

Efektivitas Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap Pelanggaran Hak Pejalan Kaki di Kota Surakarta dalam Perspektif Sosiologi Hukum

Aditya Kurniawijaya

Fakultas Hukum Universitas Sebelas Maret. E-mail: aditya.kurnia.wijaya100@gmail.com

Artikel	Abstrak
<p>Kata Kunci: Traffic Act, Effectiveness, Sociology of Law</p> <p>Riwayat Artikel Disubmit: Mar 20, 2021; Direview: Mar 20, 2021; Diterima: Mar 20, 2021; Dipublikasikan: Mar 20,2021</p> <p>DOI:10.20961/jolsic.v8i1.48698</p>	<p>This article aims to determine the effectiveness of Traffic Act towards violation of pedestrians rights in Surakarta. This reseacrh is a descriptive empirical legal research using a qualitative approach. The results of this study indicates that the Traffic Act has not been effective due to the high violation of pedestrians rights in Surakarta. As for the cause consist of legal factors, law enforcement factors, supporting facility factors, society factors, and cultural factors.</p>

PENDAHULUAN

Penyelenggaraan sistem transportasi nasional diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan atau yang selanjutnya disebut sebagai UU LLAJ. Kehadiran UU LLAJ merupakan sebuah keyakinan bahwa transportasi telah menjadi kebutuhan primer masyarakat baik di perkotaan maupun di pedesaan (Haryanto, 2011: 39). Undang-undang ini diharapkan mampu mewujudkan pelayanan lalu lintas yang aman dan tertib untuk memajukan kesejahteraan umum serta mampu menciptakan etika berlalu lintas yang bermartabat.

Berjalan kaki merupakan salah satu moda transportasi mendasar dari pergerakan masyarakat kota. Namun, pejalan kaki adalah pihak terlemah karena memiliki risiko tertinggi terhadap berbagai jenis kecelakaan. Pasal 106 UU LLAJ memberikan penegasan adanya perlindungan bagi pejalan kaki. Pasal tersebut menyatakan bahwa setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mengutamakan keselamatan pejalan kaki dan pesepeda. Lebih lanjut, Pasal 131 UU LLAJ memberikan hak kepada pejalan kaki berupa ketersediaan fasilitas pendukung yakni tempat penyeberangan seperti *zebra cross* karena pejalan kaki adalah pihak yang mendapatkan prioritas ketika sedang menyeberang.

Kota Surakarta merupakan salah satu kota besar yang berada di Provinsi Jawa Tengah. Jalan Slamet Riyadi adalah salah satu jalan utama di Kota Surakarta yang menghubungkan dari kawasan perbatasan antara Kabupaten Sukoharjo dan Kota Surakarta menuju pusat Kota Surakarta. Di sepanjang jalan ini banyak terdapat ruang publik seperti pusat perbelanjaan, hotel, perkantoran, rumah sakit, dan stasiun sehingga banyak kendaraan bermotor yang berlalu lalang dan menimbulkan kemacetan.

Kemacetan memicu para pengemudi kendaraan bermotor melakukan pelanggaran lalu lintas seperti, menerobos lampu alat pemberi isyarat lalu lintas (APILL), melewati trotoar khusus pejalan kaki, dan berhenti di *zebra cross* ketika lampu merah menyala. Hal ini menunjukkan bahwa pengaturan UU LLAJ mengenai perlindungan mengenai hak pejalan kaki belum sepenuhnya ditaati oleh para pengemudi kendaraan bermotor. Berikut ini jumlah pelanggaran berdasarkan jenis kendaraan pada tahun 2015-2019.

Tabel 1. Jenis Kendaraan yang Melakukan Pelanggaran Tahun 2015-2019

No.	Jenis Kendaraan	Tahun				
		2015	2016	2017	2018	2019
1	Station Wagon	1.728	1.126	797	614	419
2	Pick Up	1.087	415	783	539	545
3	Sedan	488	597	742	549	476
4	Truk	325	361	501	283	262
5	Bus	290	260	318	220	230
6	Sepeda Motor	33.951	36.049	40.728	34.493	44.463
7	Jeep	122	249	227	150	155
8	Taxi	132	252	307	156	120
9	Angkot	147	346	252	131	100
Total Pelanggaran		38.270	39.655	44.655	37.135	46.770

Sumber: Satlantas Polresta Surakarta

Data di atas menunjukkan bahwa sejak tahun 2015 hingga tahun 2019 terjadi peningkatan sebanyak 22% pelanggaran. Sepeda motor menempati peringkat pertama sebagai kendaraan yang melanggar aturan lalu lintas, yang kemudian disusul oleh jenis kendaraan lainnya. Fenomena ini

menunjukkan terdapat kesenjangan dalam hal perilaku pengemudi kendaraan bermotor terhadap hak pejalan kaki berdasarkan UU LLAJ. Maka dari itu, penelitian ini akan dikaji lebih mendalam dengan menggunakan perspektif sosiologi hukum (Musakkir, 2011: 208). Menurut Achmad Ali, sosiologi hukum menekankan kajian pada *law in action*, hukum dalam kenyataannya, yang berarti berada di dunia *sein* dengan menggunakan pendekatan empiris yang bersifat deskriptif (Ali, 1998: 11). Sosiologi hukum merupakan hasil pengamatan berdasarkan fakta yang bersifat komprehensif yaitu memberikan penjelasan dalam konteks yang lebih luas daripada penjelasan yang bersifat teknis (Rahardjo, 2010: 107).

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, maka ditarik perumusan masalahnya, yaitu bagaimana efektivitas UU LLAJ terhadap pelanggaran hak pejalan kaki di Jalan Slamet Riyadi Kota Surakarta dalam perspektif sosiologi hukum ?

METODE PENELITIAN

Penelitian ini merupakan penelitian hukum empiris deskriptif. Data yang digunakan dikelompokkan menjadi dua jenis yaitu data primer dan data sekunder. Data primer adalah data yang diperoleh secara langsung melalui penelitian di lapangan, yakni : (1) Bp. Mudo selaku Kepala Seksi Manajemen Rekayasa Lalu Lintas, (2) Ibu IPTU Uki selaku Perwira Unit I Dikyasa (Pendidikan dan Rekayasa), dan (3) seratus pejalan kaki dan pengemudi kendaraan bermotor yang ada di Kota Surakarta.

Adapun data sekunder merupakan data yang diperoleh dari pengetahuan yang didapat secara tidak langsung (Rahardjo, 2010: 2). Terdapat dua jenis bahan hukum, yakni : (1) Bahan hukum primer, yang meliputi UUD NRI 1945, UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, PP No. 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Perda Provinsi Jawa tengah No. 1 Tahun 2020 tentang Penyelenggaraan Perhubungan di Provinsi Jawa Tengah, dan Perda Kota Surakarta Nomor 1 tahun 2013 tentang Penyelenggaraan Perhubungan; dan (2) Bahan hukum sekunder, yang meliputi buku, hasil penelitian, artikel internet atau cetak, dan laporan objek penelitian.

Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini terbagi menjadi dua yakni studi lapangan dan studi kepustakaan (Moleong, 2012: 135). Dalam studi lapangan, dilakukan wawancara (Fajar & Achmad, 2010: 161). Sementara studi kepustakaan mempelajari bahan-bahan hukum (Fajar & Achmad, 2010: 160). Kemudian data yang diperoleh dianalisis data deskriptif kualitatif, artinya memberikan gambaran atas subjek dan objek penelitian baik dari data sekunder maupun data primer kemudian dianalisis secara menyeluruh (Arikunto, 2005: 248).

ANALISIS DAN DISKUSI

1. Pengaturan Hak Pejalan Kaki Menurut Peraturan Perundang-Undangan di Indonesia

Setiap negara hukum memiliki hierarki tata perundang-undangan, termasuk Indonesia. Istilah hierarki tata perundang-undangan, pertama kali diperkenalkan oleh Hans Kelsen dengan teorinya yang disebut teori hierarki norma atau *stufenbau theory*. Teori ini menjelaskan bahwa norma itu berjenjang dan berlapis-lapis dalam suatu hierarki. Norma yang lebih rendah bersumber pada norma yang lebih tinggi. Norma tertinggi disebut dengan norma dasar atau *grundnorm*. Norma ini bersifat *presupposed* yang berarti ditetapkan oleh masyarakat bersama-sama (Huda, 2008: 54).

Kemudian teori ini dikembangkan oleh muridnya yakni Hans Nawiassy melalui teori hukum berjenjang atau *theorie von stufenufbau der rechtsordnung* yang

mengelompokkan tingkatan peraturan perundang-undangan. Selanjutnya Hamid Attamimi menyesuaikannya dengan hierarki peraturan perundang-undangan di Indonesia sebagai berikut (Attamimi, 1990: 287).

- a. *Staatfundamental*, yakni Pancasila (Pembukaan UUD NRI 1945)
- b. *Staatgrundgesetz*, yakni Batang Tubuh UUD NRI 1945, Tap MPR, dan Konvensi Ketatanegaraan
- c. *Formell Gesetz*, yakni Undang-Undang
- d. *Verordnung en Autonome Satzung*, yakni mulai dari Peraturan Pemerintah hingga Keputusan Bupati atau Walikota.

Adapun Pasal 7 Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan menyebutkan hierarki tata peraturan perundang-undangan di Indonesia yang meliputi :

- a. Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945
- b. Ketetapan Majelis Permusyawaratan Rakyat
- c. Undang-Undang/ Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang
- d. Peraturan Pemerintah
- e. Peraturan Presiden
- f. Peraturan Daerah Provinsi
- g. Peraturan Daerah Kabupaten/Kota

Berdasarkan uraian di atas, dalam subbab ini penulis akan mengkaji hak pejalan kaki sesuai dengan Pasal 7 Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undang yang dimulai dari Pancasila hingga Peraturan Daerah Kota Surakarta yakni sebagai berikut.

- a. Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945

Undang-undang dasar merupakan naskah yang menjelaskan rangka dan tugas-tugas pokok dari badan-badan pemerintahan suatu negara dan menentukan pokok-pokok cara kerja badan-badan tersebut (Budiharjo, 2007: 96). Hans Nawiasky mengistilahkannya dengan aturan dasar negara (*staatsgrundgesetz*). UUD NRI 1945 memiliki keterikatan dengan Pancasila baik secara material maupun formal. Dalam alinea keempat pembukaan UUD NRI 1945 yang mencantumkan rumusan Pancasila yang meliputi :

- 1) Ketuhanan Yang Maha Esa
- 2) Kemanusiaan yang adil dan beradab
- 3) Persatuan Indonesia
- 4) Kerakyatan yang dipimpin oleh hikmat kebijaksanaan dalam permusyawaratan perwakilan
- 5) Keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia

Hal ini menunjukkan bahwa Pancasila sebagai sumber dari segala sumber hukum atau norma fundamental negara (*staatsfundamentalnorm*) memiliki dua aspek yang sangat fundamental yakni memberikan faktor mutlak guna mewujudkan tata tertib hukum Indonesia dan Pancasila memasukkan dirinya dalam tata hierarki hukum Indonesia sebagai puncaknya (Kaelan, 2014: 182).

Hak asasi manusia (HAM) adalah salah satu materi yang tercantum dalam UUD NRI 1945. HAM lahir dari nilai yang terkandung pada sila kedua Pancasila. Pengaturan mengenai HAM dituangkan dalam UUD NRI 1945 Bab XA, Pasal 28A sampai dengan Pasal 28J.

Pasal 28H ayat (2) UUD NRI 1945 menyatakan bahwa setiap orang berhak mendapat kemudahan dan perlakuan khusus untuk memperoleh kesempatan dan manfaat yang sama guna mencapai persamaan dan keadilan. Jika dikaitkan dengan pengaturan hak pejalan kaki, maka negara adalah pihak yang bertanggungjawab atas penyediaan fasilitas khusus pejalan kaki sebagai bentuk perlindungan atas keselamatan terhadapnya. Sementara bagi pejalan kaki, menggunakan fasilitas yang tersedia merupakan kewajiban yang telah diberikan oleh negara sehingga perlu ditaati secara seksama.

- b. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
Undang-undang atau *formell gesetz* merupakan peraturan perundang-undangan yang dibentuk dengan persetujuan bersama antara Dewan Perwakilan Rakyat (DPR) sebagai lembaga legislatif dan Presiden sebagai lembaga eksekutif. Produk hukum ini konkret dan berlaku mengikat karena terdapat norma berupa sanksi pidana atau sanksi administratif yang termuat di dalamnya.

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan atau UU LLAJ secara pokok telah mengatur hak pejalan kaki dalam Pasal 106 ayat (2) yang menyatakan bahwasanya setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mengutamakan keselamatan pejalan kaki dan pesepeda. Sementara itu, Pasal 131 UU LLAJ mengatur hak pejalan kaki. Pasal tersebut menjelaskan bahwa pejalan kaki sebagai pihak yang mendapatkan prioritas, maka ia berhak atas ketersediaan fasilitas pendukung yang berupa trotoar, tempat penyeberangan, dan fasilitas lain. Adapun Pasal 132 UU LLAJ mengatur bahwa pejalan kaki wajib menyeberang di tempat penyeberangan yang telah disediakan dengan memperhatikan keselamatan pada dirinya.

- d. Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Dalam teori Hans Nawiasky, peraturan pemerintah dikategorikan ke dalam kelompok peraturan pelaksanaan (*verordnung*). Peraturan pemerintah adalah produk hukum yang dikeluarkan oleh pemerintah yang bertujuan untuk menjalankan, menjabarkan, dan merinci ketentuan dari undang-undang yang bersangkutan.

Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lintas dan Angkutan Jalan merupakan aturan lanjutan dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Terdapat empat pokok pengaturan yang diatur, antara lain :

- 1) Perencanaan Keselamatan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (Perencanaan KKLAJ)
- 2) Pelaksanaan dan Pengendalian Keselamatan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (Pelaksanaan dan Pengendalian KKLAJ)
- 3) Alat Pemberi Informasi Kecelakaan Lalu Lintas
- 4) Pengawasan Keselamatan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (Pengawasan KKLAJ).

- e. Peraturan Daerah Provinsi Jawa Tengah Nomor 1 Tahun 2020 tentang Penyelenggaraan Perhubungan di Provinsi Jawa Tengah

Peraturan daerah provinsi termasuk dalam kelompok peraturan otonom (*autonome satzung*). Peraturan daerah merupakan produk hukum yang

ditetapkan oleh pemerintah daerah provinsi yang bersumber dari undang-undang yang bertujuan untuk melaksanakan otonomi daerah provinsi dan tugas pembantuan.

Peraturan Daerah Provinsi Jawa Tengah Nomor 1 Tahun 2020 tentang Penyelenggaraan Perhubungan di Provinsi Jawa Tengah merupakan kelanjutan dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pasal 21 menyatakan bahwa setiap jalan provinsi yang digunakan untuk lalu lintas umum wajib dilengkapi dengan perlengkapan jalan yang salah satunya fasilitas untuk sepeda, pejalan kaki, dan penyandang cacat.

f. Peraturan Daerah Kota Surakarta Nomor 1 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan Perhubungan

Peraturan daerah kota/kabupaten termasuk dalam kelompok peraturan otonom (*autonome satzung*). Peraturan daerah merupakan produk hukum yang ditetapkan oleh pemerintah daerah provinsi daerah untuk melaksanakan otonomi daerah provinsi dan tugas pembantuan. Adapun peraturan daerah sendiri bersumber dari undang-undang yang bersangkutan.

Pasal 27 Peraturan Daerah Penyelenggaraan Perhubungan menyatakan bahwa pejalan kaki berhak atas ketersediaan fasilitas pendukung seperti trotoar, tempat penyeberangan, dan fasilitas lain. Pejalan kaki juga berhak mendapatkan prioritas saat menyeberang jalan. Sementara itu, Pasal 28 Peraturan Daerah Penyelenggaraan Perhubungan menyatakan bahwa pejalan kaki berkewajiban untuk menyeberang jalan dengan menggunakan fasilitas yang telah disediakan dengan memperhatikan keselamatan pada dirinya demi kelancaran lalu lintas.

2. Efektivitas Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Terhadap Tingginya Pelanggaran Hak Pejalan Kaki oleh Pengemudi Kendaraan Bermotor di Jalan Slamet Riyadi Kota Surakarta

Suatu undang-undang dapat dikatakan efektif apabila aturan hukum tersebut ditaati atau tidak ditaati. Jika suatu aturan hukum ditaati oleh sebagian besar target, yang menjadi sasaran maka dapat dikatakan aturan hukum tersebut adalah efektif (Ali, 2009: 375). Soerjono Soekanto memberikan tolak ukur efektivitas dalam penegakan hukum dalam lima hal. *Pertama*, faktor hukum. Hukum berfungsi untuk keadilan, kepastian dan kemanfaatan. Pada praktiknya ada kalanya terjadi pertentangan antara kepastian hukum dan keadilan. Maka hal yang menjadi prioritas utama adalah keadilan karena hukum tidak hanya dilihat dari sudut hukum tertulis saja. *Kedua*, faktor penegak hukum. Mentalitas petugas penegak hukum memainkan peranan penting karena hukum sering dilihat dari kualitas penegak hukum. Jika kualitasnya rendah, maka hukum pun dipandang rendah pula. *Ketiga*, faktor fasilitas pendukung. Fasilitas mencakup perangkat lunak dan perangkat keras. Tanpa adanya fasilitas yang baik, tidak akan mungkin penegak hukum menyerasikan peranan yang seharusnya dengan peranan yang aktual. *Keempat*, faktor masyarakat. Masyarakat adalah objek dari hukum sehingga kesadaran hukum maupun ketaatan hukum menjadi indikator berfungsinya hukum. *Kelima*, faktor kebudayaan. Kebudayaan pada dasarnya mencakup nilai-nilai yang mendasari hukum yang berlaku. Maka hukum harus dapat mencerminkan nilai-nilai masyarakat, agar hukum perundang-undangan tersebut dapat berlaku secara aktif.

Berikut dipaparkan efektivitas UU LLAJ terhadap pelanggaran hak pejalan kaki di Jalan Slamet Riyadi Kota Surakarta dengan menggunakan tolak ukur dari teori efektivitas penegakan hukum yang diungkapkan Soerjono Soekanto, yaitu :

a. Faktor Hukum

Pengertian hukum yang dimaksud adalah hukum sebagai hukum materiil yakni undang-undang. Undang-undang merupakan seperangkat peraturan yang disusun secara tertulis dan sistematis oleh pemerintah dan berlaku mengikat di wilayah yang menjadi yurisdiksinya. Dalam pengaturan UU LLAJ terkait pemberian hak khusus bagi pejalan kaki, maka didapati adanya fungsi hukum yang diharapkan, yaitu hukum sebagai kontrol sosial dan rekayasa sosial. Tujuannya adalah untuk memberikan suatu batasan tingkah laku masyarakat yang menyimpang dan akibat yang harus diterima dari penyimpangan itu (Haryati, 2014: 161-162). Hal ini ditunjukkan dalam Pasal 106, Pasal 131, dan Pasal 132 UULAJ.

Namun terkait pengaturan denda, UU LLAJ belum memberikan ketentuan berupa pengenaan besaran sanksi denda minimum. Apabila ditetapkan, sejatinya para pengemudi kendaraan bermotor lebih merasa takut dan jera ketika hendak melanggar.

b. Faktor Penegakan Hukum

Penegakan hukum merupakan upaya yang bersifat konkrit untuk memastikan norma hukum mampu berfungsi sebagai pedoman perilaku dalam kehidupan masyarakat (Asshiddiqie, 2016: 2). Pasal 5 ayat (3) huruf e UU LLAJ memberikan wewenang kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia. untuk melakukan pengawasan dan penegakan hukum dalam rangka penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan. Satlantas Polresta Kota Surakarta telah melakukan penindakan terhadap pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh para pengemudi kendaraan bermotor. Berikut jenis pelanggaran lalu lintas yang ditindak pada tahun 2015-2019.

Tabel 2. Jenis Pelanggaran Lalu Lintas Tahun 2015-2019

No.	Jenis Pelanggaran	Tahun				
		2015	2016	2017	2018	2019
1	SIM	3.349	3.821	4.487	4.717	8.868
2	Surat-Surat	1.832	2.530	10.176	12.614	16.348
3	Perlengkapan	2.601	1.090	755	386	516
4	Rambu-Rambu	26.145	27.351	25.698	16.178	12.493
5	Muatan	944	712	581	397	307
6	Plat Nomor	630	120	133	267	906
7	Kecepatan	90	56	93	12	320
8	Light On	2.679	3.975	2.732	2.564	7.012
Total Pelanggaran		38.270	39.655	44.655	37.135	46.770

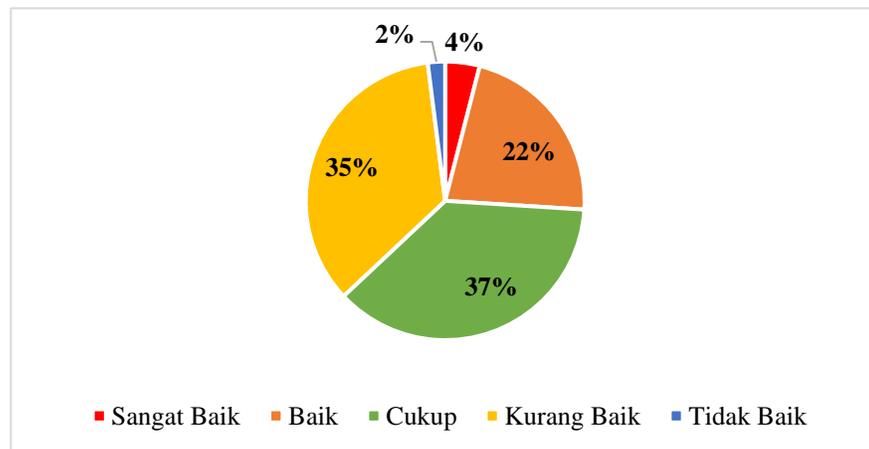
Sumber : Satlantas Polresta Surakarta

Data di atas menunjukkan bahwa jenis pelanggaran lalu lintas di Kota Surakarta mengalami peningkatan sejak tahun 2015 hingga 2017, kemudian menurun pada tahun 2018, dan meningkat secara signifikan pada tahun 2019. Pelanggaran terhadap rambu-rambu lalu lintas menduduki peringkat pertama sebagai pelanggaran yang sering dilakukan. Pihak Satlantas Polresta Kota Surakarta telah menindak pelanggaran lalu lintas sesuai dengan kewenangan yang diberikan oleh UU LLAJ. Meskipun demikian, para petugas Satlantas Polresta Kota Surakarta belum mampu secara maksimal dalam mengatasi pelanggaran hak pejalan kaki yang diakibatkan oleh kendala utama yaitu jumlah personel petugas Satlantas Polresta Surakarta yang kurang memadai (IPTU Uki, Perwira Unit 1 Dikyasa Satlantas Kota Surakarta, Provinsi Jawa Tengah, 2020).

c. Faktor Sarana atau Fasilitas Pendukung

Faktor sarana atau fasilitas pendukung mencakup perangkat lunak dan perangkat lunak yang berguna bagi penegak hukum untuk menyerasikan peranan yang seharusnya dengan peranan yang aktual. Terkait dengan faktor sarana atau fasilitas pendukung guna melindungi hak pejalan kaki, Pemerintah Kota Surakarta melalui Dinas Perhubungan Kota Surakarta telah memberikan fasilitas khusus berupa *zebra cross* di Jalan Slamet Riyadi. Untuk menilai kondisi fasilitas *zebra cross* di Jalan Slamet Riyadi Kota Surakarta, penulis telah mengumpulkan informasi dengan membagikan kuisioner kepada seratus responden dan diperoleh hasil yang ditampilkan dengan grafik berikut ini.

Grafik 1. Jawaban Responden Mengenai Kondisi Zebra Cross di Jalan Slamet Riyadi Kota Surakarta



Sumber: Data Olahan Sendiri

Data di atas menunjukkan bahwa sebanyak 37 orang menjawab kondisi fasilitas *zebra cross* cukup, 35 orang menjawab kurang baik, 22 orang menjawab baik, 4 orang menjawab sangat baik, dan 2 orang menjawab tidak baik.

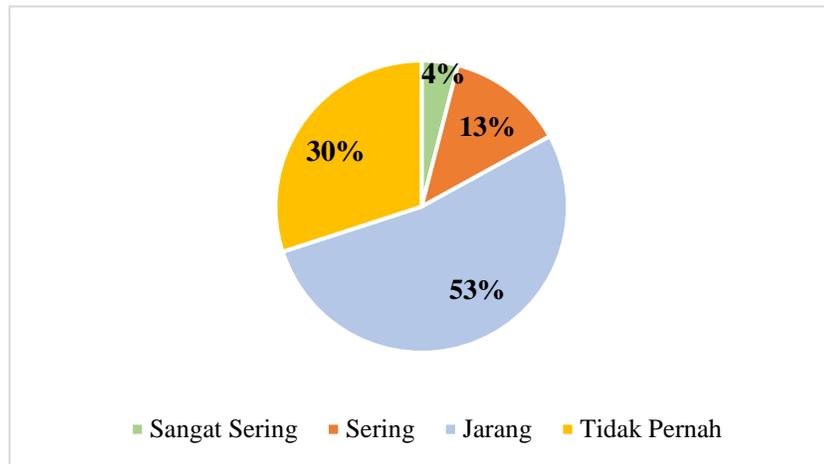
Penulis beranggapan Pemerintah Kota Surakarta telah cukup memberikan perhatian terhadap jaminan perlindungan hak pejalan kaki dengan adanya fasilitas *zebra cross*. Namun tetap saja, *zebra cross* yang tersedia masih memiliki kekurangan seperti desain yang tidak mendukung sehingga sulit digunakan bagi penyandang disabilitas. Adapun warna dari marka *zebra cross*

juga terlihat mulai luntur sehingga ditakutkan bagi pengemudi kendaraan bermotor menghiraukan marka tersebut.

d. Faktor Masyarakat

Eksistensi hukum diakui apabila masyarakat dapat menjalankan fungsinya. Sementara masyarakat pun membutuhkan hukum agar tercipta kedamaian dan ketertiban dalam setiap aspek kehidupan (Mushafi dan Ismail, 2018:51). Untuk memastikan bahwa hukum dapat berjalan semestinya, maka diperlukan kesadaran dan ketaatan hukum oleh masyarakat. Kesadaran hukum berarti rasa yang timbul dari diri manusia untuk mematuhi hukum yang berlaku tanpa adanya tekanan, paksaan, atau perintah dari luar. Sedangkan ketaatan hukum merupakan tingkatan lanjut dari kesadaran hukum itu sendiri. Guna mengetahuinya, penulis membagikan kuisisioner kepada seratus pengemudi kendaraan bermotor dan diperoleh hasil sebagai berikut.

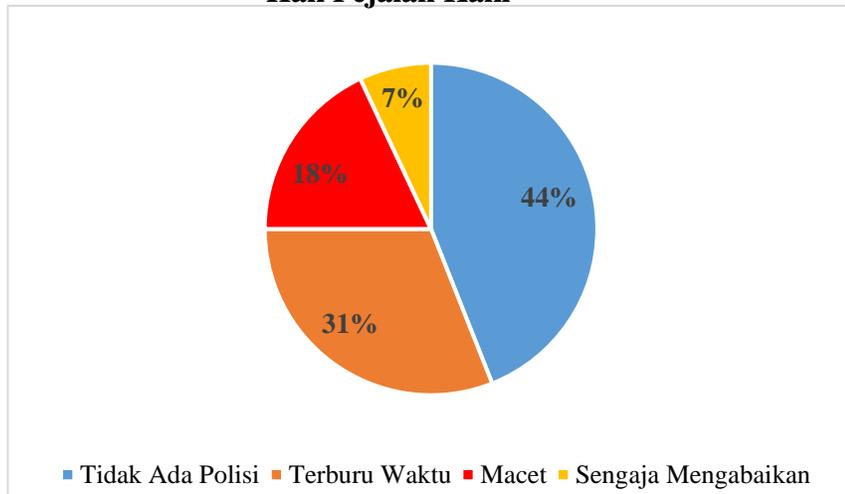
Grafik 2. Jawaban Responden Mengenai Seberapa Sering Menginjak atau Melewati Zebra Cross Saat Lampu APILL Mengisyaratkan Berhenti



Sumber: Data Olahan Sendiri

Data di atas menunjukkan bahwasanya dari 100 responden pengemudi kendaraan bermotor, terdapat 4 orang sangat sering menginjak *zebra cross* saat lampu APILL merah menyala, 30 orang sering menginjak *zebra cross* saat lampu APILL merah menyala, 53 orang jarang menginjak *zebra cross* saat lampu APILL merah menyala, dan 13 orang tidak pernah menginjak *zebra cross* saat lampu APILL merah menyala. Kemudian penulis pun bertanya mengenai alasan mengapa melanggar hak pejalan kaki dan berikut jawaban responden melalui grafik di bawah ini.

Grafik 3. Jawaban Responden Mengenai Alasan Melakukan Pelanggaran Hak Pejalan Kaki



Sumber: Data Olahan Sendiri

Data di atas menunjukkan bahwa sebanyak 44 orang melanggar karena tidak ada polisi, 31 orang melanggar karena terburu waktu, 18 orang melanggar karena macet, dan 7 orang melanggar karena sengaja mengabaikan.

Berdasarkan hasil kuisioner di atas, penulis beranggapan bahwa penyebab para pengemudi kendaraan bermotor melanggar hak pejalan kaki untuk menyeberang jalan yaitu nilai kesadaran diri untuk tanggap terhadap UU LLAJ. Hal ini terjadi bukan semata-mata hanya karena memang tidak taat pada aturan, melainkan adanya faktor lain yaitu kemacetan. Oleh karena itu, banyak dari mereka mengambil jalan pintas dengan melanggar rambu-rambu lampu APILL merah menyala atau dengan tidak memprioritaskan para pejalan kaki menyeberang jalan.

e. Faktor Kebudayaan

Manusia dan kebudayaan tidak dapat dipisahkan antara satu sama lain. Masyarakat melahirkan, mengembangkan, dan menjaga kebudayaan secara turun temurun. Tidak ada masyarakat tanpa kebudayaan. Oleh karena itu, baik pembentukan hukum perundang-undangan maupun penegakan hukumnya harus dapat mencerminkan nilai-nilai kebudayaan yang hidup di masyarakat.

Paradigma kebudayaan dalam berlalu lintas yang masih melekat pada diri pengemudi kendaraan bermotor adalah lemahnya budaya disiplin dan keinginan untuk selalu diawasi oleh aparat penegak hukum. Masyarakat pun memandang hukum adalah polisi. Bila tidak ada pengawasan petugas kepolisian, maka tidak ada hukum (BPHN Kemenkumham, 2013: 53). Terlebih lagi, menurut IPTU Uki, kenyataan yang terjadi ialah banyak pengemudi kendaraan bermotor yang menginjak *zebra cross* ketika lampu APILL merah menyala tetapi petugas tidak serta merta langsung dilakukan penindakan pelanggaran atau tilang. Hal yang menjadi dasar pertimbangannya adalah petugas Satlantas Polresta Surakarta meyakini untuk selalu menerapkan budaya untuk selalu mengingatkan atau menegur terlebih dahulu (IPTU Uki, Perwira Unit 1 Dikyasa Satlantas Kota Surakarta, Provinsi Jawa Tengah, 2020).

3. Upaya Mengatasi Tingginya Pelanggaran Hak Pejalan Kaki di Jalan Slamet Riyadi Kota Surakarta

Banyaknya pelanggaran hak pejalan kaki yang dilakukan oleh pengemudi kendaraan bermotor di Jalan Slamet Riyadi Kota Surakarta menunjukkan bahwa UU LLAJ belum efektif. Maka dari itu, sebagai penegak hukum, Satlantas Polresta Surakarta melakukan berbagai upaya yakni sebagai berikut (IPTU Uki, Perwira Unit 1 Dikyasa Satlantas Kota Surakarta, Provinsi Jawa Tengah, 2020).

Pertama, upaya preventif. Upaya penegakan hukum secara preventif dilakukan untuk mencegah terjadinya pelanggaran. Usaha pencegahan yang dilakukan oleh Satlantas Polresta Kota Surakarta yaitu : (1) Melakukan penyuluhan meliputi *police goes to school*,

police goes to campus, penerangan keliling, dan media sosial; dan (2) Melakukan pengawasan oleh petugas kepolisian di lokasi rawan pelanggaran lalu lintas. *Kedua*, upaya represif. Upaya penegakan hukum secara represif dilakukan secara konsepsional yang ditempuh setelah terjadinya suatu pelanggaran. Upaya yang dilakukan oleh Satlantas Polresta Kota Surakarta yaitu : (1) Operasi zebra, yakni operasi yang dilakukan dengan tujuan untuk menciptakan situasi kondisi aman dan kondusif dan (2) Operasi Patuh, yakni dilaksanakan operasi yang bertujuan untuk mewujudkan situasi lalu lintas yang aman dan tertib.

KESIMPULAN

Pengaturan hak dan kewajiban pejalan kaki dalam UU LLAJ masing-masing diatur dalam Pasal 131 dan Pasal 132. Sementara kewajiban pengemudi kendaraan bermotor untuk memprioritaskan keselamatan pejalan kaki diatur dalam Pasal 106 UU LLAJ dan apabila melanggar kewajiban tersebut dikenakan Pasal 284 UU LLAJ.

Penerapan UU LLAJ terhadap terjadinya pelanggaran hak pejalan kaki di Jalan Slamet Riyadi Kota Surakarta belum sepenuhnya efektif. Hal ini dibuktikan bahwa sebanyak 53 orang dari 100 orang responden pengemudi kendaraan bermotor melakukan pelanggaran hak pejalan kaki berupa menginjak atau melewati *zebra cross* saat lampu APILL menyala. Adapun tiga faktor utama yang memengaruhinya, yaitu : *Pertama*, faktor penegakan hukum. Kurang maksimalnya pengawasan petugas yang disebabkan minimnya jumlah personel. *Kedua*, faktor fasilitas pendukung. Fasilitas *zebra cross* saat ini belum mampu merespon kebutuhan penyandang disabilitas serta kondisinya yang memerlukan perbaikan. *Ketiga*, faktor masyarakat. Masyarakat memiliki kesadaran hukum yang rendah.

Upaya yang dilakukan oleh Satlantas Polresta Surakarta untuk mengatasi tingginya pelanggaran hak pejalan kaki adalah melakukan upaya preventif yakni penyuluhan kepada masyarakat yang terdiri dari *police goes to school*, *police goes to campus*, penerangan keliling, dan media sosial. Sementara upaya represif yang dilakukan berupa pengenaan tilang kepada pelanggar lalu lintas.

DAFTAR PUSTAKA

- Ali, A. (1998). . *Menjelajahi Kajian Empiris Terhadap Hukum*. Jakarta: Yasrif Watampone.
- Ali, A. (2009). *Menguak Teori Hukum (Legal Theory) dan Teori Peradilan Judicial Prudence) Termasuk Interpretasi Undang-Undang (Legsprudence)*.. Jakarta: Kencana.
- Arikunto, S. (2005). *Manajemen Penelitian (Cetakan VII)*. Jakarta: PT Rineka Cipta.
- Asmarawati, T. (2015). *Sosiologi Hukum: Petasan Ditinjau dari Perspektif Hukum dan Kebudayaan*. Sleman: Deep Publish.
- Asshiddiqie, J. (2016). *Penegakan Hukum*. Retrieved from website: http://www.jimly.com/makalah/namafile/56/Penegakan_Hukum.pdf
- Attamimi, A. H. S. (1990). *Peranan Keputusan Presiden Republik Indonesia Dalam Penyelenggaraan Pemerintahan Negara (Disertasi)*. Universitas Indonesia.
- BPHN Kemenkumham. (2013). *Laporan Akhir Tim Pengkajian Hukum Tentang Perilaku Masyarakat Terhadap Hukum Dalam Berlalu Lintas*.

- Budiharjo, M. (2007). *Dasar-Dasar Ilmu Politik*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.
- Fajar, M., & Achmad, Y. (2010). *Dualisme Penelitian Hukum Normatif dan Empiris*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Haryanto, H. (2011). Kepatuhan Hukum Sebagai Wujud Kesadaran Hukum Masyarakat. *Jurnal TAPIS*, 10(1).
- Haryati, T. (2014). Hukum dan Masyarakat. *Jurnal Tahkim*, 10(2).
- Huda, N. (2008). *UUD 1945 dan Gagasan Amandemen Ulang*. Jakarta: Rajawali Press.
- IPTU Uki, Perwira Unit 1 Dikyasa Satlantas Kota Surakarta, Provinsi Jawa Tengah. (2020). Diwawancarai oleh A. Kurniawijaya.
- Kaelan. (2014). *Pendidikan Pancasila*. Yogyakarta: Paradigma.
- Moleong, L. J. (2012). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT. Remaja Kosdakarya.
- Musakkir. (2011). Kajian Sosiologi Hukum terhadap Penerapan Prinsip Keadilan Restoratif dalam Penyelesaian Perkara Pidana. *Jurnal Ilmu Hukum Amanna Gappa*, 19(3).
- Pemerintah Indonesia. (2009). *Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*.
- Pemerintah Indonesia. (2011b). *Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan*.
- Pemerintah Indonesia. (2013). *Peraturan Daerah Kota Surakarta Nomor 1 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan Perhubungan*.
- Pemerintah Indonesia. (2017). *Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*.
- Pemerintah Indonesia. (2020). *Peraturan Daerah Provinsi Jawa Tengah Nomor 1 Tahun 2020 tentang Penyelenggaraan Perhubungan di Provinsi Jawa Tengah*.
- Rahardjo, S. (2010). *Sosiologi Hukum : Perkembangan Metode Dan Pemilihan Masalah*. Yogyakarta: Genta Publishing.