AL-AFKAR: Journal for Islamic Studies
Journal website: https://al-afkar.com

P-ISSN : 2614-4883; E-ISSN : 2614-4905
https://doi.org/10.31943/afkarjournal.v8i2.2236

Vol. 8 No. 2 (2025)
pp. 1751-1766

Research Article

Analisis Siyasah Dusturiyah Terhadap Pelaksanaan Aturan Daytime Running Light/Lamp Secara Permanen Oleh Polres Bogor

Fachri Muhammad Aji[1], Lutfi Fahrul Rizal[2], Taufiq Alamsyah[3]

1. Hukum Tata Negara, Syariah & Hukum, UIN Sunan Gunung Djati Bandung
E-mail: fachrimuhammadaji7@gmail.com

2. Hukum Tata Negara, Syariah & Hukum, UIN Sunan Gunung Djati Bandung
E-mail: lutfifahrulrizal@uinsgd.ac.id

3. Hukum Tata Negara, Syariah & Hukum, UIN Sunan Gunung Djati Bandung
E-mail: taufiqalamsyah36@gmail.com

Copyright © 2025 by Authors, Published by AL-AFKAR: Journal For Islamic Studies. This is an open access article under the CC BY License (https://creativecommons.org/licenses/by/4.0).

Received : March 25, 2025
Revised : April 27, 2025
Accepted : May 12, 2025
Avalable online : June 5, 2025

How to Cite: Fachri Muhammad Aji, Lutfi Fahrul Rizal and Taufiq Alamsyah (2025) "Analysis of Dusturiyah Policy on the Implementation of Permanent Daytime Running Light/Lamp Regulations by Bogor Police", *al-Afkar, Journal For Islamic Studies*, 8(2), pp. 1751–1766. doi: 10.31943/afkarjournal.v8i2.2236.

Analysis of Dusturiyah Policy on the Implementation of Permanent Daytime Running Light/Lamp Regulations by Bogor Police

Abstract. This research analyzes the implementation of the rule requiring motorcyclists to turn on their headlights during the day from the perspective of siyasah dusturiyah. The purpose of this research is to find out the stages of implementation of turning on the headlights of motorcycles during the day

from year to year and the impact of the implementation of this regulation in Bogor Regency. The research method used in this research is a case study method with an empirical legal approach. The data analysis technique in this research uses a mixed method, in which the data in this research is taken qualitatively and quantitatively and then described descriptively to draw conclusions. The results showed that when this regulation was first socialized, many people in Bogor Regency rejected and ignored the existence of this regulation, but over time the community has been much more orderly and accepting, although some people are still indifferent. The socialization carried out by Satlantas Polres Bogor is also almost declared successful because most people know this rule even though there are a small number of people who think that this rule has not been socialized properly. The impact of this rule is also positive, which is a decrease in the number of accidents after the implementation of this rule. The siyasah dusturiyah analysis of this rule shows that this rule is in line with the objectives of maqashid sharia where the focus of this rule is to preserve lives and property. This is in line with the principle of siyasah dusturiyah which prioritizes the benefit of the people.

Keywoards: Daytime Headlights, Motorcycles, Siyasah Dusturiyah, Traffic Regulation.

Abstrak. Penelitian ini menganalisis tentang pelaksanaan aturan yang mewajibkan pengendara sepeda motor menyalakan lampu utama pada siang hari atau biasa dikenal sebagai DRL (Daytime Running Light/Lamp) dari perspektif siyasah dusturiyah. Tujuan penelitian ini adalah untuk mencari tahu tahapan pelaksanaan aturan DRL dari tahun ke tahun serta dampak dari pelaksanaan aturan ini di Kabupaten Bogor. Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode studi kasus dengan pendekatan hukum empiris. Teknik analis data dalam penelitian ini menggunakan mixed method, yang mana data dalam penelitian ini diambil secara kualitatif dan kuantitatif kemudian diuraikan secara deskriptif untuk ditarik kesimpulan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa ketika aturan ini pertama kali disosialisasikan banyak masyarakat Kabupaten Bogor yang menolak dan abai terhadap eksistensi aturan ini, namun seiring berjalannya waktu masyarakat sudah jauh lebih tertib dan menerima meski beberapa masyarakat masih ada yang bersikap tak acuh. Sosialisasi yang dilakukan oleh Satlantas Polres Bogor juga nyaris dinyatakan berhasil sebab sebagian besar masyarakat telah mengetahui aturan ini meski ada sebagian kecil masyarakat yang beranggapan bahwa aturan ini belum disosialisasikan dengan baik. Dampak dari aturan ini juga positif yang mana adanya penurunan angka kecelakaan setelah diterapkannya aturan ini. Analisis siyasah dusturiyah terhadap aturan ini menunjukkan bahwa aturan ini sejalan dengan tujuan maqashid syariah yang mana fokus dari aturan ini adalah memelihara jiwa dan harta. Ini sejalan dengan prinsip siyasah dusturiyah yang mengedepankan kemaslahatan umat.

Kata Kunci : Lampu Utama di Siang Hari, Peraturan Lalu Lintas, Sepeda Motor, Siyasah Dusturiyah.

PENDAHULUAN

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan disahkan saat Rapat Paripurna DPR RI pada 26 Mei 2009 lalu selanjutnya diberlakukan secara resmi oleh Presiden RI pada 22 Juni 2009. Undang-undang ini adalah lanjutan dari Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992, dengan perkembangan yang cukup banyak. Perubahan tersebut terlihat pada peningkatan kuantitas bab dan pasal yang diatur, semula 16 bab dan 74 pasal berubah jadi 22 bab dan 326 pasal. Namun dari banyaknya pasal yang telah disahkan terdapat salah satu penambahan pasal yang menarik respons dari khalayak ramai, yaitu terdapat di Pasal 107 ayat 2, pasal ini mengatur tentang kewajiban pengguna sepeda motor untuk menghidupkan

lampu utama pada siang hari. Ayat pada pasal tersebut berbunyi: "Pengemudi sepeda motor selain mematuhi ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib menyalakan lampu utama pada siang hari". Itu berarti pemerintah menunjukkan perhatian yang lebih besar terhadap peningkatan keselamatan pengguna jalan dalam berbagai kondisi penerangan, baik pada malam hari maupun siang hari.

Landasan filosofis dibuatnya aturan ini adalah untuk meningkatkan keselamatan pengguna kendaraan bermotor di jalan raya. Sedangkan landasan sosiologis dibuatnya aturan ini untuk menurunkan angka kecelakaan di Indonesia. Berdasarkan berbagai kejadian kecelakaan, diketahui bahwa mayoritas insiden melibatkan kendaraan sepeda motor. Lalu, kecelakaan tersebut pun sering mengakibatkan hilangnya jiwa bagi korban. Menurut WHO kecelakaan lalu lintas di setiap tahunnya memakan korban jiwa hingga 1,2 juta jiwa.[1] Berdasarkan data dari Polri rata-rata tiap jamnya 3 manusia meninggal di Indonesia karena kecelakaan.[2] Berlandaskan data dari Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Departemen Perhubungan, rata-rata jumlah korban jiwa setiap tahunnya mencapai 10.696 jiwa. Artinya, setiap hari lebih dari 20 keluarga kehilangan salah satu anggotanya akibat kecelakaan.[3]

Landasan yuridis dibuatnya aturan ini adalah untuk menciptakan layanan LLAJ yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu. Serta aturan ini juga bertujuan membangun etika berlalu lintas serta memastikan penegakan hukum yang jelas dan adil bagi masyarakat. Sebab rendahnya kesadaran pengendara untuk tertib dan taat dalam berlalu lintas.[4] Tingginya jumlah kecelakaan lalu lintas dapat dipicu dari meningkatnya pelanggaran di jalan raya. Hal ini karena pelanggaran lalu lintas menjadi suatu aspek utama timbulnya kecelakaan.

Peraturan menyalakan lampu DRL (Daytime Running Light/Lamp) awal kali diuji coba tahun 2005 di Surabaya, Jawa Timur. Pada masa uji coba itu mampu mengurangi kecelakaan hingga 50 persen di Surabaya.[5] Kemudian pada tahun 2006 Polda Metro Jaya juga melakukan uji coba yang sama. Ketika dilakukan uji coba pada saat itu hanya berupa himbauan saja tidak lakukan penindakan/penilangan. Ditlantas Metro Jaya menyatakan bahwa menyalakan lampu DRL dapat mengurangi risiko kecelakaan sebanyak 20 persen.[6] Akan tetapi setelah disahkannya peraturan ini,

---

[1] Muhammad Prama Cahya Ramadhani, M Taufik, & Diyan Isnaeni, *Faktor-Faktor Pelanggaran Terhadap Pasal 107 ayat (2) Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UULLAJ) (Studi di Wilayah Hukum Polres Sampang)*, Jurnal Dinamika, Vol. 27 No. 16 (Juli, 2021), hlm. 2310

[2] *Ibid*

[3] Arief Agus Marwan, Achmad Wicaksono, & Sobri Abusini, *Dampak Pemberlakuan Kebijakan Sepeda Motor Menyalakan Lampu Utama Terhadap Pengurangan Kecelakaan di Kota Surabaya,* Jurnal Rekayasa Sipil, Vol. 9 No. 2 (2015), hlm. 88

[4] Tri Syafari & Basto Daeng Robo, *Kepatuhan Hukum Pengendara Sepeda Motor Menyalakan Lampu Utama pada Siang Hari di Kabupaten Halmahera Selatan*, Khairun Law Journal, Vol. 2 No. 2 (Maret, 2019), hlm. 89

[5] Rully Buyung Hardiansyah, Dyah Listyarini, & Adi Suliantoro, *Penegakan Hukum dan Sanksi Terhadap Pengendara Sepeda Motor yang Tidak Menyalakan Lampu di Siang Hari di Kota Semarang Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan,* Jurnal Ilmiah Advokasi, Vol. 12 No. 2 (Juni, 2024), hlm. 282

[6] *Ibid*

masyarakat ada yang mendukung ada pula yang menolak dengan bermacam komentar. Masyarakat yang pro beranggapan dengan diterapkannya peraturan ini mampu meminimalisir kecelakaan di jalan raya, sedangkan yang kontra beranggapan peraturan ini sebagai pemborosan, tidak rasional, dan tidak memiliki pengaruh untuk meminimalisir kecelakaan lalu lintas.

Berdasarkan beberapa penelitian terdahulu setelah diterapkannya peraturan ini tingkat kepatuhan, keefektifan dan dampak dari peraturan ini berbeda-beda di berbagai daerah. Dalam penelitian yang ditulis oleh Muhammad Hafiidh dan Nurul Listiyani pada tahun 2022 menggunakan metode penelitian hukum empiris didapatkan hasil bahwa DRL tidak efektif untuk mengurangi jumlah kecelakaan di kota Banjarmasin meskipun pelanggaran terhadap peraturan ini semakin menurun.[7] Kemudian dalam penelitian yang ditulis oleh Fitri Anggraini dkk pada tahun 2021 didapatkan hasil bahwa pelaksanaan peraturan ini di Kecamatan Pontianak Kota telah cukup bagus meskipun beberapa dari masyarakat tidak mendukung aturan ini dengan mematikan lampu DRL.[8] Sedangkan penelitian yang ditulis oleh Baiq pada tahun 2019 didapatkan hasil bahwa pelaksanaan peraturan ini di Selong Kabupaten Lombok Timur masih berupa himbauan saja dan belum ada sanksi. Hal ini dikarenakan belum timbulnya kesadaran dari masyarakat meskipun telah dilakukan berbagai macam cara untuk melakukan sosialisasi terhadap peraturan light on oleh Satlantas Polres Lombok Timur.[9]

Lokasi penelitian yang ingin diteliti pada artikel ini yaitu Kabupaten Bogor. Kabupaten Bogor adalah wilayah yang menyelimuti Kota Bogor atau bisa dibilang Kota Bogor merupakan enklave dari kabupaten ini. Kota Bogor memiliki Universitas negeri yang sering diincar oleh masyarakat di Indonesia. Kemudian Kabupaten Bogor dan Kota Bogor memiliki banyak objek wisata alam maupun non alam yang sering dikunjungi oleh wisatawan Bogor dan non Bogor. Bogor juga merupakan bagian dari daerah megapolitan yang terdiri dari beberapa daerah metropolitan yang biasa kita dengar sebagai Jabodetabek.

Kabupaten Bogor adalah daerah dengan kuantitas warga paling banyak apabila disandingkan dengan kabupaten atau kota lain di Provinsi Jawa Barat, yakni pada tahun 2024 penduduk di Kabupaten Bogor mencapai 5,68 juta jiwa, ini setara dengan 11,29 persen jumlah penduduk Jawa Barat.[10] Kabupaten Bogor mempunyai cakupan wilayah 2,9 ribu km^2 dan memiliki kepadatan masyarakat mencapai 1.899 jiwa per km^2.[11] Kabupaten Bogor mempunyai 40 kecamatan yang terdiri dari 416 desa dan 19

[7] Muhammad Hafiidh dan Nurul Listiyani, *Efektivitas Penerapan Pasal 107 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang LLAJ Dalam Menekan Angka Kecelakaan di Kota Banjarmasin,* Jurnal Penegakan Hukum Indonesia, Vol. 3 No. 2 (Oktober 2022), hlm. 367

[8] Fitri Anggraini, Yuliananingsih, M. Anwar Rube'I, *Implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Penggunaan Lampu Utama Sepeda Motor Pada Siang Hari di Kecamatan Pontianak Kota,* Jurnal Pendidikan Kewarganegaraan, Vol. 5 No. 1 (Juni, 2021), hlm. 64

[9] Baiq. Ishariaty Wika Utary, *Efektifitas Undang – Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Dalam Menyalakan Lampu di Siang Hari (Studi di Selong Kabupaten Lombok Timur),* Jurnal Solid ASM Mataram, Vol. 9 No. 1 (2019), hlm. 34

[10] Badan Pusat Statistik Kabupaten Bogor, *Statistik Daerah Kabupaten Bogor 2024 Volume 10*, Badan Pusat Statistik Kabupaten Bogor, Bogor, 2024, hlm. 75

[11] *Ibid,* hlm. 11

kelurahan.[12] Berdasarkan data pada tahun 2023 penduduk di Kabupaten Bogor didominasi oleh penduduk laki-laki dengan persentase 51,30 persen sedangkan penduduk perempuan persentasenya 48,70 persen.[13] Selain itu Kabupaten Bogor juga pada tahun 2023 menduduki posisi pertama sebagai wilayah di Jawa Barat yang memiliki jumlah kendaraan sepeda motor terbanyak dengan jumlah 1,4 juta.[14]

Dari pemaparan di atas dapat diketahui bahwa Kabupaten Bogor selain bagian dari daerah megapolitan dan memiliki banyak objek wisata, Kabupaten Bogor juga memiliki jumlah penduduk dan jumlah sepeda motor paling tinggi di Jawa Barat. Kondisi ini menyebabkan jalan-jalan utama yang menyambungkan Kabupaten Bogor dengan Kota Bogor serta daerah sekitarnya dipenuhi oleh berbagai macam jenis kendaraan. Pesatnya perkembangan penduduk dan jumlah kendaraan memicu kemacetan di ruas-ruas jalan besar serta meningkatkan risiko kecelakaan lalu lintas, terutama pada pengendara sepeda motor.

Secara umum jika dilihat dari surat kabar angka kecelakaan di Kabupaten Bogor menunjukkan tren yang cukup tinggi, dengan rata-rata sekitar 300-800 kecelakaan per tahun dalam 10 tahun terakhir. Masyarakat Kabupaten Bogor juga ketika pertama kali disosialisasikannya DRL kebanyakan dari mereka tak acuh, abai, dan menolak terhadap kemunculannya aturan ini. Karena begitu tingginya kasus kecelakaan di Kabupaten Bogor dan respons yang kurang baik dari masyarakat ketika diimplementasikannya aturan ini, maka penelitian ini bermaksud untuk mengetahui bagaimana tahapan pelaksanaan DRL oleh Polres Bogor, hingga dampak dari pelaksanaan aturan ini. Apakah dengan diterapkannya peraturan ini memiliki pengaruh terhadap keselamatan pengguna jalan di kabupaten Bogor atau tidak. Untuk mengetahui hal tersebut perlu dilakukannya penelitian, di sini peneliti meninjau peraturan ini menggunakan teori siyasah dusturiyah.

METODE PENELITIAN

Dalam penelitian ini metode penelitian yang diterapkan yaitu metode studi kasus (yuridis empiris), metode ini mengeksplorasi fungsi suatu hukum atau aturan dalam konteks penerapannya di masyarakat. Dalam penelitian ini aturan yang akan diteliti adalah aturan DRL yang dilakukan oleh Polres Bogor di Kabupaten Bogor. Pengumpulan data menggunakan cara observasi, wawancara, dan menyebarkan kuesioner yang mana hasilnya akan menjadi sumber data primer. Narasumber dalam wawancara yaitu pihak terkait dari Satlantas Polres Bogor, sedangkan responden dalam kuesioner yaitu warga Kabupaten Bogor yang berusia minimal 17 tahun dan merupakan pengguna sepeda motor. Sedangkan sumber data sekunder diperoleh dari UU LLAJ Tahun 2009, jurnal ilmiah, buku, surat kabar, dan lain-lain. Teknik analis data dalam penelitian ini menggunakan *mixed method*, yang mana data dalam

[12] *Ibid,* hlm. 7

[13] BPS Kabupaten Bogor, *Kabupaten Bogor Dalam Angka 2024 Volume 41,* BPS Kabupaten Bogor, Bogor, 2024, hlm. 47

[14] Data didapatkan dari website resmi BPS Provinsi Jawa Barat, https://jabar.bps.go.id/id/statisticstable/3/VjJ3NGRGa3dkRk5MTlU1bVNFOTVVbmQyVURSTVFUMDkjMw==/jumlah-kendaraan-bermotor-menurut-kabupaten-kota-dan-jenis-kendaraan-di-provinsi-jawa-barat-unit-.html?year=2023, diakses pada 28 Januari 2025

penelitian ini diambil secara kualitatif dan kuantitatif kemudian diuraikan secara deskriptif untuk ditarik kesimpulan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Tahapan Pelaksanaan Serta Dampak dari Aturan Daytime Running Light/Lamp oleh Satlantas Polres Bogor

Menurut Nanang S. faktor yang mendorong diterapkannya aturan DRL adalah begitu tingginya jumlah kecelakaan dalam lalu lintas yang lebih didominasi oleh kendaraan roda dua. Kemudian menurutnya aturan DRL telah dilakukan kajian terlebih dahulu sebelum disosialisasikan kepada masyarakat. Berdasarkan kajian DRL mampu meminimalisir angka kecelakaan, sehingga efektif aturan ini diterapkan.[15] Aturan ini juga sebenarnya mengadopsi aturan yang berlaku di luar negeri, yang mana negara yang pertama kali menciptakan aturan ini adalah Finlandia pada tahun 1972.[16] Setelah itu beberapa tahun kemudian negara-negara yang ada di Eropa pun ikut menerapkan aturan yang telah diciptakan oleh Finlandia ini.

Berdasarkan kajian yang dilakukan oleh pemerintah sebelum membuat aturan ini, yang mana dalam kajiannya dipercaya dengan diterapkannya aturan ini pengguna sepeda motor yang menerapkan DRL dapat lebih cepat terlihat oleh pengemudi kendaraan bermotor lainnya. Dalam berkendara harus mengedepankan pedoman melihat dan dilihat, ketika di jalan pengendara harus melihat situasi di sekitarnya dan juga agar dilihat pengendara lain.[17] Ketika siang hari cahaya yang dihasilkan oleh matahari membuat kondisi jalan begitu terang sehingga pengendara mampu melihat banyak objek sekaligus di jalanan, seperti bangunan, pepohonan, pejalan kaki, dll. Hal ini menyebabkan fokus pengendara tertuju kepada salah satu/banyaknya objek yang dilihatnya itu, akan tetapi jika ada cahaya maka pupil mata pengendara akan merespons dan mencari dari mana datangnya cahaya tersebut. Sehingga mata pengemudi fokusnya beralih ke arah dimana cahaya itu datang.

Sepeda motor yang ukurannya lebih kecil dan lebih mudah melakukan akselerasi dengan berpindah-pindah tempat sering kali tidak terlihat oleh pengemudi lain, tetapi jika sepeda motor tersebut menyalakan lampu utamanya maka pengendara lain akan lebih cepat merespons kehadiran sepeda motor tersebut. Secara ilmiah cahaya memiliki kecepatan yang sangat cepat, yaitu 300 kilometer per detik[18] sedangkan suara memiliki kecepatan ±300 meter per detik.[19] Sehingga daripada dibunyikannya klakson sebagai sinyal adanya sepeda motor di sekitar pengendara

---

[15] Hasil wawancara di Polres Bogor dengan Nanang S. yang memiliki jabatan sebagai seorang Kaur Mintu (Kepala Urusan Administrasi dan Ketatausahaan) Satlantas Polres Bogor, pada tanggal 22 Oktober 2024

[16] Susilo Pujo Nugroho, *Efektivitas Implementasi Kebijakan Menyalakan Lampu Utama Pada Siang Hari Bagi Pengendara Sepeda Motor Dalam Upaya Menekan Kecelakaan Lalu Lintas di Kota Surabaya*, Skripsi, Surabaya: Universitas Airlangga, 2020, hlm. 5

[17] Hafiidh & Listiyani, *Op. cit.,* hlm. 372

[18] Dwi Apriyadi Nugraha, *Kaleidoskop Dualisme Cahaya Sebagai Bentuk Penghayatan Diri Terhadap Ayat-Ayat Semesta*, Jurnal Pendidikan Fisika, Vol. No. 1 (Juni 2022), hlm. 92

[19] Wawan Kurniawan & Diana Endah Handayani, *Menentukan Kecepatan Suara Menggunakan Pipa Dengan Sumber Suara Dari HP Android Berbantuan Software Frequency Generator,* Jurnal Lontar Physics Today, Vol. 2 No. 2 (Juni 2023), hlm. 83

lain, menyalakan lampu utama walaupun di siang hari jauh lebih efektif. Sebab cahaya yang dilihat mampu membuat mata dari pengemudi lain lebih cepat menyadari kehadiran dari sepeda motor itu baik yang ada di belakangnya melalui kaca spionnya, hingga sepeda motor yang ada di sampingnya dan di depannya (berada di jalur beda arah/berlawanan). Bahkan dari kejauhan sekali pun jika sepeda motor menyalakan lampu utamanya maka pengendara lain akan lebih cepat menyadari keberadaan sepeda motor tersebut. Dengan begitu pengendara dapat mengatur posisi dan menjaga jarak aman sehingga kemungkinan akan terjadinya kecelakaan dapat lebih diantisipasi.

Kemudian proses tahapan pelaksanaan DRL dari tahun ke tahun di Kabupaten Bogor sendiri menurut Nanang S. ketika baru disahkannya peraturan ini Polantas melakukan tahapan pengimbauan terlebih dahulu tidak langsung melakukan represif penindakan. Polantas melakukan edukasi di kalangan komunitas-komunitas masyarakat seperti kalangan ojek dan grup-grup motor bahkan juga masuk ke sekolah-sekolah untuk mensosialisasikan aturan yang dipandang baru pada saat itu. Polantas juga terjun langsung ke jalan untuk melakukan sosialisasi kepada pengguna sepeda motor yang tidak menerapkan DRL, yaitu dengan memberikan edukasi dan pemberitahuan. Kemudian Polantas juga memasangkan template/stiker tentang peraturan ini di sepeda motor kepada pengguna yang tidak menerapkan DRL agar terus teringat dan teredukasi. Setelah itu Polantas juga melakukan pemasangan spanduk tentang peraturan ini di tempat yang strategis dan pasti terbaca oleh pengendara sepeda motor seperti di persimpangan dan di lampu merah.[20]

Akan tetapi ketika Polantas melakukan sosialisasi respons masyarakat di Kabupaten Bogor banyak yang tidak mendukung terhadap aturan ini. Menurut Nanang S. ketika baru diterapkannya aturan ini dan semua aturan apapun itu bentuknya ketika dilakukan sosialisasi tentunya banyak masyarakat yang komplain, hal ini wajar karena aturan itu sifatnya membatasi orang yang bertentangan dengan keinginannya biasanya. Ada perbedaan pandangan ketika aturan ini sedang disosialisasikan, ada yang mendukung maupun menolak. Menurut Nanang S. diperkirakan persentasenya pada saat itu adalah 30/70, 30 persen mendukung dan 70 persen menolak terhadap diterapkannya peraturan ini. Di lapangan sering kali yang menjadi bahan perdebatan antara Polantas dengan masyarakat yang menolak adalah mereka kebanyakan beranggapan bahwa peraturan ini membuat aki motor bisa menjadi lebih boros. Kemudian banyak juga yang mempertanyakan apa hubungannya antara keselamatan dengan diterapkannya DRL, masyarakat beranggapan secara logika DRL tidak ada hubungannya terhadap keselamatan.[21]

Namun setelah bertahun-tahun kemudian persentase masyarakat yang menolak semakin menurun. Berdasarkan keterangan dari Nanang S. seiring berjalannya waktu yang mana Polantas terus menerus melakukan sosialisasi dan edukasi tentang manfaatnya aturan ini masyarakat Kabupaten Bogor sudah mulai

[20] Hasil wawancara di Polres Bogor dengan Nanang S. yang memiliki jabatan sebagai seorang Kaur Mintu (Kepala Urusan Administrasi dan Ketatausahaan) Satlantas Polres Bogor, pada tanggal 22 Oktober 2024

[21] *Ibid*

paham dan sadar, sudah menerima dan mulai terbiasa melaksanakan peraturan ini. Beberapa tahun kemudian juga setelah dilakukannya sosialisasi para perusahaan yang membuat sepeda motor pun mulai mengikuti peraturan ini, sehingga sepeda motor keluaran terbaru dibuat menyala otomatis lampunya ketika dinyalakan mesinnya. Ditambah setelah dilaksanakannya tahapan pertama yaitu pengimbauan, Polantas lanjut ke tahap kedua yaitu melakukan represif penindakan, ketika ada pengendara sepeda motor yang melanggar aturan ini akan diberikan sanksi yang berlaku sesuai yang ada di dalam UU LLAJ Tahun 2009, sehingga saat ini masyarakat sudah jauh lebih tertib.[22]

Kemudian setelah ditelusuri oleh peneliti ternyata pada tahun 2021 Bupati Bogor juga telah menciptakan peraturan yang serupa, yaitu mewajibkan DRL untuk warga di Kabupaten Bogor. Hal ini tertuang dalam Peraturan Bupati Bogor Nomor 126 Tahun 2021 Tentang Kawasan Tertib Lalu Lintas Pasal 12 ayat 3 huruf c yang berbunyi : "Selain kewajiban sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c, dalam hal mengemudikan sepeda motor, wajib: c. menyalakan lampu utama pada siang hari".

Setelah itu menurut Nanang S. yang menjadi tantangan terhadap pelaksanaan aturan ini di lapangan adalah pengguna sepeda motor yang tahun pembuatannya lama masih manual untuk menyalakan lampu utamanya. Maka Satlantas Polres Bogor biasanya mengeluarkan kebijakan untuk melakukan pengimbauan saja tidak melakukan represif penindakan. Hal ini disebabkan sering kali sepeda motor yang tidak menyalakan lampu utamanya dikarenakan lupa, sehingga Polantas terus mengingatkan agar terbiasa. Akan tetapi di lapangan kebanyakan pengendara sepeda motor yang pembuatannya tahun lama juga sudah dinyalakan terus lampunya. Hal ini dilakukan pengendara sepeda motor keluaran lama agar tidak lupa untuk menyalakan lampu utamanya. Pengendara melakukannya dengan cara sakelar lampunya tidak dipindah-pindah, disetel mode aktif terus lampunya.[23] Berdasarkan paparan tadi lalu jelas bahwa setelah terjadinya penurunan jumlah dari masyarakat yang menolak dan melanggar dengan tidak menyalakan lampunya di siang hari, tindakan represif dari Polantas mulai menurun juga yang mana ketika Polantas turun ke lapangan di beberapa momen tertentu Polantas tidak melakukan represif penindakan akan tetapi hanya melakukan pengimbauan saja.

Selanjutnya untuk mencocokkan data hasil wawancara dengan kondisi sebenarnya di lapangan, peneliti juga membuat kuesioner. Hal ini bertujuan untuk mengetahui apakah informasi yang diperoleh dari wawancara sejalan atau berbeda dengan fakta yang ditemukan di lapangan. Kuesioner yang dibuat oleh peneliti ini mencari responden dengan kriteria: berusia minimal 17 tahun, berstatus sebagai warga di Kabupaten Bogor, dan pengguna sepeda motor. Kuesioner ini dibuat menggunakan g-form pada bulan Oktober tahun 2024 yang kemudian peneliti sebar luaskan melalui sosial media. Dari kuesioner ini didapatkan 70 responden yang berpartisipasi menjawab beberapa pertanyaan yang dibuat oleh peneliti.

[22] *Ibid*

[23] Hasil wawancara di Polres Bogor dengan Nanang S. yang memiliki jabatan sebagai seorang Kaur Mintu (Kepala Urusan Administrasi dan Ketatausahaan) Satlantas Polres Bogor, pada tanggal 22 Oktober 2024

Responden ini berdasarkan dari jenis kelamin terdiri dari; 37 laki-laki (52,9%) dan 33 perempuan (47,1%). Berdasarkan usia terdiri dari; 55 responden yang berusia 17-25 tahun, 7 responden berumur 26-35 tahun, 4 responden berumur 36-45 tahun dan 4 responden >45 tahun. Berdasarkan tingkat pendidikan; 42 responden (60%) memiliki pendidikan akhir Perguruan Tinggi, 26 responden (37,1%) berpendidikan akhir SMA, dan 2 responden (2,9%) berpendidikan akhir SD. Dari 70 responden ini pengetahuan mereka terhadap adanya peraturan DRL begitu tinggi, yaitu terdiri dari 62 responden (88,6%) yang mengetahui dan 8 responden (11,4%) yang tidak mengetahui aturan ini.[24] Dari hasil di atas maka data yang diambil melalui wawancara terhadap data melalui kuesioner terjadi kecocokan, yang mana sosialisasi yang dilakukan Polantas nyaris dikatakan berhasil, hal ini dikarenakan mayoritas masyarakat di Kabupaten Bogor telah mengetahui aturan ini meski beberapa ada yang tidak mengetahuinya.

Dari 70 responden ini sebagian besar berpendapat bahwa aturan ini ada manfaatnya terhadap keselamatan lalu lintas. Hal ini dapat ditengok dari data hasil kuesioner yang terdiri dari; 30 responden (42,9%) menganggap peraturan ini sangat penting, 19 responden (27,1%) menganggap penting, 16 responden (22,9%) menganggap cukup penting, 5 responden (7,1%) menganggap tidak penting.[25] Ini berarti data yang diambil melalui wawancara sesuai terhadap data yang diperoleh dari kuesioner. Dari kedua jenis data tersebut sebagian besar masyarakat sudah paham dan sadar akan pentingnya peraturan ini untuk keselamatan berlalu lintas, meski masih ada segelintir masyarakat yang menyepelekan aturan ini.

Lalu tingkat kepatuhan pengendara sepeda motor di Kabupaten Bogor pada pelaksanaan aturan ini berlandaskan hasil yang didapat dari kuesioner juga begitu tinggi, yaitu terdiri dari 48 responden (68,5%) mematuhi, 18 responden (25,7%) kadang-kadang mematuhi, 4 responden (5,7%) tidak mematuhi.[26] Ini berarti, data yang diambil melalui wawancara sesuai terhadap data yang diperoleh dari kuesioner. Mayoritas masyarakat telah mematuhi aturan ini dan sudah jauh lebih tertib meski beberapa masyarakat ada yang kadang mematuhi kadang tidak, dan juga sebagian kecil tidak mematuhinya sama sekali. Responden yang kadang mematuhi dan kadang tidak mematuhi ini kemungkinan besar mereka menyalakan lampu utamanya di siang hari ketika melewati jalan yang biasanya ada razia saja, ketika tidak melewati jalan itu mereka mematikan lampu utamanya lagi. Hasil pengamatan yang dilaksanakan oleh peneliti di Kabupaten Bogor melihatkan bahwa kasus seperti itu memang lumayan sering terjadi, pengguna sepeda motor ketika melewati jalan yang ada razia mereka tertib tetapi ketika keluar dari jalan itu mereka jadi kurang tertib.

Kemudian untuk mengetahui peran Polantas dalam melakukan represif penindakan, peneliti memberi pertanyaan kepada responden mengenai sanksi sebab tidak mematuhi terhadap pelaksanaan aturan DRL ini. Berdasarkan hasil yang didapat dari kuesioner; 62 responden (88,6%) tidak pernah mendapatkan sanksi, 8

[24] Data didapatkan dari kuesioner yang dibuat oleh peneliti melalui platform g-form pada 24 Oktober 2024

[25] *Ibid*

[26] *Ibid*

responden (11,4%) pernah mendapatkan sanksi. Dari 18 responden yang kadang-kadang mematuhi terdapat 1 yang pernah mendapatkan sanksi, dari 4 responden yang tidak pernah mematuhi terdapat 1 yang pernah mendapatkan sanksi.[27] Sebagian besar masyarakat yang kadang mematuhi dan tidak mematuhi sama sekali mayoritas belum pernah mendapatkan sanksi, ini berarti tindakan represif yang dilakukan oleh Polantas beberapa tahun terakhir mulai mengendur. Ini sesuai dengan hasil dari wawancara yang mana biasanya Polantas di momen tertentu tidak melakukan represif penindakan tapi hanya melakukan pengimbauan saja.

Selanjutnya respons para responden terhadap diterapkannya peraturan menyalakan DRL menunjukkan hal yang positif, meski ada sedikit perbedaan pandangan dari pengguna sepeda motor di Kabupaten Bogor terhadap diterapkannya aturan ini. Hal ini dapat ditengok dari hasil kuesioner yang terdiri dari; 59 responden (84,3%) mendukung terhadap diterapkannya aturan ini, 11 responden (15,7%) menolak terhadap diterapkannya aturan ini.[28] Ini berarti data yang diambil melalui wawancara sesuai terhadap data yang diperoleh dari kuesioner. Mayoritas masyarakat di Kabupaten Bogor telah tahu manfaat dari DRL dan sudah terbiasa melaksanakan aturan ini, meski sebagian kecil masyarakat masih menolak terhadap diterapkannya aturan ini.

Terakhir peneliti meminta pendapat/alasan dari responden baik yang mendukung maupun menolak. Berdasarkan pendapat/alasan yang dikemukakan oleh para responden yang mendukung, maka ditemukannya manfaat lain dari aturan DRL ini. Jika berdasarkan hasil kajian dari pemerintah dengan diterapkannya aturan ini hanya membuat sepeda motor menjadi lebih cepat terlihat dan dapat mengantisipasi kecelakaan dengan mengatur posisi dan menjaga jarak aman saja. Akan tetapi jika melihat pendapat dari responden maka ditemukan manfaat lain dari diterapkannya aturan ini, yakni; agar tidak lupa menyalakan lampu ketika hari mulai gelap, membantu pengendara yang memiliki masalah rabun jauh (minus), meningkatkan konsentrasi & fokus apalagi bila terjadi kantuk, meningkatkan kewaspadaan, dan bahkan ada yang pernah memiliki pengalaman kecelakaan akibat tidak menerapkan DRL.[29] Itu berarti aturan DRL benar-benar nyata manfaatnya.

Namun ada juga masyarakat Kabupaten Bogor yang menolak terhadap diterapkannya aturan ini. Jika data yang didapat dari hasil wawancara masyarakat yang menolak kebanyakan beralasan karena membuat aki menjadi lebih boros dan pengetahuan masyarakat tentang manfaat dari aturan ini yang minim. Akan tetapi jika melihat pendapat dari responden maka ditemukan pendapat/alasan lain yang membuat mereka menolak terhadap diterapkannya aturan ini, diantaranya; DRL membuat mika lampu menjadi panas dan menyebabkan terbakarnya mika lampu tersebut, memberi risiko kecelakaan karena mengurangi masa pakai lampu untuk kondisi yang diperlukan; kondisi gelap dan malam hari, dapat mengganggu kenyamanan mata pengguna jalan lain, silau, dan bahkan ada responden yang menganggap aturan ini belum disosialisasikan dengan baik sehingga mereka tidak

[27] *Ibid*
[28] *Ibid*
[29] *Ibid*

mengetahui manfaat dari aturan ini meski sosialisasi telah dilakukan oleh Satlantas Polres Bogor dengan berbagai macam cara.[30]

Kemudian dampak dari pelaksanaan aturan ini di Kabupaten Bogor menurut Nanang S. secara signifikan adanya penurunan jumlah kecelakaan lalu lintas, terutama pada sepeda motor. Berdasarkan data dari unit laka lantas Polres Bogor secara grafik semakin menurunnya angka kecelakaan lalu lintas di Kabupaten Bogor.[31]

Tabel 1. Data Penyelesaian Laka Lantas Tahun 2023

NO	B U L A N	K O R B A N				RM (Rp.)
		JK	MD	LB	LR	
1	JANUARI	67	27	9	55	7.900.000
2	FEBRUARI	61	31	10	45	75.400.000
3	MARET	71	31	15	50	99.300.000
4	APRIL	74	25	20	72	89.500.000
5	M E I	82	41	11	71	198.700.000
6	J U N I	68	26	14	63	21.900.000
7	J U L I	77	34	7	62	81.700.000
8	AGUSTUS	80	20	13	86	169.400.000
9	SEPTEMBER	83	32	13	67	68.500.000
10	OKTOBER	69	29	12	54	55.750.000
11	NOVEMBER	65	17	10	56	184.200.000
12	DESEMBER	74	20	9	68	241.500.000
JUMLAH		871	333	143	749	1.293.750.000

Sumber: Polres Bogor[32]

Gambar di atas adalah kasus kecelakaan di Kabupaten Bogor pada tahun 2023. Sedangkan pada tahun 2024 terjadi penurunan yaitu terjadi 536 kasus kecelakaan lalu lintas dengan korban jiwa hingga 202 jiwa, 233 luka berat, 536 luka ringan, dan kerugian materiil hingga Rp1.613.910.000. Kemudian pelanggaran lalu lintas yang dikerjakan oleh pengendara sepeda motor juga terjadi penurunan pada tahun 2022 ke tahun 2023 yang mana pada tahun 2022 terjadi 6113 pelanggaran dalam kategori lain-

[30] *Ibid*

[31] Hasil wawancara di Polres Bogor dengan Nanang S. yang memiliki jabatan sebagai seorang Kaur Mintu (Kepala Urusan Administrasi dan Ketatausahaan) Satlantas Polres Bogor, pada tanggal 22 Oktober 2024

[32] Penjelasan kata singkatan pada tabel 1: JK (Jumlah Kecelakaan), MD (Meninggal Dunia), LB (Luka Berat), LR (Luka Ringan), dan RM (Rekam Medis).

lain/others (termasuk pelanggaran tidak menerapkan DRL).[33] Sedangkan pada 2023 terjadi 1710 kasus pelanggaran dalam kategori lain-lain/others.[34]

Analisis Siyasah Dusturiyah Terhadap Pelaksanaan Aturan Daytime Running Light/Lamp

Penelitian ini ditinjau dari siyasah dusturiyah, yang mana siyasah dusturiyah adalah konsep politik ketatanegaraan dalam Islam yang berfokus pada perundang-undangan negara (mulai dari perumusan undang-undang, pelaksanaan undang-undang hingga pengawasan undang-undang).[35] Menurut pengertian dusturiyah ini merupakan kumpulan prinsip dasar atau asas dasar pembinaan yang menjadi landasan dalam sebuah sistem, baik itu dalam konteks politik, hukum, atau organisasi, yang mana pada saat ini dusturiyah lebih dikenal sebagai konstitusi. Ini berarti siyasah dusturiyah menegaskan bahwa segala peraturan hukum wajib sesuai dengan konstitusi tiap-tiap negara dan mencerminkan nilai-nilai syari'at.

Dalam ruang lingkupnya, Siyasah Dusturiyah membahas pengaturan hukum yang sejalan dengan prinsip-prinsip agama Islam, dengan penekanan khusus pada peningkatan kemaslahatan manusia serta perlindungan hak-hak warga negara. Dalam kaidah fiqh siyasah, persepsi kemaslahatan selaras dengan teori maslahah, yakni:

تَصَرُّفُ الإِمَامِ عَلَى الرَّاعِيَةِ مَنُوْطٌ بِالْمَصْلَحَةِ

Artinya :"Kebijakan seorang pemimpin terhadap rakyatnya bergantung kepada kemaslahatan"[36]

Kaidah ini menjadi pedoman bagi para pemimpin atau pemerintah dalam membuat kebijakan yang berkaitan dengan kepentingan rakyat. Sebagai pemegang amanah, para pemimpin diharapkan untuk selalu memperhatikan kemaslahatan rakyat dalam setiap keputusan kebijakan yang diambil. Pemimpin berfungsi sebagai pelindung dan pembawa tanggung jawab bagi warga negara. Kaidah ini menjadi dasar untuk pemimpin, apa pun itu bentuk sistem negara yang dipimpinnya, untuk senantiasa memprioritaskan kemaslahatan seluruh lapisan masyarakat. Berdasarkan prinsip itu, setiap perbuatan seorang pemegang kekuasaan terhadap rakyatnya wajib senantiasa mengutamakan kemaslahatan umum bukan kemaslahatan khusus.

Peraturan DRL sudah selaras terhadap kaidah di atas, yaitu mengutamakan kemaslahatan umum bukan kemaslahatan khusus. Jika ada masyarakat yang berpikir bahwa aturan ini adalah pemborosan, maka itu adalah benar. Menurut General Motor

---

[33] BPS Kabupaten Bogor, *Kabupaten Bogor Dalam Angka 2023,* BPS Kabupaten Bogor, Bogor, 2023, hlm. 283

[34] BPS Kabupaten Bogor, *Op. Cit,* hlm. 286

[35] Muhammad Iqbal, *Fiqh Siyasah Kontekstualisasi Doktrin Politik Islam,* Rajawali Pers, Jakarta, 2007, hlm. 177

[36] A. Djazuli, *Kaidah-Kaidah Fikih: Kaidah-Kaidah Hukum Islam Dalam Menyelesaikan Masalah-Masalah yang Praktis,* Prenadamedia Group, 2006, hlm. 15

ada sedikit peningkatan biaya bahan bakar jika menerapkan DRL, yaitu sekitar 3$ pertahunya.[37] Kemudian berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Amiruddin & Didik pada tahun 2020 yang melakukan eksperimen pada honda scoopy keluaran lama yang mana lampu utamanya masih manual untuk dinyalakan, dimodifikasi oleh mereka jadi menyala otomatis ketika kunci kontak on. Hasil penelitian menunjukkan adanya sedikit peningkatan arus dan tegangan setelah dilakukan modifikasi,[38] ini berarti teknologi AHO (Always On Headlight) membuat baterai/aki pada sepeda motor jadi sedikit lebih boros.

Meski memang terbukti adanya pemborosan ketika diimplementasikannya DRL, akan tetapi biaya yang dikeluarkan untuk DRL begitu rendah, sangat rendah jika dibandingkan biaya yang dikeluarkan ketika terjadi kecelakaan akibat tidak menerapkan DRL. Jika melihat pada tabel 1 total biaya yang dikeluarkan akibat kecelakaan pada tahun 2023 di Kabupaten Bogor saja mencapai hingga Rp. 1.293.750.000. Selain itu korban kecelakaan lalu lintas sebagian besar adalah seorang tulang punggung keluarga, hal ini menyebabkan tingkat kesejahteraan keluarga jadi merosot. Dengan rendahnya tingkat kesejahteraan keluarga membuat kemiskinan juga semakin meningkat.

Kecelakaan lalu lintas jalan raya selain menyebabkan kematian juga menyebabkan cedera dan kecacatan, menurut WHO setiap tahunnya sekitar 20 hingga 50 juta[39] orang mengalami cedera yang tidak serius, dan sebagian besar di antaranya mengalami kecacatan. Oleh karena itu kecelakaan lalu lintas menimbulkan dampak buruk ekonomi yang signifikan bagi individu, keluarga, dan negara secara menyeluruh. Dampak buruk ini muncul akibat keluarnya dana pengobatan untuk korban serta lenyapnya produktivitas, baik bagi korban yang meninggal atau mengalami cacat, maupun bagi anggota keluarga yang harus meninggalkan pekerjaan atau pendidikan untuk merawat korban. Lalu, kecelakaan lalu lintas pun mengakibatkan wanprestasi ekonomi bagi banyak negara, mencapai sekitar 3% dari produk domestik bruto (PDB) mereka.[40]

Maka peraturan ini sudah sesuai dengan tujuan maqashid syariah, yang mana fokus dari peraturan ini adalah pada memelihara jiwa dan juga memelihara harta. Sebab kecelakaan lalu lintas selain menyebabkan kematian & cedera juga menimbulkan kurasakan terhadap kendaraan. Hal ini tentu perlu mengeluarkan biaya untuk memperbaiki kendaraan tersebut. Peraturan DRL memang tak disebutkan secara jelas pada dalil-dalil yang ada, tetapi juga tidak ada larangan secara syariat terhadap aturan ini, maka aturan ini termasuk kategori maslahah murshalah.

---

[37] Noor Azizah, *Kebijakan Light On atau Daylight Lamp Running (DLR) Bagi Kendaraan Roda Dua,* Jurnal Al' Adl, Vol. VI Nomor 12 (Juli-Desember 2014), hlm. 7

[38] Muhamad Amiruddin & Didik Rohmantoro, *Modifikasi Sistem Penerangan AHO Dengan Pengisian Fullwave Untuk Meningkatkan Arus dan Tegangan Pengisian Pada Motor Honda Scoopy,* Journal of Automotive Technology Vocational Education Volume 1, No. 2 (Oktober 2020), hlm. 9

[39] WHO, *World report on Road traffic injury prevention,* World Health Organization, Jenewa, 2004, hlm. 3

[40] Data didapatkan dari website resmi WHO, https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries, diakses pada tanggal 06 Februari 2025

Bagi peneliti aturan ini sangat cocok jika disandingkan dengan firman Allah yang berbunyi:

وَلِكُلٍّ وِّجْهَةٌ هُوَ مُوَلِّيْهَا فَاسْتَبِقُوا الْخَيْرٰتِۗ اَيْنَ مَا تَكُوْنُوْا يَأْتِ بِكُمُ اللّٰهُ جَمِيْعًاۗ اِنَّ اللّٰهَ عَلٰى كُلِّ شَيْءٍ قَدِيْرٌ

"Dan setiap umat mempunyai kiblat yang dia menghadap kepadanya. Maka berlomba-lombalah kamu dalam kebaikan. Di mana saja kamu berada, pasti Allah akan mengumpulkan kamu semuanya. Sungguh, Allah Mahakuasa atas segala sesuatu." [al-Baqarah/2:148]

Pada ayat ini Allah SWT menyuruh kita supaya berlomba-lomba dalam kebaikan. Ini berarti semakin baik suatu perbuatan, semakin kita dianjurkan untuk segera melaksanakannya. Pada peraturan ini meski ada pertentangan dengan pendapat bahwa peraturan ini membuat pengeluaran yang lebih untuk biaya perawatan sepeda motor, maka beberapa masyarakat tidak menerapkan DRL demi menghemat biaya perawatan. Akan tetapi sesuai dengan yang sudah dipaparkan sebelumnya ada kemaslahatan yang jauh lebih baik dengan menerapkan peraturan DRL tersebut.

Aturan DRL pun sudah sejalan berdasarkan landasan konstitusional negara Republik Indonesia, yaitu merujuk pada Pasal 28D ayat (1) UUD 1945, yang menjamin hak atas perlindungan hukum dan keselamatan, dan Pasal 28G ayat (1) yang menyatakan hak atas perlindungan diri. Kedua ayat UUD 1945 ini mendukung upaya pengurangan kecelakaan lalu lintas dan meningkatkan keselamatan berkendara melalui regulasi ini.

KESIMPULAN

Tahapan pelaksanaan aturan ini oleh Polres Bogor diawali dengan sosialisasi dan edukasi dahulu, sebelum dilakukannya represif penindakan. Ketika baru dilakukannya sosialisasi banyak masyarakat yang menolak, akan tetapi seiring berjalannya waktu masyarakat sudah jauh lebih tertib. Akan tetapi karena masyarakat sudah jauh lebih tertib, represif penindakan yang dilakukan Polantas pun mulai menurun, yang mana di momen-momen tertentu Polantas hanya melakukan pengimbauan saja. Saran dari peneliti, meski angka pelanggaran terhadap aturan DRL ini sudah menurun seharusnya Polantas tidak perlu melakukan pengimbauan kembali terhadap masyarakat yang melanggar. Sebab saat ini seharusnya Polantas fokus melakukan represif penindakan saja agar tingkat kepatuhan masyarakat terhadap aturan ini semakin tinggi lagi. Jika ingin melakukan sosialisasi pada masa telah disahkannya aturan ini Polantas bisa bekerja sama dengan Dishub Kabupaten Bogor untuk membuat plang jalan yang bertuliskan tentang aturan DRL ini. Hal ini mampu untuk meningkatkan kesadaran dan pengetahuan masyarakat terhadap aturan ini, sebab sebagian kecil masyarakat merasa aturan ini belum disosialisasikan

dengan baik. Terlebih lagi plang jalan ini sifatnya permanen berbeda dengan spanduk yang dipasang ketika dilakukannya sosialisasi, spanduk tersebut telah hancur dan rusak karena termakan waktu. Kemudian agar aturan ini tersosialisasikan ke daerah-daerah yang lebih kecil seperti kecamatan dan desa, Polres Bogor dapat memberikan instruksi kepada Polsek sekitar untuk mensosialisasikan aturan ini kepada masyarakat yang ada di daerah hukum Polsek tersebut.

Dampak aturan ini di Kabupaten Bogor terbilang efektif, sebab kasus kecelakaan semakin menurun dari tahun ke tahun. Dalam tinjauan siyasah dusturiyah aturan ini termasuk dalam kategori maslahah murshalah dan aturan ini sudah sesuai dengan tujuan maqashid syariah, dengan berfokus pada memelihara jiwa dan harta. Aturan ini juga telah mengedepankan kemaslahatan umum daripada kemaslahatan khusus dan sejalan dengan UUD 1945.

REFERENSI

Buku:

Bogor, BPS Kabupaten. 2023. Kabupaten Bogor Dalam Angka 2023. BPS Kabupaten Bogor. Bogor

Bogor, BPS Kabupaten. 2024. Kabupaten Bogor Dalam Angka 2024. Volume 41. BPS Kabupaten Bogor. Bogor

Bogor, BPS Kabupaten. 2024. Statistik Daerah Kabupaten Bogor 2024. Volume 10. Badan Pusat Statistik Kabupaten Bogor. Bogor

Djazuli, A. 2006. Kaidah-Kaidah Fikih: Kaidah-Kaidah Hukum Islam Dalam Menyelesaikan Masalah-Masalah yang Praktis. Prenadamedia Group. Jakarta.

Iqbal, M. 2007. Fiqh Siyasah Kontekstualisasi Doktrin Politik Islam. Rajawali Pers. Jakarta

WHO. 2004. World report on Road traffic injury prevention. World Health Organization. Jenewa

Jurnal Ilmiah:

Amiruddin, M., & Rohmantoro, D. 2020. Modifikasi Sistem Penerangan AHO Dengan Pengisian Fullwave Untuk Meningkatkan Arus dan Tegangan Pengisian Pada Motor Honda Scoppy. Journal of Automotive Technology Vocational Education. 1 (2): 9-18.

Anggraini, F., Yuliananingsih, & Rube'I, M. A. (2021). Implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Penggunaan Lampu Utama Sepeda Motor pada Siang Hari di Kecamatan Pontianak Kota. Jurnal Pendidikan Kewarganegaraan. 5 (1): 64-72.

Azizah, N. (2014). Kebijakan Light On atau Daylight lamp Running (DRL) Bagi Kendaraan Roda Dua. Jurnal Al' Adl. 6 (12): 1-10.

Baiq., & Utary, I. W. (2019). Efektivitas Undang-Undang No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Dalam Menyalakan Lampu di Siang Hari (Studi di Selong Kabupaten Lombok Timur). Jurnal Solid ASM Mataram. 9 (1) 34-39.

Hafiidh, M., & Listiyani, N. (2022). Efektivitas Penerapan Pasal 107 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang LLAJ Dalam Menekan Angka

Kecelakaan di Kota Banjarmasin. Jurnal Penegakan Hukum Indonesia. 3 (3): 366-385.

Hardiansyah, R. B., Listyarini N., & Suliantoro, A. (2024). Penegakan Hukum dan Sanksi Terhadap Pengendara Sepeda Motor yang Tidak Menyalakan Lampu di Siang Hari di Kota Semarang Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Jurnal Ilmiah Advokasi. 12 (2): 279-290.

Kurniawan, W., & Handayani, D. E. (2023). Menentukan Kecepatan Suara Menggunakan Pipa Dengan Sumber Suara Dari HP Android Berbantuan Software Frequency Generator. Jurnal Lontar Physics Today. 2 (2): 79-84.

Marwan, A. A., Wicaksono, A., & Abusini, S. (2015). Dampak Pemberlakuan Kebijakan Sepeda Motor Menyalakan Lampu Utama Terhadap Pengurangan Kecelakaan di Kota Surabaya. Jurnal Rekayasa Sipil. 9 (2): 88-96.

Nugraha, D. A. (2022). Kaleidoskop Dualisme Cahaya Sebagai Bentuk Penghayatan Diri Terhadap Ayat-Ayat Semesta. Jurnal Pendidikan Fisika. 7 (1): 88-95.

Ramadhani, M. P. C., Taufik, M., & Isnaeni, D. (2021). Faktor-Faktor Pelanggaran Terhadap Pasal 107 ayat (2) Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UULLAJ) (Studi di Wilayah Hukum Polres Sampang). Jurnal Dinamika. 27 (16): 2310-2321.

Syafari, T., & Robo, B. D. (2019). Kepatuhan Hukum Pengendara Sepeda Motor Menyalakan Lampu Utama pada Siang Hari di Kabupaten Halmahera Selatan. Khairun Law Journal. 2 (2): 88-98.

Skripsi, Tesis, Disertasi:

Nogroho, S. P. 2020. Efektivitas Implementasi Kebijakan Menyalakan Lampu Utama Pada Siang Hari Bagi Pengendara Sepeda Motor Dalam Upaya Menekan Kecelakaan Lalu Lintas di Kota Surabaya. Skripsi. Universitas Airlangga, Surabaya.

Internet:

Barat, BPS Provinsi Jawa. 2024. Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Kabupaten/Kota dan Jenis Kendaraan di Provinsi Jawa Barat (unit), 2023. https://jabar.bps.go.id/id/statistics-table/3/VjJ3NGRGa3dkRk5MTlU1bVNFOTVVbmQyVURSTVFUMDkjMw==/jumlah-kendaraan-bermotor-menurut-kabupaten-kota-dan-jenis-kendaraan-di-provinsi-jawa-barat-unit-.html?year=2023. Diakses tanggal 28 Januari 2025

WHO. 2023. Road traffic injuries. https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries. Diakses tanggal 06 Februari 2025

Peraturan Perundang-undangan:

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025).

Peraturan Bupati Bogor Nomor 126 Tahun 2021 Tentang Kawasan Tertib Lalu Lintas (Berita Daerah Kabupaten Bogor Tahun 2021 Nomor 126).