

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Terbitnya peraturan Perundang-undangan Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan mempunyai peran strategis dalam menjadikan pembangunan dan integrasi nasional sebagai slogan dari upaya memajukan kesejahteraan umum tersebut. Pada penerapannya Undang-undang 22 Tahun 2009 ini masih menuai permasalahan, kapatuhan berlalu lintas di jalan raya, terutama di kota-kota besar tersebut yang setiap harinya padat dengan kendaraan dan angkutan jalan, hingga keadaan lalu lintas Indonesia masih kacau atau berantakan tersebut.

Maksud dari penelitian ini adalah relevansi atau hubungan antara kecelakaan Lalu Lintas Jalan Raya dan ketaatan pembuatan Surat Izin Mengemudi (SIM) khususnya di kalangan Remaja di Kota Tanjungpinang. Relevansi tersebut artinya sendiri adalah adanya ketetapan atau konsentrasi antara komponen-komponen seperti proses, isi, dan tujuan penyampaian dan evaluasi dan dengan kata lain relevansi internal sangat menyangkut keterpaduan antar komponen-komponen. Sedangkan relevansi eksternal adalah tuntutan dan kesesuaian, kebutuhan dan perkembangan dalam masyarakat tersebut. Dengan maksud tersebut dapat dipahami bahwa relevansi ialah kesesuaian dengan kebutuhan hubungan

masyarakat tersebut.¹ Dalam hubungannya, ketaatan pembuatan Surat Izin Mengemudi (SIM) terhadap Kecelakaan Lalu Lintas.

Penentuan batas usia dewasa seseorang merupakan hal yang penting karena akan menentukan sah tidaknya seseorang bertindak melakukan perbuatan hukum dan kecakapan seseorang melakukan perbuatan hukum. Akan tetapi, pengaturannya dalam berbagai undang-undang di Indonesia dilakukan secara beragam sehingga perlu untuk di samakan. Tulisan ini bertujuan untuk mengetahui perbedaan pengaturan batas usia dewasa itu untuk kepentingan apa, perbedaan pengaturan batas usia dewasa seseorang untuk menjadi syarat kecakapan dalam melakukan perbuatan hukum, yakni ada yang menentukan 18 tahun dan 21 tahun, dan upaya untuk mengatasi keberagaman tersebut dengan penerbitan Surat Edaran Mahkamah Agung Nomor 7 Tahun 2012.²

Khususnya di kalangan remaja sangatlah penting dalam menurunkan angka kecelakaan di Lalu Lintas tetapi perlu adanya trobosan baru dalam mensosialisasi sehingga membuat remaja taat akan pembuatan Surat Izin Mengemudi (SIM) dan taat dalam berkendara di jalan raya tersebut.³

Kecelakaan lalu lintas adalah waktu dimana dalam kendaraan bermotor bertabrakan dengan benda lain dan menyebabkan kerusakan parah. Kecelakaan ini

¹ Novi Haardita Larasati, “*Pengertian Relevansi Pendidikan, Prinsip, Dan Nilai Informasi Akuntansi Menurut Para Ahli,*” last modified. Dapat dilihat pada web <https://www.diadona.id/d-stories/pengertian-relevansi-pendidikan-prinsip-dan-nilai-informasi-akuntansi-menurut-para-ahli-2006.html>.

² Mahkamah Agung Republik Indonesia, *Cakap Melakukan Hukum*, 2022. Dapat dilihat pada web <https://www.pa-blitar.go.id/informasi-pengadilan/160-untuk-kepentingan-apa-batasan-usia-dewasa-itu.html>. Diakses pada 25 Juni 2022

³ Subekti, Fery. “*Analisis Implementasi Pelarangan Belok Kiri Langsung Terhadap Kinerja Lalu Lintas Pada Kaki Pendekat Persimpangan Bersinyal*”, (Jakarta, Bhuana Ilmu Populer, 2012), hlm 8.

mengakibatkan luka berat dan meninggal dunia pada manusia atau binatang. Kecelakaan lalu lintas ialah kejadian yang sulit untuk diprediksi kapan dan dimana akan terjadinya. Dalam pelaporan sistem Kecelakaan Lalu Lintas Jalan Raya. Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) dalam hal ini Komite Investigasi Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya memperoleh laporan atau hasil kecelakaan dari berbagai media, yaitu Dinas Perhubungan setempat, Kepolisian, media cetak ataupun elektronik, dan instansi terkait lainnya. Semua informasi yang diterima oleh KNKT dan Komite Investigasi Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya, dimasukkan dalam data kecelakaan transportasi jalan raya tersebut. Apabila kecelakaan tersebut memenuhi batasan kecelakaan yang diinvestigasi sebagaimana tercantum dalam Petunjuk Pelaksanaan Investigasi dan Penelitian Kecelakaan Lalu Lintas Jalan maka akan ditindak lanjuti dengan pelaksanaan investigasi di lokasi kejadian tersebut.⁴

Kecelakaan bermotor seperti halnya seluruh kecelakaan lainnya, adalah kejadian langsung tanpa diharapkandan umumnya ini terjadi dengan sangat cepat. Selain itu, kecelakaan adalah puncak rangkaian kejadian yang naas. Apabila dengan berbagai cara mata rantai kejadian ini dapat diputus, kemungkinan terjadinya kecelakaan dapat dicegah.⁵

Memahami lebih awal dari penjelasan yang telah disebutkan di atas, maka kita wajib memahami lebih dalam untuk melihat isi dari Pasal yang ada di

⁴ Abadi Dwi Saputra, "Studi Tingkat Kecelakaan Lalu Lintas Jalan Di Indonesia Berdasarkan Data Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) Dari Tahun 2007-2016," last modified 2017. Dapat dilihat pada web <https://ojs.balitbanghub.dephub.go.id/index.php/warlit/article/view/557>.

⁵ Fery Subekti, "Analisis Implementasi Pelarangan Belok Kiri Langsung Terhadap Kinerja Lalu Lintas Pada Kaki Pendekat Persimpangan Bersinya!" 2012. Dapat dilihat pada web <https://adoc.pub/queue/universitas-indonesia-analisis-implementasi-pelarangan-belok.html>

Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009. Dari sini kita akan tahu apakah penjelasan diatas sama dengan isi dari pengaturannya tersebut, atau justru lebih berbeda dari yang sebelumnya tersebut. Selanjutnya kita dapat melihat bagaimana peraturan-peraturan ini akan berjalan dikalangan masyarakat serta bagaimana tugas pemerintah dalam penyelenggara negara bisa mengawasi serta melakukan penegakannya tersebut.⁶

Peraturan Perundang-undangan Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dapat ditetapkan dalam Rapat Paripurna DPR RI pada tanggal 26 Mei 2009 yang dimana kemudian dapat disahkan oleh Presiden RI pada tanggal 22 Juni 2009. Undang-undang tersebut adalah kelanjutan dari Undang-undang No. 14 Tahun 1992, diaman terlihat bahwa kelanjutannya ialah merupakan pengembangan yang sangat signifikan dapat dilihat dari jumlah *clausul* yang diaturnya tersebut, dan yakni yang tadinya 16 bab dan 74 Pasal, menjadi 22 bab saja.

Undang-undang sebelumnya yakni Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 menyebutkan untuk mencapai tujuan pembangunan nasional sebagai pengamalan Pancasila, transportasi memiliki posisi yang penting dan strategis dalam pembangunan bangsa yang berwawasan lingkungan dan hal ini harus tercermin pada kebutuhan mobilitas seluruh sektor dan wilayah. Transportasi merupakan sarana yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar roda

⁶ Tim Bantuan Intensif Pemerintah (BIP), “*Undang-Undang Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan*”,(Jakarta. Bhuana Ilmu Populer, 2017), hlm 10.

perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan serta mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara⁷.

Kebutuhan akan fasilitas dengan perkembangan masyarakat saat ini infrastruktur terkait transportasi untuk mendukung produktivitas meningkatnya penggunaan fasilitas jalan di berbagai daerah ini memiliki efek positif dan negatif. Masalah transportasi adalah persoalan yang sulit dan setiap negara tidak hanya negara maju, tetapi juga negara berkembang. Tetapi di dalam negara berkembang, persoalan yang dihadapi sering kita temui akhir-akhir ini semakin besar dan lebih berat dari tahun-tahun sebelumnya tersebut, seperti kecelakaan, kemacetan Lalu Lintas, polusi udara, pelanggaran Lalu Lintas dan lainnya tersebut.⁸ Oleh karena itu, upaya preventif untuk menjaga keselamatan Lalu Lintas harus diprioritaskan. Aparat penegak hukum yaitu Polisi Lalu Lintas bertindak sebagai pencegah (*politie toezicht*) dan sebagai pelaksana fungsi politik (*politie dwang*). Selain itu, polisi Lalu Lintas juga melakukan fungsi pengaturan aturan untuk ketaatan mobil tertentu dilengkapi dengan segitiga keamanan dan fungsi *bestUndang-undangr*, terutama lisensi atau masalah peluncuran misalnya SIM penerbitan izin menyetir⁹.

Tata cara pengangkutan dalam arti luas diatur secara tegas dalam Bagian IX, Bagian 4 Undang-Undang tentang Angkutan Jalan dan Peraturan Angkutan Jalan 22 2009. Pada Bagian 4 sebagaimana dimaksud dalam Pasal 105, setiap

⁷ Edy Halomoan Gurning, “Implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya” last modified Tahun 2013. Dapat dilihat pada web <https://bantuanhukum.or.id/implementasi-undang-undang-nomor-22-tahun-2009-tentang-lalu-lintas-dan-angkutan-jalan-raya/>.

⁸ Daud Nawir, “Manajemen Lalu Lintas, Literasi Nusantara”, (Jakarta, Press Media, 2021), hlm 8.

⁹ Arif Budiarto dan Mahmudal, *Rekayasa Lalu Lintas*, (Universitas Sebelas Maret (UNS), Jakarta, 2007), hlm 4.

orang atau masyarakat yang menggunakan jalan harus menertibkan atau mencegah hal-hal yang berbahaya dan pengguna jalan atau masyarakat umum di jalan, yang mengatur bahwa keselamatan harus dikompromikan dan jalan harus rusak. Ketentuan Pasal 105 terutama ditujukan untuk menjamin keselamatan dan kelancaran lalu lintas.¹⁰

Pernyataan dalam Pasal 59 Peraturan Lalu Lintas Lama Keputusan No. 43 Tahun 1993 tentang Lalu Lintas dan Prasarana Jalan memungkinkan pengemudi untuk belok kiri dengan cepat di persimpangan jalan mana pun kecuali diperlukan oleh rambu atau perangkat pemberi isyarat lalu lintas. Hubungan ini menimbulkan masalah bahwa, selain banyak kesulitan yang dihadapi oleh pejalan kaki yang melintasi persimpangan, banyak belok kiri dengan cepat mengabaikan kendaraan lain yang datang dari arah yang diberikan lampu hijau.¹¹

Berdasarkan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009, tidak dibenarkan untuk terus jalan bila hendak belok kiri di persimpangan jalan yang dilengkapi *traffic light*. Ketentuan itu terdapat pada Undang-undang No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang berbunyi pada persimpangan jalan yang dilengkapi dengan Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas (APIL), pengemudi kendaraan dilarang langsung berbelok kiri, kecuali ditentukan yaitu di Pasal 112 . Sedangkan aturan yang memperkenankan belok kiri di persimpangan boleh langsung saat lampu merah, adalah Undang-undang lama yakni Undang-undang

¹⁰ Supiyono, *Keselamatan Lalu Lintas Jalan Raya*, (Jakarta, UPT Percetakan dan Penerbitan Polinema, 2018), hlm 6.

¹¹ Soerjono Soekanto, *Suatu Tinjauan Sosiologi Hukum Terhadap Masalah-Masalah Sosial*, Tahun 1989. Dapat dilihat pada web <https://lib.ui.ac.id/detail?id=20105641>. Diakses pada 20 Juni 2022.

No. 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, di mana telah digantikan oleh Undang-undang No.22 Tahun 2009 tersebut.

Peraturan perundang-undangan Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengamanatkan dalam fungsi sensitiv dan fungsi polisi dibidang Lalu Lintas adalah pendidikan masyarakat lintas (*education*), rekayasa lintas (*engineering*). Penegakan hukum (*law enforcement*), identifikasi dan registrasi pengendara dan kendaraan bermotor atau mobil (*registration and identification*) dan sebagai pusat K3I (Komando, Kendali, Koordinasi dan Informasi) Lalu Lintas tersebut.

Keadaan peraturan pergerakan arus berlalu lintas pada belok kiri pada persimpangan dengan alat pemberi isyarat Lalu Lintas tersebut yang menggunakan pengaturan Berbelok Kiri Pada Langsung (LTOR) saat ini tersebut, pada kondisi Lalu Lintas spesifik tersebut dapat meningkatkan kinerja persimpangan dan begitu juga sebaliknya dalam persimpangan tersebut. Hal yang disebutkan tersebut menunjukkan bahwa tidak dalam semua kondisi volume Lalu Lintas, pengaturan belok kiri langsung secara efektif dan tepat juga dapat diterapkan tersebut. Oleh karena itu perlu dilakukan suatu penelitian tentang keefektifan penerapan pelarangan belok kiri langsung maupun belok kiri langsung pada pendekatan tersebut.

Upaya untuk menangani sebuah masalah Lalu Lintas, harus perlu adanya tindakan yang sangat tegas dari pemerintah pusat untuk menciptakan suasana yang sangat aman dan tertib dalam berLalu Lintas tersebut. Upaya yang telah dilakukan oleh pemerintah pusat salah satunya yaitu dengan penegakan hukum bagi pelanggar atau pelaku Lalu Lintas sebagaimana tertulis dalam Perundang-undangan

Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia Pasal 13 yaitu memelihara keamanan dan/atau ketertiban masyarakat, menegakkan hukum, memberikan perlindungan, pengayoman dan pelayanan kepada masyarakat tersebut.

Pemerintah pusat telah mengeluarkan aturan baru, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Angkutan dan Angkutan Jalan. Undang-undang tersebut pada dasarnya bertujuan untuk mengatur dan memajukan transportasi dan transportasi jalan yang aman, damai, tertib dan lancar. Dan untuk itu, dalam mendukung angkutan jalan umum yang taat dan tertib dalam melaksanakan kegiatan angkutan tersebut.

Fenomena banyaknya anak di bawah umur dan pengendara sepeda motor dibawah umur banyak menimbulkan dampak negatif, salah satunya adalah kecelakaan lalu lintas dan seringnya terjadi pelanggaran lalu lintas. Di jalan, kita tidak menyadari bahwa tindakan mereka dapat merugikan kita, dan kecerobohan dapat merugikan kita serta orang lain.¹² Jumlah anak-anak yang masih duduk di bangku SD-SMA yang diberi kebebasan mengendarai sepeda motor masih banyak, meski pihak kepolisian telah melakukan tindakan tegas. Anak-anak yang mengendarai sepeda motor itu selalu kebut-kebutan di jalan raya.

Aksi kebut-kebutan itu tidak hanya membahayakan pengendara yang mengendarai sepeda motor tersebut, melainkan juga nyawa orang lain. Jumlah pelanggar yang mengalami kecelakaan Lalu Lintas di Tanjungpinang cukup tinggi, karena mereka tidak dapat mengotrol kendaraan. Hal ini juga menunjukkan bahwa

¹² Syamsu Yusuf LN., "*Pikoslogi Perkembangan Anak Dan Remaja*" 2010. Dapat dilihat pada web <https://scholar.google.co.id/citations>. Diakses pada 20 Juni 2022.

Kota Tanjungpinang memiliki volume Lalu Lintas yang tertata kurang baik, namun pada kenyataannya masih banyak terjadi pelanggaran Lalu Lintas berdasarkan data dari Kota Tanjungpinang.

Zaman era modern sekarang ini, sektor transportasi memegang peranan yang sangat penting dalam kesejahteraan dan kemajuan masyarakat serta mendukung tumbuhnya berbagai bidang kemajuan. Kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi mendukung perkembangan transportasi secepat mungkin, sehingga mempercepat laju pertumbuhan kendaraan. Perkembangan kendaraan sebagai sarana transportasi membawa dampak positif bagi terwujudnya dan peningkatan kesejahteraan masyarakat di wilayah tersebut, terutama sebagai sarana mobilisasi untuk menunjang kegiatan sehari-hari. Namun, ini juga harus disertai dengan efek samping yang sangat tidak diinginkan seperti peningkatan kemacetan lalu lintas dan kecelakaan lalu lintas tersebut.

Satlantas Polresta Tanjungpinang mencatat, sudah sebanyak 63 kasus kecelakaan Lalu Lintas terjadi di wilayah Kota Tanjungpinang sepanjang Tahun 2021. Dan dari jumlah tersebut sebanyak 17 orang korban kecelakaan meninggal dunia, dan sementara sebanyak 57 orang lainnya mengalami luka ringan hingga berat. Kapolresta Tanjungpinang, AKBP Fernando, menjelaskan dibandingkan dengan tahun 2020 jumlah kecelakaan di tahun 2021 mengalami penurunan yang signifikan. Dan Tahun 2020 terdapat sebanyak 69 kasus kecelakaan, dengan rinci, sebanyak 53 korban mengalami luka ringan, tiga korban mengalami luka berat dan 13 korban meninggal dunia.

Mengenai kecelakaan yang sering terjadi. Satlantas Tanjungpinang akan terus memberikan pemahaman dan sosialisasi kepada masyarakat, terkait kedisiplinan dan mematuhi peraturan dalam berkendara di jalan raya.¹³ Bahkan, hasil temuan Satuan Perhubungan Polres Tanjung Pinang mengeluarkan tilang bagi pengemudi yang masih anak sekolah. Dan, setidaknya menurut data hasil denda Januari 2020 di Atlanta Tanjung Pinang, terdapat 3.280 kenakalan remaja, dan jumlahnya terus bertambah setiap tahunnya. Rata-rata, anak-anak yang melanggar peraturan lalu lintas dengan tidak memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) termasuk dalam indeks usia antara 17 dan 26 tahun.¹⁴

Sejauh ini yaitu, usia/umur produktif yang dominan sangat menjadi sasaran korban kecelakaan Lalu Lintas Jalan Raya, serta dalam kasus tilang tersebut dan teguran tersebut, cenderung terjadi kepada pengemudi dibawah umur, untuk itu, selain memberikan himbauan-himbauan kepada masyarakat, Polresta Tanjungpinang juga berfokus pada pelatihan Patroli Keamanan Sekolah (PKS) di SMP maupun di tingkat SMA yang ada di Kota Tanjungpinang.

Pelanggaran lalu lintas merata di hampir setiap wilayah Indonesia. Sebagai contoh, Kota Tanjung Pinang yang merupakan bagian dari ibu Kota Kepulauan Riau merupakan kawasan komersial yang sangat berkembang mengingat waktu dan pertumbuhan penduduk di kawasan Tanjung Pinang. Banyak sekali pelanggaran remaja yang merupakan pelanggaran lalu lintas. Kecelakaan yang melibatkan anak muda menyebabkan kecelakaan lalu lintas tahun lalu. Mulai

¹³ PresMedia, “*Sepanjang 2021 17 Nyawa Melayang Akibat Kecelakaan Lalu Lintas Di Tanjungpinang,*” last modified 2022. Dapat dilihat pada web <https://presmedia.id/berita-42844/sepanjang-2021-17-nyawa-melayang-akibat-kecelakaan-Lalu-Lintas-di-Tanjungpinang.html>. Diakses pada 20 Juni 2022

¹⁴ *Ibid.*

2020 hingga 2021, setidaknya 132 kecelakaan lalu lintas (lakalantas) akan ditangani oleh Kepolisian Resor (Polres) Kota Tanjungpinang. Sebagaimana diatur dalam Pasal 281, “Barangsiapa mengemudikan mobil di jalan tanpa Surat Izin Mengemudi berdasarkan Pasal 77 dipidana dengan pidana penjara paling lama 4 bulan atau denda Rp 1.000.000,00 (1 juta rupiah)”.

Contoh kasus di kalangan remaja kecelakaan Lalu Lintas di Kota Tanjungpinang yaitu kecelakaan maut terjadi di Jl. Dompok, Tanjungpinang, Sabtu (12/12/2020) malam. Kejadian nahas sekitar 23.30 WIB itu menewaskan Rifki Santia Bella, pagedara Honda Beat BP 2463 PC. Sepeda motor yang dikendarai Bella bertabrakan dengan kendaraan lain Honda Beat BP 3173 PT yang dikendarai Ridho Alfikri dari arah berlawanan. Kanit Lakalantas Polres Tanjungpinang, Ipda Ridwan menjelaskan, kecelakaan maut itu berawal Rifki Santia Bella bersama temannya Amanda hendak menuju arah kantor Gubernur Kepulauan Riau. Namun, setiba di jalan depan kantor Kementerian Keuangan dari arah berlawanan ada kendaraan yang dikendarai Ridho sehingga berbenturan. "Dugaan sementara Bella mengendarai sepeda motor berjalan melawan arus," ujar, Ipda Ridwan, Minggu (13/12/2020). Ridwan melanjutkan, akibat kecelakaan itu Bella mengalami luka parah di bagian kepala. Gadis itu tewas di tempat. "Kalau temannya Amanda hanya mengalami luka ringan, kedua sepeda motor korban mengalami rusak parah di bagian depan,".¹⁵

Pada waktu kurun kasus kecelakaan Lalu Lintas Satlantas Polres Kota Tanjungpinang pada kurun waktu tahun 2020-2021 dalam jumlah keseluruhan

¹⁵ Afriadi, “Kecelakaan Maut Di Jl Dompok Tanjungpinang, Gadis Remaja Tewas,” last modified 2020. Dapat dilihat pada web <https://www.batamnews.co.id/berita-70868-kecelakaan-maut-di-jl-dompok-tanjungpinang-gadis-remaja-tewas.html>. Diakses pada 25 juni 2022

kasus sangat menurun tetapi dalam angka Meninggal Dunia (MD) dalam tahun 2020-2021 meningkat tajam dan banyak memakan korban dan menjadi angka penyumbang kematian terbanyak.

Keseluruhan hasil survei Satlantas Polresta Kota Tanjungpinang terdapat beberapa jenis kecelakaan pada tahun 2020, Luka Ringan (LR) sebanyak 91 jiwa, Luka Berat (LB) sebanyak 3 jiwa, dan Meninggal Dunia (MD) sebanyak 13 jiwa dan jumlah keseluruhan sebanyak 69 jiwa dalam kurun waktu tahun 2020 dan jumlah kerugian materil seluruhnya sebanyak Rp.109.500.000. Sedangkan dalam tahun 2021 jumlah Luka Ringan (LR) sebanyak 28 jiwa, dan Jumlah Luka Berat (LB) sebanyak 29 jiwa, dan jumlah Meninggal Dunia (MD) sebanyak 17 jiwa, jumlah kasus kecelakaan Lalu Lintas Kota Tanjungpinang keseluruhan dalam tahun 2021 sebanyak 63 jiwa, dengan jumlah kerugian materil seluruhnya sebanyak Rp.91.500.000. Penjelasan tersebut artinya terjadi penurunan angka kecelakaan. Tetapi korban Meninggal Dunia (MD) sangat meningkat dan menjadi pemicu terbesar dalam penyumbang angka kematian. Dari penjelasan tersebut dapat tertuang dalam data atau tabel Satlantas Polres Kota Tanjungpinang tersebut.

Tabel.1.1 Jumlah Kasus Kecelakaan Lalu Lintas Tahun 2020

Satuan	Tahun	Jenis Kecelakaan	Jumlah	Jumlah Keseluruhan	Jumlah Kerugian Materil
Polres Tanjungpinang	2020	Luka Ringan (LR)	91 Jiwa	69 Jiwa	Rp.109.500.000
		Luka Berat (LB)	3 Jiwa		
		Meninggal dunia (MD)	13 Jiwa		

Sumber Data : Satlantas Polresta Kota Tanjungpinang

Tabel jenis kecelakaan pada tahun 2020 ialah Luka Ringan (LR) sebanyak 91 jiwa dan Luka Berat (LB) sebanyak 3 jiwa dan Meninggal Dunia (MD) sebanyak 13 jiwa, jumlah keseluruhan pada kecelakaan Lalu Lintas di tahun 2020 sebanyak 69 jiwa, dengan kerugian materil sebanyak Rp.109.500.000.

Tabel.1.2 Jumlah Kasus Kecelakaan Lalu Lintas Sesuai Umur Tahun 2020

Satuan	Pelanggar Lalu Lintas					Keterangan
	10-15	16-30	31-40	41-50	51 Keatas	
Polres Tanjungpinang	4	23	13	11	17	1 Dalam Pencarian (Lidik)
Jumlah	4	23	13	11	17	1 Dalam Lidik

Sumber Data : Satlantas Polresta Kota Tanjungpinang

Sedangkan pada data pelanggar Lalu Lintas di tahun 2020 ialah dari umur 16-30 berjumlah 23 kasus kecelakaan dan mendominasi di tahun 2020. Sebuah payung hukum bagi instut Kepolisian khususnya Saat Satlantas Polresta Kota Tanjungpinang dalam melakukan penegakan dan ketajaman hukum terhadap pengendara motor yang melanggar lalu lintas ialah Undang-undang Nomor. 22 Tahun 2009 tentang peraturan Lalu lintas dan Angkutan Jalan, yang sama jenis dengan pelanggarannya ialah tidak membawa atau tidak memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) tersebut.

Tabel.1.3 Jumlah Pemilik SIM C Pada Kasus Kecelakaan Satlantas Polresta Kota Tanjungpinang Tahun 2020

Satuan	SIM yang Dimiliki								Keterangan
	A	A UMUM	BI	BI UMUM	B II	B II UMUM	C	TANPA SIM	
Polres Tanjungpinang	-	-	-	-	-	-	24	41	1 Dalam Pencarian (Lidik)
Jumlah	-	-	-	-	-	-	24	41	1 Dalam Lidik

Sumber Data : Satlantas Polresta Kota Tanjungpinang

Data SIM yang dimiliki dalam tahun 2020 dalam kasus kecelakaan ini berjumlah 24 dalam SIM C atau SIM kendaraan roda dua. Berdasarkan hasil praktik, Kota Tanjung Pinang, Polesta dan Satrantha akan turun tangan dalam tindakan bagi pengendara yang masih di bawah umur. Dan setidaknya menurut data tilang Kota Tanjung Pinang yang merupakan tilang pada Januari 2020, jumlah remaja yang melakukan pelanggaran meningkat menjadi 5.456, dan jumlahnya terus meningkat dan meningkat setiap tahunnya. Pelanggar yang melanggar lalu lintas jalan tanpa Surat Izin Mengemudi (SIM) rata-rata berusia 17 hingga 26 tahun.

Tabel.1.4 Jumlah Kasus Kecelakaan Lalu Lintas Tahun 2021

Satuan	Tahun	Jenis Kecelakaan	Jumlah	Jumlah Keseluruhan	Jumlah Kerugian Materil
Polres Tanjungpinang	2021	Luka Ringan (LR)	57 Jiwa	63 jiwa	Rp.91.500.000
		Luka Berat (LB)	1 Jiwa		
		Meninggal dunia (MD)	17 Jiwa		

Sumber Data : Satlantas Polresta Kota Tanjungpinang

Tahun 2021 jumlah kecelakaan Lalu Lintas Luka Ringan (LR) sebanyak 57 jiwa dan Luka Berat (LB) sebanyak 1 jiwa dan Meninggal Dunia (MD) sebanyak 17 jiwa, dengan jumlah keseluruhan pada kecelakaan Lalu Lintas di tahun 2020 sebanyak 63 jiwa, dengan kerugian materil sebanyak Rp.91.500.000. Keadaan ini menunjukkan bahwa tingkat ketidakpatuhan pengguna jalan dan remaja khususnya masyarakat saat mengemudikan kendaraan roda dua di wilayah hukum Kota Tanjung Pinang masih sangat rendah dan minim.

Tabel.1.5 Jumlah Kasus Kecelakaan Lalu Lintas Sesuai Umur Tahun 2021

Satuan	Pelanggar Lalu Lintas					Keterangan
	10-15	16-30	31-40	41-50	51 Keatas	
Polres Tanjungpinang	4	21	5	10	17	6 Dalam Pencarian (Lidik)
Jumlah	4	21	5	10	17	6 Dalam Lidik

Sumber Data : Satlantas Polresta Kota Tanjungpinang

Data pelanggar Lalu Lintas di tahun 2021 ialah dari umur 16-30 berjumlah 21 kasus kecelakaan dan sangat mendominasi di tahun 2021 tersebut. Sebagai fenomena sosial, banyaknya pengemudi di bawah umur dan memiliki banyak dampak negatif, salah satunya adalah sering terjadinya kecelakaan lalu

lintas dan pelanggaran lalu lintas. Dan, tanpa kita sadari, kesalahan dapat merugikan tidak hanya diri kita sendiri tetapi orang lain, tanpa menyadari bahwa tindakan mereka dapat merugikan diri kita sendiri dan komunitas lainnya.

Tabel.1.6 Jumlah Pemilik SIM C Pada Kasus Kecelakaan Satlantas Polresta Kota Tanjungpinang Tahun 2021

Satuan	SIM yang Dimiliki								Keterangan
	A	A UMUM	BI	BI UMUM	B II	B II UMUM	C	TANPA SIM	
Polres Tanjungpinang	-	-	-	-	-	-	22	33	6 Dalam Pencarian (Lidik)
Jumlah	-	-	-	-	-	-	22	33	6 Dalam Lidik

Sumber Data : Satlantas Polresta Kota Tanjungpinang

Data SIM yang dimiliki dalam tahun 2021 dalam kasus kecelakaan ini berjumlah 22 dalam SIM C atau SIM kendaraan roda dua tersebut. Dari data tersebut sudah sangat menjelaskan data kecelakaan keseluruhan dari tahun 2020-2021. Kecelakaan yang terjadi di Kota Tanjungpinang dari tahun 2020-2021 sangat menurun tingkat kecelakaannya, akan tetapi tingkat korban yang meninggal dunia sangatlah meningkat dari tahun ke tahun, ini menunjukkan bahwa sangat tinggi resiko dari kecelakaan ini sendiri, dan perlu adanya kesadaran masyarakat dalam ketaatan untuk memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) dalam mengemudi dan perlu adanya ketertiban Lalu Lintas yang tinggi dari pengendara di Kota Tanjungpinang. Dari penjelasan di atas, penulis menghubungkan dengan ketaatan pembuatan sim lebih terkhusus pada pembuatan sim tembak atau sim jalur tersendiri di mana dalam pembuatan sim tersebut membuat remaja atau masyarakat sendiri tidak patuh atau lebih tidak meminati pembuatan sim jalur

ujian atau tes ujian sehingga membuat masyarakat paham atau patuh pada peraturan Lalu Lintas tersebut. Istilah SIM nembak diartikan sebagai SIM yang dibuat tidak mengikuti prosedur yang seharusnya melainkan mengandalkan calo mempercepat proses pembuatannya. Dengan kata lain, SIM nembak memangkas tahapan penerbitan SIM menjadi lebih singkat.

Kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia atau kerugian harta benda.

1.2 Rumusan Masalah

Bagaimana relevansi kecelakaan lalu lintas roda dua terhadap kepemilikan SIM C dikalangan pengendara roda dua ?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah di atas maka untuk itu penelitian ini dilakukan untuk tujuan mengetahui atau melihat dasar apa penyebab Masyarakat khususnya di kalangan pengendara roda dua tidak taat dalam pembuatan atau kepemilikan Surat Izin Mengemudi (SIM) dalam berkendara dan relevansi terhadap Kecelakaan Lalu lintas yang sangat meningkat di kawasan Tanjungpinang.

1.4. Manfaat Penelitian

1.4.1 Manfaat Teoritis

Manfaat teoritis yang diharapkan penulis yang akan didapatkan dalam penelitian ini yaitu dapat menambah dan memperluas serta pengetahuan pola pikir

tentang dasar-dasar atau payung hukum bagi Satlantas Polres dalam menegakkan aturan bagi pengendara roda dua untuk kewajiban kepemilikan Surat Izin Mengemudi (SIM).

1.4.2 Manfaat Praktis

Manfaat praktis yang didapatkan dalam penelitian ini yaitu diharapkan mahasiswa dapat jadikan referensi atau bahan pembelajaran dalam buku maupun referensi jurnal dan dalam mahasiswa ilmu hukum, dan penulis inginkan pembaca dapat jadikan bahan dalam keefektifan kepemilikan Sureat Izin Mengemudi (SIM) bagi pengendara roda dua dan relevansi nya terhadap kecelakaan Lalu Lintas jalan raya.

