

# UNDANG-UNDANG LALU-LINTAS SEBAGAI REGULASI TERTIB LANTAS KOTA MEDAN

**Subanindyo Hadiluwih**

*Dosen Fakultas Hukum USU, Undhar dan UMN*

**Abstract:** Research about the traffic on the highway in Medan, facing the many causes of accidents. The condition not only because the weakness of traffic regularly, but many cases because the human errors. Must be recognized that many differences between the regulation and the application of that. So, law enforcement was very important to minimized the accident, and – of course - the victims.

**Kata kunci:** Jalan Raya, Lalu-Lintas, Korban, Kesalahan Manusia.

Pernahkah orang berpikir bahwa membaca berita kecelakaan di darat, berikut korban-korbannya, baik yang meninggal dunia, luka parah atau bahkan menjadi korban ‘tabrak lari’, yang tampil hampir setiap hari melalui berbagai media massa sesungguhnya merupakan peristiwa yang amat mengerikan? Kalau hampir setiap hari peristiwa itu tampil di berbagai media, berapa sesungguhnya yang menjadi korban pada setiap bulan atau tahunnya? Kecelakaan di darat, berikut korban-korbannya, ternyata jauh lebih besar dan lebih banyak dibandingkan dengan kecelakaan di laut maupun di udara. Meskipun kecelakaan di laut, apalagi di udara, dalam makna transportasi laut maupun udara, secara psikologis memang selalu memperoleh perhatian yang lebih besar dari masyarakat. Sayangnya, akurasi dari pada laporan atas peristiwa tersebut, meski berasal dari pihak kepolisian atau pihak yang berwajib lainnya, tidak terjamin ketepatan dan akurasinya. Hal ini disebabkan oleh karena banyaknya pihak-pihak yang terlibat dengan pelanggaran dan atau kecelakaan lalu-lintas itu sendiri tidak semuanya melaporkan kepada polisi atas peristiwa yang dialaminya. Lagi pula, pelanggaran lalu-lintas yang diselesaikan di pinggir jalan, dengan dalih *diskresi*, salah satu kemungkinan penyelesaian yang dimungkinkan oleh Undang-Undang, juga tidak dibukukan sebagai pelanggaran lalu-lintas. Sebenarnya *diskresi* memang dimungkinkan berupa denda ditempat, namun pada gilirannya pihak polisi harus melaporkan dan menyetorkan hasilnya ke kas negara. Barang tentu dalam hal ini harus ada berita acara pelanggaran, besarnya denda serta ditandatangani oleh pihak yang terkena penindakan diskresi tersebut. Bagi pihak polisi sendiri, ‘missing link’ atas data tersebut merupakan ‘black number’ bagi statistik pelanggaran dan kecelakaan lalu-lintas. Meneliti kondisi perlatu-lintasan di sebuah kota besar di Indonesia, seharusnya merupakan tugas dan pekerjaan yang menarik. Apalagi di kota Medan, yang selain penduduknya amat *heterogen*, mempunyai *temperamen* kelompok yang secara *stereotip* berbeda-beda dengan tingkat kepatuhan kepada peraturan perUndang-Undangan dan peraturan daerah (PERDA) yang terkait lainnya, tidak sama pula. Dengan demikian – patut diduga – ketika penelitian tersebut akhirnya diselenggarakan juga, hasilnya pun tidak terlalu menggembirakan bagi berbagai pihak. Baik bagi pengguna jalan atau pelaku lalu-lintas, maupun aparat yang bertanggung jawab dalam hal tertib berlalu-lintas. Bukankah korban-korban sedemikian sebenarnya tidak perlu jatuh, kalau semua pihak tunduk pada ketentuan hukum dan atau peraturan yang berlaku. Penelitian ini ternyata membuahkan hasil tak jauh

berbeda dari pada apa yang dikhawatirkan tersebut. Wajar apabila sejak berbentuk proposal, semula tak satu lembaga pun berkenan mengucurkan bantuannya untuk membiayai penelitian ini. Amat berbeda andaikata dibandingkan dengan pengajuan proposal penelitian yang berlatar belakang ekonomi atau bisnis. Misalnya penelitian pasar untuk suatu produk tertentu. Meskipun produk itu bersifat *general*, artinya tidak mencantumkan merek tertentu. Atau penelitian untuk mengukur potensi masyarakat dalam hal menggunakan peralatan modern. Misalnya televisi, *VCD*, *DVD player*, sampai ke *handphone* dan jaringan *internet*. Bahkan penelitian soal politik sekalipun. Misalnya proposal penelitian tentang minat masyarakat untuk mensukseskan Pemilu 2009. Padahal, hasil dari penelitian ini sebenarnya bermanfaat pula bagi banyak pihak. Misalnya Pemerintah Kota (PEMKO) untuk kepentingan penataan kota beserta jalur dan jaringan lalu-lintasnya, perusahaan asuransi Jasa Raharja, dan perusahaan asuransi lainnya, *dealer* mobil dan sepeda motor, dikaitkan dengan misalnya keterbatasan jalan dibandingkan dengan semakin banyaknya kendaraan yang berada di jalan dan sebagainya. Kondisi mana secara obyektif memang potensial meningkatkan terjadinya pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas. Oleh karenanya perlu pula ditingkatkan kepatuhan pengguna jalan terhadap peraturan lalu lintas, selain perlu pula diperbaiki berbagai sarana rambu lalu lintas dan prasarana jalan untuk menghindarkan kecelakaan yang mungkin terjadi. Peningkatan kepatuhan akan lebih terjamin manakala usaha '*law enforcement*' atau penegakan hukum terhadap pelanggaran dan atau kecelakaan dilakukan secara lebih intensif.

Kota Medan terletak antara 98-99 derajat Bujur Timur dan antara 3-4 derajat Lintang Utara di lingkungan Provinsi Sumatera Utara. Berada pada ketinggian 11 meter di atas permukaan laut. Terbagi dalam 11 (sebelas) wilayah Kecamatan dengan 116 kelurahan (sebelum perluasan). Secara administratif Daerah Tingkat II ini disebut Kotamadya dan dipimpin oleh seorang Walikota, sebelum Undang-Undang No. 22 dan 25 tahun 1999 berlaku. Sejak ke dua Undang-Undang tersebut berlaku, apalagi setelah adanya Undang-Undang yang baru, berikut peraturan-peraturan pelaksanaannya ia disebut Daerah Kota dengan pemimpinya tetap disebut Walikota. Kini kota Medan terdiri dari 21 Kecamatan dengan 151 Kelurahan (BPS Prov. Sumut, 2001:12-21). Berdasarkan Keputusan Gubernur Provinsi Sumatera Timur No.66/III/PSU/1951 tanggal 14 Nopember 1951, Medan dinyatakan sebagai 'Kota Besar'. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1957 dinyatakan sebagai 'Kotapraja' dan berdasarkan Undang-Undang No. 18 tahun 1965 dinyatakan sebagai 'Kotamadya'. Sementara berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 1973 di atur pula tentang pemekaran wilayah dari pada 4 Kecamatan menjadi 11 Kecamatan, dengan luas kawasan dari 5.130 hektar menjadi 26.510 hektar, dengan mengambil sebagian dari wilayah Kabupaten Deli Serdang (Usman Pelly, 2002 dan Kanwil Sosial Provinsi Sumut, 2000). Akibatnya, batas dari pada kota Medan juga mengalami penyesuaian menjadi: bagian Utara berbatas dengan Selat Sumatera, sebelah Selatan dengan Pancur Batu, Deli Tua dan Patumbak; bagian Timur berperinggian dengan Tanjung Morawa, Percut Sei Tuan dan Labuhan Deli; sementara di bagian Barat berjiran dengan Labuhan Deli, Hamparan Perak dan Sunggal. Perluasan kawasan ini menimbulkan ciri-ciri perbedaan gaya hidup (*lifesyle*) dari pada penduduk, terutama berkenaan dengan status penduduk yang semula tergolong luar kota dengan penduduk kota. Paling tidak, mobilitas penduduk luar kota meningkat dengan perlunya pengadaan kendaraan bermotor (sepeda motor), baik yang dipakai sendiri maupun yang dipergunakan sebagai 'ojek'. Alat pengangkutan yang menjangkau bagian pedalaman dari pada kawasan pedesaan dan bagian-bagiannya. Demikian pula dengan penggunaan kendaraan berupa Mobil Penumpang Umum (MPU) yang jaringannya juga semakin luas. Hal ini dipergunakan bagi memenuhi kebutuhan untuk menjangkau sarana pendidikan, fasilitas kesehatan, pasar dan keperluan lainnya. Sementara sarana dan prasarana pembangunan jalan, dengan kondisi serta fasilitas yang lebih baik diperlukan untuk menstarakan kehidupan di antara penduduk dalam kota dan luar kota, yang kini statusnya menjadi sama, kawasan kota Medan. Dari pada Tabel yang akan disajikan

berikut diketahui bahwa tingkat kepadatan penduduk di berbagai Kecamatan mempunyai tingkat perbedaan yang cukup jauh, terutama melalui perbandingan antara kepadatan penduduk di kawasan perkotaan, pinggir kota dan luar kota, meskipun keseluruhannya masih berada dalam kawasan Kota Medan. Sarana pendidikan tinggi (universitas), fasilitas kesehatan (rumah sakit dengan fasilitas yang relatif lengkap) serta pasar, bagi pusat penjualan hasil produksi maupun pusat pembelian keperluan-keperluan lainnya relatif berubah menjadi semakin dekat, sehingga mobilitas semakin tinggi untuk menjangkau sasaran tersebut dan sebaliknya. Perbedaan sedemikian selain akan berpengaruh pada tingkat mobilitas penduduk, juga berpengaruh pada tingkat kepatuhan dan atau disiplin dalam hal penggunaan jalan. Meskipun harus diakui bahwa tingkat kedisiplinan ini akan menurun pada penduduk luar kota, menyesuaikan dengan perilaku penduduk kota. Di lain pihak, penggunaan dan atau pemilihan kendaraan yang digunakan di luar kota pada umumnya selain lebih besar, misalnya bus, truk, kontainer dan lain-lain, juga berkecepatan lebih tinggi. Kondisi ini menyebabkan potensi timbulnya kecelakaan lalu lintas juga lebih tinggi.

**Tabel. Luas Kawasan dan Jumlah Penduduk Kota Medan Per Kecamatan Tahun 2000**

LUAS KAWASAN DAN JUMLAH PENDUDUK				
No.	Kecamatan	Luas (KM <sup>2</sup> )	Penduduk	
			Jumlah	Kepadatan
1.	Medan Tuntungan	20,68	67.889	3.283
2.	Medan Selayang	12,81	75.277	5.876
3.	Medan Johor	14,58	101.472	6.960
4.	Medan Amplas	11,19	85.571	7.649
5.	Medan Denai	9,05	127.404	14.078
6.	Medan Tembung	7,99	128.896	16.132
7.	Medan Kota	5,27	86.357	16.387
8.	Medan Area	5,52	112.667	20.411
9.	Medan Baru	5,84	41.233	7.060
10.	Medan Polonia	9,01	44.025	4.886
11.	Medan Maimun	2,98	48.585	16.304
12.	Medan Sunggal	15,44	106.253	6.882
13.	Medan Helvetia	13,16	125.596	9.544
14.	Medan Barat	6,82	82.626	12.115
15.	Medan Petisah	5,33	66.145	12.410
16.	Medan Timur	7,76	109.450	14.104
17.	Medan Perjuangan	4,09	93.305	11.813
18.	Medan Deli	20,84	128.459	6.164
19.	Medan Labuhan	36,67	93.543	2.551
20.	Medan Marelan	23,82	87.070	3.655
21.	Medan Belawan	26,25	92.450	3.522
	Jumlah	265,10	1.904.273	7.183

Sumber: Diolah dari badan Pusat Statistik Kota Medan, 2001

Peningkatan mobilitas penduduk dengan penggunaan kendaraan di jalan raya, juga berkenaan dengan ‘tradisi’ okupasi mereka yang akan mempengaruhi pola berlalu lintas di kota Medan. Misalnya pola okupasi petani dan nelayan yang pada umumnya berada di kawasan ‘bekas’ luar kota; berikutnya okupasi perkantoran, perdagangan serta kegiatan bisnis lainnya; di samping kawasan pegawai, pekerja di pabrik-pabrik serta daerah Kawasan Industri Medan (KIM). Di samping sebagai transit produk barang-barang hasil pertanian dan kerajinan menuju ke pasar-pasar yang tersebar di kawasan kota, juga menuju kawasan kota baru lainnya yang berupa pelabuhan, Belawan. Selanjutnya, dengan mencermati Tabel berikutnya, akan diketahui pula selain mobilitas dan pola okupasi penduduk, juga berkaitan dengan temperamen masing-masing kelompok etnis yang akan mempengaruhi tingkat kepatuhan pada regulasi di bidang lalu-lintas. Barang tentu data kuantitatif ini harus dibandingkan dengan kajian serta paparan secara kualitatif untuk memperoleh dan memperbesar kemungkinan kebenarannya. Studi etnologis menunjukkan bahwa kelompok masyarakat Cina, berikutnya Minangkabau misalnya, memilih okupasi sebagai pedagang dan bergerak di dunia bisnis. Pada umumnya mereka memiliki lebih banyak kendaraan untuk melancarkan urusan bisnisnya. Dengan demikian, selain mereka berada di pusat kota dan pusat perdagangan, juga akan lebih tinggi mobilitasnya dengan berbagai kendaraan yang digunakannya. Kelompok sukubangsa lain, andai kata memilih okupasi usaha, akan menggunakan kendaraan sebagai mobil pengangkutan penumpang dan pengangkutan barang, mulai dari bus, MPU, kontainer, truk sampai ke pangkalan ‘ojek’. Tingkat kepatuhan secara stereotip juga berbeda-beda, bukan hanya oleh karena temperamen, lingkungan, dan budaya, akan tetapi juga oleh karena tingkat pendidikan. Dengan tingkat pendidikan yang berbeda, maka moda dari pada pelanggaran pada umumnya juga akan berbeda pula. Kalau penelitian ini memberikan perhatian khusus kepada peningkatan jumlah kendaraan dan jalan, disebabkan ditemukannya kenyataan dilematis antara peningkatan jumlah dan jenis kendaraan yang tidak seimbang dengan peningkatan panjang jalan dan kualitas jalan. Dari segi hukum, selain Undang-Undang, kesadaran hukum masyarakat pengguna jalan raya serta penegak hukumnya sendiri, ternyata kurang memadai. Tingkat kesadaran hukum yang relatif rendah ini akan mengurangi kewibawaan hukum dan perUndang-Undangan di bidang per lalu-lintasan tersebut. Baik dari sisi normatif maupun dalam upaya penegakan hukumnya (*law enforcement*). Sementara rambu-rambu lalu lintas yang ada terbukti banyak yang sudah kurang sempurna oleh karena rusak atau terlindung oleh pepohonan atau bahkan bangunan.

**Tabel 2. Komposisi Jumlah Penduduk Kota Medan 2001**

No.	ETNIS	JUMLAH	PERSENTASE
1.	Jawa	629.415,00	33,03
2.	Tapanuli Utara/Batak Toba	366.063,00	19,21
3.	Cina	202.945,00	10,65
4.	Mandailing	178.363,00	9,36
5.	Minangkabau	163.880,00	8,60
6.	Melayu	125.578,00	6,59
7.	Karo	78.129,00	4,10
8.	Aceh	52.975,00	3,78
9.	Nias	13.149,00	0,69
10.	Simalungun	13.149,00	0,69
11.	Pak-Pak	6.479,00	0,34
12.	Lain-Lain	75.461,00	3,96

Sumber: BPS Medan, 2001

Untuk memahami makna tabel tersebut di atas, maka perlu dikaji pula selain watak etnis (*oto* maupun *heterostereotyp*), juga pola okupasi yang menyebabkan perbedaan dalam hal penggunaan kendaraan, baik dalam hal pemilihan kendaraan untuk usaha maupun untuk kendaraan pribadi. Bagi kelompok Cina dan Minangkabau yang pada umumnya memilih okupasi sebagai pedagang dan atau peniaga, tentu memilih kendaraan yang berbeda dibandingkan dengan orang-orang Jawa dan Melayu yang pada umumnya bekerja sebagai petani atau nelayan. Untuk *traffic light*, selain terlalu sering mati, atau menyala secara tak beraturan, kadang-kadang bahkan menyala bersamaan antara yang 'merah' dan yang 'hijau', termasuk yang tidak jelas juga oleh karena terlindung dibalik pepohonan di pinggir jalan sebagaimana rambu lalu-lintas yang lain. Hal ini nyaris pula sejalan dengan kondisi jalan yang juga mampu menimbulkan kecelakaan lalu-lintas. Misalnya jalan yang (teramat) rusak, banjir dan terhalang limpahan 'pasar muntah' orang berjualan di pasar-pasar tradisional. Undang-Undang yang berkaitan dengan masalah lalu-lintas, meskipun sudah diperbaharui, kelihatannya sudah memerlukan perhatian untuk perbaikannya. Ada beberapa perkembangan baru yang belum diakomodasikan oleh peraturan lalu lintas. Misalnya ragam tanda bahaya yang seharusnya sudah lebih banyak. Demikian pula yang berkenaan dengan ketentuan pengenaan 'seatbelt' dan penyalaan lampu sepeda motor di siang hari. Meski ia sudah diakomodasikan melalui peraturan daerah (PERDA). Banyak ketentuan-ketentuan yang sudah tertinggal oleh perkembangan masyarakat, di samping banyak pula ketentuan-ketentuan hukum yang oleh karena kebiasaan, menjadi tidak dapat ditegakkan. Misalnya keharusan untuk memasang alat penerangan pada malam hari terhadap kendaraan bermesin atau tidak bermesin, nyaris tidak berlaku bagi becak dayung, becak barang dan sepeda. Penindakan terhadap mereka hampir tidak pernah dilakukan, atau kalau dilakukan juga akan menimbulkan reaksi yang kurang nyaman bagi para petugas sendiri. Reaksi sedemikian tidak timbul hanya dari pelaku pelanggaran, akan tetapi juga dari pihak warga masyarakat. Masyarakat mendakwa bahwa penindakan yang dilakukan oleh polisi atau pihak yang berwajib lainnya, berlebihan. Tentu segalanya ini berkaitan dengan manusianya. Dalam setiap kecelakaan lalu-lintas, sedikit banyak unsur manusia berperan. Entah ia pelaku, entah pula korban. Dalam keadaan demikian, tentu saja tidak dapat ditetapkan secara *a priori* bahwa korban selalu berada di pihak yang benar. Termasuk pejalan kaki. Demikian pula dengan lawan korban, tidak pula boleh dianggap sebagai pihak yang selalu salah. Karena secara hukum ia menjadi tidak proporsional. Dalam kaitan dengan manusia ini, bahkan aparat penegak hukum di bidang lalu-lintaspun dapat melakukan kesalahan-kesalahan yang terkadang berakibat fatal. Selama ini korban secara *a priori* selalu dianggap yang benar. Empati masyarakat tertumpah kepada korban misalnya pengendara sepeda motor, sepeda atau bahkan pejalan kaki. Apalagi manakala terjadi kecelakaan lalu-lintas di mana seorang pejalan kaki tertabrak mobil, misalnya. Akibatnya, pengemudi mobil dianggap pihak yang selalu bersalah dan bahkan memicu orang untuk melakukan tindakan main hakim sendiri (*eigenrichting*). Dengan demikian penelitian ini akan mencoba melihat keseluruhan masalah ini dengan mengaitkan tiga unsur pokok yang terkait dengan materi penelitian sebagaimana telah dikemukakan. Di lain pihak, dengan demikian, kemungkinan akan diketemukan pula suatu pola pengembangan kota yang lebih baik, dalam pengertian rasional, sehingga mampu memelihara keseimbangan dalam hal interaksi antara ke tiga unsur pokok tersebut.

Sebagai bahan banding, akan disajikan pula data kondisi dan situasi serta permasalahan di Daerah Khusus Ibukota (DKI) Jakarta dan Bandaraya Kuala Lumpur, Malaysia. Fakultas Hukum Universitas Trisakti Jakarta, pernah menyelenggarakan suatu simposium, bekerjasama dengan Polda Metro Jaya, membicarakan 'Lalu-lintas Jakarta Tahun 2000'. Kesemuanya membawa kepada suatu obsesi bahwa masalah lalu-lintas dengan berbagai aspeknya memang mendesak untuk segera ditangani secara serius. Seminar 'Urban Transport',

selain ini melahirkan konsep transportasi massal berupa 'Proyek *Busway*', juga mencatat korban kecelakaan meninggal 443 orang, kasus tabrak lari 97 orang meninggal, korban pejalan kaki 160 orang meninggal, kecelakaan taksi 11 orang meninggal dan kecelakaan bus kota 63 orang meninggal. Semua itu terjadi hanya dalam masa yang relatif singkat, hanya satu tahun. Sementara hasil penelitian PT Idacipta yang berjudul 'Studi Pengumpulan, Pengolahan Data dan Analisa Tentang Kebijakan Lalu-lintas dan Angkutan Jalan Raya' mencatat bahwa jumlah kecelakaan lalu-lintas di Indonesia naik sebesar 9,2%. Korban meninggal naik sebesar 18,2%, luka berat naik sebesar 21% dan luka ringan naik sebesar 8,7%. Kerugian material dalam setahun mengalami kenaikan sampai 56,6%. Di Sumatera Utara, termasuk di Medan, menurut data yang dicatat oleh Polda Sumatera Utara Seksi Lalu-lintas, kecelakaan yang terjadi berjumlah 3.362 kasus, korban meninggal 857 orang, luka parah 2.798 orang, dan luka ringan 2.831 orang (Subanindyo, 2006:48). Sementara Seminar tentang 'Penanggulangan Kecelakaan Lalu-lintas', yang juga diselenggarakan di Jakarta, mencatat bahwa penambahan jumlah kendaraan bermotor lebih dari tiga kali lipat, dengan penambahan panjang jalan yang tidak cukup signifikan dibandingkan dengan penambahan jumlah kendaraan tersebut. Penambahan jumlah kendaraan yang berada di jalan raya akan meningkat pula manakala hari libur. Selain kendaraan setempat akan banyak yang keluar, untuk daerah-daerah tertentu, terutama kota-kota besar, juga akan dikunjungi oleh kendaraan-kendaraan yang berasal dari daerah lain. Hal sedemikian dapat dideteksi pada banyaknya kendaraan dengan nomor polisi daerah lain.

Kemalangan (kecelakaan) yang berlaku di Malaysia ini sebahagian besar berpunca dari pada faktor manusia. 'Boleh berlaku kerana memandu dengan laju hingga hilang kawalan, memotong jalan, melanggar tanda-tanda larangan di jalan, mengekori kenderaan lain terlalu rapat dan sebagainya' (Yohan, 2004:155-156). Di Malaysia, diakui bahwa 'sikap dan kesedaran pemandu-pemandu di Malaysia masih sangat rendah' (Yohan, 2004:162). Oleh karena itu disarankan untuk mendidik para pengemudi lebih berhati-hati serta mengawasi perilaku mereka di jalan raya. Bentuk dari pada pengawasan perilaku tersebut adalah dengan pemasangan monitor kecepatan dan monitor jarak antar kendaraan. Sementara untuk melengkapinya diperlukan ujian psikologi pada waktu permohonan Surat Izin Mengemudi (SIM) dan ujian berkala setiap tiga tahun sekali, pendidikan khusus bagi pengemudi yang juga harus diulang tiap tiga tahun sekali, sehingga diharapkan akan dapat meningkatkan kesadaran pengemudi akan pentingnya keamanan mengemudi bagi dirinya dan diri orang lain. Dengan demikian maka diharapkan jumlah kecelakaan akan menurun.

### **TRAFFIC LIGHT, DALAM KENDALI DAN KENDALANYA**

Penelitian ini dilakukan dengan menggunakan kuesioner untuk responden tertentu. Pencatatan-pencatatan atas pelanggaran lalu-lintas yang terjadi di berbagai tempat yang sudah ditentukan, juga dilakukan. Sepuluh persimpangan jalan, dipilih secara acak, lima di antaranya dengan *traffic light* dan lima yang lain tidak. Di antaranya ada yang merupakan jalan protokol, sedang yang lain adalah jalan *arteri*, atau jalan pintas. Masing-masing simpang jalan di monitor, selama sepekan. Bergilir dengan sistem *shifting* untuk pagi, siang dan malam hari, dari jam enam pagi sampai jam 10 malam. Termasuk hari libur. Karena frekuensi kendaraan di hari libur juga harus dihitung untuk mengimbangi memuncaknya kendaraan di akhir pekan. Monitoring dan pencatatan juga dilakukan di jalan-jalan biasa. Artinya, bukan simpang jalan. Selanjutnya dilakukan tabulasi data dan mempersiapkan analisa data melalui serangkaian diskusi untuk sampai kepada kesimpulan. Kiranya perlu dilihat pula kemungkinan penggunaan jalan mengingat berbagai jenisnya serta jenis penggunaannya. Mulai dari '*freeways*' atau yang lebih dikenal dengan jalan bebas hambatan - meski kini sudah timbul hambatan berupa masyarakat setempat menyeberang sambil memotong jalan, kehadiran binatang piaraan (kambing dan lembu) oleh karena rusaknya pagar pembatas, adanya kendaraan parkir di tempat

yang terlarang – atau dikenal juga sebagai jalan ‘tol’. Jalan ini biasanya menetapkan pembatasan untuk jenis-jenis kendaraan tertentu. Pada jalan ini biasanya didapati pula ketentuan tentang kelajuan atau kecepatan maksimal dan minimal bagi kendaraan yang melintas. Sayangnya, dipatuhi atau tidaknya ketentuan tersebut masih sulit dipantau. Pengaturan sedemikian juga dapat diperlakukan buat jenis-jenis jalan lain yang lebih rendah klasifikasinya, seperti ‘arterials’, ‘collectors’ dan ‘local roads’ yang mencakup ‘primary local roads’ dan ‘secondary local roads’ (Subanindyo, 2006: 6). Di Indonesia masih ada jenis-jenis jalan lain yang disebut Jalan Negara, Provinsi dan Kota/Kabupaten. Dengan adanya ‘traffic engineering’, maka pengarahan jenis-jenis kendaraan menggunakan jenis-jenis jalan sebagaimana dimaksudkan di atas akan mempunyai efek ganda. Selain menghindarkan kemacetan (jam) oleh karena penumpukan kendaraan di satu jalur jalan, juga akan menghemat perawatan jalan oleh karena terhindar dari kerusakan jalan yang terlalu cepat akibat penggunaan jalan oleh kendaraan yang tidak sesuai dengan klasifikasinya.

Sistem perparkiran ternyata juga tidak efisien. Sebagai layaknya ‘kota tua’, terhadap kota Medan tidak mungkin dilakukan pelebaran dan atau perluasan jalan secara menyeluruh. Posisi Jalan Kesawan (kini: Jalan Jenderal A. Yani) misalnya, tidak mungkin dilakukan pelebaran secara menyeluruh tanpa melanggar hak dari pada bangunan-bangunan yang juga memperoleh perlindungan hukum untuk tidak merusakkan bangunan-bangunan bersejarah. Akibatnya, jalan-jalan di tengah kota, termasuk sentra-sentra perdagangan yang relatif sempit, terasa semakin sempit ketika sebagian harus dipergunakan sebagai lahan parkir. Dengan diperkenalkannya sistem parkir sejajar dengan jalan, maka kemampuan daya tampung parkir menjadi semakin menyusut. Di lain pihak, hal sedemikian akan menjadi lebih sulit bagi kendaraan di jalan-jalan yang banyak memerlukan lahan parkir. Baik bagi kendaraan yang akan berlalu maupun kendaraan yang hendak parkir. Misalnya di Pajak Ikan Lama, di jalan Zainul Arifin, di jalan Jenderal A. Yani dan lain-lain. Belum lagi diperlukannya ‘pedestrian’ atau ‘trottoir’ bagi pejalan kaki yang sebagian habis digunakan menjadi ruang pameran atau etalase oleh toko-toko yang berjajar di kedua sisi jalan. Di jalan-jalan protokol yang meskipun relatif lebih besar, seringkali dipasang pembatas jalan untuk membagi kendaraan yang menggunakan arah yang berlawanan. Akibatnya, selain jalan semakin sempit, juga sering menimbulkan kecelakaan lalu-lintas, terutama bagi kendaraan yang berasal dari luar kota karena pada pembatas jalan tersebut tidak tersedia tanda-tanda dan atau penerangan memadai. Demikian juga dengan pembatasan jalan khusus seperti yang terdapat di Jalan Gatot Subroto, di mana sebagian untuk MPU dan sebagian lainnya untuk kendaraan umum. Ternyata, MPU masuk ke jalan umum, sementara kendaraan umum masuk ke jalur MPU. Akhirnya, tujuan untuk melakukan pembagian dan pembatasan jalan itu menjadi tidak berhasil sebagaimana diharapkan.

Apabila penelitian ini memberikan perhatian khusus terhadap *traffic light* dikarenakan beberapa alasan. Pertama, ada kalanya listrik mati sehingga *traffic light* tak berfungsi. Oleh karenanya kalau tak ada polisi yang bertugas, akan terjadi kemacetan (*crowded*), oleh karena kendaraan dari keempat jurusan akan berusaha saling mendahului. Urusan terkadang diselesaikan oleh ‘pak Ogah’ atau yang kemudian dikenal sebagai ‘bantuan polisi’ (BANPOL). Kedua, listrik menyala, artinya *traffic light* berfungsi, namun oleh karena tidak ada petugas, pengguna jalan tetap saja menerobos lampu merah. Peringatan untuk tidak menerobos lampu merah secara persuasif hampir tidak berarti, terutama di jalan-jalan non-protokol. Ketiga, ada persimpangan yang sangat layak atau sepatutnya dipasang *traffic light*, tetapi justru tidak ada. Demikian pula sebaliknya, di jalan yang tidak terlalu ramai terpasang *traffic light*, sehingga pemasangan *traffic light* menjadi terkesan mubazir, selain pengguna jalan terkesan tidak mempedulikannya. Keempat, pembagian waktu antara ‘jalan’ (lampu hijau) dan ‘berhenti’ (lampu merah) yang tidak seimbang – terlalu cepat atau terlalu lambat-menyebabkan

penumpukan deretan kendaraan yang selanjutnya menimbulkan usaha untuk menerobos lampu merah. Sementara sisi yang lain memang lengang, meski lampu petunjuk menyala 'hijau'. Kelihatannya perlu penghitungan yang lebih akurat tentang kuantitas kendaraan yang berbeda pada setiap arah menjelang 'traffic light' tersebut, sehingga waktu yang diperlukan untuk penyalan lampu merah dan lampu hijau menjadi lebih seimbang.

### **ANALISIS PADA LOKASI RAZIA DINAS PERHUBUNGAN**

Pendataan yang dihasilkan dari pada berbagai pencatatan memang menarik, akan tetapi bersifat kaku karena memang hanya mencatat. Sementara, komentar dari berbagai pihak terhadap hasil samping dari pada penelitian itu sendiri ternyata lebih memberikan gambaran yang realistis di lapangan. Lagi pula lebih hidup karena tidak terikat secara formalistik. Baik dari segi metodologi maupun sistem penulisan yang 'ilmiah'. Tim peneliti sengaja menyaksikan jalannya sebuah razia yang dilakukan oleh pihak polisi lalu-lintas, dalam bentuk gabungan dengan polisi militer (POM), di Jalan Setiabudi (titi Bobrok). Sementara tim lainnya menyaksikan pula razia lain yang dilakukan oleh petugas dari Dinas Perhubungan (Dep Hub), dulu namanya Dinas Lalu-lintas Angkutan Jalan Raya (DLLAJR), dalam bentuk gabungan pula, di jalan Helvetia Raya. Namun oleh karena razia tidak dilakukan setiap hari, maka tim peneliti hanya berhasil mengamati masing-masing hasil satu kali razia yang berlangsung kurang lebih empat jam. Karena ke dua razia itu dilaksanakan tidak di simpang jalan, maka hasilnya dikompilasi pada pos penelitian jalan raya. Di pos razia Dep Hub tercatat, enam puluh persen kendaraan umum pengangkut barang tak lengkap surat-suratnya. Termasuk tanda uji petik. Sepuluh persen di antara 60% tersebut surat uji petiknya telah kedaluwarsa. Sementara surat-surat yang berkaitan dengan barang yang diangkutnya, hanya 10% yang tidak lengkap. Hal itupun oleh karena kesalahan pihak ekspedisi muatan barang dan bukan kesalahan pihak perusahaan pengangkutan barang (*truck*). Oleh karena razia tidak dilakukan di 'jembatan timbang', maka salah satu aspek pelanggaran yang sering dilakukan oleh kendaraan pengangkut barang adalah kelebihan beban, tak dapat dicatat. Padahal, kelebihan beban itu pula, kadangkala sampai beberapa ton, manakala ia melalui jalan yang kelasnya tidak sesuai, akan menyebabkan rusaknya jalan. Paling tidak, mempercepat kerusakan jalan. Permasalahan tidak sesederhana keterkaitan antara pengguna jalan dengan muatan yang berlebihan dan kualifikasi kelas jalan. Karena ternyata, sekitar 50-100 meter sebelum maupun sesudah lokasi razia, berderet-deret truk pengangkut barang sengaja 'istirahat' menunggu usainya razia. Pertanyaan yang timbul, bereskah surat-surat mereka? Ketika tim peneliti mencoba untuk menanyakan kepada pengemudi, jawabnya adalah, 'beres tak beres, dana harus disediakan juga'. Benarkah? Pertanyaan berikut, apakah petugas tidak tahu akan 'kehadiran' mereka? Sayangnya, apabila pertanyaan sedemikian disampaikan secara lisan, jawabannya pasti tidak sesuai dengan norma suatu penelitian. 'Tahu' dan 'tak tahu' menjadi jawaban yang sangat subyektif. Artinya, akan terjadi '*bias*' apabila dipaksakan menjadi suatu hasil penelitian. Kasus berikutnya berkaitan dengan masuknya truk dan kontainer pengangkut barang lainnya yang masuk ke kota tanpa memindahkannya ke kendaraan lain yang lebih kecil dan atau lebih ringan. Selain merusakkan jalan, juga mengganggu kelancaran lalu-lintas.

### **ANALISIS PADA LOKASI RAZIA POLISI LALU-LINTAS DAN GABUNGAN**

Di lokasi razia polisi lalu-lintas, masalahnya kelihatan lebih kompleks. Hanya saja, mereka yang terkena razia, artinya disuruh menepikan kendaraannya untuk ditanya surat-surat kelengkapan kendaraan maupun SIM-nya, ternyata dipilih. Umumnya sepeda motor dan mobil-mobil (pribadi) tertentu. Kendaraan umum, Sudaco dan taksi dibiarkan berlalu. Catatan: istilah 'Sudaco' sudah menjadi 'nama jenis' bagi kendaraan penumpang umum atau Mobil Penumpang Umum (MPU) di Medan, meski kendaraan tersebut tergabung dalam perusahaan lain. Misalnya 'Mr-X' (Medan Raya Express); KUPJ (Koperasi Usaha Pinggir Jalan); RMC



(Rahayu Medan Ceria); MAX (Medan Angkutan Express); MJ (Mekar Jaya); Morina dan lain-lain. Banyak alasan yang dapat dikemukakan dalam hal pemilihan obyek razia tersebut. Konon kalau MPU/Sudaco di razia, akan terjadi kemacetan, atau stagnasi calon penumpang. Oleh karena Sudaco dan taksi pada umumnya ada organisasi yang bertanggung jawab, maka surat-suratnya dianggap lengkap. Padahal anggapan itu diduga tidak selalu benar. Buktinya, kalau MPU sedemikian ditangkap juga, maka pengurus yang akan datang menyelesaikannya. Biasanya memang selesai juga. Pelanggaran lain, selain kondisi kendaraannya yang ditambah dengan aneka asesori yang berlebihan, sopirnya ternyata seringkali juga sopir *serap* (cadangan) yang tak mempunyai SIM. Beberapa kasus kecelakaan lalu-lintas terbukti melibatkan sopir *serap* yang tidak ber-SIM ini. Terhadap pengendara sepeda motor, pada umumnya tak ada masalah dengan SIM ataupun STNK-nya. Meskipun demikian, pada umumnya kesalahannya sudah dapat diduga. Kurang atau ketiadaan kaca *spion*; *knaalpot* yang meraung-raung karena dibelah; ketiadaan lampu tangan, *plaat* nomor polisi yang hanya dipasang di depan, atau menggunakan bahan yang bukan standar; tidak mengenakan *helm* atau *helm*-nya bukan yang standar (*helm* proyek); lampu depan maupun lampu rem yang menyilaukan; mengendarai dengan penumpang lebih banyak dari pada yang diijinkan, dan lain-lain. Ada yang dikendarai tiga orang dewasa, ada pula yang sampai lima orang sekeluarga. Penyelesaiannya melalui dua jalur. *Diskresi* atau *tilang*. *Diskresi* adalah pembayaran denda di tempat, artinya di pinggir jalan. *Tilang* adalah pemberian bukti pelanggaran, yang akan diselesaikan melalui sidang pengadilan dengan *rol system*. Di satu pihak, sistem ini dianggap cara praktis untuk menyelesaikan masalah hukum yang berkaitan dengan perkara lalu lintas, sementara di pihak lain dia dianggap merugikan hak-hak bagi tersangka karena tidak berkesempatan untuk berproses sebagaimana layaknya suatu proses peradilan, termasuk membela diri. Cara *diskresi* sering ditafsirkan lain sebagai ‘penyelesaian di pinggir jalan’ yang hasilnya tak masuk kas negara akan tetapi untuk petugas bersangkutan. Bagi mereka yang tidak mau repot urusan pengadilan, sering memilih cara ini. Barang tentu hal ini membuka peluang menyimpang bagi ke dua belah pihak. Pihak petugas maupun pihak pengendara. Terjadilah musyawarah dan mufakat, atau tawar menawar. Tidak ada standar tertentu bagi nilai denda. Faktanya, hanya sekitar 10% yang tak punya SIM, atau mengaku ketinggalan. Persentase untuk STNK yang ‘ketinggalan’ lebih besar. Hampir 20%. Sebab utamanya karena mereka memang mengendarai sepeda motor pinjaman, yang tidak menyertakan STNK bagi peminjam. Yang lebih menarik adalah keadaan perlengkapan kendaraan. Kaca *spion*, 90% tidak ada lagi. Sebagian lagi tidak ada lampu tangan. Demikian pula *cub* yang seharusnya ada bagi sepeda motor jenis *cub*, atau ‘bebek’. Sementara penyimpangan lain berupa sayap belakang yang ditanggalkan atau *knaalpot* yang di modifikasi. Enam puluh persen berikutnya tanda nomor kendaraan tidak beres. Sebagian besar hanya ada nomor kendaraannya di depan, sementara yang di belakang tidak ada. Beberapa orang sempat tertangkap oleh karena mengendarai sepeda motor bertiga. Ketika ada sepeda motor yang dikendarai oleh sebuah keluarga, dengan dua orang anak kecil-kecil di antara ayah ibunya, polisi rupanya tak sampai hati menangkapnya. Ia dibiarkan berlalu mengendarai sepeda motor *butut*-nya. Kasus lain, ketika sebuah mobil jenis sedan diperintahkan minggir, kemudian setelah diketahui siapa pengemudinya, disuruh jalan lagi, tanpa diperiksa. Entah siapa dia. Polisikah? Tentarakah? Atau pejabat? Ada pula di saat yang lain terdengar suara sirine pertanda ada kendaraan yang minta jalan didahulukan. Diketahui bahwa memang ada kendaraan tertentu, misalnya *voorrijders* polisi yang mengawal tamu agung, mobil ambulans, mobil jenazah, mobil pemadam kebakaran (*brandweer*), yang boleh membunyikan sirine tersebut. Tapi ternyata ia adalah mobil angkutan penumpang, bahkan mobil ‘sipil’ belaka. Meski hal sedemikian terlarang namun polisi tak bertindak terhadap pelanggaran sedemikian. Kalau dilakukan razia terprogram atau insidental, pelanggaran sedemikian memang akan mereda, namun dalam waktu singkat akan terjadi lagi. Sama halnya

dengan penempelan berbagai stiker bertanda kesatuan-kesatuan militer, yang terkesan menakut-nakuti polisi.

### ANALISIS LAKA LALU-LINTAS

Adegan di simpang jalan ternyata juga beragam. Meski ada papan peringatan dari pihak kepolisian atau sponsor yang mengingatkan untuk mematuhi peraturan lalu-lintas dengan berhenti ketika lampu lalu-lintas menyala merah, namun pelanggaran cukup mencemaskan. Adakalanya lampu mati sebagian. Akibatnya, pengendara yang kebagian mati, menunggu pengguna jalan lain berhenti, baru jalan. Bahayanya kalau ada yang tak sabar menanti. Kecelakaan tak terhindarkan. Dengan dibukanya jalan raya baru yang membentang dari Pulo Brayan sampai simpang Jalan SM Raja menuju Pematang Siantar, ternyata juga menampilkan masalah-masalah baru. Dalam penelitian terdahulu, tentang pembangunan kota Medan, penulis memang pernah menyimpulkan tentang diperlukannya jalan layang, jalan *sekunder* dan *tersier* (jalan pintas), di samping sistem *rioleering* dan pembuangan air yang baik (Subanindyo, 1994). Sayang, hanya di Pulo Brayan saja terdapat jalan layang, setelah dibangun bertahun-tahun, sementara simpang-simpang jalan lain, misalnya simpang Jalan Gaperta, simpang Jalan Binjai, simpang Jalan Setiabudi, simpang Jalan Padang Bulan, simpang Jalan Deli Tua dan lain-lain sama sekali tidak ada jalan layang (*fly over*) sehingga di setiap kali tiba di simpang-simpang tersebut timbul bahaya kecelakaan yang cukup serius oleh karena kendaraan di jalan raya baru tersebut umumnya berjalan cukup kencang. Bahkan di simpang jalan Setiabudi, *traffic light* sering mati. Akibatnya, masing-masing kendaraan yang merasa mempunyai prioritas untuk didahulukan berdasarkan kelas jalan, merasa berhak mutlak untuk jalan terus. Belum lagi ketidakpatuhan pengguna jalan yang melawan arus dan menyeberang dengan tiba-tiba. Diakui bahwa biaya pembuatan jalan layang memang tidak murah. Namun, dibandingkan dengan kondisi obyektif pengembangan kotaraya (metropolitan) di Jakarta dan Kuala Lumpur, termasuk kepadatan penduduk pengguna jalan raya, maka Medan seharusnya sudah mengarah kesana. Dengan demikian keperluan akan jalan raya, termasuk pembangunan *fly over* dirasakan sebagai bagian dari *traffic engineering* yang mustahak. Di simpang ber-*traffic light* di jalan non-protokol, didapati 90% (!) kendaraan tak berhenti di kala lampu menyala merah. Paling tidak mereka berjalan lebih awal sebelum lampu hijau menyala. Bahkan pengemudi Sudaco sempat marah-marah ketika ada sebuah sedan yang patuh dan berhenti. Di simpang jalan protokol, ketika lampu merah menyala, mereka memang berhenti, namun beberapa sepeda motor segera mengambil posisi menyilang di depan mobil. Ketika lampu hijau sudah menyala, terdapat beberapa kasus di mana sang pengendara sepeda motor masih asyik ber-*handphone*. Ada kalanya oleh karena kendaraan di depan tidak segera berjalan, maka klakson dari kendaraan yang ada di belakang berbunyi bersahut-sahutan. Meski di malam hari sekalipun. Anehnya, pengendara kendaraan yang merasa di depan, seringkali tak memperhatikan lampu. Lagi-lagi, karena asyik ber-*handphone*.

Laporan dari mereka yang bertugas di jalan biasa, bukan simpang, ternyata juga cukup menyeramkan. Mengendarai kendaraan dengan 'baik-baik', patuh pada tanda-tanda dan atau rambu lalu-lintas, kecepatan sedang, berada di jalur kiri, ternyata tak menjamin keamanan dan keselamatan. Kendaraan besar, bus, truck dan kontainer, cenderung tidak mempedulikan kendaraan yang kecil-kecil. Akibatnya, banyak kendaraan yang harus dan terpaksa mengalah meskipun ia berada pada posisi yang benar. Mendahului dari sebelah kiri sangat banyak dilakukan oleh Sudaco dan sepeda motor. Repotnya, sepeda motor sedemikian selain mendahului dari sebelah kiri dengan kecepatan tinggi, langsung memotong jalan dari kendaraan lain, untuk mendahului dari sebelah kiri lagi pada kendaraan di depan. Nyaris bagaikan akrobat atau *hell driver* yang berjalan *zig-zag*. Sementara Sudaco, selain mendahului dari kiri juga berhenti mendadak tanpa memberikan tanda-tanda 'lampu tangan'. Seringkali berhenti terlalu di tengah jalan, ketika menjemput atau menurunkan penumpang persis di

tempat rambu larangan berhenti. Kadangkala berhenti pula di simpang di mana kendaraan lain boleh jalan terus bilamana hendak membelok ke kiri. Padahal ternyata, ia jalan terus atau bahkan membelok ke kanan. Di malam hari, kasus pelanggaran serupa berjalan terus. Termasuk membunyikan klakson untuk ‘memanggil’ calon penumpang. Yang juga merupakan pelanggaran lalu-lintas namun tetap saja sering terjadi adalah dalam hal penggunaan penerangan jalan. Banyak kendaraan yang tetap jalan meskipun lampu penerangannya mati. Untuk sepeda motor hal ini sering terjadi sehingga mengejutkan pengguna jalan yang lain. Meskipun demikian, ternyata banyak juga mobil yang tetap berjalan meskipun lampu mati. Mungkin kondisi masih bisa di tolerir manakala lampu depan sebelah kiri yang mati. Kenyataannya, lampu depan sebelah kanan matipun, jalan juga. Sehingga orang menduga sebuah sepeda motor. Padahal ternyata mobil. Bahkan ada beberapa kasus menunjukkan bahwa kendaraan dengan lampu depan mati kedua-duanya, tetap jalan. Ada pula sepeda motor yang sengaja berjalan berjajar, sehingga di kesan bahwa itu sebuah mobil. Kendaraan lain baru sadar kehadiran ‘mobil’ yang sesungguhnya sepeda motor itu setelah teramat dekat. Seorang profesor dari Universiti Malaya, Malaysia, yang kebetulan sempat mengikuti berlangsungnya penelitian, terkejut melihat kendaraan yang membelok sambil memotong jalan dari kendaraan lain yang berjalan lurus. Padahal beliau seorang pakar di bidang Pembangunan Perbandaran. Entah apa yang berkecamuk dalam pikirannya. Yang terdengar hanya seruan ‘*masya Allah*’ berulang-ulang sambil geleng-geleng kepala. Beliau hanya termenung, mungkin segan berkomentar, ketika peneliti memberitahu bahwa Medan termasuk salah satu bandaraya (kota besar) di Indonesia yang memperoleh penghargaan lalu-lintas yang tertib.

Dalam catatan kepolisian, kecelakaan yang menyebabkan kematian, tak terlalu banyak di dalam kota. Pada masa penelitian, hal itu tidak terjadi sama sekali. Namun kecelakaan yang menyebabkan matinya orang, terjadi di jalan menuju dan dari luar kota. Baik di Jakarta, Kuala Lumpur maupun di Medan pada umumnya kecelakaan disebabkan oleh kelalaian manusia. Bukan oleh karena kondisi kendaraan maupun kondisi jalan. Mendahului kendaraan lain tanpa memperhitungkan kemungkinan datangnya kendaraan dari depan merupakan kasus tertinggi. Penyebab berikutnya, karena mengemudi dalam keadaan mengantuk. Kasus berikut adalah menabrak kendaraan yang berhenti di pinggir jalan. Kendaraan yang berhenti itupun memang tidak memberikan tanda-tanda yang diwajibkan. Bagaimanapun, faktor manusia (*human error*) sebagai penyebab utama terjadinya kecelakaan amat dominan (94,18%). Penyebab dari faktor lingkungan adalah 4,5% dan faktor kendaraan adalah 1,31%. Adapun yang dimaksud dengan penyebab faktor manusia antara lain, mengemudi kendaraan terlampau cepat; mengabaikan situasi lalu-lintas; melamun (*lost of memorie*); ditabrak dan atau menabrak kendaraan lain, seringkali menjadi tabrakan beruntun; berlomba sepeda motor secara tidak resmi di jalan umum (*trek-trekan*); lelah/mengantuk; mengerem secara mendadak; menerobos lampu merah; dan bertelepon sembari mengemudi. Adapun penyebab lingkungan adalah: hujan; jalan licin atau longsor; tikungan yang terlalu tajam; tidak ada lampu jalan atau mati; tidak ada *traffic light* atau mati; tidak ada petunjuk kecepatan maksimal; jalan rusak. Seringkali rusak berat. Sedang penyebab pada kendaraan, muatan berlebihan dalam berat maupun ukuran; ban aus; sistem rem rusak; lampu depan/belakang maupun lampu tangan tidak hidup dan ‘*mal function*’ yang lain.

## KESIMPULAN

Kesimpulan sementara yang disusun sebagai hasil dari pada penelitian ini adalah sebagai berikut Peningkatan jumlah berbagai jenis kendaraan meningkat cukup tajam dari waktu ke waktu, sementara panjang jalan tidak bertambah secara cukup signifikan. Kondisi jalan berikut pengaturan rambu lalu-lintas kurang memadai sehingga terjadi hambatan dan kemacetan lalu-lintas yang seharusnya tidak perlu terjadi. Sikap mental dan disiplin pengguna

jalan raya serta petugas lalu-lintas kurang terpuji sehingga muncul ketidak patuhan yang 'diyakini' dapat diselesaikan dengan uang.

#### DAFTAR PUSTAKA

- Accident & Safety Research Group (ASRG). 2003. *Profil Pemandu Malaysia*. Kuala Lumpur. Pusat Pengajian Psikologi dan Pembangunan Manusia. Universiti Kebangsaan Malaysia (UKM).
- Mulkhan, Abdul Munir. 2004. *'The Power of Angel' Dalam Idul Fitri*. Harian Kompas. Jakarta.
- Purnomo, Aloys Budi. 2004. *Praksis Peradaban Inklusif-Pluralistik*. Harian Kompas. Jakarta.
- Badan Pusat Statistik. 2000. *Sumatera Utara Dalam Angka*. Medan. BPS Prov. Sumut.
- BPS Medan. 2001. *Kota Medan*. Medan Badan Pusat Statistik Kota Medan.
- Dinges, D. 2000. *Accidents and Fatigue*. Stockholm. *Proc. Of the Internet. Conference The Sleepy Driver and Pilot*.
- Damardono, Haryo 2005. *'Sirkuit' Palimanan-Kanci Jalur Tengkorak Baru*. Jakarta.
- Kurniawan, Yohan dan Ismail, Rozmi. 2004. *Fakta dan Penyelesaian Kemalangan Jalan Raya di Malaysia*. Jurnal Pemikir, Kuala Lumpur.
- Litbang Kompas. 2001 *Luas Kawasan dan Jumlah Penduduk Kota Medan*. Kompas dan BPS Kota Medan. Jakarta.
- Hadiluwih, Subanindyo dan Sunarto. 1994. *Pengembangan Kota Medan dengan Perangkat Sarana dan Prasarananya, berikut Rekayasa Budaya, Sosial dan Ekonominya*. Fakultas Hukum Universitas Dharmawangsa. Medan.
- Hadiluwih, Subanindyo. 1989. *Masalah Pola Pengembangan Kota, Kesadaran Hukum dan Lalu-lintas Di Kotamadya Medan dan Sekitarnya*. Medan. Kopertis Wilayah I dan Fakultas Hukum UISU Medan.
- \_\_\_\_\_, 2000. *Wisata Lintas Kota Medan*. Harian Analisa. Medan.
- \_\_\_\_\_, 2003. *Lalu-lintas di Medan*. Harian Analisa. Medan.
- Santosa, Iwan dan Nicholash, Korano. 2005. *Arus Mudik, Kecelakaan dan Peradaban Publik*. Jakarta.
- Pelly, Usman. 1984. *Hubungan Antar Kelompok Etnis: Beberapa Kerangka Teoritis Dalam Kasus Kota Medan*. Makalah Seminar Sejarah Lokal. Medan.
- \_\_\_\_\_, 2002. *Mengkaji Ulang Keseimbangan Tradisional Dalam Kehidupan Masyarakat Kota Medan*. Madia & KSPM Medan. Medan.