

**EFEKTIVITAS PELAKSANAAN PASAL 57 AYAT (2) UNDANG - UNDANG
NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN
TERHADAP PENGGUNAAN HELM STANDAR NASIONAL INDONESIA (SNI) DI
KOTA MALANG
(Studi di Satlantas Kota Malang)**

SKRIPSI

Diajukan Untuk Memenuhi Sebagian Syarat-Syarat Memperoleh

Gelar Kesarjanaan Dalam Ilmu Hukum

Oleh:

MAWARID PUTRA NUGRAHA

125010107111155



KEMENTERIAN RISET TEKNOLOGI DAN PENDIDIKAN TINGGI

UNIVERSITAS BRAWIJAYA

FAKULTAS HUKUM

MALANG

2016

KATA PENGANTAR

Alhamdulillah, Segala puji syukur kepada Allah SWT dan junjungan besar Nabi Muhammad SAW, yang telah memberikan rahmat dan karunia yang tiada henti hingga penulis dapat sampai pada tahap ini, khususnya dengan selesainya skripsi ini yang berjudul **“EFEKTIVITAS PELAKSANAAN PASAL 57 AYAT (2) UNDANG - UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN TERHADAP PENGGUNAAN HELM STANDAR NASIONAL INDONESIA (SNI) DI KOTA MALANG”**.

Penulisan skripsi ini sebagai salah satu persyaratan untuk memperoleh gelar sarjana Hukum.

Dalam penyusunan skripsi ini telah banyak pihak yang membantu sehingga skripsi ini dapat terselesaikan dengan baik, untuk itu penulis menyampaikan terimakasih dan penghargaan terhadap :

1. Prof. Dr. Ir. Mohammad Bisri, M.S Selaku Rektor Universitas Brawijaya
2. Dr. Rachmad Syafaat, S.H., M. Si. Selaku dekan Fakultas Hukum Universitas Brawijaya.
3. Lutfi Effendi, S.H., M.hum. Selaku ketua bagian hukum administrasi negara dan seluruh bapak ibu dosen bagian hukum administrasi negara.
4. Bapak Agus Yulianto, S.H, M.H. selaku Dosen Pembimbing Utama yang telah meluangkan banyak waktu untuk memberikan bimbingan, kritik, dan saran kepada penulis dengan kesabaran selama penulisan skripsi. *Semoga Allah melampangkan segala urusan Bapak sekeluarga didunia serta diakhirat kelak Amin.*
5. Bapak Dr. Iwan Permadi, SH., M.Hum Selaku Dosen Pembimbing Pendamping yang telah menyempatkan waktu dan tenaganya untuk penulis dalam menyusun laporan penelitian skripsi ini dan dalam memberikan bimbingan berupa masukan dan koreksi secara mendalam terhadap skripsi ini. *Semoga Allah melampangkan*



segala urusan Bapak sekeluarga didunia serta diakhirat kelak

Amin.

6. Seluruh dosen pengajar Fakultas Hukum Universitas Brawijaya dan staff Fakultas Hukum Universitas Brawijaya.
7. Kedua Orang Tua tercinta, Bapak Suyanto dan Ibu Siti Orbaniyah Suhartati yang telah memberikan kasih sayang, nasehat, semangat dan motivasi bagi penulis selaku buah hati, yang setia memanjatkan doa setiap waktu agar anaknya selalu diberikan kekuatan, kelancaran oleh Allah SWT.
8. Adinda Izzah Oktasania dan Fada najwa Labiba, selaku adik dari penulis yang juga mendoakan dan memotivasi penulis bersemangat untuk menyelesaikan skripsi ini.
9. Terimakasih dan penghargaan setinggi-tingginya penulis haturkan kepada Satuan Lalu Lintas (SATLANTAS) yang sudah membantu penulis untuk mendapatkan data penunjang skripsi dan bersedia meluangkan waktu untuk diwawancarai penulis
10. Sahabat diluar fakultas hukum yang juga memotivasi, terimakasih dengan apa yang kalian berikan.
11. Sahabat Musang teman dari awal masuk fakultas hukum hingga kini, yang slalu menemani dalam suka dan duka
12. Sahabat dari Kelompok KKN Desa Ngajum yang tidak bisa disebutkan, terimakasih telah mewarnai hari-hari
13. Serta teman-teman dan sahabat semua angkatan 2012 Fakultas Hukum

Penulis berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat dan menambah pengetahuan kepada semua pihak yang membacanya. Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari sempurna, oleh karenanya penulis mengharapkan saran dan kritik dari semua pihak guna membangun dan lebih menyempurnakan lagi skripsi ini.



DAFTAR ISI

Lembar Persetujuan.....	i
Kata Pengantar.....	ii
Daftar Isi.....	iii
Daftar Tabel.....	iv
Daftar Gambar.....	v
Daftar Lampiran.....	vi
Ringkasan.....	vii
Summary.....	viii

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang.....	1
B. Rumusan Masalah.....	7
C. Tujuan Penelitian.....	7
D. Manfaat Penelitian.....	8
1. Manfaat Teoritis.....	8
2. Manfaat Praktis.....	8
E. Sistematika Penulisan.....	9

BAB II KAJIAN PUSTAKA

A. Kajian Umum Tentang Teori Efektifitas.....	11
1. Pengertian Efektifitas.....	11
2. Teori Efektifitas Hukum.....	14
B. Kajian Umum Tentang Kebijakan Publik.....	19
1. Pengertian Kebijakan.....	19
2. Pengertian Kebijakan Publik.....	20
C. Kajian Umum Tentang Kendaraan.....	22
D. Kajian Umum Tentang Standar Nasional Indonesia.....	26
1. Pengertian Helm.....	26
2. Struktur Helm Standar Nasional Indonesia.....	27



3.	Pengertian Standar Nasional Indonesia	31
4.	Manfaat Helm Standar Nasional Indonesia	32

BAB III METODE PENELITIAN

A.	Jenis Penelitian.....	35
B.	Pendekatan Penelitian.....	35
C.	Lokasi Penelitian.....	36
D.	Jenis Dan Sumber Data.....	36
E.	Populasi Dan Sampel	37
F.	Teknik Pengumpulan Data.....	38
G.	Teknik Analisis Data.....	39
H.	Definisi Operasional.....	40

BAB IV PEMBAHASAN

A.	Gambaran Umum	41
1.	Gambaran Umum Kota Malang	41
2.	Gambaran Umum Kepolisian Resor Malang Kota Dan Satuan Lalu Lintas Kota Malang.....	45
B.	Efektivitas Pelaksanaan Pasal 57 Ayat (2) Undang - Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Terhadap Pemberlakuan Helm Ber Standar Nasional Indonesia (SNI) Di Kota Malang.....	53
C.	Apakah kendala dan upaya yang dilakukan polisi lalu lintas untuk menerapkan Efektivitas Pelaksanaan Pasal 57 Ayat (2) Undang - Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Terhadap Pemberlakuan Helm Ber Standar Nasional Indonesia (SNI) Di Kota Malang berjalan efektif.....	68
1.	Kendala	68
2.	Upaya	73



BAB V PENUTUP

A. Kesimpulan	77
B. Saran	79

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN



DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Ukuran Helm..... 28

Tabel 4.1 Daftar Pelanggaran Rambu Lalu Lintas..... 58



DAFTAR BAGAN

Bagan 4.1 Struktur Organisasi Polresta Malang 46

Bagan 4.2 Struktur Orgnisasi Satuan Lalu Lintas Kota Malang 49



DAFTAR LAMPIRAN

A. LAMPIRAN 1: SURAT-SURAT

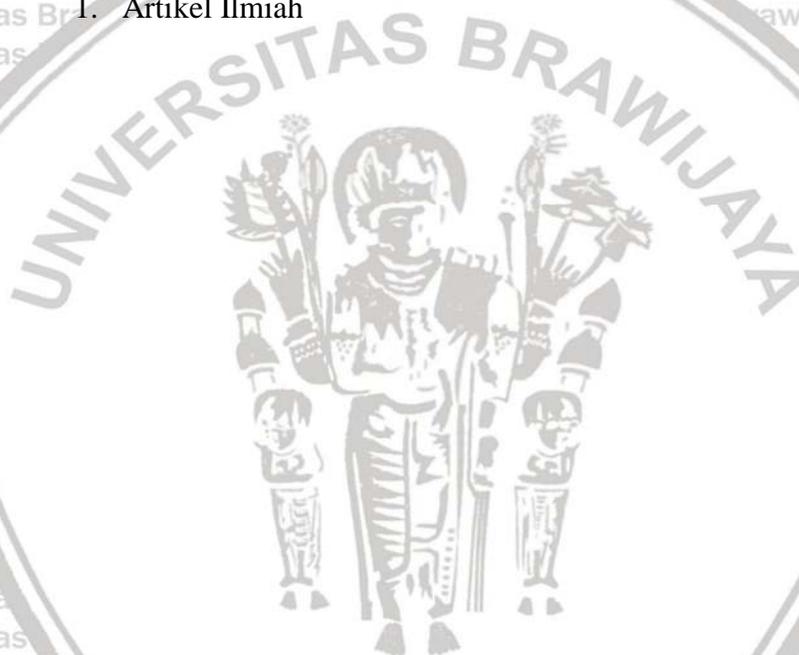
1. Surat Keterangan Deteksi Plagiasi
2. Surat Keterangan Pembimbing Skripsi
3. Kartu Bimbingan Skripsi
4. Surat Permohonan Ijin Survey
5. Surat Keterangan Pengambilan Data

B. LAMPIRAN 2 : DOKUMENTASI

1. Dokumentasi Foto Wawancara

C. LAMPIRAN 3 :

1. Artikel Ilmiah



RINGKASAN

Mawarid Putra Nugraha, Hukum Administrasi Negara, Fakultas Hukum, Universitas Brawijaya, Juli 2016, Efektivitas Pelaksanaan Pasal 57 Ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Terhadap Penggunaan Helm Standar Nasional Indonesia (Sni) Di Kota Malang, Agus Yulianto, S.H, M.H., Dr. Iwan Permadi, SH., M.Hum.

Dalam hal ini peneliti ingin menulis tentang pelaksanaan penggunaan helm Standar Nasional Indonesia ditinjau dari Pasal 57 Ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Di Kota Malang. Penggunaan helm dalam berkendara mempunyai peran sangat penting untuk menunjang keselamatan bagi para pengguna kendaraan bermotor. Seperti yang telah di jelaskan dalam Pasal 57 Ayat (2) Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menjelaskan bahwasanya wajib hukumnya bagi pengendara sepeda motor untuk menggunakan helm sebagaimana mestinya yaitu Helm Standar Nasional. Di Kota Malang sendiri masih terlihat bahwasanya masih banyak orang yang menggunakan helm dengan bukan sebagaimana mestinya. Dari hal ini penulis ingin mengkaji, 1. bagaimana pelaksanaan dari dari Pasal 57 Ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Di Kota Malang apakah sudah berjalan efektif atau belum, 2. Pemahaman akan manfaat adanya peraturan Pasal 57 Ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan bagi pengguna kendaraan bermotor dalam hal ini sepeda motor.

Untuk menjawab permasalahan diatas, penulis menggunakan jenis penelitian *yuridis empiris* yaitu penelitian yang bertujuan untuk menemukan sebuah fakta, dan peneliti juga menggunakan pendekatan penelitian *yuridis sosiologis* yaitu mengkaji permasalahan didalam lapangan (kenyataan yang ada). Bahan hukum yang digunakan berupa data primer yang didapat dari hasil wawancara langsung dengan nara sumber yang terlibat dari pihak SATLANTAS Kota Malang. Data sekunder yang di peroleh dari buku-buku dan internet. Peneliti dalam hal ini juga menggunakan teori *legas system* milik Lawrence M. Friedman dengan tiga teori terkemukanya yaitu substansi, struktur dan budaya hukum.

Dari metode penelitian diatas dengan menggunakan teori milik Lawrence M. Friedman penulis mendapatkan hasil yaitu dalam substansi hukumnya peraturan tersebut sudah berjalan dengan sebagaimana mestinya yaitu dengan melihat banyaknya angka pelanggaran yang terjadi, menunjukkan bahwa pihak yang berwenang dalam hal ini SATLANTAS telah melakukan isi dari Undang-undang tersebut. Dalam sisi struktur hukumnya pihak yang berwajib atau penegak hukum yang berwenang dalam menindak pelanggar pengendara kendaraan bermotor roda dua yang tidak menggunakan helm sebagai mana yang ada dalam undang-undang pasal 57 ayat 2 tersebut yaitu helm ber standar nasional indonesia ialah pihak kepolisian khususnya Satuan Lalu Lintas atau SATLANTAS itu sendiri. Para penegak hukum ini telah menjalankan tugasnya dengan baik seperti halnya menindak dan memberi surat tilang bagi para pengendara bermotor yang tidak taat dengan aturan yang ada. Dalam hal kultur atau budaya hukum dalam masyarakatnya itu sendiri ini yang menjadi sumber masalah, pasalnya udaya hukum itulah yang



mempengaruhi kegiatan, prilaku dan kebiasaan pada masyarakat tersebut dalam sebuah wilayah, dan hal ini juga yang menyebabkan pelaksanaan dari pasal 57 ayat (2) undang - undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan terhadap pemberlakuan helm ber standar nasional indonesia belum berjalan dengan sebagai mana mestinya.

Kesimpulan yang dapat diambil yaitu membari arti bahwa peraturan tersebut belum sepenuhnya efektif karena adanya kultur atau budaya yang kurang baik dari masyarakat itu sendiri dan pihak yang berwajib di tuntut untuk lebih mensosialisasikan peraturan tersebut diatas supaya masyarakat dapat mengetahui dengan jelas akan adanya peraturan tersebut.



SUMMARY

Mawarid Putra Nugraha, the State Administration Law, Faculty of Law, University of Brawijaya, July 2016, The Effectiveness of the Implementation of Article 57 Paragraph (2) of Law No. 22 of 2009 on Traffic and Road Transportation regarding the use of Indonesian National Standard (SNI) Helmet In Malang, Agus Yulianto, SH, MH, Dr. Iwan Permadi, SH., M. Hum.

In this case the researcher would like to write about the implementation of helmet use Indonesian National Standard in terms of Article 57 Paragraph (2) of Law No. 22 of 2009 on Traffic and Road Transportation In Malang. The use of helmets in driving has a very important role to support safety for vehicle users or in this case the motorcyclists. As already described in the Article 57 paragraph (2) of Law No. 22 of 2009 on Traffic and Road Transport which explains the obligation for motorcyclists to use helmet properly, which means using the National Standard Helmets. In Malang city itself, still shows that there are people who aren't using the helmet as it supposed to be. By this, author intends to study, 1. How the implementation of Paragraph (2) of Article 57 of Law Number 22 Year 2009 regarding Traffic and Road Transportation In Malang, whether or not it's effective, 2. Understanding of the benefits of the regulations of Article 57 Paragraph (2) of Law No. 22 of 2009 on Traffic and Road Transportation for vehicle users in this case a motorcycle.

In order to answer problems above, author use a kind of juridical empirical research, the research which aims to find a fact, and also uses socio-juridical research approach to study the problems in the field (the reality). Legal materials used are primary data obtained from direct interviews with respondents involved from the SATLANTAS Malang. The secondary data are obtained from books and the internet. The researcher also uses the theory of legal system belongs to Lawrence M. Friedman with three prominent theory namely the substance, structure and legal culture.

From the above research methods, using the theory belongs to Lawrence M. Friedman author get the result which is in legal substance of the regulation is already running properly, by looking at the large number of violations, shows that SATLANTAS as the authorities have done the contents of this Law. In the perspective of its legal structure, the authorities or law enforcement who is in charge in cracking down on motorcyclists who are not using the SNI helmets as stated in the law of Article 57, paragraph (2) regarding the use of SNI helmets is the police, especially the Traffic Unit or SATLANTAS itself. Law enforcement officials have done their job properly, as well as cracking down and gave speeding tickets for motorcyclists who are not obey the rules. In terms of culture, the legal culture of the society itself becomes a source of problems. Since legal culture does have significant influence towards the activity, behavior and habits in a society of a region, and it also led to a breakdown of the implementation of article 57 paragraph (2) of Law No. 22 of 2009 on traffic and road transport on the use of SNI helmet.



In conclusion, the regulation has not been fully effective because of the existence of the poor legal culture within the society itself, and the authorities demanded to do a further socialization regarding the abovementioned regulation. Therefore, society will be able to understand clearly the existence of these regulations.



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Perkembangan hukum dan kepentingan manusia semakin hari kian bertambah. Mulai dari kebutuhan makanan, minuman, pakaian, rumah hingga alat transportasi. Yang awalnya jalan kaki, bersepeda dan menggunakan mobil atau kendaraan bermotor. Perkembangan fasilitas penunjang berkendara juga semakin kompleks dan bertambah. Pemerataan jalan, pemerataan angkutan umum dan lain sebagainya.

Transportasi adalah suatu gagasan yang sangat penting untuk saat ini dalam menunjang pembangunan di seluruh kawasan atau daerah. Menurut para ahli yakni Utomo, transportasi adalah pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Sedangkan menurut Sukarto, transportasi adalah perpindahandari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan alat pengangkutan, baik yang digerakkan oleh tenaga manusia, hewan (kuda, sapi, kerbau), atau mesin. Konsep transportasi didasarkan pada adanya perjalanan (*trip*) antara asal (*origin*) dan tujuan (*destination*).

Dewasa ini transportasi mempunyai banyak fungsi diantaranya untuk memindahkan barang atau orang dari satu tempat ke tempat yang lainnya dan bukan tidak mungkin bahwasannya apapun yang biasanya dilakukan oleh manusia berubah atau digantikan oleh peranan atau kecanggihan teknologi mesin. Hal ini akan menjadikan atau menjanjikan ke kehidupan masyarakat yang lebih modern. Namun

transportasi juga harus didukung dengan prasarana jalan yang baik. Jalan sendiri banyak ragamnya, mulai jalan setapak, jalan raya dan jalan tol dan lain sebagainya.

Dewasa ini di Indonesia semua jalan kebanyakan sudah beraspal dan mudah untuk diakses oleh setiap orang, namun tidak menutup kemungkinan adanya jalan yang belum beraspal karena pembangunan yang tidak merata.

Jalan sendiri diatur dalam Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Umum yaitu pada pasal 1 angka 12 Undang-Undang No 22 Tahun 2009, yang didalamnya mengartikan bahwa lalu lintas sebagai segala sesuatu yang ada sangkut pautnya dengan yang ada pada lalu lintas umum untuk gerak sebuah kendaraan dan bagi orang di lingkup lalu lintas jalan, dan dari sisi yang lainnya yang dimaksud dengan ruang lalu lintas jalan ialah kebutuhan yang ditujukan untuk perpindahan kendaraan, barang – barang atau orang beserta dengan faktor faktor pendukung lainnya.

Dalam hal transportasi belakangan ini sering terjadi kemacetan-kemacetan parah di jalan-jalan protokol akibat dari banyaknya volume kendaraan pribadi yang tidak dibarengi dengan pelebaran jalan, bahkan sekarang jalan-jalan di kampung juga terkena imbasnya karena jalan mereka banyak dilalui kendaraan yang menganggap jalur tikus sebagai alternatif untuk jalan protokol yang macet tapi pada kenyataannya sama saja (macet).

Dengan adanya atau banyaknya kemacetan yang terjadi di jalan-jalan protokol dan juga jalur – jalur tikus, masyarakat pada dewasa ini lebih memilih alat transportasi yang simple dan tidak rumit dan mudah untuk melalui jalur-jalur yang

macet. Solusi dari masalah masyarakat di Indonesia ini khususnya di Kota Malang lebih memilih transportasi berupa sepeda motor. Sesuai dengan pasal 1 angka 20 Undang – undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan yang berbunyi :

“Sepeda Motor adalah Kendaraan Bermotor beroda dua dengan atau tanpa rumah-rumah dan dengan atau tanpa kereta samping atau Kendaraan Bermotor beroda tiga tanpa rumah-rumah”¹

Sepeda motor di pilih karena gesit dalam membelah kemacetan yang ada di jalur-jalur yang potensi kemacetannya tinggi, karena dinilai ramping, gesit dan tidak perlu biaya mahal untuk segera memakai kendaraan beroda dua tersebut, cukup dengan uang muka sebesar Rp. 500.000,00 sudah bisa membawa pulang sepeda motor tersebut. Tetapi dari adanya kemudahan akses untuk memiliki kendaraan tersebut membuat semakin banyaknya masyarakat yang memiliki sepeda motor, dan dengan meningkatnya masyarakat pengguna sepeda motor tersebut membuat semakin banyak pula pelanggaran pelanggaran di jalanan dan juga menambah macetnya lalu lintas.

Dalam hal ini pelanggaran lalu lintas umumnya menjadikan suatu atau cikal bakal terjadinya laka lantas atau kecelakaan lalu lintas. Hal ini di sebabkan oleh beberapa faktor yaitu para pengguna jalan yang tidak patuh terhadap peraturan-peraturan lalu lintas yang ada sebagai pedoman berlalu lintas dan juga dikarenakan oleh pengguna kendaraan bermotor yang kurang atau tidak memperdulikan kendaraan

¹ Pasal 1 angka 20 Undang – undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

yang meraka tumpanggi atau meraka kendarai. Masyarakat cenderung acuh untuk memperbaiki kendaraan yang kurang fit dan tidak service kendaraan meraka secara berkala agar kendaraan mereka siap untuk di tunggangi. Selain itu yang dapat menyebabkan laka lantas juga terjadi karena kondisi jalan yang berlubang dan infrastruktur yang kurang memadai seperti tidak adanya lampu jalan sebagai penerang. Pemerintah membuat aturan-aturan untuk ditaati dan bukan untuk dilanggar oleh pengendara bermotor.

Dewasa ini pengemudi sepeda motor ini juga kerap kali membahayakan orang lain, sepertihalnya menyetir dengan tidak beraturan atau zig-zag dan banyak pula para pengemudi yang belum cukup umur yang tidak memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) juga banyak yang mengendarai sepeda motor. Semakin banyak bertambahnya sepeda motor maka dampaknya semakin banyak pula kejadian seperti pelanggaran lalu lintas, kecelakaan luka-luka dan bahkan tidak sering menimbulkan juga hilangnya nyawa seseorang.

Hal ini karena para pengguna sepeda motor tidak tertib atau tidak memperhatikan kenyamanan dan keamanan dalam berkendara. Banyak para pengendara motor yang tidak mengikuti aturan-aturan main yang di berikan Pemerintah dalam *safety riding* seperti halnya mulai dari ban yang telah aus, memakai spion hanya satu, lampu yang kurang cerah dan yang lebih parah lagi tidak menggunakan helm sesuai ketentuan yang ada yang telah diatur oleh Pasal 57 Ayat (2) Undang - Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan yaitu mengenai Helm Standar Nasional Indonesia (SNI). Padahal peran helm

sangat penting untuk para pengendara sepeda motor, pasalnya helm merupakan alat untuk melindungi kepala si pengendara dari benturan-benturan yang tidak diinginkan dari peristiwa kecelakaan. Kegunaan helm lainnya yaitu sebagai pelindung wajah dari kotoran dan debu yang dapat mengganggu penglihatan.

Masyarakat harus pintar-pintar memilih helm yang aman untuk dipakai di kepala pengendara sepeda motor dan bijak dalam berkendara supaya tidak terjadi hal-hal yang tidak diinginkan. Masyarakat juga harus mengenakan helm yang aman dan nyaman waktu berkendara, karena jika tidak nyaman dipakai itu akan mengganggu si pemakai dan tentunya juga mengurangi konsentrasi si pengendara tersebut. Helm yang ada cap Standar Nasional Indonesia (SNI) di belakang helm, sudah bisa dipastikan bahwa helm tersebut telah lulus dari Badan Standarisasi Nasional.

Dari ketentuan diatas, benang merah dari kebijakan yang dikeluarkan pemerintah semata-mata yaitu untuk melindungi pengguna sepeda motor untuk melindungi bagian kepala. Adanya hal ini memperlihatkan bahwasanya kementerian perindustrian menyeru supaya perusahaan-perusahaan pembuat helm untuk mampu atau bisa membuat atau memproduksi helm dengan standarisasi yang ada supaya masyarakat dalam menggunakan helm, keselamatanya bisa terjaga dari hal-hal yang tidak diinginkan oleh pengguna sepeda motor tersebut.

Berikut data pelanggaran pengendara sepeda motor yang tidak menggunakan helm di Kota Malang sebanyak 2511 pelanggaran. Angka ini diambil dari

pelanggaran pengguna motor yang tidak menggunakan helm dalam kurun waktu Januari 2015 sampai Februari 2016.²

Dengan melihat banyaknya pelanggaran pengguna sepeda motor yang tidak menggunakan helm maka peneliti ingin meneliti perihal pelaksanaan pasal 57 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan Terhadap Pengguna Helm Ber Standar Nasional Indonesia. Dalam hal ini penggunaan helm sebagai pelindung kepala fungsinya sangat vital, hal ini karena kepala merupakan organ yang paling penting dan patut atau wajib untuk di lindungi. Para pengguna sepeda motor biasanya hanya memakai helm saja tanpa mengetahui apakah helm itu sudah sesuai dengan standar yang ditentukan oleh Pemerintah atau tidak. Terkadang juga ada helm yang sudah memakai label SNI tetapi di modifikasi sedemikian rupa menjadi helm yang tidak layak lagi untuk di gunakan sebagai *safety* riding seperti kaca yang di lepas. Ada juga yang memakai helm tapi tidak dengan fungsi yang di peruntuhkan yaitu dengan memakai helm yang dipergunakan untuk bergaya bukan untuk melindungi kepala si pengguna.

Karena adanya kesenjangan ini, Pemerintah menggalakkan untuk para pengendara motor menggunakan helm dengan standar nasional Indonesia atau (SNI).

Sesuai dengan pasal 57 ayat (2) Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu lintas Dan Angkutan Jalan yang berbunyi :

² Hasil pra-survey yang dilakukan di Kantor Satuan Lalu Lintas (SATLANTAS) Kota Malang, pada tanggal 4 Maret 2016 jam 14.00 WIB.

“Perlengkapan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) bagi Sepeda Motor berupa helm standar nasional Indonesia”²³

Peraturan tersebut sedemikian rupa dibuat untuk menekan angka kecelakaan lalu lintas berkendara. Di Indonesia sendiri kecelakaan lalu lintas darat sangat marak terjadi karena memang banyak masyarakat Indonesia yang mayoritas mengendarai alat transportasi darat untuk pergi ke satu tempat ke tempat lain. Dari hal tersebut penulis ingin mengkaji lebih dalam mengenai Efektivitas Pelaksanaan Pasal 57 Ayat

(2) Undang - Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Terhadap Penggunaan Helm Ber Standar Nasional Indonesia (SNI) Di Kota Malang (Studi Di Kota Malang).

B. Rumusan Masalah

1. Apakah Pelaksanaan Pasal 57 Ayat (2) Undang - Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Terhadap Pemberlakuan Helm Standar Nasional Indonesia (SNI) Di Kota Malang berjalan efektif ?
2. Apa hambatan dan upaya yang dilakukan polisi lalu lintas untuk menerapkan Pelaksanaan Pasal 57 Ayat (2) Undang - Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Terhadap Pemberlakuan Helm Standar Nasional Indonesia (SNI) Di Kota Malang berjalan efektif ?

C. Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui dan menganalisis Apakah Pelaksanaan Pasal 57 Ayat (2) Undang - Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan

²³Pasal 57 ayat (2) Undang - undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

Jalan Terhadap Penggunaan Helm Standar Nasional Indonesia (SNI) Di Kota Malang berjalan efektif.

2. Untuk mengetahui hambatan dan upaya yang dilakukan polisi dalam menangani perenapan Pelaksanaan Pasal 57 Ayat (2) Undang - Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Terhadap Penggunaan Helm Standar Nasional Indonesia (SNI) Di Kota Malang berjalan efektif.

D. Manfaat Penelitian

1. Manfaat teoritis

Memberikan sumbangansih ilmu pengetahuan khususnya untuk semua lapisan msasyarakat untuk memberikan penjelasan mengenai standarisasi mengenai kesesuaian helm untuk pelindung kepala supaya para pengguna kendaraan bermotor khususnya roda dua agar lebih jeli memilih antara helm abal-abal dengan helm yang sudah ditetapkan oleh pemerintah yaitu helm SNI.

2. Manfaat praktis

- a. Bagi akademisi, dapat menambah pemahan, kesadaran dan wacana bagi masyarakat luas tentang standarisasi tentang penggunaan helm dengan standad yang aman
- b. Bagi pemerintah, dapat memberikan sumbangan pemikiran dalam menentukan kebijakan dan penegakan hukum dalam mewujudkan wajibnya para pengguna sepeda motor untuk menggunakan helm standar nasional Indonesia (SNI)

- c. Bagi masyarakat, dapat memberikan informasi tentang adanya standar dalam penggunaan helm penunjang keselamatan yaitu dengan helm ber cap SNI (standar nasional indonesia).

E. Sistematika Penulisan

Disini akan diberikan gambaran yang rinci dan jelas perihal terhadap penyusunan skripsi. Didalamnya terdiri dari beberapa sub bab yang bisa menjelaskan apa yang di maksud oleh penulis, berikut sistematikanya :

BAB I : PENDAHULUAN

Di dalam bab ini akan dijelaskan mengenai latar belakang mengapa penulis mengambil judul ini untuk di teliti lebih lanjut beserta manfaat dan tujuan yang hendak dicapai.

BAB II : KAJIAN PUSTAKA

Bab ini menguraikan tentang beberapa teori-teori yang dipakai oleh penulis untuk atau hal yang berkaitan dengan pembahasan yang berhubungan dengan judul untuk digunakan menganalisis.

BAB III : METODE PENELITIAN

Dalam Bab ini akan di jelaskan tentang metode penelitian yang digunakan penulis dalam membuat terang suatu masalah yang diangkat dalam penelitian ini, diataranya yaitu :

- a. Jenis Penelitian
- b. Pendekatan penelitian

c. Lokasi Penelitian

d. Jenis dan Sumber Data

e. Teknik Pengumpulan Data

f. Populasi dan Sampling

g. Teknik Analisis Data

h. Definisi Operasional

BAB IV : PEMBAHASAN

Di dalam bab ini akan dilakukan pembahasan yang berisikan hasil dari penelitian penulis mengenai permasalahan yang terjadi diatas yaitu mengenai Efektivitas Pelaksanaan Pasal 57 Ayat (2) Undang - Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Terhadap Penggunaan Helm Standar Nasional Indonesia (SNI) Di Kota Malang

BAB V : PENUTUP

Pada bab ini adalah bab paling akhir yang berisikan tentang sebuah kesimpulan dan saran dari apa yang penulis tulis diatas.

BAB II

KAJIAN PUSTAKA

A. Kajian umum tentang teori efektifitas

1. Pengertian efektifitas

Kata efektifitas mengandung sebuah makna efek atau adanya sebuah pengaruh dari suatu hal yang di kerjakan seseorang dengan atau berdasarkan pada sebuah hasil yang di capai. Efektivitas memiliki arti adanya efek (pengaruh, akibat) terhadap sesuatu yang akan diukur tingkat keefektivitasannya¹. Efektivitas merupakan hal yang tidak bisa diacuhkan atau di hindari begitu saja dalam sebuah atau suatu pembelajaran karena hal ini lah yang dijadikan patokan semua orang bisa atau tidaknya dan atau berhasil atau tidaknya sebuah metode yang digagas seseorang tersebut.

Menurut Sondang dalam efektifitas adalah pemanfaatan sumber daya, sarana dan prasarana dalam jumlah tertentu yang secara sadar ditetapkan sebelumnya untuk menghasilkan sejumlah barang atas jasa kegiatan yang dijalankannya. Efektivitas menunjukkan keberhasilan dari segi tercapai tidaknya sasaran yang telah ditetapkan. Jika hasil kegiatan semakin mendekati sasaran, berarti makin tinggi efektifitasnya. Sejalan dengan pendapat tersebut, Abdurahmat, efektifitas adalah pemanfaatan sumber daya, sarana dan prasarana dalam jumlah tertentu yang secara sadar ditetapkan sebelumnya

¹W.J.S Poerwadarminta, **Kamus Umum Bahasa Indonesia, Pusat Pembinaan dan Pengembangan Bahasa Departemen Pendidikan dan Kebudayaan**, Balai pustaka, Jakarta, 1989, hlm 521

untuk menghasilkan sejumlah pekerjaan tepat pada waktunya. Dapat disimpulkan bahwa efektivitas berkaitan dengan terlaksananya semua tugas pokok, tercapainya tujuan, ketepatan waktu, dan partisipasi aktif dari anggota serta merupakan keterkaitan antara tujuan dan hasil yang dinyatakan, dan menunjukkan derajat kesesuaian antara tujuan yang dinyatakan dengan hasil yang dicapai.

Bisa kita lihat, dari paparan ahli diatas tentang efektivitas peneliti bisa menyimpulkan bahwasanya efektivitas pada dasarnya bisa di ketahui dari hasil akhir apa yang kita kerjakan, semakin baik hasil akhir berarti menandakan juga bahwa metode yang diusung atau kerjakan seseorang itu berarti semakin baik atau tingkat keberhasilannya semakin tinggi. Begitu juga sebaliknya jika sebuah hasil akhir menunjukkan banyak kegagalan atau ketidak berhasilan maka sebuah metode yang di gunakan berarti belum efektif dan harus ada pemikiran baru supaya menjadi efektif.

Efektivitas dapat dikatakan mencapai suatu keberhasilan atau tidaknya dapat ditinjau dari seberapa besar ketercapaian yang didapat dari suatu tujuan yang ditetapkan, jika semakin besar keberhasilann kegiatan dan tujuan dalam mendekati sasaran, maka dapat dikatan semakin tinggi pula tingkat efektivitasnya.²

Pada dasarnya faktor-faktor yang memungkinkan terpengaruhinya sebuah efektif atau tidaknya sebuah perundang-undangan ialah

²Sudirman, **Pengaruh Motivasi Kerja Terhadap Eektivitas Pelayanan**, primako Akademika, Bandung, 2002, hlm 31

keprofesionalitas dan pengoptimalan kinerja dari para penegak hukum dalam menjalankan tugas yang di bebankan kepadanya untuk melaksanakan perundang-undangan tersebut.

Efektivitas dapat dijelaskan bahwa efektivitas suatu program dapat dilihat dari aspek-aspek antara lain:

- a. Aspek tugas atau fungsi, yaitu lembaga dikatakan efektivitas jika melaksanakan tugas atau fungsinya, begitu juga suatu program pembelajaran akan efektif jika tugas dan fungsinya dapat dilaksanakan dengan baik dan peserta didik belajar dengan baik.
- b. Aspek rencana atau program, yang dimaksud dengan rencana atau program disini adalah rencana pembelajaran yang terprogram, jika seluruh rencana dapat dilaksanakan maka rencana atau program dikatakan efektif.
- c. Aspek ketentuan dan peraturan, efektivitas suatu program juga dapat dilihat dari berfungsi atau tidaknya aturan yang telah dibuat dalam rangka menjaga berlangsungnya proses kegiatannya. Aspek ini mencakup aturan-aturan baik yang berhubungan dengan guru maupun yang berhubungan dengan peserta didik, jika aturan ini dilaksanakan dengan baik berarti ketentuan atau aturan telah berlaku secara efektif.
- d. Aspek tujuan atau kondisi ideal, suatu program kegiatan dikatakan efektif dari sudut hasil jika tujuan atau kondisi ideal program tersebut dapat dicapai. Penilaian aspek ini dapat dilihat dari prestasi yang dicapai oleh peserta didik.

2. Teori efektivitas hukum

Berbicara mengenai hal ini, Teori Efektivitas Hukum yang sering dipakai adalah teori dari seorang pakar hukum bernama Lawrence M. Friedman dengan teori “legal system” yang terdiri dari tiga komponen pokok,³ antara lain sebagai berikut:

1. Substansi Hukum (berupa perundang-undangan)

Yang dimaksud dengan substansi hukum ialah aturan, norma, dan pola perilaku manusia yang berada dalam system, jadi substansi hukum merupakan sebuah produk hukum materil atau isi dari undang-undang yang mengharuskan norma addressat untuk melakukan atau melaksanakan sesuatu.

2. Struktur hukum (aparatus penegak hukum)

Struktur hukum yang merupakan institusionalisasi ke dalam entitas-entitas hukum, seperti struktur pengadilan tingkat pertama, pengadilan tingkat banding dan tingkat kasasi. Friedman menegaskan bahwa hukum memiliki elemen pertama dari system hukum adalah struktur hukum, tatanan kelembagaan dan kinerja lembaga.

3. Kultur hukum (perilaku masyarakat)

Maksud dari budaya hukum adalah sikap-sikap dan nilai-nilai yang berhubungan dengan hukum bersama-sama yang terkait dengan

³ Lili Rasjidi dan Ira Thania Rasjidi, **Pengantar Filsafat Hukum**, Mandar Maju, Bandung, 2010, hlm 295

tingkah laku yang berhubungan dengan hukum dan lembaga-lembaganya, baik secara positif maupun negative.

Ketiga elemen dalam teori efektivitas atau teori penegakan hukum tersebut merupakan suatu lingkaran yang berkesinambungan satu sama lain. Ketiga elemen tersebut lebih bersifat kumulatif bukan alternative sehingga jika ingin mencapai tingkat efektivitas yang tinggi maka ketiganya harus terpenuhi.

Jika seseorang hendak atau ingin mengetahui seberapa jauh tingkat keefektivan dari suatu pemberlakuan hukum, maka hendaknya seseorang itu melihat dan mengukur seberapa ditaatinya hukum tersebut didalam masyarakat. Bisa kita lihat bahwasanya jika suatu aturan atau tatanan hukum di dalam masyarakat banyak yang mentaatinya, berarti suatu aturan hukum itu dalam pelaksanaannya sudah memenuhi kata efektif tetapi begitu juga sebaliknya jika banyak yang melanggar aturan hukum yang di berlakukan oleh pemerintah memberikan arti bahwa aturan hukum itu masih belum baik dalam pelaksanaannya dengan kata lain aturan hukum itu tidak efektif.

Bisa ditelaah lebih lanjut bahwasanya seseorang dikatakan sudah atau telah mentaati atau melanggar suatu aturan-aturan hukum, tergantung pada kepentingannya. Seperti yang dikemukakan oleh H.C. Kelman, yaitu :⁴

⁴ Achmad Ali, 1998, Menjelajahi kajian Empiris Terhadap Hukum, Jakarta : PT. Yarsif

- a. Ketaatan yang bersifat Compliance, yaitu jika seseorang taat terhadap suatu aturan hanya karena takut terkena sanksi.
- b. Ketaatan yang bersifat Identification, yaitu jika seseorang taat terhadap suatu aturan hanya karena takut hubungan baiknya dengan seseorang menjadi rusak.
- c. Ketaatan yang bersifat Internalization, yaitu jika seseorang taat terhadap suatu aturan karena benar-benar ia merasa aturan itu sesuai dengan nilai-nilai intrinsik yang dianutnya.

Produk hukum yang ada dalam masyarakat merupakan produk hukum buatan manusia maka akan jauh dari kata sempurna, ketika sudah ada produk hukum yang dibentuk diharapkan pihak-pihak yang bersangkutan termasuk masyarakat mampu melaksanakannya dengan baik dan benar.

Struktur hukum merupakan institusionalisasi dalam pelaksanaan produk hukum (substansi) yang telah dijelaskan sebelumnya. Dalam tatanan kelembagaan penegak hukum sendiri harus mampu bekerja secara optimal, baik dari masyarakat, pemerintah maupun aparat penegak hukum lainnya. Karena kualitas dari masing-masing pribadi penegak hukum sangat berpengaruh terhadap suatu produk hukum.

Kultur atau budaya memegang peranan penting dalam sebuah penegakan hukum, dilandasi dengan kebiasaan maka akan terbentuk

budaya dimana bisa dijadikan tolak ukur dari suatu aktivitas sosial dimasyarakat. Ketika masyarakat mempunya kultur budaya yang baik maka akan selalu menjunjung tinggi suatu kebaikan tetapi jika suatu masyarakat atau kelompok tidak memiliki kultur budaya yang baik pula maka bisa di pastikan suatu masyarakat itu akan berperilaku diluar norma-norma yang ada. Namun pada kenyataannya masyarakat masih sulit untuk taat pada peraturan yang berlaku di Indonesia ini sehingga terkadang hukumnya sudah ada namun realisasinya belum ada sehingga terkesan mati dan tidak berfungsi.

Selain itu, pengertian efektivitas dijelaskan juga oleh Soerjono Soekanto. Kata Efektiv adalah merupakan suatu susunan kata yang berasal dari kata effective dalam artian bahasa Inggris yang memiliki pengertian segala sesuatu yang telah disusun atau direncanakan dapat dilakukan dengan baik dan dapat memberikan dampak dan memberi suatu kemanfaatan. Efektivitas adalah suatu unsur- unsur yang utama yang dipakai atau dimanfaatkan untuk mencapai suatu tujuan yang telah disusun atau direncanakan dalam kurun waktu sebelumnya.

Pada suatu hal dapat dikatakan efektif apabila hasil yang dicapai sesuai dengan maksud dan tujuan yang telah ditentukan dan derencanakan sebelumnya. Efektivitas dapat dikatakan mencapai suatu keberhasilan atau tidaknya dapat ditinjau dari seberapa besar ketercapaian yang didapat dari suatu tujuan yang ditetapkan, jika semakin besar keberhasilann kegiatan

dan tujuan dalam mendekati sasaran, maka dapat dikatan semakin tinggi pula tingkat efektivitasnya.⁵

Efektivitas hukum dipengaruhi beberapa hal yang diantaranya adalah, terdiri dari beberapa faktor, antara lain :⁶

a. Faktor Hukum

Suatu kebijakan atau tindakan perbuatan yang dalam hal sepenuhnya berdasarkan hukum merupakan sesuatu hal yang dapat dibenerkan sepanjang kebijakan atau perbuatan tersebut tidak melanggar dan bertentangan dengan aturan hukum.

b. Penegakan Hukum

Salah satu faktor yang melatar belakangi kunci dari berhasilnya suatu penegakan hukum adalah dengan dimulai dari membentuk mental dan kepribadian dari penegak hukum itu sendiri, dengan mengutip pendapat yang disampaikan oleh J.E. Sahatepy. Dalam rangka penegakan hukum dan pelaksanaan dari penegakan hukum itu bahwa penegak keadilan tanpa kebenaran adalah suatu kebijkakn. Penegakan kebenaran tanpa kejujuran adalah suatu kemunafikan, Dalam kerangka penegakan hukum oleh setiap lembaga penegakan hukum sehingga keadilan maupun kebenaran dalam hukum harus dinyatakan dan harus dapat

⁵Sudirman, *Pengaruh Motivasi Kerja Terhadap Eektivitas Pelayanan*, primako Akademika, Bandung, 2002, hlm 31.

⁶ Soerjono Soekanto dalam Ishaq, *Dasar – Dasar Ilmu Hukum*, Sinar Grafika, Jakarta, 2012, hlm 245.

dilihat maupun dirasakan juga harus dapat diwujudkan dalam tindakan yang nyata.⁷

B. Kajian Umum Tentang Kebijakan Publik

1. Pengertian Kebijakan

Kebijakan ialah sebuah pemikiran yang baik yang di gagas oleh pemerintah sebagai asas atau pedoman untuk ditaati dan di dilaksanakan sesuai dengan semestinya. Kebijakan juga menjadi dasar untuk memulainya suatu atau dasar rencana untuk memulai suatu pekerjaan. Kebijakan ini di peruntuhkan untuk pemerintah, kelompok atau dengan perseorangan. Perbedaan antara kebijakan dengan hukum ialah jika kebijakan itu bukan untuk melarang sebuah tindakan melainkan untuk menjadi dasar-dasar yang memungkinkan seseorang itu melakukan hal dengan proses yang baik dan dari proses yang baik itu pula maka bisa didapat hasil yang di diharapkan, lain lagi dengan hukum. Hukum itu tatanan dalam masyarakat yang fungsinya memaksakan kehendak, jadi hukum itu bersifat memaksa bila ada yang melanggarnya untuk mendapat sebuah hukuman

Kebijakan adalah sebuah hal bagi tindakan yang mengarah dan mempengaruhi perilaku orang banyak yang terkena dampak keputusan tersebut. Kebijakan sengaja disusun dan dirancang untuk membuat perilaku orang banyak yang dituju (kelompok target) menjadi terpola sesuai dengan

⁷J.E. Sahatepy, **Teori Kriminologi Suatu Pengantar**, Bandung, Citra Aditya Bakti,1992, hlm 78.

bunyi dan rumusan kebijakan tersebut.⁸ Dari pengertian kebijakan diatas dapat ditarik benang merahnya yaitu bahwa suatu kebijakan itu di ciptakan atau di bentuk untuk menyelaraskan prilaku-prilaku didalam masyarakat dengan suatu kebijakan supaya tidak melenceng atau membuat seseorang itu berperilaku tidak baik di masyarakat.

2. Pengertian kebijakan publik

Kebijakan publik ialah suatu alat yang di gunakan oleh pemerintah untuk menjadikan suatu kebijakan yang di terima oleh masyarakat dalam hal untuk mencapai suatu tujuan publik tertentu. Mengenai kebijakan publik tersebut bukan di peruntuhkan untuk segelintir orang atau kelompok saja, melainkan untuk semua lapisan masyarakat. Kebijakan publik ini dianggap sangat penting dan berpengaruh akan kemunculan atau keberadaannya dikarenakan hal ini akan menentukan tingkat keefektivan dari sebuah kebijakan publik demi tercapainya suatu tujuan tertentu.

Easton berpendapat bahwa kebijakan publik diartikan sebagai pengalokasian nilai-nilai kekuasaan untuk seluruh masyarakat yang keberadaannya mengikat. Dalam hal ini hanya pemerintah yang dapat melakukan suatu tindakan kepada masyarakat dan tindakan tersebut merupakan bentuk dari sesuatu yang dipilih oleh pemerintah yang

⁸ Amri Marzali, Antropologi dan Kebijakan Publik, (Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2012), 20.

merupakan bentuk dari pengalokasian nilai-nilai kepada masyarakat.⁹

Dalam definisi pengertian kebijakan publik diatas bisa dikatakan bahwa hanya pemerintah saja yang mempunyai andil besar dalam menentukan hal-hal apa saja yang bisa membantu dalam menyelesaikan permasalahan-permasalahan publik yang terjadi di rana yurisdiksinya.

Satu lagi pengertian kebijakan publik dari seorang ahli yang bernama Anderson Kebijakan publik adalah sebagai kebijakan-kebijakan yang dibangun oleh badan-badan dan pejabat-pejabat pemerintah, dimana implikasi dari kebijakan tersebut adalah ¹⁰:

- a. Kebijakan publik selalu mempunyai tujuan tertentu atau mempunyai tindakan-tindakan yang berorientasi pada tujuan.
- b. Kebijakan publik berisi tindakan-tindakan pemerintah.
- c. Kebijakan publik merupakan apa yang benar-benar dilakukan oleh pemerintah jadi bukan merupakan apa yang masih dimaksudkan untuk dilakukan.
- d. Kebijakan publik yang diambil bisa bersifat positif dalam arti merupakan tindakan pemerintah mengenai segala sesuatu masalah tertentu, atau bersifat negatif dalam arti merupakan keputusan pemerintah untuk tidak melakukan sesuatu.

⁹ Drs. Hessel Nogi S. Tangkilisan, MSi, "Teori dan Konsep Kebijakan Publik" dalam Kebijakan Publik yang Membumi, konsep, strategi dan kasus, Yogyakarta : Lukman Offset dan YPAPI, 2003, hal

¹⁰ Ibid.

e. Kebijakan pemerintah setidaknya dalam arti yang positif didasarkan pada peraturan perundangan yang bersifat mengikat dan memaksa.

Dari definisi diatas dapat di simpulkan bahwa suatu kebijakan publik itu timbul dari tindakan tindakan pemerintah yang bersifat baik ataupun bersifat buruk.

C. Kajian umum tentang kendaraan

Kendaraan terbagi atas dua bagian yaitu kendaraan tidak bermotor dan kendaraan bermotor

Pengertian kendaraan tidak bermotor menurut Pasal 1 angka 9 Undang Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (UULLAJ) adalah :

“Kendaraan Tidak Bermotor adalah setiap Kendaraan yang digerakkan oleh tenaga manusia dan/atau hewan”¹¹

Pengertian kendaraan bermotor, menurut Pasal 1 angka 8 Undang Undang No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UULLAJ) adalah:

“Kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel”¹²

Dari pengertian kendaraan bermotor diatas bisa diambil kesimpulan bahwa apa yang di maksud dengan kendaraan bermotor ialah kendaraan yang menggunakan mesin atau motor sebagai penggeraknya untuk merubah benda

¹¹ Pasal 1 angka 9 Undang – undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

¹² Pasal 1 angka 8 Undang – undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

yang diam menjadi benda bergerak yang berfungsi untuk angkutan orang, barang atau angkutan transportasi lainnya dan perlu di perjelas lagi kendaraan bermotor itu yang berada di jalan raya dan bukan diatas rel seperti halnya kereta api.

Di jaman yang sudah maju dan serba modern ini kendararaan bermotor melambangkan status sosial di masyarakat, pasalnya bisa dilihat dari jenis dan harga barang tersebut. Semakin mahal atau tingginya uang yang di keluarkan untuk membeli sebuah kendaraan bermotor, maka status sosialnya juga semakin tinggi.

Kendaraan bermotor sekarang ini banyak digunakan sebagai alat angkut atau juga bisa di gunakan sebagai sarana transportasi umum, dan kendaraan bermotor memegang peranan yang penting bagi kelanjutan berkembangnya perekonomian disuatu wilayah dan yang paling penting juga yaitu sarana prasarana yang memadai seperti halnya jalan raya yang baik dan peneranan jalan yang baik pula itu bisa memudahkan dalam berkendara menggunakan kendaraan bermotor. Bisa dibayangkan jika pada suatu wilayah sarana dan prasarana tidak memadai untuk di gunakan berkendara seperti halnya jalan makadam, maka itu akan menyulitkan dan membahayakan bagi diri si pengendara kendaraan bermotor untuk melaluinya. Dalam hal penjualan atau pengiriman barang juga terkendala atau kesulitan dalam pendistribusiannya.

Kendaraan bermotor dibagi menjadi lima yaitu kendaraan beroda dua disebut sepeda motor dan kendaraan beroda empat atau di sebut mobil barang,

mobil penumbang, mobil bus dan kendaraan khusus. Pengertian Sepeda Motor adalah :

“Kendaraan Bermotor beroda dua dengan atau tanpa rumah-rumah dan dengan atau tanpa kereta samping atau Kendaraan Bermotor beroda tiga tanpa rumah-rumah”.¹³

Jadi dari pengertian diatas bisa disimpulkan bahwa sepeda motor itu ialah kendaraan beroda dua yang di gerakkan rantai dengan bantuan mesin. Sepeda motor juga tidak mempunyai kereta samping dan dengan peutup diatas kepala.

Penggunaan kendaraan beroda dua di Malang ini sangat banyak karena dari segi harganya relative murah dan juga untuk perawatannya biayanya cukup aman di kantong

Pengertian mobil adalah kendaraan bermotor yang digerakkan oleh mesin umumnya menggunakan bahan bakar bensin ataupun solar. Kendaraan ini umumnya beroda empat atau lebih dengan pergantian gigi atau transmisi 6 atau lebih.

Namun yang menjadi perbincangan atau topik pembahas kali ini lebih cenderung atau condong terhadap sepeda roda dua atau sepeda motor tersebut, karena sepeda motor merupakan kendaraan paling disenangi masyarakat saat ini untuk membelah kemacetan. Pengguna sepeda motorpun sering mengabaikan keselamatan dalam berkendara, contoh yang paling sering terjadi pada saat ini ialah tidak menggunakan helm saat berkendara. karena itu pula yang ingin di teliti oleh pembahas ialah Efektivitas Pelaksanaan Pasal 57 Ayat (2) Undang - Undang

¹³ Pasal 1 angka 20 Undang - undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Terhadap Penggunaan Helm Standar Nasional Indonesia (SNI) Di Kota Malang.

Jika kita lihat dewasa ini tingkat kepemilikan sepeda motor sudah semakin banyak, Tetapi hal ini tidak di barengi dengan kedisiplinan para pengguna motor dalam berkendara. Para pengguna motor cenderung mengabaikan keselamatan dalam berkendara sepertihalnya tidak memeriksa kesiapan kendaraan yang dipakai dengan cara service berkala dan yang lebih parah lagi tidak menggunakan helm sebagai mana fungsinya untuk melindungi kepala.

Helm merupakan faktor penting sebagai alat vital bagi pengendara sepeda motor untuk menjaga kepala dari cedera yang menimpa akibat dari sebuah kecelakaan. Tentu yang di pakai bukan merupakan helm abal-abal yang murah dan tidak aman dan nyaman tentunya, melainkan helm standar yang di rekomendasikan oleh pemerintah yang di sinyalir akan memerikan keamanan atau penjagaan kepala yang lebih baik dari helm abal-abal dan sudah barang tentu helm standar yang di rekomendasikan itu lebih mahal karena dari segi bahan yang bagus pasti mengandung kualitas yang bagus pula. Dari tulisan diatas mengandung arti ada uang ada barang yang bagus, dan dengan ini lebh baik membeli helm dengan harga mahal tapi kualitas dan keamanan terjamin dari pada membeli helm murah tapi membahayakan keselamatan dari si pengendara.

Di bergai Kota besar di Indonesia khususnya Kota Malang tingkat masyarakat yang peduli akan keselamatan dala berkendara masih rendah atau kurang, khususnya dalam penggunaan helm yang diwajibkan penggunaanya oleh

pemerintah yaitu hem Standar Nasional Indonesia. Banyak kecelakaan korban meniggal yang diakibatkan dengan tidak amannya tingkat *safety* yang di pakai oleh si pengendara dalam hal penggunaan helm, sehingga dalam hal penggunaan helm merupakan suatu hal yang waji bagi keselamatan jiwa si pengendara.

D. Kajian umum tentang helm standar nasional Indonesia

1. Pengertian Helm

Pengertian Helm ialah bentuk sebuah perlindungan tubuh yang dipakai pada kepala yang bertujuan untuk melindungi kepala dari benturan yang diakibatkan oleh terjadinya sebuah kecelakaan atau terjatuh dari sepeda motor yang di kendarainya. Fungsi helm tidak digunakan untuk pemakai sepeda motor saja melainkan atau biasanya helm juga di pergunakan untuk banyak macam kegiatan atau aktivitas diantaranya yaitu sebuah aktivitas tambang, yang mana di daerah atau dalam tambang tersebut banyak benda-benda atau material yang berbahaya bilamana sesuatu itu jatuh secara tiba-tiba, contoh batu kerikil maka jika itu terjatuh maka tidak langsung mengenai kepala melainkan helm pelindung. Fungsi helm yang lainnya yaitu seperti berolah raga ataupun berkendara.

Helm dibagi menjadi dua bagian yaitu helm berstandar terbuka dan helm berstandar tertutup. Dari kedua jenis helm tersebut masyarakat di bebaskan untuk memilih diantara keduanya, dengan catatan helm tersebut telah teruji da nada cap atau tanda bahwa hel tersebut sudah berstandar

nasional Indonesia. Helm berstandar terbuka pengertiannya yaitu helm yang hanya menutupi sampai bagian telinga saja, berbeda dengan helm berstandar tertutup yaitu helm yang menutupi seluruh bagian kepala kecuali pada bagian mata. Helm yang tidak patut dipakai dalam berkendara contohnya yaitu helm cebok atau helm yang menutupi bagian atas kepala saja dan helm lain yang tidak di rekomendasikan untuk di pakai dalam berkendara ialah helm dengan pernak-pernik tambahan misalnya dengan tambahan tonjolan-tonjolan dari bagian depan hingga belakang kepala.

2. Struktur Helm Standar Nasional Indonesia

Helm biasanya terbuat dari bahan yang keras untuk bagian dan lembut di bagian dalamnya. Menurut data yang peneliti ambil dari Badan Standardisasi Nasional (BSN) bahan-bahan atau material yang digunakan untuk membuat helm itu setidaknya harus memenuhi beberapa faktor yaitu :¹⁴

- a. Terbuat dari bahan yang kuat dan bukan logam, tidak berubah jika ditempatkan di ruang terbuka pada suhu 0 derajat Celsius sampai 55 derajat Celsius selama paling sedikit 4 jam dan tidak terpengaruh oleh radiasi ultra violet, serta harus tahan dari akibat pengaruh bensin, minyak, sabun, air, deterjen dan pembersih lainnya
- b. Bahan pelengkap helm harus tahan lapuk, tahan air dan tidak dapat terpengaruh oleh perubahan suhu

¹⁴ Dikutip dari <http://www.BSN.go.id/> diakses pada 05/19/2016 pukul 20:50

- c. Bahan-bahan yang bersentuhan dengan tubuh tidak boleh terbuat dari bahan yang dapat menyebabkan iritasi atau penyakit pada kulit, dan tidak mengurangi kekuatan terhadap benturan maupun perubahan fisik sebagai akibat dari bersentuhan langsung dengan keringat, minyak dan lemak si pemakai.

Konstruksi helm harus memenuhi persyaratan sebagai berikut:

- a. Helm harus terdiri dari tempurung keras dengan permukaan halus, lapisan peredam benturan dan tali pengikat ke dagu,
- b. Tinggi helm sekurang-kurangnya 114 milimeter diukur dari puncak helm ke bidang utama yaitu bidang horizontal yang melalui lubang telinga dan bagian bawah dari dudukan bola mata,
- c. Keliling lingkaran bagian dalam helm adalah sebagai berikut:

Table 2.1

Ukuran Helm

Ukuran	Keliling Lingkaran Bagian dalam (mm)
S	Antara 500 – kurang dari 540
M	Antara 540 – kurang dari 580
L	Antara 580 – kurang dari 620
XL	Lebih dari 620



d. Tempurung terbuat dari bahan yang keras, sama tebal dan homogen kemampuannya, tidak menyatu dengan pelindung muka dan mata serta tidak boleh mempunyai penguatan setempat.

e. Peredam benturan terdiri dari lapisan peredam kejut yang dipasang pada permukaan bagian dalam tempurung dengan tebal sekurang-kurangnya 10 milimeter dan jaring helm atau konstruksi lain yang berfungsi seperti jaring helm.

f. Tali pengikat dagu lebarnya minimum 20 milimeter dan harus benar-benar berfungsi sebagai pengikat helm ketika dikenakan di kepala dan dilengkapi dengan penutup telinga dan tengkuk,

g. Tempurung tidak boleh ada tonjolan keluar yang tingginya melebihi 5 milimeter dari permukaan luar tempurung dan setiap tonjolan harus ditutupi dengan bahan lunak dan tidak boleh ada bagian tepi yang tajam,

h. Lebar sudut pandang sekeliling sekurang-kurangnya 105 derajat pada tiap sisi dan sudut pandang vertikal sekurang-kurangnya 30 derajat di atas dan 45 derajat di bawah bidang utama.

i. Helm harus dilengkapi dengan pelindung telinga, penutup leher, pet yang bisa dipindahkan, tameng atau tutup dagu.

j. Memiliki daerah pelindung helm

k. Helm tidak boleh mempengaruhi fungsi aura dari pengguna terhadap suatu bahaya. Lubang ventilasi dipasang pada tempurung sedemikian

rupa sehingga dapat mempertahankan temperatur pada ruang antara kepala dan tempurung.

l. Setiap penonjolan ujung dari paku/keling harus berupa lengkungan dan tidak boleh menonjol lebih dari 2 mm dari permukaan luar tempurung.

m. Helm harus dapat dipertahankan di atas kepala pengguna dengan kuat melalui atau menggunakan tali dengan cara mengaitkan di bawah dagu atau melewati tali pemegang di bawah dagu yang dihubungkan dengan tempurung.

Lapisan helm

a. Lapisan luar yang keras (*hard outer shell*)

Didesain untuk dapat pecah jika mengalami benturan untuk mengurangi dampak tekanan sebelum sampai ke kepala. Lapisan ini biasanya terbuat dari bahan polycarbonate

b. Lapisan dalam yang tebal (*inside shell or liner*).

Di sebelah dalam dari lapisan luar adalah lapisan yang sama pentingnya untuk dampak pelapis-penyangga. Biasanya dibuat dari bahan polystyrene (styrofoam). Lapisan tebal ini memberikan bantalan yang berfungsi menahan guncangan sewaktu helm terbentur benda keras sementara kepala masih bergerak. Sewaktu ada tabrakan yang



membenturkan bagian kepala dengan benda keras, lapisan keras luar

dan lapisan dalam helm meyebarakan tekanan keseluruh materi helm.

Helm tersebut mencegah adanya benturan yang dapat mematahkan tengkorak.

Benturan yang kuat memberi kemungkinan terhadap pecahnya helm dan membuat lapisan dalam rusak. Proses ini memberikan waktu ekstra, reduksi tekanan dan jarak kepada kepala/otak untuk lebih teredam. Ketika lapisan dalam terkoyak, dapat memberikan hambatan yang cukup terhadap menghambat kepala/otak dengan berhenti secara lebih perlahan/lembut, dibanding proses benturan keras yang terjadi terhadap kepala/otak tanpa menggunakan helm.

c. Lapisan dalam yang lunak (comfort padding).

Merupakan bagian dalam yang terdiri dari bahan lunak dan kain untuk menempatkan kepala secara pas dan tepat pada rongga helm¹⁵.

3. Pengertian Standar Nasional Indonesia

Standar Nasional Indonesia (disingkat SNI) adalah satu-satunya standar yang berlaku secara nasional di Indonesia. SNI dirumuskan oleh Panitia Teknis dan ditetapkan oleh Badan Standardisasi Nasional. Agar SNI memperoleh keberterimaan yang luas antara para stakeholder, maka SNI dirumuskan dengan memenuhi WTO Code of good practice, yaitu:

¹⁵ <https://id.wikipedia.org/wiki/Helm> diakses tanggal 29/2/2016 pukul 17:34

a. **Openess (keterbukaan):** Terbuka bagi agar semua stakeholder yang berkepentingan dapat berpartisipasi dalam pengembangan SNI.

b. **Transparency (transparansi):** Transparan agar semua stakeholder yang berkepentingan dapat mengikuti perkembangan SNI mulai dari tahap pemrograman dan perumusan sampai ke tahap penetapannya .

Dan dapat dengan mudah memperoleh semua informasi yang berkaitan dengan pengembangan SNI.

c. **Consensus and impartiality (konsensus dan tidak memihak):** Tidak memihak dan konsensus agar semua stakeholder dapat menyalurkan kepentingannya dan diperlakukan secara adil.

d. **Effectiveness and relevance:** Efektif dan relevan agar dapat memfasilitasi perdagangan karena memperhatikan kebutuhan pasar dan tidak bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

e. **Coherence:** Koheren dengan pengembangan standar internasional agar perkembangan pasar negara kita tidak terisolasi dari perkembangan pasar global dan memperlancar perdagangan internasional.

f. **Development dimension (berdimensi pembangunan):** Berdimensi pembangunan agar memperhatikan kepentingan publik dan

kepentingan nasional dalam meningkatkan daya saing perekonomian nasional.¹⁶

4. Manfaat helm standar nasional Indonesia

a. Melindungi Kepala dari Benturan Saat Kecelakaan

Kemungkinan besar kepala kita akan membentur sesuatu saat mendarat entah itu aspal, batu, pagar pembatas, pohon, rumput dan lain sebagainya. Tidak bisa kita bayangkan jika kita jatuh dengan posisi kepala lebih dulu pada benda keras karena bisa menyebabkan kematian. Jika hal tersebut tidak ingin terjadi pada diri anda, maka bekali diri anda dengan helm yang dapat meminimalisir efek benturan yang terjadi. Gunakan helm yang memiliki sertifikasi SNI asli agar lebih terjamin kualitas proteksinya. Pilih helm yang ukurannya sesuai dengan kepala kita, rasanya nyaman dipakai dan ada pelindung dagu agar tidak luka/besot saat terjatuh dari motor, terutama helm yang half face.

b. Melindungi Mata dari Angin, Debu dan Kotoran serta Benda Keras

Lainnya.

¹⁶ <http://www.memobee.com/arti-dot-dan-sni-pada-helm-1064-eij.html> diakses tanggal 29/2/2016 pukul 17:30

Ada banyak ketidaknyamanan yang bisa berujung pada kecelakaan jika berkendara sepeda motor tanpa helm yang ada kaca pelindungnya, yaitu seperti :

- 1) Mata kelilipan debu dan kotoran sehingga sulit melihat dengan jelas.
- 2) Kepala bisa cedera jika terkena tumpukan atau jatuhnya benda keras.
- 3) Angin yang kencang bisa menyebabkan penyakit bell's palsy yang berbahaya.
- 4) Dapat merusak paru-paru jika terus-menerus menghirup udara yang bergerak cepat.
- 5) Wajah, leher dan rambut akan kotor dan terlihat berantakan sesampainya di tempat tujuan dan masih banyak lagi dampak buruk negatif lainnya, sehingga akan jauh lebih baik bagi kita untuk selalu mengenakan helm standar yang berkualitas demi kebaikan kita bersama.

c. Melindungi Kepala dari Basah Air Hujan.

Saat hujan turun, helm akan sangat membantu kita untuk membuat kepala, wajah dan rambut kita tetap kering tidak kehujan.

Kombinasi setelan mantel hujan, sepatu bot dan helm cukup untuk

menakutkan hujan ketika berkendara dengan sepeda motor. Bagi sebagian orang, daerah kepala harus tetap kering agar tidak jatuh sakit, sehingga akan sangat terbantu sekali oleh helm ketika hujan jatuh secara mendadak di tengah jalan. Jika menggunakan helm tidak standar seperti helm cetok / helm proyek, maka kemungkinan untuk basah pada bagian kepala sangat besar.

d. Membuat Penampilan Menjadi Lebih Baik (Estetika).

Helm bisa menunjukkan serta meningkatkan status sosial / kelas sosial seseorang. Ada banyak orang yang ekonominya menengah ke bawah menjadi terlihat berasal dari kalangan elit dengan sepeda motor keren dan kelengkapan berkendara yang keren pula termasuk helmnya. Tanpa helm yang bagus dan bersih, maka rasa percaya diri seseorang bisa turun. Helm yang keren beserta pakaian biker keren lainnya bisa menipu orang lain yang melihatnya, karena seseorang yang biasa-biasa saja bisa berubah menjadi sangat keren.

BAB III

METODE PENELITIAN

1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian ini adalah penelitian yuridis empiris (hukum empiris).

Penelitian hukum sebagai penelitian empiris dapat direalisasikan kepada penelitian terhadap efektivitas hukum yang sedang berlaku ataupun penelitian terhadap identifikasi hukum.¹ Sebagaimana yang disebutkan Soerjono Soekanto bahwa suatu penelitian bertujuan untuk menemukan sebuah fakta. Penelitian seperti ini akan dilanjutkan dengan penelitian yang bertujuan untuk menemukan sumber dari apa yang di persoalkan atau di permasalahan dan kemudian akan ada tindak lanjutan untuk mengatasi masalah dengan penelitian ini.² Pangkal tolak penelitian ilmu hukum empiris adalah fenomena hukum masyarakat atau fakta sosial yang terdapat dalam masyarakat.³

2. Pendekatan Penelitian

Metode pendekatan yang digunakan peneliti dalam penelitian ini adalah pendekatan yuridis sosiologis. Sosiologi yang bersifat empiris yang berarti bahwa ilmu pengetahuan tersebut didasarkan pada observasi terhadap

¹ Bambang Waluyo, **Penelitian Hukum dalam Praktek**, Sinar Grafika, Jakarta, 2002, hlm 16.

² Soerjono Soekanto, **Pengantar Penelitian Hukum**, UI-Press, Jakarta, 1986, hal 10.

³ Bahder Johan Nasution, **Metode Penelitian Ilmu Hukum**, Mandar Maju, Bandung, 2008, hlm 124.

kenyataan dan akal sehat serta hasilnya tidak spekulatif.⁴ Jadi bisa diartikan

bahwa pendekatan yuridis sosiologis ini benar-benar meneliti atau mengkaji

permasalahan-permasalahan yang ada di lapangan dan kemudian

permasalahan-permasalahan itu akan di selaraskan atau di kaitkan dengan

peraturan-peraturan atau norma yang berlaku di tempat tersebut. Didalam

penelitian ini peneliti ingin membahas efektivitas pelaksanaan pasal 57 ayat

(2) undang - undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan

jalan terhadap penggunaan helm standar nasional indonesia (SNI) di kota

malang.

3. Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian ini dilakukan di kantor Satuan Lalu Lintas Polisi

Resor Kota Malang (SATLANTAS Polres Malang Kota). Lokasi ini dipilih

dengan dasar bahwa satlantas sebagai institusi yang diangkat dalam penelitian

ini berada di kawasan Kota Malang Sehingga perlu di lakukan penelitian di

kantor Satuan Lalu Lintas Polisi Resor Malang Kota (SATLANTAS Polres

Malang Kota) guna untuk melihat bagaimana cara yang dilakukan oleh

petugas Satuan Lalu Lintas Polisi Resor Malang Kota (SATLANTAS Polres

Kota Malang) dalam hal pelaksanaan Pasal 57 ayat (2) Undang-Undang

Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

4. Jenis Dan Sumber Data

4.1 Data primer

⁴ Soerjono Soekanto, **Sosiologi Suatu Pengantar**, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 1982, hlm.13.

Data primer adalah data yang didapat atau di peroleh langsung dari lapangan (empiris), data-data tersebut seperti halnya wawancara dengan narasumber dan juga bisa didapat dari responden yang ada di lapangan pada waktu itu. Yang dimaksud dengan data primer ialah data yang dikumpulkan dari tangan pertama dan diolah oleh suatu organisasi atau perorangan⁵.

4.2 Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang di gunakan untuk atau sebagai pelengkap untuk data primer. Data-data ini dapat di peroleh dari hasil penelitian terdahulu, literature dan dari internet.

Sumber data yang di gunakan dalam penelitian ini ialah

a. Data Primer

Data primer dalam penelitian ini diambil dari hasil wawancara dengan pihak-pihak yang berkepentingan dan mempunyai andil dalam hal ini. Pihak tersebut adalah Satuan Lalu Lintas Polisi Resor Kota Malang (SATLANTAS Polres Malang Kota).

b. Data Sekunder

Data sekunder dalam penelitian ini diambil dari atau melalui studi-studi kepustakaan dan studi dokumentasi yaitu dengan cara mengumpulkan data dan mengolahnya menjadi bahan yang menarik yang diperoleh dari hasil mencatat dan dari internet.

⁵ Muslan Abdurrahman, **Sosiologi dan Metode Penelitian Hukum**, UMM Press, Malang, 2009, hlm.112

5. Populasi dan Sampel

5.1 Populasi

Populasi adalah keseluruhan dari obyek dengan spesifikasi yang sama.

Populasi bisa berupa himpunan orang, benda (hidup atau mati), kejadian, waktu dan tempat dengan spesifikasi yang sama⁶. Cara untuk melaksanakan

populasi bisa dilakukan jikalau meliputi semua unsur-unsur atau garis dalam

teknik samling ini.⁷ Populasi dalam penelitian kali ini didapat dari instansi

pemerintahan dan pihak pihak terkait dalam penerapan kebijakan penggunaan

helm SNI (SATLANTAS Polres Malang Kota).

5.2 Sampel

Sampling adalah merupakan suatu keutuhan atau bagian yang mewakili populasi. Teknik ini adalah sebuah cara yang di tentukan atau

penentuannya dengan cara acak. Sampel responden dalam penelitian ini

adalah instansi terkait atau pihak terkait atau petugas Satuan Lalu Lintas

Polisi Resor Kota Malang (SATLANTAS Polres Malang Kota).

6. Teknik Pengumpulan Data

Teknik ini bertujuan untuk memperoleh data sebagai penunjang untuk

melengkapi data-data yang di butuhkan oleh peneliti. Dalam hal ini, peneliti

dalam mengumpulkan data-data sebagai penunjang atau pelengkap data dengan

cara:

a. Data primer

⁶ Bambang Sugono, **Metode Penelitian Hukum**, Rajawali Pers, Jakarta, 2005, hlm 118.

⁷ Muhammad Idrus, **Metode Penelitian Ilmu Sosial**, Erlangga, Yogyakarta, 2009, hlm 93.

Wawancara

Wawancara bisa di bilang merupakan hal yang paling penting dalam hal pengumpulan data. Karena wawancara itu bisa bertemu langsung atau bertatapmuka dengan para responden. Peneliti bisa mengajukan beberapa pertanyaan yang sedikit banyak akan membantu peneliti dalam menyelesaikan apa yang ingin di teliti dan dari wawancara ini peneliti bisa mengetahui langsung kejadian atau hal-hal apapun yang terjadi di lapangan.

b. Data sekunder

1) Dokumentasi

Tekni ini digunakan untuk mempelajari lebih lanjut dengan cara melihat, mempelajari dan menelusuri dokumen-dokumen yang dianggap penting dalam membantu melengkapi data primer. Dalam hal ini dokumentasi, peneliti melakukannya dengan cara meringkas, mencatat dokumen yang ada sangkut pautnya dengan penelitian ini.

2) Kepustakaan

Data ini diperoleh langsung dari sumber-sumber yang terpercaya yaitu dari perpustakaan yang ada di fakultas (PDIH) di perpustakaan Universitas Brawijaya dan perpustakaan umum Kota Malang.

7. Teknik Analisis Data

Penelitian ini dengan menggunakan cara atau metode deskriptif kualitatif. Deskriptif kualitatif adalah mendeskripsikan suatu data yang di

peroleh dari hasil wawancara dengan responden lalu hasilnya dijabarkan atau di dokumentasikan secara menyeluruh. Deskriptif kualitatif ialah data yang dinyatakan atau digambarkan dalam bentuk sebuah kalimat atau uraian yang dapat berperan untuk menjelaskan sebuah permasalahan sosial yang terjadi di lapangan. Didalam penelitian ini, data yang sudah ada akan menjadi acuan untuk dianalisis lebih lanjut dan selanjutnya data tersebut dituangkan ke dalam bentuk tulisan yang mendeskripsikan tentang rumusan masalah karena semua ini supaya sejalan dengan apa yang tertera dalam rumusan masalah.

8. Definisi Operasional

a) Efektivitas

Efektifitas adalah suatu unsur- unsur yang utama yang dipakai atau dimanfaatkan untuk mencapai suatu tujuan yang telah disusun atau direncanakan dalam kurun waktu sebelumnya.

b) Helm

Pengertian helm Helm (bahasa Belanda: Helm) adalah bentuk perlindungan tubuh yang dikenakan di kepala dan biasanya dibuat dari metal atau bahan keras lainnya seperti kevlar, serat resin, atau plastik.

BAB IV

Gambaran Umum

A. Gambaran Umum

1. Gambaran Umum Kota Malang

Kota Malang adalah kota yang terletak di dataran tinggi, diapit oleh pegunungan. Kota Malang terletak di Provinsi Jawa Timur dan merupakan kota nomor dua terbesar di Provinsi tersebut. Kota Malang di kenal juga dengan kota bunga karena pada zaman penjajahan dahulu banyak tumbuh pohon-pohon yang indah nan cantik. Malang juga dikenal dengan program Tribina Citanya, yaitu : Malang kota pendidikan, Malang kota industry dan Malang kota pariwisata, menjadikan kota yang mempunyai atau memiliki lukisan atau gambaran alam pegunungan yang indah dan menyejukkan mata bagi makhluk hidup yang melihatnya dan sejuk di seru untuk menjadi tempat tujuan wisata untuk berekreasi, memanfaatkan sumber daya alamnya dengan mendirikan industry maupun untuk menimba ilmu pengetahuan. Maka bukan menjadi rahasia lagi apabila pembangunan khususnya pembangunan sekolah dan perguruan tinggi semakin banyak atau meningkat seiring dengan banyaknya pendatang untuk berburu ilmu.

Kota Malang juga di kenal sebagai kota pendidikan, karena banyaknya fasilitas-fasilitas pendidikan dari mulai tingkat taman kanak-kanak, sekolah dasar sampai perguruan tinggi. Sebagai kota pendidikan, Malang juga banyak

di datangi oleh para pendatang untuk mencari ilmu dan untuk memperdalam ilmu.

Kota Malang terletak di sebelah selatan Surabaya dan berjarak sekitar ± 90 KM (sembilan puluh kilometer), selain itu Kota Malang juga merupakan kota terbesar yang berada di wilayah bagian selatan Pulau Jawa setelah Bandung. Kota Malang terletak di daerah dataran tinggi dengan udara yang sejuk dan juga Kota Malang terletak di tengah-tengah wilayah Kabupaten Malang yang secara astronomis terletak $112,06^\circ - 112,07^\circ$ Bujur Timur dan $7,06^\circ - 8,02^\circ$ Lintang Selatan dan dengan luas wilayahnya adalah $252,10 \text{ km}^2$ serta jumlah penduduk hingga 29 Februari 2016 mencapai 883.810 (delapan ratus delapan puluh tiga ribu delapan ratus sepuluh) jiwa.¹ Batas wilayah Kota Malang sebagai berikut :

Sebelah Utara : Kecamatan Singosari dan Kecamatan Karangploso;
Sebelah Timur : Kecamatan Pakis dan Kecamatan Tumpang;
Sebelah Selatan : Kecamatan Tajinan dan Kecamatan Pakisaji;
Sebelah Barat : Kecamatan Wagir dan Kecamatan Dau.

Selain dikelilingi oleh Kabupaten-Kabupaten yang telah disebutkan diatas, Kota Malang juga dikelilingi oleh banyak pegunungan, di antaranya adalah pegunungan Bromo-Tengger (dengan tinggi sekitar 2.700 m dpl),

¹ <http://dispendukcapil.malangkota.go.id/>

Gunung Semeru (dengan tinggi sekitar 3.676 m dpl), Gunung Arjuno (dengan tinggi sekitar 3.339 m dpl), Gunung Butak (dengan tinggi sekitar 2.868 m dpl), Gunung Kawi (dengan tinggi sekitar 2.551 m dpl), Gunung Anjasmoro (dengan tinggi sekitar 2.277 m dpl), dan Gunung Panderman (dengan tinggi sekitar 2.045 m dpl).

Pada tahun 1879, kereta api mulai pertama kali dioperasikan dan sejak saat itu Kota Malang mulai berkembang dengan pesawat, dengan begitu berbagai kebutuhan masyarakat kota Malang pun semakin meningkat terutama akan ruang gerak melakukan berbagai kegiatan. Akibatnya sering terjadi perubahan terhadap tata guna tanah, daerah yang terbangun bermunculan tanpa terkendali. Lama kelamaan terjadilah perubahan terhadap fungsi lahan yang sangat pesat, seperti dari fungsi pertanian menjadi perumahan serta industri.

2. Gambaran Umum Kepolisian Resor Malang Kota Dan Satuan Lalu Lintas Polresta Malang

Kepolisian resor Malang Kota (POLRES Malang Kota) merupakan sebuah lembaga penegak hukum yang mempunyai tugas yaitu menjaga dan memelihara ketertiban dan keamanan masyarakat. Kepolisian resor Malang Kota bekerja dibawah naungan Kepolisian Republik Indonesia (POLRI) serta bekerja membantu Kepolisian Daerah Jawa Timur (POLDA Jatim) dalam menyelenggarakan pengendalian operasional dan komando demi terciptanya

kerja sama oleh pihak lain. Kepolisian resor Malang Kota (POLRES Malang Kota) berada di wilayah jalan Jaksa Agung Suprpto Nomor 19 Malang.

Visi dan Misi Polres Malang Kota yang berada di Jalan Jaksa Agung Suprpto Nomor 19 (sembilan belas) Malang adalah sebagai berikut :

Visi : “Terwujudnya insan Polri yang profesional, bermoral, bersih, dan terpercaya dalam memelihara kamtibmas dan penegakkan hukum dalam rangka mendukung upaya pemerintah Kota Malang untuk menjadi kota yang lebih maju dan aman”.

Misi :

- a) Memberikan perlindungan, pengayoman, dan pelayanan secara mudah, tanggap/responsif dan tidak diskriminatif agar masyarakat bebas dari segala bentuk gangguan fisik dan psikis.
- b) Memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat sepanjang waktu diseluruh wilayah serta memfasilitasi keikutsertaan masyarakat dalam memelihara kamtibmas dilingkungan masing-masing.
- c) Memelihara kamtibcar lantas untuk menjamin keselamatan dan kelancaran arus orang dan barang.
- d) Mengembangkan Perpolisian Masyarakat (Community Policing) yang berbasis pada masyarakat patuh hukum (Law Abiding Citizen).
- e) Menegakkan hukum secara profesional, objektif, proposional, transparansi dan akuntabel untuk menjamin kepastian hukum dan rasa keadilan.

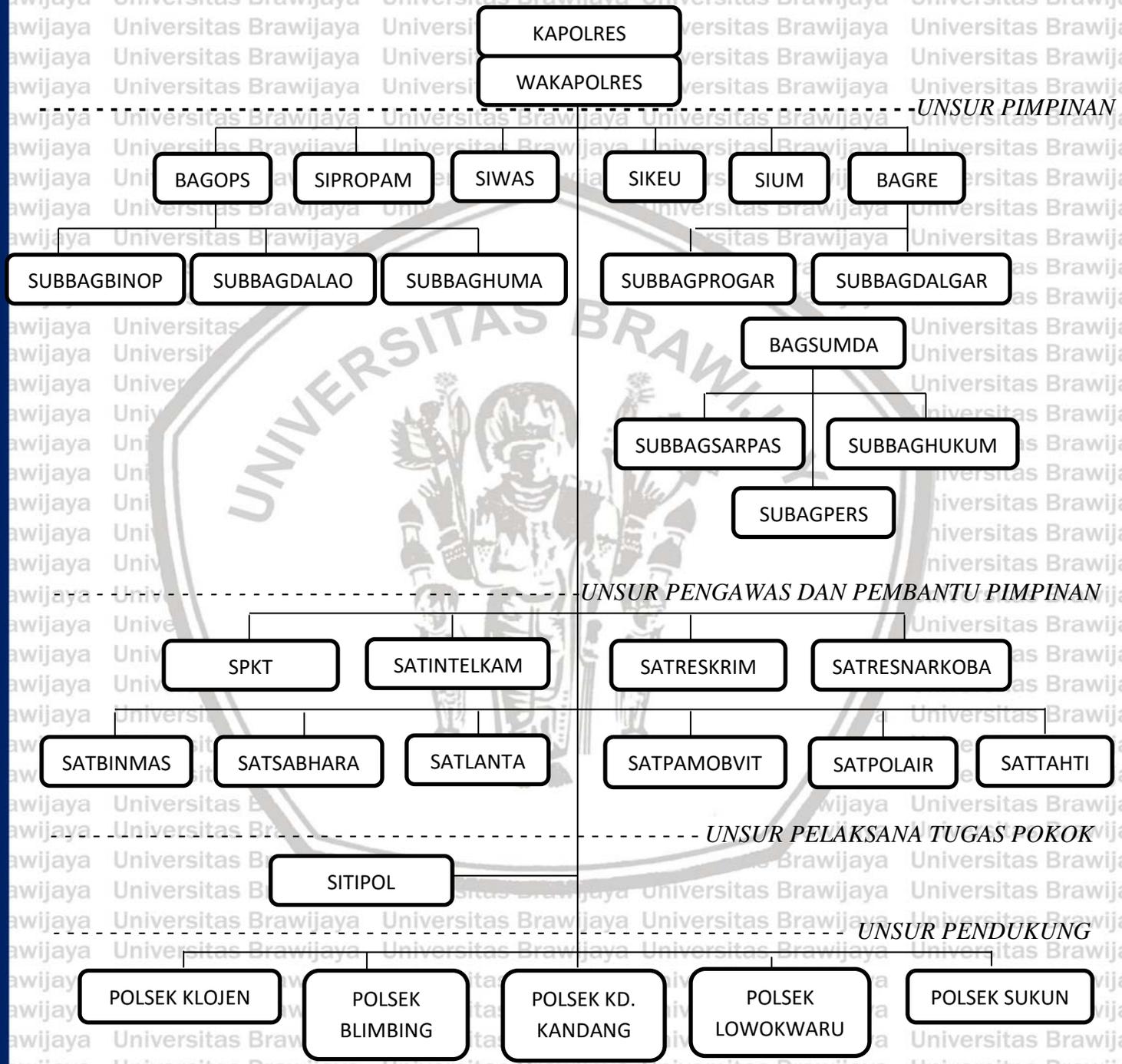
- f) Mengelola secara profesional, transparansi, akuntabel dan modern seluruh sumber daya Polri guna mendukung operasional tugas dalam jajaran Polres Malang Kota.
- g) Mendukung upaya pemerintah Kota Malang dalam pelaksanaan pembangunan.²

Polres Malang Kota juga memiliki wilayah kerja yang cukup luas, dimana Polres Malang Kota bertanggung jawab dan membawahi 5 Polsek yang ada di Malang Kota yaitu Kepolisian Sektor Klojen, Kepolisian Sektor Blimbing, Kepolisian Sektor Kedungkandang, Kepolisian Sektor Lowokwaru, dan Kepolisian Sektor Sukun.

Sebagai sebuah lembaga penegak hukum yang bertujuan menciptakan ketertiban dan keamanan masyarakatnya, Polres Malang Kota memiliki susunan struktur organisasi Kepolisian Resor Malang Kota yang membagi tugas dan tanggung jawab antara yang satu dengan yang lain agar tidak menyebabkan terjadinya tumpang tindih dalam menjalankan setiap tugasnya tersebut. Kepolisian Resor Malang Kota (POLRES Malang Kota) memiliki 5 (lima) fungsi teknis operasional. Kelima fungsi tersebut yaitu Satuan Intelejen dan Pengamanan (Satintelkam), Satuan Reserse Kriminal (Satreskrim), Pembinaan dan Kemitraan (Binamitra), Satuan Samapta (Satsamapta), dan Satuan Lalu Lintas (Satlantas).

² [https://satlantasmalangkota.wordpress.com/tentang-kami/visi-dan-misi/\(online\)](https://satlantasmalangkota.wordpress.com/tentang-kami/visi-dan-misi/(online)), diakses pada 6 juni 2016.

Bagan 4.1
Struktur Organisasi Polresta Malang



(Sumber: Data Sekunder, diolah, Mei 2016)

Kepala Polisi Resort Kota Malang (KAPOLRES Malang Kota) ialah AKBP Decky Hendarsono, S.IK. Kapolres Malang Kota adalah pimpinan Polres Malang Kota dan bertanggungjawab langsung kepada Polisi Daerah atau Polda Jawa Timur. Tugas pokok Kapolres adalah memimpin, membina, mengawasi, dan mengkoordinasi satuan-satuan yang berada dalam lingkup Kepolisian Resor Malang Kota, memberikan arahan serta pertimbangan saran dan melaksanakan tugas lainnya sesuai perintah kepala Polda Jawa Timur.

Adapun tugas seorang Kapolres adalah sebagai berikut:

1. Menetapkan rencana kerja Polres serta mengarahkan, mengawasi, dan mengendalikan pelaksanaannya guna menjamin tercapainya sasaran secara berhasil dan berdaya guna.
2. Memberikan perintah atau komando dan memberikan pengendalian atas tugas pokok polres sehingga pelaksanaannya sesuai dengan tujuannya.
3. Memberi disiplin, tata tertib, dan kesadaran hukum di lingkungan Polres.
4. Berdasarkan arahan dari Polda dan petunjuk teknis Pembina fungsi, menyelenggarakan pembinaan dan administrasi personel, logistik, dan anggaran di lingkungan polres, serta upaya untuk memelihara dan meningkatkan kemampuan operasional organisasi.
5. Menyelenggarakan kegiatan sebagai pimpinan penyidik POLRI serta koordinator dan pengawas penyidik Pegawai Negeri Sipil dan Polsus yang ada di wilayah Polres.

6. Menyelenggarakan koordinasi dan kerjasama dengan organisasi, badan, instansi di dalam dan di luar POLRI di wilayah Polres dalam rangka menunjang pelaksanaan tugas.

Dalam menjalankan tugasnya seorang Kapolres dibantu oleh seorang Wakapolres, Wakapolres Malang Kota yakni Kopol Dewa Putu Eka Darmawan., S.IK., MH. Wakapolres pada pokoknya juga memiliki tugas untuk mengendalikan pelaksanaan tugas staf seluruh jajaran organisasi. Ada pun tugas wakapolres adalah sebagai berikut :

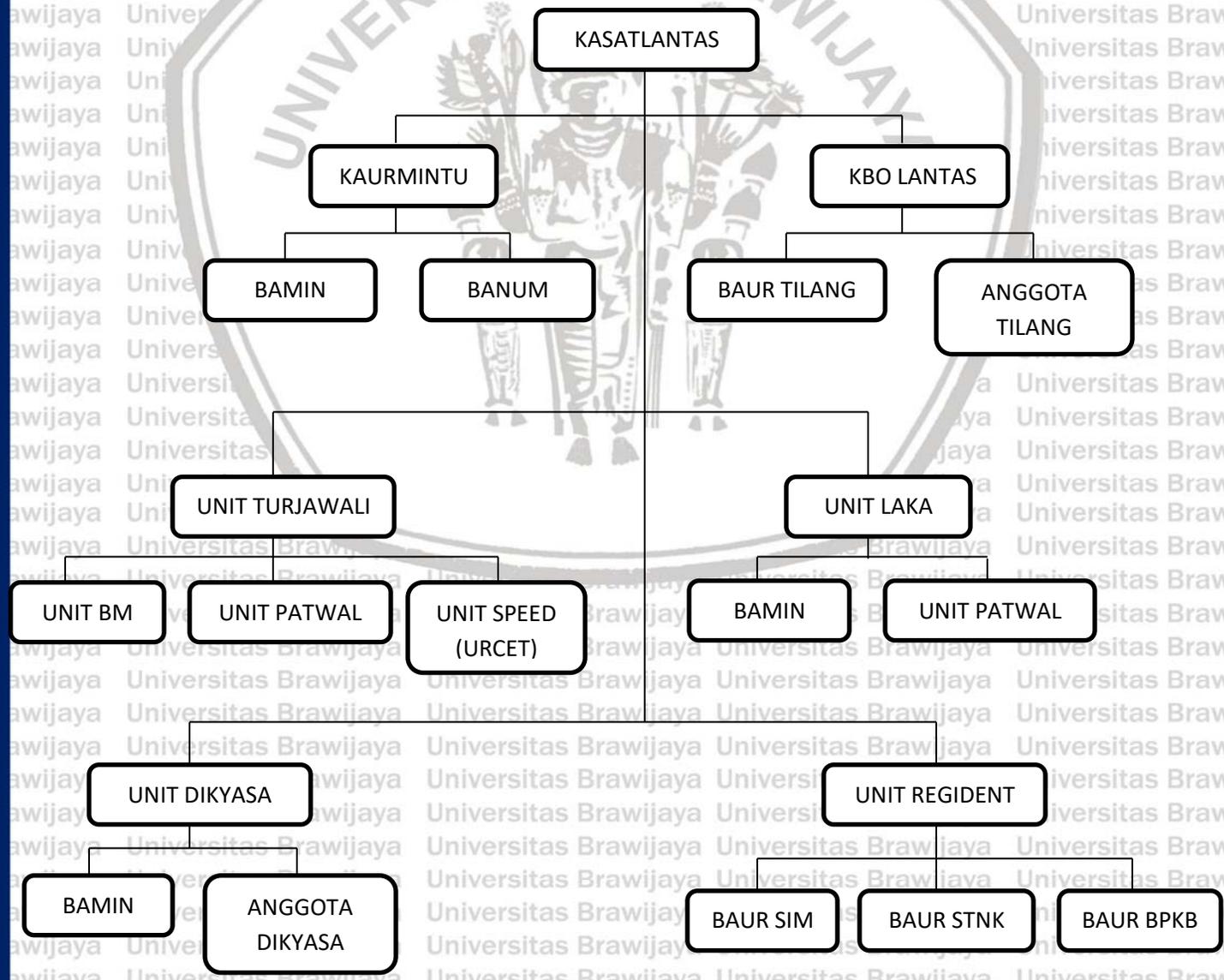
1. Membantu Kapolres dalam tugas pokoknya, mengendalikan pelaksanaan tugas staf seluruh jajaran organisasi, dan menggantikan kapolres dalam hal kapolres berhalangan hadir;
2. Mengajukan saran dan pertimbangan apabila dibutuhkan pendapat menurut bidang yang bersangkutan;
3. Membuat dan menyiapkan rencana kerja polres kedepannya;
4. Memimpin, mengkoordinasi, dan mengendalikan fungsi operasional;
5. Memelihara dan membina pelaksanaan prosedur rencana kerja polres;
6. Bertanggungjawab kepada wakapolres.

Salah satu jajaran organisasi dalam unsur pengawas dan pembantu pimpinan, yang berhubungan dengan penelitian penulisan skripsi ini adalah Satuan Lalu Lintas atau Satlantas, yang dikepalai oleh Kasatlantas, yakni AKP David Triyo Prasajo, SIK. Kasatlantas yaitu pimpinan dari satlantas

yang bertanggung jawab langsung kepada Kapolres dan dalam tugas sehari-hari berada dibawah kendali Wakapolres. Kasatlantas bertugas melaksanakan turjawali lalu lintas, pendidikan masyarakat mengenai pengetahuan dan tata cara dalam berlalu lintas, pelayanan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi.

Bagan 4.2

Struktur Organisasi Satuan Lalu Lintas Polresta Malang



(Sumber: *Satlantas Polresta Malang, Mei 2016*)

Dari struktur organisasi Satlantas tersebut diatas, setiap bagian-bagian dari dari struktur tersebut bisa didapat bahwa masing-masing memiliki tugas sendiri-sendiri diantaranya yaitu :

1. Kasat Lantas (Kepala Satuan Lalu Lintas)

Kasat Lantas Polresta Malang adalah unsur pelaksana utama Polresta Malang yang berada di bawah Kapolres Malang yang bertugas mengelola sumber daya yang tersedia secara optimal serta meningkatkan kemampuan dan daya gunanya.

2. Kaurmintu

Kaurmintu bertugas menyelenggarakan kegiatan administrasi dan ketatausahaan.

3. KBO Sat Lantas (Kepala Urusan Pembinaan Operasi Lantas)

KBO Sat Lantas atau yang disebut Kepala Urusan Pembinaan Operasi Lantas yang bertanggung jawab kepada kasat lantas dalam pelaksanaan tugas sehari-hari di bawah kendali kasat lantas. KBO dalam melaksanakan tugas dan kewajibannya dibantu oleh kanit Patroli, kanit Dikyasa, dan kanit Laka Lantas. KBO Sat Lantas membawahi tentang urusan Administrasi anggota dan ketatausahaan serta sejumlah unit.

4. Unit Turjawali

Unit Turjawali adalah unsur pelaksana tugas pokok yang berada di bawah

Kasat Lantas yang bertugas melaksanakan kegiatan turjawali dan penindakan terhadap pelanggaran lalu lintas dalam rangka penegakan hukum.

5. Unit Laka

Membantu Kasat Lantas menyelenggarakan atau membina fungsi lalu lintas kepolisian, bidang penyidikan kecelakaan lalu lintas dan penegakan hukum dibidang lalu lintas guna memelihara keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.

6. Unit Dikyasa

Unit Dikyasa adalah unsur pelaksana tugas pokok yang berada di bawah Kasat Lantas yang bertugas melakukan pembinaan partisipasi masyarakat dan dikmas lantas (pendidikan masyarakat bidang lalu lintas).

7. Unit Regident

Unit regident adalah unsur pelaksana tugas pokok yang berada di bawah Kasat Lantas yang bertugas melayani administrasi registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor serta pengemudi.

Kepala Satuan Lalu Lintas atau Kasatlantas Malang Kota, yakni AKP David Triyo Prasojo, SIK adalah pimpinan Satlantas, yang merupakan unsur pengawas dan pembantu pimpinan yang berada dibawah pimpinan Kapolresta Malang, dan bertanggung jawab langsung kepada Kapolresta Malang.

Kasatlantas bertugas memberikan bimbingan teknis atas pelaksanaan fungsi

lalu lintas dilingkungan Polres. Dibawahnya terdapat Kepala Urusan Administrasi dan Ketatausahaan atau Kaur Mintu, yakni Aiptu Safari, bertugas menyelenggarakan urusan administrasi.

Satuan Polisi Lalu Lintas mempunyai suatu fungsi sebagai berikut :

1. Memberikan bimbingan teknis atas pelaksanaan fungsi lalu lintas;
2. Menyelenggarakan administrasi registrasi atau identifikasi kendaraan bermotor;
3. Menyelenggarakan pembinaan partisipasi masyarakat dalam hal pengetahuan lalu lintas;
4. Menyelenggarakan operasi kepolisian dalam hal menegakkan tertib hukum dalam berlalu lintas;
5. Memberikan bantuan-bantuan operasional dalam hal terjadi perkara kecelakaan lalu lintas, serta mencari, mengungkap, dan menyimpan barang bukti;
6. Menyelenggarakan administrasi operasi termasuk didalamnya pengumpulan, pengolahan, dan penyajian data atau informasi.

B. Efektivitas Pelaksanaan Pasal 57 Ayat 2 Undang - Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Terhadap Pemberlakuan Helm Standar Nasional Indonesia (SNI) Di Kota Malang.

Pada dewasa ini, kata Efektivitas merupakan sebuah patokan untuk mengukur suatu perihal atau perbuatan dalam menyatakan berhasil atau tidaknya atau tercapai tingkat keberhasilan dalam mencapai suatu tujuan tertentu. Untuk dapat mengetahui tingkat keefektivan dari sebuah produk hukum maka hal yang pertama yang harus di ketahui ialah dalam suatu wilayah tersebut ada banyak atau tidaknya pelanggar hukum dalam suatu wilayah tersebut.

Hal ini memiliki arti bahwa semakin banyaknya pelanggar hukum dalam suatu wilayah, berarti produk hukum tersebut tidaklah efektif dan jika pelanggar hukum tersebut sedikit maka bisa di patikan bahwa produk hukum tersebut sudah mencapai tingkat keefektivan yang tinggi. Jadi jika ingin melihat apakah efektif atau tidaknya sebuah Pelaksanaan dalam Pasal 57 Ayat (2) Undang - Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Terhadap Pemberlakuan Helm Standar Nasional Indonesia khususnya di Kota Malang, maka yang mejadi patokan ialah banyak atau tidaknya pelanggar yang tidak mematuhi peraturan tersebut.

Di dalam Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan dalam kenyataanya memiliki andil dalam mendukung sebuah pembangunan dalam sebuah atau

suatu wilayah. Hal ini merupakan suatu hal yang penting dari sebuah sistem lalu lintas dan angkutan jalan dalam transportasi nasional yang memiliki potensi yang bagus dan harus di kembangkan untuk mewujudkan atau menjadikan ketertiban, kesejahteraan dan keamanan dalam berlalu lintas. Lalu Lintas adalah perpindahan kendaraan dan orang dalam lalu lintas dan angkutan jalan.³

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ditujukan untuk :

1. Tercapainya pelayanan Lalu Lintas dan angkutan jalan selaras dengan keinginan serta mendapat keselamatan dan keamanan dengan menggunakan kendaraan untuk memajukan kesejahteraan, ketentraman dan perekonomian secara menyeluruh.
2. Terciptanya sikap yang baik dalam berkendara yang aman dan nyaman supaya tidak mengganggu pengendara lain yang berlalu lintas.
3. Tercapainya keselarasan dalam hal penegakan hukum oleh pihak yang berwajib dan memastikan bahwa masyarakat tau akan apa yang terjadi jika masyarakat melanggar hukum.

Berikut ini terdapat sebuah peraturan perundang-undangan yang mana peraturan tersebut dapat mengatur tatanan lalu lintas dan angkuta jalan pada dewasa ini. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, yang menggantikan Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992

³ Direktorat Lalu Lintas Polri, Ditlantas Polri, Paduan Praktis Berlalu Lintas, 2009 Hlm.12

yang dimaksudkan untuk perubahan-perubahan dalam penegakan hukum.

Dalam masa sekarang ini peraturan perundang-undangan tersebut di tujukan untuk supaya sesuai dengan perkembangan masyarakat saat ini atau lebih tepatnya untuk mengikuti perkembangan zaman.

Tujuan tersendiri terbentuknya Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalulintas dan angkutan jalan sendiri telah di jelaskan dalam pasal 3 undang-undang yang sama, berikut penjelasannya :⁴

“Bertujuan untuk

1. 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;
2. Terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa;
3. Terwujudnya penegakkan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.”

Dari tujuan di bentuknya undang-undang tersebut diatas dapat ditarik kesimpulan bahwa pada dasarnya dengan saja melihat tujuan tersebut diatas menggambarkan bahwa undang-undang tersebut bertujuan untuk menjaga para pengguna kendaraan bermotor agar menerapkan *safety first* dalam berkendara. Para pengguna kendaraan bermotor kadangkala mengabaikan keselamatan dalam berkendara seperti tidak service secara bekala sertayang paing penting ialah penggunaan helm ber standar nasional Indonesia untuk pengamanan baian paling vital yaitu kepala. Para pengguna juga acuh tak

⁴ Pasal 3 Undang – undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

acuh dengan kelengkapan berkendara seperti SIM dan STNK. Pasalnya jika ingin berkendara menggunakan kendaraan bermotor satuhal yang pasti harus memiliki surat izin mengemudi.

Berkaitan dengan hal-hal yang tertulis di atas, maka dalam hal ini yang akan dianalisis oleh penulis ialah berkenaan dengan efektivitas pelaksanaan pasal 57 ayat (2) undang - undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan terhadap pemberlakuan helm standar nasional Indonesia.

Berbicara tentang efektif atau tidaknya suatu peraturan hukum maka juga berbicara tentang kesadaran hukum juga. Kesadaran hukum sama halnya juga dengan ketaatan hukum, karena manusia atau masyarakat itu sendiri bergerak sesuai dengan proporsi dalam kehidupan. Bahwasnya mereka juga mengetahui ada hal yang terpuji untuk di lakukan dan ada hal yang negative untuk di hindari. Ketaatan atau kesadaran hukum juga berdampak bagi kehidupan ini, pasalnya masyarakat dengan pemahaman kesadaran dan ketaatan hukum tinggi menghindarkan masyarakat tersebut dari perbuatan yang keluar dari norma-norma dalam berperilaku.

Didalam undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan telah dijelaskan bahwa setiap pengendara bermotor khususnya roda dua, wajib memakai helm berstandar nasional indonesia. Helm bukan hanya untuk di peruntukkan bergaya saja, tapi pada hakekatnya helm digunakan untuk melindungi kepala dari benturan saat terjadi hal-hal yang tidak di inginkan. Bagi pelanggar atau pengguna kendaraan bermotor roda dua

yang melanggar ketentuan tersebut, maka sudah di siapkan hadiah bagi para pelanggarnya. Hadiah itu berupa ganjaran dari pasal 291 ayat (1) untuk pengendara tunggal yang tidak memakai helm dan dari pasal 291 ayat (2) untuk pengendara ganda yang sama-sama tidak memakai helm untuk pelindung kepala dengan hukuman dipidana dengan pidana kurungan satu tahun dan denda paling banyak Rp. 250.000,00

Sebelumnya penulis ingin memasukkan data tindak pelanggaran pengguna kendaraan bermotor dengan selang waktu Januari 2015 ingga Februari 2016 yang tidak menggunakan helm standar. Berikut hasil wawancara dengan Brigadir Adi Chandra:



Tabel 4.1

Data Pelanggar Rambu Lalu Lintas

No.	Bulan/Tahun	Jumlah Pelanggar
1	Januari/2015	199
2	Februari/2015	247
3	Maret/2015	321
4	April/2015	105
5	Mei/2015	191
6	Juni/2015	179
7	Juli/2015	82
8	Agustus/2015	221
9	September/2015	179
10	Oktober/2015	311
11	November/2015	131
12	Desember/2015	48
13	Januari/2016	139
14	Februari/2016	108
	Total	2511



Dalam hal ini penulis ingin meninjau bagaimana ke efektifan pelaksanaan pasal 57 ayat (2) undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan dalam kenyataannya atau riil di lapangan, atau untuk melihat pasal 57 ayat (2) dari perundang-undangan tersebut sudah efektifkah atau belum. Dalam mengerjakan tugas akhir ini, maka penulis menggunakan teori legas system milik Lawrence M. Friedman dengan tiga teori terkemukanya yaitu substansi, struktur dan budaya hukum. Berikut pemaparannya :

1. Substansi Hukum (Undang-Undang)

Pengertian dari apa yang di sebut substansi hukum ialah norma atau tatanan pola manusia berperilaku dalam masyarakat. jadi substansi hukum merupakan sebuah produk hukum yang menyangkut undang-undang yang mempunyai kekuatan mengikat bagi para pelanggarnya dan menjadi panutan oleh pihak yang berwajib dalam melaksanakan sesuatu hal tertentu. Hukum yang timbul atau hidup dalam masyarakat bisa dijadikan pedoman untuk membentuk hukum dengan sesuai proporsinya dengan kata lain membentuk sebuah produk hukum sesuai dengan kenyataan pada saat ini.

Jika dilihat efektivitas pelaksanaan pasal 57 ayat (2) undang - undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan terhadap pemberlakuan helm standar nasional indonesia dan dikaitkan dengan teori substansi hukum, maka pada dasarnya pasal 57 ayat (2)

tersebut telah mewajibkan bagi pengendara kendaraan bermotor roda dua untuk mengikuti aturan untuk memakai helm standar nasional Indonesia. Sebetulnya peraturan tersebut sudah di jalankan dengan baik oleh pihak yang berwenang mengenai penggunaan helm standar nasional indonesia.

Dengan demikian banyaknya data pelanggar pengguna kendaraan bermotor yang tidak menggunakan helm sebagai mana mestinya menunjukkan bahwa pihak yang berwenang telah berhasil dalam menjalan produk hukum yang mengatur tentang penggunaan helm tersebut. Dengan kata lain terkait substansinya mengenai efektivitas pelaksanaan pasal 57 ayat (2) undang - undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan terhadap pemberlakuan helm standar nasional indonesia sudah di laksanakan dengan sebagaimana mestinya.

Berikut data tambahan dari hasil wawancara dengan Brigadir Adi Chandra yang bisa menguatkan jawaban dari penulis :

“mengenai pasal 57 ayat (2) undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan sudah berjalan dengan baik, ada pelanggar langsung di tindak. Bisa dilihat dalam daftar pelanggaran bahwa undang-undang terseutsdah di jalankan dengan baik”⁵

Hal ini menunjukkan bahwa dengan adanya peraturan ini para pengendara sepeda motor keselamatannya lebih terjamin dan dengan dilihat dari table pelanggaran tidak ada kenaikan yang signifikan dalam hal pelanggaran helm maka dengan demikian dapat dikatakan bahwa dari

⁵ Hasil wawancara dengan Brigadir Adi Chandra tanggal 19 Mei 2016

sisi substansinya, peraturan perundang-undangan yaitu efektivitas pelaksanaan pasal 57 ayat (2) undang - undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan terhadap pemberlakuan helm standar nasional indonesia telah terlaksana dengan baik dalam hal pelaksanaannya.

2. Struktur Hukum

Pengertian dari apa yang di maksud dengan struktur hukum ialah sebagai mana suatu sistem struktur tersebut menentukan dapat atau tidaknya sebuah produk hukum tersebut bisa dilaksanakan dengan baik. Struktur hukum tersebut diataranya meliputi kejaksaan, pengadilan, kepolisian dan Badan Pelaksana Pidana (Lapas). Dalam hal ini lembaga-lembaga penegak hukum dijamin oleh perundang-undangan bahwa tidak terinfeksi dengan hal-hal yang ada diluar, contohnya pengaruh terhadap politik dalam menjalankan tugas dan tanggung jawanya sebagai lembaga hukum.

Dalam hal ini pihak yang berwajib atau penegak hukum yang berwenang dalam menindak pelanggar pengendara kendaraan bermotor roda duang yang tidak menggunakan helm sebagai mana yang ada dalam undang-undang pasal 57 ayat (2) tersebut yaitu helm ber standar nasional indonesia ialah pihak kepolisian khususnya Satuan Lalu Lintas atau SATLANTAS itu sendiri. Para penegak hukum ini telah menjalankan tugasnya dengan baik seperti halnya menindak dan memberi surat tilang bagi para pengendara bermotor yang tidak taat dengan aturan yang ada.

Dari tulisan penulis diatas dapat bahwa sebagaimana daftar pelanggaran tersebut diatas maka dengan demikian dapat dikatakan bahwa dari sisi struktur, peraturan perundang-undangan yaitu efektivitas pelaksanaan pasal 57 ayat (2) undang - undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan terhadap pemberlakuan helm standar nasional indonesia tidak terlaksana dengan baik seperti yang diharapkan karena pihak SATLANTAS kekurangan personil untuk memilah-milah apakah ini helm standar nasional Indonesia atau tidak

Berikut ini data yang di jadikan penguat yang di peroleh dari wawancara dengan Brigadir Adi Chandra, sebagai berikut :

“melakukan pendikan secara langsung ditempat, dengan tidak banyak berdebat dengan pelaku pelanggaran serta menjelaskan apa yang dilanggar oleh pengendara bermotor tersebut. Jadi intinya melakukan penindakan sesuai dengan aturan yang berlaku, tetapi kami kekurangan personil untuk memilah apakah ini hel standar nasional indonesiaatau tidak.”⁶

Jadi dapat di tarik kesimpulan bahwa pelaksanaan pasal 57 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan terkait dengan helm standar nasional indonesia dalam hal yang di kaitkan dengan struktur hukum belum atau tidak dengan baik oleh kepolisian khususnya Satuan Lalu Lintas (SATLANTAS) Kota Malang sudah di terapkan dengan baik dan belum bisa di katakana efektif.

⁶ Hasil wawancara dengan Brigadir Adi Chandra tanggal 19 Mei 2016

3. Budaya

Yang di maksud dengan budaya hukum ialah tatanan prilaku, sikap atau kebiasaan-kebiasaan didalam bermasyarakat yang menjunjung tinggi nilai-nilai dalam kehidupan di suatu wilayah tertentu, karena berbeda wilayah juga berarti tatanan prilaku dalam beramasyarakat juga berbeda. Budaya hukum sendiri tidak lepas dari yang namanya masyarakat. Semakin baik masyarakat dalam mentaati budaya hukum dalam suatu wilayah memberi arti akan bahwa masyarakat dalam suatu wilayah tersebut sadar akan hukum yang berlaku. Patut di ingat bahwa kebiasaan-kebiasaan yang timbul dalam masyarakat bisa menjadi patokan atau pedoman dalam masyarakat itu sendiri. karena dari pada itu sebuah kebiasaan-kebiasaan yang timbul dalam masyarakat lambat laun akan menjadi norma-norma yang memperbolehkan atau membatasi sebuah prilaku dalam masyarakat itu sendiri. Norma sendiri bisa dikatakan atau bisa di maknai sebagai hukum yang hidup dalam masyarakat dan menjadi bagian penting dari budaya hukum di suatu wilayah. Dapat dilihat dari banyak atau tidaknya pelanggar hukum memberikan arti bahwasannya hukum di suatu wilayah tersebut sudah berjalan dengan baik atau begitupun sebaliknya.

Dari uraian penulis diatas dapat diambil kesimpulan bahwasanya hal yang menyebabkan sebuah aturan atau produk hukum seperti undang-undang menjadi tidak berfungsi atau malfungsi dikarenakan oleh masyarakatnya sendiri yang cenderung tidak mau mematuhi aturan-aturan yang ada. Dengan

kurangnya kesadaran masyarakat itu sendiri, hal inilah yang menyebabkan sebuah produk hukum berupa penerapan pasal penerapan pasal 57 ayat (2) undang - undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan terhadap pemberlakuan helm standar nasional indonesia masih dirasa sulit. Masyarakat cenderung tidak menjaga keselamatannya sendiri dengan berkendara tanpa helm yang diwajibkan di pakai oleh pemerintah yaitu helm standar nasional indonesia.

Dari permasalahan yang timbul dalam penulisan ini ada segelintir masyarakat yang tidak atau masih enggan untuk mengikuti aturan yang berlaku yang telah di tetapkan oleh pemerintah yang tertuang dalam pasal 57 ayat (2) undang - undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan terhadap pemberlakuan helm standar nasional Indonesia. Dapat diambil contoh sebagai berikut polisi satuan lalu lintas mendapati seorang masyarakat pengendara kendaraan bermotor roda dua yang melanggar aturan dengan tidak memakai helm sebagaimana yang tercantum di dala pasal 57 ayat (2) tentang pemakaian helm berstandar nasional indonesia. Masyarakat tersebut menolak di beri surat tilang karena dengan dasar bahwa semua helm itu sama saja tidak ada yang membedakan. Dengan tidak mengindahkan aturan memakai helm berstandar nasional indonesia tersebut berarti bahwa pengendara tersebut telah melalaikan keselamatannya sendiri dalam hal berkendara. Tetapi aturan tetaplah aturan dan patut untuk di tegakkan. Pengendara tersebut sudah di pastikan telah melanggar aturan yang ada, tetapi

etap tidak ingin di tindak berupa pemberian surat tilang dengan berbagai alasan yang ada.

Sikap masyarakat seperti inilah yang menjadikan budaya hukum yang di jalankan dalam masyarakat tidak terlaksana dengan baik dan dapat berpengaruh terhadap masyarakat lain untuk mengikuti budaya yang salah tersebut. Penegakan hukum bukanlah suatu hal yang berdiri sendiri, melainkan ia saling berkait dengan masalah-masalah sosial masyarakat lainnya. Artinya hukum bukan hanya sebagai sistem nilai, tetapi juga hukum sebagai sub sistem dari sistem sosial yang lebih besar, yaitu masyarakat dimana hukum diberlakukan.

Berikut hasil wawancara dengan salah satu petugas di satuan lalu lintas Kota Malang dengan Brigadir Adi Chandra, berikut ulasannya :

“ Dalam hal ini untuk penegakannya sudah kami lakukan dengan sebagaimana mestinya, namun pada praktiknya biasanya yang terjadi jika ada razia kendaraan bermotor, biasanya sudah ada orang yang memberi tahu bahwa di depan ada razia kendaraan bermotor. Jadi yang terjadi banyak kendaraan bermotor yang berputar arah supaya tidak kena razia karena si pengendara motor tersebut tidak melengkapi diri dengan surat-surat dan tidak memakai helm dalam berkendara. Hal ini yang menjadikan budaya yang kurang baik dalam masyarakat .⁷”

Berdasar apa yang dikatakan oleh Brigadir Adi Chandra dalam ulasan singkat tersebut diatas mempunyai arti bahwa

⁷ Hasil wawancara dengan Brigadir Adi Chandra tanggal 19 Mei 2016

Dari hasil wawancara di atas dengan brigadir Adi Chandra, bisa ditarik kesimpulan bahwa suatu hal yang bisa mendasari atau yang dapat menentukan apakah sebuah aturan dalam bermasyarakat itu berjalan dengan baik atau tidak, indikasinya bisa dilihat dari kesadaran hukum dari masyarakat tersebut. Semakin kecil pelanggar aturan tersebut membuktikan bahwa semakin efektif aturan tersebut. Budaya hukum itulah yang mempengaruhi kegiatan, perilaku dan kebiasaan pada masyarakat tersebut dalam sebuah wilayah, dan hal ini juga yang menyebabkan pelaksanaan dari pasal 57 ayat (2) undang - undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan terhadap pemberlakuan helm standar nasional indonesia belum berjalan dengan sebagai mana mestinya.

Ketiga teori tersebut diatas dapat diibaratkan atau disamakan dengan sistem kerja pada sebuah mesin, pasalnya jika sebuah mesin semua komponennya lengkap dan tidak ada yang goyah sama sekali, maka mesin itu akan bekerja dengan sempurna dan jika pada sebuah mesin tersebut terdapat satu saja baut yang lepas maka sistem kerja mesin tersebut menjadi tidak baik dan tidak berjalan dengan baik sebagai mana mesin itu lengkap. Begitu juga halnya dengan teori milik Lawrence M. Friedman diatas, bila dalam teori tersebut dikatakan berjalan dengan baik maka substansi, struktur dan kulturnya dalam pelaksanaannya sudah efektif, tetapi jika sebaliknya yaitu dari ketiga teori tersebut ada satu saja yang tidak berjalan dengan sebagaimana mestinya, maka bisa di pastikan bahwa peraturan dari pelaksanaannya pasal 57 ayat (2)

undang - undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan terhadap pemberlakuan helm standar nasional Indonesia tidak berjalan dengan efektif.

Dari ketiga teori milik Lawrence M. Friedman yang di kemukakan oleh penulis diatas, dapat diambil kesimpulan bahwasanya dalam teori substansinya dalam hal efektifitas pelaksanaannya pasal 57 ayat 2 undang - undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan terhadap pemberlakuan helm ber standar nasional Indonesia dengan adanya bukti banyaknya data pelanggar pengguna kendaraan bermotor yang tidak menggunakan helm sebagai mana mestinya menunjukkan bahwa pihak yang berwenang telah berhasil dalam menjalankan produk hukum yang mengatur tentang penggunaan helm tersebut. Dalam artian pelaksanaannya undang-undang tersebut diatas sudah efektif. Dalam hal teori strukturnya efektivitas pelaksanaannya pasal 57 ayat (2) undang - undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan terhadap pemberlakuan helm standar nasional Indonesia teruntuk penegak hukum yang berwenang dalam menindak pelanggar pengendara kendaraan bermotor roda duan yang tidak menggunakan helm sebagai mana yang ada dalam undang-undang pasal 57 ayat (2) tersebut yaitu helm standar nasional indonesia ialah pihak kepolisian khususnya Satuan Lalu Lintas atau SATLANTAS itu sendiri.

Para penegak hukum ini telah menjalankan tugasnya dengan baik seperti halnya menindak dan memberi surat tilang bagi para pengendara

bermotor yang tidak taat dengan aturan yang ada tetapi masih terkendala dengan kurangnya personil untuk memilah-milah apakah sebuah helm tersebut merupakan helm standar nasional Indonesia atau tidak. Teori yang terakhir yaitu teori kultur atau budaya itu sendiri masih dirasa belum atau tidak efektif dalam pelaksanaannya mengingat bahwa dari sisi masyarakatnya itu sendiri yang tidak taat dengan aturan-aturan yang ada. Masyarakatnya cenderung acuh dengan keselamatannya sendiri dengan tidak menggunakan helm sebagai mana mestinya yang telah diatur dalam undang-undang.



C. Apakah kendala dan upaya yang dilakukan polisi lalu lintas untuk menerapkan Efektivitas Pelaksanaan Pasal 57 Ayat (2) Undang - Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Terhadap Pemberlakuan Helm Standar Nasional Indonesia (SNI) Di Kota Malang berjalan efektif.

1. Kendala

Dapat disimpulkan pada bab diatas yang menjelaskan seberapa efektifkah sebuah aturan produk hukum yang berkaitan dengan pasal 57 ayat (2) undang - undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan terhadap pemberlakuan helm standar nasional indonesia. Bahwa penggunaan helm merupakan hal yang sangat penting untuk keselamatan bagi para pengendara kendaraan bermotor khususnya roda dua. Tetapi yang tergambar dari sub bab sebelumnya bahwa pada teori substansi, struktur dan budaya hukum masih ada saja segelintir hambatan atau kendala dalam menjalankan pelaksanaan penggunaan helm berstandar nasional indonesia.

Dari uraian tersebut bahwasanya pada sub bab diatas, mengenai pasal 57 ayat (2) undang - undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan terhadap pemberlakuan helm standar nasional indonesia sudah dilaksanakan dengan sebagaimana mestinya oleh pihak kepolisian satuan lalu lintas atau yang di singkat SATLANTAS. Pihak yang berwajib sudah menjalankan dengan baik dan kita bisa melihat dari data pelanggaran yang ada.

Hukum terbagi menjadi dua bagian, yaitu hukum tertulis dan hukum tidak tertulis atau yang dapat disebut hukum adat. Pada dasarnya hukum yang dibuat secara tertulis dimaksudkan dan bertujuan sebagai pemantau supaya ada yang membatasi masyarakat dalam bertingkah laku dan bermaksud juga untuk melindungi hak dan kewajiban dari masyarakat itu sendiri tanpa terkecuali. Untuk itu peraturan dibuat supaya masyarakat tunduk para peraturan tersebut dikarenakan ada sanksi dari setiap perbuatan yang melanggar hukum tersebut

Dalam hal substansi bisa dikatakan berhasil karena pihak satuan polisi lalu lintas telah menindak pelangar yang tidak menggunakan helm sebagaimana mestinya dengan hasil angka-angka pelanggar tersebut. Dilihat pada struktur hukumnya mengenai undang-undang ini juga di katakan telah berhasil, karena lembaga yang berwenang dalam urusan ini yaitu pihak kepolisian telah menindak langsung masyarakat yang melanggar aturan hukum tersebut yaitu tidak menggunakan sebagaimana mestinya.

Adapun dari sisi budaya hukumnya maka yang terjadi bahwa sesungguhnya aturan dari pelaksanaan pasal 57 ayat (2) undang - undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan terhadap pemberlakuan helm standar nasional indonesia belum bisa dikatakan berhasil atau dalam artian kurang efektif karena di sinyalir terdapat hambatan-hambatan dalam hal pelaksanaannya dan kurang efektifnya pelaksanaan pada pasal tersebut karena kebiasaan dari masyarakatnya sendiri yang kurang sadar akan hukum.

Ada dua pokok penyebab yang mengakibatkan atau menimbulkan kendala dalam pelaksanaan pasal tersebut diatas. Dua hal tersebut ialah faktor atau indikasi dari luar dan dalam. Faktor dari luar tersebut dari faktor social dan budaya dari masyarakat dan faktor dari dalam yaitu kesadaran masyarakat itu sendiri dalam berlalu lintas. indikasi pertama yaitu faktor dari luar seperti yang sudah di jelaskan bahwa masyarakat menganggap remeh bahwa semua helm itu mempunyai ketahanan yang sama, maka dari itu masyarakat acuh dengan apa yang di pakainya dalam berkendara. Indikasi ke dua yaitu faktor dari dalam yaitu tentang kesadaran hukum dalam berlalu lintas, jika masyarakatnya sadar hukum sudah bisa dipastikan jika akan terjadi sedikit pelanggaran yang di timbulkan.

Kurangnya kesadaran dalam berkendara menimbulkan masalah yaitu semisal seorang pengendara kendaraan bermotor roda dua kerap kali menyetir dengan ugal-ugalan dan mencari sela-sela sempit diantara kendaraan lain saat terjadi kemacetan dan tanpa pengendara itu sadari bahwasanya apa yang ia lakukan tersebut telah atau bahkan sudah membahayakan orang lain. Yang terjadi di lapangan yaitu biasanya si pengendara sudah berhati-hati tetapi pengendara lainnny kurang berhati-hati al hasil terjadi hal-hal yang tidak diinginkan seperti kecelakaan. Disini peran helm sebagai pelindung kepala menjadi sangat penting untuk menjaga bagian terpenting di tubuh pengendara tersebut.

Dalam faktor dari dalam, hambatan yang timbul juga karena pengetahuan dari masyarakat itu sendiri. Masyarakat cenderung

menyepelkan hal-hal kecil dalam keselamatan dan kelengkapan dalam berkendara. Bisa kita lihat bahwasanya dari pelaksanaan pasal 57 ayat (2) undang - undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan terhadap pemberlakuan helm standar nasional indonesia yang dibuat dengan tujuan untuk menjaga keselamatan dan kewanamanan dalam mengendarai kendaraannya. Tetapi kenyataan yang terjadi di lapangan masyarakat cenderung untuk menganggap remeh hal ini, bisa diambil contoh sebagai mana berikut ini : seorang pengendara motor karena menganggap apa yang ingin dituju itu lokasinya sangat dekat dengan dirinnya, dan ia beranggapan bahwa ia tidak perlu memakai helm. Hal inilah yang menjadi kendala untuk pelaksanaan peraturan tersebut. Yang sulit ialah merubah pola pikir dari masing masing individu akan bahaya yang tiba-tiba akan terjadi tanpa sepengetahuan dirinnya. Ini adalah motif berjaga jaga untuk adanya hal-hal yang tidak di inginkan terjadi.

Dalam aturan berkendara telah disebutkan dalam perundang-undangan nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan lebih tepatnya merujuk pada pasal 57 ayat (2) disana menegaskan bahwa wajib hukumnya menggunakan helm keselamatan dengan helm standar nasional indonesia.

Masyarakat sering menyepelkan keselamatannya tersebut dengan membeli helm dengan harga murah, padahal helm murah belum tentu kualitasnya baik, bisa saja helm tersebut adalah helm abal-abal. Masyarakat seharusnya membeli helm dengan harga sedikit lebih mahal dan tentunya ada cap standar nasional Indonesia (SNI) di belakang helm setidaknya untuk lebih menjamin

keselamatan bagi para pengendaranya dari hal-hal yang tidak di inginkan,

Karena keselamatan mahal harganya.

Perlu diingat bahwa masyarakat lebih takut kepada razia polisi. Dan jika baru ada razia mereka baru memakai semua alat kelengkapan dan keselamatan dalam berkendara

Kendala juga lahir dari lembaga pengadilan dimana hakim sebagai pengadil dalam sebuah kasus yang terjadi. Dalam hal ini kasus yang terjadi adalah tilang untuk masyarakat yang tidak disiplin dalam berkendara.

Pengendara akan di denda dengan sebagaimana mestinya terhadap yang tercantum dalam perundang-undangan tersebut. Bahwasanya yang menjadi masalah adalah pengadil dalam hal ini hakim tidak memberikan denda maksimal untuk masyarakat yang melanggar aturan tersebut, hal ini tidak menjanjikan efek jera kepada para pelanggarnya. Karena semisal dalam undang-undang tertulis denda maksimas sebesar Rp. 250.000,00, tetapi dalam pelaksanaan sidangnya pelanggar hanya terkena denda sebesar Rp. 100.000,00. Maka dari itu masyarakat kemungkinan akan mengulanginya lagi, karena hanya diberi denda sedikit.

Berikut wawancara dengan salah seorang petugas kepolisian satuan lalu lintas

Kota Malang Brigadier Adi Chandra. Berikut ulasannya :

“Dalam hal ini hambatan-hambatan efektifitas pelaksanaan pasal 57 ayat (2) undang - undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan terhadap pemberlakuan helm ber standar nasional Indonesia kususnya di Kota Malang ini ada pada tingkah laku masyarakatnya itu sendiri yaitu ada yang menerima kesalahan dan ada yang tidak mau ditilang

karena merasa dirinya melakukan hal yang benar padahal hal yang dia lakukan itu salah.”⁸

Dari pemaparan oleh Brigadir Adi Chandra, dapat ditarik kesimpulan bahwasanya hambatan-hambatan yang menjadi kendala adalah tingkah laku masyarakatnya dalam berkendara itu sendiri, karena si pengendara tersebut tidak ingin di tilang karena iya merasa bahwa hal yang si pengendara lakukan iyalah hal yang benar, padahal apa yang iya lakukan itu kelsalahan yang dapat menimbulkan kerugian bagi si pengendara itu sendiri maupun pengendara lain. Pasalnya pengendara yang satu sudah berhati-hati dalam mengendarai kendaraanya dan pengendara yang satu lagi tidak berhati hati dalam mengendarai kendaraanya, hal ini yang bisa menjadikan bahaya untuk atau bagi para pengendaranya.

2. Upaya

Dengan adanya hambatan dalam pelaksanaan pasal 57 ayat (2) undang - undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan terhadap pemberlakuan helm standar nasional indonesia bisa di tarik kesimpulan bahwa pangkal dari masalah pelaksanaannya tersebut ialah dari sistem budaya hukumnya. Negara Indonesia ialah negara kepulauan dan karena itulah di dalam Negara Indonesia terdapat budaya-budaya yang berbeda-beda dari satu sama lainnnya.

⁸ Hasil wawancara dengan Brigadir Adi Chandra tanggal 19 Mei 2016

Kebiasaan-kebiasaan dalam berperilaku dalam bermasyarakat seharusnya mengetahui tentang sadar hukum dalam artian mengikuti aturan-aturan yang ada dan bukan untuk mencari sensasi dalam hal pelanggaran berlalu lintas. Jadi buruknya yaitu masalah pelanggaran tersebut sudah menjadi budaya yang kurang baik untuk di tiru.

Adapun solusi yang dapat dijadikan acuan oleh kepolisian satuan lalu lintas dalam pelaksanaan pasal 57 ayat (2) undang - undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan terhadap pemberlakuan helm standar nasional indonesia, sebagai berikut :

1. Sosialisasi dari pihak kepolisian tentang pentingnya penggunaan helm ber standar nasional indonesia.

Kurangnya sosialisasi yang dilakukan oleh pihak kepolisian dalam hal ini satuan lalu lintas dalam hal penggunaan helm berstandar nasional indonesia menjadikan undang-undang tersebut diatas belum berjalan sebagaimana mestinya. Pentingnya penggunaan helm ber-SNI untuk melindungi kepala dari benturan dengan benda yang tidak diinginkan jadi terhindarkan. Sosialisai yang bisa di lakukan oleh pihak kepolisian yaitu dengan cara membuat tulisan di daerah yang banyak di lintasi warga masyarakat supaya para pengendara tahu bahwa penggunaan helm ber cap standar nasional indonesia ialah wajib hukumnya sesuai dengan pasal 57 ayat (2) undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang lau lintas dan angkutan jalan. Pihak satuan lalu lintas juga bisa mendatangi beberapa sekolah juga untuk

mensosialisasikan pemakaian helm yang di kendaki dalam undang-undang tersebut.

2. Lembaga pengadilan menetapkan denda maksimal untuk pelanggaran.

Struktur hukum disini yang dimaksud ialah lembaga pengadilan dalam hal ini seorang hakim. Hakim ialah pengadil dalam sebuah perkara.

Tujuannya disini hakim di peruntukkan untuk memutus dengan denda maksimal. Supaya si pelanggar mendapat efek jera dan tidak mengulangi perbuatannya itu lagi. Jika hakim memutus dengan denda yang tidak semestinya missal denda maksimal Rp.250.000,00 ternyata di putus dengan denda Rp. 50.000,00. Maka dari itu banyak pelanggar yang kerap berkali-kali terkena tilang karena denda maksimal belum di berlakukan. Hal ini semata-mata untuk memunculkan efek jera bagi.

3. Mengawasi tempat yang sering terjadi pelanggaran

Pihak kepolisian dalam hal ini yang di maksud ialah pihak SATLANTAS atau satuan lalu lintas lebih dianjurkan lagi untuk sering memantau keadaan sekitar dalam menjalankan pelaksanaan pasal 57 ayat (2) undang - undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan terhadap pemberlakuan helm standar nasional Indonesia tepatnya di Kota Malang itu sendiri dan terlebih lagi untuk tempat yang sering terjadi pelanggaran tidak memakai helm dengan sebagai mana mestinya seperti halnya yang sudah tertulis dalam pasal 57 ayat (2) dalam undang undang tesebut yang

menyebutkan bahwa mewajibkan bagi setiap kendaraan bermotor khususnya roda dua untuk menggunakan helm ber satndar nasional Indonesia.



BAB V**PENUTUP****Kesimpulan**

1. Dalam hal ini, penulis menggunakan teori milik Lawrence M. Friedman yang terdiri dari tiga teori diantaranya yaitu substansi, struktur dan kultur.

Teori substansi menunjukkan dengan adanya bukti banyaknya data pelanggaran pengguna kendaraan bermotor yang tidak menggunakan helm sebagai mana mestinya menunjukkan bahwa pihak yang berwenang telah berhasil dalam menjalan peraturan tersebut untuk mengatur tentang penggunaan helm tersebut. Dalam artian pelaksanaannya undang-undang tersebut diatas sudah efektif.

Teori struktur efektivitas pelaksanaannya pasal 57 ayat (2) undang - undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan terhadap pemberlakuan helm ber standar nasional indonesia untuk penegak hukum yang berwenang dalam hal ini pihak kepolisian khususnya satuan lalu lintas untuk menindak tegas bagi pengendara sepeda motor yang belum menggunakan helm berstandar nasional indonesia. Para penegak hukum ini telah menjalankan tugasnya dengan baik seperti halnya menindak dan memberi surat tilang bagi para pengendara bermotor yang tidak taat dengan aturan yang ada tetapi masih terkendala kekurangan personil untuk

memilah-milah apakah helm tersebut sudah memenuhi standar nasional Indonesia atau tidak.

Teori kultur atau budaya itu sendiri tidak efektif dalam pelaksanaannya mengingat bahwa dari sisi masyarakatnya itu sendiri yang tidak taat dengan aturan-aturan yang ada dengan tidak menggunakan helm standar nasional Indonesia. Dengan ini dapat diambil kesimpulan bahwa pelaksanaan pasal 57 ayat (2) undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan terhadap penggunaan helm standar nasional Indonesia di Kota Malang sendiri belum efektif.

2. Hambatan dan Upaya

Ada dua faktor yang menimbulkan hambatan dalam pelaksanaan pasal tersebut diatas yaitu faktor luar dan dalam. Faktor dari luar tersebut tercermin dari budaya masyarakat itu sendiri yang menganggap remeh bahwa semua helm itu mempunyai ketahanan yang sama dan faktor dari dalam yaitu tentang kesadaran hukum dalam berlalu lintas, jika masyarakatnya sadar hukum sudah dapat dipastikan angka pelanggaran berkurang.

Upaya

Dari hambatan tersebut diatas, upaya yang bisa dilakukan oleh pihak kepolisian dalam hal ini satuan lalu lintas Kota Malang dapat dilakukan dengan cara pehak satuan lalu lintas bersosialisasi melalui bener, iklan pada televisi dan juga dapat bersosialisai ke sekolah-sekolah yang ada di

wilayah Malang tersebut dan juga memaksimalkan denda tilang, supaya

masyarakat yang melanggar tidak mengulangi kesalahannya lagi.

Saran

Adapun saran yang dapat menjadi pertimbangan bagi pihak kepolisian

yaitu

1. Pihak kepolisian dalam hal ini satuan lalu lintas untuk dapat bersisoalisasi dengan intens, agar masyarakat dapat mengetahui dan sadar akan mengenakan helm standart nasional Indonesia untuk menjaga bagian terpenting dalam keselamatan berkendara.
2. Masyarakat hendaknya mengetahui aturan-aturan yang berlaku dalam berkendara dan di tuntut untuk dapat mawas diri terhadap keselamatan dalam berkendara dengan menggunakan helm yang di peruntuhkan yaitu helm standart nasional Indonesia.

DAFTAR PUSTAKA**Buku**

W.J.S Poerwadarminta, Kamus Umum Bahasa Indonesia, Pusat Pembinaan dan Pengembangan Bahasa Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, Balai pustaka, Jakarta, 1989.

Sudirman, Pengaruh Motivasi Kerja Terhadap Epektivitas Pelayanan, primako Akademika, Bandung, 2002.

Lili Rasjidi dan Ira Thania Rasjidi, Pengantar Filsafat Hukum, Mandar Maju, Bandung, 2010.

Soerjono Soekanto dalam Ishaq, Dasar – Dasar Ilmu Hukum, Sinar Grafika, Jakarta, 2012.

J.E. Sahatepy, Teori Kriminologi Suatu Pengantar, Bandung, Citra Aditya Bakti, 1992.

Amri Marzali, Antropologi dan Kebijakan Publik, (Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2012.

Drs. Hessel Nogi S. Tangkilisan, MSi, “Teori dan Konsep Kebijakan Publik” dalam Kebijakan Publik yang Membumi, konsep, strategi dan kasus, Yogyakarta : Lukman Offset dan YPAPI, 2003.

Bambang Waluyo, Penelitian Hukum dalam Praktek, Sinar Grafika, Jakarta, 2002.

Soerjono Soekanto, Pengantar Penelitian Hukum, UI-Press, Jakarta, 1986.

Bahder Johan Nasution, Metode Penelitian Ilmu Hukum, Mandar Maju, Bandung, 2008.

Soerjono Soekanto, Sosiologi Suatu Pengantar, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 1982.

Bambang Sugono, Metode Penelitian Hukum, Rajawali Pers, Jakarta, 2005.

Muhammad Idrus, Metode Penelitian Ilmu Sosial, Erlangga, Yogyakarta, 2009.

Direktorat Lalu Lintas Polri, Ditlantas Polri, Paduan Praktis BerlaluLintas, 2009.

Undang-undang

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

Wawancara

Hasil pra-survey yang dilakukan di Kantor Satuan Lalu Lintas (SATLANTAS) Kota Malang, pada tanggal 4 Maret 2016 jam 14.00 WIB

wawancara dengan Brigadir Adi Chandra tanggal 19 Mei 2016

Intenet

Dikutip dari <http://www.BSN.go.id/> diakses pada 05/19/2016 pukul 20:50

<https://id.wikipedia.org/wiki/Helm> diakses tanggal 29/2/2016 pukul 17:34

<http://www.memobee.com/arti-dot-dan-sni-pada-helm-1064-eij.html> diakses tanggal 29/2/2016 pukul 17:30

<http://dispendukcapil.malangkota.go.id/>

[https://satlantasmalangkota.wordpress.com/tentang-kami/visi-dan-misi/\(online\)](https://satlantasmalangkota.wordpress.com/tentang-kami/visi-dan-misi/(online)), diakses pada 6 juni 2016.

Sumber: Satlantas Polresta Malang, Mei 2016

