



Evektivitas Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 273 Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas (Studi Kasus Di Polrestabes Palembang)

Dian Puspa Iwari

Universitas Muhammadiyah Palembang

Email: dianpuspaiwarirosyadi@gmail.com

Evy Febryani

Universitas Muhammadiyah Palembang

Email: efebryani_1202@yahoo.com

Korespondensi : dianpuspaiwarirosyadi@gmail.com

Abstrak. Law enforcement is closely related to society, in terms of success or failure. Law enforcement is also said to be effective if all components of the legal system function well. In this research the author discusses the effectiveness of article 273 of Law NO 22 of 2009 on traffic accidents and also the obstacle factors. From the number of accidents, it can be said that Article 273 is not yet effective because the graph of the decline in the number of accidents has not fallen drastically. This is due to several factors, including: the irrelevance of the condition of existing facilities and facilities in traffic life and the public lack of understanding of the law.

Keywords: Law enforcement, traffic accidents, public understanding

Abstract. Penegakan hukum terkait erat dengan masyarakat, dalam hal keberhasilan atau juga kegagalan. Penegakan hukum juga dikatakan efektif jika semua komponen sistem hukum berfungsi dengan baik. Dalam penelitian ini penulis membahas evektivitas pasal 273 UU NO 22 Tahun 2009 terhadap kecelakaan lalu lintas dan juga faktor kendalanya. Dari angka kecelakaan tersebut dapat dikatakan belum dikatakan pasal 273 belum efektif karena grafik penurunan angka kecelakaan belum turun drastis. Ini karena ada beberapa faktor antara lain: tidak relevannya kondisi sarana serta fasilitas yang ada dalam kehidupan lalu lintas serta kurangnya pemahaman masyarakat tentang undang undang.

Kata Kunci: Penegakan hukum, kecelakaan lalu lintas, pemahaman masyarakat

PENDAHULUAN

Negara Indonesia merupakan salah satu negara berkembang yang menempati posisi keempat sebagai penduduk terbanyak di dunia hal ini memengaruhi perkembangan diberbagai bidang salah satunya di bidang transportasi. Bidang transportasi ini juga dapat menjadi penentu untuk melihat apakah negara itu dikatakan berkembang atau negara maju maka kualitas transportasi juga sebanding dengan perkembangan negara.

Di dalam perkembangan zaman berbagai profesi dalam kehidupan semua orang dituntut untuk membuat pekerjaan agar lebih cepat, oleh sebab itu hampir setiap masyarakat Indonesia diberbagai lapisan berlomba-lomba untuk memiliki peralatan teknologi yang lebih baik untuk mempermudah pekerjaan agar lebih cepat dan efisien. Perkembangan ini tak luput dari semakin banyaknya alat transportasi yang dimiliki masyarakat Indonesia untuk mempermudah dan mempercepat pekerjaan. Dengan adanya transportasi atau kendaraan

dapat mengurangi tenaga serta membawa profit lebih banyak bagi masyarakat, salah satu contohnya adalah dengan adanya pengguna driver online yang semakin marak akhir-akhir ini, itu dapat memberikan pelayanan antar jemput agar mempermudah dan mempercepat dalam melakukan perjalanan.

Kendaraan adalah suatu alat yang dibuat dan digunakan oleh manusia untuk aktivitas sehari-hari seperti berpindah-pindah dan menjalankan tugas menjadi lebih mudah dengan adanya komunitas yang mendukung dengan adanya kendaraan ini, tetapi dapat juga menimbulkan berbagai efek negatif bagi lingkungan, salah satu contohnya adalah tercemarnya udara di wilayah negara Indonesia. Walaupun akhir-akhir ini mulai banyak yang beralih dari kendaraan konvensional ke kendaraan listrik. Akan tetapi ada juga konsekuensi lain dari banyaknya kendaraan selain tercemarnya udara yaitu kecelakaan lalu lintas yang dikatakan sebagai penyebab kematian terbesar di Indonesia. Permasalahan lalu lintas telah berkembang menjadi permasalahan yang memiliki banyak aspek dan rumit, serta menjadi komponen integral dalam perencanaan dan pembangunan jangka panjang. Dan melibatkan berbagai unsur warga negara Indonesia serta mengharuskan pemerintah menyediakan jalan yang baik, pengaturan lalu lintas dan kecelakaan.

Dalam penyediaan jalan yang memadai inilah pemerintah serta kepolisian sebagai aparat penegak hukum yang mengharuskan pemantauan diberbagai jalan raya agar mengurangi adanya jalan raya yang rusak dan berlubang. Tidak berhenti disitu kepolisian mengharuskan pengaturan pergerakan arus lalu lintas yang dipantau dan diatur oleh kepolisian yang sering disebut juga rekayasa lalu lintas agar mengurangi terganggunya pengguna jalan raya serta meminimalkan kecelakaan lalu lintas. Akan tetapi seperti semua tahu semakin majunya peradaban maka transportasi semakin meningkat.

Di dalam negara berkembang Penyebab utama kematian sangat dipengaruhi oleh masalah lalu lintas permasalahan terbanyak khususnya sepeda motor yang juga merupakan kendaraan terbanyak di Indonesia. Perkembangan lalu lintas di Indonesia yang didominasi kendaraan roda dua ini dapat mempengaruhi kehidupan sebab kecelakaan lalu lintas adalah salah satu penyebab kematian terbesar di Indonesia. Agar mengurangi angka kematian yang disebabkan kendaraan maka pemerintah membuat aturan lalu lintas dengan diterbitkannya undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas. Agar terlaksananya peraturan tersebut aparat penegak hukum yang disini adalah kepolisian diberikan kewenangan dalam melakukan penertiban dan pengawasan terhadap masyarakat yang menggunakan lalu lintas untuk dilewati dalam berkendara. Untuk mengetahui jumlah kendaraan di Indonesia penulis mengambil data statistik dibawah ini dari tahun 2019 sampai tahun 2021.

Jenis Kendaraan Bermotor	Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenis (Unit)		
	2019	2020	2021
Mobil Penumpang	15.592.419	15.797.746	16.413.348
Mobil Bis	231.569	233.261	237.566
Mobil Barang	5.021.888	5.083.405	5.299.361
Sepeda motor	112.771.136	115.023.039	120.042.298
Jumlah	133.617.012	136.137.451	141.992.573

Dari data di atas dapat disimpulkan bahwa jumlah kendaraan meningkat setiap tahunnya itu juga dapat meningkatkan jumlah kecelakaan lalu lintas, hal ini perlu mendapatkan perhatian yang serius dari aparat kepolisian dan pemerintah agar dapat menurunkan angka kecelakaan dan kematian dari kendaraan khususnya kendaraan roda dua yang sangat mendominasi sebagai kendaraan terbanyak. Apalagi dengan bentuk yang mudah melewati berbagai medan jalan atau semua arena dapat mengakibatkan kesulitan pengendara dalam mengontrol kendaraannya hal ini juga mempersulit aparat kepolisian dalam menertibkan pengguna kendaraan dikarenakan pengguna sepeda motor berpotensi melanggar aturan dengan memanfaatkan penampilan sepeda motor yang kecil untuk melakukan pelanggaran.

Melakukan pelanggaran lalu lintas dapat mempengaruhi para pengendara lainnya. Oleh karena itu aparat kepolisian ditugaskan dalam menjalankan ketertiban lalu lintas agar pengendara yang tidak melanggar atau tertib hukum juga tidak terpengaruh oleh pengguna kendaraan yang melanggar. Pelanggaran terhadap aturan hukum yang terdapat dalam peraturan lalu lintas atau peraturan hukum baik disengaja maupun tidak disengaja. Perbuatan yang tidak mematuhi aturan lalu lintas disebut sebagai pelanggaran lalu lintas yang mengharuskan kepolisian untuk menindak lanjuti dengan cara tilang atau lainnya hal ini dikatakan sebagai pelanggar lalu lintas.

Semakin berkembangnya populasi manusia yang menempati kota Palembang juga dapat mempengaruhi peningkatan transportasi yang dimiliki oleh warga kota Palembang. Oleh sebab itu semakin banyaknya frekuensi kendaraan yang berada di kota Palembang semakin banyak juga potensi kecelakaan yang dipengaruhi dengan banyaknya pengemudi kendaraan. Apalagi di kota Palembang pemakai kendaraan roda dua lebih banyak dibandingkan transportasi lain yang dapat menimbulkan resiko kecelakaan lebih banyak. apa lagi dalam kota Palembang banyak faktor yang dapat mempengaruhi kecelakaan lalu lintas salah satunya adalah kondisi jalan raya yang rusak (berlubang) yang mengharuskan para pengendara lebih hati-hati.

Setiap penyelenggara jalan berdasarkan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 273 ayat (1) apabila jalan rusak tidak segera diperbaiki yang akan mengakibatkan kecelakaan lalu lintas, hal tersebut juga yang dimaksudkan dalam pasal 24 dapat dipidana atau denda. Dari

Undang-undang tersebut mengatur tentang kecelakaan yang disebabkan oleh jalan yang rusak atau kerusakan jalan. Contohnya ada satu titik yang berada didepan kampus Universitas Muhammadiyah Palembang rusak atau berlubang dan tidak segera diperbaiki kemudian mengakibatkan pengendara mengalami kecelakaan tunggal atau berantai serta dapat menimbulkan kemacetan dan mengganggu pengendara lain. Hal ini membuat publik bertanya bagaimana tanggapan kepolisian yang seharusnya tugas ini di berikan kepada anggota kepolisian. Dan juga menimbulkan pertanyaan lain, bagaimana pertanggung jawaban dari jalan yang rusak serta kemacetan yang ditimbulkan oleh kecelakaan.

Adanya korban kecelakaan dari tahun ke tahun membuat publik bertanya-tanya apakah efektivitas penerapan Undang-undang lalu lintas dapat dikatakan efektif apabila perilaku yang ada di masyarakat dan penegak hukum yang menjalankan fungsinya dengan sesuai. Dalam hal ini manusia, kendaraan (transportasi), dan jalan merupakan faktor yang mempengaruhi kecelakaan. Dari sinilah penulis mendapatkan pertanyaan antara lain:

1. Bagaimana efektivitas Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 pasal 273?
2. Faktor apa saja yang menghambat pemerintah dalam penerapan pasal 273?

PEMBAHASAN

1. Efektivitas Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 273.

Perkembangan lalu lintas didalam masyarakat modern sekarang ini tumbuh dan berkembang lebih cepat pada setiap harinya, itu bisa dilihat dari kepemilikan kendaraan oleh masyarakat yang meningkat setiap tahunnya. Hal ini dapat mempengaruhi aparat penegak hukum atau kepolisian dalam menjalankan dan melaksanakan penegakan hukum. oleh sebab itu perlunya penerapan Pasal 273 Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 agar mengurangi jumlah kecelakaan lalu lintas yang ada di jalan raya khususnya di kota Palembang sangatlah penting.

Untuk melihat efektivitas penerapan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 pasal 273 penulis mengambil data kecelakaan dari tahun 2019 sampai 2021 untuk melihat dampak dari penerapan Undang-undang tersebut. Data yang diambil penulis di laka lintas polresta Palembang seperti tabel berikut.

Tabel 1: Data Laka Lintas Polresta Palembang Tahun 2019

Bulan	Jml laka	Korban Kecelakaan				Material
		MD	LB	LR	RB	
Januari	25	16	4	3	2	Rp.57.150.000

Februari	17	12	5	16	1	Rp. 67.350.000
Maret	20	15	5	18	2	Rp. 74.500.000
April	26	17	24	7	2	Rp. 48.750.000
Mei	23	12	2	8	1	Rp. 34.750.000
Juni	23	18	7	19	-	Rp. 63.800.000
Juli	20	14	3	3	-	Rp. 38.750.000
Agustus	28	20	4	4	-	Rp. 37.000.000
September	17	15	5	3	-	Rp. 38.450.000
Oktober	23	11	10	10	3	Rp.26.950.000
Nopember	25	10	16	16	1	Rp 42.900.000
Desember	59	19	10	52	1	Rp 43.850.000
Jumlah	307	508	179	95	13	Rp.574.200.000

Tabel 2 : Data Laka Lantas Polresta Palembang Tahun 2020

Bulan	Jml Laka	Korban kecelakaan				Material
		MD	LB	LR	RB	
Januari	72	14	36	73	4	Rp. 140.750.000
Februari	56	11	13	43	8	Rp. 159.250.000
Maret	73	18	29	55	6	Rp. 149.153.000
April	55	16	30	30	4	Rp. 107.300.000
Mei	60	11	40	50	7	Rp. 193.100.000
Juni	71	10	29	60	5	Rp. 240.330.000
Juli	74	10	38	76	8	Rp. 253.550.000
Agustus	74	14	43	35	8	Rp. 100.075.000
September	70	13	35	52	5	Rp. 281.950.000
Oktober	78	16	35	53	8	Rp. 190.350.000
Nopember	90	19	39	57	7	Rp. 190.950.000
Desember	81	15	47	43	7	Rp. 145.350.000
Jumlah	854	167	414	627	77	Rp.2.053.108.000

Tabel 3 : Lantas Polresta Palembang Tahun 2021

Bulan	Jml laka	Korban kecelakaan				Material
		MD	LB	LR	RB	
Januari	89	19	49	78	3	Rp. 240.000.000
Februari	68	12	47	15	10	Rp. 87.100.000
Maret	60	14	44	24	10	Rp. 67.300.000
April	55	17	31	21	6	Rp. 39.600.000
Mei	55	12	28	34	10	Rp. 119.500.000
Juni	81	12	62	46	8	Rp. 287.050.000
Juli	57	16	27	76	7	Rp. 131.600.000
Agustus	50	12	38	35	3	Rp. 70.450.000
September	72	12	46	52	3	Rp. 163.250.000
Oktober	66	12	34	53	5	Rp. 270.500.000
Nopember	62	10	42	57	3	Rp. 60.150.000
Desember	67	10	48	31	10	Rp. 84.350.000
Jumlah	780	158	496	461	78	Rp.1.620.570.000

sumber: Data Laka Lantas Polresta Palembang, juli tahun 2022

DESKRIPSI

MD : Kehilangan Nyawa ,LB : Luka Serius ,LR : Luka Ringan ,RB : kerugian meterial

Ketiga table data berikut penulis menyimpulkan angka kecelakaan dari tahun 2019 sampai tahun 2021 mencapai tingkat tertinggi pada tahun 2020 dengan 854 jumlah kecelakaan dan Rp.2.053.108.000 sebagai kerugian materail sedangkan dengan tingkat terendah pada tahun 2019 yaitu 307 korban kecelakaan dengan kerugian materail Rp.574.200.000. Inilah yang memeperlihatkan bahwa kecelakaan jalan raya tidak menurun secara signifikan. Maka penerapan pasal 273 belum cukup evektif.

Penyebab belum evektif penerapan pasal 273 adalah pemahaman masyarakat terhadap Undang-undang itu sendiri. Yang mengakibatkan kesadaran akan kondisi jalan raya atau prasarana jalan raya kurang maksimal.

Peningkatan kendaraan atau transportasi merupakan salah satu penyebab sulitnya bagi aparat penegak hukum dalam menjalankan Undang-undang. Akan tetapi dengan berkembangnya teknologi peningkatan keamanan (*sefty*) pada kendaraan dapat meminimalisasi kecelakaan. Karena peningkatan keamanan pada kendaraan ditingkatkan pada setiap tahunnya oleh aturan pemerintah.

Sebagai faktor terpenting dalam memecahkan permasalahan lalu lintas, jalan raya juga harus tumbuh dan berkembang agar mengikuti perkembangan transportasi baik dari segi efisiensi atau keamanan. Di kota Palembang yang memiliki peningkatan kendaraan pada setiap tahunnya. Oleh sebab itu pemerintah beserta aparat penegak hukum harus memperhatikan kondisi dan fasilitas jalan raya, karena kondisi jalan dapat menjadi faktor terjadinya kecelakaan. Dalam hal ini fasilitas jalan raya atau rambu-rambu jalan raya juga harus diperhatikan karena rambu-rambu tersebut dapat mengurangi atau mencegah pengendara akan terjadinya kecelakaan.

Dari sini dapat dilihat pentingnya rambu-rambu lalu lintas dan fasilitas-fasilitas umum dijalan. Fasilitas-fasilitas umum seperti keadaan jalan raya merupakan tanggung jawab pemerintah dan di awasi oleh aparat penegak hukum dalam memelihara dan merawat fasilitas umum salah satunya jalan raya.

Pada umumnya tanpa diketahui banyak orang, dalam Pasal 273 memiliki ketentuan yang mengharuskan untuk melindungi orang atau orang-orang yang mengalami kecelakaan akibat jalan rusak atau jalan yang tidak sesuai. Kecelakaan ini membuat pemerintah berfikir bahwa kecelakaan akaibat jalan yang tidak sesuai harus ada aturannya maka dibuatlah aturan atau undang-undang tersebut yang juga di awasi oleh kepolisian.

Banyak masyarakat yang belum mengetahui dan memahami Undang-undang tersebut yang mengakibatkan masyarakat belum mengetahui bahwa ada perlindungan hukum kepada korban kecelakaan yang diakibatkan jalan rusak. Perlindungan ini mencakup situasi di mana tidak ada rambu atau peringatan yang menunjukkan perlunya perbaikan jalan. Maka dapat dilihat dari penerapan pasal 273 tidak efektif dan tidak sesuai dengan fakta dilapangan yang seharusnya mendapatkan ganti rugi sesuai dengan Undang-undang tersebut.

Terdapat dua faktor yang mempengaruhi terjadinya kecelakaan yaitu faktor fisik (kondisi jalan rusak) dan faktor rambu-rambu (perangkat pengatur lalu lintas). Mengenai faktor fisik yang dapat menyebabkan kecelakaan antara lain:

- Jalan rusak Istilah jalan rusak mengacu pada jalan yang tekstur permukaannya tidak rata, yang mungkin disebabkan oleh kurangnya pengerasan jalan atau adanya bebatuan.
- Licin (basah) adalah jalan licin yang memiliki genangan air atau material lain contoh: minyak, oli dan sebagainya.
- Jalan gelap adalah jalan yang tidak memiliki lampu penerangan.
- Tidak ada rambu atau jalan yang tidak ada rambu atau maeka yang seharusnya terdapat rambu lalu lintas.
- Berlubang adalah jalan yang tidak rata, bergelombang atau memiliki cekungan ke dalam yang diameternya berbeda-beda.
- Belokan tajam yaitu sudut kemiringan kurang dari 180 derajat yang dimiliki jalan.

Kondisi jalan juga menjadi faktor terpenting dari penyebab kecelakaan. Akan tetapi manusia juga dapat dikatakan merupakan unsur yang menjadi salah satu penegakan hukum.

Jika dilihat dari pasal 273 dan dalam Pasal 24 ayat (1) maka penyelenggara jalan yang tidak segera memperbaiki jalan yang rusak yang menjadi akibat korban kecelakaan dan menimbulkan luka ringan, kerusakan kendaraan bisa dipidana dengan penjara paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp12.000.000,00 (dua belas juta rupiah).

Maka jika terjadi kecelakaan akibat jalan rusak korban dapat melakukan penuntutan kepada dinas atau instansi terkait. Hal inilah yang mengharuskan masyarakat memahami dan mengerti Undang-undang.

Akan tetapi masyarakat masih banyak yang belum memahami atau mengetahui jika terjadi kecelakaan bisa meminta pertanggung jawaban kepada pihak terkait sesuai undang-undang.

Contoh terjadi kecelakaan di Musi dua tanggal 11 Januari 2013 jam 11.12 WIB yang diakibatkan jalan rusak atau bergelombang. Korban sempat dilarikan ke rumah sakit Siti Khodhijah tapi sudah meninggal dunia. Pada kasus ini keluarga korban tidak melakukan penuntutan karena menurut keluarga korban itu musibah. Maka dapat disimpulkan bahwa

tidak adanya pengetahuan dan pemahaman masyarakat terhadap Undang-undang yang mengakibatkan ketidaktahuan pemerintah karena pihak korban tidak melakukan pelaporan atau tuntutan terhadap dinas atau instansi terkait.

Hal ini yang mengakibatkan kurangnya kesadaran pemerintah dan aparat penegak hukum dalam memperbaiki sarana dan fasilitas karena tidak adanya dukungan masyarakat terkait Undang-undang tersebut yang mengakibatkan korban kecelakaan lalu lintas tidak ada penurunan yang drastis dari tahun 2019 sampai tahun 2021.

2. Faktor apa saja yang menghambat pemerintah dalam penerapan pasal 273

Di dunia modern Undang-undang, Nomor 22 Tahun 2009 merupakan bentuk dan tanggung jawab pemerintah terhadap masyarakat untuk mengatur dan menertibkan para pengguna alat transportasi. Transportasi merupakan kunci dalam pertumbuhan dan perkembangan suatu bangsa. Maka masyarakat saat ini sangat tergantung dengan adanya transportasi contohnya sepeda motor dan mobil. Hal ini mengharuskan pemerintah dan aparat penegak hukum untuk mengatur sebuah regulasi untuk para pengguna jalan, agar pengguna jalan bisa menikmati jalan yang sesuai dengan harapan pemerintah dan masyarakat.

Agar masyarakat aman dan nyaman dalam menggunakan transportasi maka pemerintah membuat Undang-undang untuk mengatur sistem lalu lintas dan diawasi dan dijalankan kepolisian dalam melakukan penegakan hukum. Penegakan aturan lalu lintas dapat dibagi menjadi dua yaitu:

- Secara preventif antara lain pengaturan, penjagaan, pengawalan, dan patroli.
- Secara represif antara lain penyidikan dan penindakan terhadap kecelakaan di jalan raya.

Jika mengambil teori Soejono soekanto maka ada beberapa yang dapat mempengaruhi pemerintah dan aparat penegak hukum dalam menerapkan pasal 273 di antaranya adalah:

- Undang-undang, seperti penelitian ini pasal 273 Nomor 22 Tahun 2009 merupakan aturan yang dibuat pemerintah agar Orang-orang yang terlibat dalam kecelakaan dan yang menjadi korban kecelakaan dari jalan rusak atau berlubang mempunyai kemampuan hukum untuk menuntut hak-haknya atas kerugian yang dialami korban kepada pemeliharaan jalan sebagai yang bertanggung jawab. Tetapi melihat bagaimana pemahaman masyarakat tentang Undang-undang, bisa dikatakan masyarakat banyak yang belum mengerti, hal ini disebabkan oleh ketidakpedulian masyarakat tentang peraturan atau pendidikan masyarakat yang kurang memadai dan bisa juga sosialisasi tentang peraturan tersebut kurang efisien.
- Sarana dan fasilitas, merupakan faktor penting dalam penegakan hukum maka sarana dan fasilitas harus memadai atau sesuai dengan aturan (syarat). Syaratnya antara lain keadaan jalan yang layak atau rambu yang lengkap. Karena sarana dan fasilitas merupakan faktor penunjang keselamatan pengendara. Maka keadaan jalan raya harus

di perhatikan agar tidak ada jalan yang berlubang, licin serta rambu-rambu yang lengkap. Akan tetapi jika di dibandingkan dengan Negara-negara maju, sarana dan prasarana di negara Indonesia teknologinya cukup tertinggal. Maka penulis berpandangan bahwa tindakan dan sumber daya yang digunakan aparat penegak hukum belum bisa dianggap efektif dalam penegakan hukum.

- Masyarakat, adalah suatu organisasi manusia dan diberikan pemahaman tentang pasal 273 agar terciptanya kesadaran hukum bagi masyarakat. Akan tetapi melihat bagaimana pemahaman masyarakat tentang Undang-undang, bisa dikatakan masyarakat banyak yang belum mengerti, hal ini disebabkan oleh ketidakpedulian masyarakat tentang peraturan atau pendidikan masyarakat yang kurang memadai dan bisa juga sosialisasi tentang peraturan tersebut kurang efisien.
- Aparat penegak hukum, adalah petugas penegak hukum yang mengawasi dan menjalankan peraturan perundang-undangan. Aparat penegak hukum harus mempunyai mentalitas dan kepribadian yang baik agar penegakan hukum bisa lebih efektif.
- Kebudayaan, adalah suatu kebiasaan masyarakat yang diwariskan secara turun temurun. Dalam hal ini faktor masyarakat dan kebudayaan merupakan hal yang terpenting karena berkaitan dengan kesadaran terhadap peraturan. Kesadaran hukum merupakan proses yang mencakup pengetahuan, pemahaman, dan perilaku hukum.

Kelima faktor tersebut merupakan tolak ukur efektif dan tidaknya dalam penegakan hukum. Dalam penelitian ini kelima faktor tersebut dapat melihat kendala pemerintah dalam menerapkan peraturan No 22 Tahun 2009.

Tetapi jika dilihat dari penerapan pasal 273 (1) yang dimaksudkan dalam pasal 24, apabila penyelenggara jalan tidak segera memperbaiki yang mengakibatkan pengguna jalan kecelakaan itu dapat dipidana atau denda. Maka setiap korban kecelakaan akibat jalan rusak dapat melakukan tuntutan terhadap penyelenggara jalan. Akan tetapi dalam peraturan perundangan tersebut pemerintah belum secara rinci pihak yang memiliki tanggung jawab yang mengakibatkan kecelakaan. Hal ini menimbulkan ketidakpastian dalam penerapan pasal 273. Sehingga pada prakteknya pasal 273 ini tidak bisa dilaksanakan di lapangan.

Inilah yang menjadi polemik penerapan pasal 273 No 22 Tahun 2009 karena ketidakpastian dalam pertanggung jawaban yang seharusnya dimiliki oleh pihak korban. Sedangkan pasal 16 UU No 04 tahun 2004 Tentang Kekuasaan Kehakiman, tidak boleh menolak dan memeriksa serta mengadili perkara di pengadilan. Tapi banyak juga para ahli hukum memiliki pandangan lain yang mengatakan pasal 273 tersebut sudah dibuat dengan rinci.

Pemerintah seharusnya meninjau ulang dalam penerapan pasal 273 UU No 22 Tahun 2009 karena adanya beberapa substansi yang ada dalam Undang-undang tidak relevan dalam kondisi sarana serta fasilitas, ini juga tidak adanya penjelasan secara rinci tentang tanggung jawab kepada pihak korban kecelakaan akibat kerusakan jalan. Akan tetapi jika pemerintah

memperbaiki sarana serta fasilitas dan masyarakat mengenal peraturan tersebut maka faktor kendala dalam menerapkan peraturan No 22 Tahun 2009 akan berkurang.

PENUTUP

Uraian diatas Penulis menyimpulkan sebagai berikut:

1. Penelitian tentang efektivitas pasal 273 UU No 22 Tahun 2009 terhadap kecelakaan di jalan raya dapat dikatakan belum efektif. Hal ini karena banyaknya kecelakaan yang di akibatkan oleh jalan rusak atau berlubang. Dalam pasal 273 jika ada korban maka dapat meminta tanggung jawab kepada pihak terkait tetapi banyak korban yang tidak tahu. Dan jika dilihat di lapangan di jalan kota Palembang banyak jalan rusak yang belum di perbaiki yang mengakibatkan pada pengguna jalan sering kesulitan dalam menstabilkan kendaraan.
2. Penulis menyimpulkan penghambat pemerintah dalam penerapan pasal 273 adalah adanya beberapa substansi yang ada dalam Undang-undang tidak relevan dalam kondisi sarana serta fasilitas didalam sarana jalan raya dan juga tidak adanya penjelasan secara rinci tentang tanggung jawab kepada korban kecelakaan dari rusaknya jalan atau berlubang.

SARAN

1. Untuk pemerintah, aparat penegak hukum, dan masyarakat agar dapat bekerjasama dalam menjalankan Undang-undang.
2. Diharapkan masyarakat dapat berpartisipasi dalam menjalankan peraturan perundang-undangan.

DAFTAR PUSTAKA.

- Abu bakar. 1995. tertib LaluLintas - informasi transportasi jalan dan bimbingan teknis. Direktorat Perhubungan Darat, jogjakarta.
- Agung Saputro, 2011, Evaluasi pengembangan dan Kondisi Jalan (Studi Kasus di Kabupaten Malang) Universitas Brawijaya Malang.
- Ahmad. 2004. Menejemen LaluLintas Perkotan. Beta Ofset. Jogjakarta
- ASTM. 2010. Designation: Standar Praactice for Roads and Parking Lots Pavemen Conditon Indexs Surveys,
- DPJK. (1990). Cara-Cara Penyusunan Memeliharaan Jalan Kota (No. 018/T/BNKT/1990).Jakarta.
- DJBMM. 1998 Pemeliharaan Rutin Jalan Nasional dan Jalan Provinsi Jilid III, Metode Standar NO. 002/T/Bt/1998.

Evelyn. 2013, Metode Bina Marga dan PCI (Studi Ruas Jalan Kaliurang,) Universitas Nusa Cendana.

Hardiyamo, 2006, Meliharaan Jalan Raya, Jakarta.

<http://www.slidesharee.net/sendtha/02-kerusakan-pada-perkerasan-aspal>

Maryee, 2011. Berkendara Di jalan Raya, Ctk.I, RAS, Jakarta,

Mukti dan Achmad. 2011. Penelitian Hukum Normatif Dan Empiris. Pustaka Pelajar. Jakarta.

Pammungkas 2013, Dasar Penentuan Perbaikan Jalan Menggunakan MBM dan Metode PCI, UGM.

Rianto, 1999, Diktat jalan raya II, Teknik Sipil Fakultas Teknik UMS.

SNI. Gemetrik Jalan Perkotan, RSNI T-14-2015

Yoges dkk, 2014 Developmen of Overal Pavemen Codition Indexs for Urban Road Network, Procedia - Social and Behavioral Sciences.