

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Tinjauan Pustaka dan Penelitian Terdahulu

2.1.1 Undang – Undang RI Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

A. Pengertian Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas Lalu Lintas, Angkutan Jalan, Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kendaraan, Pengemudi, Pengguna Jalan, serta pengelolaannya. Lalu lintas dan angkutan jalan diatur oleh sebuah undang-undang, yaitu UU 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah serangkaian Simpul dan/atau ruang kegiatan yang saling berhubungan untuk penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan disahkan Presiden Dr. H. Susilo Bambang Yudhoyono pada tanggal 22 Juni 2009 di Jakarta. UU 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mulai berlaku setelah diundangkan oleh Menkumham Andi Mattalatta dan ditempatkan dalam Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96 dan Penjelasan Atas UU 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025, pada tanggal 22 Juni 2009 di Jakarta.

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Sebagai bagian dari sistem transportasi nasional, Lalu Lintas dan Angkutan Jalan harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, kesejahteraan, ketertiban

Berlalu lintas dan angkutan jalan dalam mendukung ekonomi dan pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah serta akuntabilitas penyelenggaraan negara.

B. Instansi Terkait dalam Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Pembagian kewenangan pembinaan tersebut dimaksudkan agar tugas dan tanggung jawab setiap pembina bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terlihat lebih jelas dan transparan sehingga penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dapat terlaksana dengan selamat, aman, tertib, lancar, dan efisien, serta dapat dipertanggungjawabkan. Dalam Undang-Undang ini pembinaan bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dilaksanakan secara bersama-sama oleh semua instansi terkait menurut Jogloabang (2019) antara lain:

1. Urusan pemerintahan di bidang prasarana Jalan, oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang Jalan.
2. Urusan pemerintahan di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
3. Urusan pemerintahan di bidang pengembangan industri Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang industri.
4. Urusan pemerintahan di bidang pengembangan teknologi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang teknologi.
5. Urusan pemerintahan di bidang registrasi dan identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, Penegakan Hukum, Operasional Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta pendidikan berlalu lintas oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Dalam rangka pemberdayaan dan pengembangan industri di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dalam Undang-Undang ini ditegaskan bahwa Pemerintah berkewajiban mendorong industri dalam negeri, antara lain dengan cara memberikan fasilitas, insentif, dan menerapkan standar produk peralatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pengembangan industri mencakup pengembangan

Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dengan cara dan metode rekayasa, produksi, perakitan, dan pemeliharaan serta perbaikan sehingga dapat menekan angka Kecelakaan Lalu Lintas yang dirasakan sangat tinggi.

2.1.2 Penegakan Hukum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

A. Penegakan hukum lalu lintas dan angkutan jalan

Penegakan hukum lalu lintas dan angkutan jalan adalah proses dilakukannya upaya untuk tegaknya atau berfungsinya norma-norma hukum lalu lintas dan angkutan jalan secara nyata sebagai pedoman perilaku dalam berkendara atau hubungan-hubungan hukum dalam kehidupan bermasyarakat dan bernegara. Ditinjau dari sudut subyeknya, penegakan hukum itu dapat dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Pekalongan dan dapat pula diartikan sebagai upaya penegakan hukum itu melibatkan semua pengguna jalan.

Penegakan hukum lalu lintas dan angkutan jalan adalah perlindungan dari resiko keselamatan berkendara, oleh karena itu bermacam-macam bahaya yang mengancam di jalan, maka manusia perlu akan perlindungan terhadap keselamatan agar manusia dapat hidup lebih tentram. Penegakkan hukum dilakukan bukan untuk menyalahkan atau sekedar mencari kesalahan tetapi untuk :

1. Mencegah agar tidak terjadi kecelakaan, kemacetan atau masalah - masalah lalu lintas lainnya.
2. Melindungi pengguna jalan lainnya yg terganggu adanya pelanggaran.
3. Mewujudkan dan memelihara keamanan keselamatan ketertiban dan kelancaran dalam berlalu lintas.
4. Meningkatkan kualitas keselamatan dan menurunkan tingkat fatalitas korban kecelakaan.
5. Terbangunnya budaya tertib berlalu lintas.
6. Agar ada kepastian di dalam menata keteraturan sosial.
7. Bagian dari edukasi.

Menurut Brigjen Pol Chrysnanda Dwii Laksana Direktur Keamanan dan Keselamatan Korlantas Polri (2018) Hukum adalah simbol peradaban dan ditegakkan untuk semakin manusiawinya manusia yang ditunjukkan dalam lalu

lintas yang aman selamat tertib dan lancar bukan semata mata boleh atau tidak boleh.

B. Indikator – indikator penegakan hukum lalu lintas dan angkutan jalan

Berikut indikator – indikator yang mempengaruhi penegakan hukum lalu lintas dan angkutan jalan yaitu :

a. Peran Hukum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Perannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas dan Angkutan Jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah lingkungan strategi nasional dan internasional menuntut penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan Negara.

b. Ketaatan Kepada Hukum

Merupakan permasalahan yang sudah lama dan berkembang, berbagai perkara dan peristiwa banyak menimbulkan adanya suatu ketidaktaatan terhadap suatu peraturan atau hukum yang berlaku. Ketaatan hukum dapat dijadikan menjadi 3 jenis yaitu :

1. *Compliance*, yaitu ketaatan seseorang terhadap hukum karena takut terkena sanksi.
2. *Indentification*, yaitu Ketaatan seseorang terhadap hukum karena takut hubungan baik dengan seseorang menjadi rusak.
3. *Internalization*, yaitu Ketaatan seseorang terhadap hukum karena sesuai dengan nilai – nilai intrisik yang di anutnya.

c. Tindakan Penegak Hukum

Dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Pekalongan untuk melakukan pengawasan angkutan jalan sehingga keamanan dan ketertiban lalu lintas menjadi terjaga dan meminimalisir resiko keselamatan dalam berkendara.

2.1.3 Pengaturan Kebijakan Berkendara

A. Pengaturan kebijakan berkendara

Pengaturan kebijakan berkendara pada hakikatnya merupakan kebijakan yang ditujukan untuk pengguna jalan dalam pengertian yang seluas-luasnya (pengemudi, penumpang, kendaraan), baik itu dilakukan secara langsung maupun tidak secara langsung yang tercermin pada berbagai dimensi kehidupan berkendara.

Pengaturan kebijakan berkendara dalam pengertian pilihan untuk melakukan atau untuk tidak melakukan mengandung makna adanya kehendak untuk melakukan atau tidak melakukan, kehendak mana dinyatakan berdasarkan otoritas yang dimiliki untuk melakukan pengaturan dan jika perlu dilakukan pemaksaan. Pernyataan kehendak oleh otoritas dikaitkan dengan konsep dari Dinas Perhubungan Kabupaten Pekalongan yang memberikan pengertian atas kebijakan disebut sebagai pengaturan kebijakan berkendara angkutan jalan. Pengaturan kebijakan berkendara dapat berkonotasi sebagai kebijakan negara ketika Dinas Perhubungan Kabupaten Pekalongan yang melakukan yang diarahkan pada pengguna angkutan jalan. Kalau pengaturan kebijakan berkendara dipahami dari saran yang akan dicapai (diatur) di mana sarannya adalah pengguna jalan tidak saja dalam pengertian negara akan tetapi dalam pengertian masyarakat dan kepentingan umum maka pengaturan kebijakan berkendara dapat dikategorikan sebagai pedoman untuk selalu taat pada aturan berkendara sehingga semakin aman dan tertata.

B. Indikator – indikator pengaturan kebijakan berkendara

Berikut indikator – indikator yang mempengaruhi pengaturan kebijakan berkendara yaitu:

a. Pelaksanaan Kebijakan

Pelaksanaan kebijakan berkendara adalah implementasi atau penerapan suatu kebijakan berkendara melalui program, aktifitas, aksi, atau tindakan dalam suatu mekanisme yang terikat pada suatu sistem tertentu.

b. Sistem Pengaturan Kebijakan Berkendara

Sistem pengaturan kebijakan berkendara adalah beberapa komponen dan elemen yang digabung guna melakukan penguatan koordinasi untuk menciptakan situasi aman dan tertib berkendara.

c. Cara Kerja Pengaturan Kebijakan Berkendara

Melakukan koordinasi antara dinas terkait dengan pengguna jalan guna mengubah perilaku pengguna jalan agar dapat mematuhi peraturan perundang – undangan lalu lintas dan angkutan jalan sehingga menumbuhkan kesadaran akan hukum berlalu lintas kepada pengendara.

2.1.4 Resiko Keselamatan Berkendara

A. Resiko keselamatan berkendara

Resiko keselamatan berkendara adalah bahaya, akibat atau konsekuensi yang dapat terjadi pada saat berkendara di jalan raya. Dalam bidang asuransi, risiko keselamatan berkendara dapat diartikan sebagai suatu keadaan ketidakpastian, di mana jika terjadi suatu keadaan yang tidak dikehendaki dapat menimbulkan kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan kerusakan maupun kerugian.

Begitu beresiko dan mudahnya seorang pengendara kendaraan yang tidak layak pakai terlibat dalam kondisi yang berbahaya bagi dirinya dan pengguna jalan lainnya. Berangkat dari hal tersebut, penulis berharap dapat berusaha lebih mempersiapkan diri untuk menghadapi potensi-potensi resiko keselamatan berkendara tersebut dan menjadikannya sebagai peringatan yang selalu tertanam di benak agar selalu melakukan tindakan mencegah untuk tidak terjadinya sebuah kecelakaan. Kecelakaan tidak akan terjadi begitu saja, tetapi kejadian yang tidak anda harapkan tersebut dapat terjadi berawal dari potensi-potensi resiko keselamatan berkendara yang abaikan sebelumnya.

Segala macam kondisi dan perilaku yang tidak sesuai dengan standar berkendara yang aman tergolong potensi resiko keselamatan berkendara yang harus segera disikapi. Seperti ketika berkendara dengan menggunakan kendaraan yang tidak layak jalan atau berkendara dalam kondisi sakit, maka kedua kondisi

dan keadaan itu merupakan kondisi yang tidak standar (*sub standard condition*) yang dapat berujung pada sebuah kecelakaan.

Berikut ini adalah berbagai macam potensi resiko keselamatan berkendara saat berkendara yang secara garis besar terbagi dalam empat bagian, yaitu :

1. Bersumber dari diri pengendara sendiri.
2. Bersumber dari objek-objek bergerak di sekitar jalan.
3. Bersumber dari objek-objek tidak bergerak di sekitar jalan.
4. Bersumber dari objek – objek yang potensi bahaya yang datangnya dari alam.

Potensi bahaya dari diri pengendara adalah kondisi tidak standar yang dimiliki si pengendara saat berkendara. Data menunjukkan bahwa kecelakaan lalu lintas kerap terjadi lebih banyak disebabkan oleh kesalahan dari manusia itu sendiri atau *human error*.

Di bawah ini adalah potensi-potensi bahaya dari diri si pengendara tersebut :

1. Kurangnya keterampilan berkendara
2. Perilaku dan kebiasaan buruk
3. Kurangnya penglihatan
4. Kondisi Badan

B. Indikator – indikator resiko keselamatan berkendara

Berikut indikator – indikator yang mempengaruhi resiko keselamatan berkendara yaitu:

a. Upaya Meminimalisir Resiko Keselamatan Pengguna

Dinas Perhubungan Kabupaten Pekalongan mengupayakan pencegahan dengan melakukan sosialisasi dan pelatihan tentang berkendara angkutan jalan yang baik dan benar supaya pengendara bisa mengendalikan kendaraannya dengan baik.

b. Perlindungan Hukum Untuk Penumpang Pada saat Terjadi Resiko Keselamatan Pengguna

Pihak yang menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas wajib mengganti kerugian yang besarnya ditentukan berdasarkan keputusan pengadilan. Kewajiban mengganti kerugian ini dapat dilakukan diluar pengadilan

jika terjadi kesepakatan damai diantara para pihak yang terlibat (Pasal 236 Undang – Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan).

c. **Tanggung Jawab Perakit Kendaraan Modifikasi Bila Terjadi Resiko Keselamatan Pengguna**

Diatur di Pasal 234 ayat (1) Undang – Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang berbunyi : “Pengemudi, pemilik kendaraan bermotor dan/atau perusahaan angkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pemilik barang atau pihak ketiga karena kelalaian pengemudi”

2.1.5 Larangan Pengoperasian Kendaraan Modifikasi Kereta Kelinci

A. Larangan Pengoperasian kendaraan modifikasi kereta kelinci

Kereta kelinci adalah kendaraan pengangkut penumpang yang dimodifikasi sehingga menyerupai kereta api. Kereta kelinci umumnya berbahan bakar diesel. Kendaraan ini biasanya beroperasi ketika liburan sekolah untuk mengangkut anak-anak dari desa ke desa. Kadang kala, kereta kelinci juga disewa untuk mengangkut rombongan penumpang ke tempat wisata atau acara tertentu.

Keberadaan kereta kelinci di jalan raya dianggap melanggar Pasal 220 Undang-Undang RI Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, sehingga operasi kereta kelinci disarankan hanya untuk wilayah perdesaan. Kereta kelinci tidak termasuk ke dalam golongan kendaraan umum ataupun diperbolehkan mengangkut orang. Keberadaan kereta kelinci di jalan raya juga dianggap mengambil penumpang-penumpang angkutan umum resmi.

kendaraan modifikasi ini mampu mengangkut banyak penumpang. Anak-anak pun terkadang riang, ada musiknya. Semilir karena jendela terbuka. Meski laju melambat tapi kendaraan ini mampu menggelinding di aspal. Ternyata, keberadaan kereta kelinci beroperasi di jalan raya, jalan protokol, maupun jalan poros desa, merupakan tindakan ilegal. Dinas Perhubungan Kabupaten Pekalongan mengaku telah melakukan penertiban terhadap para pelaku usaha kereta kelinci. Namun, kerap kali kesulitan karena para pelaku usaha kereta kelinci beroperasi secara sembunyi – sembunyi.

B. Indikator – indikator larangan pengoperasian kendaraan modifikasi kereta kelinci

Berikut indikator – indikator yang mempengaruhi larangan pengoperasian kendaraan modifikasi kereta kelinci yaitu :

1. Standar Teknis Kendaraan

Pada dasarnya Pasal 48 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan telah mengatur bahwa setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan harus memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan.

2. Minat Masyarakat Terhadap Kendaraan Modifikasi

Dengan harga operasional nya terjangkau juga dapat mengangkut banyak penumpang. Anak-anak pun terkadang riang, ada musiknya. Semilir karena jendela terbuka.

3. Perizinan Pengoperasian Kendaraan Modifikasi

Terdapat dalam Pasal 49 ayat (1) yang berbunyi: “Kendaraan Bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang di impor, dibuat dan/atau dirakit di dalam negeri yang akan dioperasikan di jalan wajib dilakukan pengujian”. Pengujian yang di maksud yaitu uji tipe dan uji berkala.

Tabel 2.1
Pelanggaran yang di lakukan oleh Kendaraan Modifikasi Kereta Kelinci

Pelanggaran yang di lakukan oleh Kendaraan Modifikasi Kereta Kelinci			
No.	Dasar Hukum	Isi Dasar Hukum	Pelanggaran
1.	Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 48 (1)	Setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan harus memenuhi syarat teknis dan layak jalan	Di dalam proses pembuatannya tidak menerapkan standar produksi
2.	Undang – Undang	Kendaraan Bermotor,	Tidak melakukan

	Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 49 (1)	Kereta gandeng, dan Kereta tempela yang di impor, dibuat dan/ atau dirakit di dalam negeri yang akan dioperasikan di jalan wajib dilakukan pengujian	uji kendaraan
3.	Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 52 (2)	Modifikasi kendaraan bermotor tidak boleh membahayakan keselamatan berlalu lintas, mengganggu arus lalu lintas serta merusak lapis perkerasan/ daya dukung jalan yang dilalui	Sembarangan menaik turunkan penumpang di jalan raya dan menambah tingkat kebisingan
4.	Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 64 (1)	Setiap kendaraan bermotor wajib diregistrasi	Tidak ada registrasi
5.	Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 59 (1)	Untuk kepentingan tertentu, kendaraan bermotor dapat dilengkapi dengan lampu isyarat dan/ sirine	Menggunakan lampu <i>assecoris</i> yang menyerupai lampu isyarat saat beroperasi di jalan

2.2 Penelitian Terdahulu

Untuk mengadakan penelitian, tidak lepas dari penelitian yang dilakukan oleh penelitian terdahulu dengan tujuan untuk memperkuat hasil dari penelitian yang sedang dilakukan, selain itu hal ini juga bertujuan untuk membandingkan dengan penelitian yang dilakukan sebelumnya. Berikut hasil ringkasan hasil penelitian terdahulu yang dilakukan oleh peneliti selama melakukan penelitian.

2.1.1 Rujukan Jurnal Penelitian Untuk Variabel Penegakan Hukum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Pada tabel 2.2 dijelaskan secara ringkas jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang dilakukan. Penelitian ini berfokus pada Variabel dengan pengaruh Penegakan Hukum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Tabel 2.2
Rujukan Untuk Variabel Penegakan Hukum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Sumber Penelitian	Denico Doly (2015) (Pusat Pengkajian, Pengolahan Data dan Informasi/P3DI Sekretariat Jenderal DPR RI, Nusantara II, Lantai 2, DPR RI, Jl. Jend. Gatot Subroto, Senayan, Jakarta 10270, Indonesia email : achmad.fahham@dpr.go.id)
Judul	Penegakan Hukum Terhadap Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan : Tantangan Dan Prospek
Metode Analisis Data	-
Variabel Penelitian	Variabel X: X1: Penegakan Hukum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan X2: Pengaturan Kebijakan Berkendara X3: Resiko Keselamatan Pengguna

Hasil Penelitian	<p>Penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas dipengaruhi oleh beberapa faktor. Adapun faktor-faktor tersebut yaitu faktor peraturan perundang-undangannya, faktor penegak hukumnya, faktor sarana atau fasilitas, faktor masyarakat, dan faktor kebudayaan. Faktor peraturan perundang-undangannya dimana UU LLAJ masih memiliki kelemahan terkait dengan sanksi. Lemahnya sanksi yang diatur dan diberikan kepada pelanggar lalu lintas menjadikan belum adanya efek jera. Selain itu belum adanya aturan terkait dengan ganti rugi yang diderita oleh korban yang ditimbulkan dari pelanggaran lalu lintas dan menimbulkan kecelakaan lalu lintas. Faktor penegak hukumnya yaitu terkait dengan kedisiplinan dari penegak hukum itu sendiri dalam berkendara di jalan dan juga taatnya para penegak hukum ini terhadap peraturan perundang-undangan yang berlaku khususnya tentang korupsi. Faktor sarana atau fasilitas yaitu terkait dengan rambu atau perlengkapan lain yang menunjang keselamatan dalam berlalu lintas. Selain itu juga sarana atau fasilitas ini juga dipengaruhi oleh pengetahuan oleh para penegak hukum itu sendiri. Fasilitas atau sarana ini masih kurang memadai, hal ini yang kemudian menyebabkan penegakan hukum belum terlaksana dengan baik dan benar. Faktor masyarakat merupakan faktor cukup penting, dimana faktor masyarakat tidak terlepas dari faktor penegak hukum dan sarana atau fasilitas. Perilaku masyarakat dipengaruhi oleh kedua faktor tersebut, oleh karena itu faktor penegak hukum dan faktor sarana fasilitas harus diperbaiki terlebih dahulu, kemudian faktor masyarakat akan mengikuti. Faktor terakhir yaitu terkait dengan</p>
-------------------------	---

	<p>kebudayaan. Perubahan perilaku masyarakat dalam melihat dan memandang peraturan perundang-undangan perlu dilakukan. Hal ini untuk merubah cara pandang masyarakat terhadap peraturan perundang-undangan yang ditunjukkan untuk memberikan rasa aman dan nyaman kepada para pengguna jalan. Selain itu juga untuk memberikan kepastian hukum kepada pengguna jalan. Upaya penanggulangan pelanggaran lalu lintas dapat dilakukan oleh Pemerintah maupun para penegak hukum. Adapun upaya ini dilakukan dengan dua cara yaitu dengan upaya preventif dan represif. Upaya preventif dilakukan untuk mencegah terjadinya pelanggaran lalu lintas yang dilakukan secara berulang-ulang. Adapun upaya ini dilakukan untuk merubah pola pikir masyarakat untuk taat dan patuh terhadap peraturan lalu lintas. Upaya preventif ini dilakukan dengan melakukan sosialisasi, pelatihan, penjagaan, sampai dengan pengaturan lalu lintas. Sedangkan upaya represif dilakukan oleh Kepolisian dengan memberikan teguran, tilang, sampai dengan penyitaan kendaraan bermotor. Selain itu perlu adanya perubahan sistem pemberian sanksi terhadap pelanggaran lalu lintas yang dilakukan secara manual diubah menjadi elektronik.</p>
<p>Hubungan dengan Penelitian</p>	<p>Dari kesimpulan jurnal penelitian terdahulu terdapat variabel yang sama dan berkaitan erat dengan penelitian penulis yaitu variabel Penegakan Hukum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap Pengoperasian Kendaraan Modifikasi Kereta Kelinci.</p>

2.1.2 Rujukan Jurnal Penelitian Untuk Variabel Pengaturan Kebijakan Berkendara

Pada tabel 2.3 dijelaskan secara ringkas jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang dilakukan. Penelitian ini berfokus pada Variabel dengan Pengaturan Kebijakan Berkendara.

Tabel 2.3
Rujukan Untuk Variabel Pengaturan Kebijakan Berkendara

Sumber Penelitian	Andi Yusuf Katili dan Nolfi S. Tueno (2020) Available Online at http://journal.umgo.ac.id/index.php/Publik Publik (Jurnal Ilmu Administrasi) Vol 9 (1), Juni 2020
Judul	Analisis Implementasi Kebijakan Pengaturan Pengoperasian Kendaraan Bentor Sebagai Moda Transportasi Di Gorontalo
Metode Analisis Data	Analisis deskriptif dan metode triangulasi
Variabel Penelitian	Variabel X: X1: Penegakan Hukum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan X2: Pengaturan Kebijakan Berkendara X3: Resiko Keselamatan Pengguna
Hasil Penelitian	Pelaksanaan pengaturan adalah proses, cara atau perbuatan mengatur. Artinya adalah kegiatan dalam proses melakukan sesuatu melalui mekanisme atau prosedur yang telah ditetapkan. Pengaturan penyelenggaraan kendaraan Bentor merupakan salah satu bentuk proses pengawasan dan pengendalian terhadap sarana angkutan antara tingkat perkembangan dan pertumbuhan jumlah kendaraan angkutan dan perkembangan arus lalu lintas yang dapat meminimalisasi kesemrawutan arus lalu lintas. Untuk itu

	<p>diperlukan suatu tindakan penegakan hukum yang tegas sehingga menciptakan koordinasi angkutan yang layak bagi pengguna dan terciptanya suatu tatanan berlalu lintas yang aman, tertib dan lancar. Pengoperasian adalah proses, cara atau perbuatan mengoperasikan. Artinya adalah suatu kegiatan yang dilakukan oleh seseorang atau lembaga yang di dalamnya menyangkut pengoperasian sarana angkutan transportasi bentor. Pelaksanaan kebijakan pemerintah tentang pengaturan pengoperasian Bentor tidaklah maksimal. Oleh Karena itu masih perlu kajian yang mendalam tentang pelaksanaan pengaturan pengoperasian Bentor tersebut. Mengingat masyarakat Gorontalo sangat membutuhkan sarana angkutan transportasi Bentor. Selain itu pemerintah daerah memberikan batasan tentang produksi Bentor agar tidak semakin banyak beroperasi di wilayah Gorontalo. Terkait dengan upaya pihak dinas perhubungan dalam melaksanakan dan mengawasi implementasi kebijakan pemerintah terhadap pengaturan pengoperasian Bentor di Gorontalo adalah bertujuan untuk demi menjaga keselamatan penumpang, yang ternyata dalam praktek di lapangan masih mengalami kendala seperti kurangnya sumberdaya manusia. Adapun hasil penelitian lapangan berdasarkan analisis implementasi peraturan daerah dimaksud dan studi kepustakaan sebagai berikut:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Penerbitan Peraturan Daerah. 2. Undang-Undang Lalu Lintas. 3. Penegakan Aturan / Sanksi.
<p>Hubungan dengan Penelitian</p>	<p>Dari kesimpulan jurnal penelitian terdahulu terdapat variabel yang sama dan berkaitan erat dengan penelitian</p>

	penulis yaitu variable Pengaturan Kebijakan Berkendara terhadap Pengoperasian Kendaraan Modifikasi Kereta Kelinci.
--	--

2.1.3 Rujukan Jurnal Penelitian Untuk Variabel Resiko Keselamatan Pengguna

Pada tabel 2.4 dijelaskan secara ringkas jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang dilakukan. Penelitian ini berfokus pada Variabel dengan Resiko Keselamatan Pengguna.

Tabel 2.4
Rujukan Untuk Variabel Resiko Keselamatan Pengguna

Sumber Penelitian	Samuel Yohenson Yoce Matthews, Fakultas Hukum Universitas Udayana, e- mail: yohenboy@gmail.com dan I Nengah Suharta, Fakultas Hukum Universitas Udayana, e-mail: nengah_suharta@unud.ac.id (2020) Jurnal Kertha Semaya, Vol. 8 No. 5 Tahun 2020, hlm. 709-721
Judul	Pengaturan Modifikasi Kendaraan Bermotor Di Indonesia
Metode Analisis Data	metode penelitian yuridis normative
Variabel Penelitian	Variabel Y: Y: Larangan Pengoperasian Kendaraan Modifikasi Kereta Kelinci
Hasil Penelitian	Terdapat kekaburan norma pada pasal 4 ayat (2) Permenhub No. PM 33/2018 dikarenakan tidak ada penjelasan lebih lanjut mengenai bengkel umum yang ditunjuk Menteri tersebut. Hal ini menimbulkan permasalahan seperti tidak adanya kejelasan mengenai bengkel mana yang sesungguhnya menjadi bengkel yang

	<p>ditunjuk oleh Menteri yang bertanggungjawab di bidang industri. Ketidakjelasan pada bagian ini menyebabkan para pelaku modifikasi di Indonesia tidak mendapat kepastian hukum dalam melakukan kegiatan modifikasi kendaraan bermotor. Peraturan ini juga seakan membatasi kreativitas masyarakat untuk dapat berkreasi dan berinovasi dalam melakukan modifikasi kendaraan karena bengkel yang wajib melakukan modifikasi hanyalah bengkel umum yang ditunjuk Menteri yang bertanggungjawab di bidang industri saja sementara bengkel lain terkesan tidak dapat melakukan modifikasi kendaraan bermotor. Pasal 1 angka 18 Permenhub No. PM 33/2018 telah memberikan pengertian bahwa bengkel modifikasi adalah bengkel umum Kendaraan Bermotor yang melakukan kegiatan usaha di bidang modifikasi Kendaraan Bermotor, Kereta Gendangan, dan Kereta Tempelan. Namun Klasifikasi dan pembagian tipe bengkel umum sesuai peraturan KM Perindag No. 191/2001 pada pasal 2 ayat (1) dan ayat (4) tidak mencakup pekerjaan modifikasi sebagai bagian dari pekerjaan bengkel umum, sehingga klasifikasi dan tipe dari bengkel modifikasi yang merupakan bengkel umum serta pekerjaan modifikasi yang dilakukannya masih belum jelas. Apabila ditinjau dari aspek keperdataan, jika ada konsumen yang membuat perjanjian dengan suatu bengkel yang tidak ditunjuk oleh Menteri perindustrian untuk melakukan modifikasi terhadap kendaraannya, dapat dinyatakan bahwa perjanjian antara konsumen dengan bengkel tersebut tidak sah karena mengandung suatu perbuatan yang dilarang atau bertentangan dengan undang-undang yang dalam hal ini</p>
--	---

	modifikasi kendaraan yang dilakukan tidak sesuai dengan undang-undang. Perjanjian yang tidak memenuhi syarat objektif tersebut dapat dinyatakan batal demi hukum berdasarkan pasal 1320, 1335, dan 1337 KUHPerdara.
Hubungan dengan Penelitian	Dari kesimpulan jurnal penelitian terdahulu terdapat variabel yang sama dan berkaitan erat dengan penelitian penulis yaitu variable Resiko Keselamatan Pengguna terhadap Pengoperasian Kendaraan Modifikasi Kereta Kelinci.

2.1.4 Rujukan Jurnal Penelitian Untuk Variabel Resiko Keselamatan Pengguna

Pada tabel 2.5 dijelaskan secara ringkas jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang dilakukan. Penelitian ini berfokus pada Variabel dengan Resiko Keselamatan Pengguna.

Tabel 2.5
Rujukan Untuk Variabel Resiko Keselamatan Pengguna

Sumber Penelitian	Reyno Rusdiantmono Fakultas Hukum Universitas Surabaya Rusdiatmono@gmail.com (2020) Al Qodiri: Jurnal Pendidikan, Sosial dan Keagamaan Terakreditasi Kemenristekdikti No 21/E/KPT/2018 Vol 18 No 1 April 2020
Judul	Tanggung Jawab Pemilik Kendaraan Modifikasi Mesin Penggiling Padi Atas Meninggalnya Korban Kecelakaan Ditinjau Dari Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
Metode Analisis Data	Penelitian Normatif

Variabel Penelitian	<p>Variabel X:</p> <p>X1: Penegakan Hukum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan</p> <p>X3: Resiko Keselamatan Pengguna</p>
Hasil Penelitian	<p>pemilik Det Det kendaraan modifikasi mesin penggiling padi untuk angkutan umum bertanggung jawab atas meninggalnya korban kecelakaan karena ditabrak ditinjau dari UULLAJ, dengan pertimbangan sebagai berikut:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Kendaraan bermotor yang berlalu lintas di jalan umum harus layak jalan, kendaraan umum modifikasi yang layak harus lulus uji tipe dan uji berkala sebagaimana Pasal 49 dan 50 UULLAJ, kenyataannya pemilik kendaraan det det tidak modifikasi berlalu lintas di jalan umum. 2. Kendaraan modifikasi Det Det tersebut mengalami kecelakaan di jalan umum mengakibatkan 3 (tiga) orang korban meninggal dunia karena kecelakaan, sehingga ahli warisnya dapat menggugat ganti kerugian atas dasar telah melakukan perbuatan melanggar hukum sebagaimana Pasal 230 Undang – Undang lalu Lintas dan Angkutan Jalan. 3. Kendaraan modifikasi Det Det telah melakukan perbuatan melanggar hukum yang mengakibatkan kerugian kepada orang lain dan diwajibkan mengganti kerugian tersebut sesuai dengan ketentuan Pasal 1365 KUH Perdata.
Hubungan dengan Penelitian	<p>Dari kesimpulan jurnal penelitian terdahulu terdapat variabel yang sama dan berkaitan erat dengan penelitian penulis yaitu variable Resiko Keselamatan Pengguna</p>

	terhadap Pengoperasian Kendaraan Modifikasi Kereta Kelinci.
--	---

2.1.5 Rujukan Jurnal Penelitian Untuk Variabel Larangan Pengoperasian Kendaraan Modifikasi Kereta Kelinci

Pada tabel 2.6 dijelaskan secara ringkas dari Buku yang berkaitan dengan penelitian yang dilakukan. Penelitian ini berfokus pada Variabel dengan Larangan Pengoperasian Kendaraan Modifikasi Kereta Kelinci.

Tabel 2.6
Rujukan Untuk Variabel Larangan Pengoperasian Kendaraan Modifikasi Kereta Kelinci

Sumber Penelitian	Buku, di terbitkan oleh Kesindo Utama, Surabaya (2013)
Judul	Undang – Undang RI Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Peraturan Pemerintah RI Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan
Metode Analisis Data	-
Variabel Penelitian	Variabel X: X3: Resiko Keselamatan Pengguna Variabel Y: Y: Larangan Pengoperasian Kendaraan Modifikasi Kereta Kelinci
Hasil Penelitian	Persyaratan Teknis dan Laik Jalan Kendaraan Bermotor Pasal 48 1. Setiap Kendaraan Bermotor yang dioperasikan di Jalan harus memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan. 2. Persyaratan teknis sebagaimana dimaksud pada ayat

	<p>(1) terdiri atas:</p> <ol style="list-style-type: none">a. Susunanb. Perlengkapanc. Ukurand. Karoserie. Rancangan teknis Kendaraan sesuai dengan peruntukannyaf. Pemuatang. Penggunaanh. penggandengan Kendaraan Bermotor; dan/ataui. penempelan Kendaraan Bermotor. <p>3. Persyaratan laik jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditentukan oleh kinerja minimal Kendaraan Bermotor yang diukur sekurang-kurangnya terdiri atas:</p> <ol style="list-style-type: none">a. Emisi gas buangb. Kebisingan suarac. Efisiensi sistem rem utamad. Efisiensi sistem rem parkere. Kincup roda depanf. Suara klaksong. Daya pancar dan arah sinar lampu utamah. Radius putari. Akurasi alat penunjuk kecepatanj. Kesesuaian kinerja roda dan kondisi bank. Kesesuaian daya mesin penggerak terhadap berat Kendaraan. <p style="text-align: center;">Pasal 49</p> <p>1. Kendaraan Bermotor, kereta gandengan, dan kereta</p>
--	---

tempelan yang diimpor, dibuat dan/atau dirakit di dalam negeri yang akan dioperasikan di Jalan wajib dilakukan pengujian.

2. Pengujian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
 - a. uji tipe; dan
 - b. uji berkala.

Pasal 50

2. Uji tipe sebagaimana dimaksud terdiri atas:
 - a. Pengujian fisik untuk pemenuhan persyaratan teknis dan laik jalan yang dilakukan terhadap landasan Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Bermotor dalam keadaan lengkap; dan
 - b. Penelitian rancang bangun dan rekayasa Kendaraan Bermotor yang dilakukan terhadap rumah-rumah, bak muatan, kereta gandengan, kereta tempelan, dan Kendaraan Bermotor yang dimodifikasi tipenya.

Pasal 52

1. Modifikasi Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 50 ayat (1) dapat berupa modifikasi dimensi, mesin, dan kemampuan daya angkut
2. Modifikasi Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak boleh membahayakan keselamatan berlalu lintas, mengganggu arus lalu lintas, serta merusak lapis perkerasan/daya dukung jalan yang dilalui.
3. Setiap Kendaraan Bermotor yang dimodifikasi

sehingga mengubah persyaratan konstruksi dan material wajib dilakukan uji tipe ulang.

4. Bagi Kendaraan Bermotor yang telah diuji tipe ulang sebagaimana dimaksud pada ayat (3) harus dilakukan registrasi dan identifikasi ulang.

Pasal 235

1. Jika korban meninggal dunia akibat Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (1) huruf c, Pengemudi, pemilik, dan/atau Perusahaan Angkutan Umum wajib memberikan bantuan kepada ahli waris korban berupa biaya pengobatan dan/atau biaya pemakaman dengan tidak menggugurkan tuntutan perkara pidana.
2. Jika terjadi cedera terhadap badan atau kesehatan korban akibat Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (1) huruf b dan huruf c, pengemudi, pemilik, dan/atau Perusahaan Angkutan Umum wajib memberikan bantuan kepada korban berupa biaya pengobatan dengan tidak menggugurkan tuntutan perkara pidana. Pasal 236 (1) Pihak yang menyebabkan terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 wajib mengganti kerugian yang besarnya ditentukan berdasarkan putusan pengadilan. (2) Kewajiban mengganti kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) pada Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (2) dapat dilakukan di luar pengadilan jika terjadi kesepakatan damai di antara para pihak yang

	terlibat.
Hubungan dengan Penelitian	Dari kesimpulan Buku terdapat variabel yang menyangkut penelitian penulis yaitu variabel Pengoperasian Kendaraan Modifikasi Kereta Kelinci

Pada penelitian terdahulu diatas masing-masing peneliti menggunakan peneliti menggunakan tidak lebih dari dua variabel independen (variabel bebas), sedangkan pada peneliti yang sekarang menggunakan tiga variabel independen (variabel bebas), sehingga pengembangan penelitian ini dibandingkan penelitian terdahulu ialah mengenai jumlah variabel independen (variabel bebas).

2.2 Hipotesis

Hipotesis adalah dugaan sementara dari sebuah penelitian yang dilakukan, dan dibutuhkan uji coba atau eksperimen secara lanjut untuk membuktikan dugaan tersebut (syifajs 2017). Berdasarkan landasan teori dan penelitian terdahulu diduga ada pengaruh yang signifikan antara Penegakan Hukum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pengaturan Kebijakan Berkendara dan Resiko Keselamatan Pengguna terhadap Pengoperasian Kendaraan Modifikasi Kereta Kelinci.

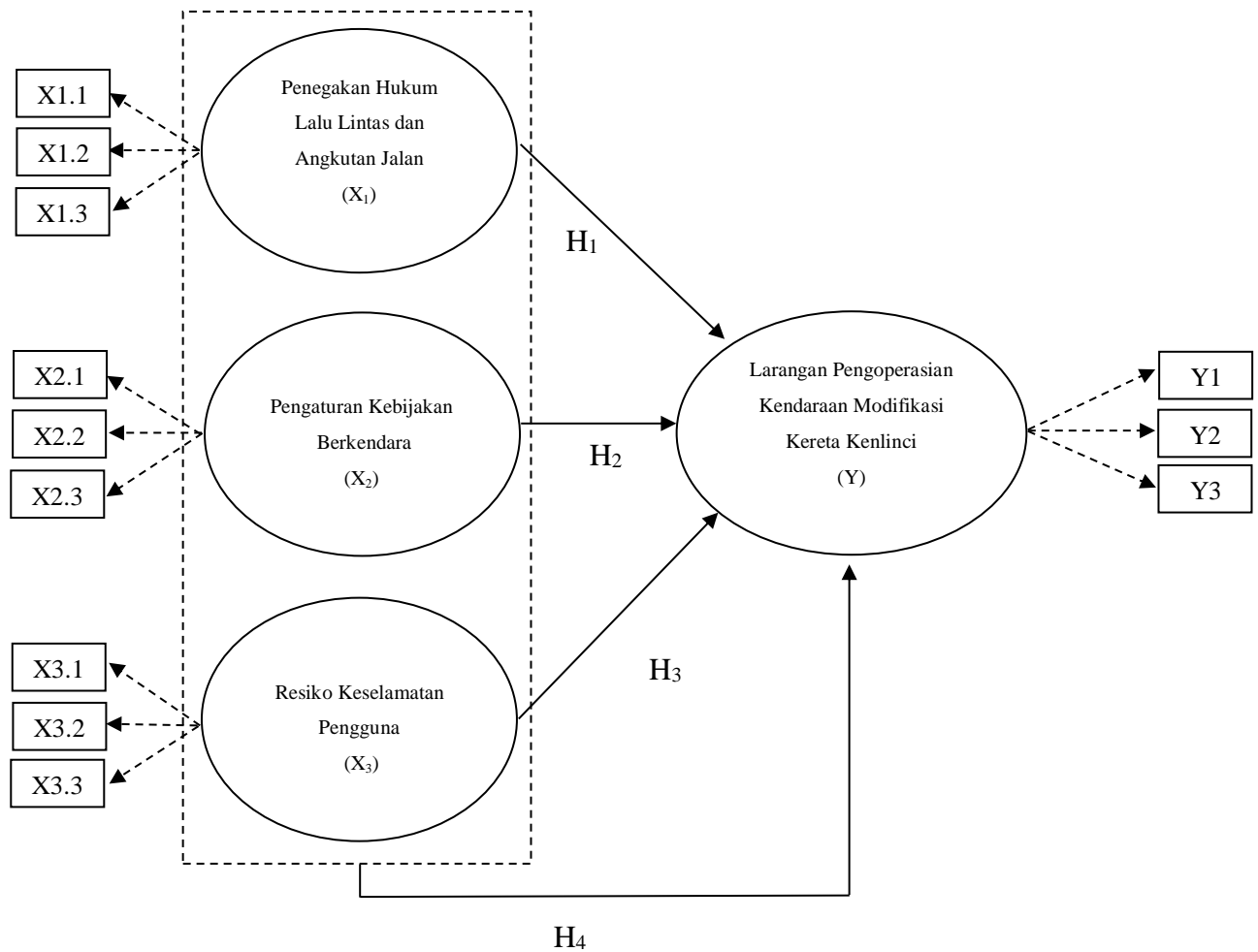
Untuk memberikan angka pada penelitian yang dilakukan dan untuk memberikan jawaban sementara atas masalah yang dikemukakan di atas, maka peneliti mengajukan hipotesis sebagai berikut :

H1 : Diduga Penegakan Hukum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan berpengaruh positif dan signifikan terhadap Larangan Pengoperasian Kendaraan Modifikasi Kereta Kelinci di Kecamatan Kajen Oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Pekalongan.

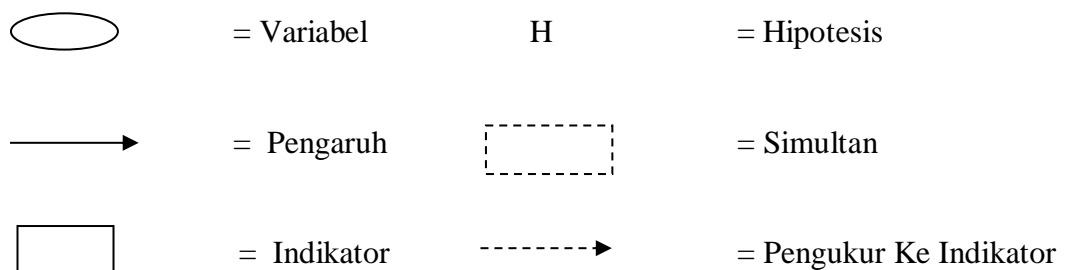
H2 : Diduga Pengaturan Kebijakan Berkendara berpengaruh Positif dan signifikan terhadap Larangan Pengoperasian Kendaraan Modifikasi Kereta Kelinci di Kecamatan Kajen Oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Pekalongan.

- H3 : Diduga Resiko Keselamatan Pengguna berpengaruh positif dan signifikan terhadap Larangan Pengoperasian Kendaraan Modifikasi Kereta Kelinci di Kecamatan Kajen Oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Pekalongan.
- H4 : Diduga secara simultan faktor Penegakan Hukum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pengaturan Kebijakan Berkendara, Resiko Keselamatan Pengguna berpengaruh positif serta signifikan terhadap Larangan Pengoperasian Kendaraan Modifikasi Kereta Kelinci di Kecamatan Kajen Oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Pekalongan

2.3 Kerangka Pemikiran :



Keterangan Gambar :



Gambar 2.1 Kerangka Pemikiran

Variabel dan indikator yang dikembangkan dalam penelitian ini meliputi :

1. Penegakan Hukum Lalu Lintas dan Angkutan jalan (X_1), (Denico Doly 2015)

Indikator-indikator Penegakan Hukum Lalu Lintas dan Angkutan jalan ialah:

$X_{1.1}$ = Peran hukum lalu lintas dan angkutan jalan

$X_{1.2}$ = Ketaatan kepada hukum

$X_{1.3}$ = Tindakan penegak hukum

2. Pengaturan Kebijakan Berkendara (X_2), (Andi Ysuf Katili dan Nolfi S. Tueno 2020)

Indikator-indikator Pengaturan Kebijakan Berkendara ialah:

$X_{2.1}$ = Pelaksanaan kebijakan

$X_{2.2}$ = Sistem pengaturan kebijakan berkendara.

$X_{2.3}$ = Cara kerja pengaturan kebijakan berkendara.

3. Resiko Keselamatan Pengguna (X_3), (Reyno Rusdiatmono 2020)

Indikator-indikator Resiko Keselamatan Pengguna ialah:

$X_{3.1}$ = Upaya meminimalisir resiko keselamatan pengguna.

$X_{3.2}$ = Perlindungan hukum untuk penumpang pada saat terjadi resiko keselamatan pengguna.

$X_{3.3}$ = Tanggung jawab perakit kendaraan modifikasi bila terjadi resiko keselamatan pengguna.

4. Larangan Pengoperasian Kendaraan Modifikasi Kereta Kelinci (Y), (Samuel Yohenson Yoce Matthews dan I Nengah Suharta 2020)

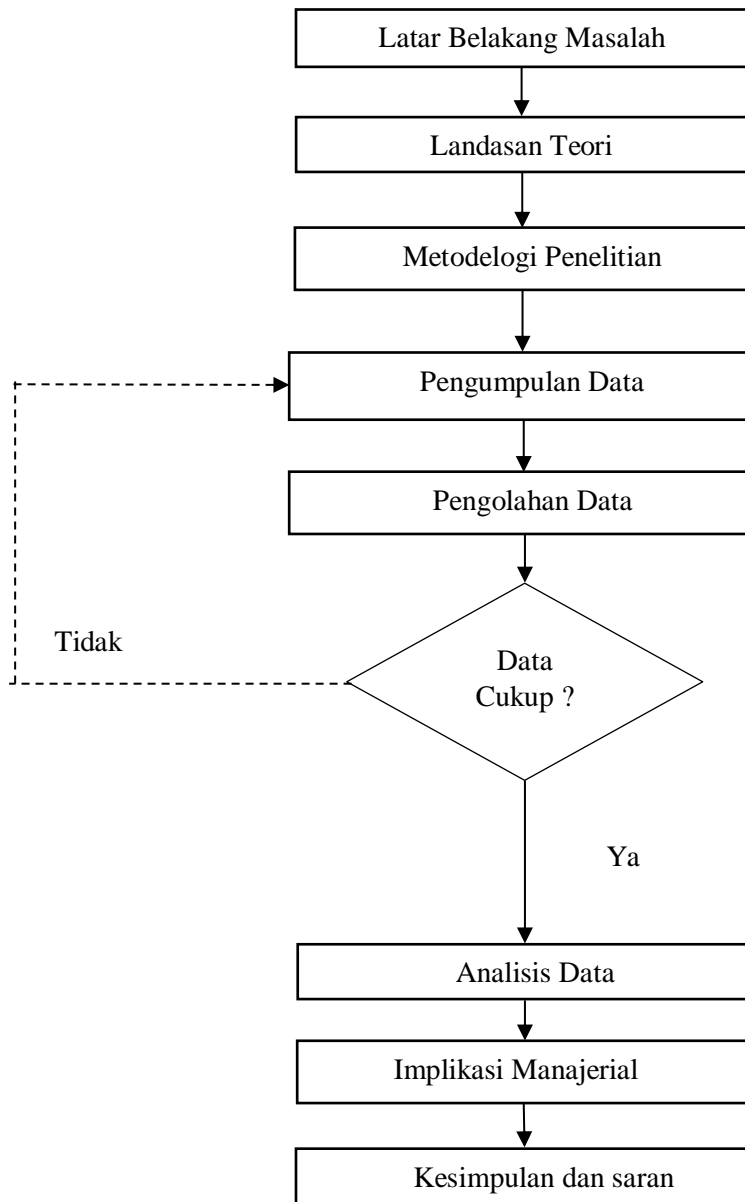
Indikator-indikator Larangan Pengoperasian Kendaraan Modifikasi Kereta Kelinci ialah:

Y_1 = Standar teknis kendaraan

Y_2 = Minat masyarakat terhadap kendaraan modifikasi

Y_3 = Perizinan pengoperasian kendaraan modifikasi

2.4 Diagram Alur Penelitian



Keterangan:

—————▶ : Langkah penyusunan skripsi

-----▶ : Apabila terjadi kekurangan data pada tahap pengolahan data maka dapat dilakukan pengumpulan data kembali

Gambar 2.2 Diagram Alur Penelitian