa perubahan iklim yang buruk, keadaan lingkungan jalan, penyeberangan jalan, dan penerangan jalan (Indriastuti, Fauziah, & Priyanto, 2011).

2.7.1 Jalan Raya

Kartika (2009), menjelaskan sudut lingkungan fisik jalan yang memicu kecelakaan lalu-lintas antara lain :

1. jalan bertembuk (bolong), membentuk keadaan ketika timbulnya cekungan kedalam di atas permukaan jalan yang lurus, ketika cekungan itu mempunyai diameter dan kedalaman yang berlainan dengan keadaan jalan disekitarnya. Situasi jalan bertembuk amat membahayakan pengguna jalan, terlebih pada kendaraan beroda.
2. jalan rusak, merupakan jalan yang permukaan jalan tidak datar, bisa jadi jalan yang belum sempat diaspal atau jalan yang sudah diaspal yang kemudian terjadi peretakan. Biasanya jalan bobrok tidak terdapat pada jalan arteri, akan tetapi terdapat di jalan local.
3. jalan basah atau licin, dapat diakibatkan oleh jalan yang berair disebabkan hujan atau minyak yang tertumpah, selut, salju dan es, markah jalan yang memakai pewarna serta permukaan dari besi atau rel kereta. Situasi jalan yang serupa ini dapat berakibatkan kecelakaan lalu lintas, lantaran keseimbangan kendaraan akan terusik ketika melintasi jalan yang licin.
4. jalan menikung, merupakan jalan yang membentuk dengan ruas kemiringan minus ataupun lebih dari 180 derajat. Ketika menyeberang jalan menikung dibutuhkan siasat khusus, pemfokusan dan kewaspadaan sebab mampu mengakibatkan kehilangan kendali pada kendaraan dan menyebabkan kecelakaan.

Koneksi di mulai dari ukuran lebar jalan, kurvatur dan jarak lihat semuanya menyampaikan konsekuensi besar timbulnya kecelakaan. Biasanya lebih responsif apabila memperhitungkan aspek-aspek ini bersama sebab memiliki dampak psikologis bagi para pengendara dan berpengaruh pada pilihannya saat kecepatan gerak. Pemulihan secara superelevasi dan perbaikan atas permukaan jalan yang dilakukan secara tertutup juga memiliki kecenderungan yang mirip untuk mempercepat laju kecelakaan. Lantaran pertimbangan akan keselamatan, hendaknya dibuat penilaian situasi kecepatan yang bisa terjadi sesudah setiap jenis perbaikan jalan dan pemeriksaan lebar jalur, jarak lihat dan situasi permukaan jalan seluruhnya memuaskan untuk menaikkan angka kecepatan yang ditaksirkan. Seleksi materi pada lapisan jalan yang cocok terhadap kebutuhan lalu lintas dan menjauhi kecelakaan selip tidak kurang keensensial dinyamakan pemilihan untuk tujuan-tujuan konstruksi (Pujiastutie, 2006)

Dari (Kompas) paparan Badan Kesehatan Dunia (WHO) dan Bank Dunia, diperoleh sejumlah memo seperti, struktur lalu lintas jalan merupakan sebuah susunan yang rumit dan memiliki risiko membahayakan jiwa manusia maka dari itu mesti dikurangi dengan hal-hal yang dapat menimbulkan suatu kondisi yang berbahaya. Keselamatan pada jalan raya merupakan tugas bersama yang dimana memerlukan sebuah tekad yang kuat dan juga keterlibatan akan bersama. Beberapa penawaran yang dibuat oleh badan Perserikatan Bangsa-Bangsa terkait terhadap sebuah program preventif kecelakaan lalu lintas. Penawaran tersebut, diantaranya adalah, diperlukannya mengidentifikasi suatu organisasi yang akan bertanggung jawab untuk menuntun 15 usaha sistem keamanan pada jalan raya dan rencana-

rencana nasional dalam pengelolaan kegiatan jalan raya yang selamat dan tertib.

2.7.2 Perlengkapan Jalan

Dikarena penggunaan jalan oleh masyarakat maka akhirnya sarana itu jadi penting tidak sekedar menjadi penuntun tetapi sudah menjadi suatu komitmen dalam suatu masyarakat bahwa setiap perlengkapan jalan mempunyai arti dan fungsi tersendiri. Komitmen tersebut sebenarnya sejalan dengan tuntutan sosial dimana perlengkapan itu digunakan sebagai alat oleh pihak yang berwenang untuk mengatur lalu lintas agar jalan dapat berfungsi dengan sebaik-baiknya (Zayu, 2012).

2.7.3 Cuaca

Kendati dinilai remeh, walakin keadaan hujan deras, angin kencang, berkabut, sampai cuaca kering yang mengakibatkan jalan berdebu juga dinilai selaku penyebab dari kecelakaan. Dilansir dari Tempo Nilainya dapat mencapai 13%. Turunnya air hujan tidak hanya mengakibatkan keterbatasan jarak penglihatan juga membuat kemampuan ban roda untuk mencengkeram di permukaan jalan menjadi berkurang. Lebih-lebih andai kendaraan yang berposisi di depan atau belakang tidak mempunyai kewaspadaan yang tinggi maka berakibat permasalahan. Di benua-benua tropis seperti negara Indonesia, aspek akan iklim cuaca seperti halnya hujan mempunyai angka potensi yang tinggi dalam timbul terjadinya kecelakaan. Kecelakaan yang terjadi ketika di jalan raya diakibatkan oleh beberapa faktor akan tetapi tidak dapat dipungkiri bahwa faktor manusia yang paling menonjol, baik pengendara ataupun pejalan kaki.

Oleh karena itu dibutuhkan perhatian khusus dari instansi-instansi terkait misalnya, dari pihak petugas kepolisian memberi efek jera bagi pengendara yang

dapat membahayakan pengendara lain di jalan raya, dengan cara menilang pengendara yang melanggar rambu-rambu lalu lintas. Cara lain yang dapat dilakukan antara lain: kampanye disiplin berlalulintas lewat sekolah, penyebaran pamflet berisi petunjuk-petunjuk praktis aman berlalu lintas, memasang iklan layanan masyarakat di media massa hingga pemasangan baliho di tempat strategis.

2.2 Kerangka Yuridis

Hukum dalam komunitas masyarakat dibutuhkan untuk koherensi dan penyelarasan interes dengan menyekat dan juga memprotek interes-interes itu (Riyanto & Bhakti, 2012).

2.2.1 Tinjauan Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

1. Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 mengenai Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 1 angka 1, lalu lintas dan angkutan jalan merupakan sebuah system yang dibangun dari atas lalu lintas, angkutan jalan, jejaring lalu lintas dan angkutan jalan, infrastruktur lalu lintas dan angkutan jalan, transportasi, pengendara, pemakai jalan, serta pengurusnya.
2. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 mengenai Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 1 angka 2, lalu lintas merupakan pergerakan kendaraan dan individu diruang lalu lintas jalan.
3. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 mengenai Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 1 angka 17, rambu lalu lintas merupakan sisi perlengkapan jalan yang berupa lambing, abjad, nomor, kata-kata, dan/atau perpaduan yang berfungsi sebagai nasihat, larangan, arahan, atau petunjuk bagi pengguna jalan.

4. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 mengenai Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 1 angka 30, Keamanan lalu lintas dan angkutan jalan merupakan sebuah situasi terbebasnya setiap orang, benda, dan/atau kendaraan dari gangguan perbuatan melawan hukum, dan/atau perasaan takut dalam lalu lintas.
5. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 mengenai Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 1 angka 31, Keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan adalah suatu situasi terhindarnya setiap orang dari risiko kecelakaan sewaktu berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan, dan/atau lingkungan.
6. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 mengenai Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 3 huruf a, terciptanya jasa lalu lintas dan angkutan jalan yang selamat, tertib, aman, lancar dan teratur dengan moda angkutan lain untuk mendorong perdagangan nasional, menumbuhkan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta dapat menjunjung tinggi derajat bangsa.
7. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 mengenai Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 3 huruf b, terciptanya etika berlalu lintas dan budaya bangsa.
8. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 mengenai Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 3 huruf c, terwujudnya penegekan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.
9. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 mengenai Lalu Lintas dan

Angkutan Jalan Pasal 24 ayat (1), Penyelenggara Jalan mesti lekas dan patut untuk memperbaiki kerusakan jalan yang dapat berakibatkan kecelakaan lalu lintas.

10. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 mengenai Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 24 ayat (2), perihal belum bisa dilaksanakannya perbaikan Jalan yang rusak sebagaimana pada ayat (1), penyelenggara Jalan wajib memberikan tanda atau rambu pada Jalan yang rusak untuk mencegah timbulnya kecelakaan lalu lintas.
11. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 mengenai Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 273 ayat (1), “Setiap penyelenggara jalan yang tidak dengan lekas dan patut dalam memperbaiki yang rusak yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas sebagaimana yang dimaksud dalam pasal 24 ayat (1) sehingga menimbulkan korban luka kecil dan/atau kerusakan kendaraan dan/atau benda dipidana dengan penjara paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp 12.000.000.00 (dua belas juta rupiah).”
12. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 mengenai Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 273 ayat (2), “perihal perbuatan sebagaimana yang dimaksud pada ayat (1) berakibatkan luka parah, pelaku akan dipidana dengan penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp024.000.000.00 (dua puluh empat juta).”
13. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 mengenai Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 273 ayat (3), “pada perihal perbuatan sebagaimana

yang dimaksud pada ayat (1) berakibatkan orang lain meninggal dunia, pelaku dipidana penjara paling lama 5 (lima) tahun atau denda paling banyak Rp 120.000.000.00 (seratus dua puluh juta rupiah).”

14. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 mengenai Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 273 ayat (4), “ penyelenggara jalan yang tidak memberikan tanda atau rambu pada jalan yang rusak dan belum diperbaiki sebagaimana dimaksud Pasal 24 ayat (2) dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp 1.500.000 (satu juta lima ratus ribu rupiah).”

2.2.2 Tinjauan Tentang Jalan

1. Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 mengenai Jalan Pasal 1 angka 4, “Jalan merupakan infrastruktur transportasi darat yang meliputi seluruh sudut jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya juga diperuntukkan untuk lalu lintas, yang berada di permukaan tanah, diatas permukaan tanah, dibawah permukaan tanah dan/atau air, beserta diatas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel.”
2. Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 mengenai Jalan Pasal 1 angka 4, “Pengolongan jalan berlandaskan status memberikan kewenangan kepada pemerintah untuk menyelenggarakan jalan yang memiliki layanan nasional dan pemerintah lokal untuk menjalankan di daerah dengan asas-asas otonomi daerah.”
3. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 13 Tahun 2014 mengenai Rambu Lalu Lintas Bagian Kedua Pasal 7 ayat (1) disebutkan bahwa

“Rambu peringatan yang dimaksud pada Pasal 3 huruf a dipakai untuk peringatan kemungkinan timbulnya bahaya di jalan atau area berbahaya di jalan dan penginformasian mengenai sifat bahaya.

4. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 13 Tahun 2014 mengenai Rambu Lalu Lintas Bagian Kedua Pasal 7 ayat (2) disebutkan bahwa “Kemungkinan timbulnya bahaya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan sebuah kondisi atau keadaan yang diperlukan suatu kewaspadaan dari pengguna jalan.”
5. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 13 Tahun 2014 mengenai Rambu Lalu Lintas Bagian Kedua Pasal 7 ayat (3) disebutkan bahwa situasi yang membutuhkan suatu kewaspadaan dari pengguna jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) yakni:
 - a. kondisi prasarana jalan;
 - b. kondisi alam;
 - c. kondisi cuaca;
 - d. kondisi lingkungan; atau
 - e. lokasi rawan kecelakaan

BAB III

METODE PENELITIAN

3.1 Jenis Dan Sifat Penelitian

Penelitian hukum merupakan seluruh kegiatan seorang dalam menjawab permasalahan hukum yang berjiwa akademis serta praktis, baik yang memiliki asas-asas hukum, pola-pola hukum yang aktif dan bertumbuh dalam masyarakat, ataupun yang berkompromi dengan realitas hukum dalam masyarakat (Ali, 2015).

Penulis dalam melakukan sebuah penelitian hukum diketahui mempunyai dua ragam penelitian yakni studi dengan bersifat yuridis normatif dan studi yuridis empiris. Sesuai dengan tujuan penelitian, jenis penelitian ini dikategorikan sebagai penelitian evaluasi. Penelitian evaluasi merupakan kegiatan penelitian untuk mengumpulkan data, menyajikan informasi yang akurat dan objektif berdasarkan kriteria yang ditetapkan. Berdasarkan akurasi dan objektivitas informasi yang diperoleh selanjutnya dapat menentukan nilai atau tingkat keberhasilan program, sehingga bermanfaat untuk pemecahan masalah yang dihadapi serta mempertimbangkan apakah program tersebut perlu dilanjutkan atau dimodifikasi. Penelitian ini yakni penelitian dengan memandang langsung prespektif hukum yang berada pada ikatan sosial pada masyarakat, dan bermaksud untuk mengartikan dan mengetahui dengan baik materi-materi hukum sebagai kebutuhan penelitian (Ali, 2015).

Ragam penelitian ini merupakan penelitian hukum bersifat empiris yakni penakaran terhadap aturan perundang-undangan spesifik mengenai studi yang dilaksanakan dengan metode mengkaji beserta menggali materi secara langsung di

area (studi lapangan) yang berkaitan terhadap masalah yang timbul dengan cara menganalisis, mendalami dan mengartikan aturan perundang-undangan yang aktif dengan mempersembahkan nilai baik secara tersirat maupun tertulis (Soekanto, 2015). Karakter penelitian yang dipakai merupakan kualitatif, yang memfokuskan memaparkan peristiwa atau keadaan nyata yang berlangsung saat penelitian dikerjakan.

3.2 Metode Pengumpulan Data

3.2.1 Jenis data

1. Asal Data Primer merupakan petunjuk pokok yang didapatkan oleh peneliti via koresponden. Petunjuk mampu datang dari komunitas masyarakat, pegawai sipil pemerintahan, karyawan maupun bersumber lainnya, yang terutama informasi tertera mesti berkaitan direk terhadap inti permasalahan yang sedang diteliti.
2. Asal Data Sekunder merupakan petunjuk yang didapatkan dari artikulasi referensi yang membantu terhadap inti permasalahan yang diteliti. Data sekunder disisi referensi-referensi dan kronik penelitian.

3.2.2 Alat Pengumpulan Data

1. Wawancara merupakan rangkaian informasi yang dilaksanakan dengan metode penulisan menyusun tanya dan jawab terhadap penelitian yang berjalan secara verbal dimana antara dua sosok atau

lebih berhadapan muka berbincang secara direk materi-materi ataupun informasi dari narasumber (Narbuko & Achmadi, 2013).

2. Dokumentasi merupakan metode mengumpulkan fakta-fakta dengan mendapatkan inskripsi atau surat yang memuat perihal-perihal yang berkaitan terhadap inti permasalahan yang sedang diteliti oleh penulis yang kemudian akan disusun sama peneliti untuk dimasukkan dalam penelitian.
3. Kuesioner merupakan instrumen pengumpulan informasi yang dilaksanakan dengan metode penelitian, memakai uraian pertanyaan baik secara privat maupun publik terhadap penjawab atau spesimen. Uraian pertanyaan/kuesioner mesti sinkron dan memiliki kaitan kuat dengan permasalahan yang diteliti.

3.2.3 Lokasi Penelitian

Selama pembuatan penelitian penulis memastikan lokasi untuk memperkecil area lingkup pembahasan supaya penulis mampu lebih memusatkan permasalahan menjadi lebih terperinci, sementara penulis akhirnya juga memastikan tempat penelitian di kawasan Pemerintah Kota Batam di pusatkan lebih di Dinas Bina Marga Kota Batam.

3.3 Metode Analisis Data

Metode yang dipakai oleh penulis semasa melakukan penjabaran materi yakni dengan pola penelitian yang dipilih ialah pola penelitian empiris yakni

dengan mengumpulkan keterangan-keterangan yang diperoleh secara direk dari lapangan sesudah di olah maka keterangan-keterangan tertera akhirnya dipersembahkan serta mengetes untuk menyamakan dengan pandangan para pakar, Undang-Undang dan falsafah-falsafah hukum yang diseleksi oleh penulis dijadikan fondasi yuridis dalam penelitian.

3.4 Penelitian Terdahulu

Penulis pada saat mengerjakan penyusunan skripsi, serta melaksanakan analisis literatur dengan metode mencerna dan, menafsirkan karangan saintifik yang telah dibuat oleh pihak lain, penulis mengambil keterangan karangan ilmiah baik yang bersifat analisis bacaan ataupun praktik *field research*.

Karangan saintifik terdahulu yang dikutip oleh penulis dengan dinilai memiliki keserupaan dalam tajuk skripsi yang penulis telaah diantaranya merupakan penelitian yang diteliti oleh:

1. Untan Feti Rakhmani (2015)

merupakan jurusan hukum di Universitas Tanjungpura yang berjudul “ Tanggungjawab pemerintah akibat kerusakan jalan terhadap kecelakaan kendaraan bermotor berdasarkan Pasal 238 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan”. Dalam penelitian ini menggunakan pola yakni dengan mengumpulkan materi secara kuantitatif untuk diolah yang membawa hasil bahwa kasus kecelakaan yang terjadi akibat kerusakan jalan yang menuntut pertanggungjawaban dari dinas

terkait dalam pemerintah dalam tuntutan ganti rugi dan hukuman pidana. Dan perbedaan dengan penulis ada pada daerah penelitiannya.

2. Muhar Junef (2016)

merupakan jenjang sarjana hukum di Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia yang menulis sebuah jurnal bertajuk “Penegakan hukum dalam rangka penataan ruang guna mewujudkan pembangunan berkelanjutan”. Analitis penelitian ini memanfaatkan teknik yakni dengan mengumpulkan informasi secara normatif untuk diolah yang membawa hasil bahwa hubungan aturan tata ruang dalam kota untuk mengetahui pelanggaran-pelanggaran yang terjadi dalam proses pembangunan kota terhadap risiko-risiko yang muncul yang dapat mencederai masyarakat. Dan perbedaan dengan penulis terletak pada sumber aturan yang dipakai.

3. Muhammad Maftukin dan Dwi Kartikasari (2017)

Muhammad Maftukin Bersama dengan Dwi Kartikasari merupakan dengan jurusan Teknik Sipil di Universitas Islam Lamongan dalam penelitiannya berjudul “Analisa Faktor Kerusakan Jalan Kelas IIIA di Kabupaten Lamongan”. Analitis penelitian ini memakai teknik *informative* yaitu dengan mengumpulkan data kuantitatif dahulu dan dilanjutkan data kualitatif untuk di kelolah yang menjadikan hasil bahwa kerusakan jalan disebabkan oleh beberapa faktor dari permasalahan volume lalu lintas yang

padat dengan kualitas jalan yang tidak baik. Dan perbedaan dengan hasil penelitian penulis terletak pada tujuan penelitiannya.

4. Intan wirnanda, Renni Anggraini dan M. Isyah (2018)

Intan wirnanda, renni anggraini dan Muhammad Isyah merupakan jurusan Teknik sipil di Universitas Syiah Kuala dalam penelitiannya berjudul “Analisa tingkat kerusakan jalan dan pengaruhnya berdasarkan kecepatan kendaraan di kota Banda Aceh”. Analisis penulisan ini memakai cara yakni dengan memperoleh materi kualitatif untuk diolah yang membawa hasil bahwa kerusakan jalan yang terjadi pada Kota Banda Aceh dihubungkan dengan jalan yang rusak dengan permasalahan kecepatan kendaraan yang melintas di atas permukaan jalan tersebut. Dan perbedaan dengan penelitian penulis terletak pada tujuan penelitian.

5. Agung Yana, A.A.Gde Indriani dan Made Novita (2010)

Agung yana, A.A.Gde Indriani dan Made Novita merupakan jurusan Teknik sipil di Universitas Udayana dalam penelitiannya yang berjudul “Pengaruh Kondisi Jalan terhadap jumlah kecelakaan lalu lintas pada jalan nasional dan provinsi studi kasus di jalan nasional dan jalan provinsi di provinsi Bali”. analisis penulisan ini memakai teknik ialah dengan memperoleh materi kuantitatif untuk diolah yang membawa hasil bahwa permasalahan kondisi jalan rusak yang terdapat di nasional dan jalan Provinsi di Bali yang dihubungkan dengan angka kecelakaan lalu lintas yang terjadi dengan hasil

olah data berupa variable-variable. Dan perbedaan dengan penelitian penulis adalah metode penelitian dengan daerah penelitian.