

BAB I PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Dalam kompleksitas kehidupan manusia sehari-hari, tidak terlepas dari adanya banyak tuntutan, benturan kepentingan antara orang yang satu dengan lainnya. Kondisi ini bisa memancing timbulnya sifat negatif, oleh karena itu faktor-faktor kesadaran hukum semakin perlu mendapatkan perhatian yang serius.

Terlepas dari hal tersebut dalam lingkungan masyarakat sehari-hari ada kerentanan untuk terjadinya banyak pelanggaran-pelanggaran. Sedangkan hukuman yang ada bila pelanggar melakukan kesalahan tidak mampu membuat jera orang untuk melakukannya lagi.

Semakin banyaknya kalangan masyarakat yang menggunakan jalan tersebut akhirnya membuat perkembangan lalu lintas cukup maju, bertambah banyaknya jumlah dan jenis kendaraan bermotor membuat arus lalu lintas semakin padat, apalagi prasarana yang ada di wilayah perkotaan tidak dapat memenuhi kebutuhan secara maksimal, biasanya hal ini disebabkan oleh wilayah kota itu sendiri yang merupakan kota industri, kota pariwisata dan kota pelajar. Hal ini mengakibatkan kecenderungan masyarakat untuk menggunakan fasilitas kendaraan angkutan kota dalam beraktifitas.

Selain kendaraan pribadi, banyaknya kendaraan angkutan kota juga mempengaruhi semakin kompleksnya permasalahan dalam berlalu lintas diantaranya adalah banyaknya pelanggaran-pelanggaran lalu lintas, kemacetan lalu lintas, atau kecelakaan lalu lintas.



Banyak juga faktor lain yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas, diantaranya “faktor-faktor penyebab kecelakaan adalah kerusakan-kerusakan kendaraan, cacat pengemudi, permukaan jalan, dan rancangan jalan.”¹ Bisa juga disebabkan oleh faktor kurangnya perawatan badan jalan yang rusak, jembatan, rancangan jalan yang tidak sesuai dengan kondisi, kurangnya rambu-rambu lalu lintas, jumlah kendaraan yang tidak sebanding dengan luas jalan dan faktor-faktor penyebab lainnya.

Ramdlon Naning juga menjelaskan bahwa faktor-faktor penyebab terjadinya kecelakaan sebagai antara lain :

1. faktor manusia sebagai pemakai jalan
2. faktor kendaraan
3. faktor jalan
4. faktor keadaan lingkungan alam.²

Oleh karena itu, untuk mewujudkan lalu lintas angkutan jalan dan lalu lintas dengan selamat, aman, tertib, lancar dan teratur tidak macet, maka keselarasan antara angkutan jalan dan peraturan lalu lintas sangatlah penting, harus sejalan seiring dengan memperhatikan aspek pengaturan, pengendalian dan pengawasan.

Melalui suatu sistem transportasi yang baik, diharapkan dapat terwujud tersedianya jasa kendaraan angkutan kota yang aman, nyaman, dan juga tercapai keselamatan, ketertiban serta kelancaran dalam berlalu lintas. Dalam hal ini diperlukan suatu penetapan aturan umum yang bersifat seragam dan berlaku secara nasional mengenai lalu lintas. Seperti yang dijelaskan dalam pasal 3

¹ Suwardjoko Warpani, *Rekayasa Lalu Lintas*, Bharata Aksara, Jakarta 1985, Hal 135

² Ramdlon Naning, *Menggairahkan Kesadaran Masyarakat dan Disiplin Penegak Hukum Dalam Lalu Lintas*, Bina Ilmu, Surabaya 1983, Hal 23

Undang-Undang Republik Indonesia nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan bahwa “Lalu lintas dan Angkutan Jalan diselenggarakan dengan tujuan :

- a. Terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa;
- b. Terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa; dan
- c. Terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.”³

Selain Undang-Undang sebagai pedoman, secara praktek semuanya akan baik jika mendapat dukungan dari semua pihak. Pemerintah, dalam hal ini aparat penegak hukum yaitu polisi lalu lintas, merupakan golongan panutan dalam masyarakat, yang hendaknya memiliki kemampuan-kemampuan tertentu, untuk berupaya mencegah dan meminimalisir terjadinya pelanggaran lalu lintas khususnya angkutan kota sesuai dengan aspirasi masyarakat. Penegakan hukum yang tegas tanpa pandang bulu bagi pelanggar aturan lalu lintas pasti akan menimbulkan efek jera, dan jika perlu denda harus betul-betul dilaksanakan secara konsekuen dan benar-benar masuk kas Negara.

Tidak lupa peran aktif dan keterlibatan masyarakat sendiri sebagai pengguna maupun sebagai pengemudi angkutan kota juga tidak kalah penting. Kesadaran, kedisiplinan dan kerjasama yang tinggi dalam berlalu lintas juga harus ditingkatkan untuk menjaga ketertiban dan keamanan dengan menerapkan semua peraturan-peraturan lalu lintas yang baik.

³ Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009, *Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Citra Umbara, Bandung 2009

Namun dalam prakteknya masih banyak ditemukan pelanggaran-pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh kendaraan angkutan kota terutama melanggar pasal 126 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, yaitu :

Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum angkutan orang dilarang :

- a. Memberhentikan kendaraan selain di tempat yang telah ditentukan;
- b. Mengetem selain di tempat yang telah ditentukan;
- c. Menurunkan penumpang selain di tempat pemberhentian dan atau di tempat tujuan tanpa alasan yang patut dan mendesak;
- d. Melewati jaringan jalan selain yang ditentukan dalam izin trayek.

Dalam suatu wilayah banyaknya pelanggaran yang terjadi oleh angkutan kota memang tidak bisa dihindari mengingat keberadaan angkutan kota dinilai sangat penting dan dibutuhkan oleh masyarakat dan masyarakat memang memiliki tempat aktifitas yang berbeda. Pentingnya angkutan kota tersebut tercermin pada semakin meningkatnya kebutuhan akan jasa angkutan bagi barang serta orang. Disamping itu, angkutan kota juga berperan sebagai penunjang, pendorong, penggerak aktifitas kerja sehari-hari dan juga demi peningkatan kesejahteraan rakyat yang tidak lain masyarakat dapat mengurangi anggaran dalam transportasi sehari-hari.

Terjadinya pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh angkutan kota menimbulkan kerugian baik bagi pelaku maupun masyarakat, dalam hal ini pelanggaran lalu lintas yang sering terjadi sedikit banyak disebabkan oleh kesalahan para pengemudi angkutan kota tersebut, diantaranya pengemudi yang kurang ahli mengemudikan kendaraannya menyebabkan ketidakhati-hatian dalam mengendarai angkutan, tidak memenuhi dan sering tidak mengindahkan peraturan atau rambu-rambu lalu lintas, juga mengendarai angkutan dengan kecepatan yang melebihi ketentuan. Dari sini dapat dilihat bahwa kurang disiplinnya para pengemudi, rendahnya tingkat pemahaman akan pentingnya

mematuhi dan menaati peraturan lalu lintas serta sikap acuh dari pengemudi angkutan kota terhadap Undang-Undang tentang Lalu Lintas masih banyak kita temui.

Keadaan tersebut diatas yang membuat pelanggaran lalu lintas oleh pengemudi angkutan kota yang sering terjadi, sehingga tidak menutup kemungkinan dari pelanggaran-pelanggaran yang dilakukan mengakibatkan terjadinya kecelakaan lalu lintas yang mana akibat dari kecelakaan tersebut bisa menyebabkan kemacetan, memakan korban harta maupun korban jiwa.

Berdasarkan sedikit uraian diatas dapat dilihat bahwa angkutan kota merupakan salah satu faktor yang menimbulkan permasalahan dalam lalu lintas. Memang dalam prakteknya masih banyak ditemui pelanggaran-pelanggaran yang dilakukan oleh pengemudi angkutan kota. Sehingga secara tidak langsung dipertanyakan apakah penerapan Undang-Undang maupun peraturan lalu lintas yang ada dapat menjamin suatu kelancaran, ketertiban dan keamanan dalam berlalu lintas dan dapat menekan jumlah pelanggaran yang dilakukan oleh angkutan kota.

Berdasarkan hal tersebut penulis tertarik untuk mengkaji lebih lanjut mengenai masalah : **KAJIAN KRIMINOLOGIS TERHADAP PELANGGARAN YANG DILAKUKAN OLEH PENGEMUDI ANGKUTAN KOTA** (Studi Kasus di Wilayah Polres Malang Kota)

B. RUMUSAN MASALAH

Melihat dari uraian latar belakang di atas, maka dapat diambil adanya permasalahan yang terjadi, yaitu :

1. Bentuk pelanggaran apa saja yang dilakukan oleh pengemudi angkutan kota Malang?
2. Faktor apa yang menyebabkan terjadinya pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh pengemudi angkutan kota Malang?
3. Apakah kendala yang dihadapi oleh aparat untuk menanggulangi pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh pengemudi angkutan kota Malang?
4. Apakah upaya yang dilakukan oleh aparat untuk menanggulangi pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh pengemudi angkutan kota Malang?

C. TUJUAN PENELITIAN

Berdasarkan rumusan masalah yang telah disebutkan diatas, maka penulisan penelitian ini mempunyai tujuan :

1. Untuk mengetahui bentuk pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh pengemudi angkutan kota
2. Untuk mengetahui faktor-faktor apa saja yang menjadi penyebab terjadinya pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh pengemudi angkutan kota.
3. Untuk mengetahui kendala yang dihadapi oleh aparat yang berwenang di kota Malang terhadap pelanggaran pengemudi angkutan kota.
4. dan upaya penanggulangan yang dilakukan oleh aparat yang berwenang di Malang dalam mengurangi jumlah pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh

pengemudi angkutan kota yang kerap menjadi sebab utama dari kemacetan dan kecelakaan lalu lintas.

D. MANFAAT PENELITIAN

Kegunaan dari penyusun dan penulisan skripsi ini diharapkan dapat berguna dan memberikan manfaat. Dalam hal ini penulis membagi dalam dua perspektif yaitu secara teoritis dan secara praktis, dengan penjelasan sebagai berikut :

1. Secara teoritis

Memberikan manfaat pengetahuan kepada masyarakat serta memberikan sumbangsih untuk pengetahuan ilmu hukum dan memberikan manfaat bagi pengguna jalan khususnya pengemudi dan penumpang angkutan umum yaitu angkutan kota agar tertib dan patuh dalam berlalulintas sehingga dapat meminimalisir terjadinya kecelakaan terutama kemacetan.

2. Secara praktis

Untuk menambah wawasan, pengetahuan tentang cara berlalu lintas yang benar hingga tidak terjadi macet dan kecelakaan. Dapat juga sebagai masukan yang berarti bagi aparat penegak hukum khususnya polisi dalam menjaga ketertiban lalu lintas terhadap pengemudi-pengemudi terutama pengemudi angkutan kota yang melakukan pelanggaran sehingga peraturan lalu lintas dapat diterapkan dengan baik kepada seluruh pengguna jalan.

E. SISTEMATIKA PENULISAN

Mendeskripsikan secara singkat padat dan jelas serta runtut substansi penulisan laporan skripsi berdasarkan banyaknya bab dan sub bab yang dipergunakan:

Bab I : Pendahuluan

Berisi latar belakang penelitian akan dilakukan, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian.

Bab II : Kajian pustaka

Menguraikan secara runtut mengenai penjelasan tentang hal-hal yang berkaitan dengan judul yaitu menguraikan tentang pengertian lalu lintas, pengertian tentang angkutan umum dan juga peraturan Perundang-undangan yaitu Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Bab III : Metode penelitian

Pada bab ini diuraikan mengenai pendekatan masalah; waktu dan lokasi bahan penelitian didapat, jenis dan sumber data, teknik analisis data dan definisi konseptual.

Bab IV : Hasil dan Pembahasan

Pada bab ini akan diuraikan mengenai rumusan masalah yang diambil, sekaligus merupakan hasil dari analisa penelitian.

Bab V : Penutup

Bab terakhir berisi kesimpulan dan saran, pada bab ini penulis akan memberikan pendapat dan saran tentang hasil penelitian.

BAB II

KAJIAN PUSTAKA

A. Tinjauan Umum Tentang Kriminologi

1. Pengertian Kriminologi dan Ruang Lingkup Studi Kriminologi

Kriminologi adalah ilmu yang mempelajari tentang kejahatan atau penjahat. Kumpulan ilmu pengetahuan tentang kejahatan yang bertujuan untuk memperoleh pengetahuan dan pengertian tentang gejala kejahatan dengan jalan mempelajari dan menganalisa secara ilmiah keterangan-keterangan, keseragaman-keseragaman, pola-pola dan faktor kausal yang berhubungan dengan kejahatan, pelaku kejahatan serta reaksi masyarakat terhadap keduanya. Jadi obyek studi kriminologi melingkupi :

- a. Perbuatan yang disebut sebagai kejahatan
- b. Pelaku kejahatan dan,
- c. Reaksi masyarakat yang ditujukan baik terhadap perbuatan maupun terhadap pelakunya.⁴

Ketiganya ini tidak dapat dipisah-pisahkan. Suatu perbuatan baru dapat dikatakan sebagai kejahatan bila ia mendapat reaksi dari masyarakat. Karenanya dapat ditelaah bahwa pengemudi angkutan umum sebagai pelaku yang bisa dituduhkan atas pelanggaran yang dilakukan, meskipun dalam aspek memberhentikan atau menurunkan penumpang terkadang disebabkan oleh permintaan penumpang hingga menurunkan di sembarang tempat.

⁴Topo Santoso, 2001, Kriminologi, Raja Garfindo Persada, Jakarta. Hal 12

Namun jika dalam aspek mengetem dan melewati jalan tidak sesuai dengan ijin trayek pengemudi angkutan kota dapat disebut sebagai kajian kriminologis atau pelaku pelanggaran, pengemudi angkutan kota seringkali tidak mengindahkan rambu-rambu lalu lintas dan aparat dengan sengaja hingga tempat yang bukan seharusnya untuk tempat mengetem, digunakan untuk mengetem dan tempat yang seharusnya tidak dilewati menjadi dengan sengaja dilewati demi mendapatkan keuntungan yang lebih.

Ditinjau dari sifat-sifat kepribadiannya ada empat alur penelitian psikologis yang berbeda telah menguji hubungan antara kepribadian dengan kejahatan. Pertama, melihat pada perbedaan-perbedaan antara struktur kepribadian dari penjahat dan bukan penjahat; kedua, memprediksi tingkah laku; ketiga, menguji tingkatan dimana dinamika-dinamika kepribadian normal beroperasi dalam diri penjahat; dan keempat, mencoba menghitung perbedaan-perbedaan individual antara tipe- tipe dan kelompok pelaku kejahatan.⁵

B. Tinjauan Umum Pelanggaran Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

1. Pengertian Lalu Lintas, Angkutan Umum, dan Pengemudi Angkutan Umum

Lalu lintas merupakan gerak pindah barang atau manusia dengan menggunakan jalan umum di darat, baik dengan kendaraan bermotor atau tidak. Dimana setiap perpindahan tersebut dapat menimbulkan pelanggaran-pelanggaran yang mungkin terjadi dalam berlalu lintas, untuk menekan jumlah pelanggaran itu diperlukan ketaatan dan kepatuhan masyarakat terhadap hukum atau Undang-Undang yang mengatur lalu lintas. Peraturan perundang-undangan

⁵ Ibid, Hal 49

lalu lintas di Indonesia telah mengalami perbaikan hingga akhirnya diberlakukan Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan.

Lalu lintas dalam hal ini, tertera dalam sistem transportasi nasional secara terpadu dan mampu mewujudkan tersedianya jasa transportasi yang serasi dengan tingkat kebutuhan lalu lintas yang tertib, selamat, aman, nyaman, teratur, cepat dan dengan biaya yang terjangkau oleh masyarakat.

Lalu lintas yang memiliki karakteristik dan keunggulan tersendiri perlu dimanfaatkan dan dikembangkan sehingga nantinya mampu memadukan dengan transportasi lain.

Untuk memahami pengertian lalu lintas, penulis kemukakan beberapa pengertian lalu lintas, menurut Undang-Undang lalu lintas, menurut Undang-Undang Lalu Lintas Nomor 22 Tahun 2009 dan beberapa pendapat pakar hukum. Menurut pasal 1 angka 1 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, “Lalu Lintas adalah gerak kendaraan dan orang di ruang Lalu Lintas jalan”.

Lalu lintas yang aman merupakan dambaan setiap orang. Sebaliknya tidak seorang pun menyukai keadaan lalu lintas yang tidak teratur karena sering terjadinya berbagai macam pelanggaran. Menurut Ramdlon Naning bahwa Lalu lintas yang aman dan tertib, lancar dan efisien akan meningkatkan terselenggaranya kegairahan serta aktifitas kerja menuju terwujudnya kesejahteraan masyarakat yang diinginkan. Lalu lintas yang tidak aman, tidak tertib, tidak lancar dan tidak efisien akan menimbulkan permasalahan dibidang

lalu lintas, yaitu meningkatnya kecelakaan, kemacetan dan pelanggaran lalu lintas dari tahun ke tahun.⁶

Dalam hal ini lalu lintas dan angkutan jalan juga merupakan bagian dari sistem pengangkutan nasional yang menempati posisi vital dan strategis dalam pembangunan nasional. Pengaruh kelancaran pengangkutan dan dampaknya secara langsung dapat dirasakan dalam kehidupan masyarakat. Oleh karena itu, pengelolaan lalu lintas dan angkutan jalan pada dasarnya adalah upaya memaksimalkan dampak positif dan meminimalkan dampak negatif yang timbul oleh kegiatan lalu lintas dan angkutan.

Lalu lintas di dalam Undang-Undang No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan didefinisikan sebagai gerak kendaraan dan orang di Ruang Lalu Lintas Jalan, sedang yang dimaksud dengan Ruang Lalu Lintas Jalan adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa Jalan dan fasilitas pendukung.

Pemerintah mempunyai tujuan untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman dan efisien melalui manajemen lalu lintas dan rekayasa lalu lintas. Tata cara berlalu lintas di jalan diatur dengan peraturan perundangan menyangkut arah lalu lintas, prioritas menggunakan jalan, lajur lalu lintas, jalur lalu lintas dan pengendalian arus di persimpangan. Ada tiga komponen terjadinya lalu lintas yaitu manusia sebagai pengguna, kendaraan dan jalan yang saling berinteraksi dalam pergerakan kendaraan yang memenuhi persyaratan kelayakan dikemudikan oleh pengemudi mengikuti aturan lalu lintas yang ditetapkan

⁶ Ramdlon Naning, Op Cit, hal 19

berdasarkan peraturan perundangan yang menyangkut lalu lintas dan angkutan jalan melalui jalan yang memenuhi persyaratan geometrik.

Kegiatan perencanaan lalu lintas meliputi inventarisasi dan evaluasi tingkat pelayanan. Maksud inventarisasi antara lain untuk mengetahui tingkat pelayanan pada setiap ruas jalan dan persimpangan. Maksud tingkat pelayanan dalam ketentuan ini adalah merupakan kemampuan ruas jalan dan persimpangan untuk menampung lalu lintas dengan tetap memperhatikan faktor kecepatan dan keselamatan. penetapan tingkat pelayanan yang diinginkan. Dalam menentukan tingkat pelayanan yang diinginkan dilakukan antara lain dengan memperhatikan : rencana umum jaringan transportasi jalan; peranan, kapasitas, dan karakteristik jalan, kelas jalan, karakteristik lalu lintas, aspek lingkungan, aspek sosial dan ekonomi. penetapan pemecahan permasalahan lalu lintas, penyusunan rencana dan program pelaksanaan perwujudannya. Maksud rencana dan program perwujudan dalam ketentuan ini antara lain meliputi: penentuan tingkat pelayanan yang diinginkan pada setiap ruas jalan dan persimpangan, usulan aturan-aturan lalu lintas yang akan ditetapkan pada setiap ruas jalan dan persimpangan, usulan pengadaan dan pemasangan serta pemeliharaan rambu rambu lalu lintas marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, dan alat pengendali dan pengaman pemakai jalan; usulan kegiatan atau tindakan baik untuk keperluan penyusunan usulan maupun penyuluhan kepada masyarakat.⁷

Sejalan dengan peningkatan pendapatan masyarakat, banyak orang yang mampu membeli kendaraan pribadi. Banyak alasan untuk memiliki kendaraan

⁷ Suwardjoko Warpani (II), Op Cit. Hal 38

pribadi, antara lain karena masalah privasi dan kenyamanan. Namun dibalik kebaikannya, kepemilikan kendaraan pribadi terlalu banyak juga menimbulkan banyak masalah. Banyaknya kendaraan pribadi berarti kemacetan yang semakin banyak di jalan. Hal ini dikarenakan jumlah peningkatan kendaraan pribadi tidak sebanding dengan peningkatan kapasitas jalan. Semakin banyak masyarakat yang menggunakan kendaraan umum, semakin efektif pula penggunaan jalan raya. Dengan kata lain, kendaraan umum merupakan salah satu pemecahan masalah yang dihadapi hampir semua kota besar di dunia: kemacetan.

Sebuah kendaraan memerlukan bahan bakar. Sebagai gantinya, kendaraan mengeluarkan daya dan juga zat-zat polusi. Jika setiap orang menggunakan kendaraan pribadi, maka jumlah zat polusi di udara akan sebanding dengan jumlah manusia. Lain halnya jika banyak orang menggunakan kendaraan umum. Satu kendaraan umum mampu mengangkut lebih dari satu penumpang (sebuah rangkaian kereta api dapat mengangkut hingga 500 penumpang), yang berarti pengurangan polusi.

Angkutan umum mempunyai peranan yang sangat penting dan strategis dalam mendukung dan mendorong segala aspek kehidupan, baik dibidang ekonomi, sosial-budaya, politik, maupun pertahanan dan keamanan negara. Sistem perangkutan harus ditata dan terus menerus disempurnakan untuk menjamin mobilitas orang maupun barang dalam rangka kesejahteraan masyarakat. Disamping itu dalam upaya menunjang pengembangan wilayah dan meratakan hasil-hasil pembangunan dan perangkutan dapat berperan sebagai penunjang, pendorong sekaligus pemicu perkembangan.

Angkutan umum penumpang adalah angkutan penumpang yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar. Termasuk dalam pengertian angkutan umum penumpang adalah bus, mini bus, mikrolet, kereta api, angkutan air dan angkutan udara.⁸ Angkutan umum merupakan salah satu media transportasi yang digunakan masyarakat secara bersama-sama dengan membayar tarif. Angkutan umum merupakan lawan kata dari kendaraan pribadi.

Mengingat angkutan menguasai hajat hidup orang banyak serta penting bagi masyarakat, maka pengembangan dan pembangunan prasarana dan sarana perangkutan umum perlu ditata dan dikembangkan dalam satu sistem terpadu yang meliputi angkutan darat, laut dan udara.

Keberadaan angkutan umum berarti pengurangan jumlah kendaraan yang berlalu lalang di jalan, hal ini sangat penting artinya berkaitan dengan pengendalian lalu lintas. Karena sifatnya massal maka penumpang harus memiliki kesamaan dalam berbagai hal yakni asal, tujuan, waktu dan lintasan.

Penggunaan angkutan umum berkaitan dengan penghematan penggunaan bahan bakar minyak atau biasa disebut dengan BBM. Mengingat saat ini di negara kita cadangan energi bahan bakar minyak sudah mulai menipis sehingga diharapkan seluruh penduduk Indonesia dapat menghemat penggunaan BBM, paling tidak dengan adanya layanan angkutan umum yang dapat menekan penggunaan kendaraan pribadi, apalagi apabila ditambah pelayanan angkutan umum menjadi semakin baik, akan mampu mengubah kepercayaan dan kebiasaan masyarakat dapat menggantikan kebiasaan menggunakan kendaraan pribadi, sehingga penggunaan kendaraan pribadi oleh masyarakat dapat ditekan.

⁸ Suwardjoko Warpani (III), 1990, *Merencanakan sistem perangkutan*, Penerbit ITB, Bandung. Hal 38

2. Pengertian Pelanggaran Lalu Lintas

Istilah pelanggaran berasal dari kata dasar langgar. Kata langgar ini selain mengandung tempat ibadah, berarti juga tubruk, tumbuk, laga, melanggar yang artinya menumbuk, menubruk atau juga berarti menyalahi peraturan atau melawan hak. Jadi pelanggaran dalam arti umum adalah tubrukan sedangkan dalam arti hukum adalah perbuatan yang melanggar undang-undang.⁹ Dalam KUHP (Kitab Undang-Undang Hukum Pidana) tidak memberikan arti yang otentik tentang pelanggaran, namun dari pasal 489 sampai 569 KUHP yang mengatur tentang pelanggaran, maka hukuman bagi perbuatan pelanggaran itu pada umumnya lebih ringan dari hukum bagi perbuatan kejahatan. Hukuman bagi pelanggaran pada umumnya merupakan hukuman kurungan dan atau hukuman denda. Dimana berarti perbuatan pelanggaran itu merupakan peristiwa pidana yang ringan jika dibandingkan dengan kejahatan.

Sedangkan pelanggaran menurut Wirjono Prodjodikoro adalah suatu perbuatan yang melanggar sesuatu dan berhubungan dengan hukum, berarti tidak lain daripada perbuatan melanggar hukum.¹⁰

Sedangkan secara rinci, konsep menurut doktrin hukum Pidana sesungguhnya pelanggaran itu adalah kejahatan atau tindak pidana, hanya yang membedakannya adalah ¹¹ :

- a. Pelanggaran umumnya diatur dalam buku ketiga KUHP meliputi antara lain: pelanggaran ketertiban umum, kesopanan dan lain sebagainya;
- b. Wujud perbuatannya dilarang lebih bersifat bertentangan dengan norma-norma ketertiban umum, sehingga dampak atau akibat dari pelanggaran tidak seberat kejahatan;

⁹ Hilman Hadikusuma, 1992, *Bahasa Hukum Indonesia*, Penerbit alumni, Bandung. Hal 135

¹⁰ Wirjono Prodjodikoro, 1986, *Tindak tindak Pidana Tertentu di Indonesia*, Edisi II, Cetakan V,resco, Bandung. Hal 30

¹¹ R. Soesilo, 1981, *Kitab Undang Undang Hukum Pidana (KUHP)*, Politeia, Bogor. Hal 69

c. Sanksi pidana dari pelanggaran lebih relatif ringan dan umumnya berupa pidana kurungan atau denda, walaupun dijatuhkan pidana penjara umumnya tidak lebih dari satu tahun penjara.

Di dalam KUHP Indonesia juga menyebutkan sederetan tingkah laku yang dikategorikan dalam pelanggaran, yaitu :

- a. Pelanggaran tentang keselamatan umum orang dan barang dan kesehatan umum (KUHP pasal 489-502);
- b. Pelanggaran tentang ketertiban (KUHP pasal 521-528);
- c. Pelanggaran tentang kekuasaan umum (KUHP pasal 521-528);
- d. Pelanggaran tentang duduk perdata (KUHP pasal 529- 530);
- e. Pelanggaran orang yang perlu ditolong (KUHP pasal 531);
- f. Pelanggaran tentang kesusilaan (KUHP pasal 532-547);
- g. Pelanggaran tentang polisi luar (KUHP pasal 548-551);
- h. Pelanggaran jabatan (KUHP pasal 552-559);
- i. Pelanggaran pelayaran (KUHP pasal 560-569);
- j. Pelanggaran tentang keamanan Negara (KUHP pasal 570).¹²

Dalam hal ini, KUHP tidak memberikan arti yang otentik tentang pelanggaran, namun dari pasal 489 sampai 569 KUHP yang mengatur tentang pelanggaran, maka hukuman dari perbuatan pelanggaran itu pada umumnya lebih ringan dari hukuman perbuatan kejahatan. Hukuman bagi pelanggaran umumnya merupakan hukuman kurungan atau denda. Berarti perbuatan pelanggaran itu merupakan peristiwa pidana yang ringan dibandingkan perbuatan kejahatan.

Pada dasarnya seorang pengemudi kendaraan bermotor tidak menginginkan melakukan pelanggaran lalu lintas secara sadar dalam perjalanan. Apakah pelanggaran yang ringan sampai pelanggaran yang bersifat berat. Selain si pengemudi sendiri yang akan mengalami kerugian materi, pelanggaran tersebut juga mengakibatkan timbulnya kecelakaan lalu lintas.

Pelanggaran-pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh angkutan kota mengakibatkan terjadinya kecelakaan lalu lintas yang mana, akibat dari kecelakaan tersebut menimbulkan kerugian baik bagi pelaku maupun

¹² Ibid. Hal 320 -58

masyarakat sendiri. Terjadinya pelanggaran lalu lintas tersebut cenderung disebabkan oleh empat faktor yang saling berkaitan, yakni faktor manusia, faktor kendaraan, faktor jalan raya dan faktor lingkungan.

Dalam keempat faktor tersebut, ternyata faktor manusia yang menyebabkan pelanggaran lalu lintas yang banyak terjadi. Dari sini faktor manusia tersebut dibedakan menjadi dua yaitu, faktor ekstern manusia dan faktor intern manusia.

- a. Faktor ekstern manusia yaitu, faktor penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas di luar jangkauan manusia, dalam hal ini faktor kendaraan, faktor lingkungan dan faktor jalan.
- b. Faktor intern manusia yaitu, faktor penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas yang disebabkan dari kelalaian atau kealpaan dari manusianya yang dalam hal ini kesadarannya masih relatif kurang.¹³

Faktor intern manusia dalam hal ini adalah pengemudi yang keberadaannya memegang kendali saat mereka mengendarai sebuah angkutan, tidak berlebihan bila dikatakan bahwa hampir semua pelanggaran lalu lintas yang melibatkan kendaraan, penyebab utamanya adalah pengemudi itu sendiri, dengan berbagai faktor, misalnya : kebugaran jasmani, kesiapan mental pada saat mengemudi, kelelahan, tidak disiplin, pengaruh minuman keras dan obat terlarang. Kondisi ketidaksiapan pengemudi membuka peluang besar terjadinya kecelakaan yang parah, disamping membahayakan keselamatan pengguna jalan lainnya. Selain itu faktor pelanggaran juga dapat disebabkan oleh lengahnya pengemudi,

¹³ Wirjono Prodjodikoro, Op Cit. Hal 71

mengantuk, kurang terampil, tidak mentaati rambu-rambu lalu lintas, tidak menjaga jarak dan melaju terlalu cepat.¹⁴

Sesuai dengan penjelasan di atas, mengenai pelanggaran lalu lintas dan faktor yang menyebabkan pelanggaran diharapkan masyarakat pada umumnya mengetahui dan mematuhi pokok-pokok peraturan yang sudah ditetapkan, oleh karena disaat masyarakat keluar dari halaman rumahnya, maka bagian terbesar dari kepentingannya diatur oleh peraturan-peraturan lalu lintas sepanjang mereka mempergunakan jalan.

Diharapkan semua warga masyarakat patuh terhadap peraturan-peraturan lalu lintas demi keselamatan jiwa dan harta benda, sebab walaupun terdapat rambu-rambu lalu lintas di jalan raya, pelanggaran akan tetap terjadi apabila tidak dipatuhi.

3. Jenis Pelanggaran Lalu Lintas

Jenis-jenis pelanggaran ditinjau dari sudut si pelanggar, pelanggaran lalu lintas dapat dibagi menjadi dua macam pelanggaran, yaitu :

- a. Pelanggaran lalu lintas tidak bergerak (*standing violation*). Contoh pelanggarannya : Pelanggaran atas rambu larangan berhenti, rambu dilarang parkir, dilarang putar balik dan pelanggaran marka jalan.
- b. Pelanggaran lalu lintas bergerak (*moving violation*). Contoh pelanggarannya : Pelanggaran kelebihan batas muatan angkutan penumpang, pelanggaran melampaui batas kecepatan.¹⁵

¹⁴ Suwardjoko Warpani (II), Op Cit. Hal 109

¹⁵ Soerjono Soekanto, 1990, Polisi Dan Lalu Lintas, Mandarmaju Cetakan Pertama, Bandung. Hal 44

Jenis pelanggaran juga dapat dibedakan apabila ditinjau dari akibat yang telah ditimbulkan oleh pelanggaran lalu lintas tersebut, yaitu :

- a. Pelanggaran yang dilakukan dan akibatnya yaitu menimbulkan kecelakaan lalu lintas. Contoh pelanggarannya adalah pelanggaran kelebihan batas muatan angkutan dan melampaui batas kecepatan.
- b. Pelanggaran yang apabila dilakukan akibatnya tidak menimbulkan kecelakaan lalu lintas. Contoh pelanggarannya adalah tidak membawa surat-surat kelengkapan seperti SIM, STNK dan pelanggaran rambu lalu lintas dilarang parkir.¹⁶

Pelanggaran juga dapat dibedakan dari unsur kesengajaan dan kealpaan dari pengemudi sendiri yaitu : pelanggaran lalu lintas yang dilakukan dengan unsur kesengajaan (delik locus). Kesengajaan yang dimaksud disini adalah pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh pengemudi angkutan terhadap peraturan yang berlaku secara sengaja. Pelanggaran lalu lintas yang dilakukan dengan tidak adanya unsur kesengajaan (delik culpa).

Ketidaksengajaan yang dimaksud disini adalah pelanggaran yang diperbuat oleh pengemudi angkutan “karena kelalaiannya, karena kurang hati-hati, karena kealpaan” misalnya seseorang mengendarai kendaraan bermotor sambil bersenda gurau, mengendarai dengan ugal-ugalan dengan kecepatan yang tinggi, sehingga dapat mengakibatkan mati atau lukanya seseorang, mati atau lukanya seseorang tersebut tidak “disengaja, tidak dimaksud atau tidak

¹⁶ Ibid. Hal 45

dikehendaki”, oleh pengemudi itu, akan tetapi adalah akibat dari kurang kehati-hatian atau alpa dalam mengemudikan kendaraannya.¹⁷

4. Ketentuan Pidana Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas Angkutan Jalan

Perbuatan yang bertentangan dengan ketentuan peraturan perundang-undangan dengan ketentuan peraturan perundang undangan dalam hal ini Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Nomor 22 Tahun 2009 dan Peraturan Pemerintah yang lain adalah suatu perbuatan melanggar hukum.

Kegiatan angkutan dan lalu lintas melibatkan banyak pihak sehingga sering menimbulkan benturan antar pihak satu dengan pihak lainnya. Sementara itu tuntutan antar kecepatan angkutan dan kelancaran lalu lintas menjadi tuntutan bersama. Guna menampung berbagai kepentingan yang mungkin saling berbenturan maka perlu adanya peraturan yang harus dipenuhi dari berbagai pihak.

Undang Undang No.22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, berikut peraturan pelaksanaannya adalah landasan hukum bagi pengelolaan lalu lintas dan angkutan jalan. Peraturan tersebut adalah :

1. Peraturan Pemerintah no. 41 tahun 1993 Tentang Angkutan Jalan;
2. Peraturan Pemerintah no. 43 tahun 1993 Tentang Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan;
3. Peraturan Pemerintah no. 43 tahun 1993 Tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan;
4. Peraturan Pemerintah no. 44 tahun 1993 Tentang Kendaraan dan Pengemudi.¹⁸

¹⁷ R Soesilo, Op Cit. Hal 24-25

Demikian Undang-Undang, peraturan-peraturan yang terdapat di negara Indonesia, ketentuan-ketentuan tersebut dipergunakan untuk mengatur lalu lintas di jalan, yaitu disemua jalan baik milik Negara (propinsi, kabupaten, kotamadya atau desa) asalkan jalan itu terbuka untuk umum.

Pada dasarnya perundang-undangan lalu lintas dan angkutan jalan berisikan suatu larangan, suruhan dan kebolehan yang harus ditaati oleh pemakai jalan. Manusia sebagai subjek hukum, baik sebagai pejalan kaki, pengemudi kendaraan, maupun penggiring hewan di jalan bertanggung jawab terhadap pelanggaran undang-undang tersebut.

Peraturan perundang-undangan diatur secara berjenjang. Aturan yang relatif bersifat “tetap” dan “umum” tertuang dalam undang-undang. Berbagai hal yang mungkin berubah dalam jangka panjang, dituangkan dalam peraturan pemerintah. Berbagai hal yang dapat berubah sewaktu-waktu sesuai dengan keadaan dan tuntutan masyarakat, dituangkan dalam keputusan Presiden atau keputusan Menteri atau keputusan pada tingkat yang lebih rendah.

Untuk itu sistem angkutan dan lalu lintas pun harus mampu menjawab dinamika tersebut agar masyarakat nantinya tidak dibingungkan dengan sistem jaringan angkutan dan lalu lintas yang tidak efisien.

Di dalam menggunakan dan menyelenggarakan jasa angkutan lalu lintas, terdapat kepentingan masyarakat dan banyak pihak yang terlibat. Dengan demikian perlu adanya aturan main yang harus ditetapkan dan dipatuhi oleh semua pihak yang berkepentingan dalam hal ini masyarakat sebagai pengguna, penyelenggara maupun sebagai pengelola jasa angkutan umum.

¹⁸ Suwardjoko Warpani (II), 2002, *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Penerbit ITB, Bandung. Hal 12

Penyebab dari seseorang atau pengemudi angkutan melakukan perbuatan melanggar hukum karena dalam mengendarai kendaraannya mereka melakukan kesalahan dan kelalaian. Maka dijelaskan dalam pasal 106 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009, bagaimana tata cara berlalulintas dan mengemudikan kendaraan dengan benar, Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan disini disebutkan bahwa pengemudi pada waktu mengemudikan semua kendaraan bermotor di jalan, wajib :

- a. Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi.
- b. Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di jalan wajib mengutamakan keselamatan Pejalan Kaki dan pesepeda.
- c. Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di jalan wajib mematuhi ketentuan tentang persyaratan teknis dan layak jalan.
- d. Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di jalan wajib mematuhi ketentuan:
 - a. rambu perintah atau rambu larangan;
 - b. Marka Jalan;
 - c. Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas;
 - d. gerakan Lalu Lintas;
 - e. berhenti dan parkir;
 - f. peringatan dengan bunyi dan sinar;
 - g. kecepatan maksimal atau minimal; dan/atau
 - h. tata cara penggandengan dan penempelan dengan kendaraan lain.

Apabila tata cara berlalu lintas tersebut tidak dipatuhi oleh seorang pengemudi maka akan terjadi pelanggaran lalu lintas. Baik pelanggaran lalu

lintas yang dilakukan secara sengaja dan kealpaan, diharuskan untuk mempertanggungjawabkan perbuatannya karena kesengajaan dan kealpaan merupakan unsur dari kesalahan.

Pelanggaran yang dilakukan pengemudi angkutan umum seringkali terkait dalam berhenti di sembarangan tempat atau mengetem dan menurunkan penumpang seperti dijelaskan dalam Pasal 126 Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, adalah :

Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum angkutan orang dilarang :

- a. Memberhentikan kendaraan selain di tempat yang telah ditentukan;
- b. Mengetem selain di tempat yang telah ditentukan;
- c. Menurunkan penumpang selain di tempat pemberhentian dan atau di tempat tujuan tanpa alasan yang patut dan mendesak;
- d. Melewati jaringan jalan selain yang ditentukan dalam izin trayek.

Sehingga bagi pelaku pelanggaran lalu lintas terutama pengemudi angkutan kota untuk mempertanggung jawabkan perbuatannya diberikan sanksi pidana kurungan atau denda, menurut Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, sanksi tersebut adalah :

Pasal 302

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor Umum angkutan orang yang tidak berhenti selain di tempat yang telah ditentukan, mengetem, menurunkan penumpang selain di tempat pemberhentian, atau melewati jaringan jalan selain yang ditentukan dalam izin trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 126 dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

Pasal 304

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan angkutan orang dengan tujuan tertentu yang menaikkan atau menurunkan Penumpang lain di sepanjang perjalanan atau menggunakan Kendaraan angkutan tidak sesuai dengan angkutan untuk keperluan lain sebagaimana dimaksud dalam Pasal 153 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

Pasal 310

(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 311

(1) Setiap orang yang dengan sengaja mengemudikan Kendaraan Bermotor dengan cara atau keadaan yang membahayakan bagi nyawa atau barang dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp3.000.000,00 (tiga juta rupiah).

(2) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan kerusakan Kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (2), pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau denda paling banyak Rp4.000.000,00 (empat juta rupiah).

(3) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan korban luka ringan dan kerusakan Kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (3), pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 4 (empat) tahun atau denda paling banyak Rp8.000.000,00 (delapan juta rupiah).

(4) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan korban luka berat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (4), pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun atau denda paling banyak Rp20.000.000,00 (dua puluh juta rupiah).

(5) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (4) mengakibatkan orang lain meninggal dunia, pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 12 (dua belas) tahun atau denda paling banyak Rp24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah).

Pemberian sanksi merupakan salah satu bentuk yang dianggap paling efektif dalam suatu pelanggaran lalu lintas sanksi yang diberikan pada

pelanggaran lalu lintas yaitu berupa denda dan atau kurungan bagi seseorang yang melakukan pelanggaran.

C. Tinjauan Umum Tentang POLRI Dalam Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

1. Tugas, Fungsi dan Wewenang POLRI

Pengertian kepolisian menurut pasal 1 angka 1 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia adalah segala hal ihwal yang berkaitan dengan fungsi dan lembaga polisi sesuai peraturan perundang-undangan.

Mengenai fungsi POLRI, dijelaskan dalam pasal 2 Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 sebagai berikut:

Fungsi Kepolisian adalah salah satu fungsi pemerintah Negara dibidang pemeliharaan keamanan dan ketertiban masyarakat, penegakan hukum, perlindungan, pengayoman dan pelayanan kepada masyarakat.

Dalam Undang-Undang tersebut juga disebutkan ruang lingkup tujuan POLRI seperti disebutkan dalam pasal 4, yaitu:

Kepolisian Negara Republik Indonesia bertujuan untuk mewujudkan keamanan dalam negeri yang meliputi terpeliharanya keamanan dan ketertiban masyarakat, tertib dan tegaknya hukum, terselenggaranya perlindungan, pengayoman dan pelayanan kepada masyarakat.

Dalam menjalankan fungsinya POLRI mempunyai tugas dan wewenang yang diatur pada Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002. Tugas pokok POLRI disebutkan dalam pasal 13, yaitu:

- a. Memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat;
- b. Menegakkan hukum dan;

- c. Memberikan perlindungan, pengayoman dan pelayanan kepada masyarakat.

Dalam melaksanakan tugas pokok sebagaimana dimaksud dalam pasal 13,

Kepolisian Negara Republik Indonesia bertugas:

- a. Melaksanakan pengaturan, penjagaan, pengawalan, dan patroli terhadap kegiatan masyarakat dan pemerintah sesuai kebutuhan;
- b. Menyelenggarakan segala kegiatan dalam menjamin keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas di jalan;
- c. Membina masyarakat untuk meningkatkan partisipasi masyarakat, kesadaran hukum masyarakat serta ketaatan warga masyarakat terhadap hukum dan peraturan perundang-undangan;
- d. Turut serta dalam pembinaan hukum nasional;
- e. Memelihara ketertiban dan menjamin keamanan umum;
- f. Melakukan koordinasi, pengawasan, dan pembinaan teknis terhadap kepolisian khusus, penyidik pegawai negeri sipil, dan bentuk-bentuk pengamanan swakarsa;
- g. Melakukan penyelidikan dan penyidikan terhadap semua tindak pidana sesuai dengan hukum acara pidana dan peraturan perundang-undangan lainnya;
- h. Menyelenggarakan identifikasi kepolisian, kedokteran kepolisian, laboratorium forensik dan psikologi kepolisian untuk kepentingan tugas kepolisian;
- i. Melindungi keselamatan jiwa raga, harta benda, masyarakat, dan lingkungan hidup dari gangguan ketertiban dan/atau bencana termasuk memberikan bantuan dan pertolongan dengan menjunjung tinggi hak asasi manusia;
- j. Melayani kepentingan warga masyarakat untuk sementara sebelum ditangani oleh instansi dan/atau pihak yang berwenang;
- k. Memberikan pelayanan kepada masyarakat sesuai dengan kepentingannya dalam lingkup tugas kepolisian; serta
- l. Melaksanakan tugas lain sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

(1) Dalam rangka menyelenggarakan tugas sebagaimana dimaksud dalam

Pasal 13 dan 14 Kepolisian Negara Republik Indonesia secara umum

berwenang:

- a. menerima laporan dan/atau pengaduan;
- b. membantu menyelesaikan perselisihan warga masyarakat yang dapat mengganggu ketertiban umum;

- c. mencegah dan menanggulangi tumbuhnya penyakit masyarakat;
- d. mengawasi aliran yang dapat menimbulkan perpecahan atau mengancam persatuan dan kesatuan bangsa;
- e. mengeluarkan peraturan kepolisian dalam lingkup kewenangan administratif kepolisian;
- f. melaksanakan pemeriksaan khusus sebagai bagian dari tindakan kepolisian dalam rangka pencegahan;
- g. melakukan tindakan pertama di tempat kejadian;
- h. mengambil sidik jari dan identitas lainnya serta memotret seseorang;
- i. mencari keterangan dan barang bukti;
- j. menyelenggarakan Pusat Informasi Kriminal Nasional;
- k. mengeluarkan surat izin dan/atau surat keterangan yang diperlukan dalam rangka pelayanan masyarakat;
- l. memberikan bantuan pengamanan dalam sidang dan pelaksanaan putusan pengadilan, kegiatan instansi lain, serta kegiatan masyarakat;
- m. menerima dan menyimpan barang temuan untuk sementara waktu.

(2) Kepolisian Negara Republik Indonesia sesuai dengan peraturan perundang-undangan lainnya berwenang :

- a. memberikan izin dan mengawasi kegiatan keramaian umum dan kegiatan masyarakat lainnya;
- b. menyelenggarakan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor;
- c. memberikan surat izin mengemudi kendaraan bermotor;
- d. menerima pemberitahuan tentang kegiatan politik;
- e. memberikan izin dan melakukan pengawasan senjata api, bahan peledak, dan senjata tajam;
- f. memberikan izin operasional dan melakukan pengawasan terhadap badan usaha dibidang jasa pengamanan;
- g. memberikan petunjuk, mendidik, dan melatih aparat kepolisian khusus dan petugas pengamanan swakarsa dalam bidang teknis kepolisian;
- h. melakukan kerja sama dengan kepolisian negara lain dalam menyidik dan memberantas kejahatan internasional;
- i. melakukan pengawasan fungsional kepolisian terhadap orang asing yang berada di wilayah Indonesia dengan koordinasi instansi terkait;
- j. mewakili pemerintah Republik Indonesia dalam organisasi kepolisian internasional;
- k. melaksanakan kewenangan lain yang termasuk dalam lingkup tugas kepolisian.

(3) Tata cara pelaksanaan ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat

(2) huruf a dan d diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

(1) Dalam rangka menyelenggarakan tugas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 13 dan 14 di bidang proses pidana, Kepolisian Negara Republik Indonesia berwenang untuk :

- a. melakukan penangkapan, penahanan, penggeledahan, dan penyitaan;
- b. melarang setiap orang meninggalkan atau memasuki tempat kejadian perkara untuk kepentingan penyidikan;
- c. membawa dan menghadapkan orang kepada penyidik dalam rangka penyidikan;
- d. menyuruh berhenti orang yang dicurigai dan menanyakan serta memeriksa tanda pengenal diri;
- e. melakukan pemeriksaan dan penyitaan surat;
- f. memanggil orang untuk didengar dan diperiksa sebagai tersangka atau saksi;
- g. mendatangkan orang ahli yang diperlukan dalam hubungannya dengan pemeriksaan perkara;
- h. mengadakan penghentian penyidikan;
- i. menyerahkan berkas perkara kepada penuntut umum;
- j. mengajukan permintaan secara langsung kepada pejabat imigrasi yang berwenang di tempat pemeriksaan imigrasi dalam keadaan mendesak atau mendadak untuk mencegah atau menangkap orang yang disangka melakukan tindak pidana;
- k. memberi petunjuk dan bantuan penyidikan kepada penyidik pegawai negeri sipil serta menerima hasil penyidikan penyidik pegawai negeri sipil untuk diserahkan kepada penuntut umum; dan
- l. mengadakan tindakan lain menurut hukum yang bertanggung jawab.

(2) Tindakan lain sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) huruf l adalah tindakan penyelidikan dan penyidikan yang dilaksanakan jika memenuhi syarat sebagai berikut :

- a. tidak bertentangan dengan suatu aturan hukum;
- b. selaras dengan kewajiban hukum yang mengharuskan tindakan tersebut dilakukan;
- c. harus patut, masuk akal, dan termasuk dalam lingkungan jabatannya;
- d. pertimbangan yang layak berdasarkan keadaan yang memaksa; dan
- e. menghormati hak asasi manusia.

2. Tentang Peran POLRI Dalam Lalu Lintas Angkutan Jalan

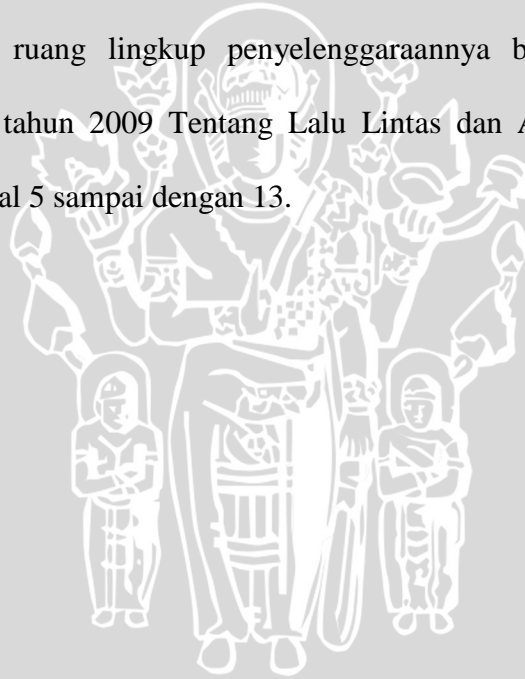
Adapun Peran Kepolisian Lalu Lintas secara umum antara lain adalah :

1. Melaksanakan fungsi lalu lintas;
2. Bertugas menyelesaikan kewajiban;
3. Menyelenggarakan segala usaha kegiatan dan pekerjaan mengenai pengaturan, penjagaan, pengawalan, patroli, dikmas lintas, penegakan hukum terkendali dalam menekan jumlah angka kejadian kecelakaan lalu lintas serta menanamkan disiplin bagi pengguna jalan.

Selain yang telah di atur diatas dengan terbitnya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan maka Undang-Undang yang mengatur Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebelumnya yaitu Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan dinyatakan tidak berlaku. Terdapat beberapa perubahan yang cukup mendasar yang dibawa dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 ini. Dalam Undang-Undang No 22 Tahun 2009 ini salah satunya diatur mengenai kewenangan petugas Dinas Perhubungan, dimana dijelaskan bahwa fungsi-fungsi seperti pengaturan, penjagaan, pengawalan, dan patroli Lalu Lintas bukan menjadi kewenangan Dinas Perhubungan melainkan kewenangan petugas kepolisian seperti bunyi yang terdapat dari pasal 12 Undang-Undang No.22 Tahun 2009.

Kewenangan petugas Dinas Perhubungan secara umum hanya dilaksanakan di Terminal dan tempat alat penimbangan yang dipasang secara tetap yaitu pasal 262 ayat (2) Undang-Undang No.22 Tahun 2009. Meskipun demikian dalam keadaan tertentu kewenangan tersebut dapat dilaksanakan di jalan namun harus berkoordinasi dan didampingi oleh petugas polri.

Semangat dari Paradigma baru Undang-Undang No. 22 tahun 2009 ini adalah bahwa penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dilaksanakan secara bersama-sama oleh semua instansi terkait dengan kata lain bahwa instansi yang bertanggung jawab dalam penyelenggaraan dan pengelolaan Lalu Lintas Angkutan Jalan lebih bersifat kebersamaan dimana ada 5 instansi terkait sebagai pembina penyelenggaraannya. Dalam pelaksanaannya pembina penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terdiri dari 5 instansi dan dikoordinasikan melalui Forum tersebut bersama dengan akademisi dan masyarakat. Instansi pembina dan penyelenggara Lalu Lintas dan Angkutan Jalan termasuk ruang lingkup penyelenggaraannya berdasarkan Undang-Undang No 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang diatur dalam pasal 5 sampai dengan 13.



BAB III

METODE PENELITIAN

Agar penulisan ini dapat bermanfaat bagi perkembangan ilmu pengetahuan, maka penulis menggunakan metode yang relevan dengan pokok permasalahan, yaitu :

A. Pendekatan Penelitian

Pada penelitian ini, penulis menggunakan metode pendekatan yuridis empiris (*empiric legal research*), yaitu dengan membahas permasalahan yang ada berdasarkan peraturan hukum yang berlaku kemudian dikaitkan dengan fakta-fakta atau fenomena-fenomena mengenai proses penyidikan terhadap kasus-kasus pelanggaran yang dilakukan oleh pengemudi angkutan kota, sehingga diketahui kendala-kendala yang dihadapi serta upaya yang dilakukan penyidik untuk mengatasi kendala tersebut untuk kemudian mengadakan analisis terhadap data tersebut, dengan tujuan agar dapat dideskripsikan segala fenomena-fenomena yang ada dalam praktek pelaksanaan dilapangan.

B. Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan di Kepolisian Resor Malang Kota. Adapun pertimbangan penulis memilih lokasi tersebut karena berdasarkan *pra survey* yang telah dilakukan penulis saat itu, di kota Malang masih banyak sekali ditemukan pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh pengemudi angkutan kota.

C. Sumber Data

a. Data Primer

Yang dimaksud dengan sumber data primer adalah data yang diperoleh langsung dari penelitian di lapangan. Dalam hal ini penulis mendapatkan data-data dan dokumentasi yang diperoleh dari LANTAS di Polres Malang Kota. Sedangkan yang menjadi obyek penelitian adalah beberapa pengemudi angkutan kota yang ada di terminal Landungsari dan sekitar terminal Landungsari di kota Malang.

b. Data Sekunder

Data sekunder adalah sumber data yang diperoleh dari studi kepustakaan yang berupa literatur-literatur, artikel, laporan penelitian, buku tentang pengelolaan lalu lintas angkutan jalan, buku tentang rekayasa lalu lintas dan berbagai karya ilmiah. Dan juga peraturan perundang-undangan yaitu Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan utamanya dalam pasal 126.

D. Teknik Pengumpulan Data

a. Wawancara

Merupakan cara yang digunakan untuk mengumpulkan data dengan cara menyiapkan pertanyaan sekitar pelanggaran pemberhentian kendaraan dan mengetem di sembarangan tempat atau tidak lain merupakan wawancara terstruktur, mengadakan pertanyaan dengan beberapa responden yang adalah pihak-pihak yang terkait dengan

pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh pengemudi angkutan kota yaitu

- 1) Dengan aparat kepolisian lalu lintas Polres Malang Kota, tentang upaya penanggulangan yang dilakukan oleh kepolisian terhadap pelanggaran yang dilakukan pengemudi angkutan kota.
- 2) Dengan pengemudi angkutan kota Malang yang berada di terminal Landungsari dan tempat yang sekiranya banyak terdapat banyak pelanggaran pengemudi angkutan kota terhadap pasal 126 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

b. Observasi

Untuk menggali dan memperoleh data yang valid penulis melakukan pengamatan yaitu dengan melakukan pengamatan langsung pada objek yang diteliti. Dalam hal ini pengamatan dilakukan dengan langsung ke tempat yang akan diteliti dan melakukan pengamatan terhadap pelanggaran yang dilakukan oleh pengemudi angkutan kota serta upaya aparat dalam penanggulangan pelanggaran lalu lintas.

c. Dokumentasi

Yaitu cara untuk memperoleh informasi dengan melihat, mendengar, mengambil gambar atau foto dan mencatat secara langsung data-data tentang terjadinya pelanggaran pengemudi angkutan kota.

E. Populasi dan Sampel

Populasi adalah keseluruhan atau himpunan obyek dengan ciri yang sama.¹⁹ Populasi untuk penelitian ini adalah seluruh aparat kepolisian Lalu Lintas Polres Malang Kota. Sampel dalam penelitian ini adalah aparat kepolisian Polres Malang Kota, khususnya yang menangani dan melaksanakan bagian lalu lintas dan pengemudi angkutan kota yang pernah melakukan pelanggaran yang disengaja maupun tidak disengaja tentang menyetem dan menurunkan penumpang di sembarang tempat dan melewati jalan diluar izin trayek yang telah ditentukan.

Sampel yang digunakan dalam penelitian ini merupakan *purposive sampling* yaitu teknik penentuan sampel berdasarkan pada pertimbangan penelitian yang subyektif dari peneliti yaitu mereka yang dianggap berkaitan dengan pelaksanaan penelitian ini.²⁰

F. Definisi Operasional

- a. Kajian Kriminologis adalah ilmu tentang kejahatan atau penjahat.
- a. Pelanggaran yang dimaksudkan dalam skripsi ini adalah tentang pasal 126 Undang-Undang No.22 Tahun 2009 yaitu tempat menyetem, memberhentikan kendaraan, menurunkan penumpang dan melewati jalan selain izin trayek yang dilakukan oleh pengemudi angkutan kota.

¹⁹ Bambang Sunggono, *Metode Penelitian Hukum*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2002, hal 118

²⁰ *Ibid*, hal 42.

- b. Polres Malang Kota adalah Tempat dinas atau bekerja aparat kepolisian kota Malang untuk mengayomi masyarakat dan menangani permasalahan tindakan melawan hukum masyarakat.
- c. Lalu lintas merupakan gerak pindah barang atau manusia dengan menggunakan jalan umum di darat, baik dengan kendaraan bermotor atau tidak. Dimana setiap perpindahan tersebut dapat menimbulkan pelanggaran-pelanggaran yang mungkin terjadi dalam berlalu lintas.
- d. Angkutan kota adalah alat transportasi umum yang digunakan untuk mencapai suatu tempat tujuan di dalam kota oleh masyarakat perkotaan dengan tarif harga yang efisien yang di kota Malang sering disebut dengan Mikrolet atau Lin.

G. Analisis Data

Penelitian menggunakan metode deskriptif analisis, yaitu suatu bentuk analisis dengan cara memaparkan data yang diperoleh di lapangan untuk selanjutnya ditafsirkan, disusun, dijabarkan untuk memperoleh jawaban kesimpulan dari masalah yang diajukan dengan melalui pemikiran logis serta dapat memberikan suatu pemecahan terhadap persoalan-persoalan.²¹

Dalam hal ini, penggunaan metode ini sangat dibutuhkan karena digunakan untuk menganalisa hasil penelitian yang berupa hasil wawancara dengan Kepolisian LANTAS Polres Malang Kota dan pengemudi angkutan kota untuk memperoleh kesimpulan.

²¹ Bambang Suggono, 1996, Metode Penelitian Hukum, Raja Grafindo Persada, Jakarta, hal.114.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Polres Malang Kota

Kepolisian Negara Republik Indonesia Resor, disingkat Polres adalah badan pelaksana utama kewilayahan Polda yang berkedudukan di bawah Kapolda. Polres bertugas menyelenggarakan tugas pokok Polri dalam pemeliharaan keamanan dan ketertiban masyarakat, penegakan hukum dan pemberian perlindungan, pengayoman dan pelayanan kepada masyarakat serta tugas-tugas Polri lain dalam wilayah hukumnya, sesuai ketentuan hukum dan peraturan/kebijakan yang berlaku dalam organisasi Polri. Dalam melaksanakan tugasnya, Polri menyelenggarakan fungsi sebagai berikut:

- a. Pemberian pelayanan kepolisian kepada masyarakat yang membutuhkan, dalam bentuk penerimaan dan penanganan laporan / pengaduan dan permintaan bantuan / pertolongan, pelayanan pengaduan atas tindakan anggota Polri dan pelayanan surat-surat izin / keterangan, sesuai dengan ketentuan hukum dan peraturan / kebijakan yang berlaku dalam organisasi Polri.
- b. Intelijen dalam bidang keamanan, termasuk persandian, baik sebagai bagian dari kegiatan satuan-satuan atas maupun sebagai bahan masukan penyusunan rencana kegiatan operasional Polres dalam rangka pencegahan gangguan dan pemeliharaan keamanan dalam negeri.
- c. Penyelidikan dan penyidikan tindak pidana, termasuk fungsi identifikasi dan fungsi laboratorium forensik lapangan, dalam rangka penegakan

hukum serta pembinaan, koordinasi dan pengawasan penyidik pegawai negeri sipil.

- d. Pembinaan masyarakat yang meliputi perpolisian masyarakat dan pembinaan / pengembangan bentuk-bentuk pengamanan swakarsa dalam rangka peningkatan kesadaran dan ketaatan warga masyarakat terhadap hukum dan perundang-undangan, terjalannya hubungan Polri-masyarakat yang kondusif bagi pelaksanaan tugas kepolisian serta pembinaan teknis, koordinasi dan pengawasan kepolisian khusus dan bentuk-bentuk pengamanan swakarsa lainnya.
- e. Sabhara kepolisian, yang meliputi kegiatan patrol, pengaturan, penjagaan, dan pengawalan kegiatan masyarakat dan pemerintah, termasuk penindakan tindak pidana ringan, pengamanan unjuk rasa dan pengendalian massa, serta pengamanan obyek vital yang meliputi VIP, pariwisata dan obyek vital lainnya, dalam rangka pencegahan kejahatan dan pemeliharaan Kamtibmas.
- f. Lalu Lintas Kepolisian yang meliputi kegiatan pengaturan, penjagaan, pengawalan dan patroli lalu lintas termasuk penindakan pelanggaran dan penyidikan kecelakaan lalu lintas serta registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor, dalam rangka penegakan hukum dan pembinaan keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalulintas.

Kepolisian perairan, yang meliputi kegiatan patrol termasuk penanganan pertama terhadap tindak pidana perairan, pencairan dan

penyelamatan kecelakaan di wilayah perairan, pembinaan masyarakat perairan, dalam rangka pencegahan kejahatan, dan pemeliharaan keamanan di wilayah perairan.

- g. Fungsi-fungsi lain, berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan dan atatu peraturan pelaksanaannya termasuk pelayanan kepentingan warga masyarakat untuk sementara sebelum ditangani oleh instansi dan atau pihak yang berwenang.

Berikut ini adalah gambar struktur organisasi Polri berdasarkan Surat

Keputusan Kapolri Nomor: KEP/366/VI/2010 tanggal 14 Juni 2010.

BAGAN 1

GARIS KOMANDO POLRI DARI PUSAT SAMPAI SEKTOR



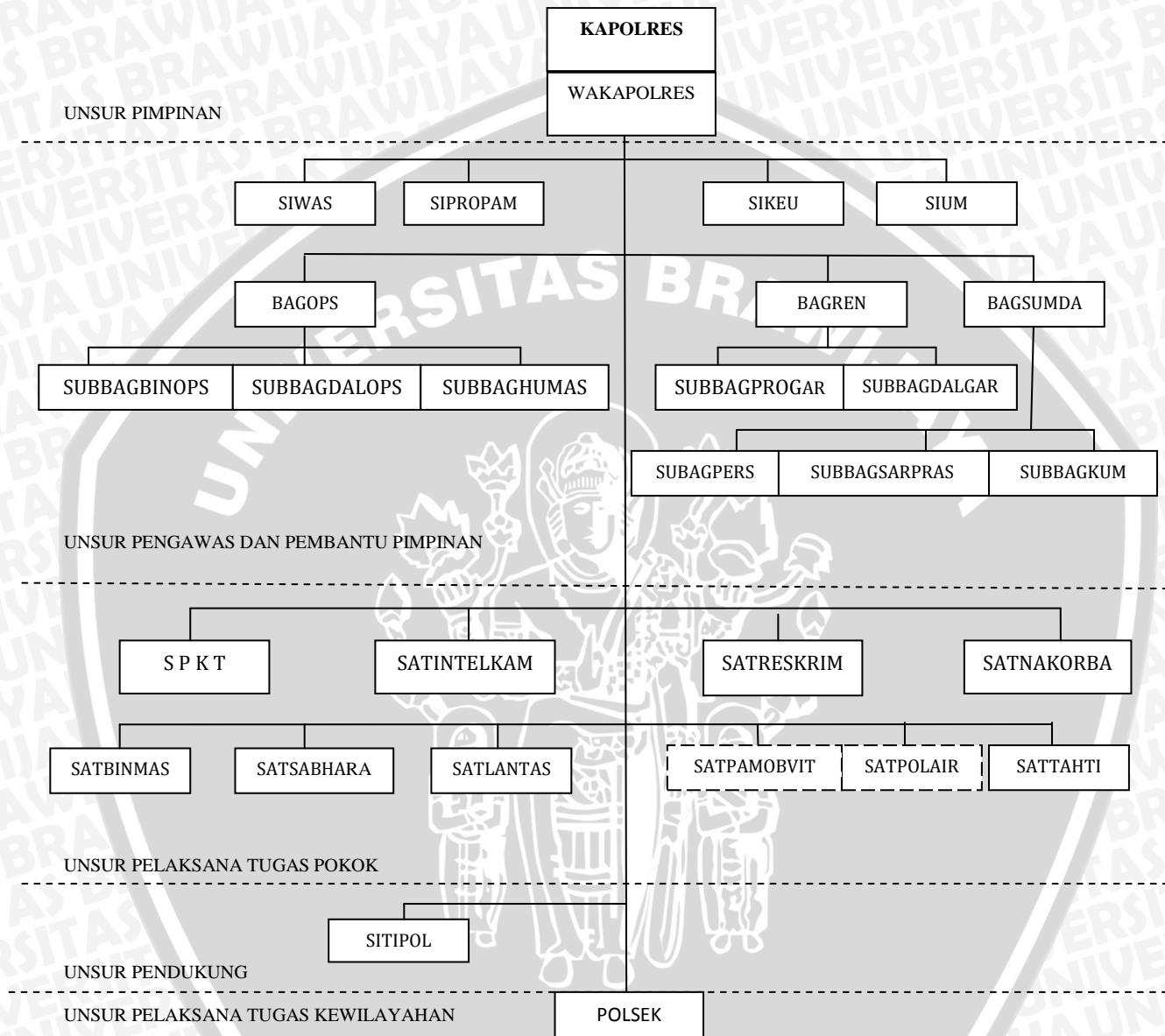
Sumber: Data sekunder dari Polres Malang Kota, yang diolah kembali, 2011

Kepolisian Resort Malang Kota (Polres Malang Kota) merupakan institusi penegak hukum yang bekerja dibawah naungan POLRI. Polres Malang Kota 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. Polres Malang Kota menegakkan hukum dan keadilan bagi masyarakat, salah satunya adalah melaksanakan penertiban dan penanggulangan pelanggaran yang dilakukan oleh pengemudi angkutan kota.

Lokasi Polres Malang Kota terletak di Jalan Jaksa Agung Suprpto No.19 Malang Jawa Timur, yang terletak di depan Rumah Sakit Umum Dr. Saiful Anwar. Polres Malang Kota 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 tanggung jawabnya. Kelima Polsekta tersebut adalah Polsekta Lowokwaru, Polsekta Sukun, Polsekta Klojen, Polsekta Kedung Kandang, dan Polsekta Blimbing. Karena bertanggung jawab secara utama terhadap semua kejadian dan pelaporan-pelaporan yang terjadi di kelima Polsekta tersebut. Dan jika terjadi suatu kesalahan maka Polres Malang Kota juga yang akan bertanggung jawab untuk membenarkan baik dari segi operasional, pembukuan, pelaksanaan penertiban dan tugas lainnya.

BAGAN 2

STRUKTUR ORGANISASI POLRES MALANG KOTA



Sumber: Data sekunder dari Polresta Malang Kota, yang diolah kembali, 2011.

Keterangan: Struktur Organisasi Polres Malang Kota

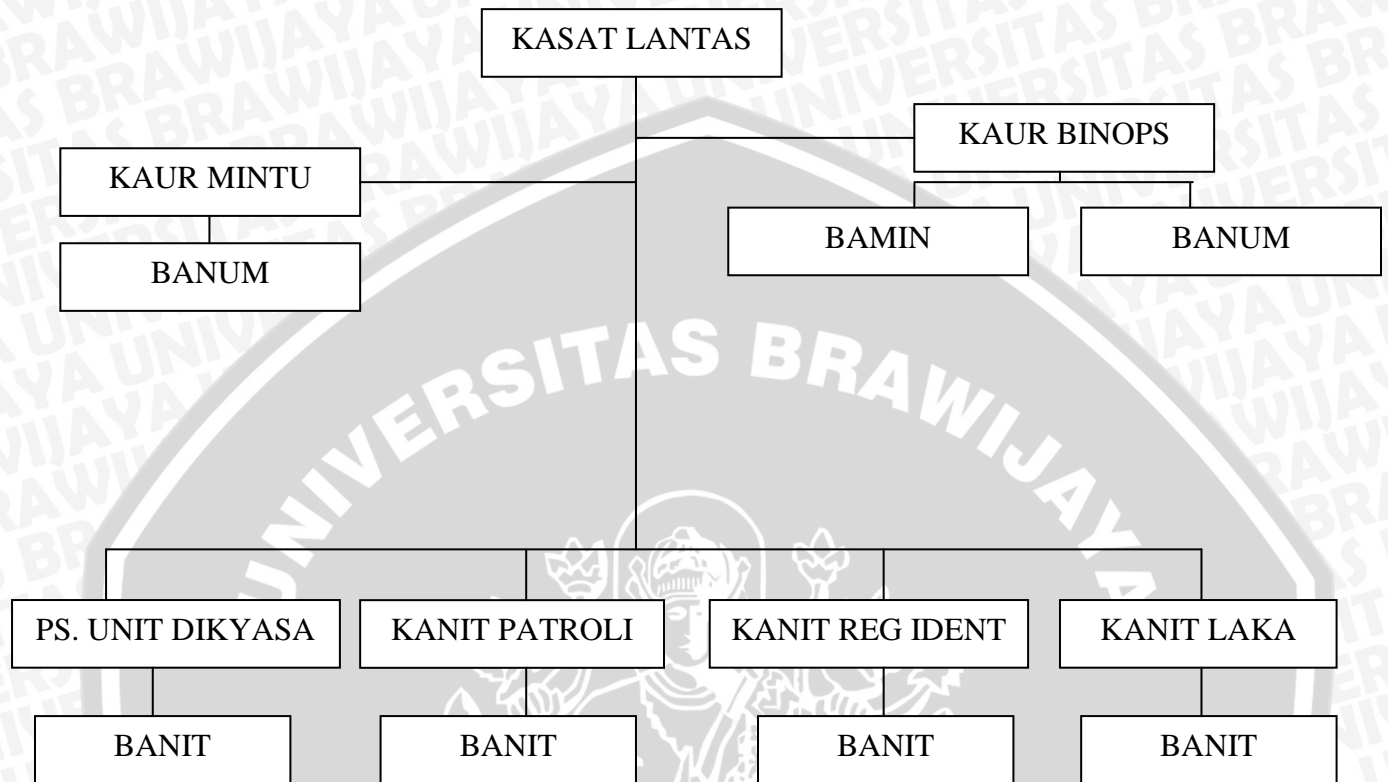
a. Tingkat Mapolres yang terdiri dari:

- 1) Unsur Pimpinan
 - a) Kepala Polres, disingkat Kapolres
 - b) Wakil Kepala Polres, disingkat Wakapolres

- 2) Unsur Pengawas dan Pembantu Pimpinan
 - a) Bagian Operasi, disingkat Bagops
 - b) Bagian Perencanaan, disingkat Bagren
 - c) Bagian Sumber Daya, disingkat Bagsumda
 - d) Seksi Pengawasan, disingkat Siwas
 - e) Seksi Pertanggungjawaban Profesi dan Pengamanan Internal, disingkat Sipropam
 - f) Seksi Keuangan, disingkat Sikeu
 - g) Seksi Umum, disingkat Sium.
- 3) Unsur Pelaksana Tugas Pokok
 - a) Sentra Pelayanan Kepolisian Terpadu, disingkat SPKT
 - b) Satuan Inteljen Keamanan, disingkat Satintelkam
 - c) Satuan Reserse Kriminal, disingkat Satreskrim
 - d) Satuan Narkoba, disingkat Satnarkoba
 - e) Satuan Pembinaan Masyarakat, disingkat Satbinmas
 - f) Satuan Samapta Bhayangkara, disingkat Satsabhara
 - g) Satuan Lalu Lintas, disingkat Satlantas
 - h) Satuan Pengamanan Obyek Vital, disingkat Satpamobvit
 - i) Satuan Polisi Perairan, disingkat Satpolair
 - j) Satuan Tahanan dan Barang Bukti, disingkat Sattahti
- 4) Unsur Pendukung
 - a) Seksi Teknologi Informatika Kepolisian, disingkat Sitipol
 - b. Unsur Pelaksana Tugas Kewilayahan, adalah Kepolisian Negara Republik Indonesia Sektor, disingkat Polsek.

BAGAN 3

STRUKTUR ORGANISASI SAT LANTAS POLRES MALANG KOTA



Sumber: Data sekunder dari Polres Malang Kota, yang diolah kembali, 2011.

Keterangan:

- Kasat Lintas adalah kepala satuan lalu lintas, yang disingkat kasat lintas yang bertanggungjawab kepada Kapolres kota Malang dan dalam pelaksanaan tugas sehari-hari di bawah kendali Wakapolres kota Malang.
- Kaur Binops adalah kepala urusan pembinaan operasional, yang bertanggungjawab atas pelaksanaan tugas kewajiban kepada Kasat Lintas Polres Malang Kota.
- Bamin bertugas membantu menyiapkan administrasi dalam pelaksanaan kegiatan operasi dan menyiapkan personel dan surat perintah kegiatan operasi

atau pengamanan dan menerima semua laporan kejadian untuk dijadikan data laporan.

- d. Kaur Mintu bertugas mengagendakan surat masuk dan surat keluar dan mengarsipkan surat dibagian lalu lintas.
- e. Banum bertugas untuk membantu kaur mintu mengagendakan, mengirim dan mengarsipkan surat-surat dan tugas-tugas lain sesuai perintah kasubag bin ops.
- f. Unit Dikyasa bertugas untuk membuat jadwal pelaksana Dikmas Lintas dan mengawasi pelaksanaannya.
- g. Kanit Patroli bertugas sebagai pemimpin dari salah satu unit yang bertugas melakukan patroli berkeliling kota untuk keamanan lalu lintas dan mengatur jalan raya.
- h. Kanit Reg Ident bertugas sebagai pemimpin dari salah satu unit idik yang bertugas sebagai pemimpin untuk memberikan pembinaan dan bantuan teknis atas pelaksanaan dan kegiatan identifikasi.
- i. Kanit Laka bertugas sebagai pemimpin dari salah satu unit idik yang bertugas sebagai pemimpin untuk mengatasi dan menertibkan kecelakaan lalu lintas yang terjadi.
- j. Banit adalah pembantu kanit untuk melakukan penyelidikan dan penyidikan lalu lintas yang terjadi.

Keterangan jumlah personil jajaran Sat Lintas :

- | | |
|--------|----------------|
| a. AKP | : 1 personil |
| b. IP | : 6 personil |
| c. BA | : 146 personil |
| Jumlah | : 153 personil |

Polisi Lalu Lintas mempunyai beberapa tugas utama yaitu meliputi segala urusan kegiatan operasional dan administrasi di bidang lalu lintas dan meniadakan segala bentuk ancaman, gangguan, serta menciptakan situasi lalu lintas yang aman, tertib, lancar dan nyaman.

Adapun tugas lain dari Satlantas Polres Malang Kota adalah sebagai berikut :²²

- 1) Melaksanakan fungsi lalu lintas;
- 2) Bertugas menyelesaikan kewajiban;
- 3) Menyelenggarakan segala usaha kegiatan dan pekerjaan mengenai pengaturan, penjagaan, pengawalan, patroli, dikmas lantans, penegakan hukum terkendali dalam menekan jumlah angka kejadian kecelakaan lalu lintas serta menanamkan disiplin bagi pengguna jalan.

B. Bentuk Pelanggaran Terhadap Pasal 126 Undang Undang no. 22 Tahun 2009 Oleh Pengemudi Angkutan Kota

Dalam sebuah lalu lintas angkutan jalan yang telah ada terdapat kumpulan kendaraan maupun pejalan kaki didalamnya yang tidak menutup kemungkinan berjalan sedemikian rupa hingga banyak pula terjadi pelanggaran maupun kejahatan. Dalam pokok bahasan yang saya akan paparkan adalah mengenai pelanggaran yang terjadi khususnya yang dilakukan oleh pengemudi angkutan kota dalam pasal 126 Undang- Undang no. 22 Tahun 2009 mengenai menyetem, memberhentikan kendaraan, menurunkan penumpang disembarang tempat dan melewati jalan selain ijin trayek yang telah ditentukan.

²² Wawancara dengan IPDA Edi Purwanto, Kaur Bin Ops Lantans, Polres Malang Kota, 10 Januari 2012

Pelanggaran adalah perbuatan yang melanggar peraturan atau Undang-Undang, namun hukuman bagi perbuatan pelanggaran itu pada umumnya lebih ringan dibandingkan dari hukuman perbuatan kejahatan. Adapun banyaknya pelanggaran terjadi seringkali memang dilakukan secara sengaja mengingat sanksi dan hukuman yang dijatuhkan terhadap pelanggaran tergolong ringan. Tindakan awal dalam sebuah pelanggaran biasanya dilakukan karena memang telah diawali dengan pelanggaran terkecil oleh pelaku yang menganggap tidak menimbulkan efek begitu signifikan terhadap pelanggarannya dan dilakukan ditempat dimana kurangnya pengamanan.²³

Dalam suatu tata ruang lalu lintas, kendaraan bermotor angkutan orang atau angkutan kota sering dijumpai melintas di daerah-daerah yang bermobilitas tinggi. Angkutan kota memang masih menjadi transportasi utama bagi manusia yang menginginkan kenyamanan, ketepatan waktu dan penghematan biaya. Namun banyak kita jumpai pelanggaran yang membuat penumpang angkutan kota maupun kendaraan pribadi dan pejalan kaki merasa tidak nyaman dan bahkan tidak aman dalam berlalu lintas. Akibat terkecil dan biasa kita jumpai yang ditimbulkan oleh pelanggaran yang sering dilakukan oleh pengemudi angkutan kota adalah kemacetan tak sedikit pula pelanggaran tersebut terkadang mengakibatkan kecelakaan. Wujud dari pelanggaran yang sering dilakukan oleh pengemudi angkutan kota terkait dengan pasal 126 Undang-Undang No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yaitu :

- a. Pengemudi angkutan kota mengetem penumpang selain tempat yang ditentukan, yaitu pasal 126 (b) Undang-Undang No.22 Tahun 2009.

²³ Wawancara dengan IPDA Edi Purwanto, Kaur Bin Ops Lantas, Polres Malang Kota, 10 Januari 2012

Mengetem memiliki kata dasar ngetem artinya adalah menunggu penumpang berlama-lama di pangkalan terutama untuk kendaraan umum.²⁴ Merupakan salah satu penyebab utama terjadinya kemacetan lalu lintas yang sering dijumpai di keramaian kota dan padat lalu lintas. Dari hasil wawancara dengan pihak kepolisian bahwa memang masih sedikit tindakan tegas dari aparat polisi, seperti mencabut izin trayek ataupun menilang dengan sanksi berat atau tidak lain pidana kurungan dalam pelanggaran mengetem disembarang tempat. Hal tersebut dikarenakan terlalu banyaknya pengemudi angkutan kota yang menjadi pelaku pelanggaran mengetem, adapun alasan lain karena mengetem merupakan pelanggaran ringan berbeda jika mengetem sudah menyebabkan kecelakaan maka akan ada tindakan lanjutan seperti penahanan atau tilang berat ditinjau hasil penyidikan.



*Sumber : Data sekunder 2011.*²⁵

²⁴ Satti Rosna, Kamus Lengkap Bahasa Indonesia, Pustaka Dua, Surabaya, 2002

²⁵ Diperoleh melalui penelitian langsung di depan Stasiun Kereta Api Balai Kota, Kota Malang, 18 Desember 2011



Sumber : Data sekunder 2012.²⁶



Sumber : Data sekunder 2012.²⁷

Selama ini aparat kepolisian terutama bagian sat lantas polres Malang kota sudah sering melakukan penertiban langsung terhadap pengemudi

²⁶ Diperoleh melalui penelitian langsung di depan Pos Polisi Gadang Terminal Gadang, Kota Malang, 28 Februari 2012

²⁷ Diperoleh melalui penelitian langsung di pertigaan Omega arah Gadang, Kota Malang, 28 Februari 2012

angkutan kota. Penertiban tersebut dilakukan pada waktu padatnya arus kendaraan seperti pada waktu jam kerja pagi, istirahat siang dan sore hari. Tidak sedikit juga telah dikenakan peringatan keras hingga pada akhirnya dilakukan pengecekan terhadap kelengkapan surat-surat kendaraan yang biasa menjadi acuan terakhir pelanggaran.²⁸

- b. Pengemudi angkutan kota menurunkan penumpang selain di tempat yang ditentukan dan memberhentikan kendaraannya, merupakan salah satu pelanggaran yang pasti dilakukan oleh semua pengemudi angkutan kota dan juga penyebab terjadinya tersendatnya arus lalu lintas, mengutip dari hasil wawancara singkat terhadap pihak kepolisian Lalu Lintas Malang Kota, pelanggaran yang telah diatur dalam pasal 126 (a) dan (c) Undang-Undang No.22 Tahun 2009 tentang menurunkan penumpang dan memberhentikan kendaraan adalah pelanggaran yang mutlak dilakukan oleh semua pengemudi angkutan kota.



*Sumber : Data sekunder 2011.*²⁹

²⁸ Wawancara dengan Bapak Djoko Agus, Anggota Unit Laka, Polres Malang Kota, 12 Januari 2012

²⁹ Diperoleh melalui penelitian langsung di Jalan Mgr Sugiopranoto, Kota Malang, 18 Desember 2011

Tindakan pengemudi angkutan kota tersebut ditenggarai oleh dua faktor antara lain subyek dan obyeknya, subyeknya adalah pengemudi dan obyek adalah penumpang, alasan utama adalah permintaan penumpang yang biasanya melatar belakangi dan menjadi alasan utama selain sedikitnya jumlah halte jika adanya teguran tegas oleh aparat kepolisian lalu lintas Polres Malang Kota.³⁰

- c. Melewati jaringan jalan selain yang ditentukan dalam izin trayek, diatur dalam pasal 126 (d) Undang-Undang No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Menurut hasil wawancara terhadap anggota Sat Lantas Malang Kota bahwa trayek adalah lintasan kendaraan umum untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan mobil bus, mobil penumpang dan juga angkutan kota, yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap dan jadwal tetap maupun tidak terjadwal. Jaringan Trayek merupakan kumpulan dari trayek utama, trayek cabang dan trayek ranting yang menjadi satu kesatuan jaringan pelayanan angkutan orang. Telah ditinjau lalu lintas angkutan kota, hanya sedikit pelanggaran terhadap rute atau jaringan jalan yang dilakukan pengemudi angkutan kota karena sudah terdapat dibadan kendaraan angkutan kota masing-masing sebuah stiker sebagai identitas jaringan jalan atau rute yang akan dilewati pengemudi angkutan kota. Namun masih terdapat juga pelanggaran berkaitan dengan jaringan jalan, pelanggaran tersebut seringkali dilakukan oleh pengemudi angkutan kota beridentitas stiker bertuliskan GA singkatan dari Gadang Arjosari, tidak lain adalah rute jaringan jalan. Pengemudi angkutan kota nekat melewati jalan searah

³⁰ Wawancara dengan Bapak Djoko Agus, Anggota Unit Laka, Polres Malang Kota, 12 Januari 2012

meskipun melawan arah di Jalan Mgr Sugiopranoto dekat gereja alon-alon Kota Malang.



Sumber : Data sekunder 2011.³¹

Dalam pelanggaran tidak lagi menyebabkan kemacetan melainkan banyak menyebabkan kecelakaan lalu lintas, jika sudah terjadi kecelakaan maka akan dilakukan tindakan penyidikan yang berakibat pidana kurungan, denda dan pencabutan izin trayek. Tindakan penertiban atau operasi lalu lintas seringkali digelar ditempat ini, banyak pengemudi angkutan kota yang terjaring dalam operasi.³²

Terdapat juga jumlah dan wujud pelanggaran yang dilakukan oleh pengemudi angkutan kota dari sebuah data yang di peroleh dari sebuah operasional atau razia terstruktur yang telah dilakukan oleh gabungan dari aparat satlantas Polres Malang Kota dan juga Dinas perhubungan DLLAJ yang dilakukan di daerah Kepuh Pasar Sukun, yaitu :

³¹ Diperoleh melalui penelitian langsung di Jalan Mgr Sugiopranoto, Kota Malang, 18 Desember 2011

³² Wawancara dengan Bapak Djoko Agus, Anggota Unit Laka, Polres Malang Kota, 12 Januari 2012

Jenis Pelanggaran	Jumlah
Tidak Memiliki SIM	17
Tidak Memiliki STNK	4
Melewati Batas Izin Trayek	11
Mengetem Di Sembarang Tempat	28
Kelengkapan Angkutan Kota	7
Jumlah Total	67

Sumber: Data sekunder dari Polres Malang Kota, diolah kembali, 2012.³³

Menurut penulis, pelaksanaan operasional dan penertiban dalam pelanggaran dalam pasal 126 Undang-Undang No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dilakukan oleh pengemudi angkutan kota kurang berjalan maksimal dan penulis kurang sependapat terhadap pelaksanaan penertiban dan operasional Sat Lantas Malang Kota yang terkesan kurang tegas seperti yang diatur jelas dalam ketentuan pidana pasal 302 Undang-Undang No.22 Tahun 2009 bahwa “Setiap orang yang mengemudikan kendaraan Bermotor Umum angkutan orang yang tidak berhenti selain di tempat yang telah ditentukan, mengetem, menurunkan penumpang selain di tempat pemberhentian, atau melewati jaringan jalan selain yang ditentukan dalam izin trayek sebagaimana dimaksud dalam pasal 126 dipidana dengan pidana kurungan paling lama satu bulan atau denda paling banyak Rp 250.000, 00 (Dua Ratus Lima Puluh Ribu rupiah)”. Sesuai dengan Kitab Undang-Undang Hukum Pidana yaitu pasal 103 KUHP yang memiliki istilah Lex spesialis

³³ Diperoleh Dari Data Operasional Razia Angkutan Kota, Polres Malang Kota, 28 Februari 2012

derogat bahwa “Ketentuan-ketentuan dalam bab I sampai dengan bab VIII buku ini juga berlaku bagi perbuatan-perbuatan yang oleh ketentuan perundang-undangan lainnya diancam dengan pidana, kecuali jika oleh undang-undang ditentukan lain”, maka didalam prakteknya jika polisi menjumpai peristiwa semacam tersebut di atas, seharusnya polisi tetap diwajibkan dan mempunyai hak penuh untuk menindak sesuai dengan bunyi pasal tersebut atau membuat proses verbalnya hingga lengkap, sehingga dapat dilimpahkan kekejaksaan dan pengadilan nantinya.

Jadi seharusnya pihak kepolisian sendiri tidak boleh menganggap remeh pelanggaran yang dilakukan oleh pengemudi angkutan kota, karena jika tidak diberikan tindakan yang seharusnya akan lebih banyak lagi pelanggaran-pelanggaran yang menyebabkan makin macetnya arus lalu lintas kota atau bahkan kecelakaan yang tidak seharusnya terjadi. Didalam pasal 18 Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia menyatakan :

1. Untuk kepentingan umum pejabat Kepolisian Negara Republik Indonesia dalam melaksanakan tugas dan wewenangnya dapat bertindak menurut penilaiannya sendiri.
2. Pelaksanaan ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) hanya dapat dilakukan dalam keadaan yang sangat perlu dengan memperhatikan peraturan perundang-undangan, serta Kode Etik Profesi Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Yang dimaksud dengan "bertindak menurut penilaiannya sendiri" adalah suatu tindakan yang dapat dilakukan oleh anggota Kepolisian Negara Republik

Indonesia yang dalam bertindak harus mempertimbangkan manfaat serta resiko dari tindakannya dan betul-betul untuk kepentingan umum.

Walaupun dalam ketentuan tersebut dapat dijadikan dasar untuk tidak memberikan sanksi tegas terhadap pengemudi angkutan kota mengingat pelanggaran yang dilakukan bersifat ringan serta resiko dari pelanggaran tidak berakibat kongkrit dalam lalu lintas jalan, namun dapat menimbulkan akibat yang tidak sementara atau terus berulang-ulang dalam kebiasaan berlalu lintas. Oleh sebab itu pihak kepolisian sendiri harus lebih dapat memahami dan mengkaji maksud dan tujuan dari aturan hukum yang terdapat dalam pasal 302 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ini, sehingga kepolisian yang mana sebagai pengayom, pelindung dan pelayanan masyarakat dapat menjamin dan menjaga keselamatan serta menciptakan situasi lalu lintas yang aman, tertib, lancar dan nyaman diwilayahnya.

C. Faktor-Faktor Penyebab Terjadinya Pelanggaran Memberhentikan kendaraan, Menurunkan Penumpang, Mengetem dan Melewati Selain Izin Trayek Oleh Pengemudi Angkutan Kota Malang

Dalam Pelanggaran terhadap pasal 126 Undang-Undang No.22 Tahun 2009 yang dilakukan oleh pengemudi angkutan kota. Faktor manusia sebagai pelaku yang menyebabkan pelanggaran lalu lintas merupakan faktor utama selain kurang tegasnya sanksi yang diberikan dan kurang tertibnya tindakan operasional polisi lalu lintas.

Faktor manusia dibedakan menjadi dua, faktor ekstern manusia dan faktor intern manusia, yaitu :

- a. Faktor ekstern manusia yaitu, faktor penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas di luar jangkauan manusia, dalam hal ini adalah faktor kendaraan, faktor lingkungan dan faktor jalan.
- b. Faktor intern manusia yaitu, faktor penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas yang disebabkan dari kelalaian atau kealpaan dari manusianya yang dalam hal ini kesadarannya masih relatif kurang.³⁴

Faktor intern manusia dalam pengertian di atas adalah pengemudi yang keberadaannya memegang kendali utama saat mereka mengendarai sebuah angkutan, tidak berlebihan bila dikatakan bahwa hampir semua pelanggaran lalu lintas yang melibatkan kendaraan, penyebab utamanya adalah pengemudi itu sendiri, dengan berbagai faktor, misalnya : kebugaran jasmani, kesiapan mental pada saat mengemudi, kelelahan, tidak disiplin, pengaruh minuman keras, obat terlarang dan kesadaran dalam tertib lalu lintas. Kondisi ketidaksiapan pengemudi membuka peluang besar terjadinya pelanggaran yang berakibat kompleksnya masalah lalu lintas, disamping membahayakan keselamatan pengguna jalan lainnya. Selain itu faktor pelanggaran juga dapat disebabkan oleh lengahnya pengemudi, mengantuk, kurang terampil, tidak mentaati rambu-rambu lalu lintas, tidak menjaga jarak dan melaju terlalu cepat.

Dari wawancara dengan seorang polisi lalu lintas yang pernah melakukan penertiban terhadap pelanggaran pengemudi angkutan kota, dalam setiap penertiban baik operasional maupun penertiban terhadap pelanggaran dapat

³⁴ Wirjono Prodjodikoro, Op Cit. Hal 72

diketahui memang dari banyaknya pelanggaran angkutan kota disebabkan oleh faktor pengemudi itu sendiri yang lalai atau memang sengaja tidak mematuhi rambu lalu lintas dan Undang-Undang yang berlaku dengan dalih untuk mendapatkan penumpang, permintaan penumpang dan persaingan antar pengemudi angkutan dalam hal pendapatan. Terkadang jika pengemudi angkutan kota terbukti mengetem dan menurunkan penumpang ditempat ramai yang rawan kecelakaan, mereka berdalih bahwa permintaan penumpang untuk turun dan naik ditempat yang tidak tentu menjadi sebab dari pengemudi angkutan kota melakukan pelanggaran tersebut, meskipun tindakan mereka jelas melanggar pasal 126 Undang-Undang No.22 Tahun 2009.³⁵

Mengutip dari wawancara dengan seorang pengemudi angkutan kota yang mengetem di depan pasar dinoyo, pelanggaran dalam hal mengetem disebabkan oleh 4 faktor utama, yaitu :

- 1) Tidak adanya penertiban atau opsional terhadap pengemudi angkutan kota yang berada di tempat-tempat dimana tidak diperbolehkan untuk mengetem, hal tersebut menimbulkan tidak adanya perilaku jera untuk mengetem selain ditempat yang ditentukan, tepatnya di kawasan Pasar Dinoyo.
- 2) Kurang adanya sosialisasi terhadap Undang-Undang baru yang sudah ditetapkan yaitu No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan khususnya pasal 126 yang mengatur tentang tatacara menurunkan penumpang, tempat mengetem dan melewati jalan yang sesuai izin trayek terhadap pengemudi angkutan kota yang berada

³⁵ Wawancara dengan Bapak Suminto, Anggota Unit Laka, Polres Malang Kota, 12 Januari 2012

diterminal-terminal dan sekitarnya. Sosialisasi adalah suatu cara atau proses belajar seseorang atau anggota masyarakat untuk mengenal dan menghayati kebudayaan masyarakat di lingkungannya.³⁶

- 3) Adanya persaingan intern antara pengemudi satu dengan pengemudi angkutan kota lain dalam hal penghasilan. Akibatnya jika hanya mengetem diterminal-terminal yang ada, maka pengemudi angkutan kota tidak bisa mendapatkan cukup penumpang dan mengalami kerugian melihat dari semakin menjamurnya pengemudi angkutan kota setiap tahunnya.
- 4) Tidak terdapatnya halte kecil yang mencukupi dan tempat yang layak untuk mengetem, karena penumpang yang akan menggunakan fasilitas angkutan kota enggan jika harus berjalan menuju terminal-terminal yang seharusnya menjadi tempat mengetem angkutan kota.³⁷

Sedangkan dari wawancara pengemudi angkutan kota dalam pelanggaran melewati jalan selain izin trayek yaitu melewati jalan Mgr Sugiopranoto dekat gereja alon-alon Kota Malang yang terdapat rambu satu arah dan menurunkan penumpang selain ditempat yang telah ditentukan. Pelanggaran tentang menurunkan penumpang selain ditempat yang telah ditentukan, dikarenakan permintaan penumpang karena setiap penumpang mempunyai tempat tujuan masing-masing yang terkadang dilewati langsung oleh angkutan kota. Sehingga penumpang berinisiatif sendiri untuk meminta pengemudi angkutan kota berhenti dan menurunkannya meskipun tindakan tersebut melanggar Undang-Undang dan tidak adanya penolakan oleh pengemudi angkutan kota untuk tidak

³⁶ Sudarsono, Kamus Hukum Cetakan Ketiga, Rineka Cipta, Jakarta, 2002. Hal 451

³⁷ Wawancara dengan Bapak Kumadi, Pengemudi Angkutan Kota, Nomor Polisi N-1879-UB, 15 Januari 2012

menurunkan penumpang meskipun tempat yang ditunjukkan padat lalu lintas, rawan kecelakaan dan akan menimbulkan kemacetan. Dalam pelanggaran melewati jalan Mgr Sugiopranoto satu arah yang dilakukan pengemudi angkutan kota, terjadi karena kelalaian dan kesengajaan untuk mempersingkat waktu tempuh dan mengambil jalan pintas agar segera dapat menurunkan dan mendapatkan penumpang kembali. Selain itu penertiban di jalan Mgr Sugiopranoto sedikit sekali ada, meskipun ada dan terjaring dalam operasi penertiban lalu lintas, sanksi yang diberikan tidak sampai pencabutan izin trayek yang dimiliki pengemudi angkutan kota.³⁸

Jika kita amati hasil wawancara ini, dapat dikatakan bahwa faktor utama setiap pelanggaran yang telah dilakukan oleh pengemudi angkutan kota disebabkan oleh pengemudi itu sendiri yang selanjutnya juga disebabkan oleh kurang adanya penertiban dan sosialisasi aparat kepolisian disamping faktor penumpang yang juga berpengaruh.

Aspek pengemudi atau faktor kelalaian pengemudi dapat diterangkan bahwa secara umum pengemudi angkutan kota ingin mendapatkan keuntungan lebih dan mencapai tujuan dengan secepat mungkin atau jalan pintas sesuai dengan keadaan lalu lintas yang ada pada saat itu dan sesuai dengan kemampuan kendaraan. Dari sisi tersebut dapat mempengaruhi tingkah laku pengemudi angkutan kota yang menyebabkan adanya karakter, yaitu :

- Faktor individu, yaitu meliputi kepribadian, kemampuan membaca situasi, mengantisipasi dan waktu bereaksi;

³⁸ Wawancara dengan Bapak Samsul, Pengemudi Angkutan Kota, Nomor Polisi N-1216-UB, 15 Januari 2012

- Sikap berlalu lintas, yaitu kebiasaan dalam mengemudi seperti kurang konsentrasi, ceroboh, agresif, kebiasaan dalam mengambil jarak dan kebiasaan sering-sering menggunakan instrumen kendaraan;
- Ketrampilan mengemudi, yaitu yang merupakan aplikasi dari seluruh pengetahuan teknis dan pengetahuan berlalu lintas.

Kaitannya dalam kajian menurut karakter individu, seorang pengemudi angkutan kota berasal dari berbagai macam daerah di kota Malang atau bahkan luar daerah maka setiap pengemudi angkutan kota memiliki karakter yang bermacam-macam juga. Hasil Wawancara terhadap kepolisian lalu lintas yang pernah menangani kasus pelanggaran dan pengemudi angkutan kota yang melakukan pelanggaran tersebut memiliki titik berat berbeda, saling tuding untuk mengamankan posisi masing-masing terdapat dari hasil wawancara tersebut. Namun dapat dikaji bahwa faktornya adalah karakter individu yang dimiliki pengemudi angkutan kota itu sendiri menjadi sebab utama terjadinya pelanggaran. Pertama adalah kepribadian yang dimiliki, terciptanya arus lalu lintas yang aman, nyaman dan tertib dapat terwujud jika adanya kesadaran dari pribadi masing-masing pelaku lalu lintas. Pengemudi angkutan kota yang melakukan pelanggaran cenderung memiliki kepribadian sedikit abnormal yang membawa mereka memutuskan untuk melakukan pelanggaran dan kejahatan. Para pelaku pelanggaran adalah orang yang merasa suatu sense superioritas, menyangka tidak bertanggung jawab atas tindakan yang mereka ambil dan mempunyai harga diri sangat melambung. Setiap pelaku pelanggaran atau tidak lain pengemudi angkutan kota merasa ada suatu serangan terhadap harga diri dan tindakan tidak bertanggung jawab, maka akan memberikan reaksi sangat kuat, sering berupa kekerasan dan pembelaan terhadap tindakannya dengan

mengkambing hitamkan individu lain. Terdapat penyakit mental yang disebut sebagai psycopathy atau anti social personality, yaitu suatu kepribadian yang ditandai oleh suatu ketidakmampuan untuk belajar dari pengalaman, hati nurani dan tidak merasa bersalah. Penyakit mental ini mempunyai ciri-ciri awal antara lain tidak menghargai kebenaran, tidak tulus, tidak merasa malu melakukan pelanggaran, tidak merasa bersalah ataupun terhina. Mereka berbohong dan melakukan kecurangan tanpa ada keraguan dan melakukan pelanggaran verbal maupun fisik tanpa adanya perencanaan terlebih dulu. Hal-hal tersebut yang seringkali menjadi kepribadian setiap pengemudi angkutan kota yang melakukan pelanggaran, seringkali lemahnya hati nurani menimbulkan rasa tidak bersalah sehingga tidak dapat mengontrol dorongan-dorongan individu itu sendiri untuk memenuhi kebutuhan ekonomi dengan segera meskipun dengan perbuatan melanggar, kondisi ekonomi pengemudi angkutan kota juga dapat menjadi sebab akibat terjadinya pelanggaran.

Dalam ajaran Tipologi bahwa pada dasarnya penjahat berbeda dengan bukan penjahat karena memiliki ciri-ciri pribadi yang mendorong timbulnya kecenderungan menyimpang untuk melakukan kejahatan dalam situasi-situasi yang tidak mendorong orang lain untuk melakukan kejahatan, kecenderungan ini mungkin diwariskan dari orang tuanya, genetika atau mungkin merupakan ekspresi khusus dari ciri-ciri kepribadiannya yang lain dari orang kebanyakan. Terdapat pengembangan dari Lombroso tentang mental tester, yaitu feeble mindedness menyebabkan kejahatan atau pelanggaran karena orang tidak dapat menilai sebab akibat dari perbuatannya atau tidak dapat menilai arti hukum.

Wawancara dan pengamatan pelanggaran oleh pengemudi angkutan kota jarang adanya feeble mindedness, ajaran psikiatri dari lanjutan ajaran Lombroso

yang sering melatar belakangi pelanggaran yang dilakukan pengemudi angkutan kota jika dikaji dari Tipologi karena seringkali kepribadian seorang pelaku pelanggaran dan kejahatan berkembang jauh terpisah dari pengaruh jahat akan tetapi menghasilkan kelakuan jahat dan inisatif melanggar tanpa dilihat dari situasi sosial ekonomi. Terkadang seorang melakukan pelanggaran untuk suatu kepuasan batin yang abnormal tapi dan juga merasakan kebanggaan tersendiri jika telah berhasil melakukan suatu pelanggaran. Hal tersebut menjadikan bahan pembicaraan ringan yang ramai dalam suatu kelompok utamanya pengemudi angkutan kota.

Menyikapi kajian diatas, jika dikaitkan dengan penelitian penulis yang dijalankan di Polres Malang Kota, Pasar Dinoyo dan sekitarnya bahwa proses pelanggaran yang dilakukan oleh pengemudi angkutan kota, 70% disebabkan oleh faktor kepribadian pengemudi itu sendiri, 20% disebabkan oleh kurangnya sosialisasi, operasional dan penertiban kepolisian lalu lintas Polres Malang Kota 10% lainnya adalah penumpang dan masyarakat.

D. Kendala-Kendala Yang Dihadapi Kepolisian Lalu Lintas Polres Malang Kota Dalam Menanggulangi Pelanggaran Yang Dilakukan Oleh Pengemudi Angkutan Kota

Untuk mengatasi dan menanggulangi suatu pelanggaran agar dapat mencapai hasil yang sempurna, maka seorang Polisi lalu lintas harus bekerja dengan tekun, terampil dan teliti sehingga tidak akan mengalami kendala-kendala ataupun kesulitan dalam mengatasi dan menanggulangi suatu pelanggaran. Akan tetapi meskipun para polisi tersebut telah bekerja dengan sungguh-sungguh dan sesuai prosedur yang ditentukan dalam peraturan

perundang-undangan, kendala-kendala atau hambatan dalam penanggulangan pelanggaran pasti muncul baik dari segi yuridis maupun teknisnya, seperti dalam pelanggaran tentang menyetem, menurunkan penumpang dan melewati jalan selain izin trayek yang dilakukan oleh pengemudi angkutan kota ini. Pihak Sat Lantas Polres Malang Kota memang tidak mengalami kendala-kendala secara yuridis karena aturan mengenai tata cara penyidikan dan penindakan tersebut telah diatur secara rinci dalam pasal Undang Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan No.22 Tahun 2009.

Walaupun dalam pelaksanaan penanggulangan kasus pelanggaran yang dilakukan terhadap pengemudi angkutan kota oleh Sat Lantas Polres Malang Kota secara yuridis tidak mengalami kendala, akan tetapi dalam pelaksanaannya penyidik dihadapkan pada masalah teknis di lapangan, yang menyebabkan masih banyaknya pelanggaran pasal 126 Undang-Undang No.22 Tahun 2009 yang dilakukan oleh pengemudi angkutan kota, adapun kendala-kendala dalam pelaksanaan penyidikan tersebut, yaitu :³⁹

- 1) Banyaknya pengemudi angkutan kota yang melakukan pelanggaran, maka jika terjadi suatu operasional penertiban langsung yang tidak terstruktur, aparat kepolisian lalu lintas sering mengalami kewalahan mengingat jumlah pengemudi angkutan kota yang tidak seimbang dengan jumlah anggota kepolisian yang lebih sedikit.
- 2) Kurangnya kerjasama yang baik antara pihak kepolisian dengan masyarakat terutama penumpang dan masyarakat lain yang mengetahui dan melihat secara langsung pelanggaran yang dilakukan

³⁹ Wawancara dengan IPDA Edi Purwanto, Kaur Bin Ops Lantas, Polres Malang Kota, 10 Januari 2012

pengemudi angkutan kota, masyarakat atau penumpang seringkali menganggap sepele pelanggaran yang terjadi, padahal barawal dari hal sepele tersebut menjadikan sebuah pelanggaran berat yang menyebabkan kecelakaan dan kejahatan.

- 3) Kurangnya ketrampilan, keahlian dan inisiatif penyidik dan kepolisian sat lantas Polres Malang Kota tentang kajian kriminologi dalam pelanggaran yang dilakukan oleh pengemudi angkutan kota, sehingga pelanggaran terkesan menjadi kebiasaan setiap pengemudi angkutan kota.
- 4) Pada umumnya keluarga pelaku pelanggaran enggan melakukan perhatian terhadap anggota keluarganya yang menjadi pelaku pelanggaran, bahkan mereka terkesan tidak peduli dan masa bodoh terhadapnya. Sehingga pelaku pelanggaran seakan tidak mendapatkan teguran yang membuka hati nurani para pelaku.
- 5) Banyaknya sindikat dalam hal provokasi yang membuat dan merubah dengan sengaja karakter individu pengemudi angkutan kota sebagai pribadi yang sedikit abnormal agar mendapatkan keuntungan dan penghasilan besar dengan membenarkan pelanggaran.
- 6) Kurangnya kesadaran masyarakat terutama masyarakat sebagai penumpang tentang pentingnya penegakan hukum, sebagaimana seharusnya jika mengetahui pelanggaran yang sedang terjadi hendaknya menegur atau melaporkan kepada kepolisian dan sekiranya membahayakan keamanan ataupun kenyamanan.
- 7) Tidak adanya kesadaran dari penumpang untuk tidak meminta berhenti dan meminta turun ditempat yang tidak seharusnya, padat

lalu lintas dan tempat yang rawan kecelakaan sehingga tidak menambah terjadinya pelanggaran oleh pengemudi angkutan kota.

- 8) Tidak adanya perhatian terhadap pentingnya sosialisasi umum tentang Undang-Undang Lalu Lintas No.22 Tahun 2009 yang baru. Sehingga pengemudi angkutan kota terkesan tidak mengetahui ataupun sengaja untuk tidak memperhatikan dan menjadi dalih pengelakan jika terkena penertiban operasional terhadapnya.

E. Upaya- Upaya Apa Yang Dilakukan Penyidik Untuk Mengatasi Kendala- Kendala Dalam Menanggulangi Pelanggaran Yang Dilakukan Oleh Pengemudi Angkutan Kota

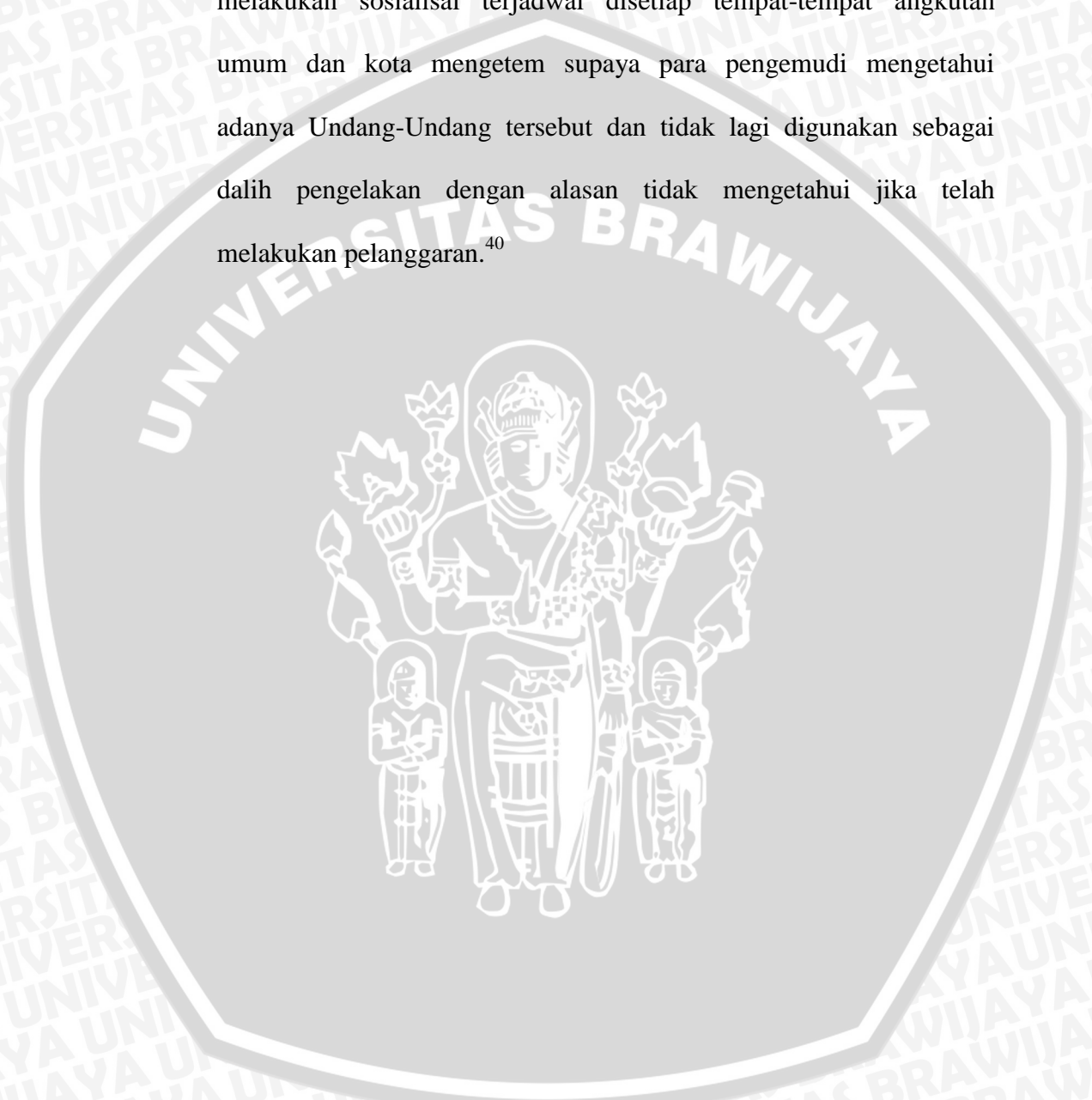
Tugas preventif (mencegah), yaitu “melaksanakan segala usaha pekerjaan dan kegiatan dalam rangka menyelenggarakan perlindungan Negara dan Badan Hukum, kesejahteraan, kesentosaan, keamanan dan ketertiban umum, orang-orang dan harta bendanya terhadap serangan dan bahaya dengan jalan mencegah terjadinya tindak pidana dan perbuatan-perbuatan lain yang walaupun tidak diancam tindak pidana, akan tetapi dapat mengakibatkan terganggunya keamanan dan ketertiban umum.

Sedangkan Tugas Represif (memberantas), yaitu “kewajiban melakukan segala usaha, pekerjaan dan kegiatan untuk membantu tugas kehakiman guna memberantas perbuatan-perbuatan yang dapat dipidana yang telah dilakukan melalui penyidikan, menangkap dan menahan yang berbuat salah. Upaya Represif yang dilakukan oleh Polisi dalam mensosialisasikan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dalam rangka meminimalisir terjadinya tindak pidana pelanggaran lalu lintas diwilayah Kota Malang.

Adapun upaya dalam menanggulangi kendala-kendala yang sering terjadi dalam pelanggaran yang dilakukan oleh pengemudi angkutan kota tersebut adalah :

- 1) Dalam hal banyaknya pengemudi angkutan kota yang melakukan pelanggaran, maka upaya yang akan ditempuh yaitu bekerjasama dengan pihak dishub atau DLLAJ untuk membuat kesepakatan bersama agar terjalin suatu tindakan dan penertiban terstruktur mengingat banyaknya jumlah pengemudi angkutan kota.
- 2) Kurangnya kerjasama aparat kepolisian dengan masyarakat terutama masyarakat sebagai penumpang, aparat kepolisian akan memberikan sosialisasi terhadap masyarakat atau penumpang menjadikan kesadaran penumpang untuk memahami pelanggaran yang terjadi disekitar kita.
- 3) Dalam kurangnya ketrampilan, keahlian dan inisiatif untuk mengkaji kriminologi pelaku pelanggaran akan diberikan pelatihan dan seminar-seminar tentang taktik dan tata cara penanggulangan pelanggaran pengemudi angkutan kota.
- 4) Dalam hal kurangnya kesadaran masyarakat terutama masyarakat sebagai penumpang sebagaimana seharusnya jika mengetahui pelanggaran yang sedang terjadi hendaknya menegur atau melaporkan kepada kepolisian dan sekiranya membahayakan keamanan ataupun kenyamanan, maka akan ditambahkan anggota polisi lalu lintas ditempat yang sekitarnya terdapat banyak pelaporan terhadap pelanggaran.

- 5) Dalam hal Tidak adanya perhatian terhadap pentingnya sosialisasi umum tentang Undang-Undang Lalu Lintas No.22 Tahun 2009 yang baru, anggota polisi lalu lintas akan merangkul disubub untuk melakukan sosialisai terjadwal disetiap tempat-tempat angkutan umum dan kota mengetem supaya para pengemudi mengetahui adanya Undang-Undang tersebut dan tidak lagi digunakan sebagai dalih pengelakan dengan alasan tidak mengetahui jika telah melakukan pelanggaran.⁴⁰



⁴⁰ Wawancara dengan IPDA Edi Purwanto, Kaur Bin Ops Lantas, Polres Malang Kota, 10 Januari 2012

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Dari uraian yang telah dikemukakan dalam pembahasan dan permasalahan tentang pelanggaran pasal 126 Undang-Undang No.22 Tahun 2009 yang dilakukan oleh pengemudi angkutan kota, dapat dinilai bahwa kinerja dan upaya yang dilakukan Satlantas Polres Malang Kota sudah memenuhi standar minimal operasional penanggulangan dan penindakan. Adapun beberapa kesimpulan terhadap faktor, kendala dan upaya-upaya penanggulangan, yang akan di uraikan secara singkat yaitu :

1. faktor pribadi atau karakter pengemudi angkutan kota itu sendiri yang cenderung mengarah pada kesengajaan melanggar. Dalam data penelitian maupun pengamatan yang dilakukan secara langsung ditempat kejadian terbukti sudah terdapat rambu dan penjagaan yang sekiranya cukup untuk dimengerti, namun seringkali pengemudi angkutan kota terlihat sengaja untuk melanggar, tidak mengindahkan rambu dan merasa tidak bersalah terhadap pelanggaran yang telah dilakukan. Penanggulangan yang seharusnya dilakukan adalah memberikan upaya Represif (memberantas), yaitu “kewajiban melakukan segala usaha, pekerjaan dan kegiatan untuk membantu tugas kehakiman guna memberantas perbuatan-perbuatan yang dapat dipidana yang telah dilakukan melalui penyidikan, menangkap dan menahan yang berbuat salah.

2. Tidak adanya penertiban rutin dan kurangnya sosialisasi, hal tersebut dapat dilihat dari hasil wawancara terhadap pengemudi angkutan kota yang dalam konteks ini menjadi pelaku pelanggaran. Dalam pengamatan langsung juga dapat dilihat bahwa banyaknya pengemudi dan orang yang tidak tahu menahu tentang adanya peraturan baru tentang lalu lintas atau Undang-Undang No.22 Tahun 2009. Hal ini membuktikan selain kurangnya penertiban operasional, tidak adanya sosialisasi yang merata tentang peraturan lalu lintas baru menjadi sebab lain. Sebaiknya kepolisian Satlantas Polres Malang Kota merangkul dan melakukan kerjasama terhadap instansi pemerintah yang berkaitan misalnya Dinas Perhubungan maupun pihak-pihak non pemerintah yang berkaitan misalnya Superlantas.
3. Kurangnya kesadaran masyarakat terutama pada masyarakat sebagai penumpang atau pengguna jasa angkutan kota Malang, karena dalam hasil wawancara dan penelitian didapat bahwa angkutan kota menurunkan penumpang ditempat sembarangan adalah memang permintaan dari penumpang itu sendiri meskipun sebenarnya keputusan terakhir untuk mau berhenti atau tidaknya tetap dipegang penuh oleh pengemudi angkutan kota. Sulit untuk menumbuhkan rasa patuh, taat dan kesadaran hukum terhadap masyarakat karena tidak terdapatnya law inforcement atau jaminan hukum. Masyarakat lebih cenderung melakukan main hakim sendiri daripada melaporkan pelanggaran yang diketahui karena memang tidak adanya jaminan keamanan bagi pelapor pelanggaran.

Disamping itu, Satlantas juga berupaya untuk selalu melakukan operasi yang diselenggarakan secara berkala untuk memantau ketertiban, keamanan dan kenyamanan lalu lintas. Operasi berkala tersebut dilakukan dengan maksud untuk terus menurunkan angka pelanggaran yang terjadi untuk semua kalangan masyarakat maupun pengemudi angkutan kota agar menyadari pentingnya tertib berlalu lintas dan mensosialisasikan penindakan tegas terhadapnya jika masih tetap melakukan pelanggaran.

B. Saran

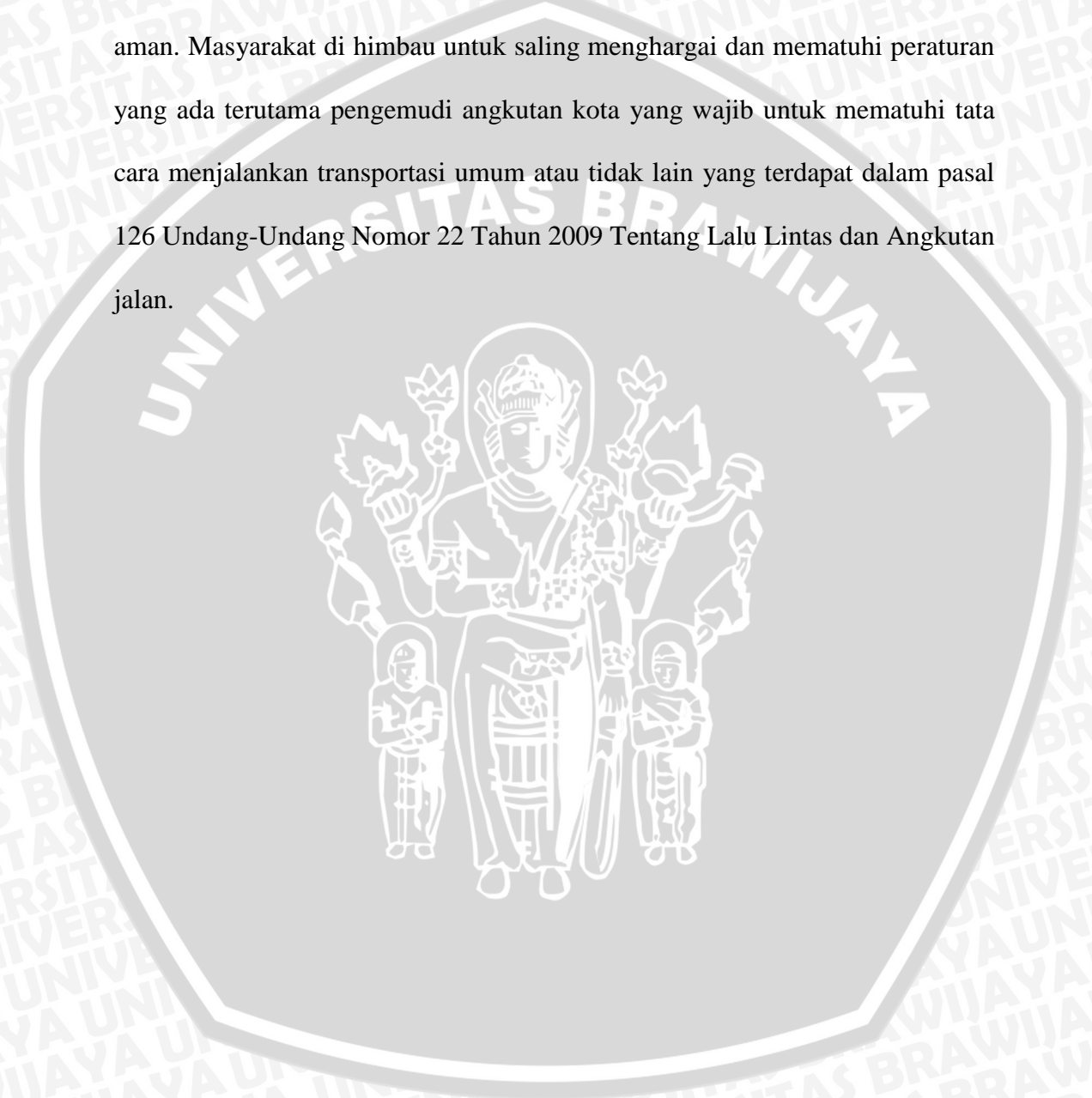
1. Bagi Polisi

Sebaiknya pihak kepolisian memperbaiki metode atau sistem yang sudah ada untuk menurunkan tingkat pelanggaran lalu lintas, karena pelanggaran merupakan salah satu penyebab utama dari terjadinya kecelakaan lalu lintas. Selain memperbaiki metodenya, pihak kepolisian juga seharusnya bekerjasama dengan dinas-dinas pemerintah yang bersangkutan seperti misalnya Dinas Perhubungan untuk mempermudah pihak kepolisian dalam melaksanakan sosialisasi Undang-Undang nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Memberikan banner ataupun spanduk agar tercipta sosialisasi yang inovatif sehingga menimbulkan rasa ingin tahu masyarakat dan lebih cepat mengena sasaran.

Memberikan rambu-rambu lalu lintas di lokasi yang sering terjadi pelanggaran pengemudi angkutan kota, sehingga upaya represif kepolisian Satlantas untuk menindak langsung di tempat kejadian akan lebih efektif dijalankan, karena sudah terdapatnya bukti rambu-rambu lalu lintas dan tidak ada lagi dalih yang bisa diberikan untuk menyangkal pelanggarannya.

2. Bagi Masyarakat

Pemerintah termasuk Polri bukanlah pihak-pihak yang bertanggung jawab penuh. Seluruh lapisan masyarakat juga harus bertanggung jawab karena seluruh masyarakat sendiri dapat membuat lalu lintas jalan menjadi semakin aman. Masyarakat di himbau untuk saling menghargai dan mematuhi peraturan yang ada terutama pengemudi angkutan kota yang wajib untuk mematuhi tata cara menjalankan transportasi umum atau tidak lain yang terdapat dalam pasal 126 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan.



DAFTAR PUSTAKA

Literatur Buku:

Bambang Sunggono, *Metode Penelitian Hukum*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 1996.

Hilman Hadikusuma, *Bahasa Hukum Indonesia*, Penerbit alumni, Bandung, 1992.

Masruchin Rubai, *Asas-Asas Hukum Pidana*, UM Press IKIP, Malang, 2001.

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

R. Soesilo, *Kitab Undang Undang Hukum Pidana (KUHP)*, Politeia, Bogor, 1981.

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

Soerjono Soekanto, *Polisi Dan Lalu Lintas*, Mandarmaju Cetakan Pertama, Bandung, 1990.

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

Suwardjoko Warpani, *Rekayasa Lalu Lintas*, Bharata Aksara, Jakarta, 1985.

Suwardjoko Warpani (II), *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Penerbit ITB, Bandung, 2002.

Suwardjoko Warpani (III), *Merencanakan sistem perangkutan*, Penerbit ITB, Bandung, 1990.

Topo Santoso, *Kriminologi*, Raja Garfindo Persada, Jakarta, 2001.

Wirjono Prodjodikoro, *Tindak tindak Pidana Tertentu di Indonesia*, Edisi II,
Cetakan V, Eresco, Bandung, 1986.

Peraturan Perundang-Undangan :

Kitab Undang-Undang Hukum Pidana.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009, Tentang Lalu Lintas
Dan Angkutan Jalan

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

Internet

Donxsaturniev.blogspot.com, *Tindak Pidana (2) Pengertian dan Unsur-Unsur
Tindak Pidana*, <http://donxsaturniev.blogspot.com/2010/08/tindak-pidana-2.html>, (28 Desember 2012).

Donxsaturniev.blogspot.com, *Tindak Pidana (2) Pengertian dan Unsur-Unsur
Tindak Pidana*, <http://donxsaturniev.blogspot.com/2010/08/tindak-pidana-2-pengertian-dan-unsur.html>, (28 Desember 2012).