

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Penelitian

Majelis Umum Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) Tahun 1997 mencatat bahwa dalam 20 tahun kedepan, transportasi diperkirakan akan menjadi pendorong utama dalam permintaan dunia akan energi. Yang (2023) dan Zhao dkk. (2020) menjelaskan bahwa transportasi berperan penting dalam pembangunan berkelanjutan karena memberi akses terhadap potensi ekonomi, sosial, dan lingkungan masyarakat. Sehingga, dalam Konferensi PBB tentang Pembangunan Berkelanjutan di Rio De Janeiro Tahun 2012 mengakui bahwa pusat dari pembangunan berkelanjutan adalah transportasi dan mobilitas. Maka dari itu, transportasi berkelanjutan termasuk ke dalam topik *Sustainable Cities and Communities* yang merupakan poin ke-11 dalam *Sustainable Development Goals* (Ogryzek *et al.*, 2020; *United Nations*, 2023).

Walaupun termasuk ke dalam SDGS, mewujudkan transportasi berkelanjutan bukan usaha yang mudah dilakukan. Namun, melalui penegakkan hukum akan mempermudah terwujudnya transportasi berkelanjutan. Menurut Kelsen (dalam Julyano & Sulistyawan, 2019), hukum merupakan sistem norma yang terdiri dari norma-norma dan didasarkan pada “keharusan” atau “seharusnya” (*das sollen*). *Das sollen* berfungsi untuk membuat pernyataan tentang apa yang seharusnya dilakukan atau tidak dilakukan oleh individu. Sedangkan *das sein* memberikan kondisi objektif sejauh mana norma-norma tersebut dipatuhi atau dilanggar oleh masyarakat (Samekto, 2019).

Berdasarkan penjelasan diatas, norma-norma akan mengikat masyarakat apabila dikehendaki menjadi hukum. Menurut Bastiat (2010) dalam bukunya yang berjudul, “Hukum: Rancangan Klasik untuk Membangun Masyarakat Merdeka”, hukum merupakan suatu kekuatan bersama organisasi hak alamiah pengganti kekuatan-kekuatan individu. Melalui hukum, kekuatan bersama ini seharusnya hanya boleh dipakai untuk melindungi kedirian, kebebasan, dan hak milik individu. Hal tersebut dipertegas oleh Marzuki (2011) bahwa hukum merupakan aturan-

aturan yang membatasi individu dalam berpola tingkah pekerti dalam hidup bermasyarakat. Sehingga dengan sifatnya yang koersif, hukum tidak hanya mengikat individu maupun kelompok saja, tetapi juga suatu negara (Rizhan, 2020).

Indonesia merupakan salah satu negara yang mengklaim diri sebagai negara hukum, sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 ayat (3) Undang-Undang Dasar (UUD) (1945). Dapat digambarkan bahwa negara Indonesia didirikan atas prinsip negara hukum. Prinsip negara hukum dikenal juga dengan istilah *rechtsstaat* atau *rule of law*. Soekanto (1976, hlm. 51) mendefinisikan negara hukum sebagai kekuasaan publik yang terorganisir bahwa setiap sistem kaidah-kaidah didasarkan pada hierarki perintah. Lebih lanjut, Soekanto menjelaskan bahwa tujuan dari negara hukum adalah melindungi warga negaranya dari tindakan-tindakan yang sewenang-wenang dari penguasa. Sehingga, hal tersebut memungkinkan setiap warga negara menikmati martabatnya sebagai manusia.

Konsep negara hukum memiliki tujuan awal untuk membatasi kekuasaan pemerintah melalui pembuatan konstitusi. Namun, dikarenakan sifatnya pasif dan pemerintah tidak bertanggung jawab atas kesejahteraan rakyat, konsep serta tujuan negara hukum pun berubah. Konsep baru dikenal dengan *welfare state*, yang menekankan bahwa tidak hanya hak politik saja, tetapi rakyat juga harus diakui hak sosial dan ekonomi. Mahfud (2003) mengutarakan bahwa negara hukum Indonesia adalah *welfare state*. Hal tersebut ditegaskan di dalam UUD 1945 tentang kewajiban pemerintah yang melekat pada negara hukum *welfare state* yaitu memajukan kesejahteraan umum dan mewujudkan keadilan sosial bagi seluruh rakyat.

Berdasarkan penjelasan diatas, hukum menjadi prinsip dasar dalam berdiri dan berjalannya negara Indonesia. Dengan dipertegas dalam konstitusi negara Indonesia, pemerintahan Indonesia pun bertanggung jawab dalam memajukan kesejahteraan umum dan mewujudkan keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia. Sebagaimana dijelaskan sebelumnya mengenai transportasi berkelanjutan, Indonesia pun ikut serta mewujudkan transportasi berkelanjutan. Mengingat Indonesia merupakan negara kepulauan yang menjadikan masyarakat

Indonesia sering melakukan mobilisasi, maka perlunya keamanan dan keselamatan dalam transportasi, khususnya transportasi darat.

Sebagai negara hukum yang berusaha untuk mewujudkan transportasi berkelanjutan, Indonesia telah mengeluarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (selanjutnya ditulis Undang-Undang LLA). Undang-Undang LLA terdiri atas berbagai pasal-pasal yang mengatur keamanan, ketertiban, dan keselamatan transportasi darat. Adapun tujuan dari Undang-Undang LLA tertuang dalam Pasal 3 Undang-Undang LLA (2009) yang berbunyi:

- “Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diselenggarakan dengan tujuan:
- a. terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa;
 - b. terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa; dan
 - c. terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.”

Bagaimana implementasi Undang-Undang LLA di masyarakat? Dalam penelitian Sacipto (2019), ditemukan masih banyak peserta didik Sekolah Menengah Pertama (SMP) dan Sekolah Menengah Atas (SMA), bahkan mahasiswa, tidak menggunakan helm saat mengendarai sepeda motor di lingkungan Universitas Ngudi Waluyo, Kabupaten Semarang. Selanjutnya, penelitian Tana (2021) melalui data dari Riset Kesehatan Dasar (Risdeknas) Tahun 2018 menjabarkan bahwa 55,6% dari 19.122 responden sesekali, bahkan tidak pernah, menggunakan helm saat mengendarai sepeda motor. Berikutnya dalam penelitian Umniyatun, Nurmansyah, Farradika, Purnama, & Hidayat (2021) yang berfokus pada peserta didik di 37 SMP dan SMA di wilayah Jabodetabek ditemukan bahwa 40% dari 3.880 responden pernah terlibat dalam kecelakaan sepeda motor dalam 12 bulan terakhir.

Berdasarkan penelitian-penelitian sebelumnya diatas, dapat digambarkan bahwa masih rendahnya tingkat kesadaran hukum berlalu lintas pada masyarakat Indonesia. Tetapi yang perlu digaris bawahi di sini adalah pelanggaran lalu lintas yang terjadi sebagian besar pelanggarnya adalah kalangan remaja. Steinberg (2020,

hlm. 3) mendefinisikan remaja sebagai masa perkembangan yang diawali dengan pubertas dan berakhir ketika individu sudah berperan sebagai orang dewasa, dengan rentang usia mulai dari 10 tahun hingga awal 20 tahun. Di masa transisi ini, setiap remaja, tanpa terkecuali, berusaha mencari jati diri mereka. Dalam upaya mencari identitas diri tersebut, tidak dipungkiri bahwa tingkah laku mereka akan menyimpang. Perilaku menyimpang tersebut dikenal dengan kenakalan remaja.

Dikenal juga dengan istilah *juvenile delinquency*, kenakalan remaja merupakan gejala sakit (patologis) secara sosial pada anak-anak dan remaja yang disebabkan oleh satu bentuk pengabdian sosial sehingga mereka mengembangkan bentuk tingkah laku yang menyimpang (Jamaludin, 2016). Disebutkan sebagai patologis karena para remaja telah melanggar norma-norma yang berlaku atau tidak terintegrasi dengan tingkah laku umum. Dengan begitu, pelanggaran lalu lintas remaja merupakan salah satu bentuk dari kenakalan remaja karena mereka melanggar norma yang berlaku, yaitu norma hukum atau hukum formal mengenai peraturan berlalu lintas. Dikarenakan kenakalan remaja merupakan suatu patologis, maka kenakalan remaja sendiri termasuk ke dalam patologi sosial.

Secara etimologis, patologi berasal dari bahasa Yunani yaitu *pathos*, yang memiliki arti penderitaan atau penyakit. Jika didefinisikan, patologi sosial merupakan ilmu tentang gejala-gejala sosial yang dianggap “sakit”, dan disebabkan oleh faktor-faktor sosial. Kartono (2014) mendefinisikan patologi sosial sebagai semua tingkah laku yang bertentangan dengan norma kebaikan, stabilitas lokal, pola kesederhanaan, moral, hak milik, solidaritas kekeluargaan, hidup rukun bertetangga, disiplin, kebaikan, dan hukum formal. Kenakalan remaja, terutama pelanggaran lalu lintas remaja, adalah patologi sosial karena suatu fungsi dalam struktur sosial terganggu akibat para remaja tidak mematuhi peraturan berlalu lintas.

Berdasarkan penjelasan diatas, terdapat keterkaitan antara pelanggaran lalu lintas remaja dengan teori patologi. Menurut teori patologi yang dicetuskan oleh Kartono (2014), masyarakat selalu dalam keadaan disfungsi, baik sebagian atau seluruhnya. Suatu masyarakat dapat dikatakan sehat atau berfungsi, apabila anggota-anggotanya menjalankan fungsi mereka dengan sempurna. Jika dilihat dari

sisi eksternal, mereka menjalankan fungsinya dengan sempurna. Tetapi jika dilihat dari sisi internal, tidak dipungkiri anggota-anggota tersebut tidak menjalankan fungsinya dengan baik. Berdasarkan penjelasan diatas, remaja, sebagai anggota masyarakat, tidak dipungkiri tidak menjalankan fungsinya dengan baik, salah satunya melakukan pelanggaran lalu lintas.

Sebagaimana dijelaskan diatas bahwa sebagian besar pelanggaran lalu lintas dilakukan oleh kalangan remaja. Selain itu, pelanggaran lalu lintas remaja dikategorikan sebagai bagian dari kenakalan remaja dan kenakalan remaja juga termasuk ke dalam patologi sosial. Pelanggaran lalu lintas remaja banyak terjadi di berbagai kota yang ada di Indonesia. Salah satunya adalah Kota Sukabumi yang terletak di Provinsi Jawa Barat. Tidak hanya dikenal sebagai Kota Santri, media massa meliput Kota Sukabumi akibat berbagai kasus kenakalan remaja. Ketua Komisi III DPRD Kota Sukabumi Gagan Rachman Suparman mengatakan bahwa aksi kenakalan remaja di Kota Sukabumi bukanlah hal yang baru (Awaludin, 2023). Tim Patroli Sebelum Buka Puasa (Pas Buka) Polres Sukabumi Kota mengamankan sekelompok remaja yang dilengkapi atribut salah satu kelompok bermotor melakukan aksi konvoi mengendarai sepeda motor di *Fly Over*, Jalan Lingkar Selatan Cibeureum Kota Sukabumi, Selasa 19 Juni 2024 (Lukihardianti, 2024). Polres Sukabumi Kota menindak 13 pengendara yang masih nekat melanggar lalu lintas dan memodifikasi kendaraannya dengan knalpot *brong* (Sukabumiku.id, 2023).

Berdasarkan berita-berita dari media massa diatas, dapat digambarkan bahwa salah satu kenakalan remaja yang sering terjadi di Kota Sukabumi adalah pelanggaran lalu lintas remaja. Hal tersebut didukung juga oleh data dari Satuan Lalu Lintas (Satlantas) Polres Sukabumi Kota. Berdasarkan data yang diperoleh dari Satlantas Polres Sukabumi Kota tentang data pelanggaran lalu lintas ditinjau dari usia 10 – 16 tahun, total pelanggar pada tahun 2020 berjumlah 440 pelanggar. Tahun 2021 mengalami peningkatan sebanyak 475 pelanggar. Sedangkan tahun 2022 mengalami penurunan sebesar 335 pelanggar. Dengan begitu, total pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh pelanggar pada usia 10-16 atau

kalangan remaja pada tahun 2020-2022 di Kota Sukabumi berjumlah 1.250 pelanggar.

Berdasarkan data diatas, dapat digambarkan bahwa masih banyaknya kalangan remaja yang melakukan pelanggaran lalu lintas di Kota Sukabumi. Data diatas juga menunjukkan bahwa tingkat kesadaran hukum berlalu lintas di Kota Sukabumi, khususnya kalangan remaja, masih rendah. Dengan begitu, dibentuk dan diberlakukannya Undang-Undang LLA tidak hanya mengatur sanksi atau hukuman yang diberikan kepada para pelanggar lalu lintas, tetapi juga mencegah terjadinya pelanggaran lalu lintas, terutama pelanggaran lalu lintas remaja.

Mencegah orang lain agar tidak melakukan pelanggaran yang serupa berkaitan dengan teori *deterrence social*. Jika diterjemahkan ke dalam Bahasa Indonesia, teori *deterrence social* artinya adalah teori pencegahan sosial. Salah satu tokoh yang berkontribusi dalam pengembangan teori *deterrence social* yaitu Cesare Beccaria. Beccaria (1995) mengutarakan bahwa pemberian sanksi hukum dapat mencegah seseorang melakukan pelanggaran hukum. Terdapat dua faktor penting menciptakan efek pencegahan yaitu kepastian penangkapan dan keparahan hukuman.

Selain terdapat dua faktor diatas, teori ini terdiri dari dua bentuk yaitu *deterrence* umum (*general deterrence*) dan *deterrence* khusus (*specific deterrence*). *Deterrence* umum bertujuan untuk mencegah pelanggaran hukum dengan memberikan hukuman sebagai contoh (Ochenasek *et al.*, 2022). Sedangkan *deterrence* khusus mencegah seseorang agar tidak melakukan pelanggaran hukum lagi (Green, 2023). Dengan begitu, hukuman dalam teori *deterrence* bertujuan agar menegakkan keadilan dan memberikan efek jera kepada pelaku (Mileniawan & Subroto, 2022). Selain itu, teori *deterrence social* memberikan rasa takut dan ancaman pada setiap individu.

Rasa takut dan ancaman tersebut digambarkan dalam tiga komponen teori *deterrence social* yaitu *severity*, *certainty*, dan *celerity*. *Severity* menyangkut beratnya sanksi yang diberikan. *Certainty* mencakup tingkat deteksi atau penangkapan terhadap para pelanggar. Sedangkan *celerity* merujuk pada seberapa cepat hukuman akan diberlakukan setelah terjadinya perilaku yang melanggar

aturan (Abramovaite et al., 2023; Burruss et al., 2021). Walaupun ketiga komponen tersebut cenderung upaya represif, tetapi ada upaya preventif atau pencegahan yang dapat dihubungkan dari tiga komponen tersebut. Dengan begitu, dibentuknya Undang-Undang LLA mampu memberikan rasa ancaman kepada setiap pengguna lalu lintas agar selalu mengutamakan keselamatan dan ketertiban dalam berlalu lintas.

Berdasarkan penjelasan diatas, Undang-Undang LLA diciptakan tidak hanya mewujudkan keselamatan, ketertiban, dan keamanan berlalu lintas, tetapi juga mewujudkan kesadaran hukum berlalu lintas bagi setiap individu. Melihat data pelanggaran lalu lintas di Kota Sukabumi, dapat digambarkan bahwa masih kurangnya kesadaran hukum berlalu lintas di Kota Sukabumi yang sebagian besar pelanggarnya adalah kalangan remaja. Sehingga, penelitian ini berfokus untuk mengkaji implementasi Undang-Undang LLA dalam mencegah kalangan remaja melanggar peraturan berlalu lintas di Kota Sukabumi. Oleh karena itu, penelitian ini memiliki judul: **“Implementasi *Deterrence Social* sebagai Pencegahan Pelanggaran Lalu Lintas Remaja di Kota Sukabumi Dihubungkan dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan”**.

1.2 Rumusan Masalah Penelitian

Berdasarkan latar belakang yang dipaparkan di atas, maka dapat diambil rumusan masalah dari penelitian ini adalah sebagai berikut.

1. Bagaimanakah kondisi dan situasi pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh kalangan remaja di Kota Sukabumi?
2. Apa saja sebab-sebab terjadinya pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh kalangan remaja di Kota Sukabumi?
3. Bagaimanakah penerapan *deterrence social* dalam mencegah terjadinya pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh kalangan remaja di Kota Sukabumi?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang telah dijabarkan diatas, maka dapat diketahui tujuan dari penelitian ini antara lain.

1. Menafsirkan kondisi dan situasi pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh kalangan remaja di Kota Sukabumi
2. Mengidentifikasi sebab-sebab terjadinya pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh kalangan remaja di Kota Sukabumi
3. Menganalisis penerapan deterrence sosial dalam mencegah terjadinya pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh kalangan remaja di Kota Sukabumi

1.4 Manfaat/Signifikansi Penelitian

Penelitian ini tidak hanya menjawab rumusan masalah yang telah dijabarkan diatas. Tetapi juga diharapkan memberikan manfaat, signifikansi atau kontribusi bagi masyarakat. Berikut di bawah ini manfaat dari penelitian ini.

1.4.1 Manfaat Teoritis

Adapun yang termasuk ke dalam manfaat teoritis antara lain:

1. Memberikan sumbangsih ilmiah dalam ilmu IPS, khususnya di lingkup perguruan tinggi mengenai patologi sosial.
2. Sebagai pijakan dan referensi pada penelitian selanjutnya yang berhubungan dengan patologi sosial.

1.4.2 Manfaat Praktis

Adapun manfaat praktis dari penelitian ini adalah sebagai berikut.

1. Dapat menambah pengetahuan dan wawasan kepada peneliti mengenai peraturan dan kesadaran lalu lintas, serta patologi sosial.
2. Dapat meningkatkan pengetahuan serta wawasan mengenai peraturan dan kesadaran hukum berlalu lintas bagi peserta didik.
3. Sebagai masukan bagi sekolah dalam meningkatkan kesadaran hukum berlalu lintas untuk peserta didik.

1.4.3 Manfaat Etis

Penelitian ini diharapkan mampu menanamkan kesadaran hukum berlalu lintas bagi kalangan remaja agar mematuhi peraturan berlalu lintas.

1.4.4 Manfaat Kebijakan

Secara kebijakan, diharapkan penelitian ini memberikan manfaat yaitu sebagai pertimbangan bagi sekolah dalam membuat aturan mengenai penggunaan kendaraan bermotor bagi peserta didik.

1.5 Struktur Organisasi Skripsi

Struktur organisasi skripsi adalah kerangka penulisan penelitian ditulis dan disusun oleh peneliti. Adapun tujuannya adalah memberikan gambaran dan isi pada tiap bab, rangkaian penulisan, serta hubungan antar bab sehingga menyusun kerangka utuh penelitian ini. Berikut dibawah ini sistematika kepenulisan pada penelitian ini.

BAB I PENDAHULUAN. Bab pertama membahas alasan dan tujuan diadakannya penelitian ini. Adapun bab pertama ini disusun atas latar belakang, rumusan masalah, tujuan, dan signifikansi penelitian, serta struktur organisasi skripsi.

BAB II KAJIAN PUSTAKA. Bab kedua membahas kajian kepustakaan dan landasan teori yang digunakan dalam penelitian ini. Adapun kajian kepustakaan dan landasan teori pada penelitian ini, diantaranya kesadaran hukum, pelanggaran lalu lintas, remaja, dan *deterrence social*. Selain memaparkan kajian kepustakaan dan landasan teori, bab kedua juga mendeskripsikan penelitian-penelitian terdahulu yang relevan dengan penelitian ini dan kerangka berpikir pada penelitian ini.

BAB III METODE PENELITIAN. Bab ketiga membahas metodologi penelitian yang digunakan peneliti pada penelitian ini.

BAB IV TEMUAN DAN PEMBAHASAN. Bab keempat membahas gambaran umum lokasi, deskripsi hasil, dan membahas hasil penelitian.

BAB V SIMPULAN, IMPLIKASI, DAN REKOMENDASI. Bab kelima membahas kesimpulan penelitian, implikasi, dan saran untuk pihak-pihak yang ikut serta dalam penelitian ini.