



**PENERAPAN PENGGUNAAN LED BAR DI STOPLAMP  
MOBIL. MENURUT UNDANG-UNDANG NOMOR 22  
TAHUN 2009 PASAL 58 TENTANG LALU LINTAS  
DAN ANGKUTAN UMUM**

**SKRIPSI**

*Diajukan untuk melengkapi Tugas Syarat-Syarat  
Mencapai Gelar Sarjana Hukum (S.H)  
dalam Bidang Ilmu Hukum Tata Negara*

**Oleh**

**ARI ARSYAD RITONGA  
NIM: 1910300046**

**PROGRAM STUDI HUKUM TATA NEGARA  
FAKULTAS SYARIAH DAN ILMU HUKUM  
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI  
SYEKH ALI HASAN AHMAD ADDARY  
PADANGSIDIMPUAN**

**2023**



**PENERAPAN PENGGUNAAN LED BAR DI STOPLAMP  
MOBIL MENURUT UNDANG-UNDANG NOMOR 22  
TAHUN 2009 PASAL 58 TENTANG LALU LINTAS  
DAN ANGKUTAN UMUM**

**SKRIPSI**

*Diajukan untuk melengkapi Tugas Syarat-Syarat  
Mencapai Gelar Sarjana Hukum (S.H)  
dalam Bidang Hukum Tata Negara*

Oleh

**ARI ARSYAD RITONGA  
NIM: 1910300046**

PEMBIMBING I

PEMBIMBING II

  
Prof. Dr. H. Sumper Mulia Harahap, M. Ag  
NIP. 19720313 200312 1 002

  
Khoiruddin Manahan Siregar, M.H  
NIP. 19911110 201903 1 010

**PROGRAM STUDI HUKUM TATA NEGARA  
FAKULTAS SYARIAH DAN ILMU HUKUM  
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI  
SYEKH ALI HASAN AHMAD ADDARY  
PADANGSIDIMPUAN  
2023**



**KEMENTERIAN AGAMA REPUBLIK INDONESIA**  
**UNIVERSITAS ISLAM NEGERI**  
**SYEKH ALI HASAN AHMAD ADDARY PADANGSIDIMPUAN**  
**FAKULTAS SYARIAH DAN ILMU HUKUM**  
**Jalan T. Rizal Nurdin Km.4,5 Sihitang 22733**  
**Telepon ( 0634) 22080 Faximile (0634) 24022**  
*Website : [fasih.uinsyahad.ac.id](http://fasih.uinsyahad.ac.id)*

Hal: Skripsi  
a.n. Ari Arsyad Ritonga

Padangsidimpuan, Desember 2023

Kepada Yth:  
Dekan Fakultas Syariah dan Ilmu Hukum  
Universitas Islam Negeri Syekh Ali Hasan  
Ahmad Addary  
Di-  
Padangsidimpuan

*Assalamu'alaikum Wr. Wb.*

Setelah membaca, menelaah dan memberikan saran-saran perbaikan seperlunya terhadap skripsi ini Ari Arsyad Ritonga berjudul "Penggunaan Penggunaan LED BAR Di STOPLAMP Mobil Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 58 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Umum Di Kota Padangsidimpuan". Maka kami berpendapat bahwa skripsi ini sudah dapat diterima untuk melengkapi tugas dan syarat-syarat mencapai gelar sarjana Hukum (S.H) dalam bidang Ilmu Hukum Tata Negara pada Fakultas Syariah dan Ilmu Hukum Universitas Islam Negeri Syekh Ali Hasan Ahmad Addary Padangsidimpuan.

Seiring dengan hal di atas, maka saudara tersebut sudah dapat menjalani sidang munaqasyah untuk mempertanggungjawabkan skripsinya ini.

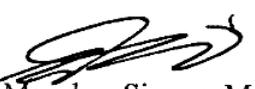
Demikianlah kami sampaikan, atas perhatiannya diucapkan terimakasih.

*Wassalamu'alaikum Wr. Wb.*

PEMBIMBING I

PEMBIMBING II

  
Dr. H. Sumpet Mulia Harahap, M.Ag  
NIP. 19720313 200312 1 002

  
Khoiruddin Manahan Siregar, M.H  
NIP. 19911110 201903 1 010

HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI  
TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIK

---

Sebagai civitas akademik Universitas Islam Negeri Syekh Ali Hasan Ahmad Addary Padangsidempuan, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Ari Arsyad Ritonga  
Nim : 1910300046  
Jurusan : Hukum Tata Negara  
Fakultas : Syariah dan Ilmu Hukum  
Jenis Karya : Skripsi

Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Islam Negeri Syekh Ali Hasan Ahmad Addary Padangsidempuan Hak Bebas Royalti Non Eksklusif (Non Exclusive Royalty Free Right) atas karya ilmiah saya yang berjudul "*Penggunaan LED BAR Di STOPLAMP Mobil Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 58 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Umum*". Dengan Hak Bebas Royaltitas Non Eksklusif ini Universitas Islam Negeri Syekh Ali Hasan Ahmad Addary Padangsidempuan berhak menyimpan, mengalih media/ memformatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (database), merawat dan mempublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis dan hak cipta. Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di Padangsidempuan

Pada tanggal Desember 2023



Menyatakan,

Ari Arsyad Ritonga  
NIM. 1910300046

## PERNYATAAN MENYUSUN SKRIPSI SENDIRI

Dengan ini saya menyatakan bahwa :

1. Karya tulis Saya, skripsi dengan judul “Penggunaan LED BAR Di STOPLAMP Mobil Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 58 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Umum Di Kota Padangsidempuan” adalah asli dan belum pernah diajukan untuk mendapatkan gelar akademik baik di UIN Syekh Ali Hasan Ahmad Addary Padangsidempuan maupun di perguruan tinggi lainnya.
2. Karya tulis ini murni gagasan, penilaian, dan rumusan Saya sendiri, tanpa bantuan tidak sah dari pihak lain, kecuali arahan Tim Pembimbing.
3. Di dalam karya tulis ini tidak terdapat hasil karya atau pendapat yang telah ditulis atau dipublikasikan orang lain kecuali dikutip secara tertulis dengan jelas dan dicantumkan sebagai acuan naskah Saya dengan disebutkan nama pengarangnya dan dicantumkan pada daftar rujukan.
4. Pernyataan ini Saya buat dengan sesungguhnya, dan apabila di kemudian hari terdapat penyimpangan dan ketidakbenaran pernyataan ini, Saya bersedia menerima sanksi akademik berupa pencabutan gelar yang telah Saya peroleh karena karya tulis ini, serta sanksi lainnya sesuai dengan norma dan ketentuan hukum yang berlaku.

Padangsidempuan, Desember 2023  
Pembuat Pernyataan



Ari Arsyad Ritonga

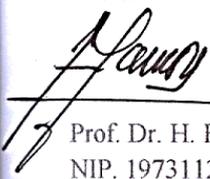


KEMENTERIAN AGAMA REPUBLIK INDONESIA  
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI  
SYEKH ALI HASAN AHMAD ADDARY PADANGSIDIMPUAN  
FAKULTAS SYARIAH DAN ILMU HUKUM  
Jalan T. Rizal Nurdin Km. 4,5 Sihitang Kota Padang Sidempuan 22733  
Telepon (0634) 22080 Faximili (0634) 24022  
Website : <https://fasih.uinsyahada.ac.id> Email : [fasih@uinsyahada.ac.id](mailto:fasih@uinsyahada.ac.id)

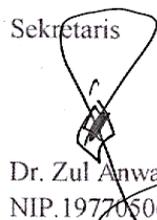
DEWAN PENGUJI  
SIDANG MUNAQASYAH SKRIPSI

Nama : Ari Arsyad Ritonga  
Nim : 1910300046  
Judul Skripsi : Penerapan Penggunaan LED BAR Di StopLamp Mobil Menurut Undang-Undang No 22 Tahun 2009 Pasal 58 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Umum

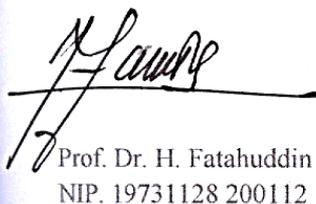
Ketua

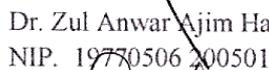
  
Prof. Dr. H. Fatahuddin Aziz Siregar, M.Ag  
NIP. 19731128 200112 1 001

Sekretaris

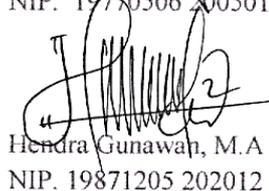
  
Dr. Zul Anwar Ajim Harahap, M.A  
NIP. 19770506 200501 1 006

Anggota

  
Prof. Dr. H. Fatahuddin Aziz Siregar, M.Ag  
NIP. 19731128 200112 1 001

  
Dr. Zul Anwar Ajim Harahap, M.A  
NIP. 19770506 200501 1 006

  
Khoiruddin Manahan Siregar, M.H  
NIP. 19911110 201903 1 010

  
Hendra Gunawan, M.A  
NIP. 19871205 202012 1 003

Pelaksanaan Sidang Munaqasyah

Di : Padangsidempuan  
Hari/Tanggal : Senin, 18 Desember 2023  
Pukul : 10:00 Wib s/d Selesai  
Hasil/ Nilai : 80 (A)  
Indeks Prestasi Kumulatif (IPK) : 3.52 ( Tiga Koma Lima Puluh Dua )  
Predikat : **Pujian**



**KEMENTERIAN AGAMA REPUBLIK INDONESIA  
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI  
SYEKH ALI HASAN AHMAD ADDARY PADANGSIDIMPUAN  
FAKULTAS SYARIAH DAN ILMU HUKUM**

Jalan T. Rizal Nurdin Km.4,5 Sihitang 22733  
Telepon ( 0634) 22080 Faximile (0634) 24022  
Website : [fasih.uinsyahada.ac.id](http://fasih.uinsyahada.ac.id)

**PENGESAHAN**

Nomor: 137 /Un. 28/D /PP.00.9/01/2024

Judul Skripsi : Penerapan Penggunaan LED BAR Di StopLamp Mobil Menurut Undang-Undang No 22 Tahun 2009 Pasal 58 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Umum

Ditulis Oleh : Ari Arsyad Ritonga  
Nim : 1910300046

Telah dapat diterima untuk memenuhi salah satu tugas

dan syarat-syarat dalam memperoleh gelar

Sarjana Hukum (S.H)

Padangsidimpuan, 23 Januari 2024

Dekan,



Prof. Dr. H. Fatahuddin Aziz Siregar, M.Ag  
NIP: 19731128 200112 1 001

## ABSTRAK

**Nama : Ari Arsyad Ritonga**  
**NIM : 1910300046**  
**Program Studi : Hukum Tata Negara**  
**Judul : Penerapan Penggunaan LED BAR Di Stoplamp Mobi Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 58 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Umum**

Masyarakat Indonesia dalam berkendara tidak sedikit pengendara yang tidak menaati peraturan dalam berkendara baik. Seiring dengan perkembangan zaman, kendaraan bermotor pada dulunya berfungsi sebagai sarana transportasi, kini kendaraan bermotor bahkan menjadi alat atau gadget untuk memenuhi kebutuhan hobi dari pemilik kendaraan tersebut, yang pada akhirnya mereka melakukan perubahan kendaraan sesuai dengan selera dan keinginan dari pemilik kendaraan tersebut yang kemudian kendaraan tersebut menjadi berbeda seperti bentuk aslinya. Adapun rumusan masalah yaitu Bagaimana penerapan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 279 di Kota Padangsidempuan? Bagaimana dampak penggunaan Led Bar *Stop Lamp* pada pengendara Lalu lintas Di Kota Padangsidempuan? Bagaimana upaya dalam penanggulangan penggunaan Led Bar *Stop Lamp* pada pengendara Lalu lintas Di Kota Padangsidempuan?.

Jenis penelitian ini adalah penelitian kualitatif (*Field Research*) yang dilakukan langsung kelapangan untuk memperoleh informasi dan data yang akurat serta fakta-fakta yang sebenarnya terjadi dilapangan. Teknik pengumpulan data yaitu observasi, wawancara dan dokumentasi. Hasil penelitian ini adalah melaksanakan kebijakan memberikan edukasi dan pelatihan kepada masyarakat Kota Padangsidempuan, melaksanakan kebijakan dengan melakukan penelitian dan analisis terhadap kecelakaan untuk memahami penyebabnya dan mengidentifikasi langkah-langkah pencegahan yang dapat diambil terkhusus pemasangan LED BAR *stoplamp* pada mobil.

Adapun kesimpulan dari penelitian ini yaitu Penerapan dan jenis sanksi yang dikenakan terhadap pengemudi kendaraan bermotor yang melanggar Pasal 279 yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan di Kota Padangsidempuan pihak Kepolisian Satuan Lalu Lintas (SATLANTAS) Kota Padangsidempuan terlebih dahulu memperingati serta membina masyarakat untuk tidak menggunakan *LED BAR Stoplamp* pada kendaraan bermotor yang dapat mengganggu pengguna kendaraan lain.

**Kata Kunci : Undang-Undang No. 22 Tahun 2009, LED BAR, Stoplamp**

## KATA PENGANTAR



**Assalamu'alaikum Wr.Wb.**

Syukur Alhamdulillah kita panjatkan kehadiran Allah Subhanahu Wata'ala yang telah memberikan waktu dan kesehatan kepada penulis untuk melakukan penelitian dan menuangkannya ke dalam skripsi. Sholawat beserta salam kepada Nabi Muhamma Saw. Yang telah menuntun umatnya dari zaman kegelapan menuju zaman yang terang benderang seperti saat sekarang.

Skripsi yang berjudul “” ini ditulis untuk melengkapi tugas-tugas dan memenuhi syarat-syarat untuk mencapai gelar Sarjana Hukum (S.H) pada Program Studi Hukum Tata Negara Universitas Islam Negeri Syekh Ali Hasan Ahmad Addary Padangsidempuan.

Dalam menyelesaikan skripsi ini peneliti telah berusaha semaksimal mungkin untuk dapat memberikan yang terbaik, akan tetapi peneliti menyadari sepenuhnya masih banyak kekurangan dalam penulisan skripsi ini. Hal ini terjadi karena keterbatasan kemampuan dan pengetahuan yang peneliti miliki, namun berkat bimbingan, petunjuk dan nasehat dari semua pihak skripsi ini dapat diselesaikan,, oleh karena itu peneliti saingin mengucapkan terimakasih sebesar-besarnya kepada :

1. Bapak Dr. H. Muhammad Darwis Dasopang, M.Ag selaku Rektor Universitas Islam Negeri Syekh Ali Hasan Ahmad Addary Padangsidempuan, Bapak Dr. Erawadi, M.Ag selaku Wakil Rektor I bidang Akademik dan Pengembangan Lembaga, Bapak Dr. Anhar, M.A selaku Wakil Rektor II bidang Administrasi Umum Perencanaan dan Kerjasama, Bapak Dr. Ikhwanuddin Harahap, M.Ag Wakil Rektor III bidang Kemahasiswaan dan Kerjasama beserta seluruh civitas Akademik Universitas Islam Negeri Syekh Ali Hasan Ahmad Addary Padangsidempuan yang telah memberikan dukungan kepada penulis selama dalam proses perkuliahan.
2. Bapak Dr. H. Fatahuddin Aziz Siregar, M.Ag. selaku Dekan Fakultas Syariah dan Ilmu Hukum, Bapak Dr. Ahmatnijar M.Ag selaku wakil dekan I Bidang

Akademik dan Pengembangan Lembaga, Ibu Dra. Asnah, M.Ag selaku Wakil Dekan II Bidang Administrasi Umum Perencanaan dan Keuangan, dan Bapak Zul Anwar Azim Harahap M.Ag selaku Wakil Dekan Bidang Kemahasiswaan dan Kerjasama.

3. Bapak Khoiruddin Manahan Siregar, M.H. Selaku Ketua Program Studi Hukum Tata Negara Fakultas Syariah dan Ilmu Hukum Universitas Islam Negeri Syekh Ali Hasan Ahmad Addary Padangsidempuan .
4. Bapak Prof.Dr.H. Sumper Mulia Harahap, M.Ag selaku Pembimbing I dan Bapak Khoiruddin Manahan Siregar, M.H Selaku Pembimbing II yang telah membimbing dan mengarahkan penulis dalam melaksanakan penelitian dan penyusunan skripsi ini.
5. Bapak Dr. Ahmatnizar, M.Ag selaku Penasihat Akademik yang telah memberikan dorongan kepada penulis untuk menyelesaikan Studi di Universitas Islam Negeri Syekh Ali Hasan Ahmad Addary Padangsidempuan.
6. Bapak kepala perpustakaan dan seluruh pegawai perpustakaan Universitas Islam Negeri Syekh Ali Hasan Ahmad Addary Padangsidempuan yang telah membantu penulisan dalam menyediakan buku-buku yang berkaitan dengan pembahasan penelitian ini.
7. Para Dosen di lingkungan Fakultas Syariah dan Ilmu Hukum UIN SYAHADA Padangsidempuan yang telah membekali berbagai pengetahuan sehingga penulis mampu menyelesaikan penulisan Skripsi ini.
8. Kepada Kepala Satuan Lalu Lintas Dan Dinas Perhubungan Kota PadangSidmpuan yang telah memberikan izin kepada saya untuk meneliti.
9. Ucapan terimakasih yang paling Istimewa kepada Ayahanda (Mukhtar Ritonga, M.Pd) dan Ibunda (Tetty Herawati Harahap. S.Pd.) tercinta yang telah mengasuh, mendidik, menyayangi dan mengasihi sejak kecil, senantiasa memberikan do'a disetiap waktu, selaku menyemangati penulis disaat jatuh, memberikan nasehat, motivasi yang baik dan berkontribusi banyak kepada penulis baik moral maupun materil dalam setiap langkah untuk menyelesaikan pendidikan sampai ke Perguruan Tinggi.
10. Kepada Saudara/i penulis yang sangat penulis sayangi dan cintai yang selalu

memotivasi penulis (Alm. Ira Sa'idah Ritonga) yang memberikan support baik moral maupun materil disetiap proses pendidikan penulis, memberikan semangat dalam menyelesaikan skripsi ini.

11. Rekan-rekan seperjuangan Muhammad Saad Suyadi Putra, Muhammad Ikhwan Koto, Aguslan Mulia Siregar, Wahyu Hasibuan, Pahrijal Hutasuhut, Arifin Jawa Dan Penghuni Kos Pariban.
12. Kepada motivator, teman, sahabatku yang tersayang: (Ruli Darmawan Hasibuan, Muhammad Zaki Harahap Dan Asrul Efendi Hasibuan)
13. Kepada (Alm Ira Sa'idah Ritonga) yang telah memberikan semangat, support, baik moral maupun materil, terimakasih selalu menemani sehingga penulis mampu menyelesaikan skripis ini.

Semoga apa yang telah penulis peroleh selama kuliah di Fakultas Syariah dan Ilmu Hukum Universitas Islam Negeri Syekh Ali Hasan Ahmad Addary Padangsidempuan bisa bermanfaat bagi semua pembaca, dan adik angkatan Hukum Tata Negara Khususnya penulis pribadi.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa skripsi ini tidak luput dari kekhilafan dan kekeliruan. Untuk itu, penulis mohon maaf atas kekhilafan dan kekeliruan yang terdapat dalam skripsi ini, baik dari segi teknis maupun isinya. Oleh sebab itu, penulis mohonkan kritik yang konstruktif demi sempurnanya skripsi ini.

Padangsidempuan, Desember 2023

Penulis

**Ari Arsyad Ritonga**

**NIM. 1910300046**

## PEDOMAN TRANSLITERASI ARAB-LATIN

### 1. Konsonan

Fonem konsonan bahasa Arab yang dalam sistem tulisan Arab dilambangkan dengan huruf dalam transliterasi ini sebagian dilambangkan dengan huruf, sebagian dilambangkan dengan tanda dan sebagian lain dilambangkan dengan Latin.

Huruf Arab	Nama Huruf Latin	Huruf Latin	Nama
ا	Alif	Tidak dilambangkan	Tidak dilambangkan
ب	Ba	B	Be
ت	Ta	T	Te
ث	ša	š	es (dengan titik di atas)
ج	Jim	J	Je
ح	ħa	ħ	Ha (dengan titik di bawah)
خ	Kha	Kh	kadan ha
د	Dal	D	De
ذ	zal	z	zet (dengan titik di atas)
ر	Ra	R	Er
ز	Zai	Z	Zet
س	Sin	S	Es
ش	Syin	Sy	es dan ye
ص	šad	š	S (dengan titik di bawah)
ض	ḍad	ḍ	de (dengan titik di bawah)
ط	ṭa	ṭ	te (dengan titik di bawah)
ظ	ẓa	ẓ	zet (dengan titik di bawah)
ع	‘ain	‘	Koma terbalik di atas
غ	Gain	G	Ge
ف	Fa	F	Ef
ق	Qaf	Q	Ki
ك	Kaf	K	Ka
ل	Lam	L	El
م	Mim	M	Em
ن	Nun	N	En
و	Wau	W	We
ه	Ha	H	Ha
ء	Hamzah	..’..	Apostrof
ي	Ya	Y	Ye

## 2. Vokal

Vokal bahasa Arab seperti vocal bahasa Indonesia, terdiri dari vocal tunggal atau monoftong dan vocal rangkap atau diftong.

- a. Vokal Tunggal adalah vocal tunggal bahasa Arab yang lambangnya berupa tanda atau harakat transliterasinya sebagai berikut:

Tanda	Nama	Huruf Latin	Nama
— /	fathah	A	A
— /	Kasrah	I	I
— ُ	ḍommah	U	U

- b. Vokal Rangkap adalah vocal rangkap bahasa Arab yang lambangnya berupa gabungan antara harakat dan huruf, transliterasinya berupa gabungan huruf sebagai berikut:

Tanda dan Huruf	Nama	Gabungan	Nama
...ي	fathah dan ya	Ai	a dan i
و.....	fathah dan wau	Au	a dan u

- c. Maddah adalah vocal panjang yang lambangnya berupa harakat dan huruf, transliterasinya berupa huruf dan tanda sebagai berikut:

Harkat dan Huruf	Nama	Huruf dan Tanda	Nama
...ا.....	fathah dan alif atau ya	ā	a dan garis atas
...ى	Kasrah dan ya	ī	i dan garis di bawah
...و	ḍommah dan wau	ū	u dan garis di atas

## 3. Ta Marbutah

Transliterasi untuk Ta Marbutah ada dua.

- a. Ta Marbutah hidup yaitu Ta Marbutah yang hidup atau mendapat harakat fathah, kasrah dan ḍommah, transliterasinya adalah /t/.

- b. Ta Marbutah mati yaitu Ta Marbutah yang mati atau mendapat harakat sukun, transliterasinya adalah /h/.

Kalau pada suatu kata yang akhir katanya Ta Marbutah diikuti oleh kata yang menggunakan kata sandang al, serta bacaan kedua kata itu terpisah maka Ta Marbutah itu ditransliterasikan dengan ha (h).

#### **4. Syaddah (Tasydid)**

Syaddah atau tasydid yang dalam sistem tulisan Arab dilambangkan dengan sebuah tanda, tanda syaddah atau tanda tasydid. Dalam transliterasi ini tanda syaddah tersebut dilambangkan dengan huruf, yaitu huruf yang sama dengan huruf yang diberi tanda syaddah itu.

#### **5. Kata Sandang**

Kata sandang dalam sistem tulisan Arab dilambangkan dengan huruf, yaitu:  $\text{ال}$ . Namun dalam tulisan transliterasinya kata sandang itu dibedakan antara kata sandang yang diikuti oleh huruf *syamsiah* dengan kata sandang yang diikuti oleh huruf *qamariah*.

- a. Kata sandang yang diikuti huruf syamsiah adalah kata sandang yang diikuti oleh huruf syamsiah ditransliterasikan sesuai dengan bunyinya, yaitu huruf /l/ diganti dengan huruf yang sama dengan huruf yang langsung diikuti kata sandang itu.
- b. Kata sandang yang diikuti huruf qamariah adalah kata sandang yang diikuti oleh huruf qamariah ditransliterasikan sesuai dengan aturan yang digariskan didepan dan sesuai dengan bunyinya.

## **6. Hamzah**

Dinyatakan di depan Daftar Transliterasi Arab-Latin bahwa hamzah ditransliterasikan dengan apostrof. Namun, itu hanya terletak di tengah dan di akhir kata. Bila hamzah itu diletakkan di awal kata, ia tidak dilambangkan, karena dalam tulisan Arab berupa alif.

## **7. Penulisan Kata**

Pada dasarnya setiap kata, baik *fi'il*, *isim*, maupun huruf ditulis terpisah. Bagi kata-kata tertentu yang penulisannya dengan huruf Arab yang sudah lazim dirangkaikan dengan kata lain karena ada huruf atau harakat yang dihilangkan maka dalam transliterasi ini penulisan kata tersebut bisa dilakukan dengan dua cara: bisa dipisah perkata dan bisa pula dirangkaikan.

## **8. Huruf Kapital**

Meskipun dalam sistem kata sandang yang diikuti huruf tulisan Arab huruf capital tidak dikenal, dalam transliterasi ini huruf tersebut digunakan juga. Penggunaan huruf capital seperti apa yang berlaku dalam EYD, diantaranya huruf capital digunakan untuk menuliskan huruf awal, nama diri dan permulaan kalimat. Bila nama diri itu dilalui oleh kata sandang, maka yang ditulis dengan huruf capital tetap huruf awal nama diri tersebut, bukan huruf awal kata sandangnya.

Penggunaan huruf awal capital untuk Allah hanya berlaku dalam tulisan Arabnya memang lengkap demikian dan kalau penulisan itu disatukan dengan kata lain sehingga ada huruf atau harakat yang dihilangkan, huruf capital tidak dipergunakan.

## 9. Tajwid

Bagi mereka yang menginginkan kefasihan dalam bacaan, pedoman transliterasi ini merupakan bagian tak terpisahkan dengan ilmu tajwid. Karena itu keresmian pedoman transliterasi ini perlu disertai dengan pedoman tajwid.

Sumber: Tim Puslitbang Lektur Keagamaan. *Pedoman Transliterasi Arab-Latin*. Cetakan Kelima. 2003. Jakarta: Proyek Pengkajian dan Pengembangan Lektur Pendidikan Agama.

## DAFTAR ISI

<b>SAMPUL DEPAN</b>	
<b>HALAMAN JUDUL</b>	
<b>HALAMAN PENGESAHAN PEMBIMBING</b>	
<b>SURAT PERNYATAAN PEMBIMBING</b>	
<b>LEMBAR PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI</b>	
<b>DEWAN PENGUJI SIDANG MUNAQASYAH</b>	
<b>LEMBAR PENGESAHAN DEKAN</b>	
<b>ABSTRAK .....</b>	<b>i</b>
<b>KATA PENGANTAR.....</b>	<b>ii</b>
<b>PEDOMAN TRANSLITERASI ARAB LATIN .....</b>	<b>v</b>
<b>DAFTAR ISI.....</b>	<b>x</b>

### **BAB I PENDAHULUAN**

A. Latar Belakang Masalah .....	1
B. Fokus Masalah.....	8
C. Batasan Istilah.....	8
D. Rumusan Masalah.....	9
E. Tujuan Penelitian.....	9
F. Manfaat Penelitian.....	9
G. KajianTerdahulu .....	10
H. Sitematika Pembahasan .....	11

### **BAB II LANDASAN TEORI**

A. Pengertian Penerapan .....	13
B. Pengertian Undang-Undang .....	15
C. Pengertian Peraturan Pemerintah .....	17
D. Led Bar Stop Lamp Pada Mobil .....	18
E. Lalu Lintas Dan Angkutan Umum .....	20
F. Asas-asas Peraturan Perundang-undangan menurut Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 .....	22
G. Asas-asas Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan .....	24
H. Persyaratan Teknis Dan Layak Jalan Kendaraan Umum .....	25
I. Penyelenggara Jalan .....	27

### **BAB III METODE PENELITIAN**

A. Kerangka Teori .....	31
1. Teori Kepastian Hukum.....	32
2. Teori Penegakan Hukum .....	32
B. Metode Penelitian .....	33
1. Lokasi dan Waktu Penelitian .....	33
2. Jenis Penelitian .....	34
3. Metode Pendekatan .....	34
4. Teknik Pengumpulan Data .....	35
5. Metode Pengelohan Data Dan Analisis Data .....	37

6. Teknis Analisis Data .....	38
-------------------------------	----

#### **BAB IV HASIL PENELITIAN**

A. Temuan Umum Hasil Penelitian.....	40
1. Sejarah Kota Padangsidempuan .....	40
2. Letak Geografis.....	42
3. Sejarah Transportasi Di Kota Padangsidempuan .....	43
4. Agama .....	47
B. Temuan Khusus Hasil Penelitian.....	48
1. Penerapan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 279 Di Kota Padangsidempuan .....	48
2. Dampak Penggunaan Led Bar Stop Lamp Pada Pengendara Lalu Lintas Di Kota Padangsidempuan .....	51
3. Upaya Dalam Penanggulangan Penggunaan Led Bar Stop Lamp Pada Pengendara Lalu Lintas Di Kota Padangsidempuan.....	54

#### **BAB V KESIMPULAN DAN SARAN**

A. Kesimpulan .....	57
B. Saran .....	59

#### **DAFTAR PUSTAKA**

#### **LAMPIRAN**

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang Masalah

Manusia pada hakikatnya membutuhkan kebutuhan dalam kelangsungan hidupnya. Kebutuhan adalah segala sesuatu yang dibutuhkan manusia untuk mempertahankan kelangsungan hidupnya secara alamiah melalui pencapaian kesejahteraan.<sup>1</sup> Kebutuhan juga dapat diartikan sebagai keinginan manusia terhadap benda atau jasa yang dapat memberi kepuasan terhadap manusia, baik kepuasan jasmani maupun kepuasan rohani. Dalam perspektif konvensional, kebutuhan ditentukan oleh konsep kepuasan.

Segi perspektif Islam kebutuhan ditentukan oleh konsep masalah. Pembahasan konsep kebutuhan dalam Islam tidak dapat dipisahkan dari kajian perilaku konsumen dari kerangka maqasid syari'ah (tujuan syari'ah). Secara intensitas, kebutuhan manusia terbagi menjadi tiga jenis, yakni primer, sekunder dan tersier. Kebutuhan primer adalah jenis kebutuhan yang harus dipenuhi agar manusia dapat mempertahankan hidupnya. Agar dapat hidup, manusia harus makan, minum, dan berpakaian. Selain itu, manusia memerlukan tempat tinggal atau rumah.

Kebutuhan primer sering disebut juga sebagai kebutuhan. Kebutuhan sekunder setelah manusia dapat memenuhi kebutuhan primernya, manusia juga masih memerlukan kebutuhan lainnya yang bersifat pelengkap dan sering disebut sebagai kebutuhan sekunder. Misalnya, manusia perlu sepeda, kipas

---

<sup>1</sup> Arifin, Imamul, *Membuka Cakrawala Ekonomi 3: Untuk Kelas XII Sekolah Menengah Atas/Mandrasah Aliyah Program Ilmu Pengetahuan Sosial*, ( Jakarta: Pusat Perbukuan, Departemen Pendidikan Nasional, 2009 ).

angin, meja, kursi, kulkas, dan peralatan lainnya yang berfungsi untuk meningkatkan kenyamanan. Kebutuhan tersier pada umumnya, seseorang masih merasa belum cukup meskipun dia telah dapat memenuhi kebutuhan primer dan sekundernya. Dia masih memerlukan hal-hal lain yang tingkatannya lebih tinggi. Dia masih memiliki keinginan untuk memiliki mobil, piano, kapal pesiar, serta kebutuhan mewah lainnya.<sup>2</sup>

Kendaraan dan alat-alat angkutan pada umumnya merupakan unsur transport yang penting lainnya. Perkembangan dan kemajuan jalan dan alat angkutan merupakan dua unsur yang saling memerlukan atau berkaitan satu sama lainnya.<sup>3</sup> Transportasi merupakan sarana yang sangat penting dalam memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan serta mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara. Transportasi ataupun perangkutan di Indonesia menghadapi tantangan baik dalam skala nasional, regional maupun global.<sup>4</sup>

Keanekaragaman kebutuhan manusia saat ini tidak ada lagi satu daerahpun yang mampu memenuhi kebutuhannya sendiri dengan segala macam keperluannya, disamping keterbatasan sumber daya alam juga sumber daya manusianya sendiri. Pengaruh kelancaran perangkutan dan dampaknya secara langsung dapat dirasakan dalam kehidupan masyarakat, oleh karenanya dibutuhkan pengelolaan lalu lintas dan angkutan jalan yang tepat dan berkelanjutan

---

<sup>2</sup> <https://annahl.staile.ac.id/index.php/annahl/article/view/3> diakses pada tanggal 29 Juni 2020

<sup>3</sup> Abdul Kadir. "*Transportasi: peran dan dampaknya dalam pertumbuhan ekonomi nasional.*" Jurnal perencanaan dan pengembangan wilayah wahana hijau 1.3 ( 2006): hal. 122.

<sup>4</sup> T. Reza Zulkarnaen. "*Implementasi Kebijakan Pengawasan dan Pengendalian Muatan Lebih.*" Jurnal Administrasi Publik: Public Administration Journal 1.2 ( 2011 ): hal. 209.

untuk memaksimalkan dampak positif dan meminimalkan dampak negatif serta mengendalikan benturan kepentingan berbagai pihak. Oleh karenanya diperlukan peraturan yang harus dipatuhi semua pihak.

Transportasi mempunyai fungsi dan tujuan vital dalam perkembangan manusia. Ada pendapat yang menyatakan bahwa terdapat tiga hal yang menjadikan sebuah Bangsa besar dan makmur yakni, tersedianya tanah yang subur, sumber daya manusia yang terampil, dan akses transportasi manusia dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat yang lain.<sup>5</sup> Jika diibaratkan tubuh, transportasi menjadi urat nadi utama yang menyalurkan bermacam hal ekonomi, social, politik, budaya dan lain sebagainya. Bahkan karna fungsinya yang sangat luas tersebut, beberapa pakar beranggapan transportasi itu setua peradaban dari manusia tersebut.<sup>6</sup>

Kemajuan transportasi adalah akibat kebutuhan manusia untuk berpergian ketempat lain guna mencari barang yang dibutuhkan atau melakukan aktivitas, dan mengirim barang ketempat lain yang membutuhkan barang tersebut, oleh karena itu di Indonesia transportasi telah mengalami perkembangan dari masa ke masa seiring laju perkembangan dunia saat ini. Peradaban manusia dan pengaruh kemajuan teknologi menjadikan transportasi.<sup>7</sup>

---

<sup>5</sup> Rahardjo Adisasmita, *Manajemen Pembangunan Transportasi*, ( Yogyakarta: Graha Ilmu, 2014 ), hlm.5.

<sup>6</sup> Rahardjo Adisasmita, *Dasar-Dasar Ekonomi Transportasi*, ( Yogyakarta: Graha Ilmu, 2010 ), hlm 5.

<sup>7</sup> Meta Suryani, Anis Mashdurohatun, Penegakan Hukum Terhadap Eksistensi Becak Bermotor Umum ( Bentor ) Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan “, *Jurnal Pembahuran Hukum*, Vol. 3 No. 1, 2016.

Masyarakat Indonesia dalam berkendara tidak sedikit pengendara yang tidak menaati peraturan dalam berkendara baik. Seiring dengan perkembangan zaman, kendaraan bermotor pada dulunya berfungsi sebagai sarana transportasi, kini kendaraan bermotor bahkan menjadi alat atau gadget untuk memenuhi kebutuhan hobi dari pemilik kendaraan tersebut, yang pada akhirnya mereka melakukan perubahan kendaraan sesuai dengan selera dan keinginan dari pemilik kendaraan tersebut yang kemudian kendaraan tersebut menjadi berbeda seperti bentuk aslinya. Anak-anak muda terutama yang memilih hobi dan bergabung dalam sebuah organisasi baik itu resmi atau tidak sering melakukan tindakan modifikasi, baik itu modifikasi atau merubah dalam skala kecil hingga skala besar yang berakibatkan kendaraan bermotor tersebut berbeda dari kondisi semula jadi.

Pesatnya kemajuan teknologi membuat manusia merasa tidak puas sehingga mengakibatkan banyaknya orang yang membuat, mengubah serta menciptakan kendaraannya sesuai dengan keinginan mereka dari sisi fungsional maupun estetika dengan melakukan modifikasi terhadap kendaraan. Modifikasi kendaraan adalah mengubah bentuk pada kendaraan yang membuat kondisi kendaraan tersebut berbeda dari sebelumnya, baik mobil maupun motor baik dalam skala besar maupun kecil. Tidak jarang modifikasi pada kendaraan yang berlebihan dapat mengganggu pengendara yang lain maupun pengendara itu sendiri.

Salah satu modifikasi pada mobil mengganti lampu standar dengan lampu *Light Emitting Diode* (LED) yang lebih terang dan hemat energi pada

lampu berheti (*Stop Lamp*), menambahkan lampu neon atau lampu underglow di bagian bawah mobil, bahkan menambahkan LED BAR pada bagian belakang mobil untuk memberikan tampilan yang lebih menarik pada malam hari. Penggunaan LED BAR pada bagian belakang mobil sering kali membuat pengguna jalan lain yang berada dibelakang mobil merasa terganggu dengan cahaya yang dihasilkan oleh LED BAR pada *Stop Lamp* mobil.

Penting untuk diingat bahwa setiap negara memiliki peraturan dan hukum yang berbeda terkait modifikasi mobil. Pastikan untuk memeriksa peraturan yang berlaku di negara sebelum melakukan modifikasi apa pun pada mobil. Selain itu, pastikan untuk menggunakan produk dan jasa yang berkualitas serta melakukan modifikasi dengan aman dan sesuai dengan standar yang ditetapkan.

Negara Hukum Indonesia adalah negara hukum yang berdasarkan nilai-nilai Pancasila yang merupakan falsafah dan dasar negara. Pancasila sebagai dasar negara yang merupakan cerminan dari jiwa bangsa Indonesia, haruslah menjadi sumber hukum dari semua peraturan hukum yang ada.<sup>8</sup> Setiap peraturan yang dibuat disetiap wilayah baik itu yang bersifat umum ataupun khusus seperti undang-undang dasar, peraturan pemerintah, peraturan presiden, peraturan daerah tingkat kota/kabupaten dan peraturan yang lainnya di masing-masing wilayah bertujuan untuk menertibkan masyarakat dan pemerintah.

Sebagai negara yang berdasarkan atas hukum dalam mencapai tujuan kehidupan bangsa dan negara terutama dalam pencapaian kesejahteraan

---

<sup>8</sup> <http://lab.pancasila.um.ac.id/wp-content/uploads/2016/05/Negara-Hukum-Indonesia-Oleh-A-Rosyid-Al-Atok.pdf>.dipublikasi tanggal 14 Mei 2016

masyarakat dalam pembangunan sebagai amanat Undang-Undang Dasar Republik Indonesia Tahun 1945, “ sistem lalu lintas memiliki peran strategis sebagaimana saran mempelancar arus transportasi barang dan jasa”.<sup>9</sup> Sebagai warga negara yang baik haruslah menaati setiap peraturan yang telah tentukan.

Kitab suci umat Islam berupa Al-Qur'an berisikan wahyu yang datangnnya dari Allah SWT. Konsep ini menjadikan Al-Qur'an sebagai sumber utama ajaran Islam dan Pedoman Hidup yang kekal dan bersifat Universal.<sup>10</sup> Dalam Al-quran Qs. An-nisa: 59, Allah SWT telah memerintahkan kita untuk taat kepada pemimpin (Ulil-amri):

يٰۤاَيُّهَا الَّذِيْنَ ءَامَنُوْا اطِيعُوْا اللّٰهَ وَاَطِيعُوْا الرَّسُوْلَ وَاُوْلٰى الْاَمْرِ مِنْكُمْ فَاِنْ تَنٰزَعْتُمْ فِيْ شَيْءٍ فَرُدُّوْهُ اِلَى اللّٰهِ وَالرَّسُوْلِ اِنْ كُنْتُمْ تُوْمِنُوْنَ بِاللّٰهِ وَالْيَوْمِ الْاٰخِرِ ۗ ذٰلِكَ خَيْرٌ وَّاَحْسَنُ تَاْوِيْلًا

Artinya:

Hai orang-orang yang beriman, taatilah Allah dan taatilah Rasul (nya), dan Ulil Amri (pemegang kekuasaan) di antara kamu. Kemudian jika kamu berbeda pendapat tentang sesuatu, maka kembalikanlah kepada Allah (Al-Quran) dan Rasul(sunahnya), jika kamu beriman kepada Allah dan hari kemudian. Yang demikian itu lebih utama(bagimu) dan lebih baik akibatnya.<sup>11</sup>

Taat kepada pemimpin artinya, bahwa kita diperintahkan untuk mentaati seluruh kebijakan dan peraturan yang telah dibuat oleh pemerintah

<sup>9</sup> Pietersz, *Karakteristik Surat Tilang dalam Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Jurnal sasi Vol. 16 No. 16 September 2010

<sup>10</sup> Syapar Alim Siregar, *Nasakh Wa Mansukh. Al-Maqosid : Jurnal Ilmu-Ilmu Kesyarahan Dan Keperdataan*, Fakultas Syariah dan Ilmu Hukum IAIN Padangsidimpuan, volume 6 Nomor 1 Edisi Januari-Juni 2020.

<sup>11</sup> Abdul Aziz Abdur Rauf, *Al-Hufaz Al-Quran Hafalan Mudah* ( Bandung: C11 Cordoba, 2020 ), hlm 87

selaku pemimpin di negara, selama peraturan itu tidak didasari oleh kemaksiatan kepada Allah SWT. Peraturan Lalu Lintas dibuat oleh pemerintah untuk menertibkan, memberi rasa nyaman, dan keselamatan dalam berkendara. Tujuan ini sangat sejalan dengan yang telah digariskan dalam *maqasid as-syariah* (tujuan-tujuan syariat), yang telah diantaranya adalah untuk menjaga jiwa (*hifd an-nafs*). Jika tidak ada peraturan lalu lintas, jiwa manusia yang berkendara menjadi terancam, maka keberadaan lalu lintas merupakan sebuah keharusan, dan mentaatinya adalah sebuah kewajiban.

Penggunaan *Led Bar Stop Lamp* pada mobil sangat mengganggu pada pengguna jalan yang lain dan dapat menimbulkan kecelakaan pada pengguna jalan lain karena tidak sesuai dengan standar pengujian fisik dan persyaratan teknis dan laik jalan terhadap kendaraan bermotor yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 pasal 279 tentang lalu lintas dan angkutan jalan dan Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 pasal 124 tentang kendaraan.

Fakta di kota Padangsidimpuan masih banyak yang melanggar Peraturan Pemerintah tersebut contoh seperti pengendara masih menggunakan *Led Bar Stop Lamp* yang tidak sesuai dengan standar pengujian fisik sehingga membuat pengendara lain terganggu yang dapat membahayakan orang lain maupun pengemudi kendaraan tersebut. Oleh karena, peneliti mencoba melakukan penelitian yang berjudul : **Penerapan Penggunaan Led Bar Di Stoplamp Mobil Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 279 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Umum.**

## B. Fokus Masalah

Agar penelitian ini tidak terlalu luas penelitian ini difokuskan pada pelaksanaan Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 Pasal 279 tentang kendaraan bermotor di jalan dipasangi perlengkapan yang dapat mengganggu keselamatan berlalu lintas di Kota Padangsidempuan.

## C. Batasan Istilah

Untuk menghindari kesalah pahaman dan mengartikan istilah-istilah yang ada dalam penelitian ini, maka peneliti memberikan batasan istilah sebagai berikut :

1. Penerapan adalah adalah perbuatan menerapkan.<sup>12</sup>
2. Penggunaan adalah proses, cara, perbuatan menggunakan sesuatu. Arti lainnya dari penggunaan adalah pemakaian.<sup>13</sup>
3. LED bar adalah perangkat pencahayaan berbasis LED yang terdiri dari beberapa *Light Emitting Diodes* (LED) yang disusun dalam baris atau *grid*.
4. Undang-Undang adalah peraturan perundang-undangan yang dibentuk oleh Dewan Perwakilan Rakyat dengan persetujuan bersama Presiden.<sup>14</sup>
5. Peraturan Pemerintah adalah peraturan perundang-undangan yang di tetapkan oleh Presiden untuk menjalankan undang-undang sebagaimana mestinya.<sup>15</sup>

---

<sup>12</sup> Peter Salim dan Yenny Salim, *Kamus Bahasa Indonesia Kontemporer, Modern English Perss*, ( Jakarta, 2002 ), h.1598.

<sup>13</sup> Kamus Besar Bahasa Indonesia ( KBBI )

<sup>14</sup> Pasal 1 ayat 3 Undang-undang nomor 12 tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan

<sup>15</sup> Pasal 1 ayat 5 Undang-undang nomor 12 tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan

6. Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah 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.<sup>16</sup>

#### **D. Rumusan Masalah**

1. Bagaimana penerapan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 279 di Kota Padangsidempuan ?
2. Bagaimana dampak penggunaan Led Bar *Stop Lamp* pada pengendara Lalu lintas Di Kota Padangsidempuan ?
3. Bagaimana upaya dalam penanggulangan penggunaan Led Bar *Stop Lamp* pada pengendara Lalu lintas Di Kota Padangsidempuan ?

#### **E. Tujuan Penelitian**

1. Untuk mengetahui penerapan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 279 Di Kota Padangsidempuan.
2. Untuk mengetahui dampak penggunaan Led Bar *Stop Lamp* pada pengendara Lalu lintas di Kota Padangsidempuan.
3. Untuk mengetahui upaya dalam penanggulangan penggunaan Led Bar *Stop Lamp* pada pengendara Lalu lintas Di Kota Padangsidempuan.

#### **F. Manfaat Penelitian**

1. Untuk menjelaskan penerapan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 279 Di Kota Padangsidempuan.

---

<sup>16</sup> Pasal 1 ayat 1 Undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan jalan

2. Untuk menjelaskan dampak penggunaan Led Bar Stop Lamp pada pengendara Lalu lintas Di Kota Padangsidempuan.
3. Upayah dalam penanggulangan penggunaan Led Bar Stop Lamp pada pengendara Lalu lintas Di Kota Padangsidempuan.

### **G. Kajian Terdahulu**

Untuk mendukung pengkajian serta penelitian yang integral seperti yang dipaparkan pada latar belakang masalah, maka penulis melakukan penelusuran dengan beberapa penulisan yang berkaitan yaitu :

1. Skripsi ROY ANDALAN PELAWI dengan Judul Skripsi "*PENEGAKAN HUKUM PIDANA TERHADAP PENGANGKUTAN MELEBIHI DAYA ANGKUT DITINJAU DARI UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN (LLAJ)*". Dalam skripsi tersebut menunjukkan kendala–kendala penegakan hukum pidana terhadap pelanggaran pengangkutan melebihi daya angkut ditinjau dari undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan.
2. Jurnal JIMMI PINAYUNGAN, HERI KUSMANTO, ISNAINI ISNAIN dengan judul jurnal "*IMPLEMENTASI, STANDAR KESELAMATAN, LALU LINTAS, ANGKUTAN JALAN, PT. ALS MEDAN*" Dalam Jurnal tersebut menunjukkan Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 26 tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada PT. Antar Lintas Sumatera (ALS) Medan. Standar Operasional Prosedur (SOP) pada PT. Antar Lintas Sumatera (ALS) Medan

sudah menerapkan sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 26 tahun 2015.

Persamaan penelitian sebelumnya dengan penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Objek yang diteliti adalah sama-sama kendaraan.
2. Jenis dan metode pendekatan penelitian yang digunakan sama-sama menggunakan metode deskriptif kualitatif

Sedangkan perbedaan penelitian sebelumnya dengan penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Objek dalam penelitian sebelumnya adalah daya angkutan kendaraan umum dan standar keselamatan lalu lintas, sedangkan dalam penelitian ini yang menjadi objeknya adalah penggunaan Led Bar *Stop Lamp* pada kendaraan.
2. Fokus dalam penelitian sebelumnya adalah jumlah maksimal daya angkutan kendaraan umum dan Standar Operasional Prosedur (SOP) pada PT. Antar Lintas Sumatera (ALS) Medan, sedangkan pada penelitian ini fokus penelitiannya adalah penggunaan Led Bar Stop Lamp pada kendaraan lalu lintas di Kota Padangsidempuan.

#### **H. Sitematika Pembahasan**

Untuk mempermudah memahami pembahasan dalam penelitian ini, sebagai gambaran umum atau garis besar dari keseluruhan penelitian, maka peneliti menyusun sistematika pembahasan sebagai berikut:

Bab I Pendahuluan terdiri dari Latar Belakang Masalah, Fokus Masalah penelitian, Batasan Istilah, Rumusan Masalah, Tujuan Penelitian, Kegunaan Penelitian, Penelitian Terdahulu, Sistematika Pembahasan.

Bab II Landasan Teori berisi kerangka teori terdiri dari Pengertian Penerapan, Pengertian Undang-Undang, Pengertian Peraturan Pemerintah, Led Bar *Stop Lamp* Pada Mobil, Lalu Lintas Dan Angkutan Umum, Asas-Asas Peraturan Perundang-Undangan Menurut Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011, Persyaratan Teknis Dan Layak Jalan Kendaraan Umum. Penyelenggara Jalan.

Bab III Metode Penelitian, terdiri dari Kerangka Teori, Lokasi dan Waktu Penelitian, Jenis Penelitian, Metode Pendekatan, Teknik Pengumpulan Data, Metode Pengelohan Data Dan Analisis Data, Teknik Pengumpulan Data, Teknis Analisis Data

Bab IV Pembahasan Penerapan Penggunaan Led Bar Di Stoplamp Mobil Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 279 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Umum

Bab V Penutup terdiri dari Kesimpulan dan Sarana.

## **BAB II**

### **LANDASAN TEORI**

#### **A. Pengertian Penerapan**

Penerapan adalah pemanfaatan hasil penelitian, pengembangan dan atau ilmu pengetahuan dan teknologi yang telah ada dalam kegiatan perekonomian, inovasi, serta difusi teknologi.<sup>17</sup> Penerapan merupakan suatu perbuatan mempraktekkan suatu teori, metode, dan hal lain untuk mencapai tujuan tertentu dan untuk suatu kepentingan yang diinginkan oleh suatu kelompok atau golongan yang telah terencana dan tersusun sebelumnya. Penerapan hukum mengacu pada implementasi dan penegakan aturan hukum dalam masyarakat. Ini melibatkan proses mengamankan kepatuhan terhadap hukum dan menegakkan mekanisme hukum untuk menangani pelanggaran atau pelanggaran hukum.

Berikut adalah beberapa aspek penting dalam penerapan hukum:

1. Penegakan Hukum: Penegakan hukum melibatkan aparat penegak hukum, seperti kepolisian, jaksa, dan lembaga penegak hukum lainnya. Tugas mereka adalah mencegah, menyelidiki, dan menangani pelanggaran hukum. Mereka bertugas untuk menjaga ketertiban dan keamanan masyarakat, mengumpulkan bukti, menangkap pelaku, dan membawa mereka ke pengadilan.
2. Sistem Peradilan: Penerapan hukum melibatkan sistem peradilan yang independen. Sistem peradilan terdiri dari pengadilan dan hakim yang bertugas memutuskan kasus-kasus hukum. Mereka mendengarkan argumen

---

<sup>17</sup> Setiawan Widagdo, *Kamus Hukum*, (Jakarta : Prestasi Pustaka , 2012), hal. 410

dari para pihak yang bersengketa, mengevaluasi bukti, dan memberikan keputusan berdasarkan hukum yang berlaku. Sistem peradilan juga melibatkan pengacara yang mewakili para pihak dalam kasus hukum.

3. Pendidikan Hukum: Penerapan hukum juga melibatkan pendidikan hukum di masyarakat. Pendidikan hukum memberikan pengetahuan dan pemahaman tentang hukum kepada individu dan masyarakat. Hal ini penting agar orang dapat memahami hak dan kewajiban mereka, serta mematuhi hukum yang berlaku.
4. Kepatuhan Terhadap Hukum: Penerapan hukum juga bergantung pada tingkat kepatuhan masyarakat terhadap hukum. Masyarakat harus memiliki kesadaran dan pemahaman tentang aturan hukum, serta mematuhi hukum dalam kehidupan sehari-hari. Peningkatan kesadaran hukum dapat dicapai melalui kampanye edukasi, penyuluhan hukum, dan pembentukan norma-norma sosial yang menghargai hukum.
5. Sanksi dan Hukuman: Penerapan hukum melibatkan pemberian sanksi atau hukuman kepada pelanggar hukum. Sanksi tersebut dapat berupa denda, hukuman penjara, hukuman percobaan, atau sanksi lainnya sesuai dengan beratnya pelanggaran. Tujuan dari sanksi adalah memberikan efek jera kepada pelanggar dan mencegah pelanggaran yang lebih lanjut.

Penerapan hukum merupakan aspek penting dalam menjaga ketertiban, keadilan, dan keamanan dalam masyarakat. Ini menciptakan dasar yang stabil bagi masyarakat untuk berinteraksi dan berkembang, serta melindungi hak-hak individu.

## B. Pengertian Undang-Undang

Pengertian Undang-Undang menurut pasal 1 ayat 3 undang-undang nomor 12 tahun 2011 tentang pembentukan peraturan perundang-undangan adalah peraturan perundang-undangan yang di bentuk oleh Dewan Perwakilan Rakyat dengan persetujuan Presiden. Defenisi peraturan perundang-undangan menurut pasal 1 ayat 2 undang-undang nomor 12 tahun 2011 adalah peraturan tertulis yang memuat norma hukum yang mengikat secara umum dan dibentuk atau ditetapkan oleh lembaga negara atau pejabat yang berwenang melalui prosedur yang ditetapkan dalam peraturan perundang-undangan.<sup>18</sup>

Peraturan perundang-undangan merupakan bagian atau subsistem dari sistem hukum. Oleh karena itu, membahas mengenai politik peraturan perundang-undangan pada hakikatnya tidak dapat dipisahkan dari membahas mengenai politik hukum. Dewan Perwakilan Rakyat memegang kekuasaan membentuk undang-undang<sup>19</sup>.

Rancangan Undang-Undang dibahas oleh DPR dan Presiden untuk mendapat persetujuan bersama. Rancangan Undang-Undang (RUU) dapat berasal dari DPR, Presiden, atau DPD. Inisiatif yang bersifat resmi harus datang dari Presiden, DPR sendiri, atau dari DPD. Inisiatif dari lembaga lain atau pihak lain tetap harus diajukan melalui salah satu dari ketiga pintu DPR, Presiden atau DPD.

---

<sup>18</sup> Pasal 1 ayat 2 Undang-undang nomor 12 tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan

<sup>19</sup> Bagir Manan, *Teori dan Politik Konstitusi*, Cetakan Kedua, (Yogyakarta: FH UII Press), 2004, hal. 215

Apabila salah satu dari kedua lembaga ini sudah menyetujui sesuatu ide pembentukan undang-undang, baru dapat dikatakan bahwa rancangan undang-undang yang diajukan itu bersifat resmi dan harus ditindaklanjuti dengan pembahasan bersama di DPR antara DPR dan Pemerintah. Mengenai lembaga pembentuk undang-undang itu sendiri, sebelum diadakan Perubahan Pertama UUD 1945, ketentuan Pasal 5 ayat (1) UUD 1945 menentukan:

"Presiden memegang kekuasaan membentuk undang-undang dengan persetujuan Dewan Perwakilan Rakyat".

Menurut A. Hamid S. Attamini menyatakan ketentuan pasal tersebut, bahwa Presidenlah yang memegang kekuasaan membentuk undang-undang (*legislative power*).<sup>20</sup> Bagir Manan juga menambahkan bahwa ketentuan tersebut bukan saja membingungkan tetapi mengandung anomali.<sup>21</sup>

Presiden adalah pemegang dan menjalankan kekuasaan eksekutif. Telah menjadi sesuatu yang diterima umum dalam sistem ketatanegaraan bahwa kekuasaan membentuk undang-undang ada pada badan perwakilan rakyat sebagai pemegang kekuasaan legislatif. Hal ini jelas ditentukan dalam Pasal 21 ayat (1) UUD 1945 yang berbunyi:

"Anggota-anggota Dewan Perwakilan Rakyat berhak mengajukan rancangan undang-undang".

---

<sup>20</sup> Lihat A Hamid S Attamimi, *Peranan Keputusan Presiden Republik Indonesia Dalam Penyelenggaraan Pemerintahan Negara Suatu Studi Analisa Mengenai Keputusan Presiden Yang Berfungsi Pengaturan Dalam Kurun Waktu Pelita I- Pelita IV*, (Jakarta: Desertasi), 1990, hal 146-175

<sup>21</sup> Bagir Manan, *DPR, DPD, dan MPR dalam UUD 1945 Baru*, (Yogyakarta: FH UII Press), 2003, hal. 20-57

Namun dalam kenyataannya, kekuasaan eksekutif juga menjalankan fungsi *regelen* termasuk turut serta dalam membentuk undang-undang<sup>22</sup>. Hal tersebut dapat dilihat pada rumusan Pasal 5 ayat (1) Perubahan UUD 1945 yang menentukan:

"Presiden berhak mengajukan rancangan undang-undang kepada Dewan Perwakilan Rakyat".

Kedudukan DPR sebagai legislator semakin jelas setelah ketentuan bahan yang berbunyi:

Dewan Perwakilan Rakyat memegang kekuasaan membentuk undang-undang".

Adanya perubahan tersebut, berarti DPR yang dapat dinamakan sebagai legislator atau lembaga pembentuk undang-undang, sedangkan Presiden adalah co-legislator. DPR lah yang merupakan legislator utama atau "*primary legislator*", "*principal legislator*", atau "*main legislator*", bukan lagi Presiden seperti sebelumnya.<sup>23</sup>

Perubahan tersebut pada dasarnya dapat dinamakan sebagai pergeseran kekuasaan legislatif dari tangan Presiden ke tangan Dewan Perwakilan Rakyat. Sekarang Presiden bukan lagi legislator utama atau "*the main actor in the process of legislation*", "*primary legislator*", atau "*principal legislator*" seperti sebelumnya.<sup>24</sup>

### C. Pengertian Peraturan Pemerintah

Pengertian Peraturan Pemerintah adalah peraturan yang dibentuk sebagai peraturan yang menjalankan undang-undang, atau peraturan yang

---

<sup>22</sup> *Ibid*

<sup>23</sup> Jimly Asshiddiqie, *Perihal Undang-Undang*, (Jakarta: Kompas), 2006, hlm 316.

<sup>24</sup> *Ibid*

dibentuk agar ketentuan dalam undang-undang dapat berjalan. Peraturan pemerintah merupakan peraturan perundang-undangan yang bersifat “*administratief-rechtelijk*”, karena itu tidak boleh mengatur atau menciptakan kaidah ketatanegaraan. Peraturan pemerintah tidak boleh menciptakan suatu badan atau wewenang kecuali yang telah diatur dalam undang-undang. Peraturan Pemerintah dapat ditetapkan baik berdasarkan ketentuan yang ditegaskan dalam undang-undang atau atas pertimbangan Presiden bahwa suatu ketentuan undang-undang memerlukan peraturan pelaksana dalam bentuk Peraturan Pemerintah.<sup>25</sup>

Apabila tidak ada ketentuan yang tegas dalam undang-undang, Presiden dapat mengatur hal tersebut dalam bentuk Peraturan Presiden. Oleh karena itu, fungsi Peraturan Presiden adalah menyelenggarakan pengaturan lebih lanjut untuk melaksanakan undang-undang sebagaimana mestinya baik yang diperintahkan secara tegas maupun tidak dari suatu undang-undang.<sup>26</sup> Hal ini sebagaimana disebutkan dalam Pasal 12 Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 yaitu materi muatan Peraturan Pemerintah berisi materi untuk menjalankan Undang-Undang sebagaimana mestinya.

#### **D. Led Bar Stop Lamp Pada Mobil**

Lampu belakang atau *stop lamp* merupakan peranti penting untuk modifikasi maupun safety. Tampilan mobil bisa seketika terupgrade jadi lebih modern, lebih *eye catching*, dengan mengganti *stop lamp* saja. Toko aksesoris dan rumah modifikasi kini menawarkan berbagai lampu belakang aftermarket

---

<sup>25</sup> Bagir Manan, *Ibid.* hal. 218

<sup>26</sup> HAS Natabaya, *Sistem Peraturan Perundang-Undangan Indonesia*, (Jakarta : Konspress, 2008), hal. 156

dengan jenis, desain serta fitur canggih. Pilihannya dari light bar, LED, hingga fitur *sequential* atau *running sein*.

Sudah begitu, modifikasi lampu belakang kini terhitung sangat mudah. Banyak stop lamp aftermarket kini tersedia dengan pemasangan secara plug n play atau sistem ganti. Copot yang lama, ganti dengan lampu belakang baru yang lebih keren. Meskipun mudah, ada beberapa hal yang mesti tetap diperhatikan saat kita memodifikasi buritan mobil dengan stop lamp aftermarket.<sup>27</sup>

Lampu belakang merupakan peranti *safety* penting, pemberi sinyal terhadap kendaraan di belakang kita. Lampu belakang akan menyala ketika kita menginjak rem agar pengguna jalan yang berada di belakang lebih berhati-hati dan mengurangi kecepatan. Warna lampu belakang diatur dalam undang-undang, tak bisa diubah sesukanya. Jika warna yang digunakan berbeda dari ketentuan, pengendara lain jadi kesulitan menangkap isyarat dari stop lamp atau lampu belakang. Lampu sein atau lampu rem harus kuning dan merah, tidak boleh diganti berwarna putih karena berbahaya, mengganggu pandangan pengendara lain karena silau.<sup>28</sup>

Pemasangan *led bar stoplamp* pada mobil dapat dilakukan dengan beberapa metode, tergantung pada preferensi dan jenis mobil yang dimiliki. Beberapa opsi pemasangan yang umum meliputi:

1. Pemasangan langsung: *Led bar stoplamp* dapat dipasang secara langsung pada bagian belakang mobil menggunakan perekat khusus atau sekrup.

---

<sup>27</sup> <https://www.rumahmodifikasi.com/news/ganti-stop-lamp-ingat-5-aturan-ini/dipublikasi> tanggal 19 Juni 2020

<sup>28</sup> *Ibid*

Pastikan untuk mengikuti petunjuk pemasangan yang disediakan oleh produsen *led bar stoplamp*.

2. Pemasangan di bumper: Jika mobil Anda memiliki bumper khusus yang dirancang untuk *led bar stoplamp*, Anda dapat memasangnya di sana. Ini sering kali melibatkan pemasangan braket khusus yang disediakan oleh produsen *led bar stoplamp*.
3. Pemasangan di bagian atas: Beberapa mobil, terutama truk atau SUV, memiliki ruang di atas pintu belakang yang dapat digunakan untuk memasang *led bar stoplamp*. Pemasangan jenis ini biasanya melibatkan pemasangan braket khusus dan pengikatan yang kuat.

Perlu diingat bahwa ketika menginstal *led bar stoplamp* pada mobil, Anda perlu memastikan bahwa instalasinya sesuai dengan hukum dan peraturan lalu lintas setempat. Beberapa negara atau yurisdiksi mungkin memiliki aturan khusus terkait penggunaan dan penempatan lampu rem tambahan seperti ini. Jika Anda ingin memasang *led bar stoplamp*, disarankan untuk berkonsultasi dengan mekanik atau otoritas lalu lintas setempat untuk memastikan kepatuhan terhadap peraturan yang berlaku.

#### **E. Lalu Lintas Dan Angkutan Umum**

Lalu lintas adalah istilah yang digunakan untuk menggambarkan pergerakan kendaraan, pejalan kaki, dan hewan di jalan raya atau jalan umum. Ini mencakup berbagai jenis kendaraan, termasuk mobil, sepeda motor, bus, truk, sepeda, dan lainnya. Lalu lintas diatur oleh aturan dan peraturan lalu lintas untuk menjaga keamanan dan efisiensi pergerakan di jalan.

Menurut Djajoesman, bahwa secara harfiah Lalu lintas diartikan sebagai “gerak (bolak balik) manusia atau barang dari suatu tempat ketempat lainnya dengan menggunakan sarana jalan umum”.<sup>29</sup> Sedangkan menurut Poerdawarminta dalam kamus besar Bahasa Indonesia menyatakan bahwa lalu lintas adalah "berjalan bolak balik, hilir mudik perihal perjalanan di jalan dan sebagainya serta berhubungan antara sebuah tempat dengan tempat lain di jalan dengan menggunakan alat gerak".<sup>30</sup> Angkutan jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi Nasional sebagai upaya memajukan kesejahteraan umum.

Angkutan umum, di sisi lain, merujuk pada sistem transportasi publik yang disediakan untuk melayani kebutuhan transportasi masyarakat umum. Ini termasuk bus, kereta api, trem, subway, feri, dan lainnya. Angkutan umum dirancang untuk mengurangi kebutuhan akan kendaraan pribadi, mengurangi kemacetan, mengurangi polusi, dan memberikan aksesibilitas transportasi kepada sebanyak mungkin orang.

Ketentuan umum didalam pasal 1 undang-undang no. 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, dijelaskan bahwa lalu lintas dan angkutan jalan adalah "suatu kesatuan sistem yang terdiri dari atas lalu lintas, angkutan jalan, kendaraan, pengemudi pengguna jalan, serta pengelolaannya.

---

<sup>29</sup> Djajoesman, *Grafik Lalu Lintas dan Angkutan Jalan* (Jakarta: Balai Pustaka 1976), hal.35

<sup>30</sup> W.J.S Poerdawarminta, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, (Jakarta: Balai Pustaka, 2002), hal 103

Serta lalu lintas adalah gerakan kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan".<sup>31</sup>

#### **F. Asas-asas Peraturan Perundang-undangan menurut Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011**

Secara umum asas-asas yang dicantumkan dalam Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 hampir sama dengan asas-asas yang terdapat dalam Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2004, namun dalam Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 ada sedikit penambahan dan pengurangan dalam menjelaskan asas-asas tersebut, mengenai asas-asas ini juga diatur dalam Pasal 5 yaitu dalam membentuk Peraturan Perundang-undangan harus dilakukan berdasarkan pada asas Pembentukan Peraturan Perundang-undangan yang baik, yang meliputi:<sup>32</sup>

1. Asas kejelasan tujuan adalah bahwa setiap Pembentukan Peraturan Perundang-undangan harus mempunyai tujuan yang jelas yang hendak dicapai.
2. Asas kelembagaan atau pejabat pembentuk yang tepat adalah bahwa setiap jenis Peraturan Perundang-undangan harus dibuat oleh lembaga negara atau pejabat Pembentuk Peraturan Perundang-undangan yang berwenang. Peraturan Perundang-undangan tersebut dapat dibatalkan atau batal demi hukum apabila dibuat oleh lembaga negara atau pejabat yang tidak berwenang.

---

<sup>31</sup> Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Umum

<sup>32</sup> Mukhlis Taib, *Dinamika Perundang-Undangan Di Indonesia*, (Bandung: Refika Aditama), 2017, hal. 70-71

3. Asas kesesuaian antara jenis, hierarki, dan materi muatan adalah bahwa dalam Pembentukan Peraturan Perundang-undangan harus benar-benar memperhatikan materi muatan yang tepat sesuai dengan jenis dan hierarki Peraturan Perundang-undangan.
4. Asas dapat dilaksanakan adalah bahwa setiap Pembentukan Peraturan Perundang-undangan harus memperhitungkan efektivitas Peraturan Perundang-undangan tersebut di dalam masyarakat, baik secara filosofis, sosiologis, maupun yuridis.
5. Asas kedayagunaan dan kehasilgunaan adalah bahwa setiap Peraturan Perundang-undangan dibuat karena memang benar-benar dibutuhkan dan bermanfaat dalam mengatur kehidupan bermasyarakat, berbangsa dan bernegara.
6. Asas kejelasan rumusan adalah bahwa setiap Peraturan Perundang-undangan harus memenuhi persyaratan teknis penyusunan Peraturan Perundang-undangan, sistematika, pilihan kata atau istilah, serta bahasa hukum yang jelas dan mudah dimengerti sehingga tidak menimbulkan berbagai macam interpretasi dalam pelaksanaannya.
7. Asas keterbukaan adalah bahwa dalam Pembentukan Peraturan Perundang-undangan mulai dari perencanaan, penyusunan, pembahasan, pengesahan atau penetapan, dan pengundangan bersifat transparan dan terbuka. Dengan demikian, seluruh lapisan masyarakat mempunyai kesempatan yang seluas-luasnya untuk memberikan masukan dalam Pembentukan Peraturan Perundang-undangan.

### **G. Asas-asas Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan**

Dalam pasal 2 undang-undang dasar no. 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan dimuat asas-asas penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan, bahwa lalu lintas dan angkutan jalan diselenggarakan dengan memperhatikan:<sup>33</sup>

1. Asas transparan: yaitu keterbukaan dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan kepada masyarakat luas dalam memperoleh informasi yang benar, jelas, dan jujur sehingga masyarakat mempunyai kesempatan berpartisipasi bagi pengembangan lalu lintas dan angkutan jalan.
2. Asas akuntabel: yaitu penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang dapat dipertanggung jawabkan.rencana umum.
3. Asas berkelanjutan: yaitu penjaminan kualitas fungsi lingkungan melalui pengaturan persyaratan teknis laik kendaraan dan pembangunan serta pengembangan jaringan lalu lintas dan angkutan jalan.
4. Asas partisipatif: yaitu pengaturan peran serta masyarakat dalam proses penyusunan kebijakan, pengawasan terhadap pelaksanaan kebijakan, penanganan kecelakaan, dan pelaporan atas peristiwa yang terkait dengan lalu lintas dan angkutan jalan.
5. Asas bermanfaat: yaitu semua penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang dapat memberikan nilai tambah sebesar-besarnya dalam rangka mewujudkan kesejahteraan masyarakat.

---

<sup>33</sup> Pasal 2 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Umum

6. Asas efisien dan efektif: yaitu pelayanan dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang dilakukan oleh setiap pembinaan pada jenjang pemerintahan secara berdaya guna dan berhasil guna.
7. Asas seimbang: yaitu penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang harus dilaksanakan atas dasar keseimbangan antara sarana dan prasarana serta pemenuhan hak dan kewajiban pengguna jasa dan penyelenggara.
8. Asas terpadu: yaitu penyelenggara pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang dilakukan dengan mengutamakan keserasian dan saling bergantung kewenangan dan tanggung jawab antara instansi Pembina.

#### **H. Persyaratan Teknis Dan Layak Jalan Kendaraan Umum**

Kendaraan umum harus memenuhi persyaratan teknis dan keamanan yang ditetapkan oleh pemerintah dan otoritas transportasi setempat. Persyaratan ini dirancang untuk memastikan bahwa kendaraan umum aman, handal, dan sesuai dengan standar keselamatan transportasi.

Agar memenuhi syarat teknis dan layak jalan, setiap kendaraan umum yang dioperasikan di jalan wajib diuji. Pengujian tersebut meliputi uji tipe dan uji berkala. Uji tipe adalah pengujian terhadap tipe atau contoh produksi kendaraan umum untuk memenuhi persyaratan teknis dan layak jalan sebelum kendaraan umum tersebut disetujui diimpor atau di produksi dan dirakit secara massal.

Uji tipe dilakukan secara sampling terhadap satu dari seri produksi kendaraan umum yang tipenya telah disahkan dan disetujui. Uji berkala adalah pengujian untuk menjamin agar kendaraan umum selalu dalam kondisi

memenuhi persyaratan teknis dan layak jalan dalam suatu periode tertentu, kendaraan yang dinyatakan lulus uji diberi tanda bukti.

Pengujian kendaraan umum dilakukan oleh instansi yang ditunjuk oleh gubernur, instansi ditunjuk itu adalah dinas perhubungan, tujuan pengujian kendaraan umum yang dilakukan secara berkala adalah untuk menjaga agar kendaraan umum selalu memenuhi syarat teknis, tidak membahayakan, dan tetap dalam keadaan layak jalan, termasuk persyaratan ambang batas emisi gas buang dan kebisingan yang juga harus dipenuhi.<sup>34</sup>

Pasal 48 undang-undang no. 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, terdapat aturan tentang persyaratan teknis dan layak jalan kendaraan umum adalah sebagai berikut:

1. Setiap kendaraan yang dioperasikan di jalan harus memenuhi persyaratan teknis dan layak jalan.
2. Persyaratan teknis sebagaimana dimaksud pada ayat 1 terdiri atas:
  - a. Susunan
  - b. Perlengkapan
  - c. Ukuran
  - d. Karoseri
  - e. Rancangan teknis kendaraan sesuai dengan peruntukannya.
  - f. Pemuatan
  - g. Penggunaan
  - h. Penggandengan kendaraan bermotor

---

<sup>34</sup> Abdul kadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga* (Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 2008), hlm. 112

- i. Penempelan kendaraan bermotor
3. Persyaratan layak jalan sebagaimana dimaksud pada ayat 1 ditentukan oleh kinerja minimal kendaraan bermotor yang diukur sekurang kurangnya terdiri atas:<sup>35</sup>
- a. Emisi gas buang
  - b. Kebisingan suara
  - c. Efisiensi sistem rem utama
  - d. Efisiensi rem parker
  - e. Kincup roda depan
  - f. Suara klakson
  - g. Daya pancar dan arah sinar lampu utama
  - h. Radius putar
  - i. Akuransi alat petunjuk kecepatan
  - j. Kesesuaian Kinerja Roda dan Kondisi Ban
  - k. Kesesuaian daya Mesin Penggerak terhadap berat kendaraan

#### **I. Penyelenggara Jalan**

Penyelenggara Jalan di dalam UU No. 22 Tahun 2009 tidak memberikan penjelasan siapa yang dimaksud dengan penyelenggara jalan. Penyelenggara jalan menurut Pasal 1 angka 14 UU No. 38 Tahun 2004 adalah: "Pihak yang melakukan pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan jalan sesuai dengan kewenangannya". Hal ini berarti bahwa

---

<sup>35</sup> Pasal 48 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan

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

Ketentuan Pasal 1 angka 14 UU No. 38 Tahun 2004 tidak memberikan pengertian yang jelas mengenai penyelenggara jalan melainkan mengatur mengenai tugas dan wewenang penyelenggara jalan. Perlunya pengaturan dalam penyelenggaraan jalan menurut Pasal 3 UU No. 38 Tahun 2004 sebagai berikut:

Pengaturan penyelenggaraan jalan bertujuan untuk:

1. Mewujudkan ketertiban dan kepastian hukum dalam penyelenggaraan jalan;
2. Mewujudkan peran masyarakat dalam penyelenggaraan jalan;
3. Mewujudkan peran penyelenggara jalan secara optimal dalam pemberian layanan kepada masyarakat;
4. Mewujudkan pelayanan jalan yang andal dan prima serta berpihak pada kepentingan masyarakat;<sup>36</sup>
5. Mewujudkan sistem jaringan jalan yang berdaya guna dan berhasil guna untuk mendukung terselenggaranya sistem transportasi yang terpadu; dan
6. Mewujudkan pengusaha jalan tol yang transparan dan terbuka.

Jadi maksud dari pengaturan penyelenggaraan jalan dalam rangka mewujudkan ketertiban dan kepastian hukum dalam penyelenggaraan jalan, mewujudkan peran masyarakat dalam penyelenggaraan jalan dan seterusnya.

Menurut Pasal 30 ayat (1) UU No. 38 Tahun 2004 sebagai berikut:

---

<sup>36</sup> Undang-Undang No. 38 Tahun 2004 Tentang Jalan

Pembangunan jalan secara umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 29 adalah sebagai berikut:

1. Pengoperasian jalan umum dilakukan setelah dinyatakan memenuhi persyaratan laik fungsi secara teknis dan administratif;
2. Penyelenggara jalan wajib memrioritaskan pemeliharaan, perawatan dan pemeriksaan jalan secara berkala untuk mempertahankan tingkat pelayanan jalan sesuai dengan standar pelayanan minimal yang ditetapkan;
3. Pembiayaan pembangunan jalan umum menjadi tanggung jawab Pemerintah dan/atau pemerintah daerah sesuai dengan kewenangan masing-masing;
4. Dalam hal pemerintah daerah belum mampu membiayai pembangunan jalan yang menjadi tanggung jawabnya secara keseluruhan, Pemerintah dapat membantu sesuai dengan peraturan perundang-undangan;
5. Sebagian wewenang Pemerintah di bidang pembangunan jalan nasional mencakup perencanaan teknis, pelaksanaan konstruksi, pengoperasian, dan pemeliharaannya dapat dilaksanakan oleh pemerintah daerah sesuai dengan peraturan perundangundangan; dan
6. Pembentukan peraturan perundang-undangan, termasuk kriteria, persyaratan, standar, prosedur dan manual; penyusunan rencana umum jalan nasional, dan pelaksanaan pengawasan dilakukan dengan memperhatikan masukan dari masyarakat. Dengan demikian salah satu maksud dari pengaturan jalan adalah agar penyelenggara jalan memprioritaskan pemeliharaan, perawatan dan pemeriksaan jalan secara berkala untuk

mempertahankan tingkat pelayanan jalan sesuai dengan standar pelayanan minimal yang ditetapkan.<sup>37</sup>

---

<sup>37</sup> UU No. 38 Tahun 2004 tentang Jalan

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **A. Kerangka Teori**

Teori berasal dari kata "theori" dalam bahasa latin berarti perenungan, yang pada gilirannya berasal dari kata "thea" dalam bahasa Yunani yang secara hakiki menyiratkan sesuatu yang disebut dengan realitas. Teori adalah suatu sistem yang tersusun oleh berbagai abstraksi yang berinterkoneksi satu sama lain atau berbagai ide yang memadatkan dan mengorganisasi pengetahuan tentang dunia. Ia adalah sarana yang ringkas untuk berfikir tentang dunia dan bagaimana dunia itu bekerja.<sup>38</sup>

Teori dipergunakan sebagai landasan atau alasan mengapa suatu variabel bebas tertentu dimasukkan dalam penelitian, karena berdasarkan teori variabel bersangkutan memang dapat mempengaruhi variabel tak bebas atau merupakan salah satu penyebab.<sup>39</sup> Penulisan suatu karya ilmiah seperti halnya tesis tentunya memerlukan suatu kerangka teori atau kerangka pikir yang mendasari penulisan. Teori diartikan sebagai suatu sistem yang berisikan proposisi-proposisi yang telah diuji kebenarannya.<sup>40</sup>

Kerangka Teori juga menyajikan cara-cara untuk bagaimana mengorganisasi dan menginterpretasi hasil-hasil penelitian dan

---

<sup>38</sup>HR.Otje Salman S dan Anton F Sutanto, *Teori Hukum*, (Bandung: Refika Aditama), 2005, hal. 22

<sup>39</sup>J.Supranto, *Metode Penelitian Hukum dan Statistik*, (Jakarta: Rineka Cipta), 2006, hal. 192-193

<sup>40</sup>J.J.J.M. Wuisman, Penyunting M Hisyam, *Penelitian Ilmu-Ilmu Sosial*, (Jakarta : Lembaga Penerbit) Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia, , 1996 hal. 203

menghubungkannya dengan hasil-hasil penelitian.<sup>41</sup> Sejalan dengan hal tersebut, maka terdapat beberapa teori yang dipergunakan sebagai pisau analisis dalam skripsi ini. Secara teori yang dapat dijadikan acuan dalam penerapan penggunaan *led bar* di *stoplamp* mobil menurut undang-undang nomor 22 tahun 2009 pasal 279 tentang lalu lintas dan angkutan umum.

Adapun teori yang digunakan dalam penelitian ini adalah teori :

### **1. Teori Kepastian Hukum**

Teori kepastian hukum merupakan salah satu penganut aliran positivisme yang melihat hukum sebagai sesuatu yang otonom atau hukum dalam bentuk peraturan tertulis. Vant Kant berpendapat bahwa tujuan hukum adalah untuk menjaga setiap kepentingan manusia agar tidak terganggu dan terjaminnya kepastiannya.<sup>42</sup> Tujuan hukum menurut L.J.Van Apeldoorn adalah mengatur pergaulan hidup secara damai. Perdamaian diantara manusia dipertahankan oleh hukum dengan melindungi kepentingan-kepentingan hukum manusia, kehormatan, kemerdekaan jiwa serta harta benda terhadap pihak yang merugikannya.<sup>43</sup>

### **2. Teori Penegakan Hukum**

Berdasarkan Soejono Soekanto, penegakan hukum adalah tindakan yang bertujuan untuk menyeimbangkan kaitan dari nilai yang tercantum didalam kaidah nilai yang pasti dan mengejewanta serta perbuatan sebagai rangkaian penjabaran nilai yang tahap akhir dengan tujuan agar memelihara,

---

<sup>41</sup>M.Solly Lubis, *Filsafat Ilmu dan Penelitian*, (Bandung Mandar Maju), 1994, hal. 80

<sup>42</sup>Jonathan Sarwono, *Metode Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif*, (Yogyakarta: Graha), 2006, hal. 74

<sup>43</sup>*Ibid.* Hal. 11

menciptakan, dan mempertahankan kedamaian pergaulan hidup. Kaidah yang dimaksud tersebut memiliki isi seperti larangan atau kebolehan serta suruhan. Kaidah itu akhirnya digunakan sebagai tolak ukur terhadap tindakan yang tidak patut dilaksanakan atau sepatutnya dilaksanakan. Penegakan hukum adalah sebuah metode yang bisa berbentuk implementasi diskresi yakni ketetapan yang tidak terdapat didalam norma hukum, serta mempunyai faktor pendapat serta penafsiran sendiri. Penegakan hukum merupakan sebuah cara agar menerapkan pandangan pemikiran terhadap keadilan, kepastian hukum serta kemanfaatan kehidupan sosial.<sup>44</sup>

## **B. Metode Penelitian**

Metode penelitian merupakan salah satu faktor suatu masalah yang akan dibahas, dimana metode penelitian merupakan cara utama yang bertujuan untuk mencapai tingkat penelitian ilmiah. Sesuai dengan perumusan masalah dan tujuan penelitian maka metode penelitian yang akan dilakukan meliputi:

### **1. Lokasi dan Waktu Penelitian**

Penelitian ini dilakukan di Kota Padangsidempuan Provinsi Sumatera Utara. Alasan penelitian ini memilih sebagai objek penelitian karena ingin secara langsung meneliti tentang Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 279 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Umum di Kota Padangsidempuan, oleh karenanya peneliti akan lebih mudah untuk mendapatkan data yang sesuai dengan objek kajian yang akan diteliti oleh peneliti. Penelitian ini dilaksanakan bulan Juni 2023 sampai selesai.

---

<sup>44</sup> Soerjono Soekanto, *Faktor-faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, (Jakarta: Raja Grafindo Persada), 2002, hal. 4

## 2. Jenis Penelitian

- a. Penelitian yang akan dilakukan dalam menyusun skripsi ini adalah penelitian lapangan (*Field Research*) yaitu jenis penelitian yang mempelajari fenomena dalam lingkungannya yang alamiah.<sup>45</sup> Penelitian yang dilakukan dalam kancah kehidupan yang sebenarnya adapun data-data yang diperlukan adalah mengumpulkan data dan teori mengenai problematika penegakan ataupun pelaksanaan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 279 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Umum terhadap penggunaan *Led Bar Stop Lamp* pada mobil di Kota Padangsidempuan. Dimana peneliti mengamati dan berpartisipasi secara langsung dalam penelitian skala sosial kecil dan mengamati subjek dan objek penelitian tersebut.
- b. Sifat penelitian ini bersifat deskriptif analisis, yang dimaksud dengan deskriptif adalah suatu metode dalam meneliti suatu objek yang bertujuan untuk mendeskripsikan, gambaran, secara otomatis, secara sistematis, dan objektif mengenai fakta-fakta, sifat dan ciri dan hubungan unsur yang ada.

## 3. Metode Pendekatan

Metode pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini ialah metode deskriptif kualitatif, varian peneliti ini di dasarkan atas karakteristik pertanyaan peneliti, ketegasan dan kekuatan dalam analisis, perspektif yang

---

<sup>45</sup> Dedy Mulyana, *Metodologi Penelitian Kualitatif* (Paradigma Baru Ilmu Komunikasi dan Ilmu Sosial Lainnya), Bandung: Remaja Rosdakarya, 2004, hlm. 160.

khusus dan unik untuk menghasilkan realitas yang menyeluruh. Dimana data yang dikumpulkan berupa kata-kata, gambar, dan bukan angka-angka. Data tersebut berasal dari naskah wawancara dan foto. Dengan demikian, penelitian ini akan berisi kutipan-kutipan data untuk memberikan gambaran terkait dengan objek yang akan diteliti oleh peneliti.

#### **4. Teknik Pengumpulan Data**

##### **a. Observasi**

Observasi adalah gejala sebagai pengamatan dan pencatatan secara sistematis terhadap gejala yang tampak pada objek penelitian. Observasi ini juga merupakan salah satu alat pengumpulan data yang digunakan dengan cara mengamati dan mencatat secara sistematis terkait dengan gejala-gejala yang diselidiki.<sup>46</sup>

Dengan observasi partisipan ini, diharapkan data yang didapat akan lebih lengkap, tajam, dan sampai mengetahui pada tingkat makna dari setiap perilaku yang dilihat.<sup>47</sup> Dalam observasi ini diusahakan mengamati keadaan yang wajar dan yang sebenarnya tanpa usaha yang disengaja untuk memengaruhi, mengatur, atau memanipulasinya. Observasi dilakukan untuk mendapatkan gambaran-gambaran secara langsung informasi yang berhubungan dengan bentuk komunikasi yang di kembangkan. Dan dalam penelitian ini yang akan diamati adalah komunikasi, interaksi, pemenuhan kebutuhan dan pemecahan masalah.

---

<sup>46</sup> Cholid Narbuko dan Abu Achmadi, *Metode Penelitian* (Jakarta: Bumi Aksara), 2005, hal 70

<sup>47</sup> Sugiono, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D* (Bandung: Alfabeta), 2009, hal. 227

## b. Wawancara

Wawancara adalah percakapan tanya jawab lisan antara 2 orang atau lebih dan diarahkan pada suatu permasalahan tertentu. Wawancara Dengan tujuan memperoleh informasi yang aktual. Pewawancara harus memperhatikan situasi dan kondisi sehingga dapat memilih waktu yang tepat kapan dan di mana harus melakukan wawancara. Jenis wawancara yang dilakukan oleh peneliti tidak terstruktur, di mana wawancara tidak terstruktur adalah wawancara yang bebas dimana peneliti tidak menggunakan pedoman wawancara yang telah tersusun secara sistematis dan lengkap untuk pengumpulan data. Pedoman wawancara yang digunakan hanya berupa garis-garis besar permasalahan yang akan ditanyakan.

## c. Dokumentasi

Dokumentasi mengacu pada proses mencatat dan menggambarkan informasi secara tertulis atau melalui media lainnya untuk tujuan dokumentasi atau referensi. Dokumentasi digunakan untuk merekam dan mempertahankan informasi penting, seperti proses, keputusan, peristiwa, atau konsep dalam berbagai konteks. Dalam penelitian ini sumber dokumentasi data yaitu : meliputi buku yang relevan, peraturan-peraturan, laporan kegiatan, foto-foto, data yang relevan dengan penelitian.

## 5. Metode Pengelohan Data Dan Analisis Data

Penelitian analisis data adalah merupakan proses mengorganisasikan dan mengurutkan data kedalam pola, kategori dan satuan uraian dasar sehingga dapat ditentukan tema dan dapat dirumuskan hipotesis kerja seperti yang disarankan oleh data termasuk juga data yang diperoleh dari hasil wawancara yang berkaitan dengan peraturan-peraturan yang berlaku, menghubungkan dengan pendapat pakar hukum serta pihak yang terkait.

Analisis data dilakukan secara Kualitatif, yaitu dengan cara mengumpulkan data, mentabulasi, mengurangi, mengurai, mensistematiskan, menganalisis dan menghubungkannya dengan peraturan-peraturan yang berlaku, menghubungkan dengan pendapat pakar hukum, dan selanjutnya dilakukan dengan penulisan dengan kesimpulan dengan menggunakan metode deduktif.

Adapun tahapan-tahapan dalam menganalisis data yaitu :

### a. *Editing* / edit

*Editing* adalah kegiatan yang dilakukan setelah penghimpunan data di lapangan. Proses ini menjadi penting karena kenyataan bahwa ada yang terhimpun kadangkala belum memenuhi harapan penelitian, ada diantaranya yang kurang bahkan terlewatkan. oleh karena itu unuk kelengkapan peneliti maka proses editing ini sangat diperlukan dalam mengurangi data yang idak sesuai tema penelitian ini.Yaitu penerapan

penggunaan led bar di stoplamp mobil menurut undang-undang nomor 22 tahun 2009 pasal 279 tentang lalu lintas dan angkutan umum.

b. *Classifying*

Agar penelitian lebih sistematis, maka data hasil wawancara diklasifikasikan berdasarkan kategori tertentu. Yaitu berdasarkan pertanyaan dalam rumusan masalah, sehingga data yang diperoleh benar-benar memuat informasi dalam penelitian.

c. Verifikasi

Verifikasi adalah mengecek kembali data-data yang sudah terkumpul untuk mengetahui keabsahan datanya apakah benar-benar sudah valid dan sesuai dengan yang diharapkan penelitian.<sup>48</sup>

## 6. Teknis Analisis Data

Analisis data adalah proses mengorganisasikan dan mengurutkan data dalam pola, kategori dan satuan uraian dasar sehingga dapat ditemukan tema dan hipotesis kerja. Jadi dalam analisis data bertujuan untuk mengorganisasikan data-data yang diperoleh. Setelah data yang diperoleh dari lapangan terkumpul dengan metode pengumpulan data yang telah dijelaskan diatas, maka penulis akan mengelola dan menganalisis data tersebut dengan menggunakan analisis deskriptif kualitatif.

Analisis data kualitatif adalah upaya yang dilakukan dengan jalan bekerja dengan data, mengorganisasikan data dan memilah-milahnya menjadi satuan yang dapat dikelola, mensistesisikanya, mencari, dan

---

<sup>48</sup> Sukur kolil, *Metodologi Penelitian*, ( Bandung: Pustaka Media, 2006 ), hlm. 134

mencangkup pola, menemukan apa yang dapat dipelajari dan apa yang diceritakan kepada orang lain. Analisis data kualitatif adalah suatu teknik yang menggambarkan dan menginterpretasikan data-data yang telah terkumpul, sehingga diperoleh gambaran secara umum dan menyeluruh tentang keadaan sebenarnya

Analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis kualitatif yaitu pengolahan dan penganalisaan data sesuai data disesuaikan dengan sifat data yang diperoleh dari lapangan secara kualitatif.<sup>49</sup>

---

<sup>49</sup> Anselm Strauss Dan Juliet Corbin, *Dasar-Dasar Penelitian Kualitatif*, (Yogyakarta: Pustaka Belajar, 2003), hlm. 9

## BAB IV

### HASIL PENELITIAN

#### A. Temuan Umum Hasil Penelitian

##### 1. Sejarah Kota Padangsidimpuan

Padangsidimpuan adalah sebuah kota di provinsi Sumatera Utara, Indonesia. Padangsidimpuan merupakan kota terbesar di wilayah Tapanuli, dan seluruh wilayahnya dikelilingi Kabupaten Tapanuli Selatan. Kota ini dikenal dengan julukan Kota Salak karena kota dikelilingi oleh perbukitan dan gunung, yang menjadi kawasan perkebunan buah Salak. Salah satu gunung utama adalah Gunung Lubukraya.<sup>50</sup>

Nama kota ini berasal dari "Padang na dimpu", dalam Bahasa Batak Angkola; padang artinya hamparan atau kawasan luas, na artinya yang, dan dimpu artinya tinggi, sehingga dapat diartikan "hamparan yang luas yang berada di tempat yang tinggi." Pada zaman dahulu daerah ini merupakan tempat persinggahan para pedagang dari berbagai daerah, pedagang ikan dan garam dari Sibolga–Padangsidimpuan–Panyabungan, Padang Bolak (Paluta)–Padangsidimpuan–Sibolga. Seiring perkembangan zaman, tempat persinggahan ini semakin ramai dan kemudian menjadi kota.<sup>51</sup>

Kota ini dibangun pertama kali sebagai benteng pada 1821 oleh pasukan Paderi yang dipimpin oleh Tuanku Imam Lelo. Benteng ini membentang dari Batang Ayumi sampai Aek Sibontar. Sisa-sisa benteng peninggalan Perang Paderi saat ini masih ditemukan, walau sudah tidak

---

<sup>50</sup> [https://id.wikipedia.org/wiki/Kota\\_Padangsidimpuan](https://id.wikipedia.org/wiki/Kota_Padangsidimpuan)

<sup>51</sup> <https://diskominfo.padangsidimpuankota.go.id/profil/>

terawat dengan baik. Dan pengaruh pasukan Paderi ini berdampak pada agama yang dianut oleh mayoritas penduduk kota ini beragama Islam.

Pada zaman penjajahan Belanda, kota Padang Sidempuan dijadikan pusat pemerintahan oleh penjajah Belanda di daerah Tapanuli. Peninggalan bangunan Belanda disana masih dapat dijumpai berupa kantor pos polisi pusat kota padangsidempuan. Sehingga tidak heran, kalau ingin melihat sejarah kota Padang Sidempuan, tersimpan foto-foto zaman dahulu kota Padang Sidempuan di sebuah museum di kota Leiden, Belanda.

Padang Sidempuan merupakan Kota Administratif berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 1982. Kemudian sejak tanggal 21 Juni 2001, berdasarkan Undang-undang Nomor 4 Tahun 2001, Kota Padang Sidempuan ditetapkan sebagai Daerah Otonom dan merupakan hasil penggabungan dari Kecamatan Padang Sidempuan Utara, Kecamatan Padang Sidempuan Selatan, Kecamatan Padang Sidempuan Batunadua, Kecamatan Padang Sidempuan Hutaimbaru, dan Kecamatan Padang Sidempuan Tenggara yang sebelumnya masuk wilayah Kabupaten Tapanuli Selatan. Pada tanggal 09 Nopember 2001 diresmikan Padangsidempuan menjadi kota yang dilantik oleh Gubernur Provinsi Sumatera Utara dan Zulkarnain Nasution dilantik sebagai pejabat Walikota Padangsidempuan.

Berdasarkan Keputusan Pimpinan DPRD Kabupaten Tapanuli Selatan melalui Undang-Undang Nomor 06/PIMP/2005 tanggal 27 April 2005, luas wilayah Kota Padangsidempuan seluas 14.684,68 Ha yang

sebelumnya 11.465,66 Ha bertambah sebanyak 3.219,02 Ha.<sup>52</sup> Melalui Peraturan Daerah Kota Padangsidempuan Nomor 45 Tahun 2003 tentang Pembentukan Kecamatan Angkola Julu serta Peraturan Daerah Kota Padangsidempuan Nomor 46 Tahun 2003 tentang Pemekaran Kelurahan dan Perubahan Status Desa menjadi kelurahan dalam Daerah Kota Padangsidempuan maka Kota Padangsidempuan dimekarkan menjadi 6 kecamatan yang terdiri dari desa 42 dan 37 kelurahan.<sup>53</sup>

## 2. Letak Geografis

Padangsidempuan secara keseluruhan dikelilingi oleh Kabupaten Tapanuli Selatan yang dulunya merupakan kabupaten induknya. Kota ini merupakan persimpangan jalur darat menuju kota Medan, Sibolga, dan Padang (Sumatera Barat) di jalur lintas barat Sumatra. Topografi wilayahnya yang berupa lembah yang dikelilingi oleh Bukit Barisan, sehingga kalau dilihat dari jauh, wilayah kota Padangsidempuan tak ubahnya seperti cekungan yang menyerupai danau. Puncak tertinggi dari bukit dan gunung yang mengelilingi kota ini adalah Gunung Lubuk Raya dan Bukit (Tor) Sanggarudang yang terletak berdampingan di sebelah utara kota.

Salah satu puncak bukit yang terkenal di Padangsidempuan yaitu Bukit (Tor) Simarsayang. Juga terdapat banyak sungai yang melintasi kota ini, antara lain sungai Batang Ayumi, Aek Sangkumpal Bonang (yang sekarang menjadi nama pusat perbelanjaan di tengah kota ini), Aek Rukkare

---

<sup>52</sup> Keputusan Pimpinan DPRD Kabupaten Tapanuli Selatan Melalui Undang-Undang No.06/PIMP/2015, 27 April 2005

<sup>53</sup> Peraturan Daerah Kota Padangsidempuan Nomor 46 Tahun 2003 Tentang Pemekaran Kelurahan dan Perubahan Status Desa menjadi Kelurahan dalam Daerah Kota Padangsidempuan.

yang bergabung dengan Aek Sibontar, dan Aek Batangbahal, serta Aek Batang Angkola yang mengalir di batas selatan/barat daya kota ini dan dimuarai oleh Aek Sibontar didekat Stadion Naposo.

Kota Padang Sidempuan terletak pada garis  $01^{\circ}08'07''-01^{\circ} 28'19''$  Lintang Utara dan  $99^{\circ} 13' 53''- 99^{\circ} 21' 31''$  Bujur Timur dan berada pada ketinggian 260 sampai dengan 1. 100 meter di atas permukaan laut. Dengan jarak  $\pm 432$  Km dari kota Medan ibukota provinsi Sumatera Utara, merupakan salah satu kota terluas di bagian barat provinsi Sumatera Utara. Luas wilayah kota Padang Sidempuan mencapai  $159,31 \text{ km}^2$  atau setara dengan 0.2 % dari luas wilayah daratan Provinsi Sumatera Utara, yang dikelilingi oleh beberapa bukit serta dilalui oleh beberapa sungai seperti Sungai Batang Ayuni dan Aek Sibontar dan anak sungai lainnya.

### **3. Sejarah Transportasi Di Kota Padangsidempuan**

Kota Padang Sidempuan merupakan ibu kota *Afdeeling Mandheling en Ankola* pada tahun 1870 kota ini terus berkembang pesat sebagai sentra kopi di Tapanoeli, kota ini juga pusat pendidikan dan pusat Eropa (yang mana orang-orang Eropa/Belanda) cukup tinggi konsentrasinya. Pada akhir tahun 1890an, para investor sudah mulai membuka perkebunan di sekitar Batang Toru. Sejak 1902 hingga 1915 tidak kurang dari sebelas perusahaan besar swasta berinvestasi di Loemoet, Batang Toru, Anggoli, Huraba, Marancar, Sangkoenoer, Pijor Koling dan Simarpinggan.

Intensitas yang tinggi di Batang Toru menyebabkan Batang Toru menjadi pusat industri perkebunan di Tapanuli. Orang-orang Eropa semakin

banyak dan bahkan telah jauh melampaui jumlah orang Eropa/Belanda di Padang Sidempuan maupun di Sibolga. Orang kaya baru juga muncul dimana-mana, yang menjadi kaya tidak hanya investor asing tetapi juga para investor local bahkan pekebun-pekebun biasa.

Perhatian pemerintah pernah tertuju pada pentingnya rute lalu lintas ini. Laporan tentang rencana pembangunan kereta api Sumatera Tengah menunjukkan manfaat dari adanya kereta api dari Sibolga ke Penjaboengan, yang kemudian akan menghubungkan Padanglawas dengan jalur utama. Pada tahun 1919, Perusahaan Kereta Api Negara (*Staatsspoorwegen/S.S.*) mulai mencari jalur yang tepat untuk koneksi tersebut dan sudah mulai sibuk dengan pekerjaan persiapan untuk pembangunan jalur sejauh 60 km lintasan datar dan 28 km jalur pegunungan.<sup>54</sup>

Arus komoditi karet mengalir ke Sibolga, sebaliknya arus dollar juga mengalir ke daerah perkebunan. Pada saat itu, pemerintah meningkatkan kualitas jalan raya (mulus) hingga sekelas jalan raya Medan-Pematang Siantar dan jalan raya Padang-Bukit Tinggi. Di atasnya jalan raya kelas-A antara Sibolga-Padangsidempuan lalu lalang mobil-mobil sedang terbaru, truk-truk besar, dan bis angkutan umum serta sepeda motor. Kontras jika dibandingkan pada tahun 1880-an ketika jembatan Batang Toru baru selesai dibangun hanya yang melintas, padati dan kuda beban untuk mengangkut kopi dan orang serta barang lainnya antara Padang Sidempuan dengan Sibolga. Pada saat ini pelabuhan Loemoet masih berfungsi untuk mengepul

---

<sup>54</sup> <http://sumaterarailways.blogspot.com/2020/03/sejarah-perencanaan-jalur-kereta-api-di.html> di posting 30 Maret 2020

komoditi kopi dan produk pertanian lainnya untuk diteruskan ke Padang via pelabuhan Djaga-Djaga.<sup>55</sup>

Namun pada tahun 1924, melalui kajian dan kalkulasi yang diperbarui terkait jalur Sibolga - Padang Sidempoean ini, terungkap bahwa proyek ini akan membutuhkan pembiayaan dengan jumlah lebih dari 11,5 juta gulden (atau sekitar 13,5 juta gulden termasuk bunga konstruksi), atau 163 ribu gulden per km. Dengan kata lain, ini akan menjadi jalur yang sangat mahal. Tentu saja, jalur mahal yang melintasi daerah dengan perusahaan perkebunan yang relatif sedikit tidaklah menguntungkan. Bahkan perhitungan kerugian pada biaya operasi jumlahnya akan naik menjadi lebih dari tiga perempat juta gulden.<sup>56</sup>

---

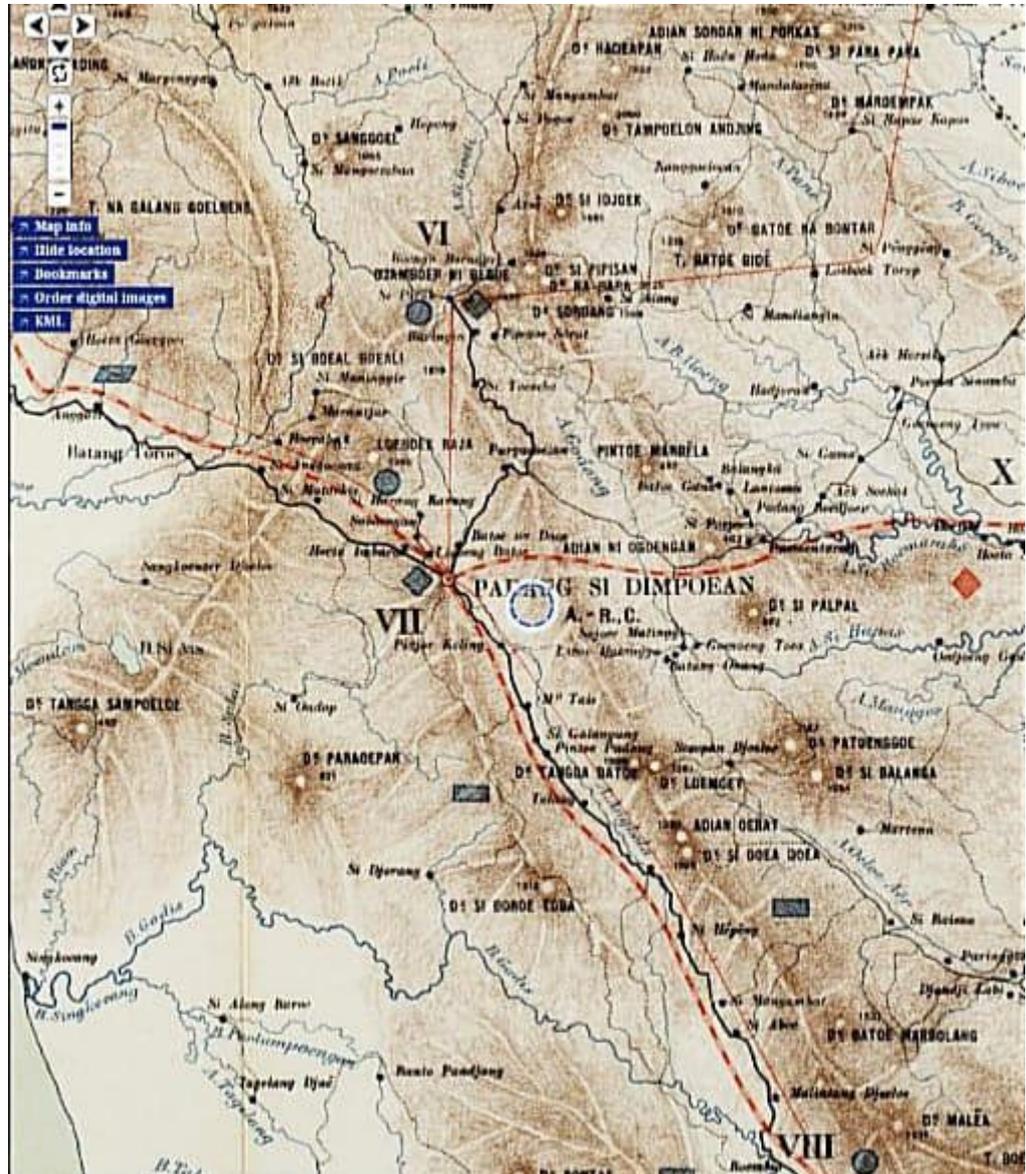
<sup>55</sup> <http://akhirh.blogspot.com/2016/04/kereta-api-trans-tapanuli-layu-sebelum.html> di posting 16 April 2016

<sup>56</sup> <http://sumaterarailways.blogspot.com/2020/03/sejarah-perencanaan-jalur-kereta-api-di.html> di posting 30 Maret 2020

## Peta Tapanuli Tahun 1910

### Rencana Pembangunan Jalur Rel Sibolga-Padangsampung

Gambar 4.1



Sumber : ubl webattach nl

#### 4. Agama

Masyarakat kota Padangsidempuan mayoritas memeluk agama Islam. Kota Padangsidempuan memiliki toleransi yang sangat tinggi dengan dibuktikan kerukunan antar umat beragama, dengan mudahnya ditemukan berbagai jenis sarana ibadah. adapun perinciannya dapat disajikan pada tabel sebagai berikut :

Tabel 4. 1 Persentase Agama di Kota Padangsidempuan

No.	Agama	Jumlah	Persentase %
1	Islam	229.946	90,48 %
2	Kristen Protestan	22.994	9,14 %
3	Katolik	1.711	0,67 %
4	Budha	970	0,38 %
5.	Hindu	-	-

Sumber : Kantor Walikota Padangsidempuan

Mayoritas pemeluk agama di Padangsidempuan merupakan pemeluk agama islam yang dimana kerjasama dan kerukunan tetap dijunjung tinggi umat beragama di kota Padangsimpuan. Sosialisasi sangat mudah melalui tempat-tempat beribadah yang ada. Oleh karena itu, jumlah tempat ibadah sangat mendukung dalam proses penyampaian dalam proses penyampaian informasi kepada masyarakat Kota Padangsidempuan. Berdirinya rumah ibadah setiap umat beragama merupakan bentuk toleransi beragama yang baik. Adapun jumlah fasilitas rumah ibadah yang tercatat di Kota Padangsidempuan adalah sebagai berikut :

Tabel 4.2 Jumlah Rumah Ibadah Setiap Kecamatan Kota Padangsidempuan

No	Kecamatan	Mesjid	Gereja	Wihara	Kuil
1.	Padangsidempuan Tenggara	55	14	-	-
2.	Padangsidempuan Selatan	71	22	-	-
3.	Padangsidempuan Batunadua	48	-	-	-
4.	Padangsidempuan Utara	79	-	1	-
5.	Padangsidempuan Hutaimbaru	45	3	-	-
6.	Padangsidempuan Angkola Julu	26	4	-	-
	Jumlah	324	43	1	-

Sumber Pusat Statistik Kota Padangsidempuan

## B. Temuan Khusus Hasil Penelitian

### 1. Penerapan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 279 Di Kota Padangsidempuan.

Faktor terjadinya kecelakaan dalam berkendara bermotor sering terjadinya pelanggaran lalu lintas yang mengakibatkan kecelakaan bahkan sampai menimbulkan korban tidak luput dari kesalahan di pengendara itu sendiri, pada hal di dalam mengadakan seleksi atau pengujian para petugas dengan sangat teliti sekali baik sewaktu pengambilan Surat Ijin Mengemudi (SIM) mengendarainya atau juga di dalam mengadakan pengujian bagi kendaraan yang akan dioperasikan.

Faktor penyebab kecelakaan lalu lintas mempunyai banyak kemungkinan dari penyebabnya yang antara lain:

- a. Pengemudi yang kurang konsentrasi atau mengantuk: Pengemudi yang tidak fokus atau mengantuk dapat kehilangan kendali atas kendaraannya dan menyebabkan kecelakaan.
- b. Kelebihan kecepatan: Kecepatan yang berlebihan dapat mengurangi waktu reaksi pengemudi dan meningkatkan keparahan kecelakaan jika terjadi.
- c. Pelanggaran aturan lalu lintas: Melanggar aturan lalu lintas seperti melintasi lampu merah, tidak memberi prioritas, atau melampaui batas kecepatan dapat menyebabkan kecelakaan.
- d. Ketidak patuhan terhadap peraturan keselamatan: Tidak menggunakan sabuk pengaman, mengabaikan helm di sepeda motor, atau memasang perlengkapan kendaraan bermotor (*LED BAR*) pada *STOPLAMP* yang dapat mengganggu konsentrasi pengendaraan lain sehingga meningkatkan risiko terjadinya kecelakaan.
- e. Pengaruh alkohol atau obat-obatan: Konsumsi alkohol atau obat-obatan terlarang dapat memengaruhi kemampuan pengemudi dan meningkatkan risiko kecelakaan.
- f. Cuaca buruk: Cuaca buruk seperti hujan lebat, salju, atau kabut tebal dapat membuat jalan licin dan mengurangi jarak pandang, yang dapat menyebabkan kecelakaan.
- g. Kerusakan mekanis: Kerusakan pada kendaraan, seperti rem yang rusak atau ban yang bocor, dapat menyebabkan kegagalan kendaraan dan kecelakaan.

- h. Gangguan jalan: Jalan yang rusak, berlubang, atau tidak terawat dengan baik juga dapat berkontribusi pada kecelakaan.
- i. Kurangnya pemahaman dan pelatihan: Pengemudi yang kurang berpengalaman atau tidak memahami dengan baik aturan lalu lintas dan tanda-tanda jalan raya dapat menjadi penyebab kecelakaan.
- j. Faktor lainnya: Beberapa kecelakaan juga bisa disebabkan oleh faktor-faktor seperti hewan yang tiba-tiba melintas di jalan, objek yang jatuh dari kendaraan lain, atau gangguan lain yang tidak dapat diprediksi.<sup>57</sup>

Untuk mengurangi risiko kecelakaan, sangat penting untuk mengemudi dengan hati-hati, mematuhi aturan lalu lintas, dan selalu menjaga kendaraan dalam kondisi baik. Selain itu, penting juga untuk tidak mengemudi di bawah pengaruh alkohol atau obat-obatan dan selalu memperhatikan kondisi cuaca dan jalan raya.

Perihal penerapan dan jenis sanksi yang dikenakan terhadap pengemudi kendaraan bermotor yang melanggar Pasal 279 yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan di Kota Padangsidempuan pihak Kepolisian Satuan Lalu Lintas (SATLANTAS) Kota Padangsidempuan menimbang Pasal 14 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2002 Tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia ayat (1) poin C , Kepolisian Satuan Lalu Lintas (SATLANTAS) bertanggung jawab membina masyarakat untuk meningkatkan partisipasi masyarakat, kesadaran hukum masyarakat serta

---

<sup>57</sup> Wawancara dengan Kepala Satuan Lalu Lintas (Kasatlantas) Polres Kota Padangsidempuan AKP Junaidi S.H pada hari Jumat tanggal 15 September 2023 pukul 10.00 WIB

ketaatan warga masyarakat terhadap hukum dan peraturan perundang-undangan.

Kepolisian Satuan Lalu Lintas (SATLANTAS) kota Padangsidimpuan terlebih dahulu memperingati serta membina masyarakat untuk tidak menggunakan *LED BAR Stoplamp* pada kendaraan bermotor terlebih dahulu, tidak langsung menerapkan dan memberi sanksi yang dikenakan terhadap pengemudi kendaraan bermotor yang melanggar Pasal 279 yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Dikarenakan minimnya Ilmu pengetahuan pengendara dalam aturan berlalu lintas yang baik dan benar sesuai Undang-Undang dan Peraturan yang ada di Indonesia.<sup>58</sup>

## **2. Dampak Penggunaan Led Bar Stop Lamp Pada Pengendara Lalu Lintas Di Kota Padangsidimpuan**

Dampak merujuk pada efek atau konsekuensi dari suatu peristiwa atau tindakan. Ini mencakup segala akibat atau perubahan yang terjadi sebagai hasil dari suatu kejadian atau aktivitas tertentu. Dalam konteks yang lebih luas, dampak dapat bersifat positif atau negatif, tergantung pada konteks dan perspektif tertentu. Dampak juga dapat dibagi menjadi dua kategori utama yaitu dampak positif efek yang menguntungkan atau memberikan manfaat, sedangkan Efek yang merugikan atau menciptakan tantangan dan masalah.

---

<sup>58</sup> Wawancara dengan Kepala Satuan Lalu Lintas (Kasatlantas) Polres Kota Padangsidimpuan AKP Junaidi S.H pada hari Jumat tanggal 15 September 2023 pukul 10.00 WIB

Penggunaan LED bar stoplamp mengacu pada pemasangan lampu LED (Light Emitting Diode) tambahan pada bagian belakang kendaraan sebagai lampu berhenti atau lampu pengereman tambahan. Dampak pemasangan LED bar stoplamp bisa bervariasi tergantung pada cara pemasangan, desain, letak dan penggunaannya, bisa saja berdampak baik dan berdampak buruk terhadap pengendara itu sendiri maupun pengendara lainnya.

Berikut beberapa dampak yang terjadi penggunaan Pemasangan LED bar *stoplamp* tambahan berdasarkan hasil wawancara dengan Kepala Satuan Lalu Lintas (Kasatlantas) Polres Kota Padangsidimpuan:

a. Peningkatan Keamanan

Pemasangan LED bar *stoplamp* tambahan dapat meningkatkan keamanan di jalan. Lampu yang lebih terang dan jelas akan membuat kendaraan lebih terlihat oleh pengendara di belakang, khususnya dalam kondisi cuaca buruk, seperti hujan atau kabut.

b. Pemakaian Energi Lebih Hemat

Lampu LED umumnya lebih efisien dalam hal pemakaian energi dibandingkan dengan lampu tradisional. Ini dapat mengurangi beban pada sistem listrik kendaraan dan meningkatkan efisiensi baterai. Jika pemasangan tidak benar, itu bisa mempengaruhi kinerja sistem listrik dan bahkan dapat menyebabkan masalah seperti lampu yang mati atau baterai yang cepat habis.

### c. Kepatuhan Hukum

Pemasangan lampu LED BAR *Stoplamp* tambahan mungkin tunduk pada peraturan tertentu. Penting untuk memastikan bahwa pemasangan tersebut mematuhi aturan dan regulasi setempat, termasuk warna, intensitas cahaya, dan posisi pemasangan yang benar. Jika pemasangan LED BAR *Stoplamp* tidak mematuhi aturan terkhusus penggunaan warna, intensitas cahaya dan posisi (sudut pandang) yang dapat mengganggu penggunaan lain maka Pasal 58 yang diatur dalam Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan dapat di terapkan pada pengendara pengguna LED BAR *Stoplamp*.

Pasal 58 Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan mengatur setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan dilarang memasang perlengkapan yang dapat mengganggu keselamatan berlalu lintas. Dengan pemasangan LED BAR *Stoplamp* pada mobil yang mengakibatkan pengendara lain terganggu keselamatannya dalam berkendara maka dapat dijatuhkan sanksi yang diatur dalam pasal 279 Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan yang berbunyi “Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang dipasangi perlengkapan yang dapat mengganggu keselamatan berlalu lintas sebagaimana dimaksud

dalam Pasal 58 dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah)”.

### **3. Upaya Dalam Penanggulangan Penggunaan Led Bar *Stop Lamp* Pada Pengendara Lalu Lintas Di Kota Padangsidempuan.**

Penanggulangan risiko kecelakaan merupakan suatu pendekatan atau tindakan yang bertujuan untuk mencegah atau mengurangi kemungkinan terjadinya kecelakaan dan dampak buruk yang mungkin timbul dari kecelakaan tersebut. Pelanggaran lalu lintas terjadi disebabkan karena kurangnya tingkat pendidikan dan pengetahuan masyarakat dalam berkendara mengenai peraturan dan rambu-rambu lalu lintas jalan serta kurangnya kesadaran hukum warga masyarakat masih sangat rendah. Lalu lintas memiliki peranan yang sangat penting dan strategis sehingga penyelenggaraannya dikuasai oleh negara pembinaannya dilakukan oleh pemerintah dengan tujuan untuk mewujudkan lalu lintas yang tertib, aman, lancar dan teratur.

Pembinaan tersebut dimulai dari perubahan kesadaran masyarakat itu sendiri termasuk institusi kepolisian, dimana di dalam UU No.2 Tahun 2002 Pasal 14 ayat (1b) dinyatakan bahwa “Dalam melaksanakan tugas pokok, Kepolisian Negara Republik Indonesia bertugas menyelenggarakan segala kegiatan dalam menjamin keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas di jalan”. Dalam hal ini peran kepolisian sangat penting untuk menjalankan fungsinya dengan baik dan benar dalam pembinaan lalu lintas untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran dalam

berlalu lintas dan diperlukan penetapan suatu aturan yang berlaku secara umum. Untuk itu diperlukan Strategi kepolisian untuk mencapai tujuan yang menjadi tugas pokok kepolisian.

Upayah Kepolisian Satuan Polisi Lalu Lintas (SATLANTAS) Kota Padangsidimpuan dalam rangka meningkatkan kesadaran hukum pengendara kendaraan bermotor yakni melaksanakan berbagai kebijakan yang dilakukan dalam pemecahan pelanggaran hukum lalu lintas dan angkutan jalan khususnya kendaraan yang menggunakan LED BAR *stoplamp* pada mobil. Peranan pelaksanaan kebijakan tersebut dilaksanakan oleh Satuan Polisi Lalu Lintas (SATLANTAS) Polres Kota Padangsidimpuan.

Bentuk upaya yang dilakukan berdasarkan hasil wawancara dengan Kepala Satuan Lalu Lintas (Kasatlantas) Polres Kota Padangsidimpuan dilakukan dengan tiga cara, yaitu dengan strategi pre-emptif, preventif (pencegahan) dan refresif (penindakan). adalah :

- a. Melaksanakan kebijakan memberikan edukasi dan pelatihan kepada masyarakat kota Padangsidimpuan, dengan menyelenggarakan program edukasi dan pelatihan untuk meningkatkan kesadaran dan pengetahuan mengenai keselamatan di jalan raya dan faktor-faktor penyebab terjadinya kecelakaan beserta memberikan pelatihan keterampilan berkendara yang baik dan aman di Kota Padangsidimpuan.
- b. Melaksanakan kebijakan dengan melakukan kampanye promosi keselamatan, baik melalui media massa maupun kegiatan komunitas,

untuk meningkatkan kesadaran masyarakat terhadap risiko kecelakaan di Kota Padangsidempuan.

- c. Melaksanakan kebijakan dengan melakukan penelitian dan analisis terhadap kecelakaan untuk memahami penyebabnya dan mengidentifikasi langkah-langkah pencegahan yang dapat diambil terkhusus pemasangan LED BAR *stoplamp* pada mobil atau perlengkapan yang dapat mengganggu keselamatan berlalu lintas di Kota Padangsidempuan.
- d. Melaksanakan penegakan aturan dan pengawasan yang ketat terhadap kepatuhan terhadap peraturan lalu lintas dan kebijakan keselamatan dalam berlalu lintas beserta memastikan penegakan hukum yang ketat terhadap pelanggaran lalu lintas di Kota Padangsidempuan. Pada saat telah terjadi tindak pelanggaran lalu lintas diberikan penindakan berupa penegakan hukum dengan menjatuhkan hukuman berupa tilang dan denda serta melakukan penyitaan kendaraan. Tilang adalah denda yang dikenakan oleh Polisi kepada pengguna jalan yang melanggar peraturan lalu lintas. Tilang sesuai dengan penjelasan Pasal 211 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 Tentang Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana dimaksudkan sebagai bukti bahwa seseorang telah melakukan pelanggaran lalu lintas jalan.<sup>59</sup>

---

<sup>59</sup> Wawan Wawancara dengan Kepala Satuan Lalu Lintas (Kasatlantas) Polres Kota Padangsidempuan AKP Junaidi S.H pada hari Jumat tanggal 15 September 2023 pukul 10.00 WIB

## BAB V

### PENUTUP

#### A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian tentang Penerapan Penggunaan Led Bar Di *Stoplamp* Mobil Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 279 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Umum, maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut :

1. Penerapan dan jenis sanksi yang dikenakan terhadap pengemudi kendaraan bermotor yang melanggar Pasal 279 yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan di Kota Padangsidempuan pihak Kepolisian Satuan Lalu Lintas (SATLANTAS) Kota Padangsidempuan terlebih dahulu memperingati serta membina masyarakat untuk tidak menggunakan *LED BAR Stoplamp* pada kendaraan bermotor yang dapat mengganggu pengguna kendaraan lain. Pemberian sanksi yang dikenakan terhadap pengemudi kendaraan bermotor yang melanggar Pasal 279 yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Pelanggaran sering terjadi dikarenakan minimnya Ilmu pengetahuan pengendara dalam aturan berlalu lintas yang baik dan benar sesuai Undang-Undang dan Peraturan yang ada di Indonesia.
2. Dampak penggunaan led bar *stop lamp* pada pengendara lalu lintas di Kota Padangsidempuan memiliki segi positif dan segi negatif adapun dampak dari segi positif pertama peningkatan keamanan khususnya dalam kondisi cuaca

buruk, seperti hujan atau kabut sehingga pengendara di belakang dapat melihat lebih terang dan jelas. Kedua Pemasangan LED bar *stoplamp* dalam hal pemakaian energi dapat mengurangi beban pada sistem listrik kendaraan dan meningkatkan efisiensi baterai. Jika pemasangan tidak benar, itu bisa mempengaruhi kinerja sistem listrik dan bahkan dapat menyebabkan masalah seperti lampu yang mati atau baterai yang cepat habis. Dari segi negatif pemasangan LED BAR *Stoplamp* tidak mematuhi aturan terkhusus penggunaan warna, intensitas cahaya dan posisi (sudut pandang) yang dapat mengganggu penggunaan lain maka Pasal 58 yang diatur dalam Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan dapat di terapkan pada pengendara pengguna LED BAR *Stoplamp*. Adapun Sanksi yang dapat diterapkan diatur dalam pasal 279 Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan yang berbunyi “Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang dipasangi perlengkapan yang dapat mengganggu keselamatan berlalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 58 dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah)”.

3. Upaya dalam penanggulangan penggunaan led bar stop lamp pada pengendara lalu lintas di Kota Padangsidempuan dilakukan dengan tiga cara, yaitu dengan strategi pre-emptif, preventif (pencegahan) dan refresif (penindakan). Strategi pre-emptif kebijakan memberikan edukasi dan pelatihan kepada masyarakat kota Padangsidempuan, dengan

menyelenggarakan program edukasi dan pelatihan untuk meningkatkan kesadaran dan pengetahuan mengenai keselamatan di jalan raya dan faktor-faktor penyebab terjadinya kecelakaan., sedangkan strategi preventif (pencegahan) merupakan lanjutan dari segi pre-emptif dengan cara melakukan kampanye promosi keselamatan, baik melalui media massa maupun kegiatan komunitas, untuk meningkatkan kesadaran masyarakat terhadap risiko kecelakaan di Kota Padangsidempuan. Strategi refresif (penindakan) dilakukan pada saat telah terjadi tindak pelanggaran diberikan penindakan berupa penegakan hukum dengan menjatuhkan hukuman berupa tilang serta melakukan penyitaan kendaraan

## **B. Saran**

1. Penulis menyarankan agar aparat penegak hukum dapat bertindak lebih tegas dalam hal menangani pelanggaran lalu lintas, khususnya kepada pelaku kendaraan yang memasang perlengkapan tambahan maupun aksesoris yang dapat mengganggu pengemudi lainnya yang tidak sesuai dengan uji kelayakan atau standar yang telah dikeluarkan oleh pabrikan kendaraan.
2. Penulis menyarankan agar aparat penegak hukum agar lebih aktif mensosialisasikan dampak penggunaan perlengkapan tambahan maupun aksesoris pada kendaraan yang tidak sesuai dengan aturan dan uji kelayakan.
3. Penulis menyarankan agar aparat penegak hukum tidak hanya bertindak kepada pelaku pelanggaran terhadap pasal 58 yang diatur dalam Undang

Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, melainkan penegak hukum juga harus bertindak tegas terhadap pelaku usaha yang menjual perlengkapan atau aksesoris tambahan yang tidak sesuai dengan Standar Nasional Indonesia dengan menciptakan regulasi dan koordinasi terhadap Dinas terkait (Dinas Perdagangan). Dengan menggunakan strategi pre-emptif, preventif (pencegahan) dan refresif (penindakan).

## DAFTAR PUSTAKA

### A. Buku

- Abdul Aziz Abdur Rauf, *Al-Hufaz Al-Quran Hafalan Mudah* ( Bandung: C11 Cordoba, 2020 )
- Abdul kadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga* ( Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 2008 )
- Abdul Kadir. "*Transportasi: peran dan dampaknya dalam pertumbuhan ekonomi nasional.*" *Jurnal perencanaan dan pengembangan wilayah wahana hijau* 1.3 ( 2006):
- Anselm Strauss Dan Juliet Corbin, *Dasar-Dasar Penelitian Kualitatif*, ( Yogyakarta: Pustaka Belajar, 2003 )
- Arifin, Imamul, *Membuka Cakrawala Ekonomi 3: Untuk Kelas XII Sekolah Menengah Atas/Mandrasah Aliyah Program Ilmu Pengetahuan Sosial* , (Jakarta: Pusat Perbukuan, Departemen Pendidikan Nasional, 2009).
- Bagir Manan, *DPR, DPD, dan MPR dalam UUD 1945 Baru*, (Yogyakarta: FH UII Press ), 2003,
- Bagir Manan, *Teori dan Politik Konstitusi*, Cetakan Kedua, (Yogyakarta: FH UII Press ), 2004
- Cholid Narbuko dan Abu Achmadi, *Metode Penelitian* ( Jakarta: Bumi Aksara ), 2005,
- Dedy Mulyana, *Metodologi Penelitian Kualitatif* (Paradigma Baru Ilmu Komunikasi dan Ilmu Sosial Lainnya), Bandung: Remaja Rosdakarya, 2004
- Djajoesman, *Grafik Lalu Lintas dan Angkutan Jalan* ( Jakarta: Balai Pustaka 1976 )
- Hamid, A., Attamimi, S., *Peranan Keputusan Presiden Republik Indonesia Dalam Penyelenggaraan Pemerintahan Negara Suatu Studi Analisa Mengenai Keputusan Presiden Yang Berfungsi Pengaturan Dalam Kurun Waktu Pelita I- Pelita IV*, ( Jakarta: Desertasi ), 1990
- HAS Natabaya, *Sitem Peraturan Perundang-Undangan Indonesia*, ( Jakarta : Konspress, 2008 )
- HR.Otje Salman S dan Anton F Sutanto, *Teori Hukum*, ( Bandung: Refika Aditama ), 2005

- J.J.J.M. Wuisman, Penyunting M Hisyam, *Penelitian Ilmu-Ilmu Sosial*, ( Jakarta : Lembaga Penerbit ) Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia, , 1996
- J.Supranto, *Metode Penelitian Hukum dan Statistik*, ( Jakarta: Rineka Cipta ), 2006
- Jimly Asshiddiqie, *Perihal Undang-Undang*, ( Jakarta: Kompas ), 2006
- Jonathan Sarwono, *Metode Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif*, ( Yogyakarta: Graha ), 2006
- M.Solly Lubis, *Filsafat Ilmu dan Penelitian*, ( Bandung Mandar Maju), 1994
- Meta Suryani, Anis Mashdurohatun, *Penegakan Hukum Terhadap Eksistensi Becak Bermotor Umum ( Bentor ) Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009*
- Mukhlis Taib, *Dinamika Perundang-Undangan Di Indonesia*, ( Bandung: Refika Aditama), 2017
- Rahardjo Adisasmita, *Dasar-Dasar Ekonomi Transportasi*, ( Yogyakarta: Graha Ilmu, 2010 )
- Rahardjo Adisasmita, *Manajemen Pembangunan Transportasi*, ( Yogyakarta: Graha Ilmu, 2014 ).
- Setiawan Widagdo, *Kamus Hukum*, (Jakarta : Prestasi Pustaka , 2012),
- Soerjono Soekanto, *Faktor-faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, ( Jakarta: Raja Grafindo Persada), 2002
- Sugiono, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dab R&D* ( Bandung: Alfabeta ), 2009
- Sukur kolil, *Metodologi Penelitian*, ( Bandung: Pustaka Media, 2006 )
- T. Reza Zulkarnaen. "Implementasi Kebijakan Pengawasan dan Pengendalian Muatan Lebih." *Jurnal Administrasi Publik: Public Administration Journal* 1.2 ( 2011 ):
- W.J.S Poerdawarminta, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, ( Jakarta: Balai Pustaka, 2002 ),

## **B. Jurnal**

Pietersz, *Karakteristik Surat Tilang dalam Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, *Jurnal sasi* Vol. 16 No. 16 September 2010

Syapar Alim Siregar, *Nasakh Wa Mansukh. Al-Maqosid : Jurnal Ilmu-Ilmu Kesyari” ahan Dan Keperdataan*, Fakultas Syariah dan Ilmu Hukum IAIN Padangsidimpuan, volume 6 Nomor 1 Edisi Januari-Juni 2020.

Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan “, *Jurnal Pembahuran Hukum*, Vol. 3 No. 1, 2016

## **C. Website**

<http://akhirmh.blogspot.com/2016/04/kereta-api-trans-tapanuli-layu-sebelum.html> di

<http://sumaterarailways.blogspot.com/2020/03/sejarah-perencanaan-jalur-kereta-api-di.html> di posting 30 Maret 2020

<https://annahl.staile.ac.id/index.php/annahl/article/view/3> diakses pada tanggal 29 Juni 2020

<http://lab.pancasila.um.ac.id/wp-content/uploads/2016/05/Negara-Hukum-Indonesia-Oleh-A-Rosyid-Al-Atok.pdf>./dipublikasi tanggal 14 Mei 2016

<https://diskominfo.padangsidimpuankota.go.id/profil/>

[https://id.wikipedia.org/wiki/Kota\\_Padangsidimpuan](https://id.wikipedia.org/wiki/Kota_Padangsidimpuan)

[https://www.rumahmodifikasi.com/news/ganti-stop-lamp-ingat-5-aturan-  
ini/dipublikasi tanggal 19 Juni 2020 posting 16 April 2016](https://www.rumahmodifikasi.com/news/ganti-stop-lamp-ingat-5-aturan-ini/dipublikasi%20tanggal%2019%20Juni%202020%20posting%2016%20April%202016)

## **D. Peraturan Perundang-undangan**

Keputusan Pimpinan DPRD Kabupaten Tapanuli Selatan Melalui Undang-Undang No.06/PIMP/2015, 27 April 2005

Pasal 1 ayat 1 Undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan jalan

Pasal 1 ayat 2 Undang-undang nomor 12 tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan

Pasal 1 ayat 5 Undang-undang nomor 12 tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan

Pasal 2 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Umum

Pasal 48 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan

Peraturan Daerah Kota Padangsidempuan Nomor 46 Tahun 2003 Tentang Pemekaran Kelurahan dan Perubahan Status Desa menjadi Kelurahan dalam Daerah Kota Padangsidempuan

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Umum

UU No. 38 Tahun 2004 tentang Jalan

#### **E. Wawancara**

Wawancara dengan Kepala Satuan Lalu Lintas (Kasatlantas) Polres Kota Padangsidempuan, pada 22 Juni 2023 pukul 11:15

**Dokumentasi Wawancara**  
**Wawancara Dengan Kepala Satuan Lalu Lintas (KASAT LANTAS)**  
**Polres Kota Padangsidimpuan AKP Junaidi, S.H.**



**Wawancara Dengan Dinas Perhubungan Kota Padangsidimpuan**

