

KENDALA PELAKSANAAN PASAL 106 AYAT (1) UNDANG-UNDANG

NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN

ANGKUTAN JALAN TERHADAP PENGGUNAAN

TELEPON SELULER DALAM BERKENDARA

(Studi di Unit Satlantas Polresta Malang)

SKRIPSI

Untuk Memenuhi Sebagian Syarat-syarat

Untuk Memperoleh Gelar Kesarjanaan

Dalam Ilmu Hukum

Oleh :

DEVA JATUNARITA

0710110084



KEMENTERIAN PENDIDIKAN NASIONAL

UNIVERSITAS BRAWIJAYA

FAKULTAS HUKUM

MALANG

2011

LEMBAR PERSETUJUAN

KENDALA PELAKSANAAN PASAL 106 AYAT (1) UNDANG-UNDANG
NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN
JALAN TERHADAP PENGGUNAAN TELEPON SELULER DALAM
BERKENDARA (STUDI DI UNIT SATLANTAS POLRESTA MALANG)

Oleh

DEVA JATUNARITA

NIM. 0710110084

Disetujui pada tanggal :

Pembimbing Utama

Abdul Madjid, SH, MHum
NIP. 19590126 198701 1 001

Pembimbing Pendamping

Paham Triyoso, SH, MHum
NIP. 19540517 198203 1 003

Mengetahui,
Ketua Bagian
Hukum Pidana

Setiawan Nurdayasakti, SH, MH
NIP. 19640620 198903 1 002

LEMBAR PENGESAHAN

**KENDALA PELAKSANAAN PASAL 106 AYAT (1) UNDANG-UNDANG
NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN
JALAN TERHADAP PENGGUNAAN TELEPON SELULER DALAM
BERKENDARA (STUDI DI UNIT SATLANTAS POLRESTA MALANG)**

Oleh

DEVA JATUNARITA
NIM. 0710110084

Skripsi ini telah disahkan oleh Dosen Pembimbing pada tanggal

Pembimbing Utama

Pembimbing Pendamping

Abdul Madjid, SH, MHum
NIP. 19590126 198701 1 001

Paham Triyoso, SH, MHum
NIP. 19540517 198203 1 003

Ketua Majelis Penguji

Ketua Bagian
Hukum Pidana

Prof. Masruchin Ruba'i, SH, MS
NIP. 19481230 197312 1 001

Setiawan Nurdayasakti, SH, MH
NIP. 19640620 198903 1 002

Mengetahui
Dekan

Dr. Sihabudin, SH, MH
NIP. 19591216 198503 1 001



KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT yang telah memberikan Rahmat dan Karunia yang tiada henti sehingga penulis dapat menyelesaikan tahap skripsi ini.

Penyusunan penulisan ini tidak jauh dari bantuan berbagai pihak, baik bantuan moril maupun materiil. Oleh karena itu, terima kasih penulis sampaikan kepada :

1. Bapak Sihabuddin, SH., MH., selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Brawijaya Malang.
2. Bapak Setiawan Nurdayasakti, SH., MH., selaku Ketua Bagian Hukum Pidana.
3. Bapak Abdul Madjid, SH., M.Hum., selaku Dosen Pembimbing Utama, atas segala bimbingan, arahan, motivasi dan kesabarannya dalam penyusunan karya tulis ini.
4. Bapak Paham Triyoso, SH., M.Hum., selaku Dosen Pembimbing Utama, atas segala bimbingan, arahan dan kesabarannya dalam penyusunan karya tulis ini.
5. Seluruh staf pengajaran dan administrasi di Fakultas Hukum Universitas Brawijaya Malang.
6. Kedua Orangtua saya (mama dan Alm papa yang sangat kucintai dan kebanggakan) yang telah mendidik, membesarkan, mencurahkan segala kasih sayang yang tiada habisnya, baik berupa doa dan perhatian.
7. AKP M.Fahri A.N Siregar, SH., SIK., selaku Kasat Lantas Polresta Malang.
8. Ipda I Gusti Ananta Pratama, selaku Kanit Laka Polresta Malang.
9. Bripda Nessya, selaku Bintara Administrasi unit Laka Satlaka Polres Malang Kota yang banyak membantu untuk mencari data-data dan informasi.
10. Pihak lain yang turut membantu penelitian ini yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

Semoga Allah SWT senantiasa melimpahkan rahmat dan hidayah-Nya kepada seluruh pihak yang telah memberikan dukungan dan semangat dalam penyusunan penulisan ini. Penulis yakin skripsi ini masih sangat jauh dari kata sempurna, sehingga saran dan kritik akan selalu penulis harapkan untuk memperbaiki skripsi ini.

Malang, Agustus 2011

Penulis

DAFTAR ISI

LEMBAR PERSETUJUAN.....	i
LEMBAR PENGESAHAN	ii
KATA PENGANTAR	iii
DAFTAR ISI.....	iv
DAFTAR BAGAN.....	vii
DAFTAR TABEL.....	iix
DAFTAR GAMBAR	ix
ABSTRAKSI.....	x

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang.....	1
B. Rumusan Masalah.....	9
C. Tujuan Penelitian	10
D. Manfaat Penelitian	10
E. Sistematika Penulisan.....	12

BAB II KAJIAN PUSTAKA

A. Kajian Umum tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.....	14
1. Lalu Lintas	14
2. Angkutan Jalan.....	16
B. Kajian Umum tentang Tugas Pokok Polisi Dibidang Lalu Lintas (Satuan Lalu Lintas).....	17
C. Kajian Umum tentang Penegakan Hukum.....	23
1. Tugas Yuridis Polri di Bidang penegakan Hukum.....	25
2. Tugas dan Peranan Polri Dilihat dari Berbagai Aspek Penegakan Hukum.....	27
D. Kajian Umum tentang Kesalahan	30
1. Kesalahan karena Disengaja atau Kesengajaan	31
2. Kesalahan karena Kealpaan	32
E. Kajian Umum tentang Pasal 106 ayat (1) Undang-undang Lalu Lintas Nomor 22 Tahun 2009	35
F. Kajian Umum tentang Telepon Seluler	36



BAB III METODE PENELITIAN

A. Metode Pendekatan.....	41
B. Lokasi Penelitian.....	42
C. Jenis dan Sumber Data.....	42
D. Teknik Memperoleh Data.....	44
E. Populasi, Sampel dan Responden.....	45
F. Teknik Analisa Data.....	46
G. Definisi Operasional.....	46

BAB IV PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian.....	47
1. Lokasi tempat Penelitian.....	47
2. Struktur Organisasi tempat Penelitian.....	48
B. Realita Kecelakaan yang Disebabkan Kurangnya Konsentrasi Pengemudi dalam Berkendara.....	54
1. Data Laka Lantas secara umum.....	54
2. Data Laka Lantas menurut jenis kendaraan.....	55
3. Data Laka Lantas menurut jenis kelamin.....	57
4. Data Laka Lantas menurut tipe kecelakaan.....	58
5. Data Laka Lantas menurut profesi.....	60
6. Data Laka Lantas menurut umur.....	61
C. Gambaran Umum Tentang Pelaksanaan Pasal 106 Ayat (1) Undang-undang Lalu Lintas Nomor 22 Tahun 2009 Terhadap Larangan Penggunaan Telepon Seluler dalam Berkendara.....	62
D. Kendala yang Dihadapi oleh Satlantas Polresta Malang terhadap Pelaksanaan Pasal 106 Ayat (1) Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 terhadap Penggunaan Telepon Seluler dalam Berkendara di Kawasan Kota Malang.....	68

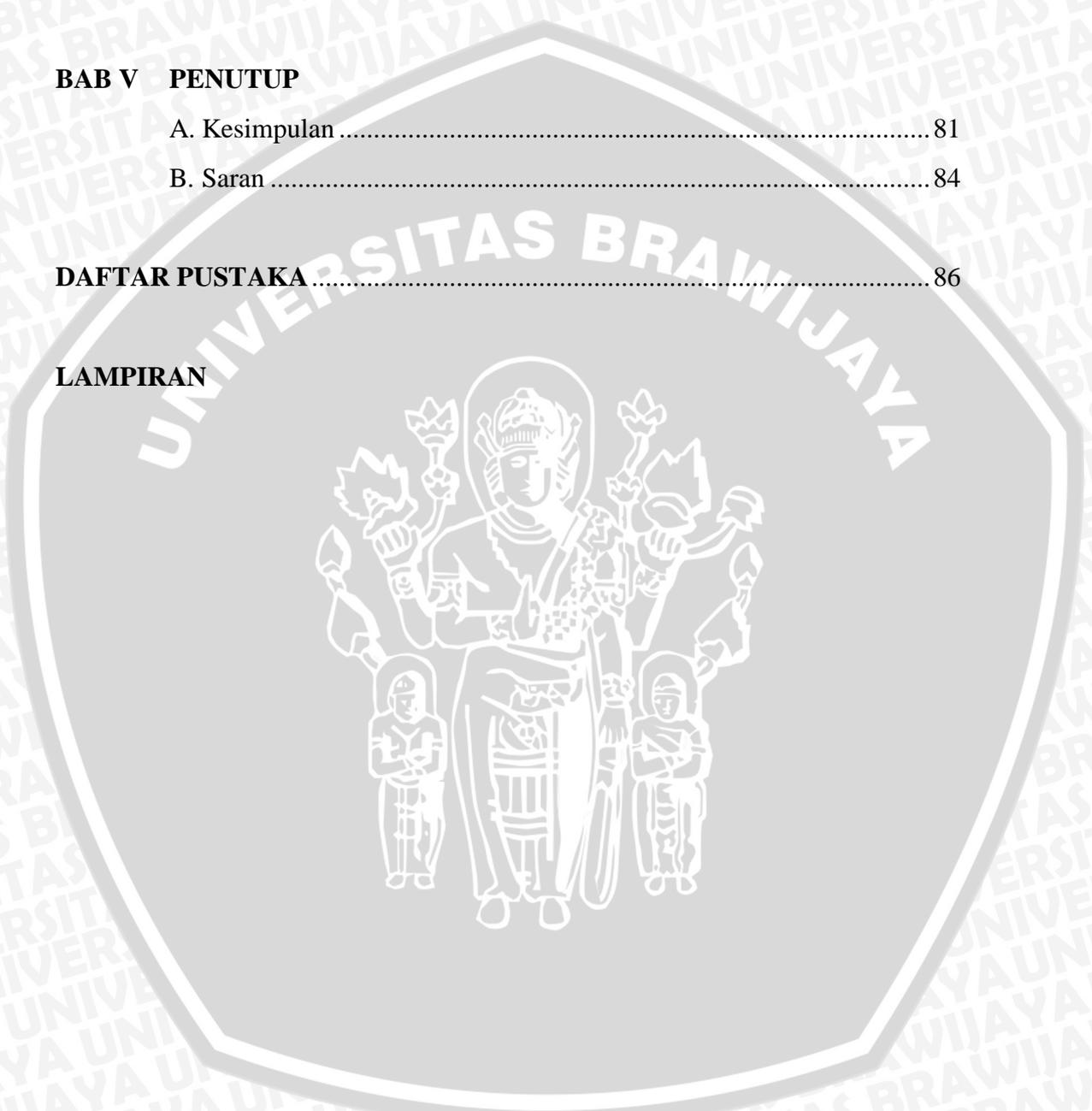
E. Upaya Satlantas Polresta Malang terhadap Kendala Pelaksanaan
Pasal 106 Ayat (1) Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009
terhadap Penggunaan Telepon Seluler dalam Berkendara
di Kawasan Kota Malang..... 71

BAB V PENUTUP

A. Kesimpulan 81
B. Saran 84

DAFTAR PUSTAKA 86

LAMPIRAN



ABSTRAKSI

DEVA JATUNARITA, Hukum Pidana, Fakultas Hukum Universitas Brawijaya, Juli 2011, *Kendala Pelaksanaan Pasal 106 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Terhadap Penggunaan Telepon Seluler Dalam Berkendara (Studi di Unit Satlantas Polresta Malang)*, Abdul Madjid, SH., M.Hum; Paham Triyoso, SH., M.Hum.

Hal yang melatarbelakangi penulis melakukan penelitian terkait judul di atas karena telah diberlakukannya peraturan baru yaitu Pasal 106 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, yang mana telah diketahui bahwa arus lalu lintas di kota Malang semakin padat. Kecelakaan lalu lintas juga merupakan permasalahan lalu lintas yang ada di kota Malang. Salah satunya adalah kurang konsentrasinya pengemudi dalam mengemudikan kendaraannya, bahwa penyebab pengemudi kurang berkonsentrasi karena menggunakan telepon seluler saat berkendara.

Tujuan dalam penelitian ini yaitu mengetahui, mendeskripsikan dan menganalisis upaya Satlantas Polresta Malang pada kendala pelaksanaan pasal 106 ayat (1) Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan terhadap penggunaan telepon seluler dalam berkendara di kawasan kota Malang. Jenis penelitian ini menggunakan metode pendekatan yuridis sosiologis. Pendekatan ini digunakan untuk mengkaji kendala pelaksanaan pasal 106 ayat (1) Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan terhadap penggunaan telepon seluler dalam berkendara dan mengkaji komponen masyarakat khususnya terhadap pelanggaran lalu lintas dalam penggunaan telepon seluler saat berkendara.

Berdasarkan hasil penelitian, kendala yang di alami oleh Satlantas Polresta Malang adalah kurangnya dukungan dan koordinasi dari instansi terkait, kurangnya sarana dan prasarana, adanya pandangan negatif dari masyarakat dan rendahnya kesadaran hukum di masyarakat. Sedangkan upaya yang telah dilakukan adalah dengan memberikan sosialisasi kepada masyarakat dan pemasangan *banner* di pinggir jalan, dengan dilakukan kerjasama dengan beberapa instansi pemerintah yang turut serta membantu Satlantas dalam melakukan sosialisasi, memberikan pendidikan kepada masyarakat dengan mengeluarkan buku tentang lalu lintas dan memberikan teguran kepada pengendara yang telah melanggar lalu lintas.

Menyikapi fakta-fakta tersebut diatas, maka perlu suatu upaya yang lebih baik sehingga dapat meningkatnya kesadaran hukum di masyarakat dan upaya tersebut mengena pada sasaran dalam menertibkan lalu lintas sehingga dapat meminimalisir terjadinya pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas.

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Negara Indonesia merupakan negara berkembang, di era globalisasi seperti sekarang ini, tidak dapat dipungkiri bahwa kebutuhan manusia semakin lama akan mengalami peningkatan. Sebagian besar kehidupan masyarakat Indonesia telah mengikuti perkembangan jaman saat ini terutama bagi mereka yang hidup di perkotaan. Untuk memenuhi kebutuhan hidupnya masyarakat Indonesia mempunyai berbagai cara agar kebutuhannya dapat terpenuhi semuanya. Gaya hidup masyarakat Indonesia saat ini sudah maju dan modern, terlihat dari gaya hidupnya yang tidak pernah ketinggalan jaman dan selalu ingin tampil modern.

Seperti halnya di jaman modern sekarang ini yang menuntut segala sesuatunya serba cepat dan mudah, memiliki telepon seluler merupakan sebuah kebutuhan. Telepon seluler adalah alat komunikasi yang dapat dibawa kemana-mana. Jarak selama ini merupakan salah satu yang menjadi kendala. Kehadiran telepon seluler telah merubah kehidupan manusia dan sudah menjadi bagian dari gaya hidup mereka.

Sebagian besar masyarakat Indonesia sangat tergantung pada telepon seluler baik mereka yang tinggal di kota maupun di desa, dengan adanya kehadiran telepon seluler maka sangat membantu kemudahan hidup komunikasi. Oleh karena itu, kemudahan hidup itu pula yang memaksa mereka memutuskan menggunakan telepon seluler agar dapat berkomunikasi dengan mudah. Namun, tidak selamanya telepon seluler mempunyai dampak positif pada kehidupan

manusia. Telepon seluler juga dapat berdampak negatif di dalam kehidupan manusia.

Salah satu permasalahannya adalah penggunaan telepon seluler dalam berkendara baik mengemudikan dengan mobil, sepeda motor maupun angkutan umum. Menggunakan telepon seluler pada saat mengemudi tentu akan menimbulkan permasalahan lalu lintas. Permasalahan yang akan timbul apabila menggunakan telepon seluler dalam mengemudikan kendaraan bermotor yaitu akan berakibat pada kecelakaan lalu lintas. Seperti telah diketahui bahwa “lalu lintas dan angkutan memegang peranan yang sangat penting dan vital bagi perkembangan masyarakat, sehingga dengan demikian segala hubungan dan persoalan-persoalan yang di hadapinya akan lebih luas dan kompleks”.¹

Lalu lintas yang aman, tertib, lancar dan efisien akan menjamin bagi terselenggaranya kegairahan serta aktivitas kerja menuju terwujudnya kesejahteraan masyarakat yang dicita-citakan.² Apabila lalu lintas yang tidak aman, tidak tertib, tidak lancar dan tidak efisien akan membawa kesulitan ataupun permasalahan di bidang lalu lintas. Permasalahan itu timbul yaitu antara lain karena kemacetan, pelanggaran, kecelakaan lalu lintas dan kriminalitas yang berkaitan dengan lalu lintas dari tahun ke tahun, serta tidak tertibnya pengemudi di jalan raya. Permasalahan yang dihadapi tidak hanya menyangkut teknologi saja, tetapi dalam hal ini yang lebih penting adalah pengaruh segi ekonomis, sosial budaya masyarakat terutama di daerah perkotaan.

¹ Ramdlon Naning, *Menggairahkan Kesadaran Hukum Masyarakat dan Disiplin Penegak Hukum Dalam Lalu Lintas*, PT Bina Ilmu, Surabaya, 1983, Hal.17.

² *Ibid.*

Semakin padatnya arus lalu lintas di daerah perkotaan dapat menyebabkan sistem lalu lintas dan transportasi menjadi tidak teratur yang juga tidak diimbangi dengan perbaikan atau penambahan sarana jalan sehingga timbul permasalahan lalu lintas, dengan sarana jalan yang tidak ada perubahan membuat masyarakat semakin mengabaikan keselamatan di dalam berkendara. Dalam hal ini, permasalahan lalu lintas tersebut dapat berdampak buruk pada para pengguna jalan raya yang dapat menimbulkan rasa tidak aman dan nyaman. Permasalahan lalu lintas yang semakin berkembang berakibat pula pada meningkatnya jumlah pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas yang terjadi.

Peranan transportasi sangat penting bagi kelancaran lalu lintas guna memperlancar mobilitas masyarakat di dalam melaksanakan kegiatannya sehari-hari di perkotaan dengan ditunjang kebutuhan masyarakat yang bermacam-macam. Oleh karena itu, perbaikan sarana jalan lebih diperhatikan dan penataannya lebih ditingkatkan lagi yang bertujuan untuk menyelesaikan permasalahan lalu lintas yang sering terjadi. Maka pada saat berkendara di jalan raya terutama di daerah perkotaan diharapkan dapat memperhatikan antara keadaan lalu lintas di perkotaan dengan aktivitas yang ada di dalam masyarakat itu sendiri.

Padatnya arus di jalan raya menyebabkan para pengguna jalan baik pengendara kendaraan bermotor maupun pejalan kaki kurang terjamin keamanan, kenyamanan dan keselamatannya. Dalam hal ini jika kurang diperhatikan maka dapat menimbulkan kemacetan, ketidak teraturan dan yang paling fatal adalah kecelakaan lalu lintas.

Pasal 1 angka 24 tentang Ketentuan Umum Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 sebagai berikut :³

“Kecelakaan Lalu Lintas adalah suatu peristiwa di Jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan Kendaraan dengan atau tanpa Pengguna Jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda”.

Transportasi dan lalu lintas merupakan satu kesatuan, keduanya saling berhubungan satu sama lain. Sejak awal struktur dan sistem dari keduanya harus benar-benar diperhatikan, apabila tidak ditangani dengan baik maka dapat menjadi masalah terutama di daerah perkotaan. Lalu lintas merupakan bagian yang terpenting dalam sistem keamanan dan kenyamanan sebuah kota. Sedangkan, transportasi juga mempunyai peranan yang penting dalam melancarkan aktivitas masyarakat di perkotaan. Semakin jumlah penduduk bertambah maka tingkat mobilitas penduduk juga semakin tinggi serta kegiatan pada masyarakat tersebut juga pasti akan meningkat. Arus lalu lintas pun juga akan semakin padat baik dipenuhi kendaraan pribadi, angkutan umum maupun pejalan kaki.

Meminimalisir permasalahan lalu lintas tersebut pemerintah telah menjalankan program yang dapat mengatasi tingginya angka kecelakaan dan pelanggaran lalu lintas. Program yang dimaksud adalah program *Safety Riding* (Aman berkendara). Melalui program ini diharapkan dapat menekan tingginya angka kecelakaan lalu lintas serta dapat mewujudkan ketertiban, keamanan dan kelancaran dalam berlalu lintas dan juga ditujukan untuk keselamatan pengguna jalan raya terutama pengendara kendaraan roda dua maupun roda empat. Selain itu tujuan dari adanya program *Safety Riding* ini adalah untuk menggugah serta

³ Tim Kreatif NusaMedia, *Undang-undang lalu Lintas UU RI NO. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Nusa Media, Bandung, 2010, Hal. 6.

membangkitkan kesadaran masyarakat untuk meningkatkan kedisiplinan di jalan.

Isi dari program *Safety Riding* tersebut yaitu, sebagai berikut :⁴

1. Melengkapi spion, lampu sein, lampu rem (kelengkapan berkendara).
2. Menggunakan helm yang memenuhi standar nasional Indonesia bagi kendaraan roda dua dan sabuk keselamatan bagi kendaraan roda empat (kelengkapan keselamatan).
3. Menyalakan lampu utama pada siang hari untuk kendaraan roda dua.
4. Roda dua, mobil barang, kendaraan bermotor yang kecepatannya lebih rendah dan kendaraan tidak bermotor berada pada lajur kiri jalan (program Kanalisasi).

Melalui Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan mengatur mengenai tata cara berlalu lintas untuk ketertiban dan keselamatan. Pada pasal 105 menyebutkan yaitu sebagai berikut :⁵

“Setiap orang yang menggunakan jalan wajib :

- a. berperilaku tertib; dan / atau
- b. mencegah hal-hal yang dapat merintang, membahayakan Keamanan dan Keselamatan Lalu lintas dan Angkutan Jalan, atau yang dapat menimbulkan kerusakan Jalan”.

Setiap orang yang menggunakan jalan wajib berperilaku tertib dan mematuhi tata cara berlalu lintas agar terhindar dari permasalahan lalu lintas baik kemacetan, kriminalitas, kecelakaan maupun pelanggaran lalu lintas. Hal tersebut dilakukan agar tidak membahayakan keamanan dan keselamatan di jalan raya.

⁴Menhub, Penuhi Standar Keselamatan 13/9/2007 Bisnis Indonesia, <http://www.sinarharapan.co.id/berita/0704/26/opi02.html>, 2007, dalam Rizki Wulandari, Efektivitas Program Safety Riding Khususnya Bagi Kendaraan Roda Dua Sebagai Upaya Polri Untuk Meminimalisir Tingginya Angka Kecelakaan dan Pelanggaran Lalu lintas (Studi di Polresta Malang), Skripsi, tidak diterbitkan, Malang : Fakultas Hukum, Universitas Brawijaya.

⁵ Tim Kreatif NusaMedia, *Op. Cit.*, Hal. 78.

Pasal 106 ayat (1) Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan menyebutkan bahwa “Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi”.⁶ Bunyi pasal tersebut diatas semakin memperjelas bahwa Undang-undang telah memberikan peraturan bahwa dalam mengemudikan kendaraan bermotor para pengendara diwajibkan untuk mengemudikan kendaraannya harus dengan penuh konsentrasi. Apabila pengendara kendaraan bermotor tersebut mengemudikannya tidak penuh konsentrasi dapat mengakibatkan pelanggaran lalu lintas, yang tidak dapat dihindarkan adalah kecelakaan lalu lintas. Penggunaan telepon seluler pada saat berkendara dapat mengakibatkan kecelakaan lalu lintas karena sebagian besar kecelakaan lalu lintas di Indonesia disebabkan kurang konsentrasi pengemudi, yang dapat mempengaruhi kemampuan mengemudikan kendaraannya.

Namun tidak seluruhnya kota di Indonesia telah mensosialisasikan pasal 106 ayat (1) Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan tersebut. Hanya beberapa kota besar di Indonesia yang sudah mengambil tindakan untuk permasalahan lalu lintas ini. Tidak seluruh kota besar di Indonesia telah mensosialisasikan pasal tersebut dan menindak tegas mengenai permasalahan lalu lintas yang terjadi.

Kota Malang merupakan salah satu kota terbesar di Jawa Timur dan kota Malang adalah kota terbesar kedua di Jawa Timur setelah kota Surabaya. Pertumbuhannya yang semakin maju baik teknologi maupun pengaruh yang dibawa oleh masyarakat pendatang membuat kota Malang berkembang menjadi

⁶ *ibid.*

kota yang padat penduduk. Didukung oleh bertambahnya jumlah penduduk sehingga memungkinkan semakin tingginya mobilitas penduduk. Sehubungan dengan hal tersebut, agar kegiatan masyarakat berjalan baik dan lancar maka memerlukan transportasi, untuk melaksanakan kegiatannya sebagian besar masyarakat kota Malang memilih menggunakan mobil, sepeda motor maupun angkutan umum sebagai transportasi sehari-harinya. Maka kendaraan bermotor seperti mobil, sepeda motor maupun angkutan umum mempunyai peranan yang sangat penting dalam kegiatan dan kehidupan sehari-hari di dalam masyarakat. Selain itu, transportasi tersebut juga sangat berperan penting dalam menunjang, mendukung dan melancarkan aktivitas masyarakat dalam melakukan kegiatannya.

Di kota Malang penggunaan mobil dan sepeda motor semakin lama semakin meningkat. Hampir semua masyarakat kota Malang memiliki kendaraan pribadi dan arus lalu lintas di kota Malang semakin padat. Kenyamanan, keamanan dan keselamatan dalam berlalu lintas juga akan kurang terjamin baik untuk pengendara kendaraan bermotor maupun pejalan kaki. Kecelakaan lalu lintas juga merupakan permasalahan lalu lintas yang ada di kota Malang.

Data kecelakaan lalu lintas Polres Malang Kota tahun 2007 tercatat 351 kejadian kecelakaan lalu lintas, tahun 2008 tercatat berjumlah 349 kecelakaan, tahun 2009 tercatat berjumlah 269 kecelakaan dan tahun 2010 tercatat 198 kejadian kecelakaan lalu lintas. Sebagian besar pelaku dan korban kecelakaan tersebut adalah remaja berumur 13-17 tahun dan jenis kendaraan yang banyak mengalami kecelakaan lalu lintas adalah sepeda motor.⁷

⁷ Polres Malang Kota, *Data Laka Lintas dan Anatomi Laka Lintas*, 2008-2010.

Terdapat banyak penyebab kecelakaan tersebut terjadi, salah satunya adalah kurang konsentrasinya pengemudi dalam mengemudikan kendaraannya. Seperti yang telah dipaparkan di atas bahwa penyebab pengemudi kurang berkonsentrasi dalam mengemudi salah satunya karena penggunaan telepon seluler dalam berkendara. Penggunaan telepon seluler tersebut sangat berpengaruh besar terhadap berkurangnya kemampuan seseorang saat berkendara, baik digunakan untuk mengirim pesan maupun menelepon yang pada akhirnya akan mengganggu konsentrasi orang tersebut. Penyebab kecelakaan lalu lintas terjadi di kota Malang karena semakin banyak masyarakat kota Malang yang menggunakan telepon seluler pada saat berkendara dan tanpa melihat keselamatan pengguna jalan lainnya.

Penggunaan telepon seluler dalam berkendara di kota Malang kurang ada tindakan untuk hal tersebut. Sesuai dengan pasal 106 ayat (1) Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan bahwa menggunakan telepon seluler pada saat mengemudi baik mengendarai mobil, sepeda motor maupun angkutan umum akan mengganggu konsentrasi pengemudi tersebut. Hal ini perlu adanya penegakan hukum di Indonesia terutama di kota Malang sesuai dengan undang-undang yang berlaku.

Negara Indonesia adalah negara hukum yang mempunyai berbagai macam peraturan. Oleh karena itu, dalam penegakan hukum masalah kesadaran hukum di negara kita merupakan hal yang sangat penting. Penegakan hukum di Indonesia bertujuan agar masyarakat dapat menghargai hak dan kewajibannya sebagai warga negara yang mengerti akan hukum. Disamping itu, para penegak hukum mempunyai fungsi dan wewenang sesuai dengan kewajibannya dalam

menegakkan hukum di Indonesia. Para penegak hukum juga mempunyai tujuan untuk mewujudkan keadilan, ketertiban, kepastian hukum dan memberikan perlindungan terhadap harkat dan martabat manusia agar terciptanya negara hukum.

Pertumbuhan dan penambahan jumlah penduduk di Indonesia dari tahun ke tahun telah mengalami peningkatan yang sangat signifikan, dengan penambahan penduduk tersebut maka kesadaran hukum di negara kita ini sebaiknya dapat ditingkatkan lagi. Hal ini dapat berdampak pada ketertiban dan keamanan negara apabila rendahnya kesadaran hukum di dalam masyarakat. Oleh karena itu, perlu suatu kesadaran diri untuk dapat mentaati hukum dan perundangan-undangan lalu lintas yang berlaku sehingga setiap individu dapat terhindar dari bahaya terjadinya kecelakaan lalu lintas. Berdasarkan uraian di atas, maka penulis memilih judul skripsi “Kendala pelaksanaan pasal 106 ayat (1) Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan terhadap penggunaan telepon seluler dalam berkendara”.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian yang telah penulis kemukakan pada latar belakang masalah di atas maka penulis menyusun permasalahan sebagai berikut:

1. Apa saja kendala yang dihadapi oleh Satlantas Polresta Malang terhadap pelaksanaan pasal 106 ayat (1) Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan terhadap penggunaan telepon seluler dalam berkendara di kawasan kota Malang?

2. Bagaimana upaya Satlantas Polresta Malang terhadap kendala pelaksanaan pasal 106 ayat (1) Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan terhadap penggunaan telepon seluler dalam berkendara di kawasan kota Malang?

C. Tujuan Penelitian

Setiap penelitian dan penulisan ilmiah, mempunyai tujuan yang diinginkan dari dilakukannya penelitian tersebut, oleh karena itu tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui, mendeskripsikan serta menganalisis kendala Satlantas Polresta Malang pada pelaksanaan pasal 106 ayat (1) Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan terhadap penggunaan telepon seluler dalam berkendara di kawasan kota Malang.
2. Untuk mengetahui, mendeskripsikan serta menganalisis upaya Satlantas Polresta Malang terhadap kendala pelaksanaan pasal 106 ayat (1) Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan terhadap penggunaan telepon seluler dalam berkendara di kawasan kota Malang.

D. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dari penelitian hukum ini antara lain :

1. Manfaat Teoritis
 - a. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat bagi perkembangan ilmu pengetahuan hukum, khususnya Hukum Pidana yang berkaitan

dengan fungsi serta peranan penegak hukum, khususnya dalam hal ini ialah instansi kepolisian yang bernaung di dalam suatu negara.

- b. Bagi Peneliti lainnya, diharapkan agar nantinya hasil dari penelitian hukum ini berguna sebagai masukan dan bahan untuk melakukan penelitian selanjutnya.

2. Manfaat Praktis

a. Bagi Masyarakat

Sebagai pengetahuan serta dapat digunakan sebagai bahan masukan dalam kaitannya dengan kendala pelaksanaan pasal 106 ayat (1) Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan terhadap penggunaan telepon seluler dalam berkendara di kawasan Kota Malang.

b. Bagi Pemerintah

Sebagai bahan masukan serta informasi bagi penegak hukum serta pihak-pihak yang bersangkutan yang berhubungan dengan kendala pelaksanaan pasal 106 ayat (1) Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan terhadap penggunaan telepon seluler dalam berkendara.

c. Bagi penulis

Penelitian ini diharapkan mampu menjadi sumber referensi saat menulis kembali tentang kendala pelaksanaan pasal 106 ayat (1) Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan terhadap penggunaan telepon seluler dalam berkendara.

E. Sistematika Penulisan

Untuk memperoleh hasil tulisan yang baik dan terstruktur, maka di dalam penyusunan skripsi ini akan disusun berdasarkan format penulisan laporan penelitian hukum sebagai berikut :

BAB I : PENDAHULUAN

Pada Bab I berisi latar belakang pemilihan judul, rumusan masalah, tujuan dilakukannya penelitian, manfaat penelitian, dan sistematika penulisan.

BAB II : KAJIAN PUSTAKA

Pada Bab II berisi kajian teori yang berkaitan dengan istilah, definisi, kajian dasar yang melandasi penulisan dan pembahasan yang berkaitan dengan judul. Antara lain tentang Kajian Umum tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kajian tentang Umum Tugas Pokok Polisi Di bidang Lalu Lintas (Polisi Lalu Lintas), Kajian Umum tentang Penegakan Hukum, Kajian Umum tentang Kesalahan, Kajian Umum tentang pasal 106 Undang-Undang Lalu Lintas Nomor 22 Tahun 2009 dan Kajian Umum tentang Telepon Seluler. Teori ini didapat dari studi kepustakaan pada beberapa literatur.

BAB III : METODE PENELITIAN

Pada Bab III diuraikan mengenai metode penelitian yang digunakan dalam penulisan skripsi antara lain metode pendekatan, lokasi penelitian, jenis dan sumber data, teknik memperoleh data, populasi,

sampel serta responden, teknik analisis data, dan definisi operasional.

BAB IV : PEMBAHASAN

Pada Bab IV diuraikan mengenai pembahasan permasalahan yang diangkat dalam penelitian ini sebagaimana yang diuraikan pada bab I yaitu gambaran umum lokasi penelitian, realita kecelakaan yang disebabkan kurangnya konsentrasi pengemudi dalam berkendara, gambaran umum tentang pelaksanaan pasal 106 ayat (1) Undang-undang Lalu Lintas Nomor 22 Tahun 2009 terhadap larangan penggunaan telepon seluler dalam berkendara, kendala yang dihadapi oleh Satlantas Polresta Malang dalam pelaksanaan pasal 106 ayat (1) Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan terhadap penggunaan telepon seluler dalam berkendara, upaya Satlantas Polresta Malang terhadap kendala pelaksanaan pasal 106 ayat (1) Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan terhadap penggunaan telepon seluler dalam berkendara di kawasan kota Malang. Didasarkan pada data-data yang telah diperoleh serta fakta-fakta yang terdapat dalam lapangan penelitian.

BAB V : PENUTUP

Pada Bab V akan disimpulkan dari pembahasan penelitian ini serta saran-saran yang dapat diberikan yang kiranya dapat bermanfaat bagi Polri dan masyarakat.

BAB II

KAJIAN PUSTAKA

A. Kajian Umum tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

1. Lalu lintas

Lalu lintas mempunyai peranan yang sangat penting di dalam perkembangan dan kehidupan manusia sehari-hari di masyarakat, karena lalu lintas merupakan salah satu sarana komunikasi dan perhubungan yang bertujuan untuk melakukan kegiatan sehari-hari dari tempat satu ke tempat yang lain. Oleh karena itu, ketertiban, keamanan, keselamatan dan kelancaran lalu lintas sangat diperlukan untuk menjamin terwujudnya kesejahteraan masyarakat.

Mengetahui pentingnya peranan lalu lintas maka diperlukannya tindakan untuk mengurangi dan menghilangkan permasalahan yang terjadi di bidang lalu lintas karena permasalahan lalu lintas selalu ada dan terus berkembang. Untuk mengatasi permasalahan di bidang lalu lintas tersebut maka diperlukannya kesadaran hukum di dalam masyarakat agar dapat terciptanya masyarakat yang sejahtera.

Sedangkan pengertian dari lalu lintas itu sendiri adalah sebagai berikut :

1. Perhubungan antara sebuah tempat dengan tempat lain.⁸
2. Berjalan, bolak-balik, hilir mudik, perjalanan di jalan dan sebagainya. Hubungan antara sebuah tempat dengan tempat lain.⁹

⁸ Djajoesman, *Polisi dan Lalu Lintas*, Lembang Bandung, 1987, Hal. 11.

⁹ Rosna Satti, *Kamus Lengkap Bahasa Indonesia*, Pustaka Dua, Surabaya, 2002, Hal. 386.

3. Gerak pindah manusia dengan atau tanpa alat penggerak dari satu tempat ke tempat lain.¹⁰

Adapun pengertian lalu lintas menurut Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, antara lain adalah

Pasal 1 angka 2 tentang Ketentuan Umum Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 menyebutkan bahwa, “Lalu Lintas adalah gerak Kendaraan dan orang di Ruang Lalu Lintas Jalan”.

Sedangkan pada pasal 1 angka 11 tentang Ketentuan Umum Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 menyebutkan :

“Ruang Lalu Lintas Jalan adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah Kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa Jalan dan fasilitas pendukung”.

Berdasarkan pengertian lalu lintas yang dipaparkan di atas, maka hal tersebut berhubungan dengan gerakan-gerakan orang di jalan. Keadaan lalu lintas dipengaruhi oleh gerak orang sebagai pengguna jalan, baik pengguna jalan dengan kendaraan bermotor maupun pejalan kaki. Hal tersebut merupakan perwujudan dari tingkah laku manusia untuk mencapai suatu tujuan dan memenuhi semua kegiatan yang dibutuhkan oleh manusia tersebut dalam kehidupan sehari-hari. Hubungan manusia tidak dapat lepas dan saling ketergantungan antara yang satu dengan yang lainnya. Sesuai dengan pengertian mengenai lalu lintas yang telah disebutkan di atas.

¹⁰ Ramdlon Naning, *Op. Cit.*, Hal. 19.

Adapun tujuan Pemerintah di dalam membuat peraturan tentang lalu lintas tersebut adalah, sebagai berikut :¹¹

1. Untuk mempertinggi mutu kelancaran dan keamanan yang sempurna dari semua lalu lintas di jalan-jalan.
2. Untuk mengatur dan menyalurkan secara tertib dan segala pengangkutan barang-barang.
3. Memperlindungi semua jalan-jalan dan jembatan agar jangan dirusak, dikarenakan kendaraan-kendaraan yang sangat berat.

Kemajuan teknologi yang ada saat ini dapat mempengaruhi jumlah kendaraan yang akan mengalami peningkatan. Jumlah penduduk yang meningkat akan mengakibatkan ketidak seimbangan dengan prasarana jalan yang ada. Tanpa adanya keseimbangan maka akan timbul permasalahan lalu lintas. Cara mengatasi permasalahan tersebut perlu adanya perhatian lebih demi keselamatan semua pengguna jalan bukan hanya pengguna jalan dengan kendaraan bermotor tetapi pejalan kaki juga harus diutamakan.

Melihat keadaan lalu lintas saat ini, hal-hal yang tidak diinginkan dapat saja terjadi. Kemacetan dan kecelakaan lalu lintas yang melibatkan kendaraan atau pengguna jalan lainnya yang dapat mengakibatkan korban jiwa maupun kerugian harta benda. Kesimpulannya bahwa lalu lintas adalah gerak pindah manusia dengan atau tanpa alat penggerak dari satu tempat ke tempat lain, yang menggunakan jalan sebagai ruang gerak.

2. Angkutan jalan

Pada pasal 1 angka 3 tentang Ketentuan Umum Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 menyebutkan bahwa :

¹¹ Soerjono Soekanto, *Kesadaran Hukum dan Kepatuhan Hukum*, CV Rajawali, Jakarta, 1982, Hal. 92.

“Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan Kendaraan di Ruang Lalu Lintas Jalan”.

Sedangkan pada pasal 1 angka 11 tentang Ketentuan Umum Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 adalah sebagai berikut :

“Jalan adalah seluruh bagian Jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi Lalu Lintas umum, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan rel dan jalan kabel”.

Maka berdasarkan uraian di atas tentang arti lalu lintas dan angkutan jalan maka dapat disimpulkan bahwa yang dimaksud dengan lalu lintas dan angkutan jalan (Pasal 1 angka 1) adalah sebagai berikutn :

“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”.

B. Kajian Umum tentang Tugas Pokok Polisi Di bidang Lalu Lintas (Satuan Lalu Lintas)

Pada Undang-undang nomor 2 tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia yaitu pada pasal 1 angka 1 menyebutkan “Kepolisian adalah segala hal-ihwal yang berkaitan dengan fungsi dan lembaga polisi sesuai dengan peraturan perundang-undangan”.

Berdasarkan pasal 13 Undang-undang nomor 2 tahun 2002 yaitu tentang tugas dan wewenang POLRI sebagai berikut :

Tugas pokok Kepolisian Negara Republik Indonesia, yaitu :

- a. memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat;
- b. menegakkan hukum; dan
- c. memberikan perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat.

Sedangkan satuan lalu lintas itu sendiri adalah bagian dari Kepolisian yang diberi tugas khusus di bidang Lalu Lintas, karena merupakan pengkhususan (spesialisasi) dari tugas Polisi pada umumnya. Satuan lalu lintas juga menjadi satu bagian organik dari kesatuan polisi yang berada dibawah polisi kota. Pada dasarnya “satuan lalu lintas berfungsi untuk menangani masalah-masalah lalu lintas yaitu berupa kemacetan, kecelakaan dan pelanggaran hukum dalam rangka menjamin keselamatan, keamanan dan kelancaran lalu lintas di jalan raya”.¹²

Satuan lalu lintas adalah bagian dari polisi kota dan mewujudkan susunan pegawai-pegawai polisi yang khususnya bertugas mengatur, menjaga dan mengawasi lalu lintas di jalan-jalan umum. Pegawai-pegawai dipekerjakan pada
:13

1. Pos-pos lalu lintas (yang bersifat tetap atau sementara)

Pos-pos lalu lintas harus dibatasi, sehingga hanya tempat-tempat yang sungguh-sungguh memerlukan yang diberikan penempatan.

Dalam hal ini diperhatikan keadaan setempat, dengan mengingat antara lain :

- a. Pos harus diadakan dipersimpangan jalan-jalan.
- b. Banyaknya lalu lintas.

¹² Farouk Muhammad, *Praktik Penegakan Hukum Bidang Lalu Lintas*, Balai Pustaka, Jakarta, 1999, Hal. 11.

¹³ Djajoesman, *Op. Cit.*, Hal. 52.

- c. Waktu manakah terbanyak lalu lintas.
- d. Berapa banyakkah jalan yang bertemu di suatu tempat.
- e. Dapatkan lalu lintas diatur dengan alat mekanis.
- f. Dan lain-lain hal.

Pada umumnya pos-pos dijaga oleh agen polisi atau komandan muda, dan dalam beberapa hal khusus oleh komandan atau pembantu inspektur polisi. Apabila dipandang perlu ditempatkan di suatu tempat disamping pegawai yang mengatur lalu lintas, lain pegawai yang dapat memeriksa di tempat, jika perlu atau memberikan petunjuk-petunjuk kepada khalayak ramai.

2. Polisi lalu lintas bersepeda

Polisi lalu lintas bersepeda merupakan tenaga-tenaga cadangan untuk digerakkan dengan cepat, yang berfungsi untuk :

- a. Untuk menutup jalan-jalan pada waktu kebakaran, kecelakaan besar di jalan umum dan sebagainya.
- b. Untuk berpatroli, mengantarkan kendaraan-kendaraan yang dikira mempunyai muatan lebih berat dan yang diijinkan ke tempat penimbangan.
- c. Mengatur, menjaga arak-arakan, demonstrasi dan sebagainya.

3. Brigade bermotor.

Brigade bermotor merupakan mobil brigade dari polisi lalu lintas yang anggotanya tak banyak jumlahnya. Brigade bertugas :

- a. Melakukan pengawasan terhadap kecepatan kendaraan-kendaraan bermotor di tempat-tempat yang diberi pembatasan kecepatan.

- b. Menginspeksi taksi-taksi, bus-bus dan kendaraan besar bermuatan barang (truk).
- c. Mengantarkan truk-truk yang kepadatan mempunyai muatan yang berlebihan ke tempat penimbangan.
- d. Menjalankan pengawalan dan buka jalur.
- e. Menyampaikan berita-berita cepat dalam hal-hal luar biasa.
- f. Dan sebagainya.

Secara garis besar tugas polisi lalu lintas adalah :

1. Mengatasi ditaatinya perundang-undangan lalu lintas.
2. Mengatur lalu lintas.
3. Melaksanakan administrasi lalu lintas.

Apa yang telah diterangkan di atas adalah tugas-tugas satuan lalu lintas, dan tugas polisi lalu lintas dapat dibagi dalam dua golongan, yaitu sebagai berikut :

Tugas Operatif

1. Memeriksa kecelakaan lalu lintas.
2. Mengatur lalu lintas.
3. Menegakkan hukum lalu lintas.

Tugas Administratif

1. Mengeluarkan surat ijin mengemudi.
2. Mengeluarkan surat tanda nomor kendaraan bermotor.
3. Membuat statistik/grafik dan pengumpulan semua data yang berhubungan dengan lalu lintas.

Untuk mendapatkan hasil yang sebesar-besarnya maka kepada tugas operatif diberikan tiga alat, yaitu :¹⁴

1. *Traffic Engineering* (Keteknikan Lalu Lintas)

Traffic Engineering meliputi aktivitas di bidang perencanaan, pembikinan, perbaikan jalan (termasuk perambuan, pembuatan jalur-jalur, pemasangan lampu-lampu pengatur lalu lintas dan sebagainya), dengan demikian kecelakaan dan kemacetan dapat dihindarkan. Pada dasarnya *Traffic Engineering* dilakukan oleh dinas pekerjaan umum atau dinas jasa marga. *Traffic Engineering* dapat digolongkan menjadi dua golongan, yaitu:

a. *Traffic Engineering* Umum

Traffic Engineering umum ialah *Traffic Engineering* yang dilakukan oleh dinas pekerjaan umum/ dinas bina marga dan bergerak dalam bidang pembuatan, perbaikan, perubahan dan kelengkapan jalan.

b. *Traffic Engineering* Polisi

Traffic Engineering polisi terutama bergerak dilapangan keamanan dan kelancaran lalu lintas dengan jalan mencari sebab-sebab dari soal-soal yang menimbulkan gangguan terhadap kedua faktor tersebut. Tugasnya adalah menyelidiki, mempelajari dan menentukan sebab-sebab dari kecelakaan dan kemacetan.

Tujuan keduanya adalah sama yaitu memperbaiki keamanan dan kelancaran lalu lintas, namun walaupun tujuannya sama namun

¹⁴ *Ibid.*, Hal. 153.

pelaksanaanya berbeda. Kedua instansi yaitu Dinas pekerjaan umum/ Bina marga dan polisi harus dapat menjadi tim yang baik di dalam memecahkan permasalahan di bidang lalu lintas.

2. *Traffic education* (Pendidikan Lalu Lintas)

Adapun tujuan dari *traffic education* ini adalah :

- a. Memperdalam dan memperluas pengertian dari masyarakat terhadap masalah-masalah yang dihadapi oleh polisi dan menyadarkan atau memberikan pemahaman kepada masyarakat untuk membantu rencana. Memberikan pemahaman tentang kebijaksanaan dan cara-cara yang dipakai di dalam penyelesaian permasalahan lalu lintas.
- b. Menanamkan kebiasaan-kebiasaan yang baik pada masyarakat, untuk bergerak di jalan dengan memperhatikan faktor keamanan bagi diri sendiri maupun orang lain yaitu dengan jalan mentaati undang-undang dan peraturan lalu lintas.

Pada pendidikan lalu lintas tersebut, polisi harus turut serta mengambil bagian di dalam mengkoordinir usaha-usaha pendidikan lalu lintas yang diadakan oleh jawatan, dinas atau badan dan organisasi. Dapat dikatakan bahwa pendidikan lalu lintas tersebut merupakan salah satu bentuk upaya preventif dari pihak kepolisian.

3. *Traffic Law Enforcement* (Penegakan Hukum Lalu Lintas)

Penegakan hukum lalu lintas adalah tindakan dari polisi yang mempunyai kekuasaan di bidang lalu lintas jalan, untuk menjaga agar perundang-undangan lalu lintas dapat ditaati oleh setiap pemakai jalan.

Dalam arti luas penegakan hukum lalu lintas meliputi semua aktivitas yang berhubungan dengan patroli di jalan-jalan guna mengawasi lalu lintas.

Tujuan utama dari penegakan hukum adalah untuk merubah sikap dan tingkah laku masyarakat agar memenuhi peraturan perundang-undangan lalu lintas. Sehingga terciptanya kesadaran hukum dan bertujuan untuk tidak melanggar peraturan-peraturan lalu lintas. “Penegakan hukum yang efektif tidak akan mungkin terlaksana tanpa bantuan warga masyarakat secara aktif. Bantuan atau peran serta warga masyarakat tersebut juga mempunyai peranan yang sangat penting dalam efektivikasi perundang-undangan lalu lintas dan angkutan jalan”.¹⁵

Berdasarkan penjelasan di atas dapat disimpulkan bahwa satuan lalu lintas merupakan bagian dari kesatuan polisi di bidang Lalu Lintas yang berada dibawah polisi kota. Berfungsi untuk menangani permasalahan lalu lintas yaitu kemacetan, kecelakaan, pelanggaran hukum dan kelancaran lalu lintas. Perlunya penegakan hukum untuk merubah sikap dan tingkah laku masyarakat agar memenuhi peraturan perundang-undangan lalu lintas.

C. Kajian Umum tentang Penegakan Hukum

Negara Indonesia merupakan negara hukum, maka diperlukan kesadaran hukum di dalam masyarakat, agar terciptanya ketertiban dan keamanan negara dan hukum di negara kita ini belum sepenuhnya ditegakkan. Oleh karena itu, harus ditunjang dengan ditingkatkannya kesadaran hukum untuk memperbaiki hukum di negara Indonesia melalui penegakan hukum tersebut.

¹⁵ Soerjono Soekanto, *Efektivikasi Hukum dan Peranan sanksi*, CV Remadja Karya, Bandung, 1985, Hal. 56.

Sedangkan pengertian penegakan hukum adalah proses dilakukannya upaya, untuk tegaknya atau berfungsinya norma-norma hukum secara nyata sebagai pedoman perilaku dalam lalu lintas atau hubungan-hubungan hukum dalam kehidupan bermasyarakat dan bernegara.

Penegakan hukum dapat ditinjau dari dua sudut, yaitu :¹⁶

1. Penegakan hukum ditinjau dari sudut subyeknya, penegakan hukum itu dapat dilakukan oleh subyek yang luas dan dapat pula diartikan sebagai upaya penegakan hukum itu melibatkan semua subyek hukum dalam setiap hubungan hukum. Dalam arti sempit dari segi subyeknya, penegakan hukum itu hanya diartikan sebagai upaya aparaturnya penegakan hukum tertentu untuk menjamin dan memastikan tegaknya hukum itu, apabila diperlukan aparaturnya penegak hukum itu diperkenankan untuk menggunakan daya paksa.
2. Penegakan hukum ditinjau dari sudut obyeknya, yaitu dari segi hukumnya yang terbagi dalam arti luas dan arti sempit. Dalam arti luas, penegakan hukum itu mencakup pada nilai-nilai keadilan yang terkandung di dalamnya bunyi aturan formal maupun nilai-nilai keadilan yang hidup dalam masyarakat. Tetapi dalam arti sempit, penegakan hukum itu hanya menyangkut penegakan peraturan yang formal dan tertulis saja.

Dalam penegakan hukum adapun teori penegakan hukum. Menurut John Graham “teori penegakan hukum merupakan penegakan hukum dilapangan oleh polisi merupakan kebijakan penegakan hukum dalam pencegahan kejahatan”. Sedangkan menurut Hamis MC. Rae mengatakan bahwa “penegakan hukum dilakukan dengan pendayagunaan kemampuan, berupa penegakan hukum dilakukan oleh orang yang betul-betul ahli di bidangnya dan dalam penegakan hukum akan lebih baik jika penegakan hukum mempunyai pengalaman praktek berkaitan dengan bidang yang ditanganinya”.¹⁷

¹⁶Admin, 2007, *Penegakan Hukum* (online), <http://hukum.jogjakota.go.id/cetak.php?id=28> (diakses 2 Mei 2011).

¹⁷Abu Farhan, 2010, *Teori-teori yang Sering Dipakai* (online), <http://mediaskripsi.blogspot.com/2010/02/teori-teori-yang-sering-dipakai.html> (diakses 2 Mei 2011).

Selain itu terdapat beberapa faktor-faktor yang mempengaruhi penegakan hukum di Indonesia, yaitu antara lain :¹⁸

1. Faktor hukumnya sendiri, dalam hal ini dibatasi pada undang-undang saja.
2. Faktor penegak hukum, yakni pihak-pihak yang membentuk maupun menerapkan hukum. Penegak hukum merupakan golongan panutan dalam masyarakat, yang hendaknya mempunyai kemampuan-kemampuan tertentu sesuai dengan aspirasi masyarakat.
3. Faktor sarana atau fasilitas yang mendukung penegakan hukum.
4. Faktor masyarakat, yakni lingkungan dimana hukum tersebut berlaku atau diterapkan.
5. Faktor kebudayaan, yakni sebagai hasil karya, cipta dan rasa yang didasarkan pada karsa manusia di dalam pergaulan hidup.

Adapun tugas yuridis Polri dalam berbagai aspek penegakan hukum adalah sebagai berikut :

1. Tugas Yuridis Polri di Bidang Penegakan Hukum

Telah dikenal oleh masyarakat luas, terutama di kalangan Polri bahwa tugas yuridis Polri tertuang di dalam Undang-undang nomor 2 tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Dalam Undang-undang nomor 2 tahun 2002 menyebutkan :

Pasal 5

- (1) Kepolisian Negara Republik Indonesia merupakan alat negara yang berperan dalam memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat, menegakkan hukum, serta memberikan perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat dalam rangka terpeliharanya keamanan dalam negeri.

Melaksanakan ketentuan-ketentuan dalam pasal 5, maka Kepolisian Negara Republik Indonesia mempunyai tugas :

¹⁸ Djawara Putra Petir, 2009, *Faktor-faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum di Indonesia* (online), <http://m.kompasiana.com/post/umum/2009/07/13/faktor-faktor-yang-mempengaruhi-penegakan-hukum-di-indonesia/> (diakses 2 Mei 2011).

Pasal 13

Tugas pokok Kepolisian Negara Republik Indonesia adalah:

- a. memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat;
- b. menegakkan hukum; dan
- c. memberikan perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat.

Tugas pokok tersebut dapat dirinci mencakup berbagai aspek, yaitu sebagai berikut :

1. Aspek ketertiban dan keamanan umum.
2. Aspek penegakan hukum di bidang peradilan, khususnya di bidang penyelidikan dan penyidikan.
3. Aspek perlindungan, pengayoman dan pelayanan terhadap perorangan atau masyarakat dari perbuatan melanggar hukum atau kejahatan.

Perincian tugas yuridis Polri seperti telah dikemukakan di atas terlihat bahwa ada dua tugas Polri di bidang penegakan hukum, yaitu¹⁹ penegakan hukum di bidang peradilan pidana (dengan sarana “penal”) dan penegakan hukum dengan sarana “non penal”. Tugas penegakan hukum di bidang peradilan (dengan sarana penal) sebenarnya hanya merupakan salah satu dari tugas Polri. Sebagian besar tugas Polri terletak di luar bidang penegakan hukum pidana (non-penal).

Berdasarkan uraian di atas bahwa tugas-tugas polisi lebih berorientasi pada aspek sosial daripada tugas yuridisnya sebagai penegak hukum di bidang peradilan (pidana). Dengan demikian, dalam menjalankan tugas Polri selain sebagai “penegak hukum” Polri juga bertugas sebagai “pekerja sosial (*social worker*)”.²⁰

¹⁹ Barda Nawawi Arief, *Beberapa Aspek Kebijakan Penegakan dan Pengembangan Hukum Pidana*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 2005, Hal. 4.

²⁰ *Ibid.* Hal. 5.

2. Tugas dan Peranan Polri Dilihat Dari Berbagai Aspek Penegakan Hukum

a. Aspek Kepercayaan

Hukum merupakan perwujudan dari nilai kepercayaan. Aspek kepercayaan inilah yang merupakan salah satu beban cukup berat bagi polisi dalam melaksanakan tugasnya sebagai aparat penegak hukum. Ketidakpercayaan masyarakat akan timbul apabila masyarakat melihat kenyataan, bahwa penegak hukum melakukan perbuatan-perbuatan yang bertentangan dengan nilai-nilai hukum yang seharusnya ditegakkan. Diantaranya adalah nilai keadilan, kebenaran, kepercayaan dan kejujuran.

Nilai kepercayaan merupakan salah satu nilai atau kepentingan masyarakat yang perlu selalu dipelihara, ditegakkan dan dilindungi. Masyarakat yang aman, tertib dan damai diharapkan dapat dicapai apabila ada rasa saling percaya di dalam kehidupan bermasyarakat.²¹

b. Aspek Penegakan Hukum Secara Material

Upaya penegakan hukum secara material, khususnya yang dilakukan oleh Polri dinyatakan sebagai berikut :²²

- 1) Bahwa polisi melindungi dan menyelamatkan nyawa, badan, harta dan kehormatan anggota masyarakat.
- 2) Polisi menghormati dan menjunjung tinggi hak-hak dan kewajiban-kewajiban asasi manusia.
- 3) Polisi mentaati peraturan-peraturan negara dan menghormati norma-norma yang berlaku dalam masyarakat.
- 4) Polisi dapat dijadikan suri teladan di tengah-tengah masyarakat terutama dalam mengemban tugasnya.
- 5) Polisi memegang teguh rahasia yang dipercayakan kepadanya.

²¹ *Ibid.* Hal. 6.

²² *Ibid.* Hal. 8.

c. Aspek Sasaran Perlindungan Masyarakat

Salah satu sasaran dari tugas yuridis Polri di bidang penegakan hukum ialah memberikan perlindungan keamanan masyarakat dari kejahatan. Terdapat 4 aspek dari perlindungan masyarakat yang harus diperhatikan, yaitu :²³

- 1) Masyarakat memerlukan perlindungan terhadap perbuatan antisosial yang merugikan dan membahayakan masyarakat,
- 2) Masyarakat memerlukan perlindungan terhadap sifat berbahaya seseorang.
- 3) Masyarakat memerlukan pula perlindungan terhadap peyalahgunaan sanksi atau reaksi dari penegak hukum maupun dari warga masyarakat pada umumnya.
- 4) Masyarakat memerlukan perlindungan terhadap keseimbangan atau keselarasan berbagai kepentingan dan nilai yang terganggu sebagai akibat dari adanya kejahatan.

d. Aspek Penegakan Hukum Non-Penal

Tugas Polri sebagian besar terletak di luar bidang penegakan hukum pidana (non-penal). Tugas-tugas polisi yang lebih berorientasi pada aspek sosial lebih banyak daripada tugas yuridisnya sebagai penegak hukum di bidang peradilan (pidana). Upaya penanggulangan kejahatan dan penegakan hukum lewat sarana “penal” mempunyai beberapa kelemahan, kekurangan dan keterbatasan. Oleh karena itu, sepatutnya diimbangi dengan upaya non-penal yang harus digali, dimanfaatkan dan dikembangkan.

Penggalian dan pengembangan upaya non-penal lewat program-program kegiatan polisi yang berorientasi pada pelayanan masyarakat merupakan hal yang wajar. Hal ini merupakan tugas atau “amanat” yuridis yang digariskan juga oleh undang-undang untuk Polri.²⁴

²³ *Ibid.* Hal. 12.

²⁴ *Ibid.* Hal.15.

Mengenai masalah penegakan hukum di Indonesia selain Polri peran masyarakat juga dibutuhkan. Masyarakat memiliki peran penting dalam penegakan hukum di Indonesia. Masyarakat sebagai obyek dan sekaligus subyek dari penegakan hukum itu sendiri.

Menumbuhkan peran serta masyarakat dalam penegakan hukum maka perlu menumbuhkan kesadaran masyarakat akan hukum. Kesadaran masyarakat akan hukum akan tumbuh apabila hal-hal berikut ini tertanam dalam kehidupan masyarakat, di antaranya adalah :²⁵

1. Adanya jaminan hukum (*Law Inforctment*). Tidak adanya jaminan hukum menyebabkan masyarakat enggan dengan hukum sehingga menimbulkan sikap yang apatis terhadap hukum yang berujung pada sikap main hukum sendiri.
2. Perilaku dari aparat penegak hukum yang jujur, berwibawa dan bertanggung jawab dalam mengemban tugasnya. Selama ini yang terjadi adalah masih banyaknya prilaku aparat penegak hukum yang tidak jujur. Adanya sikap dari aparat penegak hukum yang tidak jujur menyebabkan masyarakat menjadi kurang percaya terhadap hukum.
3. Tegaknya media masa dalam menyampaikan informasi hukum. Selama ini yang terjadi adalah dalam menyampaikan informasi hukum media masa baik cetak maupun elektronik masih dengan unsur bisnis, tanpa memperhatikan efek dari pemberitaan tersebut yang pada akhirnya membentuk opini publik yang tidak sehat.

Oleh karena itu, agar penegakan hukum di Indonesia dapat berjalan dengan efektif dan transparan, masyarakat diharapkan untuk berperan aktif dalam memberi laporan dan pengaduan harus benar-benar didukung bukti yang kuat. Hal ini perlu dilakukan agar terciptanya penegakan hukum di Indonesia dan terwujudnya keadilan.

²⁵ Muhammad Hambali, *Pelaksanaan Hukum Dalam Masyarakat (online)*, <http://www.google.com/search?client=ms-rim&hl=en&q=peran%20masyarakat%20dalam%20penegakan%20hukum&ie=UTF-8&oe=UTF-8&channel=browser>, (diakses 8 Juli 2011).

D. Kajian Umum tentang Kesalahan

Kesalahan dapat dilihat dari sikap batin pembuat terhadap perbuatan dan akibatnya, dari adanya kesalahan dapat ditentukan adanya pertanggungjawaban.

Jan Rimmelink mendefinisikan :

“Kesalahan adalah pencelaan yang ditujukan oleh masyarakat yang menerapkan standar etis yang berlaku pada waktu tertentu, terhadap manusia yang melakukan perilaku menyimpang yang sebenarnya dapat dihindarinya”.²⁶

Kesalahan memiliki arti penting sebagai asas tak tertulis dalam hukum positif Indonesia yang menyatakan “tiada pidana tanpa kesalahan”.²⁷ Artinya, untuk dapat dipidananya suatu perbuatan diharuskan adanya kesalahan yang melekat pada diri pembuat untuk dapat dimintai pertanggungjawaban atasnya. Sedangkan menurut Chairul Huda yang melihat kesalahan secara normatif menyatakan :²⁸

“Kesalahan adalah dapat dicelanya pembuat tindak pidana, karena dilihat dari segi masyarakat sebenarnya ia dapat berbuat lain jika tidak ingin melakukan perbuatan tersebut. Definisi ini disusun oleh tiga komponen utama adalah dapat dicela, dilihat dari segi masyarakat dan dapat berbuat lain”.

Dalam arti luas, memiliki pengertian yang sama dengan pertanggungjawaban dalam hukum pidana. Dalam arti sempit, kesalahan berarti kealpaan.²⁹ Sedangkan, dalam arti bentuk kesalahan adalah sebagai berikut :

²⁶Setia Dth, 2009, “*kesalahan*” menurut hukum pidana (online), <http://setia-ceritahati.blogspot.com/2009/03/kesalahan-menurut-hukum-pidana.html>, (diakses 9 Juni 2011).

²⁷ *Ibid.*

²⁸ *Ibid.*

²⁹Natha suarnata septha, 2011, *Kesalahan Dalam Hukum Pidana (online)*, <http://nathasuarnata.blogspot.com/2011/04/kesalahan-dalam-hukum-pidana.html>, (diakses 9 juni 2011).

1. Kesalahan karena Disengaja atau Kesengajaan

Kesengajaan merupakan salah satu bentuk hubungan batin antara petindak dengan perbuatannya. Dalam *Memorie Van Toelichting* merumuskan yang dimaksud sengaja adalah *willens en weten* yang artinya seseorang melakukan sesuatu perbuatan dengan sengaja, harus menghendaki (*willens*) perbuatan itu serta harus menginsyafi/mengerti (*weten*) akan akibat dari perbuatannya itu.³⁰

Adapun bentuk-bentuk kesengajaan yang dibagi menjadi tiga bentuk, yaitu .³¹

1. Kesengajaan sebagai maksud merupakan bentuk kesengajaan yang paling sederhana, dimana petindak memang bermaksud menimbulkan akibat yang dilarang oleh undang-undang.
2. Kesengajaan dengan sadar kepastian, di samping bertujuan mencapai akibat yang benar-benar dikehendaki terjadi pula akibat yang tidak dikehendaki yang pasti terjadi sebagai syarat untuk mencapai akibat yang dikehendaki.
3. Kesengajaan dengan sadar kemungkinan, menyadari kemungkinan adanya akibat yang dilarang dan kemudian akibat itu benar-benar terjadi.

Selain bentuk kesengajaan terdapat beberapa jenis kesengajaan, antara lain sebagai berikut .³²

- a. *Dolum premeditatus*, yaitu suatu kesengajaan yang disertai dengan rencana lebih dahulu.
- b. *Dolus determinatus* dan *indeterminatus*, penjenisan ini didasarkan pada kepastian obyeknya.
- c. *Dolus artematifus*, yaitu kesengajaan yang ditujukan kepada salah satu dari obyek yang dipilih.
- d. *Dolus inidirectus*, bahwa semua akibat dari perbuatan yang disengaja , dituju atau tidak dituju, diduga atau tidak diduga, dianggap sebagai hal yang ditimbulkan dengan sengaja dan ajaran ini dengan tegas ditolak oleh pembentuk undang-undang.
- e. *Dolus directus*, kesengajaan ini tidak hanya ditujukan kepada perbuatannya, tetapi juga kepada akibat dari perbuatannya itu.

³⁰ Masruchin Rubai, *Asas-asas Hukum Pidana*, UM PRESS dan FH UB, Malang, 2001, Hal. 50.

³¹ *Ibid.*, Hal. 51.

³² *Ibid.*, Hal. 55.

- f. *Dolus generalis*, dalam kesengajaan ini maksud petindak betapapun telah tercapai, walaupun mungkin akibat itu bukan disebabkan perbuatan petindak.

2. Kesalahan karena Kealpaan

Kealpaan merupakan bentuk kesalahan yang tidak berupa kesengajaan, akan tetapi juga bukan sesuatu yang terjadi karena kebetulan. Dalam kealpaan sikap batin seseorang menghendaki melakukan perbuatan akan tetapi sama sekali tidak menghendaki terjadinya akibat dari perbuatannya.

Jika diteliti dalam Undang-undang Hukum Pidana, tidak ada arti dari kealpaan tersebut. Oleh karena itu, perlu untuk melihat pada teori dan doktrin yang dikemukakan oleh para sarjana atau para ahli tentang kealpaan tersebut dan akan dikemukakan beberapa pendapat para sarjana, sebagai berikut :³³

1. Van Hamel mengartikan kealpaan sebagai berikut :
 - a. Tidak mengadakan penduga-duga sebagaimana diharuskan oleh hukum.
 - b. Tidak mengadakan kehati-hatian seperti diharuskan oleh hukum.
2. Menurut Simons kealpaan, yaitu :
 - a. Tidak adanya kehati-hatian.
 - b. Tidak menduganya akibat.
3. Menurut Pompe, ada tiga macam yang masuk kealpaan :
 - a. Dapat mengirakan timbulnya akibat.
 - b. Mengetahui adanya kemungkinan.
 - c. Dapat mengetahui adanya kemungkinan.

³³ Sudarto, *Hukum Pidana Jilid I-B*, Badan Penyediaan Bahan Kuliah Fakultas Hukum Universitas Diponegoro, 1975, Hal. 36-37, dalam Lany Andhari, Kendala yang dihadapi oleh Polri dalam menerapkan ketentuan Pasal 359 KUHP pada Perkara Kecelakaan Lalu Lintas, Skripsi, tidak diterbitkan, Fakultas Hukum, Universitas Brawijaya.

Sedangkan menurut *Memorie Van Toelicting (MVT)* sebagai berikut:

“Ada keadaan yang sedemikian membahayakan keamanan orang atau barang atau mendatangkan kerugian terhadap seseorang yang sedemikian besarnya dan tidak dapat diperbaiki lagi, sehingga undang-undang juga bertindak terhadap kekuranghati-hatian, sikap sembrono (teledor), pendek kata kealpaan yang menyebabkan keadaan tadi”.³⁴

Kealpaan atau culpa dibedakan menjadi dua, yaitu :³⁵

1. *Culpa Levis*
Kealpaan ringan adalah kealpaan yang tidak dapat dipertanggungjawabkan dalam hukum pidana.
2. *Culpa Lata*
Kealpaan berat yaitu kekurang hati-hatian yang cukup besar.

Dan terdapat pula dua bentuk kealpaan atau culpa, dibedakan sebagai berikut :

1. Kealpaan dengan kesadaran (*bewuste schuld*). Dalam hal ini petindak dapat membayangkan akan timbulnya akibat yang dilarang, akan tetapi ia yakin dan berusaha untuk mencegah timbulnya akibat itu.
2. Kealpaan tanpa kesadaran (*onbeweuste schuld*). Dalam hal ini petindak sama sekali tidak menyadari kemungkinan timbulnya akibat, walaupun seharusnya ia dapat memperhitungkan kemungkinan adanya akibat yang akan timbul.

Apabila dilihat dari pasal-pasal di dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana, perbuatan pidana pada umumnya tidak hanya dilakukan dengan sengaja akan tetapi perbuatan pidana juga dapat dilakukan karena kealpaan. Misal, pada pasal 359 KUHP : “Barangsiapa karena kealpaannya menyebabkan matinya orang lain, diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau kurungan paling lama satu tahun”. Atau pasal 360 ayat (1) dan ayat (2) KUHP sebagai berikut :

³⁴ Masruchin Rubai, *Op. Cit.*, Hal. 58.

³⁵ *Ibid.*, Hal. 59.

Pasal 360 ayat (1) menyebutkan “Barangsiapa karena kealpaannya menyebabkan orang lain mendapat luka-luka berat, diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau kurungan paling lama satu tahun”.

Pasal 360 ayat (2) menyebutkan “Barangsiapa karena kealpaannya menyebabkan orang lain luka-luka sedemikian rupa sehingga timbul penyakit atau halangan menjalankan pekerjaan jabatan atau pencarian selama waktu tertentu, diancam dengan pidana penjara paling lama sembilan bulan atau kurungan paling lama enam bulan atau denda paling tinggi tiga ratus rupiah”.

Terdapat perbedaan dan persamaan kesengajaan dengan kealpaan. Perbedaan kedua hal tersebut yaitu, “kesengajaan” adalah dikehendaki, sedangkan “kealpaan” adalah tidak dikehendaki. Umumnya para pakar sependapat bahwa “kealpaan” adalah bentuk kesalahan yang ringan dari “kesengajaan”. Itulah sebabnya, sanksi atau ancaman hukuman terhadap pelanggaran norma pidana yang dilakukan dengan “kealpaan” lebih ringan.

Sedangkan persamaan kesengajaan dengan kealpaan ini dapat dilihat dari dasarnya :³⁶

1. Adanya perbuatan yang dilarang dan diancam dengan pidana;
2. Adanya kemampuan bertanggungjawab;
3. Tidak ada alasan pemaaf.

Oleh karena itu, bahwa seseorang dipidana harus terlebih dahulu orang itu melakukan perbuatan yang dilarang dengan sengaja. Disamping itu orang juga dapat dipidana dalam hal kesalahannya tersebut karena kealpaannya.

³⁶ Moeljatno, *Azas-azas Hukum Pidana*, Rineka Cipta, Jakarta, 2002, Hal. 199.

E. Kajian Umum tentang Pasal 106 ayat (1) Undang-undang Lalu Lintas Nomor 22 Tahun 2009

Berkaitan dengan kealpaan yang sudah di jelaskan di atas, pada pasal 106 ayat (1) Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 juga dapat terjadi karena kealpaan seseorang baik korban luka berat atau sampai mengakibatkan korban meninggal dunia.

Pasal 106 ayat (1) Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 menyebutkan “Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi”.

Sedangkan penjelasan pasal 106 ayat (1) Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 adalah sebagai berikut :

“Yang dimaksud dengan ”penuh konsentrasi” adalah setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor dengan penuh perhatian dan tidak terganggu perhatiannya karena sakit, lelah, mengantuk, menggunakan telepon atau menonton televisi atau video yang terpasang di kendaraan, atau meminum minuman yang mengandung alkohol atau obat-obatan sehingga memengaruhi kemampuan dalam mengemudikan Kendaraan”.

Peristiwa yang dimaksudkan pada pasal ini, misalnya seorang pengendara kendaraan bermotor yang mengendarai kendaraannya dengan melakukan kegiatan lain seperti menelepon atau mengirim pesan singkat (*sms*) sehingga tidak berkonsentrasi dan tidak perhatian dengan keadaan lalu lintas yang ada, kemudian menabrak pengguna jalan lainnya baik pengendara kendaraan bermotor maupun pejalan kaki. Sehingga menyebabkan luka berat atau sampai mengakibatkan korban mati atau meninggal dunia.

Dan hal tersebut terjadi karena tidak berkonsentrasi dan kurang berhati-hati dalam mengemudikan kendaraannya yang disebabkan kealpaan atau kelalaian pengendara kendaraan bermotor tersebut.

Jika melanggar pasal 106 ayat (1) dapat dijerat Pasal 283 Undang-undang

Nomor 22 tahun 2009 yaitu :

“Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan secara tidak wajar dan melakukan kegiatan lain atau dipengaruhi oleh suatu keadaan yang mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi di Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda paling banyak Rp750.000,00 (tujuh ratus lima puluh ribu rupiah)”.

F. Kajian Umum tentang Telepon Seluler

Dengan adanya telepon seluler telah merubah gaya hidup manusia karena telepon seluler sudah menjadi kebutuhan sehari-hari. Tanpa menggunakan telepon seluler manusia akan merasa kebutuhannya kurang terpenuhi. Tidak dapat dipungkiri bahwa penggunaan telepon seluler telah dipakai oleh semua kalangan. Sebagian besar remaja di Indonesia merasa tergantung pada telepon seluler, dengan maksud agar dapat berkomunikasi dengan mudah.

Sebagian besar para remaja mengatakan bahwa tujuan utama menggunakan telepon seluler adalah “Sebagai alat komunikasi dan sebagai penyambung silaturahmi, sebagai hiburan, dan tidak menutup kemungkinan sebagai alat tambahan membantu dalam kelancaran berbisnis”.³⁷

Dijaman modern sekarang ini yang menuntut segala sesuatunya serba cepat dan mudah dan mempunyai telepon seluler merupakan sebuah kebutuhan. Hal tersebut menjadi peluang besar bagi para perusahaan komunikasi untuk mendapatkan keuntungan. Mereka berlomba-lomba mengembangkan teknologi yang telah ada untuk menciptakan produk-produk baru yang akan banyak

³⁷ Artikel dan Opini Universitas Negeri Bangka Belitung, 2009, *Remaja dan Handphone (online)*, http://www.ubb.ac.id/menulengkap.php?judul=handphone%20bagi%20kehidupan%20remaja&&nomorurut_artikel=373, (diakses 11 Maret 2011).

diminati. Melalui produk-produk baru tersebut mereka memaksa manusia menambah kebutuhan hidupnya. Dalam perkembangan teknologi tentu tidak ada satu pun yang mungkin dapat mencapai sebuah kesempurnaan. Produk-produk baru dan penemuan-penemuan berikutnya tetap mengikuti sebuah tujuan yang telah ada. Proses pun terus berlanjut, mengikuti hasrat, nafsu, dan kebutuhan manusia.

Sedangkan pengertian dari telepon seluler itu sendiri adalah sebagai berikut :³⁸

“Telepon genggam sering disebut handphone (HP) atau telepon selular (ponsel) adalah perangkat telekomunikasi elektronik yang mempunyai kemampuan dasar yang sama dengan telepon konvensional saluran tetap, namun dapat dibawa ke mana-mana (*portabel, mobile*) dan tidak perlu disambungkan dengan jaringan telepon menggunakan kabel (*nirkabel; wireless*)”.

Pesawat telepon seluler (ponsel) adalah terminal telepon yang dapat dipindah-pindah. Semula ia disebut *handphone* (telepon genggam) di Indonesia sebenarnya sudah diperkenalkan semenjak tahun 1979 oleh PT INTI (Industri Telekomunikasi). Waktu itu telepon seluler ini merupakan salah satu layanan jasa telepon yang disebut Sambungan Telepon Bergerak (STB), yang masih bekerja pada jaringan bukan seluler.

PT Elektrindo Nusantara tahun 1990 mulai memperkenalkan jasa layanan telepon seluler yang menggunakan teknologi AMPS (*Advanced Mobile Phone System*). AMPS ini ditetapkan oleh pemerintah sebagai STBS (*Sistem Telepon Bergerak Seluler*) Nasional. Sistem analog AMPS ini konon banyak digunakan di kawasan benua Amerika Utara, Australia dan Asia. Sedangkan di negara-negara Eropa digunakan STBS yang berlain-lainan, karena perbedaan itu seluruh negara-

³⁸Didik, 2009, *Pengertian Handphone* (online), <http://mogletrpl2.blogspot.com/2009/10/pengertian-handphone.html>, (diakses 13 Maret 2011).

negara Eropa mulai membangun suatu sistem digital yang dikenal sebagai sistem GSM (*Groupe Spesiale Mobile*), yang disepakati untuk digunakan diseluruh daratan Eropa. Namun kemudian penggunaan GSM ini meluas sampai ke kawasan Asia, Afrika, Australia dan Indonesia. Di negara kita sistem GSM mulai diperkenalkan pada 1993 dengan sebutan Global System for Mobile Communication (Sistem Komunikasi Bergerak Global), yang disingkat juga dengan GSM.³⁹

Telepon seluler sebagai perangkat telekomunikasi mempunyai banyak manfaat. Teknologi ini memungkinkan kita berkomunikasi dengan mudah. Selain itu, telepon seluler masa kini seperti *smartphone* telah memiliki berbagai fitur yang bermanfaat. Maka penggunaan telepon seluler secara tepat akan memiliki banyak manfaat positif. Namun, mengingat banyak juga dampak negatif yang disebabkan penggunaan telepon seluler tersebut.

Dan berikut beberapa dampak positif dan negatif dari penggunaan telepon seluler.⁴⁰

1. Dampak positif
 - a. Mempermudah komunikasi.
 - b. Menambah pengetahuan tentang perkembangan teknologi.
 - c. Memperluas jaringan persahabatan.
2. Dampak negatif
 - a. Mengganggu perkembangan anak

³⁹ Gouzali Saydam, *Sistem Telekomunikasi di Indonesia*, Alfabeta, Bandung, 2003, Hal. 34-35.

⁴⁰ Kumpulan Info, 2010, *Etika Penggunaan Ponsel (online)*, <http://kumpulan.info/tech/tips-teknologi/57-tips/253-etika-menggunakan-telepon-seluler.html>, (diakses 17 Maret 2011).

Dengan canggihnya fitur-fitur yang tersedia di *handphone*, seperti : kamera, permainan (*games*) akan mengganggu remaja dalam menerima pelajaran di sekolah atau di kampus. Tidak jarang mereka disibukkan dengan menerima panggilan, sms, *miscall* dari teman mereka bahkan dari keluarga mereka sendiri. Lebih parah lagi ada yang menggunakan HP untuk mencontek (curang) dalam ujian. Bermain *game* saat guru atau dosen menjelaskan pelajaran dan sebagainya. Kalau hal tersebut dibiarkan, maka generasi yang kita harapkan akan menjadi budak teknologi.

b. Efek radiasi

Selain berbagai kontroversi dari dampak negatif bagi penggunaannya, penggunaan telepon seluler juga berakibat buruk terhadap kesehatan, ada baiknya remaja lebih hati-hati dan bijaksana dalam menggunakan atau memilih telepon seluler, khususnya bagi pelajar anak-anak. Jika memang tidak terlalu diperlukan, sebaiknya anak-anak jangan dulu diberi kesempatan menggunakan telepon seluler secara permanen.

c. Rawan terhadap tindak kejahatan

Remaja dan pelajar merupakan salah satu target utama dari para penjahat.

d. Sangat berpotensi mempengaruhi sikap dan perilaku remaja

Jika tidak ada kontrol dari orang tua, telepon seluler bisa digunakan untuk menyebarkan gambar-gambar yang mengandung

unsur porno dan sebagainya yang sama sekali tidak layak dilihat seorang pelajar.

- e. Bahaya menerima telepon atau mengirim pesan singkat (*SMS*) sambil mengemudi

Jangan menggunakan telepon seluler untuk berbicara saat mengemudikan kendaraan apalagi mengetik dan mengirim pesan singkat (*sms*). Hal ini sangat berbahaya, karena saat berbicara melalui telepon seluler, pengendara sama lengahnya dengan seorang pemabuk. Apalagi jika mengetik pesan singkat (*sms*), maka tingkat kewaspadaan pengendara akan jauh berkurang. Prinsipnya adalah fokus mengendarai kendaraan saat sedang berkendara dan fokus menelpon saat tidak mengemudi.

Berdasarkan uraian-uraian arti dan penjelasan tentang telepon seluler yang telah disebutkan di atas maka dapat disimpulkan bahwa telepon seluler merupakan perangkat telekomunikasi elektronik yang sangat membantu dan mempunyai kemampuan dasar yang sama dengan telepon konvensional saluran tetap. Selain itu dapat dibawa ke mana-mana/dipindah-pindahkan dan tidak perlu disambungkan dengan jaringan telepon menggunakan kabel. Gunakan telepon seluler secara tepat dengan etika yang baik agar tidak menyebabkan kecelakaan atau gangguan bagi orang lain. Teknologi memberikan efek samping yang dapat membuat manusia menjadi tergantung dan akan mempengaruhi kehidupannya.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Metode Pendekatan

Dalam penelitian ini, penulis menggunakan suatu metode pendekatan secara yuridis sosiologis, yaitu “suatu penelitian yang tetap mengedepankan pembahasan secara yuridis, yang sebelum melakukan pembahasan penulis akan berpegang teguh pada peraturan yang dapat dijadikan arahan untuk menganalisa gejala hukum yang timbul dan kemudian hasil pembahasan yuridis tersebut akan diarahkan pada aspek sosiologis, yaitu bahwa dalam mengatasi kendala tersebut dilihat dari kenyataan yang terjadi di masyarakat”.⁴¹ Dalam mengumpulkan data diperlukan metode yang sesuai dan tepat dengan tujuan pembahasan, sehingga lebih mudah dalam memperoleh atau mengumpulkan data yang diperlukan.

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui apa saja kendala Polri khususnya unit Satuan Lalu Lintas Kepolisian Resort Kota Malang, dalam menerapkan pelaksanaan pasal 106 ayat (1) Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan terhadap penggunaan telepon seluler dalam berkendara yang dilakukan oleh pengemudi kendaraan bermotor.

⁴¹ Bambang Sunggono, *Metode Penelitian Hukum*, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2002, Hal. 43, dalam Lany Andhari, *Kendala yang dihadapi oleh Polri dalam menerapkan ketentuan Pasal 359 KUHP pada Perkara Kecelakaan Lalu Lintas*, Skripsi, tidak diterbitkan, Fakultas Hukum, Universitas Brawijaya.

B. Lokasi Penelitian

Dalam hal ini penulis memilih lokasi penelitian di unit satuan lalu lintas Polres Malang, karena selama ini unit Satuan Lalu Lintas Kepolisian Resort Kota Malang sangat aktif di dalam menertibkan lalu lintas di wilayah Kota Malang. Banyaknya masyarakat yang kurang mengerti akan kesadaran hukum dan kepatuhan hukum di wilayah ini yang menyebabkan pengguna jalan kurang terjaga keamanan dan keselamatannya. Salah satu penyebabnya karena pengemudi kendaraan bermotor kurang konsentrasi dan kurang berhati-hati dalam mengendarai kendaraannya. Sehingga membahayakan keamanan dan keselamatan pengguna jalan raya serta dapat menimbulkan permasalahan lalu lintas terutama kecelakaan lalu lintas di Kota Malang.

C. Jenis dan Sumber Data

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder, yaitu :

1. Data Primer

Data primer, yaitu data yang diperoleh langsung dari objek yang akan diteliti (responden).⁴² Hal yang terkait adalah kendala Polri dalam pelaksanaan pasal 106 ayat (1) Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan terhadap penggunaan telepon seluler dalam berkendara yang dilakukan oleh pengemudi kendaraan bermotor. Dalam hal ini diadakan penelitian langsung ke lokasi, yaitu di Kantor Kepolisian Resort

⁴² Bagong Suyanto, Sutinah, *Metode Penelitian Sosial*, Kencana Prenada Media Group, Jakarta, 2010, Hal. 55.

Kota Malang khususnya pada unit Satuan Lalu Lintas dan penelitian langsung kepada responden.

2. Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang diperoleh dari bahan kepustakaan.⁴³

Yang dimaksud data sekunder dalam hal ini adalah data yang berkaitan dengan permasalahan dalam penelitian, artikel dari internet, peraturan perundang-undangan, data hasil laporan sejenis (skripsi) dan juga literatur-literatur khususnya yang berkaitan dengan lalu lintas dalam ketentuan Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan.

Data sekunder yang berupa dokumen atau peraturan perundang-undangan :

1. Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
2. Undang-undang Nomor 2 tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia.
3. Kitab Undang-undang Hukum Pidana.

Sedangkan sumber data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder, yaitu :

1. Data primer

Sumber data primer dalam penelitian ini bersumber dari hasil wawancara dengan Kasatlantas Polresta Malang atau yang mewakili dan penyebaran kuesioner kepada beberapa masyarakat pengendara kendaraan bermotor.

2. Data sekunder

⁴³ Soejono, Abdurrahman, *Metode Penelitian Hukum*, Rineka Cipta, Jakarta, 2003, Hal. 19.

Sumber data sekunder dalam penelitian ini diperoleh melalui penelusuran kepustakaan berupa literatur. Data kepustakaan tersebut bersumber pada buku-buku di perpustakaan, penelusuran melalui situs di internet, hasil laporan sejenis (skripsi) dan juga teori dari buku tentang peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan permasalahan dalam penelitian ini.

D. Teknik Memperoleh Data

Dalam memperoleh data-data yang diperlukan untuk menyusun skripsi ini, penulis menggunakan teknik pengumpulan data sebagai berikut :

1. Pengambilan data primer dilakukan dengan cara :
 - a. Wawancara terarah langsung kepada pihak Kasatlantas atau yang mewakili yang dengan terlebih dahulu membuat daftar pertanyaan yang nantinya akan digunakan sebagai pedoman dalam wawancara tersebut.
 - b. Kuesioner merupakan daftar pertanyaan terstruktur dengan alternatif (*options*) jawaban yang telah tersedia sehingga responden tinggal memilih jawaban sesuai dengan aspirasi, persepsi, sikap, keadaan atau pendapat pribadinya.⁴⁴ Kuesioner ini dibagikan kepada beberapa masyarakat pengendara kendaraan bermotor.
2. Pengambilan data sekunder menggunakan teknik kepustakaan dilakukan melalui di Pusat Dokumentasi Hukum (PDIH) Fakultas Hukum Universitas Brawijaya, perpustakaan pusat Universitas Brawijaya,

⁴⁴ Bagong Suyanto, Sutinah, *Op. Cit.*, Hal. 60.

perpustakaan Kota Malang, melalui penelusuran di internet, bahan laporan yang terkait dengan masalah penelitian dan informasi yang diperlukan yang dapat mendukung penelitian.

E. Populasi, Sampel dan Responden

- a. Populasi adalah keseluruhan atau himpunan obyek dengan ciri yang sama. Populasi dapat berupa himpunan orang, benda (hidup dan mati), kejadian, kasus-kasus, waktu, atau tempat, dengan sifat atau ciri yang sama.⁴⁵ Populasi dalam penelitian ini adalah Polisi di Polresta Malang dan pengemudi kendaraan bermotor di kawasan kota Malang.
- b. Sampel adalah himpunan bagian atau sebagian dari populasi.⁴⁶ Sampel pada penelitian ini menggunakan teknik purposive sampling, yaitu sampel yang dipilih berdasarkan pertimbangan/penelitian subyektif dari penelitian, jadi dalam hal ini penelitian menentukan sendiri responden mana yang dianggap dapat mewakili populasi.⁴⁷ Sampel penelitian ini adalah 1 anggota Satlantas Polresta Malang dan 2 orang pengemudi kendaraan bermotor.
- c. Responden adalah orang yang merespon atau menjawab pertanyaan peneliti, baik pertanyaan tertulis maupun lisan.⁴⁸ Dalam penelitian ini mengambil responden dari anggota satlantas Polresta Malang dan pengemudi kendaraan bermotor yang berjumlah 3 responden.

⁴⁵ Bambang Sunggono, *Metodologi Penelitian Hukum*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2006, Hal. 118.

⁴⁶ *Ibid.*, Hal. 119.

⁴⁷ Burhan Ashshofa, *Metode Penelitian Hukum*, Rineka Cipta, Jakarta, 2004, Hal. 91.

⁴⁸ Ronny Hannjo Soemitro, *Metode Penelitian Hukum dan Jurimetri*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1990, Hal. 107.

F. Teknik Analisa Data

Dalam penulisan ini, teknik analisis data yang digunakan oleh penulis adalah metode deskriptif analisis, yaitu data dipaparkan secara menyeluruh kemudian menganalisis data dengan melihat kenyataan dalam suatu arena sosial dengan memberikan gambaran secara jelas dan sistematis berdasarkan data-data yang diperoleh oleh penulis sehingga dapat disusun suatu kesimpulan yang menjawab permasalahan yang ada. Jadi metode ini mempelajari pernyataan responden serta kenyataan yang ada sebagai suatu kenyataan yang utuh.

G. Definisi Operasional

- a. Kendala adalah hambatan/halangan dalam suatu perkara atau masalah.
- b. Lalu Lintas adalah gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan.
- c. Telepon seluler merupakan perangkat telekomunikasi elektronik yang sangat membantu dan dapat dibawa ke mana-mana atau dipindah-pindahkan dan tidak perlu disambungkan dengan jaringan telepon menggunakan kabel.
- d. Berkendara adalah duduk di atas sesuatu yang dinaiki atau menjalankan kendaraan (mobil/sepeda motor).
- e. Satuan lalu lintas (satlantas) adalah bagian dari polisi kota dan mewujudkan susunan pegawai-pegawai polisi yang khususnya bertugas mengatur, menjaga dan mengawasi lalu lintas di jalan-jalan umum.

BAB IV

PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian

1. Lokasi tempat penelitian

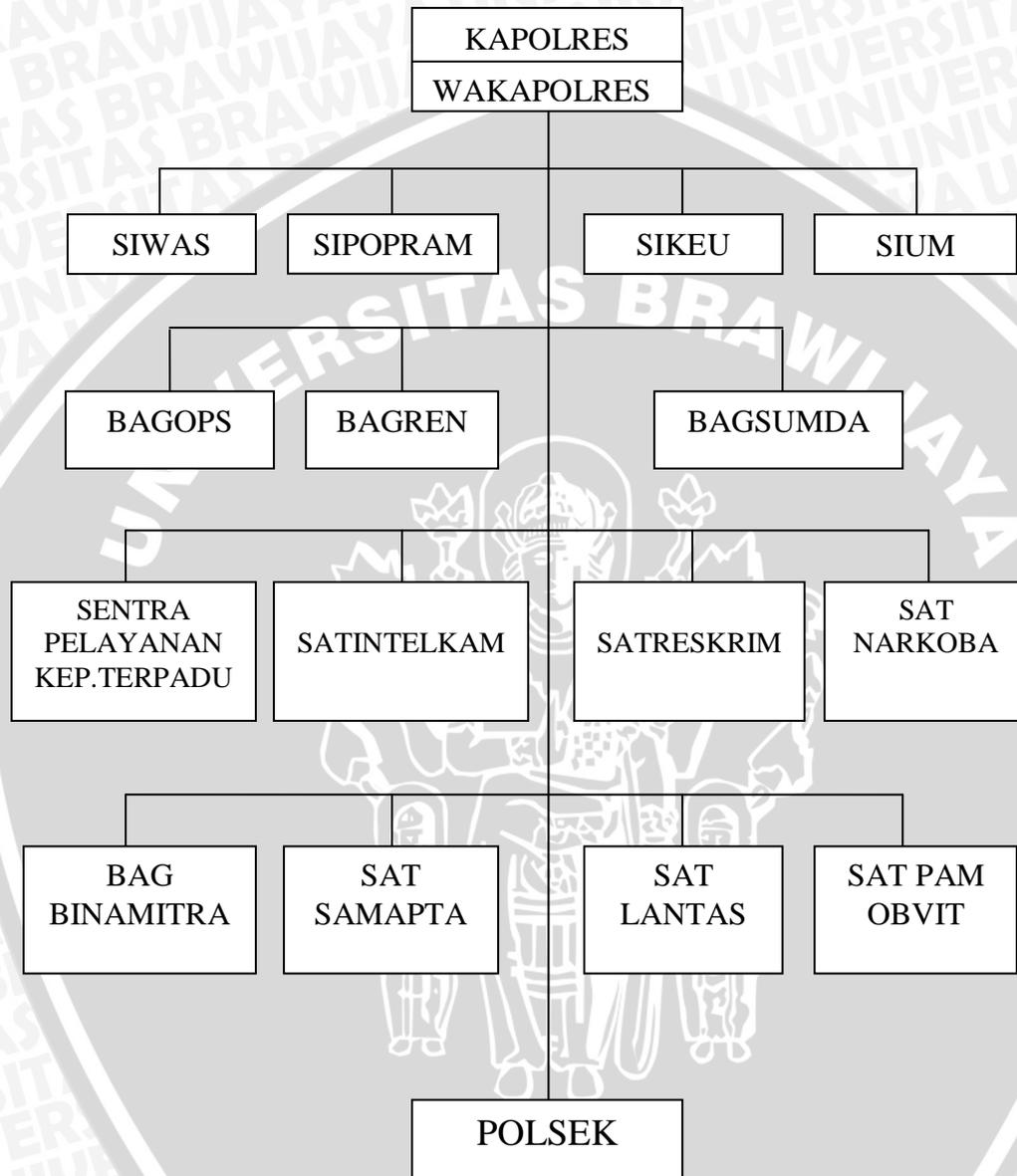
Kepolisian Resort Kota Malang (Polresta Malang) merupakan institusi penegak hukum yang bekerja di bawah naungan POLRI. Polresta Malang bekerja membantu Polda Jawa Timur dalam penyelenggaraan komando dan pengendalian operasional serta pembinaan polres dalam jajarannya. Dalam melaksanakan tugasnya sebagai bagian dari Kepolisian Republik Indonesia yang sesuai dengan pasal 2 Undang-undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Republik Indonesia. Polresta Malang menegakkan hukum dan keadilan bagi masyarakat, salah satunya adalah melaksanakan penertiban penggunaan telepon seluler dalam berkendara pada pelanggaran lalu lintas.

Lokasi Polresta Malang terletak di Jalan Jaksa Agung Suprpto No.19 Malang Jawa Timur, yang terletak di depan Rumah Sakit Umum dr. Saiful Anwar. Polresta Malang memiliki salah satu tanggung jawab memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat di wilayah hukum Kota Malang dan memiliki wilayah kerja yang luas, dengan membawahi lima (5) Kepolisian Sektor Kota (Polsekta) yang menjadi tanggungjawabnya. Kelima Polsekta tersebut adalah Polsekta Lowokwaru, Polsekta Sukun, Polsekta Klojen, Polsekta Kedung Kandang, dan Polsekta Blimbing.

2. Struktur organisasi tempat penelitian

Bagan 4.1

Struktur Organisasi Polresta Malang



Sumber : Data Sekunder, diolah tahun 2011

Tugas struktur organisasi di dalam Polresta Malang adalah :⁴⁹

1. Unsur Pimpinan

- a. Kepala Polresta bertugas memimpin, membina, mengawasi dan

⁴⁹ Data sekunder, diolah tahun 2011.

mengendalikan satuan-satuan organisasi di lingkungan Polresta dan unsur pelaksanaan kewilayahan jajarannya.

- b. Wakil Kepala Polresta bertugas membantu Kepala Polresta dalam melaksanakan tugasnya dengan mengawasi, mengendalikan, mengkoordinir pelaksanaan tugas-tugas staf seluruh satuan organisasi Polresta.

2. Unsur Pengawas dan Pembantu Pimpinan

- a. Siwas (Seksi Pengawas) bertugas menyelenggarakan monitoring dan pengawasan umum baik secara rutin maupun insidentil terhadap pelaksanaan kebijakan pimpinan oleh semua unit kerja khususnya dalam proses perencanaan, pelaksanaan dan pencapaian rencana kerja.
- b. Sipropam (Seksi Profesi dan Pengamanan) bertugas menyelenggarakan pelayanan pengaduan masyarakat tentang penyimpangan perilaku dan tindakan anggota Polri dalam rangka penegakan disiplin dan permuliaan profesi.
- c. Sikeu (Seksi Keuangan) bertugas menyelenggarakan pelayanan fungsi keuangan yang meliputi pembiayaan, pengendalian, pembukuan dan akuntansi, pelaporan serta pertanggung jawaban keuangan.
- d. Sium (Seksi Umum) bertugas menyelenggarakan terjaminnya pelayanan administrasi dan kelancaran tugas-tugas pimpinan yang mencakup fungsi kesekretariatan, kearsipan dan administrasi umum lainnya serta pelayanan markas di lingkungan Polresta.
- e. Bagops (Bagian Operasional) bertugas menyelenggarakan administrasi dan pengawasan operasional, melaksanakan pengamanan kegiatan masyarakat

baik permintaan bantuan pengamanan proses peradilan maupun pengamanan khusus lainnya.

f. Bagren (Bagian Perencanaan) bertugas menyusun rencana kerja dan anggaran, pengendalian program dan anggaran serta analisa dan evaluasi atas pelaksanaannya, termasuk rencana program pengembangan satuan kewilayahan.

g. Bagsumda (Bagian Sumber Daya Manusia) bertugas menyelenggarakan pembinaan dan administrasi personel, pelatihan fungsi dan pelayanan kesehatan, pembinaan dan administrasi logistik serta pelayanan bantuan.

3. Unsur Pelaksanaan Tugas Pokok

a. SPKT (Sentra Pelayanan Kepolisian Terpadu) bertugas memberikan pelayanan Kepolisian kepada masyarakat dalam bentuk penerimaan dan penanganan pertama laporan/pengaduan.

b. Sat Intelkam bertugas menyelenggarakan atau membina fungsi Intelijen bidang keamanan, termasuk perkiraan intelejen, persandian, pemberian pelayanan dalam bentuk surat izin yang menyangkut orang asing dan Surat Keterangan Catatan Kepolisian (SKCK) kepada masyarakat.

c. Sat Reskrim bertugas menyelenggarakan atau membina fungsi penyelidikan dan penyidikan tindak pidana secara transparan dan akuntabel, memberikan pelayanan dan perlindungan khusus terhadap korban dan menyelenggarakan fungsi identifikasi

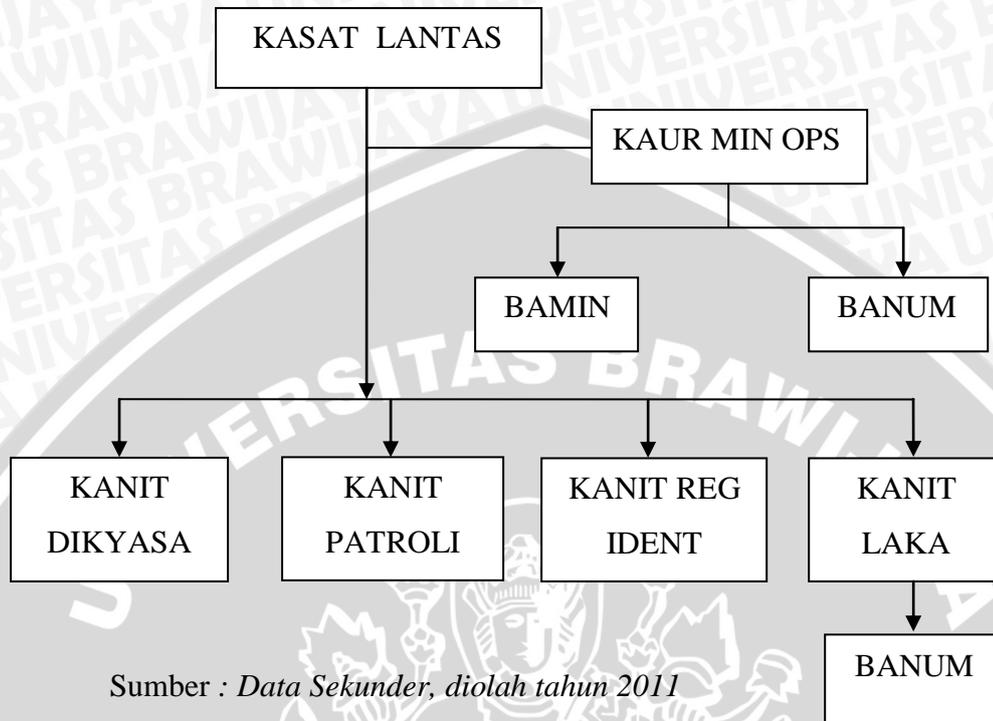
d. Sat Narkoba bertugas memberikan bimbingan, penyuluhan yang berkaitan langsung dengan tindak pidana penyalahgunaan narkoba dan psikotropika di dalam masyarakat dalam rangka pembuktian secara ilmiah

kasus-kasus yang ada di lapangan.

- e. Bag Binamitra bertugas mengatur penyelenggaraan dan mengawasi/mengarahkan pelaksanaan penyuluhan masyarakat dan pembinaan bentuk-bentuk pengamanan swakarsa oleh satuan-satuan fungsi yang berkomprekn. Membina hubungan kerja sama dengan organisasi/lembaga/tokoh sosial/kemasyarakatan dan instansi pemerintah, khususnya pemerintah daerah dalam rangka otonomi daerah dalam rangka peningkatan kesadaran dan ketaatan warga masyarakat pada hukum dan peraturan perundang-undangan.
- f. Sat Samapta bertugas menyelenggarakan atau membina fungsi kesamaptaan kepolisian/tugas polisi umum dan pengamanan obyek khusus, termasuk pengambilan tindakan pertama di tempat kejadian perkara dan penanganan tindak pidana ringan.
- g. Sat Lantas bertugas menyelenggarakan atau membina fungsi lalu lintas kepolisian, yang meliputi penjagaan, pengaturan, pengawalan, patroli dan penegakan hukum dalam bidang lalu lintas, guna memelihara keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.
- h. Sat Pam Obvit bertugas mengamankan objek vital seperti kedutaan, tempat keramaian umum, hotel, gedung pemerintahan, dan rumah pejabat yang ada diwilayahnya.
- i. Polsekta (Kepolisian Sektor Kota) bertugas memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat, penegakan hukum, perlindungan, pengayoman dan pelayanan kepada masyarakat serta tugas-tugas Polri lain dalam wilayah hukumnya.

Bagan 4.2

Struktur Organisasi Satuan Lalu Lintas Polresta Malang



Sumber : *Data Sekunder, diolah tahun 2011*

Tugas dari masing-masing struktur organisasi Lalu Lintas adalah .⁵⁰

- a. Sat Lantas bertugas menyelenggarakan fungsi lalu lintas Kepolisian yang meliputi pengaturan, penjagaan, pengawalan dan patroli, pendidikan masyarakat dan rekayasa lalu lintas, penyidikan kecelakaan lalu lintas dan penegakan hukum dalam bidang lalu lintas, registrasi dan identifikasi pengemudi/kendaraan bermotor, guna memelihara keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.
- b. Kasat Lantas bertugas dan bertanggung jawab tentang menyelenggarakan fungsi teknis lalu lintas fungsi teknis lalu lintas dalam wilayah Polresta Malang

⁵⁰ Data sekunder, diolah tahun 2011.

yang meliputi gakkum lintas, dikmas lintas, perekayasa lintas dan reg ident lintas.

- c. Kaur Min Ops bertugas menghimpun, mencatat data-data serta menganalisa dan mengevaluasi yang berkaitan dengan kegiatan bidang fungsi lalu lintas termasuk analisis kerawanan daerah sesuai dengan karakteristik wilayah dalam bentuk rekayasa lalu lintas.
- d. Bamin (Bagian Administrasi) bertugas menyelenggarakan administrasi dalam rangka pembinaan operasional Kepolisian.
- e. Banum bertugas melaporkan seluruh hasil kegiatan Sat Lintas Polresta Malang secara rutin.
- f. Kanit Dikyas bertugas merencanakan dan menyelenggarakan kegiatan pendidikan masyarakat dan rekayasa lalu lintas dalam rangka meningkatkan kesadaran hukum berlalu lintas masyarakat pengguna jalan.
- g. Kanit Patroli bertugas mengatur, menyusun dan membagi tugas yang diemban Unit Patroli Sat Lintas Polresta Malang secara proposional dengan memperhatikan sasaran kerawanan daerah serta menjamin kelancaran arus lalu lintas yang disebabkan oleh faktor manusia.
- h. Kanit Reg Ident bertugas mengatur dan mengendalikan tugas dan fungsi registrasi dan identifikasi pengemudi/kendaraan bermotor sesuai Protap dan ketentuan perundang-undangan yang berlaku. Berkoordinasi dengan instansi terkait di dalam wadah SAMSAT dalam pelaksanaannya.
- i. Kanit Laka bertugas mengatur dan mengendalikan tugas dan fungsi urut penanganan kecelakaan lalu lintas sesuai Protap dan ketentuan perundang-undangan yang berlaku.

B. Realita Kecelakaan yang Disebabkan Kurangnya Konsentrasi Pengemudi dalam Berkendara

Pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas merupakan ancaman dan gangguan di bidang lalu lintas, bahwa keduanya dapat menghambat terciptanya kenyamanan, keselamatan, keamanan, ketertiban dan kelancaran dalam berlalu lintas. Dimana pelanggaran lalu lintas merupakan suatu bentuk ketidakpatuhan para pengemudi kendaraan bermotor dalam mematuhi peraturan lalu lintas. Jika terjadi pelanggaran lalu lintas dapat mengakibatkan kerugian materiil yang disebabkan karena kecelakaan lalu lintas, kerugian tersebut berakibat pula bagi pengguna jalan lainnya.

Semakin meningkatnya jumlah penduduk maka semakin padat pula arus lalu lintas yang dapat menyebabkan sistem lalu lintas menjadi tidak teratur. Kepadatan inilah yang dapat mengakibatkan pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas. Menurut data yang telah diperoleh penulis, tingkat kecelakaan lalu lintas di kota Malang tergolong tinggi meskipun setiap tahunnya mengalami penurunan.

1. Data Laka Lintas secara umum

Data kecelakaan yang diperoleh pada Unit Laka Polresta Malang :⁵¹

Tabel 4.1

Data Kecelakaan Lalu Lintas di Polres Malang Kota Tahun 2008 - 2010

NO	KORBAN MANUSIA	TAHUN		
		2008	2009	2010
1	Korban Meninggal Dunia	80	84	76
2	Korban Luka Berat	16	25	40
3	Korban Luka Ringan	414	305	187
JUMLAH KECELAKAAN		349	269	198

Sumber : *Data Sekunder, diolah tahun 2011*

⁵¹ Polres Malang Kota, *Data Laka Lintas dan Anatomi Laka Lintas*, 2008-2010.

Berdasarkan tabel diatas, jumlah kecelakaan di kota Malang dari tahun ke tahun mengalami penurunan. Pada tahun 2008 jumlah kecelakaan mencapai 349 kasus kecelakaan, tahun 2009 mengalami penurunan hingga 269 kasus dan tahun 2010 lebih rendah dengan 198 kasus kecelakaan.

Kasus korban meninggal dunia pada kecelakaan lalu lintas pada tahun 2008 dengan jumlah 80 korban meninggal dunia, sedangkan tahun 2009 korban meninggal dunia meningkat berjumlah 84 korban dan tahun 2010 mengalami penurunan berjumlah 76 korban meninggal dunia.

Korban luka berat mengalami peningkatan dari tahun ke tahun. Pada tahun 2008 berjumlah 16, tahun 2009 berjumlah 25 dan tahun 2010 sejumlah 40 korban luka berat. Sedangkan korban luka ringan dari tahun 2008 sampai tahun 2010 mengalami penurunan, pada tahun 2008 berjumlah 414 korban, tahun 2009 berjumlah 305 dan pada tahun 2010 sejumlah 187 korban luka ringan.

Meningkatnya pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh pengendara kendaraan bermotor di kota Malang dapat mengakibatkan kecelakaan lalu lintas. Segala bentuk pelanggaran lalu lintas tidak dapat menciptakan keamanan, keselamatan, kenyamanan, ketertiban dan kelancaran dalam berlalu lintas. Maka kesadaran hukum di dalam masyarakat harus ditingkatkan.

2. Data Laka Lintas menurut jenis kendaraan

Berdasarkan data yang diperoleh pada Unit Laka Polres Malang Kota, berikut data kendaraan yang terlibat kecelakaan pada tahun 2008, 2009 dan 2010

.⁵²

⁵² Polres Malang Kota, *Data Laka Lintas dan Anatomi Laka Lintas*, 2008-2010.

Tabel 4.2

Data Kendaraan yang Terlibat Kecelakaan di Polres Malang Kota

Tahun 2008 - 2010

NO	JENIS KENDARAAN	TAHUN		
		2008	2009	2010
1	Bus	4	4	8
2	Truk	37	33	26
3	Pick Up	15	14	7
4	Jeep	6	5	5
5	Sedan	15	10	11
6	Station Wagon	68	72	42
7	Sepeda Motor	450	312	242
8	Kereta Api	-	-	-
9	Sepeda Pancal	-	7	6
10	Lain-lain	25	-	2

Sumber : Data Sekunder, diolah tahun 2011

Berdasarkan tabel diatas, jenis kendaraan yang banyak terlibat kecelakaan lalu lintas adalah sepeda motor, karena sebagian besar pengendara sepeda motor apabila berada di jalan raya sering kurang hati-hati dan tanpa memperdulikan pengendara lainnya. Pada tahun 2008 terdapat 450 sepeda motor yang terlibat kecelakaan, tahun 2009 berjumlah 312 dan tahun 2010 berjumlah 242 sepeda motor yang terlibat kecelakaan lalu lintas.

Selain sepeda motor kendaraan lain yang banyak terlibat kecelakaan adalah station wagon, yaitu bentuk dari mobil yang dibuat seolah-olah bentuk wagon (kereta) sehingga kapasitasnya lebih banyak. Pada tahun 2008 berjumlah 68 kendaraan station wagon, tahun 2009 mengalami peningkatan dengan jumlah 72 dan tahun 2010 mengalami penurunan dengan jumlah 42 kendaraan station wagon yang terlibat kecelakaan lalu lintas. Jenis kendaraan yang terlibat kecelakaan yaitu bus, truk, pick up, sedan dan sepeda pancal rata-rata setiap

tahunnya mengalami penurunan. Sedangkan dari tahun 2008 sampai tahun 2010 yang belum pernah mengalami kecelakaan lalu lintas adalah kereta api.

3. Data Laka Lintas menurut jenis kelamin

Berikut adalah tabel data kecelakaan menurut jenis kelamin pada Unit

Laka Polresta Malang :⁵³

Tabel 4.3

**Data Kecelakaan menurut Jenis Kelamin di Polres Malang Kota
Tahun 2008 - 2010**

Status Tahun	Pelaku						Korban					
	2008		2009		2010		2008		2009		2010	
Jenis Kelamin	L	P	L	P	L	P	L	P	L	P	L	P
Jumlah	287	21	225	15	151	18	362	148	294	120	221	82

Keterangan :

L = Laki-laki

P = Perempuan

Sumber : *Data Sekunder, diolah tahun 2011*

Banyaknya jumlah pelaku pada kecelakaan lalu lintas mengakibatkan meningkatnya jumlah korban baik luka ringan, luka berat bahkan meninggal dunia. Jika dibandingkan dengan pelaku perempuan, jumlah pelaku yang lebih banyak mengakibatkan kecelakaan lalu lintas adalah laki-laki. Terlihat pada tabel di atas pelaku laki-laki pada tahun 2008 berjumlah 287, tahun 2009 berjumlah 225 dan pada tahun 2010 berjumlah 151 pelaku. Sedangkan, korban menurut jenis kelamin jumlah korban laki-laki lebih banyak dibandingkan perempuan. Sesuai

⁵³ Polres Malang Kota, *Data Laka Lintas dan Anatomi Laka Lintas*, 2008-2010.

tabel di atas dapat disimpulkan jumlah terbanyak untuk pelaku dan korban pada kecelakaan lalu lintas adalah laki-laki.

4. Data Laka Lantas menurut tipe kecelakaan

Berdasarkan data yang diperoleh pada Unit Laka Polresta Malang, berikut data kecelakaan menurut tipe kecelakaan pada tahun 2008, 2009 dan 2010 :⁵⁴

Tabel 4.4
Data Kecelakaan menurut Tipe Kecelakaan di Polres Malang Kota
Tahun 2008 - 2010

NO	TIPE KECELAKAAN	TAHUN		
		2008	2009	2010
1	Tabrak Lari	41	19	29
2	Tabrak Belakang	78	54	43
3	Tabrak Depan	56	53	40
4	Tabrak Samping	153	127	75
5	Tabrak Menyudut	-	-	-
6	Tabrak Beruntun	-	-	-
7	Hilang Kemudi	21	6	10

Sumber : *Data Sekunder, diolah tahun 2011*

Berdasarkan tabel diatas, dari tahun 2008 sampai 2010 kasus kecelakaan tabrak samping merupakan tipe kecelakaan terbanyak dibandingkan dengan kasus tabrak lari maupun tabrak depan.

Pada tahun 2008 kasus tabrak samping berjumlah 153 kasus kecelakaan, sedangkan tahun 2009 mengalami penurunan dengan jumlah 127 kasus kecelakaan tabrak samping dan tahun 2010 terdapat 75 kasus kecelakaan tabrak samping. Selain kasus tabrak samping yang banyak terjadi dalam kecelakaan lalu

⁵⁴ Polres Malang Kota, *Data Laka Lantas dan Anatomi Laka Lantas*, 2008-2010.

lintas adalah tabrak belakang. Sedangkan tabrak menyudut maupun tabrak beruntun belum pernah terjadi di kota Malang.

Pada kasus kecelakaan lalu lintas disebabkan karena hilang kemudi pada tahun 2008 sebanyak 21 kasus kecelakaan, tahun 2009 menurun menjadi 6 kasus kecelakaan dan pada tahun 2010 terdapat 10 kasus kecelakaan lalu lintas. Adapun beberapa penyebab terjadinya kecelakaan karena hilang kemudi yaitu antara lain karena mengantuk, meminum minuman yang mengandung alkohol dan menggunakan telepon saat berkendara.

Sesuai dengan data yang diperoleh jumlah kecelakaan karena hilang kemudi terbanyak disebabkan pengemudi yang mengantuk dan menggunakan telepon terutama telepon seluler. Setengah kasus kecelakaan lalu lintas yang terjadi dengan tipe kecelakaan hilang kemudi dari data yang diperoleh pada tahun 2008, 2009 dan 2010 kecelakaan disebabkan karena penggunaan telepon seluler dalam berkendara.

Kecelakaan tersebut terjadi karena pengemudi tidak konsentrasi dalam berkendara. Berdasarkan wawancara dengan anggota Satlantas Polresta Malang menyebutkan bahwa “sebanyak 15% kecelakaan lalu lintas yang disebabkan karena pengendara kendaraan bermotor menggunakan telepon seluler saat berkendara”,⁵⁵ karena tidak konsentrasi dan kurang peduli dengan pengguna jalan lain yang mengakibatkan kecelakaan tersebut terjadi.

⁵⁵ Wawancara dengan Bripda Nessya, Bramin Laka Polresta Malang, pada tanggal 23 mei 2011, diolah.

5. Data Laka Lintas menurut profesi

Berikut adalah tabel data kecelakaan menurut profesi pada Unit Laka

Polresta Malang :⁵⁶

Tabel 4.5

Data Kecelakaan menurut Profesi di Polres Malang Kota

Tahun 2008 - 2010

NO	PROFESI	TAHUN		
		2008	2009	2010
1	TNI/Polri	4	4	1
2	Pegawai Negeri	4	4	2
3	Karyawan Swasta	220	23	94
4	Pelajar	31	17	17
5	Mahasiswa	41	189	52
6	Pengemudi	6	2	2
7	Pedagang	-	-	-
8	Tani/Buruh	-	-	1

Sumber : *Data Sekunder, diolah tahun 2011*

Sesuai dengan tabel diatas, pada tahun 2008 data kecelakaan menurut profesi banyak terjadi pada karyawan swasta berjumlah 220 orang, tahun 2009 kecelakaan lalu lintas banyak terjadi pada kalangan mahasiswa dengan jumlah 189 orang dan pada tahun 2010 kecelakaan lalu lintas banyak terjadi pada karyawan swasta dengan jumlah 94 orang.

Data kecelakaan menurut profesi, yaitu TNI/Polri, pegawai negeri, pelajar dan pengemudi yang mengalami kecelakaan lalu lintas rata-rata setiap tahunnya mengalami penurunan. Sesuai dengan data yang diperoleh bahwa pelaku kecelakaan lalu lintas tersebut sebagian besar adalah karyawan swasta.

⁵⁶ Polres Malang Kota, *Data Laka Lintas dan Anatomi Laka Lintas*, 2008-2010.

6. Data Laka Lintas menurut umur

Berdasarkan data yang diperoleh pada Unit Laka Polresta Malang, berikut data kecelakaan menurut umur pada tahun 2008, 2009 dan 2010 :⁵⁷

Tabel 4.6

Data Kecelakaan menurut Umur di Polres Malang Kota

Tahun 2008 - 2010

NO	UMUR	TAHUN		
		2008	2009	2010
1	0 s/d 12 Tahun	14	7	18
2	13 s/d 17 Tahun	129	75	40
3	18 s/d 25 Tahun	93	73	53
4	26 s/d 35 Tahun	43	47	30
5	36 s/d 55 Tahun	14	25	16
6	56 Tahun ke atas	15	13	12

Sumber : *Data Sekunder, diolah tahun 2011*

Berdasarkan tabel diatas, data kecelakaan menurut umur pada tahun 2008 kecelakaan lalu lintas banyak terjadi pada umur 13 sampai dengan 17 tahun dengan jumlah 129 orang, tahun 2009 kecelakaan lalu lintas banyak terjadi pada umur 13 sampai dengan 17 tahun dengan jumlah 75 orang, sedangkan pada tahun 2010 kecelakaan banyak terjadi antara umur 18 sampai dengan 25 tahun dengan jumlah 53 orang. Sesuai dengan tabel di atas mulai dari umur 0 sampai dengan 56 tahun ke atas, maka sebagian besar kecelakaan lalu lintas terjadi di kalangan remaja.

⁵⁷ Polres Malang Kota, *Data Laka Lintas dan Anatomi Laka Lintas*, 2008-2010.

C. Gambaran Umum tentang Pelaksanaan Pasal 106 Ayat (1) Undang-undang Lalu Lintas Nomor 22 Tahun 2009 terhadap Larangan Penggunaan Telepon Seluler dalam Berkendara

Berbicara tentang pelaksanaan pasal 106 ayat (1) ini bahwa di dalamnya menyebutkan “Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi”.

Dalam hal ini sesuai dengan penjelasan pasal 106 ayat (1) undang-undang nomor 22 tahun 2009 yang dimaksud dengan ”penuh konsentrasi” adalah “setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor dengan penuh perhatian dan tidak terganggu perhatiannya karena sakit, lelah, mengantuk, menggunakan telepon atau menonton televisi atau video yang terpasang di kendaraan, atau meminum minuman yang mengandung alkohol atau obat-obatan sehingga memengaruhi kemampuan dalam mengemudikan Kendaraan”.

Berdasarkan wawancara dengan anggota Satlantas Polresta Malang bahwa pasal 106 ayat (1) tentang peraturan larangan penggunaan telepon seluler dalam berkendara tersebut tidak seluruh masyarakat Kota Malang mengetahui peraturan ini. “Sebanyak 75% dari masyarakat sudah mengetahui peraturan larangan penggunaan telepon seluler dalam berkendara dan 25% dari masyarakat belum mengetahui peraturan tersebut”.⁵⁸

Demi suksesnya pelaksanaan pasal 106 ayat (1) undang-undang nomor 22 tahun 2009 ini, maka Satlantas Polresta Malang tidak henti-hentinya melakukan sosialisasi kepada masyarakat kota Malang. Dalam hal ini pengertian dari

⁵⁸ Wawancara dengan Bripda Nessya, Bramin Laka Polresta Malang, pada tanggal 23 mei 2011, diolah.

sosialisasi adalah “suatu cara/proses belajar seseorang atau anggota masyarakat untuk mengenal dan menghayati kebudayaan masyarakat di lingkungannya”.⁵⁹

Hasil wawancara peneliti dengan anggota Satlantas Polresta Malang, menyatakan bahwa Polresta Malang dalam melakukan sosialisasi pasal 106 ayat (1) Undang-undang Lalu Lintas nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tidak berdiri sendiri. “Polri melaksanakan kerjasama dengan dinas-dinas pemerintah lain”.⁶⁰ Dinas pemerintahan yang melaksanakan kerjasama dengan Polresta Malang diantaranya yaitu Pemerintah Daerah dan Dinas Perhubungan.

Undang-undang nomor 22 tahun 2009 ini dilaksanakan dan diberlakukan sejak tanggal 22 Juni 2009 setelah disahkan oleh Presiden RI. Sedangkan, pasal 106 ayat (1) Undang-undang nomor 22 tahun 2009 ini baru disosialisasikan pada awal 2010 menunggu dikeluarkannya Peraturan Daerah. Namun realitanya peraturan ini sudah direalisasikan sejak awal digabungkan dengan *safety riding*, yaitu menyalakan lampu siang hari, menggunakan helm SNI, khusus roda 4 menggunakan sabuk pengaman dan dilarang menggunakan alat komunikasi saat berkendara, karena peraturan pasal 106 ayat (1) ini juga termasuk dalam *safety riding*.

Dinas perhubungan dan Satlantas Polresta Malang melakukan sosialisasi dengan pemasangan *banner* dan spanduk di pinggir jalan yang berisikan larangan menggunakan telepon seluler dalam berkendara. *Banner* dan spanduk yang di pasang di pinggir jalan bertujuan untuk dapat diketahui dan dilihat oleh masyarakat sebagai pengguna jalan. Selain itu, para pengguna jalan dapat

⁵⁹ Sudarsono, *Kamus Hukum Cetakan Ketiga*, Rineka Cipta, Jakarta, 2002, Hal. 451.

⁶⁰ Wawancara dengan Bripda Nessya, Bramin Laka Polresta Malang, pada tanggal 23 mei 2011, diolah.

mematuhi aturan yang baru telah berlaku dan dipatuhi oleh masyarakat pengguna jalan. Metode pemasangan *banner* dan spanduk di pinggir jalan sudah cukup efektif sebab sudah adanya masyarakat yang telah mengetahui karena telah melihat dan mengerti. Pemasangan *banner*/spanduk tersebut hanya dilakukan di pinggir jalan yang ada di perkotaan. Di pinggiran kota tidak dilakukan pemasangan *banner*/spanduk tersebut, sehingga tidak diketahuinya oleh masyarakat di pinggiran kota akan adanya peraturan yang baru ini.

Gambar 4.1
Contoh pemasangan banner di pinggir jalan raya kota Malang



Gambar 4.2
Contoh pemasangan spanduk di pinggir jalan raya kota Malang



Kegiatan sosialisasi ini di tuju kepada seluruh masyarakat kota Malang. Sasaran dalam kegiatan sosialisasi ini adalah “sopir angkutan kota, sopir bis, perusahaan-perusahaan seperti sosialisasi yang sudah terlaksana yaitu di perusahaan sampoerna dan bentoel, kantor-kantor kelurahan apabila ada permintaan untuk diadakannya sosialisasi tentang peraturan tersebut. Sosialisasi juga dilakukan pada kawasan-kawasan tertib lalu lintas di kota Malang dan di daerah rawan kecelakaan”.⁶¹

Pihak lain yang juga berperan dalam kegiatan sosialisasi ini adalah dimulai dari jenjang SD, SMP, SMA sampai tingkat Perguruan Tinggi. Buku pelajaran tentang lalu lintas untuk SD, SMP dan SMA juga telah direalisasikan oleh Pendidikan Nasional. Adapun masyarakat yang dapat menanggapi peraturan tersebut dengan positif dan ada juga yang menanggapi negatif. “Apabila masyarakat yang menanggapi positif, jika terjadi pelanggaran mereka tidak

⁶¹ Wawancara dengan Bripta Nessya, Bramin Laka Polresta Malang, pada tanggal 23 mei 2011, diolah.

memandang berapa besar denda pidana yang akan dikeluarkan untuk keselamatan dia sendiri”.⁶² Namun banyak masyarakat yang menganggap remeh dan menganggap hal tersebut hal yang biasa, tetapi ada juga yang paham bahwa perbuatan tersebut telah mengganggu konsentrasi pada saat berkendara.

Sosialisasi ini dilakukan dengan tujuan mengenalkan kepada masyarakat kota Malang yang belum tahu dan mengenal tentang aturan mengenai larangan menggunakan telepon seluler dalam berkendara. Selain itu bertujuan untuk menanamkan tertib berlalu lintas sejak awal. Diharapkan dengan sosialisasi sejak dini tersebut, masyarakat kota Malang dapat mengerti peraturan lalu lintas. Ketika mereka mulai berkendara di jalan dapat menaati peraturan dan undang-undang yang ada demi keamanan dan keselamatan di jalan.

Tujuan dari diadakannya sosialisasi tentang aturan mengenai larangan menggunakan telepon seluler dalam berkendara adalah untuk menata ketertiban, keamanan, kenyamanan dan keselamatan berkendara di jalan, yang sesuai dan telah ditentukan dengan berdasarkan pada perundang-undangan yang berlaku. Sehingga ketertiban, keamanan, kenyamanan, kelancaran dan keselamatan berlalu lintas tersebut dapat tercapai dan terlaksana dengan baik.

Dalam melakukan sosialisasi pasal 106 ayat (1) Undang-undang Lalu Lintas nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tersebut akan lebih baik lagi jika dilakukan dengan cara/metode baru yang lebih kreatif dan inovatif, sehingga lebih tepat dan mengena pada sasaran. Diharapkan dengan metode yang lebih kreatif dan inovatif tersebut para pelanggar yang melanggar

⁶² Wawancara dengan Bripta Nessya, Bramin Laka Polresta Malang, pada tanggal 30 mei 2011, diolah.

lalu lintas dapat lebih menurun lagi, sehingga kawasan jalan di kota Malang dapat menjadi kawasan yang lebih tertib lalu lintas.

Sesuai dengan peraturan pada pasal 106 ayat (1) Undang-undang Lalu Lintas nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan seseorang yang melanggar peraturan tersebut dapat dijerat pasal 283 yang berbunyi sebagai berikut :

“Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan secara tidak wajar dan melakukan kegiatan lain atau dipengaruhi oleh suatu keadaan yang mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi di Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda paling banyak Rp750.000,00 (tujuh ratus lima puluh ribu rupiah)”.

Apabila seseorang telah melanggar peraturan lalu lintas yang menyebabkan kecelakaan dan menimbulkan korban maka dapat dijerat pasal 310 yang berbunyi sebagai berikut :

- (1) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan kerusakan Kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (2), dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan dan/atau denda paling banyak Rp1.000.000,00 (satu juta rupiah).
- (2) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan korban luka ringan dan kerusakan Kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (3), dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan/atau denda paling banyak Rp2.000.000,00 (dua juta rupiah).
- (3) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan korban luka berat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (4), dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan/atau denda paling banyak Rp10.000.000,00 (sepuluh juta rupiah).

- (4) Dalam hal kecelakaan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia, dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) tahun dan/atau denda paling banyak Rp12.000.000,00 (dua belas juta rupiah).

Pasal 229 Undang-undang Lalu Lintas nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyebutkan bahwa :

- (1) Kecelakaan Lalu Lintas digolongkan atas:
 - a. Kecelakaan Lalu Lintas ringan;
 - b. Kecelakaan Lalu Lintas sedang; atau
 - c. Kecelakaan Lalu Lintas berat.
- (2) Kecelakaan Lalu Lintas ringan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a merupakan kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan Kendaraan dan/atau barang.
- (3) Kecelakaan Lalu Lintas sedang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b merupakan kecelakaan yang mengakibatkan luka ringan dan kerusakan Kendaraan dan/atau barang.
- (4) Kecelakaan Lalu Lintas berat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c merupakan kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia atau luka berat.
- (5) Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat disebabkan oleh kelalaian Pengguna Jalan, ketidaklaikan Kendaraan, serta ketidaklaikan Jalan dan/atau lingkungan.

D. Kendala yang Dihadapi oleh Satlantas Polresta Malang terhadap Pelaksanaan Pasal 106 Ayat (1) Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 terhadap Penggunaan Telepon Seluler dalam Berkendara di Kawasan Kota Malang

Terdapat beberapa kendala yang dihadapi oleh Satlantas Polresta Malang dalam memberlakukan pasal 106 ayat (1) Undang-undang Lalu Lintas nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Kendala-kendala tersebut antara lain adalah :

1. Perlunya dukungan lebih dari instansi terkait

Perlunya dukungan lebih dari semua instansi yang terkait yang berhubungan dengan adanya pasal 106 ayat (1) mengenai larangan menggunakan telepon seluler dalam berkendara. Dalam hal ini instansi yang terkait adalah Dinas Perhubungan dan Pemerintah Daerah. Dinas Perhubungan sangat berhubungan dengan penyediaan sarana dan prasarana, seperti penyediaan *banner* maupun spanduk khususnya terkait dengan adanya peraturan mengenai larangan menggunakan telepon seluler dalam berkendara.

Berkaitan dengan penyediaan dan pemasangan *banner* tersebut merupakan salah satu tugas dari Dinas Perhubungan, dengan menambah fasilitas tersebut dalam pemberlakuan pasal 106 ayat (1) tersebut. Maka perlunya koordinasi yang lebih baik lagi antara Dinas Perhubungan dan Pemerintah Daerah dengan pihak Satlantas Polresta Malang dalam sosialisasi pasal 106 ayat (1) tersebut.

2. Sarana dan prasarana yang kurang memadai

Hal ini berkaitan dengan kurangnya sarana yang digunakan untuk melaksanakan sosialisasi yaitu dalam mensosialisasikan pasal 106 ayat (1) tersebut. Saat ini di wilayah kota Malang belum seluruhnya mendapatkan sosialisasi mengenai larangan menggunakan telepon seluler dalam berkendara tersebut. Hanya di daerah perkotaan yang telah mendapatkan sosialisasi tersebut dengan pemasangan *banner* maupun spanduk sedangkan di pinggiran kota belum pernah diadakan sosialisasi.

Kurang luasnya jangkauan untuk melaksanakan sosialisasi tersebut menyebabkan tujuan dari adanya peraturan ini kurang efektif dan tidak tercapai seluruhnya. Selain itu, “tingkat keluasaan dalam meminimalisir juga kurang terutama terhadap masyarakat awam”.⁶³ Pihak Satlantas Polresta Malang sedikit sulit untuk memberlakukan himbauan mengenai larangan menggunakan telepon seluler dalam berkendara karena belum seluruh masyarakat kota Malang belum mengenal dan mengetahui peraturan pasal 106 ayat (1) ini.

3. Terdapat pandangan negatif dari masyarakat

Masih ada pandangan negatif dari masyarakat mengenai peraturan dalam pasal 106 ayat (1) tersebut, yaitu himbauan larangan menggunakan telepon seluler dalam berkendara. Untuk himbauan tersebut hampir semua masyarakat kota Malang mengetahuinya, tetapi ada beberapa dari mereka yang kurang menanggapi dengan baik. Walaupun mereka mengetahui dan mengerti tentang himbauan tersebut tidak seluruhnya melaksanakannya, banyak yang mengabaikan serta melanggar peraturan yang telah diberlakukan. Masyarakat menganggap mudah dan tidak terlalu peduli dengan akibat yang akan terjadi. Selain itu masyarakat beranggapan bahwa peraturan pasal 106 ayat (1) tersebut kurang terlaksana dengan baik.

4. Kurangnya kesadaran dari masyarakat

Masih rendahnya tingkat pengetahuan dan pemahaman masyarakat terhadap hukum yang berlaku terutama dalam kaitannya dengan peraturan perundang-undangan lalu lintas. Terutama kecenderungan para pengendara

⁶³ Wawancara dengan Bripta Nessya, Bramin Laka Polresta Malang, pada tanggal 30 mei 2011, diolah.

kendaraan bermotor untuk melakukan pelanggaran lalu lintas terhadap penggunaan telepon seluler dalam berkendara. “Terlihat dari masyarakat kota Malang yang masih banyak menggunakan telepon seluler dalam berkendara, sebanyak 75% dari pengendara mobil menggunakan telepon seluler dalam berkendara sedangkan 35% adalah pengendara sepeda motor”.⁶⁴

Walaupun pihak Satlantas Polresta Malang sudah memberi peringatan/teguran kepada masyarakat, mereka masih tidak mau mengakui kesalahan karena telah melanggar peraturan tersebut. Rendahnya kesadaran hukum masyarakat di dalam mematuhi peraturan lalu lintas akan semakin meningkatnya jumlah pelanggaran lalu lintas dan terjadinya kecelakaan lalu lintas.

E. Upaya Satlantas Polresta Malang terhadap Kendala Pelaksanaan Pasal 106 Ayat (1) Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 terhadap Penggunaan Telepon Seluler dalam Berkendara di Kawasan Kota Malang

Dari hasil wawancara peneliti dengan Bripda Nessya Bramin Laka Polresta Malang, menyatakan bahwa upaya pihak Satlantas Polresta Malang terhadap kendala pelaksanaan pasal 106 ayat (1) terhadap penggunaan telepon seluler dalam berkendara di kawasan kota Malang, yaitu dilakukan dengan cara :

⁶⁴ Wawancara dengan Bripda Nessya, Bramin Laka Polresta Malang, pada tanggal 30 mei 2011, diolah.

1) Preventif

Preventif yaitu upaya mencegah untuk melaksanakan segala kegiatan dalam rangka menyelenggarakan perlindungan Negara, kesejahteraan, keamanan dan ketertiban umum untuk mencegah terjadinya tindak pidana dan perbuatan-perbuatan lain ataupun tidak diancam tindak pidana yang dapat mengakibatkan tidak terwujudnya kesejahteraan, keamanan dan ketertiban umum.

Upaya preventif yang dilakukan oleh Satlantas Polresta Malang dalam rangka kendala pelaksanaan pasal 106 ayat (1) terhadap penggunaan telepon seluler dalam berkendara di kawasan kota Malang yaitu dengan mensosialisasikan pasal 106 ayat (1) Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan angkutan Jalan dengan cara :

- a. Dengan memberikan sosialisasi tentang peraturan yang baru ini kepada semua lapisan masyarakat sopir angkot, sopir bis, pegawai pemerintahan, perusahaan-perusahaan, serta pengguna jalan raya yang lainnya. Selain itu juga mensosialisasikan kepada kalangan pelajar dari semua jenjang pendidikan mulai SD, SMP, SMA dan Mahasiswa, dengan mengeluarkan buku pelajaran tentang lalu lintas.
- b. Dengan memberikan pengumuman melalui pemasangan *banner*/spanduk yang ada di pinggir jalan agar masyarakat mengetahui tentang adanya aturan yang baru ini.
- c. Melalui pendidikan masyarakat

Pendidikan masyarakat di bidang lalu lintas merupakan salah satu fungsi dari lalu lintas yang berfungsi sebagai upaya pencegahan di

dalam menanggulangi masalah lalu lintas. Pendidikan masyarakat mempunyai peranan sebagai penyangga yang merupakan salah satu sarana untuk membantu pelaksanaan tugas operasional di bidang lalu lintas dalam rangka mewujudkan tertib dalam berlalu lintas.

Peranan pendidikan masyarakat tentang lalu lintas dengan sasaran terhadap seluruh masyarakat, guna terciptanya sikap untuk mentaati peraturan perundang-undangan lalu lintas terutama pasal 106 ayat (1). Untuk tercapainya tujuan dalam menciptakan kenyamanan, ketertiban, keamanan dan kelancaran lalu lintas. Sedangkan tujuan dilaksanakan pendidikan masyarakat tersebut adalah untuk meningkatkan disiplin lalu lintas di kalangan masyarakat, menumbuhkan kesadaran masyarakat untuk mentaati peraturan lalu lintas dan membangkitkan partisipasi aktif masyarakat dalam menanggulangi permasalahan dalam lalu lintas.

Pelaksanaan pendidikan masyarakat yang dilakukan oleh Satlantas Polresta Malang diberikan kepada masyarakat baik umum maupun individu maupun kelompok. Pendidikan masyarakat tersebut dilakukan dengan harapan atau bertujuan menumbuhkan sikap untuk mentaati peraturan lalu lintas yang diwujudkan dalam bentuk disiplin berlalu lintas. Berkaitan dengan pendidikan masyarakat tersebut pihak Satlantas Polresta Malang salah satunya adalah dengan memberikan penyuluhan dan pengarahan terutama pengendara kendaraan bermotor di kota Malang.

d. Membangun komunikasi yang baik dengan instansi terkait

Upaya ini dilakukan karena pihak Satlantas Polresta Malang beranggapan tanpa adanya kerjasama yang baik, dengan instansi-instansi terkait maka akan sulit untuk dapat mengefektifkan peraturan pasal 106 ayat (1) ini. Membangun jaringan komunikasi tersebut dilakukan dengan jalan diadakan koordinasi dengan instansi-instansi terkait agar mau bekerja sama. Perlunya memberikan dukungan kepada Satlantas Polresta Malang dalam hal pemberlakuan peraturan pasal 106 ayat (1) mengenai larangan menggunakan telepon seluler dalam berkendara.

Dilakukannya upaya preventif dengan sosialisasi, dan memberikan pendidikan tentang lalu lintas kepada seluruh lapisan masyarakat sebagai pengguna jalan. Kepada kalangan pelajar berupa pengenalan tentang peraturan ini. Diharapkan masyarakat dapat mengetahui dan mematuhi peraturan pasal 106 ayat (1) ini untuk mencegah terjadinya masalah-masalah dan bahaya dalam berlalu lintas saat berkendara.

2) Represif

Represif yaitu upaya memberantas dengan melakukan kegiatan untuk membantu tugas kehakiman guna memberantas perbuatan-perbuatan yang dapat dipidana yang telah dilakukan ataupun pelanggaran yang tidak diancam tindak pidana.

Upaya represif yang dilakukan oleh Satlantas Polresta Malang terhadap kendala pelaksanaan pasal 106 ayat (1) terhadap penggunaan

telepon seluler dalam berkendara di kawasan kota Malang yaitu dengan cara :

a. Teguran

Jika ada seorang pengendara kendaraan bermotor yang melakukan pelanggaran dengan menggunakan telepon seluler dalam berkendara, maka pengendara yang telah melakukan pelanggaran lalu lintas tersebut di beri teguran. Anggota Satlantas Polresta Malang yang sedang bertugas di ruas jalan tersebut yang memberikan teguran kepada pengendara yang telah melakukan pelanggaran.

Satlantas Polresta Malang telah membuat suatu program yang dinamakan program operasi citra lintas yaitu dengan memberi teguran simpatik. Apabila orang tersebut masih belum mengerti tentang peraturan ini, maka pelanggar tersebut diberikan teguran simpatik. Sehingga pelanggar tersebut hanya diberi teguran simpatik tanpa harus membayar denda pidana.

b. Penindakan

Jika masih ada yang melakukan pelanggaran lalu lintas tersebut, maka pelanggar hanya memberikan identitasnya kepada polisi lalu lintas yang sedang bertugas. Pelanggar hanya memberikan identitasnya untuk ditulis dengan diberi kartu pelanggaran hanya sebagai peringatan tetapi tidak ditilang. Agar para pelanggar tersebut dapat memahami dan mengerti tentang peraturan pasal 106 ayat (1) terhadap larangan penggunaan telepon seluler dalam berkendara.

- c. Tetap diadakannya sosialisasi mengenai pasal 106 ayat (1) Undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan kepada masyarakat

Walaupun sosialisasi pasal 106 ayat (1) telah sering dilakukan, pihak Satlantas Polresta Malang tetap mengingatkan kepada para pengendara kendaraan bermotor untuk tetap melaksanakan dan mematuhi pasal 106 ayat (1). “Memberikan sosialisasi di setiap jam-jam rawan, melakukan patroli secara bergantian dan bina mitra tetap membuka seluas-luasnya apabila ada permintaan dari masyarakat untuk sosialisasi Undang-undang nomor 22 tahun 2009 terutama mensosialisasikan pasal 106 ayat (1) tersebut”.⁶⁵

Sosialisasi tersebut dilakukan baik secara langsung maupun tidak langsung. Tidak hanya mensosialisasikan pasal 106 ayat (1) namun pihak Satlantas Polresta Malang juga mensosialisasikan program *safety riding* lainnya.

Berdasarkan hasil penelitian, upaya Satlantas Polresta Malang yang telah dilakukan terbukti telah sesuai dengan standar operasional di seluruh Indonesia. Bertujuan untuk meminimalisir pelanggaran lalu lintas di jalan raya terutama terhadap peraturan pasal 106 ayat (1) mengenai larangan menggunakan telepon seluler dalam berkendara. Sejak diumumkannya Undang-undang lalu lintas tahun 2009 sampai saat ini, Satlantas Polresta Malang menggunakan cara yang telah dijelaskan di atas untuk mengatasi pelanggaran tersebut. Berdasarkan hasil wawancara dengan Ibu Bripda Nessya Bramin Laka Polresta Malang, bahwa Satlantas Polresta Malang dengan mensosialisasikan mereka menganggap cara

⁶⁵ Wawancara dengan Bripda Nessya, Bramin Laka Polresta Malang, pada tanggal 30 mei 2011, diolah.

tersebut sudah cukup efektif.⁶⁶ Polisi beranggapan bahwa masyarakat sudah dianggap mengenal, mengerti dan memahami aturan pasal 106 ayat (1) Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Apabila upaya ini tetap dipertahankan maka dapat dipastikan pengendara kendaraan bermotor akan tetap melakukan pelanggaran. Masyarakat masih belum sadar betapa pentingnya keamanan, kelancaran dan kenyamanan dalam berlalu lintas. Pada dasarnya, tujuan dari diadakannya peraturan perundangan lalu lintas terutama pasal 106 ayat (1) tersebut adalah untuk menata keamanan, keselamatan, kelancaran, ketertiban dan kenyamanan berkendara di jalan, yang sesuai dengan perundang-undangan yang berlaku dan tujuan tersebut dapat terwujud.

Setelah Satlantas Polresta Malang melakukan upaya preventif dan represif terhadap kendala pelaksanaan pasal 106 ayat (1) terhadap penggunaan telepon seluler dalam berkendara di kawasan kota Malang, maka Satlantas Polresta Malang melakukan operasi yang diselenggarakan secara berkala untuk memantau keadaan lalu lintas. Bertujuan untuk lebih mengingatkan kepatuhan masyarakat pengendara kendaraan bermotor dalam melaksanakan peraturan yang ada dan melakukan tindakan tegas jika masih tetap melakukan pelanggaran.

Berdasarkan hasil penelitian, masyarakat sebagai pengguna jalan masih tetap ada yang melakukan pelanggaran. Hasil kuesioner yang telah dibagikan peneliti kepada para pengendara kendaraan bermotor tersebut, rata-rata mengetahui peraturan lalu lintas mengenai larangan penggunaan telepon seluler dalam berkendara ini. Hampir semua pengendara kendaraan bermotor tersebut pernah menggunakan telepon seluler saat berkendara dan banyak pendapat dari

⁶⁶ Wawancara dengan Bripta Nessya, Bramin Laka Polresta Malang, pada tanggal 7 juni 2011, diolah.

pengendara kendaraan bermotor yang setuju dengan peraturan ini. Adapun pendapat dari pengendara mobil bahwa ia setuju dengan peraturan ini “karena penggunaan HP dalam berkendara sangat membahayakan atau bisa terjadi kecelakaan”.⁶⁷

Oleh sebab itu diberi penindakan tegas, meskipun sudah ada tindakan preventif yang berupa sosialisasi maupun memberikan pendidikan kepada masyarakat. Adanya upaya represif berupa teguran dan penindakan tegas dari aparat kepolisian bagi pelanggar yang masih tetap melakukan pelanggaran berulang-ulang. Dilakukannya penindakan tegas agar dapat menimbulkan efek jera kepada pelanggar. Aturan mengenai sanksi bagi pelanggar lalu lintas diatur di dalam Undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Pelaksanaan pasal 106 ayat (1) lalu lintas yang kurang tegas menyebabkan pihak Satlantas Polresta Malang berada di dalam keadaan yang serba salah. Salah satu akibat yang dirasakan adalah bahwa masyarakat hanya taat pada peraturan apabila ada yang mengawasi dari pihak penegak hukum, yaitu polisi. Peneliti telah menemukan keberhasilan bagi Polri terutama Satlantas Polresta Malang dalam rangka meminimalisir pelanggaran lalu lintas di kota Malang. Keberhasilan tersebut dilihat dari penyebab kecelakaan lalu lintas dapat berkurang dan diharapkan peraturan ini dapat berjalan sesuai dengan tujuan yang diharapkan.

Berdasarkan hasil penelitian, peneliti masih menemukan pengguna jalan yang masih melakukan pelanggaran lalu lintas dengan menggunakan telepon

⁶⁷ Hasil kuesioner dengan Shinta Yudharini, umur 27 tahun, Staf Kantor Pusat Universitas Brawijaya Malang.

seluler saat berkendara. Pelanggaran tersebut terjadi jika tidak ada pihak Satlantas Polresta Malang yang sedang berjaga di lapangan. Walaupun ada anggota satlantas yang sedang berjaga “pengendara kendaraan bermotor tetap saja melanggar terutama bagi pengendara yang mengendarai mobil karena terhalang oleh kaca mobil dan tidak peduli ada petugas yang sedang berjaga”.⁶⁸

Jadi unsur yang paling utama dalam melakukan pelanggaran lalu lintas bukan hanya dari upaya satlantas Polresta Malang dalam mensosialisasikan pasal 106 ayat (1) ini. Dapat dilihat bahwa pengendara kendaraan bermotor yang dengan sengaja melanggar rambu-rambu lalu lintas karena beberapa alasan-alasan yang mendasar.

Hasil kuesioner dengan masyarakat kota Malang sebagai pengendara kendaraan bermotor, dapat diketahui bahwa hampir semua pengendara kendaraan bermotor mengetahui dan mengerti tentang peraturan lalu lintas pasal 106 ayat (1) Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Rata-rata dari masyarakat setuju dengan peraturan mengenai larangan penggunaan telepon seluler dalam berkendara tersebut. Salah satunya adalah pengendara sepeda motor yang setuju dengan peraturan ini, dengan alasan “dapat mengurangi angka kecelakaan karena penggunaan HP saat berkendara dapat mengganggu konsentrasi”.⁶⁹ Masyarakat telah mengetahui dan memahami bahwa menggunakan telepon seluler saat berkendara merupakan pelanggaran lalu lintas.

Pada penelitian ini, pihak Satlantas Polresta Malang sudah bertindak dengan maksimal tetapi masih banyak masyarakat yang tidak mematuhi peraturan

⁶⁸ Wawancara dengan Bripda Nessya, Bramin Laka Polresta Malang, pada tanggal 7 juni 2011, diolah.

⁶⁹ Hasil kuesioner dengan Setya Triadi, umur 22 Tahun, Pegawai Swasta.

lalu lintas. Kurangnya kesadaran hukum di dalam masyarakat khususnya tentang masalah lalu lintas dapat membahayakan keselamatan dan mengakibatkan kecelakaan. Oleh karena itu, kebiasaan melanggar tata tertib lalu lintas tidak dapat dibiarkan karena hal tersebut dapat menjadi kebiasaan buruk pada masyarakat.

Pelanggaran lalu lintas itu pada umumnya tidak ada kesengajaan, disini yang ada hanya unsur kealpaan dimana seseorang tidak mengetahui dan sama sekali tidak bermaksud untuk melakukan suatu perbuatan. Terjadinya kelalaian “karena manusia sendiri itu lebih mementingkan telepon daripada keselamatannya, adanya respon langsung untuk mengangkat telepon bukan dengan sengaja”.⁷⁰

Satlantas Polresta Malang diharapkan dapat tanggap dengan hal ini, karena jika ada pelanggaran yang terjadi karena kebutuhan individu manusia yang berbeda-beda oleh karena itu harus dilakukan pendekatan yang lebih terhadap pengemudi kendaraan bermotor. Sehingga pengemudi kendaraan bermotor tidak melakukan pelanggaran lalu lintas dan meningkatnya kesadaran hukum di masyarakat khususnya masalah di bidang lalu lintas.

⁷⁰ Wawancara dengan Bripta Nessya, Bramin Laka Polresta Malang, pada tanggal 7 juni 2011, diolah.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan oleh penulis maka dapat disimpulkan bahwa upaya Satlantas Polresta Malang yang telah dilakukan sudah sesuai dengan standar operasional di seluruh Indonesia, dengan tujuan agar pelaksanaan pasal 106 ayat (1) Undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan dapat terlaksana dengan baik tanpa kendala.

Adapun beberapa kendala yang dihadapi Satlantas Polresta Malang, kendala-kendalanya adalah sebagai berikut :

1. Kurangnya dukungan dan koordinasi dari instansi-instansi yang terkait yang tentunya berhubungan dengan adanya pasal 106 ayat (1) mengenai larangan menggunakan telepon seluler dalam berkendara. Dalam hal ini instansi yang terkait adalah Dinas Perhubungan dan Pemerintah Daerah.
2. Kurangnya sarana dan prasarana, hal ini berkaitan dengan kurangnya sarana yang digunakan untuk melaksanakan sosialisasi yaitu dalam mensosialisasikan pasal 106 ayat (1) tersebut. Saat ini di wilayah kota Malang belum seluruhnya mendapatkan sosialisasi mengenai larangan menggunakan telepon seluler dalam berkendara tersebut. Hanya di daerah perkotaan yang telah mendapatkan sosialisasi tersebut dengan pemasangan *banner* maupun spanduk sedangkan di pinggiran kota belum pernah diadakan sosialisasi.

3. Selain itu masih ada pandangan negatif dari masyarakat mengenai peraturan dalam pasal 106 ayat (1) tersebut, yaitu himbauan larangan menggunakan telepon seluler dalam berkendara. Untuk himbauan tersebut hampir semua masyarakat kota Malang mengetahuinya. Walaupun mereka mengetahui dan mengerti tentang himbauan tersebut tidak seluruhnya melaksanakannya, masih banyak yang mengabaikan serta melanggar peraturan yang telah diberlakukan tersebut.
4. Kurangnya kesadaran pada masyarakat dengan rendahnya tingkat pengetahuan dan pemahaman masyarakat terhadap hukum yang berlaku, terutama dalam kaitannya dengan peraturan perundang-undangan lalu lintas. Hal tersebut dapat menyebabkan kecenderungan para pengendara kendaraan bermotor untuk melakukan pelanggaran lalu lintas terhadap penggunaan telepon seluler dalam berkendara.

Dengan terjadinya kendala-kendala tersebut Satlantas Polresta Malang memiliki upaya untuk mengatasi kendala tersebut. Upaya yang dilakukan tersebut terbagi dalam dua langkah, yakni preventif dan represif :

1. Upaya preventif yang dilakukan, yaitu :
 - a. Satlantas lebih menekankan pada sosialisasi pasal 106 ayat (1) Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan angkutan Jalan dengan memberikan sosialisasi kepada semua lapisan masyarakat.
 - b. Melakukan pemasangan *banner*/spanduk di pinggir jalan agar masyarakat mengetahui peraturan tersebut.

- c. Memberikan pendidikan kepada masyarakat di bidang lalu lintas agar tercapainya tujuan dalam menciptakan kenyamanan, ketertiban, keamanan dan kelancaran lalu lintas.
 - d. Membangun jaringan komunikasi dengan instansi terkait agar mau bekerja sama dan memberikan dukungan kepada Satlantas Polresta Malang dalam hal pemberlakuan peraturan pasal 106 ayat (1) mengenai larangan menggunakan telepon seluler dalam berkendara.
2. Upaya represif yang dilakukan oleh Satlantas Polresta Malang adalah sebagai berikut :
- a. Dengan memberikan teguran simpatik kepada masyarakat tanpa harus membayar denda pidana.
 - b. Melakukan penindakan dengan diberi kartu pelanggaran tetapi hanya sebagai peringatan tanpa ditilang.
 - c. Selain itu tetap mensosialisasikan pasal 106 ayat (1) tersebut untuk mengingatkan kepada para pengendara kendaraan bermotor, agar masyarakat tetap melaksanakan dan mematuhi pasal 106 ayat (1) Undang-undang nomor 22 tahun 2009 tersebut.

Satlantas Polresta Malang juga berupaya untuk selalu melakukan operasi yang diselenggarakan secara berkala untuk memantau keadaan lalu lintas. Operasi berkala tersebut dilakukan untuk lebih mengingatkan kepatuhan masyarakat pengendara kendaraan bermotor dalam melaksanakan peraturan yang ada dan melakukan tindakan tegas jika masih tetap melakukan pelanggaran.

Terjadinya suatu pelanggaran lalu lintas tersebut tidak ada unsur kesengajaan. Dalam pelanggaran tersebut yang ada hanya unsur kealpaan. Seseorang tidak mengetahui dan sama sekali tidak bermaksud untuk melakukan suatu perbuatan. Oleh karena itu, perlunya kesadaran hukum di dalam masyarakat khususnya tentang masalah lalu lintas dengan tujuan terciptanya ketertiban, keamanan, kenyamanan, keselamatan dan kelancaran dalam berlalu lintas.

B. Saran

1. Bagi Polri

Dalam hal ini, sebaiknya pihak kepolisian terutama Satlantas Polresta Malang dapat memperbaiki sistem yang sudah ada untuk menurunkan tingkat pelanggaran lalu lintas. Pelanggaran merupakan salah satu penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas, seperti hal pelanggaran dalam menggunakan telepon seluler saat berkendara.

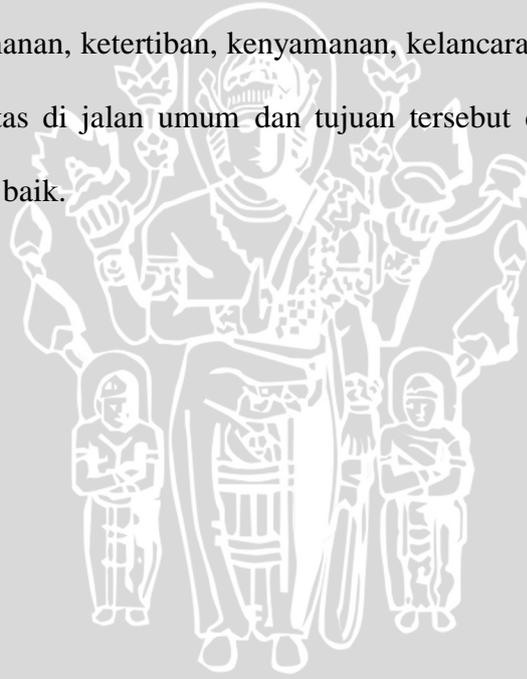
Upaya Polri yang lebih kreatif dan inovatif diharapkan dapat lebih optimal dan lebih tepat mengena pada sasaran dalam menertibkan lalu lintas, sehingga dapat meminimalisir terjadinya pelanggaran lalu lintas. Diharapkan para pelanggar yang melanggar lalu lintas dapat lebih menurun lagi sehingga kawasan jalan di kota Malang dapat menjadi kawasan yang lebih tertib lalu lintas.

Selain memperbaiki sistemnya, pihak kepolisian sebaiknya bekerjasama dengan dinas-dinas pemerintahan. Bekerjasama dengan pemerintah yang bersangkutan bertujuan untuk mempermudah pihak

kepolisian dalam pelaksanaan pasal 106 ayat (1) Undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan.

2. Bagi masyarakat

Pemerintah, termasuk Polri bukanlah satu-satunya pihak yang harus bertanggung jawab. Seluruh lapisan masyarakat juga harus bertanggung jawab karena seluruh masyarakat dapat membuat jalan raya semakin aman. Masyarakat umum sebagai pengguna jalan harus dapat mentaati peraturan perundang-undangan terutama pasal 106 ayat (1) Undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan. Sehingga dapat terwujudnya keamanan, ketertiban, kenyamanan, kelancaran dan keselamatan dalam berlalu lintas di jalan umum dan tujuan tersebut dapat tercapai dan terlaksana dengan baik.



DAFTAR PUSTAKA

Buku Bacaan

Abdurrahman, Soejono. 2003. *Metode Penelitian Hukum*. Jakarta : Rineka Cipta.

Ashshofa, Burhan. 2004. *Metode Penelitian Hukum*. Jakarta : Rineka Cipta.

Djajoesman. 1987. *Polisi dan Lalu Lintas*. Lembang Bandung.

Hannjo Soemitro, Ronny. 1990. *Metode Penelitian Hukum dan Jurimetri*.
Jakarta : Ghalia Indonesia.

Moeljatno. 2002. *Azas-azas Hukum Pidana*. Jakarta : Rineka Cipta.

Muhammad, Farouk. 1999. *Praktik Penegakan Hukum Bidang Lalu Lintas*.
Jakarta : Balai Pustaka.

Naning, Ramdlon. 1983. *Menggairahkan Kesadaran Hukum Masyarakat dan
Disiplin Penegak Hukum Dalam Lalu Lintas*. Surabaya : PT. Bina Ilmu.

Nawawi Arief, Barda. 2005. *Beberapa Aspek Kebijakan Penegakan dan
Pengembangan Hukum Pidana*. Bandung : PT. Citra Aditya Bakti.

Rubai, Masruchin. 2001. *Asas-asas Hukum Pidana*. Malang : UM PRESS dan
FH UB.

Satti, Rosna. 2002. *Kamus Lengkap Bahasa Indonesia*. Surabaya : Pustaka Dua.

Saydam, Gouzali. 2003. *Sistem Telekomunikasi di Indonesia*. Bandung :
Alfabeta.

Soekanto, Soerjono. 1982. *Kesadaran Hukum dan Kepatuhan Hukum*. Jakarta :
CV Rajawali.

_____ . 1985. *Efektivikasi Hukum dan Peranan sanksi*. Bandung :
CV Remadja Karya.

Sudarsono. 2002. *Kamus Hukum Cetakan Ketiga*. Jakarta : Rineka Cipta.

Sudarto. 1975. *Hukum Pidana Jilid I-B*. Badan Penyediaan Bahan Kuliah Fakultas Hukum Universitas Diponegoro. Dalam Lany Andhari. Kendala yang dihadapi oleh Polri dalam menerapkan ketentuan Pasal 359 KUHP pada Perkara Kecelakaan Lalu Lintas. Skripsi tidak diterbitkan. Malang : Fakultas Hukum, Universitas Brawijaya.

Sunggono, Bambang. 2002. *Metode Penelitian Hukum*. Jakarta : PT. Raja Grafindo Persada. Dalam Lany Andhari. Kendala yang dihadapi oleh Polri dalam menerapkan ketentuan Pasal 359 KUHP pada Perkara Kecelakaan Lalu Lintas. Skripsi tidak diterbitkan. Malang : Fakultas Hukum, Universitas Brawijaya.

_____. 2006. *Metode Penelitian Hukum*. Jakarta : PT. Raja Grafindo Persada.

Suyanto, Bagong dan Sutinah. 2010. *Metode Penelitian Sosial*. Jakarta : Kencana Prenada Media Group.

Tim Kreatif NusaMedia. 2010. *Undang-undang lalu Lintas UU RI NO. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Bandung : Nusa Media.

Peraturan Perundang-undangan

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2002 Tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Kitab Undang-Undang Hukum Pidana

Internet

Abu Farhan. 2010. *Teori-teori yang sering dipakai* (online).

<http://mediaskripsi.blogspot.com/2010/02/teori-teori-yang-sering-dipakai.html> (diakses 2 Mei 2011).

Artikel dan Opini Universitas Negeri Bangka Belitung. 2009. *Remaja dan Handphone*(online).

http://www.ubb.ac.id/menulengkap.php?judul=handphone%20bagi%20kehidupan%20remaja&&nomorurut_artikel=373, (diakses 11 Maret 2011).

Admin. 2007. *Penegakan Hukum* (online).

<http://hukum.jogjakota.go.id/cetak.php?id=28> (diakses 2 Mei 2011).

Didik. 2009. *Pengertian Handphone* (online).

<http://mokletrpl2.blogspot.com/2009/10/pengertian-handphone.html>, (diakses 13 Maret 2011).

Djawara Putra Petir. 2009. *Faktor-faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum di Indonesia* (online).

<http://m.kompasiana.com/post/umum/2009/07/13/faktor-faktor-yang-mempengaruhi-penegakan-hukum-di-indonesia/> (diakses 2 Mei 2011).

Kumpulan Info. 2010. *Etika Penggunaan Ponsel (online)*.

<http://kumpulan.info/tech/tips-teknologi/57-tips/253-etika-menggunakan-telepon-seluler.html>, (diakses 17 Maret 2011).

Menhub, Penuhi Standar Keselamatan 13/9/2007 Bisnis Indonesia,

<http://www.sinarharapan.co.id/berita/0704/26/opi02.html>, 2007. Dalam

Rizki Wulandari. Efektivitas Program Safety Riding Khususnya Bagi Kendaraan Roda Dua Sebagai Upaya Polri Untuk Meminimalisir Tingginya Angka Kecelakaan dan Pelanggaran Lalu lintas (Studi di Polresta Malang), Skripsi tidak diterbitkan. Malang : Fakultas Hukum, Universitas Brawijaya.

Muhammad Hambali. *Pelaksanaan Hukum Dalam Masyarakat (online)*.

<http://www.google.com/search?client=ms-rim&hl=en&q=peran%20masyarakat%20dalam%20penegakan%20hukum&ie=UTF-8&oe=UTF-8&channel=browser> (diakses 8 Juli 2011).

Natha suarnata septha. 2011. *Kesalahan Dalam Hukum Pidana (online)*.

<http://nathasuarnata.blogspot.com/2011/04/kesalahan-dalam-hukum-pidana.html> (diakses 1 juni 2011).

Setia Dth. 2009. *“kesalahan” menurut hukum pidana (online)*. <http://setia-ceritahati.blogspot.com/2009/03/kesalahan-menurut-hukum-pidana.html>

(diakses 1 Juni 2011).