

BAB III

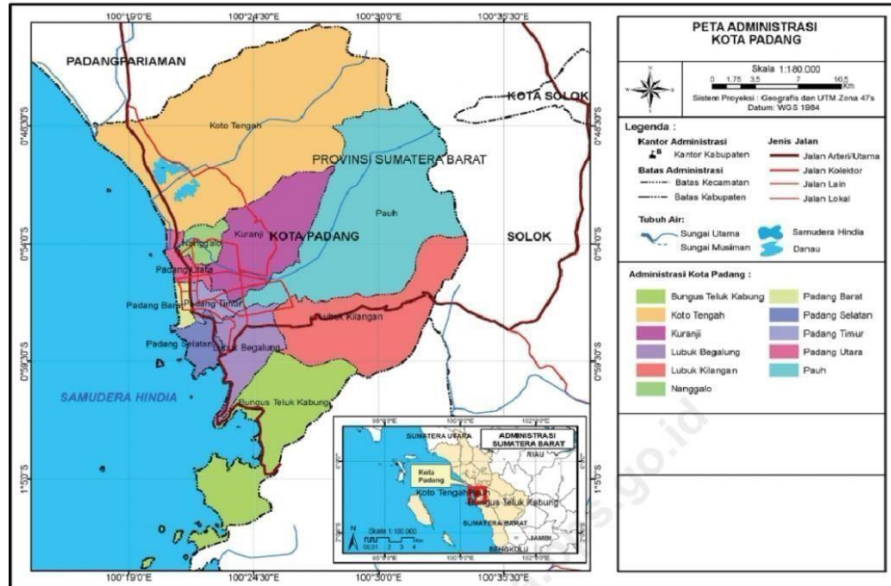
GAMBARAN UMUM KONDISI DAERAH KOTA PADANG

3.1 Profil Kota Padang

Kota Padang merupakan ibukota Provinsi Sumatera Barat yang memiliki sejarah panjang dan peran strategis di wilayah barat Pulau Sumatera. Kota ini secara resmi berdiri pada tanggal 7 Agustus 1669, bermula sebagai sebuah perkampungan nelayan bernama Batung. Sejak masa penjajahan Belanda, Padang telah menjadi pusat perdagangan dan pemerintahan, terutama ketika dijadikan markas dagang oleh Vereenigde Oostindische Compagnie (VOC) pada abad ke-17. Setelah kemerdekaan Indonesia, Padang ditetapkan sebagai kota otonom pada tahun 1950 dan kemudian dikukuhkan sebagai ibu kota Provinsi Sumatera Barat secara *de jure* melalui Undang- Undang Nomor 5 Tahun 1974.(Mulyadi, 2018 hlm 32-43)

Secara administratif, Kota Padang memiliki luas wilayah sekitar 694,96 km² yang terbagi menjadi 11 kecamatan dan 104 kelurahan. Karakter geografis kota ini cukup beragam, mulai dari kawasan pesisir hingga perbukitan, serta memiliki garis pantai sepanjang kurang lebih 68 kilometer yang dihiasi oleh pulau-pulau kecil seperti Pulau Sikuai dan Pulau Toran. Pemerintahan Kota Padang dipimpin oleh seorang Wali Kota yang dibantu oleh Wakil Wali Kota, Sekretaris Daerah, serta perangkat dinas dan lembaga teknis lainnya. Sistem pemerintahan daerah ini berjalan berdampingan dengan lembaga legislatif daerah (DPRD Kota Padang) yang berperan dalam pengawasan dan legislasi lokal.(B. P. S. K. Padang 2024)

Gambar 3.1 Peta Kota Padang



Sumber: Badan Pusat Statistik Kota Padang 2025

Identitas budaya Kota Padang sangat lekat dengan nilai-nilai masyarakat Minangkabau yang berlandaskan falsafah “Adat Basandi Syarak, Syarak Basandi Kitabullah”, yang mencerminkan keterikatan antara adat istiadat dengan ajaran agama Islam. Selain itu, Kota Padang juga dikenal luas karena kekayaan kulinernya seperti rendang, sate Padang, dan nasi Padang yang telah mendunia. Beberapa ikon kota yang menjadi daya tarik wisatawan antara lain Pantai Padang, Jembatan Siti Nurbaya, Museum Adityawarman, serta bangunan bersejarah peninggalan kolonial seperti Bank Indonesia Museum. Julukan seperti “Kota Bingkuang” dan “Kota Minang” turut mempertegas karakteristik budaya dan geografis kota ini (Afnan 2020).

Dari sisi ekonomi, Padang berkembang sebagai pusat perdagangan dan jasa di Sumatera Barat. Sektor industri, khususnya semen, juga menjadi andalan kota ini, dengan keberadaan PT Semen Padang yang telah berdiri sejak tahun 1910. Selain itu, sektor perikanan dan pariwisata memberikan kontribusi penting terhadap pertumbuhan ekonomi daerah. Kota Padang juga menjadi salah satu destinasi utama wisata di Sumatera Barat, dengan

jumlah kunjungan wisatawan domestik dan mancanegara yang terus meningkatkan setiap tahunnya. Infrastruktur kota juga terus berkembang, ditandai dengan hadirnya moda transportasi seperti Trans Padang dan kereta bandara Minangkabau Express yang menghubungkan kota dengan Bandara

Kota Padang merupakan salah satu kota besar di pesisir barat Pulau Sumatera dan sekaligus menjadi ibu kota Provinsi Sumatera Barat. Letak geografis Kota Padang sangat strategis baik dari sisi pertahanan, perdagangan, maupun mobilitas penduduk. Secara astronomis, Kota Padang terletak pada posisi $0^{\circ}44'$ sampai $1^{\circ}08'$ Lintang Selatan dan $100^{\circ}05'$ sampai $100^{\circ}34'$ Bujur Timur. Lokasinya menjadikan kota ini sebagai penghubung antara kawasan pesisir barat Sumatera dengan wilayah pedalaman Bukit Barisan, serta berhadapan langsung dengan Samudera Hindia di bagian barat.(B. P. S. K. Padang 2024)

Secara administratif, Kota Padang memiliki luas wilayah sekitar $694,96 \text{ km}^2$ (darat) dan sekitar 720 km^2 (laut), yang menjadikannya salah satu kota dengan wilayah terluas di Pulau Sumatera. Batas-batas wilayahnya adalah: sebelah utara berbatasan dengan Kabupaten Padang Pariaman, sebelah selatan berbatasan dengan Kabupaten Pesisir Selatan, sebelah timur berbatasan dengan Kabupaten Solok, dan sebelah barat berbatasan langsung dengan Samudera Hindia. Letak ini menjadikan Padang sebagai gerbang utama provinsi baik melalui pelabuhan Teluk Bayur maupun Bandara Internasional Minangkabau.(D. P. K. Padang 2023)

Topografi Kota Padang sangat bervariasi, terdiri dari kawasan pesisir, dataran rendah, perbukitan, dan kawasan pegunungan yang merupakan bagian dari rangkaian Bukit Barisan. Ketinggian wilayah berkisar antara 0 hingga 1.853 meter di atas permukaan laut. Kota ini dilalui oleh sejumlah sungai besar seperti Batang Arau, Batang Kuranji, dan Batang Air Dingin yang berperan penting dalam sistem drainase alami kota serta menjadi bagian dari enam daerah aliran sungai (DAS) utama.

Sementara di bagian barat, garis pantai sepanjang lebih dari 68 km dihiasi oleh pulau-pulau kecil seperti Pulau Sikuai, Pulau Pisang, dan Pulau Toran, yang menjadi objek wisata bahari andalan (B. P. P. D. K. Padang 2023).

Kota Padang memiliki iklim tropis basah dengan tipe iklim Af menurut klasifikasi Köppen-Geiger. Curah hujan tahunan sangat tinggi, rata-rata mencapai 4.000–4.500 mm per tahun, dengan musim hujan berlangsung hampir sepanjang tahun. Suhu udara rata-rata harian berkisar antara 24- 28 °C, dengan kelembapan relatif mencapai 80–90%. Kondisi ini membuat Padang rentan terhadap bencana alam seperti banjir, tanah longsor di wilayah perbukitan, serta gempa bumi, mengingat posisinya berada di zona subduksi aktif lempeng Indo-Australia dan Eurasia.(Yulidar 2021)

Secara administratif, Kota Padang terbagi ke dalam 11 kecamatan dan 104 kelurahan. Kecamatan Koto Tangah merupakan kecamatan terluas dan terpadat dengan jumlah penduduk mencapai 943.879 jiwa pada tahun 2024, sementara kecamatan dengan luas wilayah terkecil adalah Padang Barat, yang merupakan pusat aktivitas perdagangan dan perkantoran, namun dengan kepadatan penduduk yang sangat tinggi. Kepadatan rata-rata penduduk Kota Padang adalah sekitar 1.357 jiwa/km², namun di kecamatan-kecamatan tertentu seperti Padang Selatan dan Nanggalo, angka ini bisa jauh lebih tinggi karena merupakan kawasan urban dengan permukiman padat dan aktivitas ekonomi intensif (Badan Pusat Statistik Kota Padang, 2024).

Seiring dengan pertumbuhan jumlah penduduk dan urbanisasi, Kota Padang juga mengalami peningkatan signifikan dalam jumlah kendaraan bermotor. Berdasarkan data Dishub Kota Padang dan BPS, pada tahun 2020 terdapat lebih dari 350.000 unit kendaraan yang terdaftar, dan jumlah ini terus bertambah setiap tahun. Kepemilikan kendaraan pribadi yang tinggi, minimnya transportasi publik yang memadai, serta pertumbuhan ekonomi yang pesat, mendorong peningkatan mobilitas masyarakat. Namun, kondisi

ini tidak diimbangi dengan penambahan fasilitas parkir yang mencukupi, sehingga muncul persoalan parkir liar di banyak titik kota (Amran, 2022).

Pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor di Kota Padang mengalami peningkatan signifikan dalam beberapa tahun terakhir. Hal ini sejalan dengan meningkatnya mobilitas masyarakat, urbanisasi dan perkembangan sektor ekonomi yang mendorong kepemilikan kendaraan pribadi maupun niaga. Data resmi dari Badan Pusat Statistik (BPS) Kota Padang serta *Electronic Registration and Identification* (ERI) Korlantas Polri mencerminkan tren peningkatan ini dari tahun ke tahun. Berdasarkan data dari BPS Kota Padang,

3.1 Jumlah Penduduk Kota Padang Tahun 2024 Berdasarkan Jenis Kelamin

Jenis Kelamin	Jumlah jiwa	Persentase
Laki Laki	471.182	49,9
Perempuan	472.697	50,1
Total	943.879	100

sumber: BPS Kota Padang, 2024

Penduduk Kota Padang mayoritas berasal dari suku Minangkabau yang dikenal menjunjung tinggi nilai-nilai adat dan agama Islam, dengan prinsip “Adat basandi syarak, syarak basandi Kitabullah.” Nilai ini menekankan bahwa norma adat dan sosial harus bersumber pada ajaran Islam, termasuk dalam aspek perilaku sosial seperti disiplin, ketertiban, dan kepatuhan terhadap hukum.

Kota Padang memiliki sistem transportasi darat yang cukup padat, terutama pada kawasan pusat kota seperti Jalan Khatib Sulaiman, Jalan Proklamasi, Jalan Veteran, dan Jalan Sawahan. Tingginya jumlah kendaraan pribadi menyebabkan tekanan besar terhadap fasilitas jalan dan meningkatnya angka kecelakaan lalu lintas.

Tabel 3.2. Jumlah Kendaraan Bermotor Kota Padang Tahun 2023

Jenis Kendaraan	Jumlah unit	Persentase (%)
Sepeda Motor	740.116	78,4
Mobil Penumpang	159.923	17,0
Truk	43.121	4,6
Bus	1.237	0,1
Total	944.397	100

Sumber: Dinas perhubungan Kota Padang, 2023

Dominasi sepeda motor memperlihatkan tingginya mobilitas masyarakat yang berisiko menimbulkan perilaku lalai seperti merokok saat berkendara, yang menjadi salah satu sumber gangguan konsentrasi di jalan raya. Jumlah intensitas sepeda motor mencapai 740.116 dan persentase pengendara motor yaitu 78,4% jadi lebih dari setengah pengendara lain.

Berdasarkan data Polresta Padang (2023), dari 3.240 pelanggaran lalu lintas ringan, hanya 67 kasus persentasenya (2,1%) yang terkait dengan merokok saat berkendara.

Tabel 3.3 Data Pelanggaran Lalu Lintas Kota Padang Tahun 2023

Jenis Pelanggaran	Jumlah Kasus	Persentase(%)
Tidak Memakai Helm	1.540	47,5
Melanggar Lampu lalu lintas	720	22,2
Menggunakan Handphone Saat Berkendara	480	14,8
Merokok saat Berkendara	67	2,1
Lain lain	433	13,4
Total	3.240	100

Sumber: Polresta Padang, 2023

Namun, implementasi hukum terkait larangan merokok saat berkendara bermotor masih menunjukkan berbagai persoalan mendasar di tingkat empiris. Data dari Polresta Padang Tahun 2023 memperlihatkan

bahwa dari total 3.240 pelanggaran lalu lintas ringan, hanya 67 kasus atau sekitar 2,1% yang tercatat sebagai pelanggaran merokok saat berkendara. Angka ini jauh lebih rendah dibandingkan pelanggaran tidak memakai helm (47,5%), melanggar lampu lalu lintas (22,2%), serta menggunakan telepon genggam saat berkendara (14,8%) Rendahnya angka pelanggaran merokok saat berkendara tersebut menimbulkan persoalan mendasar mengenai tingkat pemahaman hukum masyarakat. Secara teoritis, efektivitas suatu peraturan hukum sangat bergantung pada sejauh mana masyarakat memahami substansi dan tujuan dari aturan tersebut (Ali, 2020).

Selain itu, data tersebut juga mengindikasikan adanya ketimpangan dalam prioritas penegakan hukum lalu lintas. Aparat penegak hukum cenderung lebih fokus pada pelanggaran yang mudah diamati dan telah lama disosialisasikan, seperti penggunaan helm dan kepatuhan terhadap lampu lalu lintas, sementara larangan merokok saat berkendara belum memperoleh perhatian yang sama. Rendahnya jumlah kasus yang tercatat juga tidak dapat serta-merta diartikan sebagai rendahnya praktik merokok saat berkendara di masyarakat. Sebaliknya, kondisi ini dapat menunjukkan adanya pelanggaran laten (dark number), yaitu pelanggaran yang terjadi tetapi tidak tercatat secara resmi karena lemahnya pengawasan dan penindakan. Dari sisi budaya hukum, merokok masih dipandang sebagai kebiasaan personal yang tidak selalu dikaitkan dengan aspek keselamatan berlalu lintas. Pandangan ini mencerminkan rendahnya kesadaran hukum masyarakat terhadap tujuan hukum, yaitu melindungi keselamatan dan kepentingan publik (Arief 2020)

Persoalan lain yang turut memengaruhi rendahnya kepatuhan terhadap larangan merokok saat berkendara adalah minimnya sosialisasi hukum. Kurangnya penyampaian informasi yang sistematis mengenai bahaya dan konsekuensi hukum dari perilaku tersebut menyebabkan masyarakat

tidak memiliki pemahaman yang memadai terhadap aturan yang berlaku (K. P. R. Indonesia 2021).

Hal ini sejalan dengan temuan Luiza yang menyatakan bahwa sebagian besar pelanggaran lalu lintas terjadi bukan karena ketidaktahuan, melainkan karena rendahnya kesadaran hukum. Selain itu, belum adanya standar operasional prosedur yang tegas dalam penindakan pelanggaran merokok saat berkendara juga menjadi persoalan tersendiri. Penegakan hukum yang tidak konsisten dapat menurunkan kepercayaan masyarakat terhadap hukum dan melemahkan kepatuhan hukum secara umum (Triwibowo 2022).

Dengan demikian, rendahnya persentase pelanggaran merokok saat berkendara sebagaimana tercantum dalam data pelanggaran lalu lintas Kota Padang Tahun 2023 justru memunculkan persoalan penelitian yang penting, yaitu apakah kondisi tersebut mencerminkan tingginya pemahaman dan kepatuhan hukum masyarakat, atau sebaliknya menunjukkan lemahnya pemahaman, kesadaran, dan penegakan hukum terhadap larangan merokok saat berkendara bermotor (Nugroho 2024).

3.2 Konsep dan Permasalahan Merokok Saat Berkendara Bermotor

3.2.1 Konsep Merokok Saat Berkendara Bermotor

Merokok saat berkendara bermotor merupakan perilaku yang dilakukan oleh pengendara ketika sedang mengoperasikan kendaraan sambil melakukan aktivitas yang berkaitan dengan penggunaan rokok, seperti menyalakan rokok, mengisap rokok, memegang rokok, membuang abu, atau mengatur posisi rokok agar tidak mengenai tubuh. Aktivitas ini dilakukan bersamaan dengan proses mengemudi atau mengendarai kendaraan yang sejatinya menuntut konsentrasi penuh dan kewaspadaan tinggi.

Dalam konteks keselamatan lalu lintas, berkendara merupakan aktivitas kompleks yang melibatkan koordinasi antara penglihatan, konsentrasi mental, dan keterampilan motorik. Setiap bentuk aktivitas tambahan di luar fungsi utama berkendara berpotensi menurunkan kualitas pengendalian kendaraan dan meningkatkan risiko kecelakaan lalu lintas (Organization 2022). Oleh karena itu, merokok saat berkendara tidak dapat dipandang sebagai kebiasaan personal semata, melainkan sebagai perilaku yang berdampak langsung terhadap keselamatan publik.

Secara konseptual, perilaku merokok saat berkendara berkaitan erat dengan teori *distracted driving*. Teori ini menjelaskan bahwa kecelakaan lalu lintas sering kali disebabkan oleh teralihnya perhatian pengendara akibat aktivitas non-mengemudi, baik yang bersifat visual, manual, maupun kognitif (Luiza 2023). Dalam hal ini, merokok saat berkendara memenuhi ketiga unsur gangguan tersebut secara simultan. Dari perspektif hukum lalu lintas, perilaku merokok saat berkendara bertentangan dengan prinsip kehati-hatian (*principle of due care*) yang mengharuskan setiap pengendara bertindak secara wajar, hati-hati, dan bertanggung jawab dalam menggunakan jalan umum. Prinsip ini menempatkan keselamatan sebagai tujuan utama penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan (Soekanto 2015).

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019, meskipun larangan merokok tidak disebutkan secara eksplisit dalam satu pasal khusus, namun substansi peraturan tersebut menegaskan kewajiban pengendara sepeda motor untuk menjaga konsentrasi, mematuhi standar keselamatan, serta menghindari segala bentuk aktivitas yang dapat mengganggu pengendalian kendaraan. Dengan demikian, secara normatif, merokok saat berkendara dapat dimaknai sebagai perbuatan yang tidak sejalan dengan tujuan pembentukan peraturan tersebut (K. P. R. Indonesia 2019a).

3.2.2 Merokok sebagai Faktor Gangguan Konsentrasi (*Distracted Driving*)

Merokok saat berkendara bermotor merupakan salah satu bentuk gangguan konsentrasi yang memiliki dampak signifikan terhadap keselamatan berlalu lintas. Dalam kajian keselamatan transportasi, gangguan konsentrasi diklasifikasikan ke dalam tiga kategori utama, yaitu gangguan manual, gangguan visual, dan gangguan kognitif (WHO, 2022). Gangguan manual terjadi ketika tangan pengendara digunakan untuk memegang rokok, menyalakan api, atau membuang abu. Kondisi ini menyebabkan pengendara tidak memegang setang atau kemudi secara optimal, sehingga mengurangi kemampuan mengendalikan kendaraan, terutama pada sepeda motor yang membutuhkan keseimbangan tinggi (Transportasi 2023).

Gangguan visual muncul ketika perhatian pengendara teralihkan oleh asap rokok, bara api, atau abu yang jatuh. Asap rokok dapat menyebabkan iritasi mata, pandangan kabur, atau refleks spontan seperti mengedipkan mata secara tiba-tiba. Situasi ini sangat berbahaya, terutama saat pengendara melaju dengan kecepatan tinggi atau berada di lalu lintas padat (Luiza, 2023). Sementara itu, gangguan kognitif terjadi ketika pikiran pengendara terbagi antara aktivitas berkendara dan aktivitas merokok. Fokus mental yang seharusnya digunakan untuk mengamati kondisi jalan, membaca rambu, dan mengantisipasi pergerakan pengguna jalan lain menjadi terganggu. Akibatnya, pengendara memiliki waktu reaksi yang lebih lambat dalam menghadapi situasi darurat (Gea, Siregar, and Robiyanti 2025).

Kombinasi dari ketiga bentuk gangguan tersebut menjadikan merokok saat berkendara sebagai perilaku berisiko tinggi yang berpotensi meningkatkan angka kecelakaan lalu lintas. Hal ini menunjukkan bahwa larangan terhadap aktivitas yang mengganggu konsentrasi, termasuk merokok, memiliki dasar ilmiah dan rasionalitas hukum yang kuat.

3.2.3 Permasalahan Merokok Saat Berkendara Bermotor di Masyarakat

Fenomena merokok saat berkendara bermotor masih banyak ditemukan di masyarakat, termasuk di Kota Padang. Meskipun regulasi mengenai keselamatan berkendara telah ditetapkan, perilaku ini tetap dianggap sebagai kebiasaan yang wajar oleh sebagian pengendara. Kondisi tersebut menunjukkan adanya permasalahan struktural dan kultural dalam penerapan hukum lalu lintas (Satjipto Rahardjo 2018).

Permasalahan pertama adalah rendahnya tingkat pemahaman hukum masyarakat. Sebagian besar pengendara belum memahami bahwa kewajiban berlalu lintas tidak hanya berkaitan dengan kepatuhan terhadap aturan yang bersifat kasat mata, tetapi juga mencakup kewajiban menjaga konsentrasi selama berkendara. Akibatnya, merokok saat berkendara tidak dipersepsikan sebagai bentuk pelanggaran hukum (Soekanto, 2015).

Permasalahan kedua berkaitan dengan budaya merokok yang telah mengakar kuat dalam kehidupan sosial masyarakat Indonesia. Merokok sering kali dipandang sebagai aktivitas yang dapat dilakukan kapan saja dan di mana saja, termasuk saat berkendara. Budaya ini membentuk persepsi sosial bahwa merokok saat berkendara adalah hal yang lumrah dan tidak berbahaya (K. K. R. Indonesia 2021).

Permasalahan ketiga adalah lemahnya penegakan hukum terhadap perilaku merokok saat berkendara. Aparat penegak hukum cenderung memprioritaskan penindakan terhadap pelanggaran yang secara eksplisit diatur dan mudah diidentifikasi, seperti tidak menggunakan helm atau melanggar rambu lalu lintas. Minimnya penindakan terhadap perilaku merokok saat berkendara menimbulkan anggapan bahwa tindakan tersebut bukan pelanggaran serius (KNKT, 2023 hlm 29).

Permasalahan keempat adalah adanya mispersepsi di kalangan pengendara bahwa merokok tidak mengganggu keselamatan selama pengendara merasa mampu mengendalikan kendaraan. Persepsi subjektif ini bertentangan dengan pendekatan keselamatan lalu lintas modern yang menekankan pencegahan risiko, bukan sekadar kemampuan individu (WHO, 2022). Permasalahan kelima berkaitan dengan kurangnya media sosialisasi dan edukasi publik mengenai bahaya merokok saat berkendara. Minimnya rambu, kampanye keselamatan, dan penyuluhan hukum menyebabkan informasi mengenai larangan ini tidak tersampaikan secara optimal kepada masyarakat (Luiza, 2023 hlm. 88).

3.2.4 Implikasi Hukum dan Keselamatan Merokok Saat Berkendara Bermotor

Merokok saat berkendara bermotor memiliki implikasi hukum dan keselamatan yang luas. Dari aspek keselamatan, perilaku ini meningkatkan potensi kecelakaan lalu lintas yang dapat membahayakan pengendara sendiri maupun pengguna jalan lainnya. Dari aspek hukum, perilaku tersebut mencerminkan rendahnya tingkat kepatuhan dan kesadaran hukum masyarakat terhadap regulasi keselamatan lalu lintas (Ali 2017 hlm. 45).

Keberadaan Permenhub Nomor 12 Tahun 2019 pada dasarnya bertujuan untuk membangun budaya berlalu lintas yang aman, tertib, dan berorientasi pada keselamatan. Namun, tanpa pemahaman hukum yang memadai dan penegakan hukum yang konsisten, tujuan tersebut sulit untuk dicapai secara optimal (Friedman 2011 hlm. 15).

Oleh karena itu, permasalahan merokok saat berkendara harus dipandang sebagai persoalan hukum, sosial, dan keselamatan publik yang memerlukan pendekatan komprehensif. Penguatan sosialisasi hukum, edukasi keselamatan, serta penegakan hukum yang berkeadilan menjadi

kunci dalam meningkatkan kepatuhan masyarakat terhadap larangan aktivitas yang mengganggu konsentrasi berkendara.

3.3 Peraturan Daerah Kota Padang Tentang Larangan Merokok

Pemerintah daerah memiliki kewenangan untuk membentuk peraturan yang bertujuan mengatur kehidupan masyarakat di wilayahnya guna menciptakan ketertiban, keamanan, serta perlindungan terhadap kepentingan publik. Salah satu bentuk regulasi yang dikeluarkan oleh pemerintah daerah adalah peraturan daerah yang berfungsi sebagai instrumen hukum dalam mengatur perilaku masyarakat dalam berbagai aspek kehidupan sosial, termasuk dalam bidang kesehatan dan keselamatan publik. Dalam konteks Kota Padang, salah satu regulasi yang berkaitan dengan pengendalian perilaku merokok adalah Peraturan Daerah Kota Padang Nomor 24 Tahun 2012 tentang Kawasan Tanpa Rokok (KTR). Peraturan daerah tersebut dibentuk sebagai upaya pemerintah daerah untuk melindungi masyarakat dari dampak buruk asap rokok serta menciptakan lingkungan yang lebih sehat bagi seluruh warga kota (Azkha, 2013, hlm. 172).

Kebijakan kawasan tanpa rokok merupakan salah satu strategi kesehatan masyarakat yang bertujuan untuk meminimalkan paparan asap rokok terhadap masyarakat umum. Kebijakan ini lahir sebagai respons terhadap meningkatnya kesadaran akan bahaya rokok yang tidak hanya berdampak pada perokok aktif, tetapi juga pada perokok pasif yang terpapar asap rokok di lingkungan sekitarnya. Oleh karena itu, pemerintah daerah memiliki tanggung jawab untuk mengatur penggunaan produk tembakau melalui regulasi yang dapat mengendalikan perilaku merokok di ruang publik (Rosdiana, 2023, hlm. 4).

Peraturan Daerah Kota Padang Nomor 24 Tahun 2012 secara khusus mengatur mengenai penetapan kawasan yang tidak diperbolehkan untuk aktivitas merokok. Dalam regulasi tersebut dijelaskan bahwa kawasan tanpa

rokok mencakup beberapa lokasi yang memiliki fungsi pelayanan publik dan kepentingan sosial yang tinggi. Kawasan tersebut antara lain fasilitas pelayanan kesehatan, tempat proses belajar mengajar, tempat anak bermain, tempat ibadah, tempat kerja, angkutan umum, serta berbagai tempat umum lainnya yang digunakan oleh masyarakat secara luas. Penetapan kawasan tersebut bertujuan untuk memberikan perlindungan kepada masyarakat dari bahaya paparan asap rokok, khususnya bagi kelompok yang rentan seperti anak-anak dan perempuan (Noviafni & Khaidir, 2019, hlm. 456).

Selain menetapkan kawasan yang bebas dari aktivitas merokok, peraturan daerah tersebut juga mengatur berbagai bentuk kegiatan yang dilarang dalam kawasan tanpa rokok. Larangan tersebut tidak hanya mencakup kegiatan merokok secara langsung, tetapi juga berbagai aktivitas lain yang berkaitan dengan promosi produk tembakau, seperti iklan rokok, promosi, dan kegiatan yang mendorong penggunaan produk tembakau di ruang publik tertentu. Dengan demikian, regulasi ini tidak hanya berfungsi untuk membatasi perilaku merokok, tetapi juga sebagai upaya pengendalian terhadap penyebaran promosi produk tembakau di lingkungan masyarakat (Noviafni & Khaidir, 2019, hlm. 458).

Dalam pelaksanaannya, Peraturan Daerah Kota Padang Nomor 24 Tahun 2012 juga dilengkapi dengan aturan turunan berupa peraturan wali kota yang berfungsi sebagai petunjuk pelaksanaan kebijakan tersebut. Salah satu aturan pelaksana yang diterbitkan adalah Peraturan Walikota Padang Nomor 25 Tahun 2016 yang kemudian diperbarui melalui Peraturan Walikota Padang Nomor 13 Tahun 2017. Peraturan ini mengatur secara lebih rinci mengenai mekanisme pelaksanaan kebijakan kawasan tanpa rokok, termasuk pengawasan, pembinaan, serta sanksi terhadap pelanggaran yang terjadi di wilayah Kota Padang. Regulasi tersebut bertujuan untuk memastikan bahwa kebijakan kawasan tanpa rokok dapat diterapkan secara efektif dan konsisten di berbagai lingkungan masyarakat.

Keberadaan peraturan daerah ini menunjukkan komitmen pemerintah daerah dalam meningkatkan kualitas kesehatan masyarakat serta menciptakan lingkungan kota yang lebih sehat. Melalui kebijakan kawasan tanpa rokok, pemerintah daerah berupaya membentuk pola perilaku masyarakat yang lebih sadar terhadap dampak negatif merokok, baik terhadap kesehatan individu maupun terhadap kesehatan masyarakat secara umum. Upaya tersebut juga sejalan dengan kebijakan kesehatan nasional yang menekankan pentingnya pengendalian konsumsi tembakau sebagai bagian dari strategi pembangunan kesehatan masyarakat (Rosdiana, 2023, hlm.5). Meskipun demikian, berbagai penelitian menunjukkan bahwa implementasi kebijakan kawasan tanpa rokok di berbagai daerah masih menghadapi sejumlah tantangan. Beberapa kendala yang sering muncul antara lain kurangnya sosialisasi kepada masyarakat, lemahnya pengawasan terhadap pelanggaran, serta rendahnya tingkat kesadaran masyarakat dalam mematuhi aturan yang telah ditetapkan. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa keberhasilan suatu kebijakan tidak hanya bergantung pada keberadaan regulasi semata, tetapi juga dipengaruhi oleh tingkat pemahaman dan kesadaran hukum masyarakat terhadap aturan tersebut (Despariyenita, 2024, hlm. 3).

Dalam konteks Kota Padang, pemerintah daerah terus melakukan berbagai upaya untuk meningkatkan efektivitas pelaksanaan kebijakan kawasan tanpa rokok. Salah satu langkah yang dilakukan adalah dengan meningkatkan kegiatan sosialisasi kepada masyarakat serta memperkuat mekanisme pengawasan melalui pembentukan satuan tugas khusus yang bertugas memantau penerapan peraturan tersebut di berbagai fasilitas publik. Upaya ini dilakukan karena masih terdapat sebagian masyarakat yang belum memahami secara menyeluruh isi serta tujuan dari peraturan daerah tersebut (Pemerintah Kota Padang, 2024, hlm. 7).

Kaitan antara kebijakan kawasan tanpa rokok dengan penelitian ini terletak pada aspek kesadaran hukum masyarakat terhadap perilaku merokok di ruang publik. Meskipun peraturan daerah tersebut secara spesifik mengatur mengenai kawasan tanpa rokok, substansi regulasi tersebut juga berkaitan dengan upaya pengendalian perilaku merokok yang berpotensi membahayakan orang lain. Dalam konteks keselamatan berkendara, aktivitas merokok saat mengendarai sepeda motor dapat mengganggu konsentrasi pengendara serta meningkatkan risiko terjadinya kecelakaan lalu lintas. Oleh karena itu, pemahaman masyarakat terhadap regulasi yang berkaitan dengan perilaku merokok menjadi aspek penting dalam menciptakan ketertiban dan keselamatan di ruang publik. Dengan demikian, Peraturan Daerah Kota Padang Nomor 24 Tahun 2012 tentang Kawasan Tanpa Rokok memiliki peran yang signifikan dalam mendukung terciptanya lingkungan yang sehat sekaligus meningkatkan kesadaran hukum masyarakat. Regulasi ini tidak hanya bertujuan untuk mengendalikan perilaku merokok di ruang publik, tetapi juga menjadi salah satu instrumen hukum yang dapat mendorong masyarakat untuk lebih memahami dan mematuhi aturan yang berkaitan dengan kesehatan dan keselamatan bersama.

UIN IMAM BONJOL
PADANG