

**PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA PENYELENGGARA JALAN  
TERHADAP KORBAN KECELAKAAN AKIBAT JALAN RUSAK  
MENURUT UNDANG UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU  
LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN**

**SKRIPSI**

**Diajukan untuk Memenuhi Sebagian Persyaratan**

**Memperoleh Gelar Sarjana Hukum**



**Oleh ;**

**BRYAN GORES TARIGAN**

**02081001176**

**Fakultas Hukum**

**Universitas Sriwijaya**

**Indralaya**

**2014**

S  
346.0307  
Tar  
P  
2013

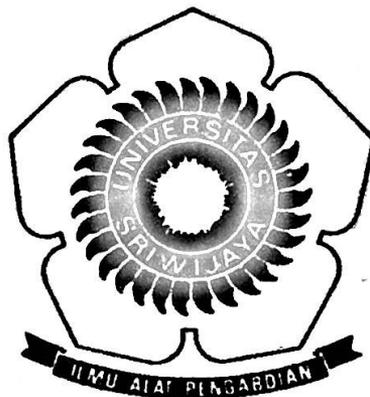
2012/27593

**PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA PENYELENGGARA JALAN  
TERHADAP KORBAN KECELAKAAN AKIBAT JALAN RUSAK  
MENURUT UNDANG UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU  
LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN**

**SKRIPSI**

**Diajukan untuk Memenuhi Sebagian Persyaratan**

**Memperoleh Gelar Sarjana Hukum**



**Oleh ;**

**BRYAN GORES TARIGAN**

**02081001176**

**Fakultas Hukum**

**Universitas Sriwijaya**

**Indralaya**

**2014**

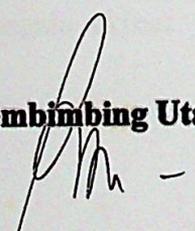
FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS SRIWIJAYA  
INDRALAYA

TANDA PENGESAHAN SKRIPSI

**NAMA** : Bryan Gores Tarigan  
**NIM** : 02081001176  
**Judul Skripsi** : Pertanggungjawaban Pidana Penyelenggara  
Jalan Terhadap Korban Kecelakaan Akibat  
Jalan Rusak Menurut Undang Undang  
Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas  
Dan Angkutan Jalan

Secara substansi telah disetujui dan dinyatakan siap  
untuk diuji / dipertahankan

Pembimbing Utama,

  
**Dr. H. Ruben Achmad, S.H., M.H.**  
NIP. 19550902198109100

Indralaya, 19 Mei 2014

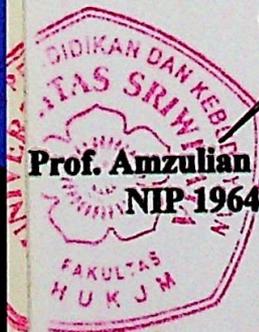
Pembimbing Pembantu,

  
**Henny Yuningsih, S.H., M.H.**  
NIP 198301242009122001



Dekan,

  
**Prof. Amzulian Rifai, S.H., LL.M., Ph.D**  
NIP-196412021990031003



**PERNYATAAN**

Saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama Mahasiswa : Bryan Gores Tarigan  
Nomor Induk Mahasiswa : 02081001176  
Tempat/ Tgl Lahir : Munte, 14 Juli 1990  
Fakultas : Hukum  
Strata Pendidikan : S1  
Program Studi : Ilmu Hukum  
Bagian / Program Kekhususan : Studi Hukum dan Sistem Peradilan Pidana

Dengan ini menyatakan bahwa skripsi ini tidak memuat bahan – bahan yang sebelumnya telah diajukan untuk memperoleh gelar di perguruan tinggi manapun tanpa mencantumkan sumbernya. Skripsi ini juga tidak memuat bahan–bahan yang sebelumnya telah dipublikasikan atau ditulis oleh siapapun tanpa mencantumkan sumbernya dalam teks.

Demikianlah pernyataan ini telah saya buat dengan sebenarnya. Apabila terbukti saya telah melakukan hal-hal yang bertentangan dengan pernyataan ini, saya bersedia menanggung segala akibat yang timbul dikemudian hari sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Indralaya, 19 Mei 2014



Bryan Gores Tarigan

NIM : 02081001176

**SURAT KETERANGAN**  
**HASIL PEMERIKSAAN PLAGIAT**

Yang bertanda tangan dibawah ini

Nama : Dr.H.Ruben Achmad,S.H.,M.H.

NIP : 19550902198109100

Sebagai Pembimbing utama, dan

Nama : Henny Yuningsih,S.H.,M.H.

NIP : 198301242009122001

Sebagai Pembimbing pembantu

Menerangkan bahwa skripsi dibawah ini:

Judul : Pertanggungjawaban Pidana Penyelenggara Jalan Terhadap Korban Kecelakaan Akibat Jalan Rusak Menurut Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

Nama Mahasiswa : Bryan Gores Tarigan

NIM : 02081001176

Prog. Kekhususan :  Hukum Pidana       Hukum Perdata  
 Hukum Tata Negara    Hukum Administrasi Negara  
 Hukum Internasional

Telah dilakukan pengecekan plagiarism dengan menggunakan program khusus anti plagiat yang dilaksanakan pada:

Hari : Jumat

Tanggal : 16 Mei 2014

Waktu : 10.00 WIB

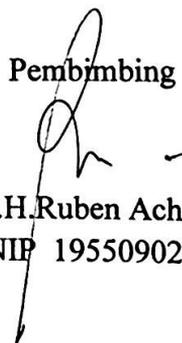
Hasil Pengecekan

Terindikasi Plagiat : 14 %

Demikian surat keterangan ini diperbuat untuk dipergunakan sebagai salah satu syarat pendaftaran ujian komprehensif.

Pembimbing Utama,

Indralaya, 16 Mei 2014  
Pembimbing Pembantu,

  
Dr.H.Ruben Achmad,S.H.,M.H.  
NIP 19550902198109100

Henny Yuningsih,S.H.,M.H.  
NIP 198301242009122001

**MOTTO**

**TUHAN MENETAPKAN LANGKAHLANGKAH ORANG YANG HIDUPNYA  
BERKENAN KEPADA-NYA**

**-MAZMUR 37:23-**

**SEBUAH KARYA SEBAGAI DEDIKASIKU KEPADA:**

***YESUS KRISTUS, JALAN KEBENARAN DAN HIDUPKU***

***KEDUA ORANG TUAKU, E.T. TARIGAN DAN A. SITEPU***

***ABANG, KAKAK, DAN ADIKKU,***

***SAHABAT - SAHABAT TERCINTA***

***ALMAMATER, KEBANGGAANKU***

## KATA PENGANTAR

Segala puji dan syukur serta kemuliaan dipanjatkan penulis ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa, karena atas berkat dan kasih setia-nya penulis dapat menyelesaikan tulisan skripsi ini sebagaimana adanya pada saat ini.

Pada kesempatan ini, penulis membuat suatu karya tulis berupa skripsi dengan mengangkat judul: **“Pertanggungjawaban Pidana Penyelenggara Jalan Terhadap Korban Kecelakaan Akibat Jalan Rusak Menurut Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009”**. Tulisan ini terdiri atas empat bagian mulai dari Bab I hingga IV, yang masing masing memuat Pendahuluan, Tinjauan Pustaka, Pembahasan Dan Hasil Pembahasan, berupa kesimpulan dan saran.

Penulis berharap secara khusus melalui skripsi ini pada akhirnya memberi hasil yang memuaskan pada saat digunakan sebagai bahan saat menghadapi ujian komprehensif. Dan secara umum, semoga skripsi ini berguna bagi perkembangan ilmu pengetahuan khususnya dibidang ilmu hukum.

Penulis mengucapkan banyak terima kasih kepada berbagai pihak yang akan disebutkan, Karena atas bantuan dari berbagai pihak tersebut, penulis dapat menyelesaikan tulisan ini dengan baik, sebagaimana adanya pada saat ini.

Penulis yakin dan sadar bahwa tulisan ini masih memiliki berbagai kekurangan dan kelemahan, yang merupakan akibat dari kelemahan dan kekurangan dari penulis sebagai pembuat karya ini. Oleh karena itu, pada kesempatan ini dan

seterusnya, penulis masih menerima segala masukan baik berbentuk saran, kritik, maupun masukan lain yang bersifat membangun dan memperbaiki karya tulis ini.

Akhir kata penulis mengucapkan banyak-banyak terima kasih dan mohon maaf atas segala kesalahan yang mungkin ditimbulkan.

Indralaya, 16 Mei 2014

Bryan Gores Tarigan

Penulis

## UCAPAN TERIMA KASIH

Atas segala pencapaian dan apa yang telah diperoleh selama ini, maka pada kesempatan ini, penulis mengucapkan terima kasih sebanyak-banyaknya kepada:

1. Bapak Prof. Amzulian Rifai, SH., LL.M Ph.D selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya,
2. Bapak H. Fahmi Yoesmar Ar, SH., MS selaku Pembantu Dekan I Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya,
3. Ibu Meria Utama, S.H., LL.M., selaku Pembantu Dekan II Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya,
4. Bapak Rd. M. Ikhsan., S.H., M.H., selaku Pembantu Dekan III Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya,
5. Bapak Dr. H. Ruben Achmad, S.H.,M.H selaku Ketua Jurusan Hukum Pidana Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya, sekaligus sebagai Pembimbing Utama dalam penulisan skripsi ini, terimakasih atas segala bantuan dan dukungan serta bimbingan yang diberikan kepada penulis,
6. Ibu Henny Yuningsih., S.H., M.H., selaku Pembimbing Pembantu dalam penulisan skripsi ini, terimakasih atas segala bantuan dan dukungan serta bimbingan yang diberikan kepada penulis,
7. Bapak Rodjai S. Irawan, S.H.,M.H., hakim pada Pengadilan Negeri Palembang, yang telah memberikan bantuan, membagi ilmu, dan memberi dorongan kepada penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.

8. Bapak Iptu. Harsono, selaku Kepala Unit Kecelakaan Satuan Lalu Lintas Kepolisian Resor Kota Besar Palembang, sebagai narasumber bagi penulis dalam membahas skripsi ini.
9. Ibu Indah Febriani, S.H.,M.H., selaku pembimbing akademik yang telah membimbing penulis ke jalan yang semestinya selama perkuliahan.
10. Segenap dosen dan staff pengajar Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya yang selama ini telah banyak membantu penulis selama menjalani pendidikan di Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya.
11. Seluruh staff akademik dan karyawan/karyawati Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya.
12. Kedua orang tua, bapak Elkan Tandek Tarigan dan mamak Asdiana Sitepu, yang telah menjadi motivator utama dalam menjalani kehidupan, terutama dalam menjalani perkuliahan selama ini. Terima kasih untuk setiap waktu dan pengorbanan yang telah diberikan.
13. Seluruh keluarga tersayang yang telah memberikan dukungan baik materi ataupun doa didalam penyelesaian skripsi ini, abang Ezra Hanafi Tarigan sekeluarga, abang Christanta Tarigan sekeluarga, abang Erik Suhendar Tarigan, adik Rena Theresia Tarigan. Terima kasih untuk semua dukungan yang telah diberikan selama ini.
14. Sahabat-sahabat yang telah memberi semangat selama ini, Janfri Kafernaun Pinem, Evasari Ginting, dan David Surbakti. Terima kasih

untuk semua waktu bersama, dan dorongan semangat yang telah diberikan.

15. Kepada Desy Sananda Kaban, atas semua waktu, dorongan semangat, dan perhatian yang diberikan kepada penulis, indah pada waktunya.
16. Teman teman seperjuangan di Fakultas Hukum, khususnya angkatan 2008, Darmanta Sitepu SH, Sanelta Sembiring SH, Firman Barus SH, Befri Sinuhaji, Riski Sembiring, Harry Sembiring, Alfredo Depari SH, Srika Sembiring SH, Dea Sitepu, Mona Sitepu SH, kakak tingkat Ivan Torong, Hendra Barus, serta adik tingkat, Ari Perangin-angin, Mariska Tarigan, Sebastian Perangin-angin, dan kawan kawan.
17. Teman teman dari Kelas A, PLKH Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya, semester ganjil tahun 2012/2013, dan teman teman KKL Fakultas Hukum tahun 2012 di Kejaksaan Negeri Kelas IA Palembang, serta segenap pimpinan, para jaksa, pegawai, dan staf di lingkungan Kejaksaan Negeri Kelas IA Palembang, khususnya pada Seksi Pidana Khusus, sebagai lokasi KKL pada tahun 2012, terima kasih kepada bapak Sunarta SH,MH, bapak Sanusi SH,MH, serta kakak Fedrik Adhar, Rezky Adhiyaksa, dan Fisyadad, sebagai rekan kerja sewaktu menjalani KKL
18. Teman serumah dan seperjuangan yang telah menjadi keluarga selama menjalani pendidikan perkuliahan selama ini, Bobby Sitepu, Haga Prisai Sitepu, Ki Agus Purnomo, Chandra Purba, Erik Warista Ginting, Sanelta

Sembiring, Ista Ginting, Ivan Torong, Bastian Perangin-angin, dan Aris Tomy Ginting.

19. .Seluruh rekan rekan dari berbagai lingkungan perkumpulan pergaulan dan organisasi, GBKP Palembang, PERMATA GBKP Palembang, PERMATA GBKP Tigabaru Kabanjahe, Anjas (Anak anak Jalan Sarjana), dan Mahasiswa Karo Sriwijaya (MAKASRI), yang telah menempa dan mendidik serta memberikan kontribusi nyata dalam perkembangan pergaulan dan kemampuan berorganisasi selama ini.

Serta semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu dalam tulisan ini. Semoga segala bantuan yang diperoleh dapat menjadi berkah yang positif bagi penulis serta kiranya Tuhan Yang Maha Pengasih akan memberikan balasan dan berkah-Nya kepada semua pihak yang telah disebutkan diatas.

Indralaya, 16 Mei 2014

Penulis



## DAFTAR ISI

	Halaman
<b>HALAMAN JUDUL .....</b>	<b>i</b>
<b>HALAMAN PENGESAHAN SKRIPSI .....</b>	<b>ii</b>
<b>PERNYATAAN PLAGIAT.....</b>	<b>iii</b>
<b>PEMERIKSAAN PLAGIAT .....</b>	<b>iv</b>
<b>MOTTO DAN PERSEMBAHAN .....</b>	<b>v</b>
<b>KATA PENGANTAR .....</b>	<b>vi</b>
<b>UCAPAN TERIMAKASIH .....</b>	<b>viii</b>
<b>DAFTAR ISI .....</b>	<b>xii</b>
<b>ABSTRAK .....</b>	<b>xv</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN .....</b>	<b>1</b>
A. Latar Belakang .....	1
B. Permasalahan .....	15
C. Tujuan Penelitian .....	15
D. Manfaat Penelitian .....	16
E. Ruang Lingkup .....	16
F. Metode Penelitian .....	17
1. Tipe Penelitian .....	18
2. Pendekatan Penelitian .....	18
3. Jenis Dan Sumber Data .....	19
4. Lokasi Penelitian .....	20
5. Teknik Pengumpulan Data Penelitian .....	20
6. Teknik Penarikan Kesimpulan .....	21
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA .....</b>	<b>23</b>
A. Teori Pertanggungjawaban Pidana .....	23
1. Teori Pertanggungjawaban Pidana Atas Dasar Kesalahan .....	23

2. Teori Pertanggungjawaban Pidana Mutlak (Strict Liability) ..	30
3. Teori Pertanggungjawaban Pidana Pengganti (Vicarious Liability) .....	32
B. Teori Penegakan Hukum.....	34
1. Penegakan Hukum .....	34
2. Penegakan Hukum Pidana .....	39
C. Pertanggungjawaban Pidana Penyelenggara Jalan.....	44
1. Dasar Hukum Pertanggungjawaban Pidana Penyelenggara Jalan .....	44
2. Penyelenggara Jalan Sebagai Korporasi Dan Pertanggung – jawabannya .....	50
<b>BAB III PEMBAHASAN .....</b>	<b>54</b>
A. Pertanggungjawaban Pidana Penyelenggara Jalan Akibat Jalan Rusak	
1. Konsep Dasar Pertanggungjawaban Pidana Penyelenggara Jalan .....	54
2. Pertanggungjawaban Pidana Penyelenggara Jalan Dalam Kecelakaan Akibat Jalan Rusak .....	59
3. Pertanggungjawaban Pidana Oleh Penyelenggara Jalan Sebagai Korporasi .....	73
4. Upaya Upaya Korban Kecelakaan Akibat Jalan Rusak .....	77
B. Penegakan Pasal 273 Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan .....	81
1. Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum Pidana .....	81
2. Penegakan Pasal 273 Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan .....	87

<b>BAB IV HASIL .....</b>	<b>92</b>
1. Kesimpulan .....	92
2. Saran .....	93
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>95</b>
<b>LAMPIRAN .....</b>	<b>99</b>

## ABSTRAK

*Skripsi ini mengangkat permasalahan bagaimana pertanggungjawaban pidana penyelenggara jalan terhadap korban kecelakaan akibat jalan rusak, dan sejauh mana penegakan pasal 273 Undang undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Teori yang digunakan untuk menjawab pertanggungjawaban penyelenggara jalan adalah teori pertanggungjawaban pidana atas dasar kesalahan, teori pertanggungjawaban mutlak, dan teori pertanggungjawaban pengganti. Penelitian ini mengambil lokasi di kota Palembang.*

*Setelah dilakukan penelitian dan pembahasan, maka diperoleh kesimpulan bahwa penyelenggara jalan dalam hal ini Kepala Dinas Pekerjaan Umum harus bertanggung jawab sesuai dengan ketentuan pasal 273 Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Diperoleh juga kesimpulan, bahwa penegakan ketentuan pidana pasal 273 ini, memiliki hambatan yaitu tipisnya unsur kerusakan jalan sebagai penyebab kecelakaan, karena kecelakaan kebanyakan disebabkan 'human error', dan tidak adanya laporan atau pengaduan resmi dari masyarakat kepada polisi untuk kemudian ditindaklanjuti.*

*Kata Kunci : Pertanggungjawaban, Penyelenggara Jalan, Kecelakaan, Jalan Rusak.*



# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang

Penemuan terbesar kedua setelah alphabet (tulisan) yang telah membawa kemajuan dalam kebudayaan dan kesejahteraan umat manusia adalah penemuan peralatan transportasi<sup>1</sup>. Transportasi merupakan sistem yang sangat penting dalam mempengaruhi kehidupan manusia. Bagaimana seorang manusia berpindah dari suatu tempat ke tempat lain untuk tujuan apapun, sudah merupakan bagian dari sistem transportasi. Manusia memerlukan mobilitas yang tinggi untuk mempertahankan eksistensi dan melanjutkan kehidupannya<sup>2</sup>.

Dalam kehidupan bernegara pun, transportasi memegang peranan penting dan vital. Tanpa adanya transportasi sebagai sarana penunjang, tidak dapat diharapkan tercapainya hasil yang memuaskan dalam usaha pengembangan ekonomi suatu negara<sup>3</sup>. Oleh karena itu, sarana dan infrastruktur transportasi yang memadai diperlukan dalam rangka meningkatkan kesejahteraan masyarakat.

Transportasi yang buruk akan menghambat mobilitas penduduk. Akibatnya, disadari atau tidak, tingkat kemakmuran akan rendah pula. Buktinya, Indonesia masih memiliki banyak desa yang masih tertinggal karena desa tersebut masih terisolir, dan

---

<sup>1</sup> M.N. Nasution, *Manajemen Transportasi*, Edisi Ketiga. Ghalia Indonesia, Jakarta, 2008, Hlm 1

<sup>2</sup> *Ibid* Hlm 3

<sup>3</sup> H.A Abbas Salim, *Manajemen Transportasi*, Jakarta: PT. RajaGrafindo Persada 2002, hlm 1.

belum dapat diakses secara maksimal. Hal ini disebabkan karena kurangnya sarana dan infrastruktur transportasi yang memadai.

Indonesia selama ini secara umum mengenal beberapa jenis moda transportasi<sup>4</sup>, antara lain:

1. Angkutan kereta api (*rail road railway*)
2. Angkutan bermotor dan jalan raya (*motor/road/highway transportation*)
3. Angkutan laut (*water/sea transportation*)
4. Angkutan udara (*air transportation*)
5. Angkutan pipa (*pipeline*)

Moda transportasi jalan terdiri atas berbagai macam alat transportasi, seperti sepeda motor, mobil penumpang, mobil barang, mobil pribadi dan lain lain. Semua alat transportasi darat ini menggunakan jalan, khususnya jalan beraspal sebagai medianya. Kondisi jalan yang baik dan terawat akan memperlancar arus transportasi.

Jalan yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum di Indonesia juga dibagi atas beberapa tingkat klasifikasi menurut statusnya secara administrasi dalam pemerintahan menurut berbagai peraturan perundang undangan yang mengatur tentang transportasi, seperti Undang undang nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Undang undang nomor 38 tahun 2004 tentang Jalan, dan berbagai peraturan Menteri Pekerjaan Umum, yang terbagi atas:

---

<sup>4</sup> M.N.Nasution, *Op.Cit.* hlm 13

1. Jalan nasional, merupakan jalan arteri dan jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan antaribukota provinsi, dan jalan strategis nasional.
2. Jalan provinsi, merupakan jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan ibukota provinsi dengan ibukota kabupaten/kota, atau antaribukota kabupaten/kota, dan jalan strategis provinsi.
3. Jalan kabupaten, merupakan jalan lokal dalam sistem jaringan jalan primer yang tidak termasuk jalan yang menghubungkan ibukota kabupaten dengan ibukota kecamatan, antaribukota kecamatan, ibukota kabupaten dengan pusat kegiatan lokal, antarpusat kegiatan lokal, serta jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunder dalam wilayah kabupaten, dan jalan strategis kabupaten.
4. Jalan kota, adalah jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunder yang menghubungkan antarpusat pelayanan dalam kota, menghubungkan pusat pelayanan dengan persil, menghubungkan antarpersil, serta menghubungkan antarpusat permukiman yang berada di dalam kota.
5. Jalan desa, merupakan jalan umum yang menghubungkan kawasan dan/atau antarpermukiman di dalam desa, serta jalan lingkungan.

Kondisi jalan yang baik dan lancar pada umumnya akan memperlancar arus transportasi masyarakat. Begitu juga sebaliknya, kondisi jalan yang buruk akan mengakibatkan arus transportasi yang tersendat, dan lebih jauh lagi akan menurunkan kualitas kesejahteraan masyarakat, terutama masyarakat dengan tingkat mobilitas yang tinggi dalam kegiatannya sehari-hari. Oleh karena itu, perlu dilakukan upaya perawatan yang bertujuan untuk menjaga kelayakan kondisi jalan agar tetap dapat dipergunakan secara maksimal.

Kerusakan jalan pada umumnya dapat disebabkan oleh beberapa faktor, seperti antara lain faktor alam dan faktor manusia itu sendiri selaku pengguna jalan. Faktor faktor alam dapat terdiri dari antara lain keadaan cuaca, misalnya curah hujan yang tinggi dan faktor utama penyebab kerusakan jalan adalah karena air<sup>5</sup>. Sedangkan beberapa penyebab kerusakan jalan yang disebabkan oleh faktor manusia adalah seperti penggunaan kendaraan yang memiliki beban yang melewati batas beban jalan yang seharusnya. Selain itu, masih terdapat banyak penyebab penyebab lain yang memperpendek umur penggunaan jalan dan menyebabkan kerusakan jalan. Bentuk bentuk kerusakan jalan yang disebabkan juga bermacam macam, seperti jalan berlubang dan bergelombang.

Kondisi jalan yang tidak maksimal atau rusak tentu mengganggu kenyamanan aktivitas pengguna jalan itu sendiri, mulai dari tersendatnya arus lalu lintas, hingga yang terparah dapat menyebabkan kecelakaan. Berdasarkan Peraturan Menteri

---

<sup>5</sup> Djoko Setijowarno, *Dinamika Transportasi*, Penerbit Unika Soegijaprana, Semarang, 2003, hlm.7

Pekerjaan Umum Nomor 13 tahun 2011 Tentang Pemeliharaan Jalan, kategori kondisi kerusakan jalan digolongkan sesuai menurut tabel<sup>6</sup> dibawah ini

Tabel 1.

Klasifikasi Kondisi kerusakan Jalan

No.	Diskripsi Jenis Permukaan Jalan Dilihat Secara Visual	Diskripsi Kondisi Lapangan Dilihat Secara Visual	Nilai RCI ( <i>Road Condition Index</i> )
1	Jalan tanah dengan drainase yang jelek, dan semua tipe permukaan yang tidak diperhatikan sama sekali.	Tidak bisa dilalui	0 – 2
2	Semua tipe perkerasan yang tidak diperhatikan sejak lama (4 – 5 tahun atau lebih)	Rusak berat, banyak lubang dan seluruh daerah permukaan.	2 – 3
3	PM (Pemeliharaan Berkala) lama, Latasbum Lama, Batu Kerikil.	Rusak bergelombang, banyak lubang.	3 – 4
4	PM (Pemeliharaan Berkala) setelah pemakaian 2 tahun, Latasbum lama	Agak rusak, kadang kadang ada lubang, permukaan tidak rata.	4 – 5
5	PM (Pemeliharaan Berkala) baru, Latasbum Baru, Lasbutag setelah pemakaian 2 tahun.	Cukup tidak ada atau sedikit sekali lubang, permukaan jalan agak tidak rata	5 – 6
6	Lapis Tipis Lama dari Hotmix, Latasbum Baru, Lasbutag Baru.	Baik	6 – 7

<sup>6</sup> Lampiran Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 13 Tahun 2011 Tentang Pemeliharaan Jalan

7	Hotmix setelah 2 tahun, Hotmix Tipis diatas PM (Pemeliharaan Berkala)	Sangat baik, umumnya rata.	7 – 8
8	Hotmix Baru (Laston, Laston), peningkatan dengan menggunakan lebih dari 1 lapis.	Sangat rata dan teratur	. 8 – 10

Sumber: Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 13 Tahun 2011 Tentang Pemeliharaan Jalan

Tabel tersebut bisa menjelaskan bagaimana kondisi jalan yang layak serta bisa diperhitungkan resikonya. Jalan yang berlubang dan bergelombang misalnya. Kerusakan model ini membahayakan pengguna jalan yang melaju dengan kecepatan tinggi, terutama apabila tidak ada penerangan yang jelas di malam hari, maka sering menyebabkan kecelakaan yang cukup fatal<sup>7</sup>. Kecelakaan ini juga mungkin akan menyebabkan jatuhnya korban.

Kecelakaan lalu lintas juga memang dapat terjadi akibat beberapa faktor penyebab seperti faktor manusia itu sendiri, faktor kendaraan, dan tentu saja faktor lingkungan, seperti kondisi jalan. Kondisi jalan ini sendiri lah yang paling sulit untuk diantisipasi. Setiap orang yang akan melakukan perjalanan tentu sudah siap secara fisik untuk menghindari masalah saat berkendara. Kendaraan yang digunakan juga harus dipastikan terlebih dahulu dalam kondisi yang baik dan layak jalan. Namun, ada kalanya kondisi jalan berada di luar perhitungan pengguna jalan. Hal ini yang dapat membahayakan, dimana ketika seorang pengguna jalan tidak siap dalam menghadapi kondisi jalan yang rusak. Akibatnya, kecelakaan dapat terjadi, mulai dari

<sup>7</sup>*Ibid* Hlm 13.

kecelakaan yang mengakibatkan luka ringan, hingga yang paling parah adalah mengakibatkan kematian.

Menurut data yang dikeluarkan oleh divisi Humas Kepolisian Republik Indonesia atas rekap Korps Lalu Lintas POLRI, selama tahun 2012 telah terjadi sebanyak 117.949 kecelakaan sepeda motor<sup>8</sup>. Dari keseluruhan peristiwa kecelakaan tersebut 33 persen disebabkan oleh faktor lingkungan seperti jalan yang berlubang dan bergelombang, dan faktor cuaca seperti hujan<sup>9</sup>.

Dalam peristiwa kecelakaan yang disebabkan oleh jalan yang rusak ini secara umum yang terjadi adalah kecelakaan tunggal, dimana yang mengalami kecelakaan hanya satu pihak saja<sup>10</sup>. Masyarakat juga secara umum belum mengetahui siapa pihak yang bertanggung jawab atas kecelakaan tersebut dan atas korban yang ditimbulkan dalam kecelakaan tersebut. Padahal, jika dilihat lebih jauh, tentu dalam setiap kecelakaan kendaraan bermotor kemungkinan timbulnya korban dan kerugian secara materi sangat besar. Satu sisi, orang yang mengalami kecelakaan bisa menderita luka luka, baik luka ringan atau luka berat, yang mengakibatkan cacat baik sementara maupun permanen, bahkan cedera yang dapat mengakibatkan kematian atau hilangnya nyawa seseorang. Hal hal tersebut adalah kerugian dalam hal fisik orang

---

<sup>8</sup><http://www.republika.co.id/berita/nasional/jabodetabek-nasional/13/04/26/mlv5tg-polri-motor-sumbang-angka-kecelakaan-paling-besar>, terakhir diakses pada tanggal 21 Mei 2013

<sup>9</sup> <http://www.republika.co.id/berita/nasional/jabodetabek-nasional/13/04/26/mlv5tg-polri-motor-sumbang-angka-kecelakaan-paling-besar>, terakhir diakses pada tanggal 21 Mei 2013

<sup>10</sup> <http://www.republika.co.id/berita/nasional/jabodetabek-nasional/13/04/26/mlv5tg-polri-motor-sumbang-angka-kecelakaan-paling-besar>, terakhir diakses pada tanggal 21 Mei 2013

yang mengalami kecelakaan. Belum lagi jika melihat kerugian di sisi lain secara materi seperti rusaknya kendaraan akibat kecelakaan tersebut, dan juga kerugian materi akibat biaya biaya pengobatan, dan kerugian kerugian lainnya.

Secara nyata di jalan, banyak kecelakaan akibat jalan rusak juga menjadi pemicu kecelakaan yang tidak hanya bersifat kecelakaan tunggal, namun melibatkan pengguna jalan lainnya. Seperti misalnya akibat menghindari jalan yang berlubang, seorang pengendara sepeda motor malah ditabrak oleh pengguna jalan lain. Kejadian kecelakaan seperti ini juga sudah sering terjadi.

Selama ini telah terjadi banyak contoh kejadian kejadian kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan oleh jalan yang rusak. Sebagai contoh, sebagaimana diberitakan oleh portal berita Suara Sumsel, kecelakaan terjadi di Jalur Lintas Timur (Jalintim) Indralaya-Palembang, tepatnya di KM 36 kembali memakan korban<sup>11</sup>. Kecelakaan akibat genangan air hujan yang mengguyur selama dua jam membuat pengguna jalan terperosok pada lubang. Empat motor diketahui terbalik di seputar jalan tersebut, diantaranya sepeda motor Mega Pro BG 2261 TC, Honda Supra BG 9872 TT, dan dua lagi tak diketahui pelat nomornya. Sebagaimana juga diberitakan oleh harian Koran Sindo, seorang pengendara sepeda motor di Gresik jatuh terperosok ke lubang yang ada di jalan Wahidin Sudirohusodo, Gresik pada tanggal 28 Maret 2013<sup>12</sup>. Ia mengalami luka luka di tangan, kaki dan bagian tubuh lainnya,

---

<sup>11</sup> <http://suarasumsel.com/jalintim-makan-korban-pemprov-belum-bertindak.html>, terakhir diakses pada 23 Juli 2013

<sup>12</sup> <http://www.koran-sindo.com/node/303996>, terakhir diakses pada 23 Mei 2013

serta mengalami pecah gendang telinga akibat kecelakaan tersebut. Lain halnya dengan yang terjadi di Jalan Gatot Subroto Jakarta pada tanggal 9 Juni 2012. Sebanyak 9 orang pengendara sepeda motor mengalami kecelakaan beruntun akibat jalan yang berlubang di tempat itu<sup>13</sup>. Seorang pengendara sepeda motor pada awalnya terjatuh dari kendaraannya seketika setelah menghantam lubang di jalan itu. Pengendara sepeda motor lain di belakangnya pun terkejut dan berupaya menghindari lubang jalan dan pengendara yang telah terjatuh di depannya. Namun karena kejadian yang begitu cepat, sebanyak 8 pengendara motor yang menghindar tersebut juga terjatuh dari kendaraan masing masing. Kecelakaan yang lebih fatal terjadi di jalan Perintis Kemerdekaan kota Semarang pada 22 Februari 2013. Seorang pengendara sepeda motor meninggal setelah terjatuh dari kendaraannya setelah menghindar dari jalan yang berlubang<sup>14</sup>. Pengendara tersebut terjatuh ke arah berlawanan jalan dimana sebuah truk melaju dengan kecepatan tinggi yang kemudian menabrak pengendara sepeda motor tersebut. Pengendara sepeda motor tersebut pun meninggal seketika di jalan itu.

Sebenarnya masih banyak kasus serupa yang terjadi seperti contoh contoh kasus diatas. Namun kejadian kecelakaan seperti itu tidak pernah sampai kepada proses peradilan, dan tidak ada pihak yang dimintai pertanggungjawaban atas kejadian tersebut. Hal ini tentu sangat merugikan pihak pihak yang mengalami

---

<sup>13</sup> <http://news.detik.com/read/2012/06/10/030218/1937202/10/9-motor-tabrakan-beruntun-akibat-hindari-jalan-berlubang-di-gatsu>, terakhir diakses pada 23 Mei 2013

<sup>14</sup> <http://www.republika.co.id/berita/regional/nusantara/12/02/22/lzsq23-akibat-jalan-rusak-pemotor-tewas-terlindas-truk>, terakhir diakses pada 23 Mei 2013.

kecelakaan tersebut. Banyak pengguna jalan yang telah memenuhi syarat untuk melakukan perjalanan dengan aman, namun mengalami kecelakaan akibat buruknya kualitas jalan.

Untuk itu, perlu dicari terlebih dahulu, siapa “penyelenggara jalan”, seperti yang dimaksud dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

Jika melihat peraturan perundang undangan lain yang mengatur tentang jalan, seperti Undang undang Nomor 38 tahun 2004 tentang Jalan, maka Pasal 1 ayat (14) menyatakan bahwa:

Penyelenggara jalan adalah pihak yang melakukan pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan jalan sesuai dengan kewenangannya.

Pengertian penyelenggara jalan seperti diatas juga ditemukan pada Pasal 1 ayat (10) Peraturan Pemerintah Nomor 34 tahun 2006 tentang Jalan. Sedangkan secara kewenangannya, penyelenggaraan jalan juga diatur dalam Pasal 57 Peraturan Pemerintah Nomor 24 tahun 2006 tentang Jalan.

### Pasal 57

- (1). Wewenang penyelenggaraan jalan ada pada Pemerintah dan Pemerintah Daerah.
- (2). Wewenang penyelenggaraan jalan oleh Pemerintah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi penyelenggaraan jalan secara umum dan penyelenggaraan jalan nasional.
- (3). Wewenang penyelenggaraan jalan oleh pemerintah daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi penyelenggaraan jalan provinsi, jalan kabupaten/kota, dan jalan desa.
- (4). Penyelenggaraan jalan secara umum sebagaimana dimaksud pada ayat (2) meliputi pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan secara makro sesuai dengan kebijakan nasional.
- (5). Penyelenggaraan jalan secara umum sebagaimana dimaksud pada ayat (4) meliputi jalan nasional, jalan provinsi, jalan kabupaten, jalan kota, dan jalan desa.

Apabila kita melihat isi dari pasal 1 ayat (39) Undang undang Nomor 22 tahun 2009

Tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan yang isinya:

### Pasal 1

- (39). Menteri adalah pembantu Presiden yang memimpin kementerian negara dan bertanggung jawab atas urusan pemerintahan di bidang Jalan, bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, bidang industri, bidang pengembangan teknologi, atau bidang pendidikan dan pelatihan.

Bahkan, dalam pasal 58 Peraturan Pemerintah Nomor 24 tahun 2006 tentang Jalan

dijelaskan bahwa:

- (1) Penyelenggaraan jalan umum oleh Pemerintah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 57 ayat (2) dilaksanakan oleh Menteri.
- (2) Penyelenggaraan jalan provinsi oleh pemerintah daerah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 57 ayat (3) dilaksanakan oleh gubernur atau pejabat yang ditunjuk.
- (3) Penyelenggaraan jalan kabupaten/kota dan jalan desa oleh pemerintah daerah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 57 ayat (3) dilaksanakan oleh bupati/walikota atau pejabat yang ditunjuk.

Melihat isi ketentuan ketentuan tersebut, jelas bahwa penyelenggara jalan yang dapat dimintai pertanggungjawaban pidana atas kecelakaan akibat jalan rusak ini adalah pemerintah, dalam hal ini pejabat pemerintah terkait sesuai status jalan, yang bisa digolongkan sbagai berikut:

- (1). Untuk jalan nasional, pemerintah pusat dalam hal ini Menteri Pekerjaan Umum
- (2). Untuk jalan provinsi, oleh gubernur atau pejabat yang ditunjuk
- (3). Untuk jalan kabupaten/kota dan jalan desa, oleh bupati/walikota atau pejabat yang ditunjuk.

Senyatanya, bukan hanya masyarakat, terkadang aparat penegak hukum seperti polisi lalu lintas misalnya, masih belum menguasai peraturan perundang undangan yang mengatur tentang kecelakaan akibat jalan rusak ini. Padahal, perihal mengenai pertanggungjawaban akibat jalan rusak ini sudah diatur dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan ini juga secara substansial mengatur tentang kewajiban penyelenggara jalan terhadap jalan yang rusak pada Pasal 24, yang menyatakan bahwa:

- (1). Penyelenggara Jalan wajib segera dan patut untuk memperbaiki Jalan yang rusak yang dapat mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas.
- (2). Dalam hal belum dapat dilakukan perbaikan Jalan yang rusak sebagaimana dimaksud pada ayat (1), penyelenggara Jalan wajib memberi tanda atau rambu pada Jalan yang rusak untuk mencegah terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas.

Lebih jauh lagi, Undang-undang ini juga mengatur pertanggungjawaban pidana terhadap penyelenggara jalan yang tidak segera memperbaiki jalan yang rusak dalam pasal 273, yang menyatakan bahwa:

- (1). Setiap penyelenggara Jalan yang tidak dengan segera dan patut memperbaiki Jalan yang rusak yang mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 24 ayat (1) sehingga menimbulkan korban luka ringan dan/ atau kerusakan Kendaraan dan / atau barang dipidana dengan penjara paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp12.000.000,00 (dua belas juta rupiah).
- (2). Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan luka berat, pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah).
- (3). Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan orang lain meninggal dunia, pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun atau denda paling banyak Rp 120.000.000,00 (seratus dua puluh juta rupiah).
- (4). Penyelenggara Jalan yang tidak memberi tanda atau rambu pada Jalan yang rusak dan belum diperbaiki sebagaimana dimaksud dalam Pasal 24 ayat (2) dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp1.500.000,00 (satu juta lima ratus ribu rupiah).

Efektivitas berlakunya Undang-undang inilah yang masih dipertanyakan hingga sekarang, mengingat banyaknya kejadian akibat jalan rusak, namun tidak satupun dari kejadian kejadian tersebut sampai kepada proses persidangan di pengadilan. Selama ini hal hal yang paling nyata dilakukan dalam kejadian kecelakaan akibat jalan rusak ini adalah polisi lalu lintas membuat berita acara tentang kecelakaan yang telah terjadi. Berita acara ini pun kemudian dipergunakan korban kecelakaan hanya untuk sekedar mengurus asuransi kesehatan ataupun asuransi kendaraan bermotor yang telah rusak. Tidak ada yang sampai membuat

pengaduan atau laporan<sup>15</sup> kepada polisi untuk meminta pertanggungjawaban pihak yang semestinya bertanggungjawab. Kalaupun ada, tidak pernah dilanjutkan sampai ke tahap penuntutan di pengadilan. Oleh karena itu, dalam kesempatan ini, penulis mencoba untuk mengkaji permasalahan ini, dengan harapan agar masyarakat tahu hak yang dimiliki dalam meminta pertanggungjawaban penyelenggara jalan terhadap kecelakaan akibat jalan yang rusak ini, juga dengan harapan supaya pemerintah lebih seruis dalam melihat serta menyikapi persoalan kualitas sarana transportasi berupa jalan ini. Karena kualitas jalan yang baik diharapkan akan mampu mengangkat kualitas perekonomian dan kesejahteraan masyarakat ke arah yang lebih baik lagi.

Berdasarkan ketentuan dari Pasal 273 di atas, dan keingintahuan penulis dalam melihat sejauh mana pertanggungjaawaban penyelenggara jalan terhadap korban yang mengalami kecelakaanakibat jalan rusak, serta upaya apa yang dapat ditempuh korban, maka hal ini mendasari penulis untuk mengambil tema pada penulisan tugas akhir ini dengan mengambil judul :

**“PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA PENYELENGGARA JALAN TERHADAP KORBAN KECELAKAAN AKIBAT JALAN RUSAK MENURUT UNDANG UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN”.**

---

<sup>15</sup> Laporan atau pengaduan adalah pemberitahuan yang merupakan tindakan untuk daijadikan dasar dalam dimulainya penyelidikan dugaan terjadinya tindak pidana oleh penyidik menurut Undang undang Nomor 8 Tahun 1981 Tentang Hukum Acara Pidana.

## **B. Permasalahan**

Berdasarkan uraian latar belakang tersebut, diperlukan rumusan pokok pokok permasalahan yang ditetapkan sehingga tujuan penulisan skripsi ini lebih jelas dan proporsional. Adapun pokok pokok permasalahan yang akan dikaji lebih jauh dalam tulisan ini adalah:

1. Bagaimana pertanggungjawaban pidana penyelenggara jalan terhadap kecelakaan akibat jalan rusak menurut Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan?
2. Apa hambatan hambatan dalam penegakan Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengenai pertanggungjawaban penyelenggara jalan terhadap korban kecelakaan akibat jalan rusak?

## **C. Tujuan Penelitian**

Adapun tujuan tujuan dalam penulisan skripsi ini adalah untuk:

1. Mengetahui dan memahami sistem pertanggungjawaban pidana penyelenggara jalan terhadap kecelakaan akibat jalan rusak menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
2. Mengetahui dan memahami hambatan hambatan dalam penegakan Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan mengenai pertanggungjawaban penyelenggara jalan terhadap korban kecelakaan akibat jalan rusak.

#### **D. Manfaat Penelitian**

Adapun manfaat atau kegunaan yang dapat diperoleh dari penulisan skripsi ini adalah sebagai berikut:

1. Sebagai bahan kajian lebih lanjut dalam upaya pembahasan pengembangan dan penegakan sistem hukum pidana nasional, khususnya dalam hal pertanggungjawaban pidana pemerintah
2. Sebagai bahan bacaan dan kajian untuk pembahasan yang lebih mendalam tentang topik serupa di kemudian hari.
3. Sebagai bahan kajian yuridis bagi masyarakat dalam menuntut hak sebagai korban kecelakaan akibat jalan rusak dan menuntut pertanggungjawaban pemerintah dalam hal menjamin dan menjaga kondisi jalan sebagai sarana transportasi tetap baik dan layak untuk digunakan.

#### **E. Ruang Lingkup**

Untuk memenuhi syarat penulisan skripsi yang baik sehingga memperoleh hasil yang memuaskan, serta untuk menjaga agar dalam penulisan skripsi ini data yang diperoleh adalah data yang sesuai dengan kebutuhan dan pembahasannya juga tetap dalam koridor topik utama skripsi ini, maka penulis mengkaji skripsi ini dalam suatu ruang lingkup. Ruang lingkup dalam penulisan ini mengambil fokus dalam mengkaji sistem pertanggungjawaban pidana penyelenggara jalan terhadap korban kecelakaan

akibat jalan rusak menurut Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Penelitian ini juga akan mengambil ruang lingkup jalan kabupaten sebagai objek kajian penelitian, khususnya jalan jalan yang ada di daerah administrasi kota Palembang.

Penulis akan mengkaji pasal pasal dalam Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang berkenaan dengan pertanggungjawaban penyelenggara jalan dan juga undang undang lain yang berhubungan dengan jalan dan lalu lintas atau transportasi, serta teori teori yang berkaitan, sehingga hal hal tersebut akan menjadi objek dalam penulisan skripsi ini.

## **F. Metode Penelitian**

Skripsi ini sebagai salah satu karya ilmiah menggunakan metode penelitian yang akan digunakan untuk memecahkan masalah yang akan dibahas dalam skripsi ini. Penentuan metode penelitian ini sering disebut sebagai “strategi pemecahan masalah”, karena pada tahap ini mempersoalkan bagaimana masalah masalah penelitian tersebut hendak dipecahkan atau ditentukan jawabannya<sup>16</sup>.

---

<sup>16</sup> Sanapiah Faisal, *Format Format Penelitian Sosial (Dasar Dasar Dan Aplikasinya)*. Rajawali Pers. Jakarta: 1995. Hlm 31.

## 1. Tipe Penelitian

Penulisan skripsi ini menggunakan tipe penelitian hukum empiris yaitu dengan meneliti data primer pada awalnya untuk kemudian dilanjutkan dengan penelitian terhadap data sekunder di lapangan atau terhadap masyarakat<sup>17</sup>. Metode pendekatan empiris ini dilakukan sebagai usaha mendekati masalah yang diteliti dengan sifat hukum yang nyata atau sesuai dengan kenyataan yang hidup di dalam masyarakat<sup>18</sup>. Tipe ini digunakan mengingat dalam hal pertanggungjawaban pidana penyelenggara jalan terhadap korban kecelakaan akibat jalan rusak ini, belum pernah ada penyelenggara jalan yang divonis oleh hakim melalui proses persidangan di pengadilan. Penelitian ini kan dilakukan dengan meneliti data data langsung di lapangan dan menelusuri bahan bahan pustaka, literatur dan data data yang mendukung dalam proses penulisan skripsi ini.

## 2. Pendekatan Penelitian

Pendekatan penelitian dalam skripsi ini akan menggunakan pendekatan dalam pembahasan undang undang (*statute approach*), yaitu pendekatan yang dilakukan dengan mengkaji semua undang undang dan regulasi terkait dengan isu hukum dan objek penelitian yang sedang ditangani<sup>19</sup>. Memang untuk melihat langsung pertanggungjawaban suatu tindak pidana, lebih baik apabila dilakukan pendekatan

---

<sup>17</sup> Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, UI-Press Jakarta, 1986, Hlm. 52

<sup>18</sup> Hilman Hadikusuma, *Metode Pembuatan Kertas Kerja Atau Skripsi Ilmu Hukum*, Mandar Maju, Bandung, 1995, Hlm. 61

<sup>19</sup> Peter Mahmud Mardzuki, *Penelitian Hukum*. Kencana Jakarta : 2007. Hlm 96

kasus, dengan melakukan telaah terhadap kasus-kasus yang berkaitan dengan isu yang dihadapi yang telah menjadi putusan pengadilan yang telah mempunyai kekuatan hukum tetap<sup>20</sup>. Namun, dalam hal ini, pendekatan kasus tersebut sulit dilakukan mengingat untuk kasus pertanggungjawaban pidana penyelenggara jalan ini belum ada putusan dari pengadilan yang telah memiliki kekuatan hukum tetap.

### 3. Jenis dan Sumber Data

Penelitian dalam skripsi ini akan menggunakan data primer dan data sekunder sebagai bahan pokok pembahasan. Adapun pembagian dari jenis-jenis data tersebut adalah sebagai berikut.

- a. Data primer, adalah data yang diperoleh secara langsung dari sumber pertama yang berhubungan langsung dengan permasalahan yang akan diteliti<sup>21</sup>.
- b. Data sekunder yang terdiri dari bahan-bahan pustaka ini, terdiri atas bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan bahan hukum tertier<sup>22</sup>.
  - 1) Bahan hukum primer, yaitu bahan-bahan hukum yang mengikat, dan terdiri dari :
    - a) Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
    - b) Kitab Undang-Undang Hukum Pidana

---

<sup>20</sup> Peter Mahmud Mardzuki *Op.Cit.* Hlm.96

<sup>21</sup> Soerjono Soekanto *Op.Cit.* Hlm 12

<sup>22</sup> *Ibid.* Hlm 13

- c) Kitab Undang Undang Hukum Acara Pidana
  - d) Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan
  - e) Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 78/PRT/M/2005  
Tentang Leger Jalan
  - f) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 14 Tahun 2006  
Tentang Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas di Jalan.
- 2) Bahan hukum sekunder, yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer, seperti rancangan undang undang, hasil hasil penelitian, hasil karya dari kalangan hukum, jurnal, buku buku referensi yang berkaitan dengan objek penelitian dan seterusnya<sup>23</sup>.
- 3) Bahan hukum tertier, yakni bahan yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder, seperti kamus, ensiklopedia, indeks kumulatif, dan seterusnya<sup>24</sup>.

#### 4. Lokasi Penelitian

Penelitian ini mengambil lokasi di daerah administratif kota Palembang sebagai lokasi penelitian.

#### 5. Teknik Pengumpulan Data Penelitian

- a. Data primer yang dibutuhkan dalam penelitian ini akan dikumpulkan dengan metode wawancara terhadap informan informan yang menjadi

---

<sup>23</sup> *Ibid* Hlm. 32

<sup>24</sup> *Ibid*

sumber data, dimana informan yang menjadi sampel dipilih berdasarkan metode *purposive sampling*, yang artinya pengambilan sampel yang bertujuan atau dilakukan dengan cara mengambil subyek dan obyek yang didasarkan pada tujuan tertentu<sup>25</sup>. Informan dalam hal ini berasal dari instansi Kepolisian Resort Kota Palembang, Pengadilan Negeri Palembang dan Dinas Pekerjaan Umum sub Bina Marga Kota Palembang.

- b. Data sekunder yang dibutuhkan dalam penelitian untuk penulisan skripsi ini dikumpulkan dengan menggunakan studi kepustakaan (*library research*)<sup>26</sup>, dengan mengumpulkan, menganalisa, mempelajari buku buku, pendapat para sarjana, surat kabar, artikel, kamus, data data penulis yang diperoleh dari internet, literatur dan peraturan perundang undangan terkait.

## 6. Teknik Penarikan Kesimpulan

Data data yang diperoleh akan dianalisis dengan menggunakan metode kualitatif, yakni dengan memberikan iterpretasi atau penafsiran terhadap data data yang sudah diperoleh dan dikumpulkan dari sumber sumber yang ada<sup>27</sup>. Dan dalam menganalisis data yang dihimpun, akan digunakan pola berpikir deduktif, dimana akan dikaji pemikiran dari yang bersifat umum menuju pemikiran yang lebih bersifat

---

<sup>25</sup> Roni Hanitijo Soemitro, *Metode Penelitian Hukum Dan Junimetri*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1990, Hlm. 51

<sup>26</sup> Mardalis, *Metode Penelitian Suatu Pendekatan Proposal*, Edisi 1, Cetakan 10, Bumi Aksara, Jakarta :2008. Hlm 28

<sup>27</sup> Soerjono Soekanto *Op.Cit.* Hlm 256

khusus dengan tujuan akan tercapainya pemecahan permasalahan dalam penelitian ini.

Setelah proses pengumpulan data dilakukan diolah dan dikaji, maka dalam tahap penarikan kesimpulan dilakukan perbandingan antara fakta fakta yang ada dengan hukum positif, sehingga pada akhirnya dapat diketahui bagaimanakah hukum yang secara faktual mengatur masalah yang sedang diteliti<sup>28</sup>.

---

<sup>28</sup> Khudzaifah Dimyati dan Kelik Wardono, *Metode Penelitian Hukum*, Fakultas Hukum UMS, Surakarta, 2004, Hlm.13.

## DAFTAR PUSTAKA

### A. Sumber Buku

- Andi Hamzah, *Asas Asas Hukum Pidana*, Jakarta, Rineka Cipta, 1994
- Barda Nawawi Arief, *Bunga Rampai Kebijakan Hukum Pidana*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1996
- Barda Nawawi Arief, *Masalah Penegakan Hukum dan Kebijakan Penanggulangan Kejahatan*, Citra Adya Bakti, Bandung, 2001
- Chairul Huda, *Dari Tiada Pidana Tanpa Kesalahan Menuju Kepada Tiada Pertanggungjawaban Pidana Tanpa Kesalahan*, Kencana Prenada Media Group, Jakarta, 2006
- Chidir Ali, *Badan Hukum*, Alumni, Bandung, 1987
- Djoko Setijowarno, *Dinamika Transportasi*, Penerbit Unika Soegijaprana, Semarang, 2003
- ELSAM, *Pemidanaan, Pidana, Dan Tindakan Dalam Rancangan KUHP 2005*, ELSAM Paper Advokasi, Jakarta, 2005
- H.A Abbas Salim, *Manajemen Transportasi*, Jakarta: PT. RajaGrafindo Persada 2002
- Hilman Hadikusuma, *Metode Pembuatan Kertas Kerja Atau Skripsi Ilmu Hukum*, Mandar Maju, Bandung, 1995
- Herbert L. Packer, *The Limits Of Criminal Sanction*, Stanford University Press, California, 1968

- Ishaq,. *Dasar-dasar ilmu hukum*. Jakarta, Sinar Grafika. 2009
- JCT. Simorangkir, dkk, *Kamus Hukum*, Penerbit Madjapahit, Jakarta, 1972
- Khudzaifah Dimiyati dan Kelik Wardono, *Metode Penelitian Hukum*, Fakultas Hukum UMS, Surakarta, 2004
- Mardalis, *Metode Penelitian Suatu Pendekatan Proposal*, Edisi 1, Cetakan 10, Bumi Aksara, Jakarta, 2008
- M.N. Nasution, *Manajemen Transportasi*, Edisi Ketiga. Ghalia Indonesia, Jakarta, 2008
- Moeljatno, *Asas-asas Hukum Pidana*, Bina Aksara, Jakarta, 1987
- Muladi, *Demokratisasi, Hak Asasi Manusia, dan Reformasi Hukum di Indonesia*, The Habibie Center, Jakarta, 2002
- Muladi, *Kapita Selekta Sistem Peradilan Pidana*, Badan Penerbit Universitas Diponegoro, Semarang, 1995
- Muladi dan Dwidja Priyatno, *Pertanggungjawaban Pidana Korporasi*, Jakarta, Kencana, 2010
- Muladi dan Dwidja Priyatno, *Pertanggungjawaban Korporasi Dalam Hukum Pidana*, Sekolah Tinggi Hukum Bandung, Bandung 1992
- Sanapiah Faisal, *Format Format Penelitian Sosial (Dasar Dasar Dan Aplikasinya)*. Rajawali Pers. Jakarta: 1995
- Peter Mahmud Mardzuki, *Penelitian Hukum*. Kencana Jakarta : 2007

- Philippe Nonet & Philip Selznick, *Hukum Responsif*, Bandung, Penerbit Nusamedia, 2007
- Ridwan HR, *Hukum Administrasi Negara*, Jakarta, PT RajaGrafindo Persada, 2008
- Romli Atmasasmita, *Asas-asas Perbandingan Hukum Pidana*, Yayasan LBHI, Jakarta 1989
- Roni Hanitijo Soemitro, *Metode Penelitian Hukum Dan Junimetri*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1990
- S.R.Sianturi, *Asas-asas Hukum Pidana di Indonesia dan Penerapannya*, Alumni, Jakarta, 1986
- Satjipto Rahardjo, *Penegakan Hukum Suatu Tinjauan Sosiologis*, Yogyakarta, Genta Publishing, 2009
- Soerjono Soekanto, *Efektivitas Hukum dan Peranan Sanksi*, Remadja Karya, Bandung, 1988
- Soerjono Soekanto, *Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta. 2005
- Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, UI-Press Jakarta, 1986
- Teguh Prasetyo, *Hukum Pidana*, Jakarta, Rajawali Pers, 2011
- Wirjono Prodjodikoro, *Asas-Asas Hukum Pidana Di Indonesia*, PT.Refika Aditama, Bandung, 2003

## B. Peraturan Perundang - undangan

Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

Undang Undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan

## C. Sumber Lain

Bapak Rodjai S. Irawan S.H.,M.H. selaku hakim pada Pengadilan Negeri  
Palembang

Bapak Iptu Harsono S. Kanit Laka Lantas Kepolisian Resor Kota Besar  
Palembang

[www.jimly.com](http://www.jimly.com)

<http://www.sinarmas.co.id/pusat-belajar/ilmu-asuransi/motor>.

[http://www.republika.co.id/berita/nasional/jabodetabek\\_nasional/13/04/26/mlv5tg-polri-motor-sumbang-angka-kecelakaan-paling-besar](http://www.republika.co.id/berita/nasional/jabodetabek_nasional/13/04/26/mlv5tg-polri-motor-sumbang-angka-kecelakaan-paling-besar)

<http://suarasumsel.com/jalintim-makan-korban-pemprov-belum-bertindak.html>,

<http://www.koransindo.com/node/303996><http://news.detik.com/read/2012/06/10/030218/1937202/10/9-motor-tabrakan-beruntun-akibat-hindari-jalan-berlubang-digatsu>

<http://www.republika.co.id/berita/regional/nusantara/12/02/22/lzsq23-akibat-jalan-rusak-pemotor-tewas-terlindas-truk>