

**KEBIJAKAN HUKUM TERHADAP KECELAKAAN LALU LINTAS PENGGUNA
JALAN TOL BALIKPAPAN-SAMARINDA PROVINSI KALIMANTAN TIMUR**

Oleh :

Okta Nofia Sari

Email : Oktanofia@universitasmulia.ac.id

Universitas Mulia Balikpapan

Sari Damayanti

Email : sari.d@universitasmulia.ac.id

Universitas Mulia Balikpapan

Kesuma Bagaskara

Email: kesumabagaskara@students.universitasmulia.ac.id

Universitas Mulia Balikpapan

Abstrak

Keselamatan dalam menggunakan fasilitas jalan raya sangat diutamakan. Hal ini terkait dengan kejadian kecelakaan lalu lintas. Pengguna jalan raya diharap dapat mengendalikan diri selama mengemudi, sikap ini tidak hanya dilakukan saat mengemudi di jalan raya saja namun juga ketika menggunakan fasilitas jalan tol. Jalan tol dibuat untuk memudahkan akses bertransportasi dengan aman dan nyaman, namun di jalan tol ada beberapa aturan yang harus ditaati untuk menghindari dari bahaya kecelakaan di jalan tol. Kontrol diri dapat dilakukan saat mengemudi di jalan tol dikarenakan dengan mengontrol diri maka pengemudi dapat melindungi dirinya sendiri maupun orang lain.

Kata Kunci: Pengendara, Jalan Tol, Kecelakaan

Abstract

Safety in using road facilities is a priority. This is related to traffic accidents. Road users are expected to be able to control themselves while driving, this attitude is not only done when driving on the highway but also when using toll road facilities. Toll roads are made to facilitate access to transportation safely and comfortably, however on toll roads there are several regulations that must be obeyed to avoid the danger of accidents on toll roads. Self-control can be exercised when driving on toll roads because by controlling yourself, the driver can protect himself and others.

Keywords: Rider, Toll Road, Accident

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Indonesia adalah negara yang menjunjung tinggi adanya Hak Asasi Manusia (HAM) dalam kehidupan bermasyarakat. Salah hak masyarakat yang diberikan oleh negara dalam menikmati fasilitas di negara kita yaitu tentang penggunaan lalu lintas dan angkutan jalan. Lalu lintas dan angkutan jalan sebagaimana termuat dalam Pasal 1 ayat (1) Undang-Undang No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yaitu, satu kesatuan sistem yang terdiri atas Lalu Lintas, Angkutan Jalan, Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kendaraan, Pengemudi, Pengguna Jalan serta pengelolaannya.

Pemerintah juga memberikan fasilitas untuk pengguna lalu lintas dan angkutan jalan dengan membangun prasana jalan tol. Berdasarkan Pasal 1 ayat (2) Peraturan Pemerintah nomor 15 Tahun 2005 Tentang Jalan Tol, yang dimaksud dengan jalan tol adalah jalan umum yang merupakan bagian sistem jaringan jalan dan sebagai jalan nasional yang penggunaannya diwajibkan membayar tol. Terkait dengan pembangunan jalan tol seperti yang kita ketahui baru saja Kalimantan memiliki jalan tol yang menghubungkan kota Balikpapan dengan Samarinda yang telah diresmikan oleh Presiden Joko Widodo pada tanggal 17

Desember 2019, proses pembangunan jalan ini bertujuan untuk memberikan percepatan waktu tempuh dari Balikpapan Samarinda atau sebaliknya yang biasanya sampai 3 jam perjalanan kini biasa ditempuh lebih cepat dengan waktu kurang lebih 1 jam.

Beberapa bulan setelah dibuka untuk umum tol Balikpapan-Samarinda sudah dapat dilalui oleh pengendara yang akan melakukan perjalanan untuk tujuan Balikpapan-Samarinda maupun sebaliknya, akan tetapi sangat disayangkan telah terjadi beberapa kali kecelakaan yang terjadi di tol Balikpapan-Samarinda. Kecelakaan yang terjadi salah satunya seperti kecelakaan tunggal yang terjadi pada Tanggal 19 Februari 2020 dimana mobil avanza warna hitam dengan KT 1539 KP mengalami kecelakaan di KM 82 menembus pagar pembatas jalan tol. Kecelakaan ini sempat viral karena melihat kondisi mobil yang tertusuk pagar pembatas tol, akan tetapi kecelakaan yang terjadi tidak hanya itu saja masih banyak kecelakaan lain yang terjadi di ruas jalan tol Balikpapan-Samarinda.

Berdasarkan uraian latar belakang tersebut diatas maka kami tertarik untuk meneliti lebih lanjut kejadian kecelakaan yang terjadi di ruas jalan tol Balikpapan-Samarinda Kalimantan Timur.

1.2 Rumusan Masalah

1. Apakah Penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas yang terjadi di ruas jalan Tol Balikpapan-Samarinda Kalimantan Timur?
2. Bagaimanakah kebijakan hukum yang dapat dilakukan dalam mengurangi kecelakaan lalu lintas di ruas jalan tol Balikpapan-Samarinda Kalimantan Timur?

METODE PENELITIAN

Metode penelitian merupakan faktor penting dalam penulisan karya tulis yang bersifat ilmiah agar pengkajian dan penganalisisan terhadap objek studi dapat dilakukan dengan benar dan optimal. Penelitian dibutuhkan suatu metode penelitian yang tepat, sehingga dapat memberikan hasil ilmiah. Menentukan metode penelitian yang tepat sangat dibutuhkan pemahaman oleh penulisnya. Metode penelitian yang diterapkan oleh penulis bertujuan untuk memberikan hasil penelitian yang bersifat ilmiah agar analisis yang dilakukan terhadap studi dapat dipertanggungjawabkan.

Penelitian merupakan suatu sarana pokok dalam pengembangan ilmu pengetahuan maupun teknologi, hal ini disebabkan karena penelitian bertujuan untuk mengungkapkan kebenaran secara

sistematis, metodologis dan konsistensi.¹ Penelitian hukum adalah suatu proses untuk menentukan aturan hukum, prinsip-prinsip hukum maupun doktrin-doktrin hukum guna menjawab isu hukum yang dihadapi.²

Penelitian untuk penulisan ini menggunakan tipe penelitian yuridis normatif (*Legal Research*). Tipe penelitian yuridis normatif adalah penelitian yang dilakukan dengan meneliti bahan pustaka atau data sekunder belaka. Penelitian hukum normatif atau kepustakaan tersebut mencakup penelitian terhadap asas-asas hukum, penelitian terhadap sistematik hukum, penelitian terhadap taraf sinkronisasi vertikal dan horizontal, perbandingan hukum dan sejarah hukum.³

PEMBAHASAN

2.1. Penyebab Terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas Yang Terjadi Di Ruas Jalan Tol Balikpapan-Samarinda Kalimantan Timur

Tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang sering terjadi di masyarakat menimbulkan korban maupun kerusakan kendaraan sehingga mewajibkan bagi

¹Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif (Suatu Tinjauan Singkat)*, RajaGrafindo Persada, cetakan ke-16, Jakarta, 2014, Hlm.1.

² Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Kencana Prenada Media, Jakarta, 2011, Hlm.35.

³ Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Opcit* .Hlm. 13.

pelaku untuk bertanggungjawab atas terjadinya kecelakaan lalu lintas yang terjadi. Bentuk tanggung jawab bagi pelaku tindak pidana lalu lintas kepada korban dapat berupa pemberian pertolongan dan perawatan. Hal tersebut termuat di dalam Pasal 231 ayat (1) dan Pasal 232 ayat (1) Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Kecelakaan yang terjadi tidak hanya di jalan umum saja namun juga terjadi di ruas jalan tol. Pembuatan jalan tol dilakukan untuk mengurangi kemacetan, seperti yang baru saja dibuat di wilayah Kalimantan Timur tepatnya dalam menghubungkan kota Balikpapan dengan Kota Samarinda.

Jalan tol Balikpapan-Samarinda yang belum lama ini dioperasikan akan tetapi kecelakaan lalu lintas (laka lantasi) di sana terbilang cukup sering terjadi. Polda Kaltim mencatat sebulan lebih beroperasi, ada 10 kasus laka lantasi terjadi di Tol Balsam sehingga dapat diartikan rata-rata setiap tiga sampai empat hari sekali terjadi laka lantasi di tol tersebut. Hal ini disampaikan Kasat Patroli Jalan Raya (PJR) Direktorat Lantas Polda Kaltim, AKBP Wely menyampaikan bahwa dari 10 kasus kecelakaan tersebut rata-rata kendaraan yang mengalami laka lantasi jenis mini bus, sedangkan korbannya hanya menderita luka ringan dan mengalami kerugian materiil akibat kendaraannya rusak. Adapun data kecelakaan yang telah

terjadi di ruas tol Balikpapan Samarinda adalah sebagai berikut.⁴

Kronologi	Tgl	Tmpt	Penyebab	Korban
Kecelakaan Mobil warna hitam bernomor polisi KT 1539 KP menabrak pembatas jalan hingga tembus ke bagian belakang mobil	Rabu, 19/2/2020 pukul 11.05 WITA	KM.82	Tidak Konsent rasi	8 orang
Kecelakaan 1 buah unit minibus dan truk molen, terlihat bagian depan mobil minibus berwarna putih itu rusak berat, setelah menghantam bagian belakang truk.	Sabtu, 25/1/2020 Sore		Overspeed	1 orang luka
Kecelakaan Daihatsu Xenia KT 1923 ZE terlempar keluar jalan setelah menghantam guard rail barrier atau pembatas jalan.	4/3/2020 pukul 07.09 WITA	KM 85	Supir Mengantuk dan Hilang Konsent rasi	1 luka berat, 1 luka sedang, 2 luka ringan.
Sebuah mobil plat merah KT 1304 C milik Toyota Kijang Innova warna abu-abu terguling keluar dari badan jalan.	Jumat, 20 Desember 2019 pukul 17.30 WITA	Km.67	Out Off Control	

Kecelakaan yang telah terjadi di ruas jalan tol lebih sering sebagai kecelakaan tunggal, akan tetapi perlu kita ketahui unsur kesalahan sehingga dapat digunakan sebagai dasar pertanggung-jawaban. Tanggungjawab dalam perkara tindak pidana

⁴ Tak Ada Korban Jiwa dalam Kecelakaan Mobil Tertembus Pembatas Jalan di Tol Balsam. Kompas. (2020, February 19). Diakses 15 Juli 2020.

sangatlah diperlukan agar korban merasa terbalaskan atas tindakan yang dilakukan oleh pelaku.

Tanggungjawab pelaku terhadap korban dalam hukum pidana terlebih dahulu harus dilihat dari unsur kesalahan, unsur kesalahan yang terdapat dalam hukum pidana dibagi menjadi dua yaitu *dolus* (kesengajaan) dan *culpa* (kealpaan). Kedua hal tersebut yang menentukan penjatuhan sanksi dalam hal pertanggungjawaban pelaku terhadap korban. Kesengajaan atau *dolus* memiliki hubungan sangat erat terhadap diri pelaku dan apa yang telah dilakukannya dengan kesadaran serta akibatnya dari perbuatannya diharapkan, berbeda dengan kealpaan atau *culpa* apa yang telah dibuat diluar kehendaknya dan akibatnya tidak diharapkan oleh pelaku, sehingga hal inilah yang membedakan unsur kesalahan dalam penentuan perbuatan pelaku tindak pidana.

Kesalahan dalam hukum pidana dibagi menjadi dua yaitu kesengajaan (*dolus*) dan kealpaan (*culpa*). Kesengajaan (*dolus*) adalah merupakan bagian dari kesalahan (*schuld*). Kesengajaan pelaku mempunyai hubungan kejiwaan yang lebih erat terhadap suatu tindakan (terlarang atau keharusan), banyak para pakar mengemukakan pendapatnya mengenai pengertian dari kesengajaan (*dolus*) dengan kealpaan (*culpa*).

Perbedaan tersebut antara lain terdapat pada bidang peristilahan yang digunakan

dalam perumusan perundang-undangan. Kesengajaan menurut memori penjelasan (*Memorie van Toelichting/MvT*) yang dimaksud dengan kesengajaan adalah “menghendaki dan menginsyafi” terjadinya suatu tindakan beserta akibatnya. *Willens en wetens veroorzaken van een gevolg* yang berarti seseorang yang melakukan suatu tindakan dengan sengaja harus menghendaki serta menginsyafi tindakan tersebut dan/atau akibatnya⁵, sedangkan kealpaan (*culpa*) adalah bentuk yang lebih rendah derajatnya dari pada kesengajaan, karena bilamana dalam kesengajaan sesuatu akibat yang timbul itu dikehendaki oleh pelaku maka dalam kealpaan justru akibat itu tidak dikendaki walaupun pelaku dapat memperkirakan sebelumnya.

Peraturan perundang-undangan tidak menentukan apa arti dari kealpaan, akan tetapi dari ilmu pengetahuan hukum pidana diketahui bahwa inti sifat atau ciri-ciri kealpaan adalah sebagai berikut :⁶

- a. Sengaja melakukan suatu tindakan yang ternyata salah, karena menggunakan ingatan atau otaknya secara salah, seharusnya ia menggunakan ingatannya (sebaik-baiknya) akan tetapi ia tidak menggunakannya, dengan kata lain ia telah melakukan tindakan (aktif atau

⁵ S.R. Sianturi, *Asas-Asas Hukum Pidana di Indonesia dan Penerapannya*, BABINKUM TNI, Jakarta, 2012, Hlm 164.

⁶ *Ibid*, Hlm. 189.

pasif) dengan kurang kewaspadaan yang diperlukan.

- b. Pelaku dapat memperkirakan akibat yang akan terjadi akan tetapi merasa dapat mencegahnya. Sekiranya akibat itu pasti akan terjadi, ia lebih suka untuk tidak melakukan yang akan menimbulkan akibat itu. Pelaku tidak mengurungkan atas tindakan mana ia kemudian dicela karena bersifat melawan hukum.

Akan tetapi *Memorie van Toelichting* atau MvT menjelaskan bahwa dalam hal kealpaan pada diri pelaku terdapat tiga hal yaitu diantaranya adalah :

- a. Kekurangan pemikiran (penggunaan akal) yang diperlukan;
- b. Kekurangan pengetahuan (ilmu) yang diperlukan;
- c. Kekurangan kebijaksanaan yang diperlukan (*beleid*).

Perbedaan antara kesengajaan dan kelalaian adalah hanya mengenai soal gradasi belaka dimana kesengajaan adalah bentuk kesalahan dalam tingkat yang lebih berat dari pada bentuk kelalaian. Berdasarkan sikap batin terhadap perbuatan dan akibat perbuatan dikenal ada dua pandangan yang saling berhadapan yaitu:⁷

- 1) Pandangan subjektif yang menitik beratkan pada syarat subjektif; dan

- 2) Pandangan objektif yang menitik beratkan pada syarat objektif.

Pandangan yang subjektif dalam hal mencari adanya kelalaian diletakkan pada syarat sikap batin dalam hubungannya dengan perbuatan dan akibat perbuatan sehingga dapat disalahkan kepada pembuatnya atau siapa yang menimbulkan akibat dibebani tanggungjawab pidana. Sikap batin lalai dalam hubungannya dengan perbuatan ialah suatu sikap batin dalam hendak mewujudkan suatu perbuatan yang tidak atau kurang mengindahkan atau kurang bersikap hati-hati terhadap segala sesuatu yang ada dan berlaku mengenai perbuatan dan keadaan-keadaan objektif sekitar perbuatan dan objek perbuatan. Sikap batin *culpa* dalam hubungannya dengan akibat terlarang dari suatu perbuatan terletak pada ketiadaan niat sama sekali terhadap akibat yang dapat ditimbulkan oleh diwujudkannya suatu perbuatan dan pada pemikiran tentang akibat yang diyakininya tidak akan terjadi dari diwujudkannya suatu perbuatan.

Penyebab Kecelakaan tol Balikpapan Samarinda jika dilihat dari kejadian yang sudah terjadi maka kejadian kecelakaan di jalan Tol dapat terjadi dengan berbagai kendala, diantaranya :

1. Kondisi pengemudi mengantuk
2. Kelalaian pengemudi dan kurang antisipasi.
3. Kualitas jalan tol yang kurang baik

⁷ Adami Chazawi, *Opcit, Hukum Pidana Positif*. Hlm. 50.

4. Berkendara dengan kecepatan tinggi.

Kondisi pengemudi menjadi faktor utama dalam melakukan perjalanan sehingga menjamin adanya keselamatan di jalan raya. Pengemudi diharapkan memiliki kondisi yang fit dan tidak dalam ketergantungan obat-obatan terlarang. Rambu-rambu di jalan raya sudah banyak di pasang peringatan terkait beristirahat jika mengantuk disaat mengemudi. Upaya yang dilakukan aparat penegak hukum sudah sangat maksimal untuk memberikan keselamatan di jalan raya. Kecelakaan yang terjadi jika diakibatkan dengan adanya gangguan kondisi mengantuk yang disadari oleh pengemudi maka hal ini dapat dimasukkan kedalam unsur kelalaian. Pengemudi lalai dalam memahami faktor fisik yang dihadapinya.

Kecelakaan di jalan terutama jalan tol dapat dipastikan adanya kualitas jalan tol yang kurang baik. Penggunaan jalan tol harus sesuai dengan syarat umum dan syarat teknis sebagaimana termuat dalam Pasal 4 dan Pasal 5 Peraturan Pemerintah nomor 15 Tahun 2005 Tentang Jalan Tol, yaitu: Syarat Umum sebagaimana Pasal 4:

- (1) Jalan tol merupakan lintas alternatif dari ruas jalan umum yang ada.
- (2) Jalan tol dapat tidak merupakan lintas alternatif apabila pada kawasan yang bersangkutan belum ada jalan umum

dan diperlukan untuk mengembangkan suatu kawasan tertentu

- (3) Ruas jalan umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) sekurang-kurangnya mempunyai fungsi arteri atau kolektor.
- (4) Dalam hal jalan tol bukan merupakan lintas alternatif sebagaimana dimaksud pada ayat (2), jalan tol hanya dapat dihubungkan ke dalam jaringan jalan umum pada ruas yang sekurang-kurangnya mempunyai fungsi kolektor.

Syarat Teknis, sebagaimana Pasal 5 :

- (1) Jalan tol mempunyai tingkat pelayanan keamanan dan kenyamanan yang lebih tinggi dari jalan umum yang ada dan dapat melayani arus lalu lintas jarak jauh dengan mobilitas tinggi.
- (2) Jalan tol yang digunakan untuk lalu lintas antar kota didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 80 (delapan puluh) kilometer per jam, dan untuk jalan tol di wilayah perkotaan didesain dengan kecepatan rencana paling rendah 60 (enam puluh) kilometer per jam.
- (3) Jalan tol didesain untuk mampu menahan muatan sumbu terberat (MST) paling rendah 8 (delapan) ton.
- (4) Setiap ruas jalan tol harus dilakukan pemagararan, dan dilengkapi dengan

fasilitas penyeberangan jalan dalam bentuk jembatan atau terowongan.

- (5) Pada tempat-tempat yang dapat membahayakan pengguna jalan tol, harus diberi bangunan pengaman yang mempunyai kekuatan dan struktur yang dapat menyerap energi benturan kendaraan.
- (6) Setiap jalan tol wajib dilengkapi dengan aturan perintah dan larangan yang dinyatakan dengan rambu lalu lintas, marka jalan, dan/atau alat pemberi isyarat lalu lintas.
- (7) Ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (6) dilaksanakan berdasarkan ketentuan peraturan lalu lintas dan angkutan jalan.
- (8) Ketentuan persyaratan teknik sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ayat (2), ayat (3), ayat (4), dan ayat (5) diatur lebih lanjut peraturan Menteri.

Sebagaimana yang telah terdapat dalam syarat teknis pada Pasal 5 diatas maka dengan ini pengemudi yang menggunakan fasilitas jalan tol memang harus mengutamakan keselamatan dengan memperhatikan kecepatan saat berkendara. Kecepatan yang telah ditentukan terhadap harapan untuk pengemudi supaya tidak melebihi batas maximum dalam, tanpa disadarai masalah kecepatan berkendara juga menimbulkan resiko bagi pengguna jalan tol lainnya. Konsep jalan tol ini

bertujuan untuk mempercepat pengendara untuk sampai pada tujuan dan mengurangi kemacetan. Pengguna jalan tol dalam mengemudi harus memperhatikan rambu kecepatan yang terdapat di sepanjang jalan tol, dikarenakan kecepatan juga menentukan ruas jalan yang mereka gunakan.

Kecepatan maximal biasanya menggunakan jalur kanan dan kecepatan minimum biasanya menggunakan jalur kiri, sehingga dengan adanya pembagian ruas jalan juga dapat meningkatkan keselamatan menggunakan jalan tol. Kekesatan permukaan jalan tol harus memenuhi standar teknis yang disyaratkan. Jalan tol tidak boleh terdapat lubang, juga tidak boleh terdapat keretakan sepanjang jalan utama dan bahu jalan. Karena hal ini semua akan berpengaruh pada keselamatan dan keamanan pengguna jalan tol. Salah satu standar pelayanan yang saat ini belum dipenuhi pemerintah kepada masyarakat pengguna jalan tol adalah mengenai lampu penerangan jalan (PJU) di sepanjang jalan tol yang terpasang harus terpasang 100 persen serta pagar pengaman yang juga harus terpasang 100 persen. Pengguna jalan sudah membayar tarif tol maka seharusnya hak pengguna jalan tol juga harus terpenuhi. Hak mendapatkan kelancaran, kenyamanan, keamanan dan keselamatan selama menggunakan jalan tol.

2.2. Kebijakan Hukum Dalam Mengurangi Kecelakaan Lalu Lintas Di Ruas Jalan Tol Balikpapan-Samarinda Kalimantan Timur

Tujuan pokok hukum adalah menciptakan tatanan masyarakat yang tertib, menciptakan ketertiban dan keseimbangan dengan tercapainya ketertiban didalam masyarakat diharapkan kepentingan manusia akan terlindungi.⁸

Tujuan hukum mengarah kepada sesuatu yang hendak dicapai oleh hukum. Tujuan hukum merujuk kepada sesuatu yang ideal dan abstrak. Masing-masing pakar hukum mengemukakan pikirannya tentang tujuan hukum. Tokoh yang pertama kali menggagas dan membahas tentang tujuan hukum adalah Aristoteles. Aristoteles melihat realita bahwa secara alamiah manusia adalah binatang politik (*zoon politicon*).⁹

Aristoteles menyimpulkan tujuan hukum adalah keadilan demi mencapai kehidupan yang baik. Pandangan Aristoteles tentang tujuan hukum ini diadopsi oleh Thomas Aquinas dan dikembangkan lebih lanjut pada abad pertengahan. Seiring dengan perkembangan jaman teori tujuan hukum berkembang sesuai dengan kondisi masyarakat baik dari

segi sosiologis, budaya, ekonomi dan hukum sehingga lambat laun tujuan hukum tidak hanya berbicara tentang keadilan tetapi berkembang menjadi kepastian dan kemanfaatan. Gustav Radbruch dalam Cita Yustisia Serfiyani mengatakan bahwa untuk sesuatu ketentuan hukum sudah baik haruslah memenuhi tiga syarat yaitu pertama secara filosofis dapat menciptakan keadilan, kedua secara sosiologis dapat menciptakan kemanfaatan dan ketiga adalah secara yuridis dapat menciptakan kepastian.¹⁰

Terkait dengan tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang terjadi dimasyarakat, hal ini dikarenakan kurang kesadaran masyarakat dalam berkendara guna menciptakan suasana lalu lintas yang tertib. Mengenai pengetahuan tentang lalu lintas dan angkutan jalan telah diperoleh petunjuk bahwa warga masyarakat yang mengetahui isi peraturan maka diduga bahwa dia akan bersikap dan berperilaku menurut peraturan apabila hal itu sesuai dengan nilai-nilai yang ada. Ketertiban dalam berkendara akan menekan resiko adanya kecelakaan lalu lintas. Pengendara yang memiliki kesadaran dalam berkendara dengan mematuhi segala aturan atau rambu-rambu lalu

⁸ Dominikus Rato, *Filsafat Hukum (Mencari, Menemukan dan Memahami Hukum)*, Laksbang Pressindo. Yogyakarta, 2010, Hlm. 54.

⁹ Dominikus Rato, *Materi Kuliah Filsafat Hukum*, disampaikan pada program pascasarjana, Fakultas Hukum, Universitas Jember, 2014, Hlm. 4.

¹⁰ Cita Yustisia Serfiyani, *Analisis Persaingan Usaha Di Bidang Distribusi Film Dalam Menumbuhkembangkan Perfilman Nasional*, Tesis, Megister Ilmu Hukum, Universitas Jember, 2013, Hlm. 18-19

lintas maka pengendara tersebut masih memikirkan keselamatannya di perjalanan.

Kecelakaan lalu lintas yang terjadi tidak sedikit yang menimbulkan korban jiwa, terhadap korban yang telah meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas maka tanggungjawab sepenuhnya diberikan kepada pelaku .Akan tetapi bilamana kecelakaan lalu lintas tersebut terjadi karena kesalahan atau kelalaian korban dan korban tersebut lalu meninggal dunia maka pertanggung-jawaban tidak harus ditanggung oleh pelaku berdasarkan hasil pemeriksaan kepolisian.

Kecelakaan yang terjadi di jalan tol sangat berbeda dengan yang terjadi di jalan raya pada umumnya. Kejadian ini berdasarkan dari kesalahan yang diakibatkan pelaku kecelakaan. Kecelakaan jika terjadi di jala raya maka dapat dimungkinkan kejadian tersebut dari salah satu pengendara kesalahannya bahkan kesalahan keduanya. Akan tetapi untuk kecelakaan yang terjadi dijala tol dimungkinkan kesalahan tersebut dari pengguna jalan tol atau dari fasilitas yang terdapat di jalan tol. Kendala seperti ini sangat sulit untuk dapat diartikan karena melihat kesalahan tersebut harus disesuaikan dengan unsur *dolus* atau *culpa*.

Kecelakaan lalu lintas yang terjadi tidak sedikit yang menimbulkan korban jiwa, terhadap korban yang telah meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas maka tanggungjawab sepenuhnya diberikan

kepada pelaku.Akan tetapi bilamana kecelakaan lalu lintas tersebut terjadi karena kesalahan atau kelalaian korban dan korban tersebut lalu meninggal dunia maka pertanggung-jawaban tidak harus ditanggung oleh pelaku berdasarkan hasil pemeriksaan kepolisian.

Pemeriksaan terhadap tindak pidana kecelakaan lalu lintas dapat dilakukan secara non litigasi dalam hal ini penyelesaian melalui jalur di luar pengadilan dengan cara musyawarah antara pihak-pihak yang terlibat kecelakaan lalu lintas atau secara litigasi melalui jalur pengadilan. Penyelesaian secara non litigasi atau diluar pengadilan hanya dilakukan terhadap penentuan pembayaran ganti kerugian materiil yang diakibatkan dari kecelakaan lalu lintas, dalam hal ini proses penyelesaian dilarang melibatkan penyidik/ penyidik pembantu.

Penerapan penyelesaian terhadap kecelakaan yang terjadi di jalan tol perlu adanya kebijakan hokum dalam menentukan kesalahan bagi pelaku. Kebijakan hukum tersebut dapat dilakukan dengan melakukan pembuatan kebijakan hokum yang lebih memberikan keadilan, kemanfaatan maupun kepastian.Kebijakan formulasi atau kebijakan legislatif merupakan salah satu yang termasuk dalam kebijakan hukum pidana, selain kebijakan yudikatif dan kebijakan eksekutif.

Menurut Marc Ancel dalam Barda Nawawi Arief kebijakan hukum pidana adalah suatu ilmu sekaligus seni yang pada akhirnya mempunyai tujuan praktis untuk memungkinkan peraturan hukum positif dirumuskan secara lebih baik dan untuk memberi pedoman tidak hanya kepada pembuat undang-undang tetapi juga kepada pengadilan yang menerapkan undang-undang dan juga kepada para penyelenggara atau pelaksana putusan pengadilan.¹¹ Kebijakan hukum pidana dapat juga disebut dengan politik hukum pidana, menurut Sudarto politik hukum adalah :

- a. Usaha untuk mewujudkan peraturan-peraturan yang baik sesuai dengan keadaan dan situasi pada suatu saat;
- b. Kebijakan dari Negara melalui badan-badan yang berwenang untuk menetapkan peraturan-peraturan yang dikehendaki yang diperkirakan bisa digunakan untuk mengekspresikan apa yang terkandung dalam masyarakat dan untuk mencapai apa yang dicita-citakan.

Kebijakan hukum pidana bukanlah semata-mata pekerjaan teknik perundang-undangan yang dapat dilakukan yuridis normatif dan sistematik dogmatik.¹² Ruang lingkup kebijakan hukum pidana dilaksanakan melalui tahapan-tahapan kon-

sentrisi atau operasionalisasi atau fungsionalisasi hukum pidana yang terdiri dari:¹³

1. Kebijakan formulasi atau legislatif yaitu tahapan perumusan atau penyusunan hukum pidana;
2. Kebijakan aplikatif atau yudikatif yaitu tahapan penerapan hukum pidana;
3. Kebijakan administratif atau eksekutif yaitu tahapan pelaksanaan hukum pidana.

Kebijakan hukum yang dapat dilakukan untuk memperbaiki sistem keamanan penggunaan jalan tol maka perlu adanya pembaharuan dalam peraturan jalan Tol. Mengingat saat ini Indonesia telah gencar membangun akses jalan tol untuk mengurangi kemacetan pada setiap kota. Karakteristik produk hukum yang baik dibagi menjadi dua diantaranya yaitu :¹⁴

1. Produk hukum *responsif/populistik* adalah produk hukum yang mencerminkan rasa keadilan dan memenuhi harapan masyarakat, dalam proses pembuatannya memberikan peranan besar dan partisipasi penuh kelompok-kelompok sosial atau individu didalam masyarakat serta bersifat responsif terhadap tuntutan-tuntutan kelompok sosial atau individu dalam masyarakat;
2. Produk hukum *konservatif/ortodoks/elitis* adalah produk hukum yang isinya

¹¹Barda Nawawi, *Bunga Rampai Kebijakan Hukum Pidana*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 2005, Hlm. 23.

¹²*Ibid*, Hlm. 24.

¹³*Ibid* Hlm. 1.

¹⁴ Moh. Mahfud MD, *Politik Hukum di Indonesia*, RajaGrafindo Persada, Jakarta, 2009, Hlm. 32.

lebih mencerminkan visi sosial elite politik, lebih mencerminkan keinginan pemerintah bersifat positivis-instrumentalis yakni menjadi alat pelaksana ideology dan program Negara. Berlawanan dengan hukum responsif, hukum ortodoks lebih tertutup terhadap tuntutan-tuntutan kelompok maupun individu-individu di dalam masyarakat.

Kebijakan formulasi juga dapat memberikan kepastian hukum untuk menentukan kesalahan dalam kejadian kecelakaan di jalan tol. Penyebab kecelakaan di tol merupakan kecelakaan tunggal yang dapat diakibatkan oleh pengguna jalan tol, selain itu juga biasa akibat dari fasilitas jalan tol yang masih belum maksimal atau penggunaan jalan tol terkesan terburu-buru untuk dioperasikan layaknya yang terdapat di Balikpapan Samarinda. Pendekatan preventif yang dapat dilakukan penegak hukum untuk mensosialisasikan penggunaan jalan tol dapat memberikan edukasi sehingga dimungkinkan masyarakat tidak semerta-merta menggunakan fasilitas jalan tol melebihi aturan yang ada.

Kesiapan masyarakat dalam menggunakan fasilitas baru harus dibantu dengan pemahanan sehingga dimungkinkan meminimalisir terjadinya kecelakaan yang terjadi di jalan tol Balikpapan Samarinda. Sellin dan Wolfgang mengklasifikasikan secara eksplisit jenis korban yaitu diantaranya :

1. *Primary victimization* : korban individual, jadi korbannya adalah orang perorangan atau bukan kelompok.
2. *Secondary Victimization* : dimana yang menjadi korban adalah kelompok seperti bukan hukum.
3. *Tertiary Victimization* : yang menjadi korban adalah masyarakat luas
4. *Mutual Victimization* : korban adalah si pelaku sendiri
5. *No Victimization* : bukan berarti tidak ada korban, melainkan korban tidak segera dapat diketahui.

Mendelsohn mengklarifikasikan korban menurut kesalahannya, diantaranya adalah:

- a. *The victim a criminal* : korban dari tindak pidana
- b. *The victim of him self* : korban dari dirinya sendiri dalam hal ini akibat kurang hati-hatian sehingga memiliki kesempatan yang lebih untuk menjadi korban.
- c. *The victim of anti-social behavior* : korban anti social baik secara individual maupun kelompok
- d. *The victim of technologi* : korban dari teknologi
- e. *The victim of the uncontrolled energies of the natural environment*: korban dari lingkungan sebagai akibat dari kurang

kepedulian yang merupakan bentuk kontrol terhadap lingkungan.¹⁵

Kegiatan sosialisasi yang dilakukan oleh aparat penegak hukum sebagai kontrol dalam menjalankan penegakan hukum sangat diperlukan. Hal ini dikarenakan kesadaran hukum masyarakat yang sangat minim untuk mematuhi peraturan yang telah ada. Salah satunya tentang kejadian kecelakaan lalu lintas khususnya di jalan tol. Pengoperasian jalan tol Balikpapan Samarinda merupakan hal baru yang dapat digunakan oleh masyarakat Balikpapan Samarinda dan sekitarnya sehingga masyarakat yang menggunakan fasilitas tersebut harus memahami segala aturan yang ada guna menekan terjadinya kecelakaan lalu lintas. Pemerintah harus menyesuaikan kondisi fasilitas yang terdapat di jalan tol dengan peraturan pembuatan jalan tol. Fasilitas harus disesuaikan dengan kondisi keselamatan pengguna jalan tol. Jalan yang harus rata tidak bergelombang merupakan salah satu factor yang dapat menentukan keselamatan pengguna jalan tol.

KESIMPULAN

1. Penyebab kecelakaan di jalan tol diakibatkan karena kelalaian pengguna jalan tol Balikpapan Samarinda. Pengguna jalan tol harus mempersiapkan diri

maupun kesiapan kendaraan yang kan digunakan untuk melintas jalan tol Balikpapan Samarinda. Jalan tol Samarinda Balikpapan harusnya lebih dipastikan kesiapan dalam beroperasi dan memastikan kelayakan jalan yang akan dilintasi masyarakat.

2. Kebijakan hukum dalam mengatur tanggung jawab pelaku tindak pidana kecelakaan lalu lintas dapat dilakukan dengan meningkatkan peraturan pemerintah menjadi undang-undang sehingga secara hierarki perundang-undangan memiliki kekuatan hukum yang dapat menjadi payung hukum masyarakat sebagai pengguna jalan tol Balikpapan Samarinda

DAFTAR PUSTAKA

- Barda Nawawi, *Bunga Rampai Kebijakan Hukum Pidana*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung. 2005
- Cita Yustisia Serfiyani, *Analisis Persaingan Usaha Di Bidang Distribusi Film Dalam Menumbuh Kembangkan Perfilaman Nasiona*, Tesis, Megister Ilmu Hukum, Universitas Jember. 2013
- Dominikus Rato, *Filsafat Hukum Mencari: Memahami dan Memahami Hukum*. Laksbang Pressindo. Yogyakarta, 2010.

¹⁶ Emilio C Viano, *Victims and Society*, Visage Press, Inc/Washington D.C., 1976. Hlm.16.

Dominikus Rato, *Materi Kuliah Filsafat Hukum*, disampaikan pada program pascasarjana, Fakultas Hukum, Universitas Jember. 2014.

Emilio C Viano, *Victims and Society*, Visage Press, Inc/Washington D.C.,1976.

Kompas. *Tak Ada Korban Jiwa dalam Kecelakaan Mobil Tertembus Pembatas Jalan di Tol Balsam*. (Kompas, February 19, 2020).

Moh .Mahfud MD, *Politik Hukum di Indonesia*, Raja Grafindo Persada, Jakarta.2009,

Peter Mahmud Marzuki,*Penelitian Hukum*,Kencana Prenada Media, Jakarta, 2011.

S.R. Sianturi, *Asas-Asas Hukum Pidana di Indonesia dan Penerapannya*, BABINKUM TNI, Jakarta, 2012.

Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif (Suatu Tinjauan Singkat)*, Raja Grafindo Persada, cetakan ke-16, Jakarta,2014

BIODATA SINGKAT PENULIS

Okta Nofia Sari adalah Dosen di Program Studi S1 Ilmu Hukum Fakultas Humaniora dan Kesehatan Universitas Mulia Balikpapan sejak tahun 2019. Menyelesaikan pendidikan Sarjana Hukum di Universitas Jember pada tahun 2013 dan Gelar Magister Hukum di Universitas Jember. Okta Nofia Sari dapat dihubungi di nomor 081336524818 atau surat elektronik di Oktanofia@universitasmulia.ac.id

Sari Damayanti adalah Dosen di Program Studi S1 Ilmu Hukum Fakultas Humaniora dan Kesehatan Universitas Mulia Balikpapan sejak tahun 2019. Memperoleh Gelar Sarjana bidang Hukum di Universitas Balikpapan tahun 2007 dan Memperoleh Gelar Magister Hukum di Universitas Balikpapan tahun 2017. Sari Damayanti dapat di hubungi di nomor 081254899699 email sari.d@universitasmulia.ac.id

Kesuma Bagaskara adalah mahasiswa Program Studi S1 Ilmu Hukum Fakultas Humaniora dan Kesehatan Universitas Mulia Balikpapan angkatan 2019. Kesuma Bagaskara dapat di hubungi di nomor 089686176545 atau email -kesumabagaskara@students.universitasmulia.ac.id