

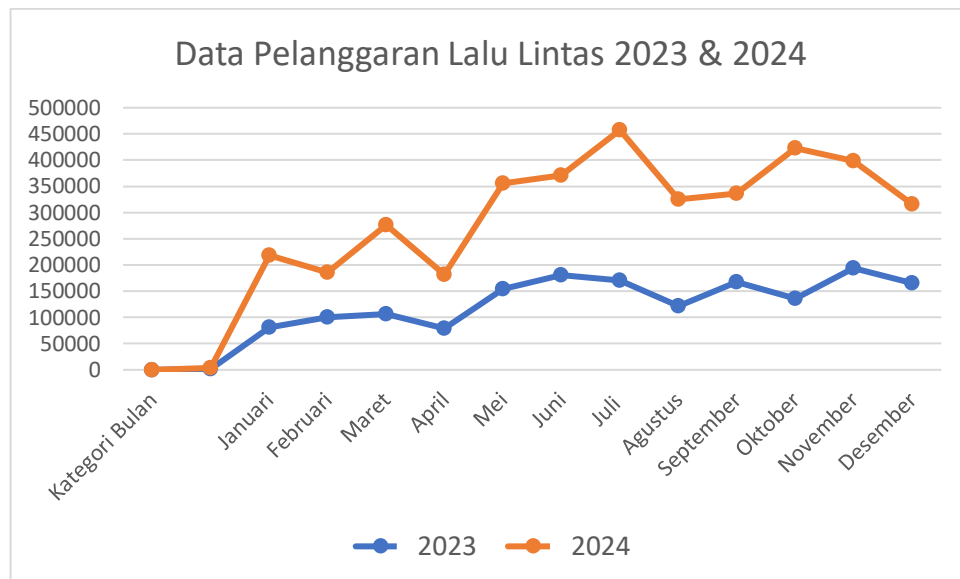
BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Sebagai negara yang menganut sistem hukum, setiap aspek kehidupan masyarakat, termasuk pengaturan lalu lintas di jalan raya, diatur secara rinci dalam berbagai regulasi yang bertujuan untuk memastikan keteraturan dan keselamatan bersama. Indonesia sebagai negara hukum mengatur setiap aspek kehidupan masyarakat, termasuk dalam hal lalu lintas di jalan raya. Setiap perbuatan yang dilakukan oleh individu atau kelompok di Indonesia telah diatur dengan tegas dalam berbagai undang-undang yang ada, yang bertujuan untuk menjaga ketertiban, keadilan, dan kesejahteraan bersama. Begitu pula dalam konteks lalu lintas, negara Indonesia memiliki regulasi yang secara khusus mengatur pergerakan kendaraan dan pengguna jalan untuk memastikan kelancaran, keamanan, ketertiban dan keteraturan di jalan raya. Sebagai bagian dari upaya tersebut, pemerintah Indonesia melalui Undang-undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menetapkan sejumlah ketentuan yang mengatur pengendalian dan pengawasan lalu lintas yang tertib, aman dan efisien, dimana setiap individu diharuskan untuk mematuhi aturan yang ada demi kepentingan bersama (Oktaviani, 2022).

Peranan dari regulasi tersebut untuk meminimalkan dampak negatif dari ketidakpatuhan terhadap aturan, yang sering kali menjadi salah satu penyebab kecelakaan lalu lintas. Pelanggaran lalu lintas merujuk pada tindakan atau perilaku, baik oleh pengemudi kendaraan umum, kendaraan pribadi, kendaraan angkutan barang, maupun pejalan kaki yang tidak mentaati peraturan yang berlaku. Namun, sebagaimana yang kita ketahui, tingkat kepekaan dan kesadaran masyarakat terhadap tata tertib, khususnya dalam mematuhi aturan di jalan raya masih tergolong rendah. Dengan demikian, tidak heran jika pelanggaran lalu lintas menjadi salah satu bentuk hukum yang kerap terjadi dan mudah ditemukan di Indonesia.

Tabel 1. 1 Data Pelanggaran Lalu Lintas di Indonesia Tahun 2023 & 2024

Sumber: Pusiknas Polri

Berdasarkan data diatas menunjukan bahwa pelanggaran lalu lintas sepanjang tahun 2024 mengalami fluktuasi. Terlihat peningkatan yang signifikan pada bulan Maret sebesar 170.579 kasus jika dibandingkan dengan bulan Februari yaitu sebanyak 85.412 kasus. Jumlah pelanggaran terus mengalami peningkatan setiap bulannya hingga puncaknya pada bulan Oktober yaitu sebesar 287.541 kasus, yang kemudian mengalami penurunan pada bulan Desember dengan 150.362 kasus. Pola tersebut menunjukan bahwa kemungkinan adanya pengaruh dari faktor-faktor musiman, seperti liburan atau peningkatan aktivitas tertentu di bulan-bulan tertentu. Total pelanggaran sepanjang tahun 2024 sebanyak 2.190.086 kasus, hal tersebut menunjukan bahwa angka pelanggaran lalu lintas yang terjadi di Indonesia termasuk tinggi, tingkat kesadaran pengemudi yang masih kurang disiplin dalam mentaati aturan yang berlaku, serta minimnya rasa tanggungjawab dalam menjaga ketertiban dalam berlalu lintas (Pusiknas, 2025).

Provinsi Jawa Barat memiliki jumlah kendaraan bermotor paling tinggi dibandingkan dengan provinsi lainnya yang ada di Indonesia. Badan Pusat Statistik (BPS) mencatat bahwa, Provinsi Jawa Barat memiliki 3.872.048 unit

kendaraan bermotor. Angka tersebut merupakan angka paling tinggi diantara provinsi lainnya yang ada di Indonesia. Dengan tingginya jumlah pengguna kendaraan bermotor, pelanggaran lalu lintas menjadi hal yang tidak terhindarkan. Semakin banyak pengguna kendaraan bermotor, maka semakin tinggi pula potensi terjadinya pelanggaran lalu lintas.

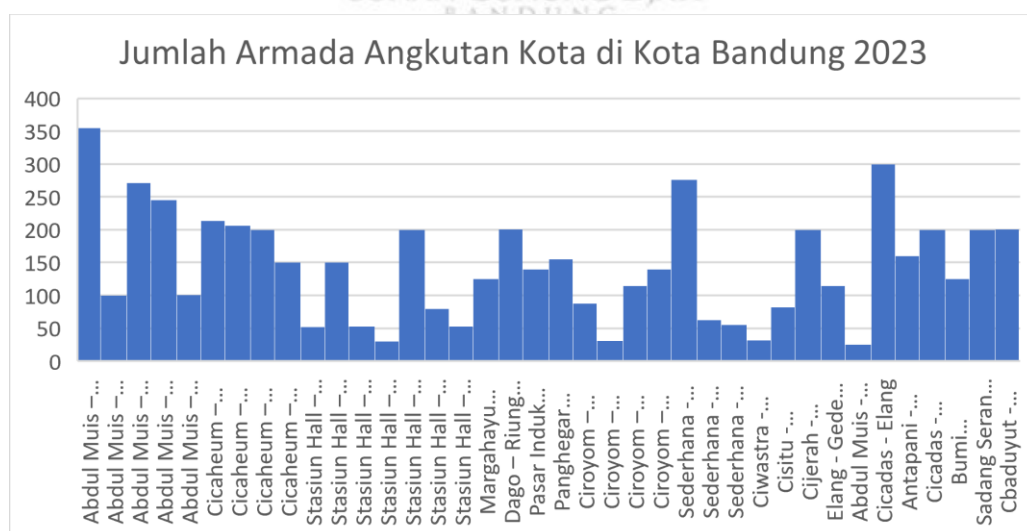
Tabel 1. 2 Data Pelanggaran Lalu Lintas Provinsi Jawa Barat 2024 Berdasarkan Tingkat Pelanggaran (Pasal)

Data Pelanggaran Lalu Lintas Provinsi Jawa Barat 2023 Berdasarkan Tingkat Pelanggaran (Pasal)			
Berat	Sedang	Ringan	Total Kasus
65.432	17.528	117.641	200.601

Sumber: Pusiknas Polri (Diolah Peneliti, 2025)

Polda Jawa Barat mencatat jumlah pelanggar lalu lintas sebanyak 200.601 kasus pada tahun 2023. Berdasarkan data tersebut, jenis pelanggaran lalu lintas di Jawa Barat didominasi oleh pelanggaran ringan dengan jumlah mencapai 117.641 kasus. Sementara itu, pelanggaran berat tercatat sebanyak 65.432 kasus, dan pelanggaran sedang sejumlah 17.528 kasus. Data ini menggambarkan bahwa tingkat kepatuhan pengemudi di Jawa Barat masih dapat dikatakan kurangnya kesadaran dan taat terhadap hukum (Pusiknas, 2024).

Gambar 1. 1 Jumlah Armada Angkutan Kota di Kota Bandung Tahun 2023

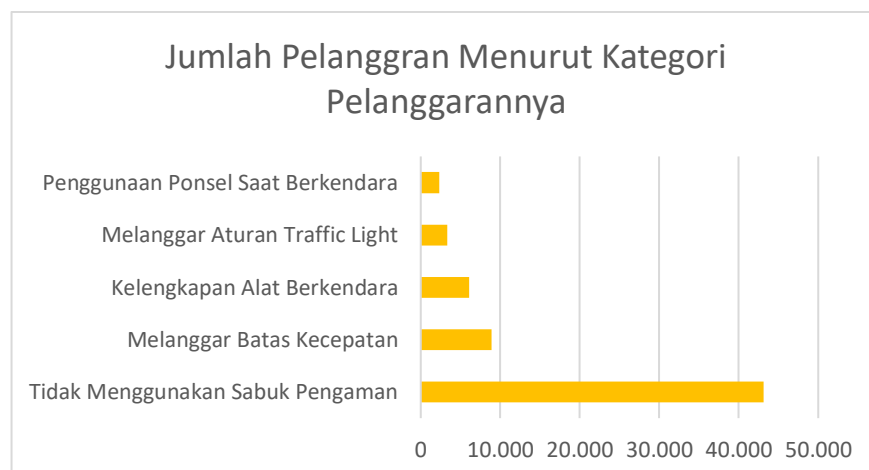


Sumber: bps.go.id (Diolah peneliti, 2025)

Tahun 2023, Kota Bandung memiliki 38 trayek angkutan kota (angkot) dengan total 5.489 armada yang beroperasi di jalanan. Trayek Abdul Muis – Cicaheum via Binong memiliki armada yang paling banyak sebesar 355 unit. Sedangkan untuk trayek dengan jumlah armada yang relatif sedikit, seperti Stasiun Hall - Ciumbuleuit via Cihampelas (30 unit), Ciwastra - Ujung Berung (32 unit), dan Abdul Muis - Mengger (25 unit). Beberapa trayek lainnya dengan jumlah armada di atas 200 unit. Dengan jumlah armada yang begitu besar, pengoperasian angkot ini berpotensi menambah risiko kecelakaan jika tidak memenuhi standar keselamatan yang ditetapkan.

Kenyataannya dilapangan, banyak kendaraan angkutan umum di Kota Bandung, khususnya angkutan kota (angkot), yang tidak dilengkapi dengan sabuk keselamatan, meskipun kewajiban tersebut telah diatur dalam pasal 53 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengharuskan kendaraan penumpang umum, termasuk angkot, untuk menjalani uji kelayakan kendaraan guna memastikan kondisi teknis dan keselamatan operasional kendaraan. Lebih lanjut, Pasal 6 Peraturan Pemerintah No. 80 Tahun 2012 mengenai Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas, menegaskan bahwa kelengkapan kendaraan, termasuk sabuk keselamatan, menjadi salah satu persyaratan utama dalam pelaksanaan uji kelayakan jalan.

Tabel 1. 3 Data Pelanggaran Lalu Lintas di Kota Bandung Tahun 2024



Sumber: Merdeka.com (Diolah Peneliti, 2025)

Tabel di atas menyajikan data mengenai berbagai jenis pelanggaran lalu lintas yang berhasil direkam oleh sistem ETLE (*Electronic Traffic Law Enforcement*) selama satu minggu pertama implementasinya di Kota Bandung. Dari data yang terkumpul, terlihat bahwa pelanggaran terbanyak adalah terkait dengan pengemudi atau penumpang yang tidak mengenakan sabuk pengaman, dengan jumlah mencapai 43.132 kasus. Pelanggaran terkait kecepatan, atau melebihi batas kecepatan yang diizinkan, menduduki posisi kedua dengan 8.931 kejadian. Selanjutnya, pelanggaran terkait dengan kelengkapan berkendara, khususnya tidak menggunakan helm, tercatat sebanyak 6.109 kasus. Pelanggaran terhadap rambu lalu lintas, seperti menerobos lampu merah, mencapai angka 3.333. Terakhir, penggunaan ponsel saat berkendara juga menjadi perhatian dengan 2.308 kasus. Secara keseluruhan, sistem ETLE mencatat total 63.813 pelanggaran selama periode pengamatan tersebut, menunjukkan efektivitasnya dalam mendeteksi berbagai jenis pelanggaran lalu lintas di Kota Bandung (Merdeka, 2023).

Ketaatan dan kedisiplinan dalam berkendara menjadi hal yang cukup penting untuk menciptakan kondisi lalu lintas yang aman serta kondusif. Kurangnya kedisiplinan dalam berlalu lintas merupakan salah satu faktor utama yang memicu terjadinya kecelakaan. Banyak kecelakaan yang terjadi diawali dengan pelanggaran terhadap peraturan lalu lintas, seperti melanggar batas kecepatan, tidak mematuhi rambu-rambu, atau tidak menggunakan helm untuk berkendara roda dua dan tidak menggunakan sabuk keselamatan untuk roda empat atau lebih. Pelanggaran-pelanggaran ini seringkali meningkatkan risiko kecelakaan yang dapat membahayakan keselamatan pengemudi, penumpang, dan pengguna jalan lainnya (Handayani et al., 2017).

Penggunaan sabuk keselamatan saat mengemudikan roda empat atau lebih, adalah salah satu pelanggaran yang kerap dijumpai dalam kehidupan berkendara sehari-hari. Meskipun penggunaan sabuk keselamatan adalah hal yang sederhana dan mudah dilakukan, seringkali masyarakat mengabaikan pentingnya menggunakan sabuk keselamatan saat berkendara. Padahal, sabuk keselamatan adalah fitur standar yang dirancang khusus pada kendaraan roda empat atau lebih. Fitur ini sangat penting karena berfungsi sebagai alat

perlindungan yang mendasar, yang menjadi bagian dari standar keselamatan pada setiap kendaraan bermotor (Faradilla & Iqbal, 2023).

Pentingnya penggunaan sabuk pengaman saat berkendara telah menjadi perdebatan yang terus berlanjut, terutama di kalangan penegak hukum yang berupaya meningkatkan kesadaran masyarakat tentang keselamatan berkendara. Pelanggaran penggunaan sabuk pengaman kerap dijumpai pada angkot di Kota Bandung, hal ini menjadi masalah serius yang berdampak pada keselamatan penumpang. Banyak sopir angkot yang tidak mematuhi kewajiban untuk mengenakan sabuk pengaman (Nugraha, 2024).

Tabel 1. 4 Jumlah Kecelakaan Lalu Lintas Menurut Polres dan Kendaraan yang Terlibat di Provinsi Jawa Barat, 2023

Kesatuan Kota	Jumlah Yang Terlibat Laka Lintas
	Mobil Penumpang
Polresta Bogor	34
Polresta Sukabumi	26
Polrestabes Bandung	202
Polresta Cirebon	69
Polresta Cimahi	125
Polresta Tasikmalaya	64
Polresta Banjar	22
Total	602

Sumber: bps.go.id (Diolah peneliti, 2025)

Data yang disajikan dalam tabel di atas mencerminkan frekuensi keterlibatan mobil penumpang dalam kecelakaan lalu lintas di berbagai kota di wilayah Jawa Barat. Terdapat tujuh kota yang tercatat, dengan total insiden mencapai 602 kasus kecelakaan. Polrestabes Bandung melaporkan angka kecelakaan mobil penumpang yang sangat tinggi, mencapai 202 kasus. Angka ini jauh lebih tinggi dibandingkan dengan kota lain seperti Polresta Bogor (34 kasus), Polresta Sukabumi (26 kasus), dan Polresta Banjar (22 kasus), yang memiliki jumlah kecelakaan yang jauh lebih rendah. Untuk mengurangi angka kecelakaan di Polrestabes Bandung, perlu dilakukan analisis mendalam mengenai faktor-faktor penyebabnya serta penerapan solusi yang lebih efektif.

Mengacu pada paparan latar belakang tersebut, mengenai berbagai ketimpangan serta permasalahan yang ada. Fokus penelitian yang dilakukan di Kota Bandung sangat relevan dan menarik untuk dilaksanakan, karena Kota Bandung merupakan ibu kota Provinsi Jawa Barat yang memiliki peran penting sebagai pusat pemerintahan, ekonomi, dan sosial di daerah Jawa Barat, serta mengingat tingginya angka kecelakaan lalu lintas yang melibatkan angkutan umum di Kota Bandung. Kondisi ini jelas bertolak belakang dengan apa yang telah diatur dalam UU no. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Umum, yang menekankan pentingnya menjaga keselamatan di jalan dan memberikan perlindungan bagi seluruh pengguna jalan. Ketidak patuhan terhadap ketentuan ini dapat meningkatkan potensi bahaya bagi pengemudi dan penumpang lainnya, serta menambah risiko yang lebih besar terhadap keselamatan publik di jalan raya. Dengan demikian, peneliti tertarik memilih topik penelitian dengan judul **“Implementasi Kebijakan Penggunaan Sabuk Keselamatan Pada Sopir Angkutan Kota (Angkot) di Kota Bandung”**.

B. Identifikasi Masalah

1. Tingginya angka pelanggaran yang tidak menggunakan sabuk keselamatan, dibuktikan dengan data ETLE di Kota Bandung yang menunjukkan bahwa pelanggaran paling banyak yaitu pelanggaran yang tidak menggunakan sabuk keselamatan.
2. Tingginya angka kecelakaan yang melibatkan angkutan umum, dibuktikan dengan data kecelakaan lalu lintas di Jawa Barat menunjukkan bahwa Kota Bandung memiliki angka paling tinggi.
3. Adanya Ketidaksesuaian antara regulasi dengan realita di lapangan, penggunaan sabuk keselamatan telah di atur dalam UU No. 22 Tahun 2009, tetapi pada faktanya masih banyak sopir angkot yang tidak menggunakan sabuk keselamatan.

C. Rumusan Masalah

1. Bagaimana pengorganisasian Dinas Perhubungan Kota Bandung dalam implementasi penggunaan sabuk keselamatan pada angkutan kota (angkot) di Kota Bandung?
2. Bagaimana interpretasi sopir angkot terhadap kebijakan penggunaan sabuk keselamatan, apakah terdapat perbedaan interpretasi antara pihak-pihak yang terlibat dalam implementasi kebijakan ini?
3. Bagaimana proses penerapan kebijakan penggunaan sabuk keselamatan oleh aparat penegak hukum di lapangan?

D. Tujuan Penelitian

1. Untuk menganalisis pengorganisasi Dinas Perhubungan Kota Bandung dalam implementasi kebijakan penggunaan sabuk keselamatan pada angkutan kota (angkot) di Kota Bandung.
2. Untuk mengidentifikasi dan memahami bagaimana sopir angkot menginterpretasikan kebijakan penggunaan sabuk keselamatan, serta mengeksplorasi apakah terdapat perbedaan interpretasi antara pihak-pihak lain yang terlibat.
3. Untuk menilai proses penerapan kebijakan penggunaan sabuk keselamatan oleh aparat penegak hukum di lapangan.

E. Kegunaan Penelitian

Peneliti berharap melalui penelitian ini dapat memberikan manfaat serta kontribusi baik secara teoritis dan secara praktis:

1. Manfaat Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat memperluas pemahaman mengenai penerapan kebijakan publik, khususnya dalam sektor transportasi umum dan keselamatan lalu lintas. Hasil penelitian ini dapat menjadi dasar untuk mengembangkan atau meningkatkan model implementasi kebijakan, serta menunjukkan bagaimana pendekatan

interdisipliner dari berbagai disiplin ilmu dapat diterapkan untuk menganalisis dan mengatasi masalah terkait keselamatan berlalu lintas.

2. Manfaat Praktis

Besar harapan penelitian ini memiliki dampak langsung yang dapat diterapkan untuk meningkatkan keselamatan pengemudi dan penumpang angkutan kota di Kota Bandung. Temuan yang diperoleh akan memberikan dasar bagi pemerintah kota dan operator angkutan umum untuk merancang strategi yang lebih efektif dalam meningkatkan kepatuhan terhadap penggunaan sabuk keselamatan, sehingga dapat mengurangi risiko kecelakaan dan meningkatkan keselamatan secara keseluruhan. Selain itu, hasil penelitian ini juga akan membantu penegak hukum dalam merumuskan strategi penegakan hukum yang lebih efisien, guna memastikan bahwa pengemudi angkot mematuhi peraturan dan standar kelayakan kendaraan.

F. Kerangka Berpikir

Charles O. Jones dalam (Agustino, 2020), mengemukakan sebuah model implementasi kebijakan publik yang menyoroti tantangan yang muncul ketika kebijakan yang sudah dirumuskan di tingkat pusat harus diterapkan dalam praktik di lapangan. Dalam teorinya, Jones mengidentifikasi tiga faktor utama yang mempengaruhi keberhasilan implementasi kebijakan, yaitu: 1) Organisasi; 2) Interpretasi; dan 3) Penerapan. Ketiga faktor ini berperan penting dalam menentukan apakah kebijakan dapat dilaksanakan dengan efektif. Untuk mencapai hasil yang diinginkan, implementasi kebijakan harus dilakukan melalui suatu proses yang terorganisir dengan baik, di mana setiap tahapan mulai dari pengorganisasian sumber daya dan unit kerja, penafsiran kebijakan yang jelas, hingga penerapan kebijakan yang rutin harus dijalankan secara sistematis dan terkoordinasi.

Teori implementasi kebijakan yang dikemukakan oleh Charles O. Jones dipilih karena memberikan kerangka yang terstruktur dan jelas untuk menganalisis proses implementasi kebijakan. Dalam pandangannya, Jones

menekankan bahwa implementasi kebijakan tidak hanya melibatkan perumusan di tingkat pusat, tetapi juga bagaimana kebijakan tersebut diterjemahkan dan diterapkan secara efektif di lapangan.

Berbeda dengan teori George C. Edwards III model ini mengadopsi pandangan yang lebih kompleks dengan memperhitungkan hubungan antara berbagai faktor internal dan eksternal. Ia menegaskan bahwa keberhasilan implementasi tidak hanya tergantung pada struktur organisasi, tetapi juga pada aspek komunikasi, sikap para pelaksana, serta ketersediaan sumber daya. Sedangkan model yang dikenalkan Charles O. Jones cenderung operasional dan praktis, dengan penekanan pada tindakan nyata dalam pelaksanaan kebijakan, sehingga lebih relevan diterapkan dalam analisis kasus tertentu, seperti penerapan penggunaan sabuk keselamatan pada angkutan kota (angkot).

Teori ini relevan dengan topik penelitian yang diangkat, karena memberikan kerangka yang jelas untuk menganalisis bagaimana kebijakan tersebut diimplementasikan secara efektif ditingkat lapangan. Dalam hal ini, Jones mengidentifikasi tiga faktor utama yang berpengaruh terhadap keberhasilan implementasi kebijakan, yang sangat relevan dengan penerapan sabuk keselamatan pada angkot.

Relevansi tiga dimensi teori dengan topik penelitian yang di angkat yaitu:

- 1) Organisasi, dalam hal penggunaan sabuk keselamatan pada angkot perlu adanya pengorganisasian yang efektif serta penyediaan sarana dan prasarana yang memadai. Dengan pengorganisasian yang tepat, kebijakan ini dapat dilaksanakan dengan baik agar dapat mencapai tujuan;
- 2) Interpretasi, Penelitian ini dapat mengeksplorasi bagaimana berbagai aktor, termasuk petugas penegak hukum dan pengemudi angkot, menginterpretasikan kebijakan penggunaan sabuk keselamatan;
- 3) Penerapan, penelitian ini dapat menganalisis penerapan kebijakan penggunaan sabuk keselamatan di lapangan, tingkat kepatuhan pengemudi, hambatan dan tantangan dalam penerapan kebijakan, serta efektivitas sanksi yang diterapkan dalam meningkatkan kepatuhan.

Gambar 1. 2 Kerangka Berpikir

