

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Landasan Indonesia sebagai negara hukum secara eksplisit telah diamanatkan dalam konstitusi, tepatnya pada Pasal 1 ayat (3) UUD 1945. Hal ini mengonfirmasi bahwa seluruh bentuk aktivitas kemasyarakatan wajib berpijak pada koridor hukum serta regulasi yang berlaku. Prinsip negara hukum oleh Indonesia tidak hanya diterapkan oleh masyarakatnya, namun juga dalam penyelenggaraan pemerintahan yang terbagi menjadi tiga bagian yaitu Legislatif, Eksekutif, dan Yudikatif. Penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang tertib dan aman memerlukan landasan hukum sebagai pedoman perilaku bagi para pengendara. Implementasi nilai-nilai keselamatan tersebut merujuk pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, yang mengharuskan setiap individu pemegang kendaraan bermotor untuk tunduk pada standarisasi aturan, baik yang bersifat perintah maupun larangan, guna menjamin ketertiban bersama di ruang publik. Dengan demikian, kepatuhan pengendara terhadap norma tersebut menjadi prasyarat mutlak dalam mewujudkan keselamatan lalu lintas (Dewi, I. A. P. M. dkk, 2020:122).

Dalam Buku yang berjudul “Sistem Hukum: Perspektif Ilmu Sosial”, hasil terjemahan dari Buku Lawrence M. Friedman dengan judul “*The Legal System: A Social Science Perspective (New York: Russel Sage Foundatin, 1975)* oleh Khozim, dijelaskan terkait dengan sistem hukum yang terdiri dari tiga komponen (Khozim, 2019:12) yaitu, sebagai berikut:

- 1) Struktur Hukum (*Legal Structure*), merupakan Lembaga yang telah dibentuk oleh sistem hukum yang memiliki berbagai fungsi dalam mendukung bekerjanya sistem hukum itu.
- 2) Substansi Hukum (*Legal Substansi*), merupakan luaran dari sistem hukum seperti peraturan perundang-undangan, keputusan, kebijakan yang digunakan, dipatuhi, dan dijalankan oleh seluruh pihak baik oleh pihak yang mengatur ataupun yang diatur.
- 3) Budaya Hukum (*Legal Culture*), merupakan nilai-nilai dan sikap yang tumbuh dalam masyarakat yang memiliki pengaruh terhadap bekerjanya hukum tersebut, sehingga budaya ini yang menyelaraskan antara peraturan hukum dan perilaku hukum di masyarakat.

Sistem Hukum diatas menggambarkan secara jelas bahwa, ketiga komponen diatas memiliki peran yang penting dalam sebuah negara hukum. Tidak mungkin peraturan hukum akan berjalan dengan baik jika tidak adanya struktur hukum dalam melakukan pengawasan dan kendali atas perilaku masyarakat, dan begitupula tidak mungkin peraturan hukum akan berjalan dengan baik dan adil jika tidak mempertimbangkan aspek budaya yang terdiri dari nilai, sikap yang telah terbentuk di masyarakat. Sehingga terciptanya suatu tujuan hukum yaitu kemanfaatan, keadilan, dan kepastian hukum di masyarakat.

Fenomena pelanggaran hukum di tengah masyarakat tetap menjadi isu krusial yang terus berulang, khususnya dalam konteks kedisiplinan berlalu lintas di ruang publik yang masih sering terabaikan oleh para pengguna jalan. Kesadaran masyarakat akan pentingnya keselamatan di jalan raya masih sangat

rendah, ini tercermin dalam semakin banyaknya jumlah kasus pelanggaran yang terjadi baik itu pelanggaran lalu lintas ringan hingga pelanggaran lalu lintas berat. Hal ini menjadi bukti bahwa faktor keselamatan dalam berkendara belum menjadi prioritas utama bagi sebagian masyarakat. Di sisi lain, masih terdapat anggapan keliru yang tidak memposisikan pelanggaran lalu lintas sebagai bagian dari kategori tindak pidana. (Yusnan, 2021:1). Dampak pelanggaran lalu lintas bersifat komprehensif, mencakup kerugian harta benda hingga hilangnya nyawa pengendara maupun orang lain. Faktor manusia (*human error*), seperti kelalaian dan disorientasi saat berkendara, menjadi penyebab dominan terjadinya kecelakaan. Hal ini sering kali diperburuk oleh kurangnya kecakapan teknis pengemudi yang secara administratif ditandai dengan tidak adanya kepemilikan SIM sebagai bukti legitimasi keahlian di jalan raya (Pradnyana, 2014:12).

Legitimasi berkendara di jalan raya secara formal dibuktikan melalui kepemilikan SIM, di mana batas usia paling rendah yang ditetapkan adalah 17 (tujuh belas) tahun. Secara esensial, SIM berfungsi sebagai indikator kelayakan bagi pengendara untuk dinyatakan cakap menurut hukum. Hal ini menunjukkan bahwa yang bersangkutan telah memenuhi standar kualifikasi untuk memikul tanggung jawab hukum atas seluruh aktivitas kemudi yang dilakukannya (Yulia, N. P. R, 2014:396). Kewajiban memiliki SIM bagi setiap pengendara bermotor telah diatur dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada pasal 77 ayat (1) serta Pasal 81 ayat (1), (2), dan (3) yaitu sebagai berikut:

Pasal 77 ayat (1), mengamanatkan bahwa:

setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan Wajib memiliki Surat Izin Mengemudi sesuai dengan jenis Kendaraan Bermotor yang dikemudikan

Pasal 81 ayat (1), (2), dan (3), mengamanatkan bahwa:

- (1) Untuk mendapatkan Surat Izin Mengemudi sebagaimana dimaksud dalam pasal 77, setiap orang harus memenuhi persyaratan usia, administratif, kesehatan, dan lulus ujian.
- (2) Syarat usia sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditentukan paling rendah sebagai berikut:
 - a. usia 17 (tujuh belas) tahun untuk Surat Izin Mengemudi, Surat Izin Mengemudi C, dan Surat Izin Mengemudi D;
 - b. usia 20 (dua puluh) tahun untuk Surat Izin Mengemudi B I; dan
 - c. usia 21 (dua puluh satu) tahun untuk Surat Izin Mengemudi B II
- (3) Syarat Administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
 - a. identitas diri berupa Kartu Tanda Penduduk;
 - b. pengisian Formulir permohonan; dan
 - c. rumusan sidik jari.

Kedua pasal diatas secara eksplisit menjelaskan bahwa setiap orang yang mengendarai kendaraan bermotor di jalan raya diwajibkan untuk memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) yang dapat diperoleh sekurang-kurangnya saat berusia 17 (tujuh belas) tahun dengan telah memiliki Kartu Tanda Penduduk (KTP), sehingga kepemilikan SIM ini menjadi bukti bahwa pengendara bermotor dapat dikatakan cakap untuk mengendarai kendaraannya, sehingga terciptanya ketertiban, keamanan, keselamatan, dan kelancaran berlalu lintas di jalan raya (Suharta, Y dan Sukardi R. 2020:30).

Permasalahan kecelakaan yang terjadi dalam dunia Lalu Lintas sudah tidak terhitung jumlahnya. Dalam media pemberitaan Kompas.com, Korps Lalu Lintas (Korlantas) menjelaskan bahwa tercatat sebanyak 220.647 kasus kecelakaan yang telah terjadi di Indonesia pada Tahun 2024. Berdasarkan

rekaman data dari *Integrated Road Safety Management System* (IRSMS) yang berfungsi sebagai instrumen dokumentasi dan publikasi insiden lalu lintas nasional, tercatat keragaman tingkat kecelakaan di Indonesia. Merujuk pada data tersebut, dominasi kecelakaan melibatkan kendaraan roda dua dengan total 169.559 insiden. Sementara itu, kategori angkutan barang dan moda transportasi bus menempati urutan berikutnya dengan masing-masing mencatatkan sebanyak 22.609 dan 17.651 kasus kecelakaan (Kompas.com, 2024). Representasi data tersebut mengonfirmasi bahwa pengguna sepeda motor merupakan subjek yang paling rentan dan mendominasi statistik kecelakaan dibandingkan moda transportasi lainnya. Secara komprehensif, tingginya angka insiden ini memberikan sinyal kuat bahwa problematika lalu lintas masih menjadi tantangan krusial yang menuntut penanganan sistematis. Hal ini mendesak dilakukannya upaya preventif dan represif yang lebih intensif guna mewujudkan tujuan fundamental dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas dapat ditinjau dari aspek internal dan eksternal. Faktor internal didominasi oleh unsur kelalaian pengemudi (*Human Error*) yang memicu kecelakaan tunggal maupun beruntun. Sedangkan faktor eksternal melibatkan keterkaitan perilaku pengemudi lain yang, baik secara sadar maupun tidak, menjadi pemicu timbulnya kerugian bagi pengguna jalan secara luas. Hal ini menunjukkan bahwa risiko di jalan raya tidak hanya ditentukan oleh kepatuhan pribadi, tetapi juga oleh dinamika interaksi antar-pengguna jalan. Kasus kecelakaan di Indonesia merupakan kasus kompleks yang perlu dianalisis mulai dari penyebab kecelakaan itu terjadi, dampak yang

ditimbulkan bagi pengendara sendiri atau pengendara lain serta masyarakat yang dirugikan, melibatkan beberapa pihak yang menjadi saksi kronologi terjadinya kecelakaan, dan penegakan hukumnya. Pelanggaran aturan lalu lintas merupakan permasalahan serius yang berkorelasi dengan angka kematian di jalan raya. Berbagai bentuk kelalaian, mulai dari tidak menggunakan perlengkapan keselamatan hingga pelanggaran rambu-rambu, menjadi pendorong utama terjadinya kecelakaan. Tingginya angka pelanggaran ini didukung oleh rilis data kepolisian pada tahun 2024, Menurut Kapolda Metro Jaya Irjen Pol Karyoto menyebutkan terdapat sekitar 11.442 kasus yang terdeteksi. Data ini mempertegas bahwa pola pelanggaran oleh pengendara bermotor masih menjadi tantangan besar bagi penegakan hukum di Indonesia (Liputan 6, 2024). Hal ini memperlihatkan masih banyak masyarakat yang tidak mematuhi aturan lalu lintas di jalan raya, sehingga ini merupakan penyebab tingginya kasus kecelakaan di tahun 2024.

Melihat tingginya kasus kecelakaan akibat pelanggaran yang dilakukan oleh pengendara di jalan raya menjadi tugas Polisi Lalu Lintas (POLANTAS) yang selanjutnya disebut Satuan Lalu Lintas (SATLANTAS) serta kesadaran masyarakat dalam upaya mengurangi jumlah kecelakaan yang terjadi di Indonesia. Data statistik kecelakaan lalu lintas bulan Februari 2024 menunjukkan tingkat kerawanan yang berbeda di setiap daerah. Provinsi Bali masuk dalam kategori lima besar wilayah dengan tingkat kecelakaan tertinggi melalui dokumentasi 672 kasus. Jika dibandingkan dengan beberapa daerah lain seperti Jawa Barat, Sulawesi Selatan, maupun wilayah Papua, angka di Provinsi Bali menunjukkan prevalensi yang lebih tinggi, yang mengindikasikan adanya

urgensi khusus dalam penguatan sistem keselamatan jalan raya di wilayah tersebut (Kompas.com, 2024). Jika dilihat data kecelakaan pada setiap kabupaten di Bali, tingkat kecelakaan lalu lintas yang memiliki jumlah terbanyak yaitu yang dilaporkan oleh Polresta Denpasar sebanyak 1.926 korban kecelakaan. Selanjutnya pada urutan ke-2 yaitu dilaporkan oleh Polres Buleleng sebanyak 1.139 korban kecelakaan dan disusul oleh Polres Gianyar, Badung, Tabanan, Karangasem, Jembrana, Klungkung, dan Bangli pada tahun 2024 (Madikawati, dkk.2025:50).

Kepadatan aktivitas di pusat pemerintahan dan ekonomi menyebabkan Kota Denpasar memiliki tingkat kerawanan lalu lintas yang tinggi akibat mobilitas warga yang masif. Namun, data juga menonjolkan Kabupaten Buleleng sebagai wilayah dengan angka kecelakaan tertinggi kedua di Bali. Hal ini berkaitan erat dengan luasan teritorialnya yang mencapai $1.365,88 \text{ km}^2$. Meskipun secara tipologi jalan tidak sepadat Kota Denpasar, besarnya persentase wilayah Buleleng terhadap total luas Provinsi Bali memberikan gambaran mengenai cakupan pengawasan dan risiko kecelakaan yang tersebar di wilayah tersebut. (Nerda, K. 2019:1). Melihat data jumlah kecelakaan yang tinggi di Kabupaten Buleleng menjadi pertanyaan bagaimana jumlah kecelakaan ini bisa berada pada urutan kedua dibandingkan dengan kabupaten lainnya yang menjadi daya tarik untuk diteliti.

Kuantitas kecelakaan di Kabupaten Buleleng mencerminkan rendahnya tingkat kepatuhan hukum masyarakat, khususnya yang terpantau di Kota Singaraja. Mengingat kedudukannya sebagai pusat perkotaan, Singaraja memiliki dinamika lalu lintas yang sangat kompleks, yang pada akhirnya

berkontribusi besar terhadap akumulasi angka pelanggaran dan kecelakaan di tingkat kabupaten. Dalam media pemberitaan Bali Post dijelaskan bahwa jumlah penduduk di Kabupaten Buleleng selalu meningkat disetiap tahunnya, banyak penduduk nonpermanen yang berdatangan baik untuk bekerja ataupun menuntut ilmu. Dilihat dari data Dinas Kependudukan dan Pencatatan Sipil Kabupaten Buleleng pada tahun 2023 tercatat sebanyak 826.740 jiwa yang tersebar di 9 Kecamatan, namun Kecamatan Buleleng merupakan kawasan yang paling padat dengan jumlah penduduk sebanyak 155.173 jiwa disusul dengan Kecamatan Gerokgal yaitu sebanyak 103.431 jiwa, yang mana menjadikan Kota Singaraja sebagai salah satu wilayah dengan perkembangan ekonomi yang sangat pesat (Bali Post, 2024). Tingginya aktivitas pendidikan di Kota Singaraja menjadi daya tarik bagi penduduk luar daerah untuk menetap, yang mencakup kalangan pelajar hingga mahasiswa. Arus perpindahan penduduk yang terus meningkat, baik dalam bentuk urbanisasi desa-kota maupun migrasi antarpulau, berkontribusi besar terhadap dinamika transportasi lokal. Konsentrasi penduduk yang datang untuk menempuh studi atau menetap sementara ini menjadi determinan utama dalam meningkatnya kepadatan lalu lintas di pusat administrasi Kabupaten Buleleng tersebut (Yuliantini, N.P.R dkk, 2017:82). Kepadatan arus lalu lintas yang semakin masif di Kota Singaraja menjadi salah satu faktor pendorong meningkatnya angka pelanggaran di jalan raya. Kondisi tersebut diperkuat dengan laporan hasil penindakan yang dirilis oleh Satlantas Polres Buleleng pada setiap periode tahunan, yang mencatat tingginya kuantitas pengendara yang tidak memenuhi standar kepatuhan hukum yang berlaku (Narayani dkk, 2023:80). Di tahun 2022 merupakan tahun yang memiliki jumlah

pelanggaran tertinggi terkait dengan pelanggaran melawan arus dan rambu lalu lintas yang terjadi di seputaran jalan Kota Singaraja dibandingkan dengan tahun 2020, 2021, 2023, dan 2024.

Hal ini ditunjukkan dengan data Jumlah Pelanggaran Melawan Arus dan Rambu Lalu Lintas yang bersumber dari Santuan Lalu Lintas Polres Buleleng pada tahun 2020-2025 di Kota Singaraja. Dibawah ini merupakan data terkait dengan jumlah pelanggaran melawan arus lalu lintas di Kota Singaraja, yaitu sebagai berikut:

Tabel 1.1 Data Jumlah Pelanggaran Melawan Arus di Kota Singaraja

No.	Tahun	Jumlah Pelanggaran
1.	2020	74
2.	2021	99
3.	2022	1.321
4.	2023	555
5.	2024	127
6.	2025 (Bulan Januari s.d. Juni)	76
Total Jumlah Kasus Pelanggaran		2.252

Sumber: (Satlantas Polres Buleleng, 2025)

Data diatas menunjukkan bahwa jumlah pelanggaran melawan arus bersifat Fluktuatif yaitu data yang tersaji memiliki kenaikan dan penurunan yang tidak menentu pada setiap tahunnya. Di tahun 2021 jumlah pelanggaran lebih banyak yaitu 99 pelanggaran dibandingkan dengan tahun 2020. Kemudian di tahun 2022 naik drastis dan menjadi jumlah terbanyak terjadinya pelanggaran melawan arus yaitu sebanyak 1.321 pelanggaran melawan arus oleh pengendara motor dan mobil. Di tahun selanjutnya terus mengalami penurunan hingga tahun

2024, namun pada tahun 2025 mulai bulan Januari s.d. Juni sudah tercatat 76 pelanggaran melawan arus yang mana jika ingin jumlah pelanggaran menurun dari tahun 2024 maka jumlah pelanggaran yang tercatat harus lebih rendah dari angka 76 dalam rentan waktu bulan Januari s.d. Juni.

Dalam Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada pasal 106 ayat (4) yang menjelaskan bahwa:

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mematuhi ketentuan:

- a. rambu perintah atau rambu larangan;
- b. Marka Jalan;
- c. Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas;
- d. gerakan Lalu Lintas
- e. berhenti dan Parkir;
- f. peringatan dengan bunyi dan sinar;
- g. kecepatan maksimal atau minimal; dan/atau
- h. tata cara penggandengan dan penempelan Kendaraan lain.

Ketentuan pada huruf a dalam pasal tersebut secara tegas menetapkan kewajiban bagi setiap pengendara untuk menaati rambu perintah maupun larangan yang terpasang. Dalam konteks empiris di Kota Singaraja, Jalan Kapten Muka dan Simpang Wijaya (Jalan Diponegoro) teridentifikasi sebagai lokasi dengan frekuensi pelanggaran rambu yang paling signifikan, khususnya terkait tindakan melawan arus. Akumulasi pelanggaran di kedua titik ini dipengaruhi oleh karakteristik geografis wilayah serta pola perilaku demografis masyarakat setempat yang cenderung mengabaikan aspek keselamatan demi mengejar efisiensi waktu tempuh. Disamping itu, di Jalan Kapten Muka juga memiliki ruas jalan kecil yang dijadikan sebagai jalan alteratif dari arah yang berlawanan, sehingga banyak pengendara bermotor yang menjadikan celah ini untuk melawan arus. Berbeda halnya di Simpang Wijaya Jalan Diponegoro yang memiliki ruas jalan yang lebar namun Rambu lalu Lintas yang tidak jelas

terihat menjadikan banyak pengendara bermotor melanggar arus dan menjadikan alasan rambu lalu lintas tersebut sebagai alasan pembenaran saat dimintai keterangan oleh SATLANTAS Polres Buleleng. Pelanggaran yang terjadi tidak hanya dilakukan oleh pengendara motor saja, namun juga pengendara mobil yang memiliki tingkat resiko kecelakaan yang tinggi bagi pengendara lain di jalan raya.

Terkait dengan pengertian rambu lalu lintas, dijelaskan dalam pasal 1 angka 1 dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 13 Tahun 2014 tentang Rambu Lalu Lintas, yang menjelaskan bahwa:

“Rambu Lalu Lintas adalah bagian perlengkapan Jalan yang berupa lambang, huruf, angka, kalimat, dan/atau perpanduan yang berfungsi sebagai peringatan, larangan, perintah, atau petunjuk bagi Pengguna Jalan.”

Berkaitan dengan jenis rambu lalu lintas, dijelaskan pula dalam pasal 3 yang menjelaskan bahwa:

Rambu Lalu Lintas berdasarkan jenisnya terdiri atas:

- a. rambu peringatan;
- b. rambu larangan;
- c. rambu perintah; dan
- d. rambu petunjuk.

Jenis rambu lalu lintas yang ada pada kedua lokasi yang tersebut diatas termasuk kedalam jenis rambu larangan yang memiliki makna yaitu larangan masuk bagi seluruh kendaraan bermotor dan tidak bermotor yang ditunjukkan untuk pengendara bermotor agar tidak melakukan pelanggaran melawan arus, karena jalan tersebut merupakan jalan satu arah. Namun dalam kenyataannya, masih banyak pengendara bermotor melawan arus dengan alasan tidak melihat rambu lalu lintas yang telah dipasang pada kedua titik lokasi tersebut atau tidak mau karena jika melewati jalan lain memiliki jarak tempuh yang lebih jauh,

sehingga banyak pelanggar yang terkena tilang oleh SATLANTAS Polres Buleleng. Jika pelanggaran melawan arus terus terjadi dan tidak ada efek jera bagi oknum, maka dapat merugikan pengendara lain yang juga memiliki kepentingan di jalan raya.

Pelanggaran melawan arus dan rambu lalu lintas merupakan tindak pidana yang secara jelas dilarang dalam undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada pasal 106 ayat (4), terkait dengan sanksi yang diberikan bagi setiap orang yang melakukan pelanggaran terhadap pasal tersebut yaitu akan dikenakan sanksi sesuai dengan pasal 287 ayat (1) yang menjelaskan bahwa:

“Setiap Orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di jalan yang melanggar aturan perintah atau larangan yang dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf a atau Marka Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf b dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp. 500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).”

Sehingga secara tegas bahwa setiap orang yang melanggar akan dikenakan sanksi pidana kurungan selama 2 (dua) bulan atau akan dikenakan denda paling banyak dengan nominal Rp.500.000,00 (lima ratus ribu rupiah). Namun dalam kenyataannya, masih banyak masyarakat yang belum tunduk terhadap larangan dan sanksi yang telah diatur.

Data diatas menunjukkan secara konkrit bahwa masih ada terkait dengan pelanggaran melawan arus di Kota Singaraja, perlu adanya strategi yang dilakukan oleh SATLANTAS dalam menanggulangi terjadinya pelanggaran melawan arus yang tidak menentu jumlahnya agar tidak menjadi sebuah kebiasaan bagi setiap pengendara bermotor yang ingin mempercepat arah

tujuan, padahal sudah jelas bahwa pelanggaran melawan arus merupakan perilaku yang salah dalam berlalu lintas. Tejadinya pelanggaran ini, memperlihatkan bahwa tidak terciptanya tujuan ketertiban, keamanan, dan keselamatan berlalu lintas di jalan raya. Berdasarkan dengan permasalahan ini, peneliti mengamati adanya kesenjangan antara peraturan perundang-undangan (*Das Sollen*) dengan praktiknya oleh pengendara bermotor yang melakukan pelanggaran melawan arus di jalan raya saat berkendara (*Das Sein*).

Das Sollen yang digunakan dalam penelitian ini yaitu berupa aturan perundang-undangan yang berlaku sebagai hukum positif di Indonesia yaitu Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang mengatur mengenai hak dan kewajiban pengendara bermotor dalam berlalu lintas sesuai dengan rambu lalu lintas. Pasal yang dijadikan dasar dalam penelitian ini pada UU No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yaitu pasal 106 ayat (4) yang secara spesifik menjelaskan terkait dengan kewajiban pengendara bermotor dalam mematuhi rambu perintah dan rambu larangan dan sanksi yang diberikan bagi pelanggar yang dijelaskan dalam pasal 287 ayat (1) serta penjelasan lainnya agar terciptanya ketertiban, keamanan, dan keselamatan berlalu lintas. Dengan adanya kewajiban dalam mematuhi rambu perintah dan larangan, masyarakat menjadi paham penggunaan jalan saat berlalu lintas dengan symbol yang juga dijelaskan lebih detail dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 13 Tahun 2014 tentang Rambu Lalu Lintas, mengingat untuk mengurangi jumlah kasus kecelakaan yang terjadi di jalan raya.

Das Sein yang ditemukan dalam penelitian ini yaitu setelah melakukan observasi pendahuluan secara langsung di SATLANTAS Polres Buleleng ternyata masih banyak jumlah data pelanggaran melawan arus oleh pengendara bermotor di Kota Singaraja di dua titik lokasi rawan terjadinya pelanggaran yaitu di Jalan Kapten Muka, Banjar Jawa, Kec. Buleleng dan di Simpang Wijaya Jalan Diponegoro, Kec. Buleleng dengan jumlah pelanggaran sebanyak 2.252 mulai dari Tahun 2022 s.d. 2025 (Januari s.d. Juni). Pelanggaran melawan arus memiliki dampak buruk bagi seluruh pengguna jalan baik itu pejalan kaki dan pengendara bermotor, pelanggaran yang terjadi dan dampak yang akan diakibatkan dengan adanya pelanggaran melawan arus yaitu kecelakaan yang dapat menghilangkan nyawa pengendara lain ataupun diri sendiri.

Permasalahan ini menjadikan SATLANTAS Polres Buleleng berupaya untuk menurunkan angka pelanggaran melawan arus yang terjadi pada kedua lokasi tersebut. Oleh karena itu, penelitian mengenai Upaya penanggulangan yang dilakukan oleh SATLANTAS Polres Buleleng dalam memberikan strategi untuk menurunkan tingkat pelanggaran melawan arus yang terjadi di Kota Singaraja menjadi sangat penting. Berdasarkan latar belakang yang telah dijelaskan diatas, peneliti tertarik untuk melakukan kajian lebih mendalam mengenai **“UPAYA PENANGGULANGAN PELANGGARAN MELAWAN ARUS OLEH SATLANTAS POLRES BULELENG DI KOTA SINGARAJA”**.

1.2 Identifikasi Masalah

1. Rendahnya tingkat kesadaran hukum dan disiplin pengendara bermotor terhadap dampak pelanggaran melawan arus lalu lintas di Kota Singaraja.
2. Tingginya tingkat pelanggaran melawan arus dan rambu lalu lintas oleh pengendara bermotor di Kota Singaraja.
3. Penempatan Rambu Lalu Lintas yang tidak terlihat menyebabkan banyak pengendara bermotor menjadikan alasan untuk melawan arus lalu lintas.
4. Kurangnya literasi dalam memahami rambu lalu lintas oleh pengendara bermotor di Jalan Raya.
5. Adanya ketimpangan dalam kondisi geografis jalan yang tidak berubah dengan demografi masyarakat yang semakin meningkat seiring dengan waktu di Kota Singaraja.
6. Adanya kendala yang dihadapi oleh SATLANTAS Polres Buleleng dalam melakukan penertiban dan penegakan hukum terhadap pengendara bermotor yang melakukan pelanggaran melawan arus di Kota Singaraja.

1.3 Pembatasan Masalah

Pembatasan masalah dalam sebuah penelitian merupakan hal penting agar terciptanya penelitian yang jelas dan terarah sesuai dengan judul yang diangkat, sehingga penelitian yang disajikan dapat relevan dengan fenomena yang terjadi di lapangan. Penelitian yang disajikan dengan pembahasan yang akurat dan mendalam terhadap topik yang sedang diangkat dapat memberikan kontribusi penuh pada permasalahan yang sedang diteliti. Dengan demikian, dalam penelitian ini peneliti berfokus

pada Upaya penanggulangan yang dilakukan oleh SATLANTAS Polres Buleleng dalam menekan jumlah pelanggaran melawan arus di Kota Singaraja, dengan merujuk pada Pasal 106 ayat (4) huruf a mengenai kewajiban pengendara bermotor serta pasal 287 ayat (1) terkait sanksi bagi pelanggarnya dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

1.4 Rumusan Masalah

1. Bagaimana upaya SATLANTAS Polres Buleleng dalam menanggulangi pelanggaran melawan arus pada pengendara bermotor di Kota Singaraja?
2. Bagaimana kendala atau hambatan yang dihadapi oleh SATLANTAS Polres Buleleng dalam melaksanakan upaya penanggulangan pelanggaran melawan arus di Kota Singaraja?

1.5 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari pembahasan dalam penelitian ini yaitu sebagai berikut:

1. Tujuan Umum

Tujuan Umum dalam penelitian ini yaitu untuk mengetahui dan menganalisis lebih dalam mengenai upaya penanggulangan pelanggaran terhadap pengendara bermotor yang melawan arus oleh SATLANTAS Polres Buleleng di Kota Singaraja dan mengetahui kendala atau hambatan yang dihadapi dalam melaksanakan upaya penanggulangan pelanggaran melawan arus di Kota Singaraja.

2. Tujuan Khusus

- a) Mengetahui upaya penanggulangan pelanggaran terhadap pengendara bermotor yang melawan arus oleh SATLANTAS Polres Buleleng di Kota Singaraja dari data jumlah pelanggaran melawan arus yang sifatnya fluktuatif.
- b) Mengetahui kendala atau hambatan yang dihadapi oleh SATLANTAS Polres Buleleng dalam melaksanakan upaya penanggulangan pelanggaran melawan arus di Kota Singaraja.

1.6 Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis

Pembahasan yang telah dijelaskan pada penelitian ini, diharapkan dapat memberikan kontribusi secara teoritis dalam memberikan pemahaman bagi para pembaca mengenai upaya penanggulangan pelanggaran melawan arus oleh SATLANTAS Polres Buleleng di Kota Singaraja. Disamping itu, penelitian ini dimaksudkan dapat menjadi sumbangsih referensi secara teoritis bagi penelitian lain dalam memperluas penelitian yang berhubungan dengan Undang-undang No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

2. Manfaat Praktis

Adapun manfaat praktis dalam penelitian ini yaitu dijelaskan dalam beberapa aspek sebagai berikut:

- a) Bagi Penulis

Manfaat Praktis yang dirasakan bagi penulis yaitu dapat memberikan wawasan dan pengetahuan baru terkait dengan upaya

penanggulangan pelanggaran terhadap pengendara bermotor yang melawan arus yang dilakukan oleh SATLANTAS Polres Buleleng di Kota Singaraja. Penelitian ini memberikan pengalaman langsung kepada penulis dalam melakukan pengamatan empiris terhadap implemementasi hukum di masyarakat, sehingga dapat meningkatkan kemampuan analisis hukum terkait fenomena yang terjadi di lapangan.

b) Bagi Masyarakat Umum

Manfaat Praktis yang dirasakan bagi masyarakat umum yaitu memberikan pemahaman mengenai pentingnya mematuhi rambu lalu lintas dan tidak melawan arus bagi setiap pengendara bermotor untuk menciptakan ketertiban, keamanan, dan keselamatan berlalu lintas. Masyarakat diharapkan memiliki kesadaran pentingnya kewajiban mematuhi rambu lalu lintas dan tidak melawan arus saat berkendara agar tidak mengalami kerugian materiil ataupun immaterial ketika tidak mematuhi aturan lalu lintas yang berlaku.

c) Bagi Aparat Penegak Hukum

Manfaat Praktis yang dirasakan oleh aparat penegak hukum khususnya Kepolisian Kabupaten Buleleng dalam hal ini yaitu bahwa hasil penelitian ini dapat menjadi bahan evaluasi bagi aparat penegak hukum khususnya SATLANTAS Polres Buleleng dalam meberikan upaya penanggulangan pelanggaran terhadap pengendara bermotor yang melawan arus lalu lintas di Kota Singaraja. Selain itu, penelitian ini dapat dijadikan bahan untuk

merumuskan pendekatan yang lebih bijak dalam menjalankan strategi dalam menanggulangi tingkat pelanggaran melawan arus lalu lintas oleh pengendara bermotor di Kota Singaraja.

