

KATA PENGANTAR

Segala puji syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT yang telah memberikan rahmat, taufiq, hidayah serta karunia yang tiada henti, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini sebagai syarat untuk memperoleh gelar kesarjanaan dalam ilmu hukum.

Dalam penyusunan skripsi ini, penulis mengucapkan terima kasih kepada Ibu dan Bapak yang telah memberikan dukungan, doa, inspirasi dan kepercayaan kepada penulis. Terima kasih juga penulis sampaikan kepada :

1. Bapak Herman Suryokumoro, S.H., M.S., selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Brawijaya Malang.
2. Bapak Setiawan Noerdajasakti, S.H., MHum., selaku Ketua Bagian Hukum Pidana Fakultas Hukum Universitas Brawijaya Malang.
3. Bapak Prof. DR I Nyoman Nurjaya, S.H., M.H., selaku Dosen Pembimbing Utama dalam penulisan skripsi ini.
4. Ibu Eni Haryati, S.H., M.H., selaku Dosen Pembimbing Pendamping dalam penulisan skripsi ini.
5. Bapak AKP Pranatal Hutadjulu, selaku Kepala Satuan Lalu Lintas Polresta Malang.
6. Bapak AKP Sonny Irawan, S.Ik, selaku Kepala Satuan Lalu Lintas Polresta Malang (sekarang diganti oleh AKP Pranatal Hutadjulu).
7. Bapak Bripka Didik Tri Wahyudi selaku Kepala Bagian Tilang di Polresta Malang.
8. Bapak Iptu Heri Wahyu Widodo, selaku Kepala Urusan Administrasi dan Operasional di Satuan Lalu Lintas Polresta Malang.
9. Ibu, Bapak, mas Dinar, Mbah Putri, serta keluarga di Nganjuk yang selalu memberikan kasih sayang, perhatian, dukungan dan doa yang tiada henti.
10. Meytha, Anton, Agus, Abah, Vela dan Teman-teman PPM yang selalu memberikan dukungan kepada penulis.
11. Kikik, Mbak Herna, Mbak Inna, Mei, makasih ya buat semangat yang kalian berikan sehingga penulis bisa menyelesaikan skripsi ini dengan baik.

12. Temen – Temen di Sumber Sari 292c, angkatan 2004...ayo semangat perjuangan kita masih panjang.

13. Pihak-pihak lain yang turut serta membantu terselesaikannya skripsi ini, yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu. Segala kritik dan saran dari pembaca selalu penulis harapkan untuk memperbaiki skripsi ini di kemudian hari karena skripsi ini masih jauh dari sempurna.

Penulis yakin skripsi ini masih sangat jauh dari kata sempurna, sehingga masukan dan kritik akan selalu penulis harapkan untuk memperbaiki skripsi ini.

Akhir kata penulis mohon maaf yang sebesar-besarnya jika dalam proses pembuatan skripsi ini penulis melakukan kesalahan baik yang disengaja maupun tidak disengaja.

Malang, Februari 2009

Penulis



DAFTAR ISI

Lembar Persetujuan	i
Lembar Pengesahan	ii
Kata Pengantar	iii
Daftar Isi	v
Daftar Tabel	vii
Daftar Lampiran	viii
Abstraksi	ix

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang.....	1
B. Perumusan Masalah	4
C. Tujuan Penelitian	4
D. Manfaat Penelitian	4
E. Sistematika Penulisan	5

BAB II KAJIAN PUSTAKA

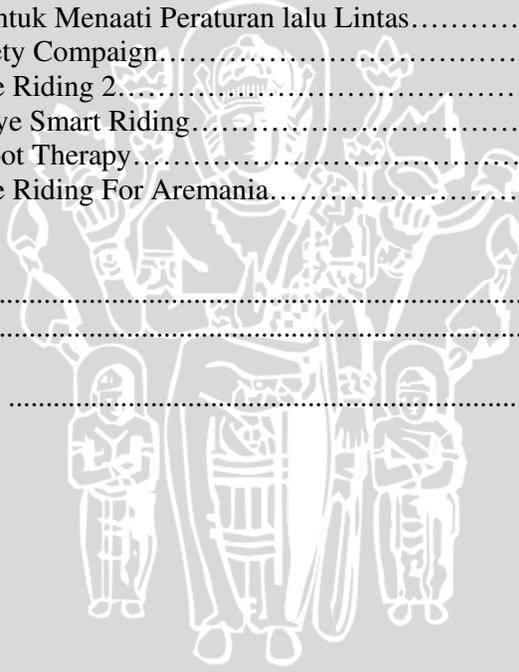
A. Kajian Umum Mengenai Ketaatan Hukum.....	7
B. Kajian Umum Tentang Pengaturan Lalu Lintas.....	18
1. Pengertian Peraturan Lalu Lintas	18
2. Fungsi Pengaturan Lalu Lintas	19
3. Peranan Peraturan Lalu Lintas	20
C. Kajian Umum Tentang Lalu Lintas.....	21
D. Kajian Umum Tentang Tugas Pokok, Fungsi Dan Peran Polantas ...	22
1. Tugas Pokok Polantas.....	22
2. Fungsi Polantas.....	22
3. Peran Polantas.....	22
E. Kajian Umum Tentang Tugas Dan wewenang Kepolisian Negara Republik Indonesia.....	22
1. Tugas Pokok Kepolisian Republik Indonesia.....	22
2. Wewenang Kepolisian Republik Indonesia.....	24
F. Kajian Umum Mengenai Efektifitas Penegakkan Hukum.....	28

BAB III METODE PENELITIAN

A. Metode Pendekatan	34
B. Lokasi Penelitian	34
C. Jenis dan Sumber Data	36
D. Teknik Pengumpulan Data	37
E. Populasi dan Sampel	37
F. Teknik Analisis Data	38
G. Definisi Operasional	38

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Satuan Lalu Lintas di Polresta Malang.....	40
1. Tugas Pokok Satuan Lalu Lintas di Polresta Malang	40
2. Pelaksanaan Tugas Satuan Lalu Lintas di Polresta Malang	40
B. Pelanggaran lalu Lintas di Kota Malang	43
C. Akibat Yang Ditimbulkan Dari sikap Masyarakat Yang Tidak menaati Peraturan Lalu Lintas	46
D. Faktor Yang Menyebabkan Masyarakat Tidak Menaati Peraturan Dalam Berlalu Lintas di Jalan Raya.....	51
1. Faktor Usia	51
2. Faktor Pendidikan	53
3. Faktor Pekerjaan	54
4. Faktor Jenis Kelamin.....	56
E. Penegakan Hukum Yang Dilakukan Oleh Polisi Terhadap Pelanggar Lalum Lintas.....	57
1. Penindakan Pelanggaran lalu Lintas Secara Non Yuridis.....	57
2. Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas Secara Yuridis.....	58
F. Strategi Polisi Lalu Lintas Untuk Meningkatkan Kesadaran Masyarakat Untuk Menaati Peraturan lalu Lintas.....	67
1. Traffic Safety Campaign.....	68
2. Responsible Riding 2.....	70
a. Kampanye Smart Riding	70
b. Black Spot Therapy.....	72
3. Responsible Riding For Aremania.....	75
 BAB V PENUTUP	
A. Kesimpulan	79
B. Saran	80
 DAFTAR PUSTAKA	82
 LAMPIRAN	



DAFTAR TABEL

Tabel 1 Jumlah Pelanggaran Yang Terjadi Selama Bulan Mei-Desember 2008....	2
Tabel 2 Jumlah Pelanggaran Yang Terjadi Pada Bulan Mei-Desember 2008...	45
Tabel 3 Jumlah Kecelakaan Yang Terjadi Pada Bulan Mei-Desember 2008	47
Tabel 4 Jumlah Pelanggaran Ditinjau Dari Segi Usia Pelanggar.....	52
Tabel 5 Jumlah Pelanggaran Ditinjau Dari segi Pendidikan Pelanggar.....	53
Tabel 6 Jumlah Pelanggaran Ditinjau Dari Segi Pekerjaan Pelanggar.....	55
Tabel 7 Jumlah Pelanggaran Ditinjau Dari Segi Jenis Kelamin pelanggar...	56
Tabel 8 Jenis Pelanggaran Dan Klasifikasinya.....	59
Tabel 9 Perbandingan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas Sebelum Dan Sesudah Pelaksanaan Kampanye Traffic Safety Campaign.....	70

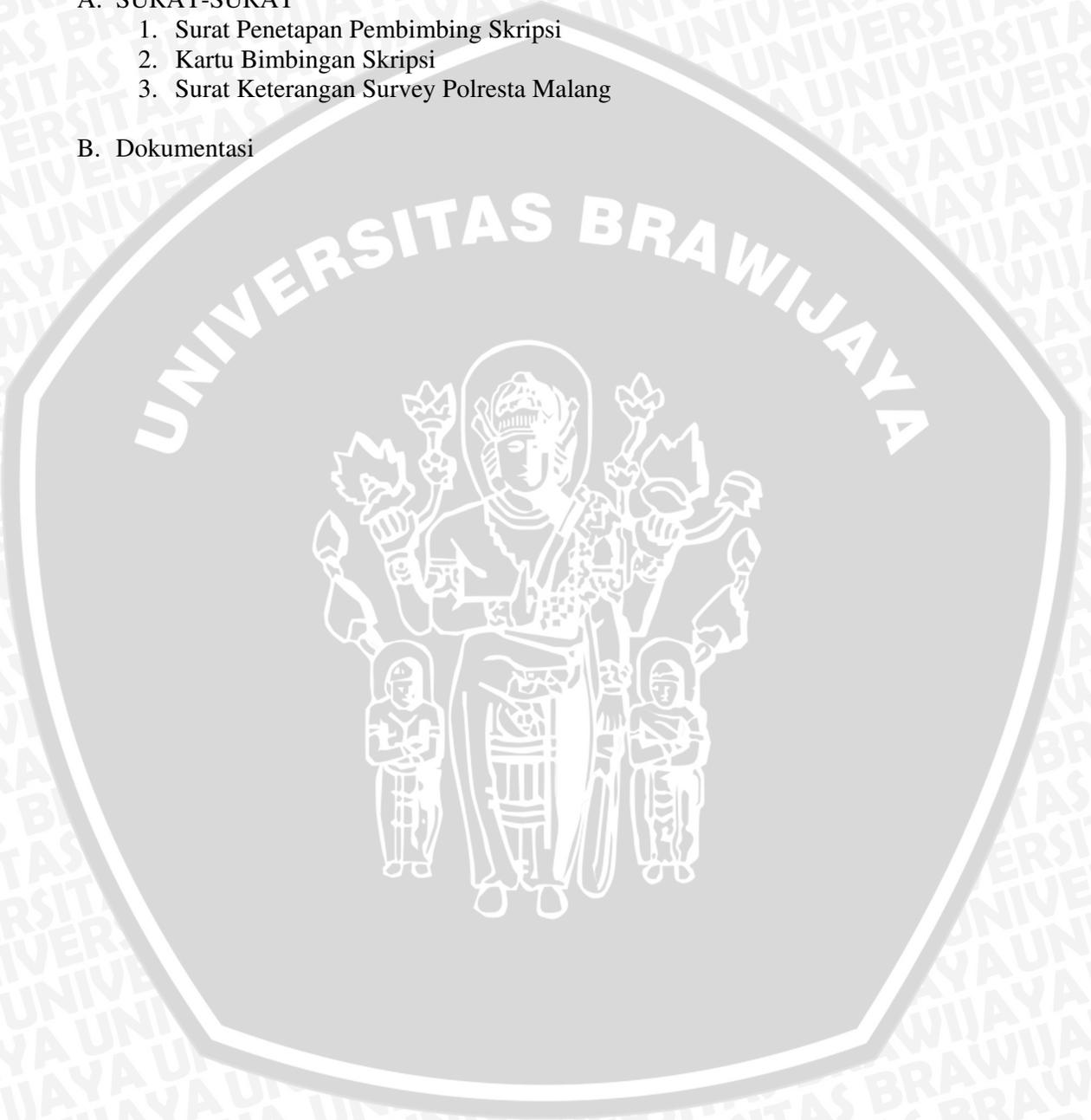


DAFTAR LAMPIRAN

A. SURAT-SURAT

1. Surat Penetapan Pembimbing Skripsi
2. Kartu Bimbingan Skripsi
3. Surat Keterangan Survey Polresta Malang

B. Dokumentasi



ABSTRAKSI

DEVI AYU PERMATASARI, Hukum Pidana, Fakultas Hukum Universitas Brawijaya, Februari 2009, *Ketaatan hukum Masyarakat Dalam Berlalu Lintas Di Jalan Raya (Studi Efektifitas Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Di Wilayah Kota Malang)*, Prof. DR. I. Nyoman Nurjaya, SH.MH, Eny Haryati, SH.MH.

Dalam penulisan skripsi ini penulis membahas mengenai Ketaatan Hukum Masyarakat Dalam Berlalu Lintas Di Jalan Raya (Studi Efektifitas Undang Undang Nomor 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Di Wilayah Kota Malang). Hal ini dilatarbelakangi oleh kurangnya kesadaran masyarakat untuk menaati peraturan lalu lintas. Akibat dari kurangnya kesadaran masyarakat untuk menaati peraturan lalu lintas adalah seringnya terjadi kecelakaan. Tujuan penulisan ini yaitu untuk mengetahui dan menganalisa factor apa yang menyebabkan masyarakat tidak menaati peraturan lalu lintas, untuk mengetahui dan menganalisa bagaimana penegakkan hukum yang dilakukan polisi terhadap pelanggar lalu lintas dan untuk mengetahui dan menganalisa strategi polisi lalu lintas untuk meningkatkan kesadaran masyarakat untuk menaati peraturan lalu lintas. Metode pendekatan yang dipakai adalah yuridis sosiologis dengan menggunakan data primer dan sekunder. Data primer diperoleh dengan cara wawancara dan observasi di lapangan yang diolah secara *deskriptif analitis*. Data sekunder diperoleh dari penelusuran kepustakaan (literature) di perpustakaan pusat Universitas Brawijaya, perpustakaan PDIH Fakultas Hukum Universitas Brawijaya, dan dari penelusuran informasi yang berkaitan dengan ketaatan masyarakat dalam berlalu lintas di jalan raya.

Banyaknya tingkat pelanggaran yang dilakukan oleh pengemudi kendaraan bermotor sering mengakibatkan kecelakaan. Peraturan mengenai berkendara di jalan raya sudah diatur dalam pasal 23 Undang-Undang No 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Pada kenyataannya banyak pengemudi kendaraan bermotor yang tidak mematuhi peraturan tersebut. Faktor yang menyebabkan para pengendara tidak menaati peraturan lalu lintas adalah (1) faktor usia, (2) faktor pendidikan, (3) faktor pekerjaan, (4) faktor jenis kelamin. Penegakkan hukum yang dilakukan oleh Polisi Lalu Lintas ini ada dua yaitu, (1) penegakan hukum non yuridis, penegakan hukum ini merupakan kebijakan dari pihak polisi lalu lintas, penegakan hukum non yuridis ini tidak diatur di dalam Undang-Undang, (2) penegakan hukum secara yuridis, penegakan hukum secara yuridis ini diatur di dalam Undang-Undang, penegakan hukum yuridis ini yang sering digunakan oleh polisi lalu lintas untuk menindak para pengemudi kendaraan bermotor yang melanggar peraturan lalu lintas. Strategi polisi lalu lintas untuk meningkatkan kesadaran masyarakat untuk menaati peraturan lalu lintas adalah dengan mengadakan program-program yang berguna untuk masyarakat. Program-program tersebut adalah (1) Kampanye Keselamatan Lalu Lintas Mandiri (*Traffic Safety Campaign*), (2) *Responsible Riding 2*, dan (3) *Responsible Riding For Aremania*.

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Sekarang ini ketaatan hukum masyarakat dalam berlalu lintas di jalan raya semakin berkurang. Para pengendara kendaraan bermotor banyak yang tidak mematuhi peraturan lalu lintas. Sering sekali terlihat pengemudi yang mengendarai sepeda motor tidak memakai helm, bahkan ada yang berboncengan tiga. Ada juga pengemudi yang dengan sengaja melanggar rambu-rambu lalu lintas.

Pelanggaran lalu lintas adalah perbuatan yang bertentangan dengan undang-undang lalu lintas atau peraturan lalu lintas baik yang menimbulkan kerugian jiwa atau benda dan dapat mengganggu keamanan, ketertiban masyarakat di bidang lalu lintas.

Pelanggaran lalu lintas jalan dapat digolongkan sebagai berikut:¹

1. Pelanggaran lalu lintas bergerak (*moving violation*)
misal: pelanggaran kecepatan
2. Pelanggaran lalu lintas berhenti (*standing violation*)
Misal: melanggar rambu-rambu larangan berhenti
3. Pelanggaran lalu lintas lainnya (*other violation*)
Misal: tidak memiliki SIM

¹ <http://jatim.polri.go.id/lantas/panduansim/index.html>, diakses tanggal 8 September 2008

Di wilayah kota Malang ini sering sekali terjadi pelanggaran lalu lintas. Hal ini disebabkan karena kurangnya kesadaran masyarakat untuk menaati peraturan lalu lintas. Akibat dari kurangnya kesadaran masyarakat untuk menaati peraturan lalu lintas adalah seringnya terjadi kecelakaan yang berakibat fatal.

Dari bulan Mei-Desember 2008 sering sekali terjadi pelanggaran lalu lintas seperti pada tabel berikut ini:

Tabel 1

Jumlah Pelanggaran Yang Terjadi Selama Bulan Mei-Desember 2008

Bulan	Jenis Pelanggaran						Jumlah
	Muatan	Kecepatan	Marka / Rambu	Surat	Kelengkapan	Lain-lain	
Mei	58	-	1050	950	600	-	2658
Juni	85	-	759	868	759	-	2389
Juli	65	-	503	540	587	-	1695
Agustus	107	-	700	830	570	-	2207
September	98	-	497	970	647	-	2214
Oktober	4	-	624	266	388	-	1282
Nopember	3	-	302	443	268	-	1016
Desember	-	-	590	648	376	-	1614

Sumber : Data Statistik Polresta Malang tahun 2008

Di jalan Veteran pada malam hari sering sekali terlihat pengemudi sepeda motor yang mengemudikan kendaraannya dengan ugal-ugalan. Pengemudi sepeda motor tersebut mengemudikan kendaraannya dengan kecepatan yang tinggi, tidak memakai helm, dan tidak menyalakan lampu sepeda motornya. Kelakuan pengemudi yang seperti itu selain bisa mencelakakan dirinya sendiri juga bisa mencelakakan orang lain. Selain itu pengemudi kendaraan bermotor juga sering melanggar rambu-rambu lalu lintas seperti menerobos lampu merah dan melewati

garis marka. Padahal dengan melanggar rambu-rambu lalu lintas tersebut juga bisa menimbulkan kecelakaan.

Peraturan yang mewajibkan pengemudi sepeda motor memakai helm, menyalakan lampu, menggunakan lampu spion dan menyalakan lampu peringatan jika mau berbelok sebenarnya bertujuan untuk keselamatan pengemudi itu sendiri. Demikian juga rambu-rambu lalu lintas dibuat untuk selain menertibkan para pengguna jalan juga untuk keselamatan pengguna jalan itu sendiri.

Banyak juga para pengemudi kendaraan bermotor yang tidak memiliki SIM (Surat Ijin Mengemudi). Padahal jelas sekali pada pasal 59 (1) Undang-Undang No. 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diterangkan bahwa para pengemudi kendaraan bermotor harus memiliki SIM. Selain itu Di Undang-Undang No. 14 Tahun 1992 juga tercantum peraturan-peraturan dan tata tertib dalam berlalu lintas serta sanksi apabila melanggarnya.

Sanksi yang dikenakan apabila melanggar peraturan lalu lintas adalah tilang. Namun kadang masyarakat menganggap remeh tilang. Bahkan tilang tidak membuat jera para pengemudi kendaraan bermotor.

Hal tersebut di atas yang mendorong penulis untuk mengadakan penelitian mengenai ketaatan hukum masyarakat dalam berlalu lintas di jalan raya (studi efektifitas Undang-Undang No 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan) dengan memfokuskan pada pengemudi sepeda motor.

B. Masalah

1. Faktor apa yang menyebabkan masyarakat tidak menaati peraturan dalam berlalu lintas di jalan raya?
2. Bagaimana penegakan hukum yang dilakukan polisi terhadap pelanggar lalu lintas?
3. Bagaimana strategi polisi lalu lintas untuk meningkatkan kesadaran masyarakat untuk menaati peraturan lalu lintas?

C. Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui dan menganalisa faktor apa yang menyebabkan masyarakat tidak menaati peraturan lalu lintas.
2. Untuk mengetahui dan menganalisa bagaimana penegakan hukum yang dilakukan polisi terhadap pelanggar lalu lintas.
3. Untuk mengetahui dan menganalisa strategi polisi lalu lintas untuk meningkatkan kesadaran masyarakat untuk menaati peraturan lalu lintas.

D. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis

Penelitian ini dilakukan untuk pengembangan pengetahuan hukum pada umumnya dan khususnya ilmu Hukum Pidana tentang ketaatan hukum masyarakat dalam berlalu lintas di jalan raya.

2. Manfaat Praktis

a. Bagi Peneliti :

Memberikan pemahaman secara detail mengenai peraturan lalu lintas dan menumbuhkan sikap kritis praktis terhadap kondisi birokratisasi terutama di lembaga kepolisian.

b. Bagi masyarakat:

Memberikan kesadaran tentang bagaimana pentingnya menaati peraturan lalu lintas.

c. Bagi polisi:

Agar ada perbaikan sistem di Polri sehingga bisa meningkatkan profesionalisme agar dapat bekerja sesuai dengan harapan masyarakat.

E. Sistematika Penulisan

Untuk mempermudah pemahaman keseluruhan hasil penelitian ini, maka penulis menyusun skripsi ini secara sistematis yang secara garis besar diuraikan sebagai berikut:

BAB I : PENDAHULUAN

Dalam bab pendahuluan diuraikan tentang latar belakang, perumusan masalah, tujuan penelitian, dan manfaat penelitian.

BAB II : KAJIAN PUSTAKA

Dalam bab ini diuraikan tentang kajian umum tentang ketaatan hukum, kajian umum tentang pengaturan lalu lintas, kajian umum tentang lalu lintas, kajian umum tentang tugas pokok, fungsi dan peran polisi lalu lintas, kajian umum tentang tugas dan wewenang Kepolisian Negara

Republik Indonesia, serta kajian umum tentang efektifitas penegakan hukum.

BAB III : METODE PENELITIAN

Dalam bab ini diuraikan tentang metode pendekatan, alasan pemilihan lokasi, jenis data, sumber data, teknik pengumpulan data, populasi dan sampel, teknik analisis data serta definisi operasional variabel.

BAB IV : PEMBAHASAN

Dalam bab ini diuraikan tentang hasil penelitian dan pembahasan tentang ketaatan hukum masyarakat dalam berlalu lintas di jalan raya yang meliputi faktor-faktor penyebab masyarakat tidak menaati peraturan, Bagaimana penegakan hukum yang dilakukan polisi terhadap pelanggar lalu lintas dan Bagaimana strategi polisi lalu lintas untuk meningkatkan kesadaran masyarakat untuk menaati peraturan lalu lintas.

BAB V : PENUTUP

Bab penutup berisi kesimpulan-kesimpulan dan saran-saran sehubungan dengan permasalahan yang diangkat dalam penulisan skripsi ini yang diambil dari hasil pembahasan secara keseluruhan.

BAB II

KAJIAN PUSTAKA

A. Kajian Umum Mengenai Ketaatan Hukum

1. Ketaatan Pada Hukum

Terlepas daripada adanya sanksi, secara sadar atau tidak, pada umumnya orang menaati hukum yang ada.

a. Menurut Utrecht (Pengantar Dalam Hukum Indonesia halaman 42) orang menaati hukum, karena bermacam-macam sebab:²

1. Karena orang merasakan bahwa peraturan-peraturan itu dirasakan sebagai hukum. Mereka benar-benar berkepentingan akan berlakunya peraturan tersebut.
2. Karena ia harus menerimanya supaya ada rasa ketentraman. Ia menganggap peraturan sebagai peraturan hukum secara rasional (*rationeele aanvaarding*). Penerimaan rasional ini sebagai akibat adanya sanksi hukum. Agar tidak mendapatkan kesukaran-kesukaran orang memilih untuk taat saja pada peraturan hukum, karena melanggar hukum mendapat sanksi hukum.
3. Karena masyarakat menghendaknya. Dalam kenyataan banyak orang yang tidak menanyakan apakah sesuatu menjadi hukum atau bukan. Mereka tidak menghiraukan dan baru dirasakan dan dipikirkan apabila mereka telah melanggar dan dirasakan akibat pelanggaran tersebut. mereka juga baru merasakan adanya hukum apabila luas kepentingannya dibatasi oleh peraturan hukum yang ada.

² R. Soeroso, *Pengantar Ilmu Hukum*, Jakarta: Sinar Grafika. 2005.

4. Karena adanya paksaan (sanksi) sosial. Orang merasa malu atau khawatir dituduh sebagai orang yang asosial apabila orang melanggar sesuatu kaidah sosial/hukum.

Dari uraian di atas maka dalam ilmu hukum timbul dua pengertian yang penting sekali ialah “kekuasaan” (*gezag, autority*) dan kekuatan (*macht, power*). Kekuasaan adalah pengertian politik. Dalam hal ini Utrecht menjelaskan sebagai berikut:³

“Kekuatan adalah paksaan dari suatu badan yang tinggi kepada seseorang, lepas daripada orang itu menerima paksaan itu sebagai sesuatu yang sah atau tidak (sebagian besar dari tata tertib hukum positif).”

Oleh karenanya peraturan hukum harus mempunyai kekuasaan hukum. Apabila tidak, maka peraturan itu berupa kekuatan, Karena hanya merupakan paksaan semata-mata. Sebagai contoh dapat dikemukakan bahwa pada zaman Belanda kaum nasional bangsa Indonesia menaati peraturan-peraturan Pemerintah Hindia Belanda karena kekuatannya, dan tidak karena kekuasaannya. Bagi mereka Pemerintah Hindia Belanda hanya mempunyai kekuatan (*macht, power*). Jadi jelaslah bahwa pengertian kekuatan dan kenyataan (*werkelijkheid*) ditentukan oleh perasaan hukum (*waardeoordeel*) dari orang yang bersangkutan, artinya, suatu peraturan

³ Ibid.

baru dinamakan suatu peraturan hukum apabila peraturan itu diterima bukan karena paksaan. Yang dimaksud dengan “paksaan hukum” ialah perasaan tentang adil tidaknya sesuatu hal dan perlu tidaknya diberi sanksi oleh pemerintah.⁴

b. Hukum ditaati orang karena hukum itu bersifat memaksa.

Hal ini dapat ditinjau dari batasan-batasan yang dikemukakan oleh beberapa Sarjana Hukum sebagai berikut :

1. Menurut P.Borst yang dikutip oleh R. Soeroso dalam bukunya Pengantar Ilmu Hukum berpendapat bahwa hukum ialah keseluruhan peraturan bagi kelakuan atau perbuatan manusia di dalam masyarakat, “yang pelaksanaannya dapat dipaksakan” dan bertujuan mendapatkan tata atau damai dan keadilan.
2. Menurut Van Kan yang dikutip oleh R. Soeroso dalam bukunya Pengantar Ilmu Hukum berpendapat bahwa hukum adalah keseluruhan peraturan hidup yang bersifat memaksa untuk melindungi kepentingan manusia di dalam masyarakat.
3. Di samping unsur-unsur “*verlof*”, *belofte* dan “*disposisi*”, menurut Paul Scholten “*Recht is bevel*” yang dikutip oleh R. Soeroso dalam bukunya Pengantar Ilmu Hukum

⁴ ibid

berpendapat bahwa Bevel adalah perintah yang berarti bahwa hukum mempunyai sifat memaksa.⁵

Seringkali seseorang menaati hukum, karena faktor kepentingan. Kepentingan seseorang akhirnya menentukan, bahwa dia harus menaati kaedah – kaedah tertentu. Katakanlah bahwa anda berkepentingan untuk mendapatkan Surat Ijin Mengemudi. Maka haruslah dipatuhi ketentuan-ketentuan tentang prosedur untuk memperolehnya. Apabila anda tidak berkepentingan untuk mendapatkan SIM, maka untuk apa anda mematuhi tata cara memperoleh SIM.

c. Beberapa teori dan aliran yang menyebabkan mengapa hukum ditaati orang.

1. Mazhab Hukum Alam atau Hukum Kodrat.

Mazhab hukum alam adalah suatu aliran yang menelaah hukum dengan bertitik tolak dari keadilan yang mutlak, artinya bahwa keadilan tidak boleh diganggu. Apabila keadilan itu terganggu akan menimbulkan reaksi manusia yang akan berusaha untuk mengembalikan kepada situasi semula yaitu situasi yang adil menurut pandangan orang yang berpikir sehat. Masalahnya sekarang ialah apakah sebenarnya hukum alam itu? Hukum alam adalah hukum yang memiliki sifat-sifat seperti berikut:

⁵ ibid

- 1) Terlepas dari kehendak manusia, atau tidak bergantung pada pandangan manusia.
- 2) Berlaku tidak mengenal batas waktu, artinya berlaku kapan saja.
- 3) Bersifat universal artinya berlaku bagi semua orang.
- 4) Berlaku di semua tempat atau berlaku di mana saja tidak mengenal batas tempat.
- 5) Bersifat jelas (dengan sendirinya) bagi manusia.⁶

Jadi hukum alam adalah hukum yang tidak bergantung pada pandangan manusia, berlaku kapan saja, di mana saja, bagi siapa saja dan jelas bagi semua manusia tanpa ada yang menjelaskannya. Ajaran mengenai hukum kodrat dikemukakan antara lain oleh Aristoteles, Thomas Aquino, Hugo de Groot, dan Rudolf Stammler.

1.) Ajaran hukum alam Aristoteles

Aristoteles berpendapat bahwa ada dua macam hukum yaitu:

- (a) hukum yang berlaku karena penetapan penguasa negara;
- (b) hukum yang tidak tergantung dari pandangan manusia.⁷

⁶ ibid

⁷ ibid

Macam hukum yang kedua ini adalah hukum alam yaitu hukum yang tidak tergantung dari pandangan manusia akan tetapi berlaku untuk semua manusia kapan saja dan di mana pun dia berada.

Menurut Aristoteles, pendapat orang tentang “keadilan” adalah tidak sama, sehingga seakan-akan tidak ada hukum alam yang “asli”. Namun haruslah diakui bahwa ada hukum yang bersifat mutlak, yang tidak tergantung pada waktu dan tempat, meskipun tidak dapat diingkari pula bahwa sesuatu itu ada kekecualiannya. Oleh karena itu bukanlah syarat mutlak bahwa hukum alam itu berlaku di zaman apa saja dan di mana-mana, akan tetapi lazimnya, yaitu dalam keadaan biasa, hukum alam itu memang didapati di mana saja dan di zaman apa saja, berhubungan dengan sifat keasliannya yang memang selaras dengan kodrat alam. Jadi hukum alam ialah hukum yang oleh orang-orang berpikiran sehat dirasakan sebagai selaras dengan kodrat manusia.

2.) Ajaran hukum alam Thomas Aquino

Thomas Aquino berpandangan bahwa hukum alam itu ada, yaitu dalam hukum abadi yang merupakan rasio ke-Ketuhanan (*Lex Aeterna*) yang menguasai seluruh dunia sebagai dasar atau landasan bagi timbulnya segala

undang-undang atau berbagai peraturan hukum lainnya dan memberikan kekuatan mengikat pada masing-masing peraturan hukum tersebut.

Hukum Abadi (*Lex Aeterna*) itu sendiri pada dasarnya terdiri atas Hukum Positif Tuhan (*Lex Divina*) dan Hukum Alam (*Lex Naturalis*) bersumber pada rasio ke-Tuhanan. Di samping itu, Hukum Alam (*Lex Naturalis*) itu terdapat pula:

- (a) Principia Prima, yang merupakan norma-norma kehidupan yang berlaku secara fundamental, universal, dan mutlak serta kekal (berlaku bagi segala bangsa dan masa).
- (b) Principia Secundaria, yang merupakan norma-norma kehidupan yang tidak fundamental, tidak universal, tidak mutlak, melainkan relatif, tergantung pada manusianya.⁸

3.) Ajaran hukum alam Hugo de Groot (Grotius).

Hugo de Groot berpendapat bahwa hukum alam bersumber dari akal manusia. Hukum kodrat adalah pembawaan dari setiap manusia dan merupakan hasil pertimbangan dari akal manusia itu sendiri, karena dengan menggunakan akalnya manusia dapat memahami apa yang adil dan apa yang tidak adil, mana

⁸ R. Soeroso, *Pengantar Ilmu Hukum*, Jakarta: Sinar Grafika. 2005.

yang jujur dan mana yang tidak jujur. Dari akalinya itu maka manusia berkeinginan untuk hidup secara damai di masyarakat yang teratur. Dari gagasan seperti itu dapat dibedakan antara manusia dengan makhluk lainnya karena makhluk lain tidak mempunyai akal dan gagasan semacam itu. Manusia harus hidup sesuai dengan kodratnya, karena menurut kodratnya manusia mempunyai akal maka manusia harus hidup menurut kehendak akalinya. Isi hukum alam menurut Hugo de Groot diperoleh dari akal manusia.⁹

4.) Ajaran hukum alam Rudolf Stammler.

Rudolf Stammler tidak sependapat dengan ajaran hukum alam yang mengatakan bahwa hukum alam itu berlaku di mana saja, bagi siapa saja, karena Rudolf Stammler berpendirian bahwa kebenaran hukum itu selalu tergantung pada keadaan, waktu dan tempat. Pendirian Rudolf Stammler tersebut didasari suatu kenyataan bahwa adanya hukum adalah untuk memenuhi kebutuhan manusia di dalam masyarakat. Kebutuhan manusia dalam masyarakat yang satu tidak sama dengan kebutuhan manusia dalam masyarakat lainnya. Dengan demikian hukum yang berlaku di masyarakat yang satu berbeda pula dengan hukum

⁹ Ibid.

hukum yang berlaku dalam masyarakat lainnya. Karena hukum diperlukan untuk memenuhi kebutuhan masyarakat yang berbeda-beda. Bertolak dari pendapat di atas maka Rudolf Stammler berkesimpulan bahwa tidak mungkin hukum itu isinya dapat memenuhi kebutuhan masyarakat yang berbeda-beda.¹⁰

2. Mazhab Sejarah

Mazhab sejarah dipelopori oleh Friedrich Carl von Savigny. Mazhab ini merupakan reaksi terhadap para pemuja hukum alam atau hukum kodrat yang berpendapat bahwa hukum alam itu bersifat rasionalistis dan berlaku bagi segala bangsa untuk semua tempat dan waktu. Sebagaimana halnya bahasa, hukum itu timbul melalui suatu proses yang perlahan-lahan. Hukum hidup dalam kesadaran bangsa. Jadi hukum itu merupakan suatu rangkaian kesatuan yang tak terpisahkan dengan sejarah bangsa dan oleh karenanya hukum itu senantiasa berubah menurut tempat dan waktu. Dengan demikian jelaslah bahwa pendapat Von Savigny bertentangan dengan ajaran mazhab hukum alam yang berlaku abadi, dimana-mana di seluruh dunia. Menurut Mazhab Sejarah, hukum bersumber

¹⁰ Soehino, Ilmu Negara, Yogyakarta: Liberty, 1998.

pada perasaan keadilan yang naluriah yang dimiliki msetiap bangsa.¹¹

3. Teori Theokrasi

Teori ini menganggap bahwa hukum itu kemauan Tuhan. Dasar kekuatan hukum dari teori ini ialah kepercayaan terhadap Tuhan. Theori Theokrasi ini di barat diterima sampai zaman Renaissance (abad 17). Sesudah Renaissance yang timbul adalah teori perjanjian. Namun demikian penganut Teori Theokrasi tetap ada seperti Katolik, Islam dan lain sebagainya. Penganjur teori theokrasi ini adalah Friederich Stahl (Jerman).¹²

4. Teori Keadilan Rakyat (Perjanjian Masyarakat)

Pada zaman Renaissance, timbul teori yang mengajarkan bahwa dasar hukum itu ialah “akal” atau “rasio” manusia (Aliran Rasionalisme). Menurut Aliran Rasionalisme ini bahwa Raja dan penguasa Negara lainnya memperoleh kekuasaannya itu bukanlah dari Tuhan, tetapi dari rakyatnya. Pada abad pertengahan diajarkan, bahwa kekuasaan Raja itu berasal dari suatu perjanjian antara Raja dengan rakyatnya yang menaklukkan dirinya kepada Raja itu dengan syarat-syarat yang disebutkan dalam perjanjian itu.¹³

¹¹ R. Soeroso, *Pengantar Ilmu Hukum*, Jakarta: Sinar Grafika. 2005.

¹² *ibid.*

¹³ *ibid*

Kemudian setelah itu dalam abad ke 18 Jean Jacques Rousseau memperkenalkan teorinya, bahwa dasar terjadinya suatu Negara ialah “perjanjian masyarakat” (*contract Social*) yang diadakan oleh dan antara anggota masyarakat untuk mendirikan suatu Negara. Penganut lainnya, adalah Montesquieu, John Locke.

Hobbes merupakan orang pertama dalam teori perjanjian masyarakat. Bagi Hobbes keadaan alamiah sama sekali bukan keadaan yang aman, adil dan makmur.

5. Teori Kedaulatan Negara

Teori ini timbul pada abad 19 pada waktu memuncaknya ilmu pengetahuan alam. Teori ini menentang teori perjanjian masyarakat. Yang menjadi pendekar-pendekarnya adalah Jellineck (Jerman) dan Paul Laband (Jerman). Menurut teori ini adalah :¹⁴

- 1) Hukum adalah kehendak Negara. Hukum bukan kemauan bersama anggota masyarakat, dan Negara mempunyai kekuasaan tak terbatas.
- 2) Hukum ditaati orang karena Negara menghendaknya
Hans Kelsen penganjur teori kedaulatan Negara menyebutkan dalam bukunya “Reine Rechtslehre”, bahwa hukum adalah “Wille des States”, (hukum adalah kemauan Negara). Ditaatinya hukum oleh masyarakat

¹⁴ ibid

bukan karena Negara yang menghendaki, tetapi orang merasa wajib menaati sebagai perintah Negara.

6. Teori Kedaulatan Hukum

Teori kedaulatan hukum merupakan penentang teori kedaulatan Negara. Teori ini berpendapat:¹⁵

- 1) Hukum berasal dari perasaan hukum yang ada pada sebagian besar anggota masyarakat.
- 2) Hukum mewujudkan perasaan hukum sebagian besar anggota masyarakat.
- 3) Oleh karenanya hukum ditaati oleh anggota masyarakat.

Teori ini timbul pada abad ke 20 dan pendekar-pendekarnya adalah Cruot (Perancis), Duguit (Perancis), dan Krabbe (Leiden negeri Belanda). Prof. Mr. H. Krabbe mengajarkannya dalam bukunya “Die Lehre der Rechtssouvereinteit, yang di kutip oleh Soehino dalam bukunya Ilmu Negara:¹⁶

- 1) Bahwa rasa keadilanlah yang merupakan sumber hukum.
- 2) Hukum hanya apa yang memenuhi rasa keadilan dari orang terbanyak.
- 3) Hukum yang tidak sesuai dengan rasa keadilan orang terbanyak tidak dapat mengikat. Peraturan yang

¹⁵ Soehino, Ilmu Negara, Yogyakarta: Liberty, 1998.

¹⁶ Ibid

demikian ini bukan merupakan hukum, walaupun masih ditaati orang atau dipaksakan.

- 4) Hukum itu ada, karena masyarakat mempunyai perasaan bagaimana hukum itu seharusnya. Dan hanya kaidah yang timbul dari perasaan hukum yang mempunyai kewibawaan.

B. Kajian Umum Tentang Pengaturan Lalu Lintas.

1. Pengertian Pengaturan Lalu Lintas

Pengertian pengaturan lalu lintas adalah kegiatan penetapan kebijaksanaan lalu lintas pada jaringan atau ruas-ruas jalan tertentu.¹⁷

2. Fungsi Pengaturan Lalu Lintas

Fungsi pengaturan lalu lintas ini di bagi 4 macam yaitu:

- a. pre emptif yaitu menghilangkan rasa khawatir dan ketakutan akan terjadinya kemacetan. Dengan adanya pengaturan lalu lintas ini maka masyarakat tidak perlu merasa khawatir akan terjadinya kemacetan serta terbebas dari rasa takut akan terlambat sampai di tujuan.
- b. prefentif yaitu mencegah gangguan keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas bagi pemakai jalan. Dengan adanya pengaturan lalu lintas diharapkan bisa mencegah gangguan keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas. Contohnya dengan adanya rambu-rambu lalu lintas bisa mencegah kecelakaan dan

¹⁷ Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993

kemacetan yang merupakan salah satu dari gangguan keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.

c. represif yaitu lakukan tindakan kepolisian bila terjadi macet.

Tindakan kepolisian ini bisa berupa membuka jalur alternative, atau bila kemacetan terjadi di perempatan jalan dikarenakan lampu pengatur jalan mati, maka polisi lalu lintas dapat berdiri di tengah-tengah perempatan untuk mengatur pengemudi.

d. rehabilitasi yaitu pelihara dan pertahankan rasa aman dan lancar bagi pemakai jalan. Fungsi rehabilitasi ini merupakan fungsi yang paling penting. Karena para pengatur lalu lintas harus bisa memelihara dan mempertahankan rasa aman dan lancar bagi pemakai jalan bagaimanapun kondisinya.

3. Peranan Pengaturan Lalu Lintas¹⁸

Peranan pengaturan lalu lintas ada 4 yaitu :

a. Sebagai sumber informasi

Pengatur lalu lintas dalam hal ini polisi lalu lintas sebagai sumber informasi. Para pengguna jalan dapat, dapat bertanya tentang lalu lintas kepada Polisi lalu lintas. Rambu-rambu lalu lintas juga merupakan pengatur lalu lintas sebagai sumber informasi, contohnya apabila ada rambu larangan parkir, maka itu menginformasikan bahwa di tempat di mana ada rambu tersebut tidak boleh dipergunakan untuk parkir.

b. Sebagai wujud kehadiran polisi di tengah massa atau pemakai jalan

¹⁸ Kopol.H. Jajak Hermawan, Fungsi Teknis Lalu Lintas (Panduan Operasional), Mojokerto, Tanpa Tahun

Dengan adanya polisi yang mengatur lalu lintas atau dengan adanya rambu-rambu lalu lintas maka hal ini membuktikan bahwa polisi lalu lintas benar-benar ada untuk masyarakat pengguna jalan.

c. Sebagai pelindung dan pengayom massa

Pengaturan lalu lintas ini bertujuan untuk melindungi dan mengayomi para pemakai jalan agar tidak terjadi kecelakaan atau kemacetan. Pengaturan lalu lintas ini bertujuan untuk memberikan rasa aman dan nyaman kepada para pemakai jalan.

d. Sebagai contoh dan tauladan berlalu lintas

Dalam hal ini polisi lalu lintas harus memberikan contoh yang baik kepada masyarakat, yaitu harus mematuhi rambu-rambu lalu lintas dan mematuhi peraturan lalu lintas, begitu juga jika ada yang melanggar maka harus ditindak dengan tegas dan diberi sanksi.

C. **Kajian Umum Tentang Lalu Lintas**¹⁹

Lalu lintas adalah gerak pindah kendaraan, orang, dan atau hewan dari suatu tempat ke tempat lain dengan atau tanpa kendaraan di jalan umum. Beberapa pengertian mengenai lalu lintas adalah:

- a. Jalan adalah jalan yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum. Bisa juga diartikan sebagai prasarana perhubungan darat dalam bentuk apapun meliputi segala bagian jalan termasuk kelengkapan yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum (tidak termasuk tol).

¹⁹ ibid

- b. Kendaraan adalah alat yang dapat bergerak di jalan, terdiri dari kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor.
- c. Kendaraan bermotor adalah kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknis yang berada pada kendaraan tersebut.
- d. Pengemudi adalah orang yang mengemudikan kendaraan bermotor/orang yang secara langsung mengawasi calon pengemudi yang sedang belajar mengemudikan kendaraan bermotor.
- e. Jalan tol adalah jalan alternatif lintas jalan umum yang sudah ada dan bagi yang menggunakannya dengan kendaraan bermotor dikenakan bayar.

D. Kajian Umum Tentang Tugas Pokok, Fungsi dan Peran Polantas

1. Tugas Pokok Polantas adalah segala usaha pekerjaan dan kegiatan dalam pengendalian lalu lintas guna mencegah dan meniadakan gangguan serta ancaman agar terjamin keamanan, ketertiban dan kelancaran lintas di jalan umum.²⁰
2. Fungsi Polantas:²¹
 - a. penegakkan hukum lintas (*traffic law enforcement*)
 - b. pendidikan masyarakat tentang lintas (*traffic education*)
 - c. rekayasa lintas (*traffic engineering*)
 - d. registrasi/identifikasi
3. Peran Polantas :²²
 - a. Aparat penegak hukum di bidang lintas

²⁰ ibid

²¹ ibid

²² ibid

- b. Aparat penyidik laka lantas
- c. Aparat yang mempunyai wewenang tugas umum
- d. Bantuan taktis melalui unit-2 patroli

E. Kajian Umum Tentang Tugas dan Wewenang Kepolisian Negara Republik Indonesia

1. Tugas pokok kepolisian Republik Indonesia adalah:²³

- a. Memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat,
- b. Menegakkan hukum; dan
- c. Memberikan perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat

Dalam melaksanakan tugas pokok sebagaimana dimaksud diatas, Kepolisian Negara Republik Indonesia bertugas :²⁴

- a. Melaksanakan pengaturan, penjagaan, pengawalan, dan patroli terhadap kegiatan masyarakat dan pemerintah sesuai kebutuhan,
- b. Menyelenggarakan segala kegiatan dalam menjamin keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas di jalan,
- c. Membina masyarakat untuk meningkatkan partisipasi masyarakat, kesadaran hukum masyarakat serta ketaatan warga masyarakat terhadap hukum dan peraturan perundang-undangan;
- d. Turut serta dalam pembinaan hukum nasional;
- e. Memelihara ketertiban dan menjamin keamanan umum;

²³ Undang-Undang No. 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia

²⁴ ibid

- f. Melakukan koordinasi, pengawasan, dan pembinaan teknis terhadap kepolisian khusus, penyidik pegawai negeri sipil, dan bentuk-bentuk pengamanan swakarsa;
- g. Melakukan penyelidikan dan penyidikan terhadap semua tindak pidana sesuai dengan hukum acara pidana dan peraturan perundang-undangan lainnya;
- h. Menyelenggarakan identifikasi kepolisian, kedokteran kepolisian, laboratorium forensik dan psikologi kepolisian untuk kepentingan tugas kepolisian;
- i. Melindungi keselamatan jiwa raga, harta benda, masyarakat dan lingkungan hidup dan gangguan ketertiban dan/atau bencana termasuk memberikan bantuan dan pertolongan dengan menjunjung tinggi hak asasi manusia;
- j. Melayani kepentingan warga masyarakat untuk sementara sebelum ditangani oleh instansi dan/atau pihak yang berwenang;
- k. Memberikan pelayanan kepada masyarakat sesuai dengan kepentingannya dalam lingkup tugas kepolisian, serta melaksanakan tugas lain sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

2. Wewenang Kepolisian Republik Indonesia

Dalam rangka menyelenggarakan tugas sebagaimana dimaksud diatas Kepolisian Negara Republik Indonesia secara umum berwenang:²⁵

- a. Menerima laporan dan/atau pengaduan,
- b. Membantu menyelesaikan perselisihan warga masyarakat yang dapat mengganggu ketertiban umum;
- c. Mencegah dan menanggulangi tumbuhnya penyakit masyarakat;
- d. Mengawasi aliran yang dapat menimbulkan perpecahan atau mengancam persatuan dan kesatuan bangsa;
- e. Mengeluarkan peraturan kepolisian dalam lingkup kewenangan administratif kepolisian;
- f. Melaksanakan pemeriksaan khusus sebagai bagian dari tindakan kepolisian dalam rangka pencegahan;
- g. Melakukan tindakan pertama di tempat kejadian;
- h. Mengambil sidik jari dan identitas lainnya serta memotret seseorang;
- i. Mencari keterangan dan barang bukti;
- j. Menyelenggarakan Pusat Informasi Kriminal Nasional;
- k. Mengeluarkan surat ijin dan/atau surat keterangan yang diperlukan dalam rangka pelayanan masyarakat;
- l. Memberikan bantuan pengamanan dalam sidang dan pelaksanaan putusan pengadilan, kegiatan instansi lain, serta kegiatan masyarakat;

²⁵ ibid

m. Menerima dan menyimpan barang temuan untuk sementara waktu.

Kepolisian Negara Republik Indonesia sesuai dengan peraturan perundang-undangan lainnya berwenang :²⁶

- a. Memberikan izin dan mengawasi kegiatan keramaian umum dan kegiatan masyarakat lainnya;
- b. Menyelenggarakan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor;
- c. Memberikan surat izin mengemudi kendaraan bermotor;
- d. Menerima pemberitahuan tentang kegiatan politik;
- e. Memberikan izin dan melakukan pengawasan senjata api, bahan peledak, dan senjata tajam;
- f. Memberikan izin operasional dan melakukan pengawasan terhadap badan usaha di bidang jasa pengamanan;
- g. Memberikan petunjuk, mendidik, dan melatih aparat kepolisian khusus dan petugas pengamanan swakarsa dalam bidang teknis kepolisian;
- h. Melakukan kerja sama dengan kepolisian Negara lain dalam menyidik dan memberantas kejahatan internasional;
- i. Melakukan pengawasan fungsional kepolisian terhadap orang asing yang berada di wilayah Indonesia dengan koordinasi instansi terkait;
- j. Mewakili pemerintah republik Indonesia dalam organisasi kepolisian internasional;

²⁶ ibid

k. Melaksanakan kewenangan lain yang termasuk dalam lingkup tugas kepolisian.

Dalam rangka menyelenggarakan tugas sebagaimana dimaksud dalam point 1. di bidang proses pidana, Kepolisian Negara Republik Indonesia berwenang untuk:²⁷

- a. Melakukan penangkapan, penahanan, penggeledahan, dan penyitaan;
- b. Melarang setiap orang meninggalkan atau memasuki tempat kejadian perkara untuk kepentingan penyidikan;
- c. Membawa dan menghadapkan orang kepada penyidik dalam rangka penyidikan;
- d. Menyuruh berhenti orang yang dicurigai dan menanyakan serta memeriksa tanda pengenal diri;
- e. Melakukan pemeriksaan dan penyitaan surat;
- f. Memanggil orang untuk didengar dan diperiksa sebagai tersangka atau saksi;
- g. Mendatangkan orang ahli yang diperlukan dalam hubungannya dengan pemeriksaan perkara;
- h. Mengadakan penghentian penyidikan;
- i. Menyerahkan berkas perkara kepada penuntut umum;
- j. Mengajukan permintaan secara langsung kepada pejabat imigrasi yang berwenang di tempat pemeriksaan imigrasi dalam keadaan

²⁷ ibid

mendesak atau mendadak untuk mencegah atau menangkal orang yang disangka melakukan tindak pidana;

- k. Memberi petunjuk dan bantuan penyidikan kepada penyidik pegawai negeri sipil serta menerima hasil penyidikan penyidik pegawai negeri sipil untuk diserahkan kepada penuntut umum;
- l. Mengadakan tindakan lain menurut hukum yang bertanggung jawab.

Tindakan lain sebagaimana dimaksud di atas adalah tindakan penyelidikan dan penyidikan yang dilaksanakan jika memenuhi syarat sebagai berikut:²⁸

- a. Tidak bertentangan dengan suatu aturan hukum;
- b. Selaras dengan kewajiban hukum yang mengharuskan tindakan tersebut dilakukan;
- c. Harus patut, masuk akal, dan termasuk dalam lingkungan jabatannya;
- d. Pertimbangan yang layak berdasarkan keadaan yang memaksa;
- e. Menghormati hak asasi manusia.

Dalam melaksanakan tugas dan wewenangnya pejabat Kepolisian Negara Republik Indonesia senantiasa bertindak berdasarkan norma hukum dan mengindahkan norma agama, kesopanan, kesusilaan, serta menjunjung tinggi hak asasi manusia.

Dalam melaksanakan tugas dan wewenangnya, Kepolisian Negara Republik Indonesia mengutamakan tindakan pencegahan.

²⁸ ibid

F. Kajian Umum Tentang Efektifitas Penegakkan Hukum

Menurut Soerjono Soekanto, efektifitas diartikan sebagai taraf sampai sejauh mana suatu kelompok mencapai tujuannya.²⁹ Selanjutnya hukum dikatakan efektif apabila terjadi dampak hukum yang positif, dengan demikian hukum mencapai sasarannya dalam membimbing ataupun merubah perilaku manusia sehingga menjadi perilaku hukum.³⁰ Penegakan hukum adalah kegiatan menyasikan hubungan nilai-nilai yang terjabarkan dalam kaedah-kaedah/pandangan-pandangan menilai yang mantap dan mengejawantahkan dan sikap tindak sebagai rangkaian penjabaran nilai tahap akhir, untuk menciptakan, memelihara dan mempertahankan kedamaian pergaulan hidup.³¹ Efektifitas penegakan hukum adalah hasil positif dari seluruh kegiatan yang berhubungan dengan upaya melaksanakan, memelihara dan mempertahankan hukum agar hukum tidak kehilangan makna dan fungsinya sebagai hukum, yaitu sebagai perlindungan terhadap kepentingan manusia, baik perorangan (pribadi) maupun seluruh masyarakat.

Dalam bahasa Indonesia dikenal beberapa istilah di luar penegakan hukum tersebut, seperti “penerapan hukum”. Tetapi tampaknya istilah penegakkan hukum adalah yang paling sering digunakan dan dengan demikian pada waktu-waktu mendatang istilah tersebut akan makin mapan atau merupakan istilah yang dijadikan (*coined*). Dalam bahasa asing kita

²⁹ Soerjono Soekanto, *Beberapa Aspek Sosio YUridis Masyarakat*, Alumni, Bandung, 1983, hal 41

³⁰ Ibid., hal 32

³¹ Ibid., hal 129

juga mengenal berbagai istilah : *rechtstoepassing*, *rechtshandhaving* (Belanda); *law enforcement*, *application* (Amerika).³²

Penegakan hukum dapat diartikan sebagai tindakan menerapkan perangkat atau sarana hukum yang dimaksudkan untuk melaksanakan sanksi hukum guna menjamin ditaatinya ketentuan yang ditetapkan. Tujuan akhir dari penegakan hukum adalah ketaatan terhadap ketentuan hukum yang berlaku. Ketaatan adalah suatu kondisi tercapainya dan terpeliharanya ketentuan hukum baik berlaku secara umum maupun yang berlaku secara individual dan mencakup masyarakat awam ataupun pejabat administrasi Negara yang dalam kehidupan sehari-hari harus menjunjung tinggi penegakan hukum.³³

Menurut Soerjono Soekanto dan Mustafa Abdullah, agar suatu kaidah hukum benar-benar berfungsi maka sedikitnya ada 4 (empat) faktor yang mempengaruhi yaitu kaidah hukum atau peraturan, penegak hukum, fasilitas pendukung dan warga masyarakat yang terkena ruang lingkup peraturan.³⁴ Apabila indikator-indikator tersebut dipenuhi maka derajat kesadaran hukum masyarakat tinggi, sehingga mengakibatkan ketentuan-ketentuan hukum yang berlaku ditaati, hal tersebut berlaku sebaliknya.

Menurut Lawrence M Friedman dalam bukunya *Law And Society*, yang dikutip oleh Satjipto Raharjo dalam bukunya masalah penegakkan hukum, efektif atau tidaknya suatu peraturan perundang-undangan sangat

³² Satjipto Rahardjo, *Imu Hukum*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2000, hal 181

³³ Soerjono Soekanto dan Otje Salman, *Disiplin hukum dan Disiplin Sosial*, Rajawali, Jakarta, 1987, hal 111

³⁴ Soerjono Sokanto dan Mustafa Abdullah, *sosiologi hukum dalam masyarakat*, Rajawali, Jakarta, 1980, hal 14

dipengaruhi 3 (tiga) faktor, yang dikenal dengan teori efektifitas hukum.

Ketiga faktor yang dimaksud adalah:

1. Substansi hukum

Yaitu peraturan-peraturan yang dipakai oleh para pelaku hukum pada waktu melakukan perbuatan-perbuatan serta hubungan-hubungan hukum

2. Struktur hukum

Yaitu pola yang memperlihatkan tentang bagaimana hukum itu dijalankan menurut ketentuan-ketentuan formalnya. Struktur ini memperlihatkan bagaimana pengadilan, pembuatan hukum dan lain-lain, serta proses hukum itu berjalan dan dijalankan

3. Kultur Hukum

Kultur hukum ini layak dimasukkan ke dalam pembicaraan mengenai hukum, oleh karena dalam kultur hukum mengandung potensi untuk dipakai sebagai sumber informasi guna menjelaskan system hukum.

Sedangkan menurut satjipto Rahardjo, ketiga faktor yang dikemukakan oleh friedman tersebut diatas, perlu ditambah satu faktor lagi yaitu, sarana/fasilitas.³⁵ Masalah pokok penegakan hukum sebenarnya terletak pada faktor-faktor yang mungkin mempengaruhinya. Faktor-faktor tersebut mempunyai arti yang netral, sehingga dampak positif maupun dampak negatifnya terletak pada isi-isi factor-faktor tersebut. faktor-faktor tersebut yaitu:³⁶

1. Faktor hukumnya

³⁵ Satjipto Raharjo, *Masalah Penegakan Hukum*, Sinar Baru, Jakarta, 1997, hal 14

³⁶ Soerjono Soekanto, *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegakkan Hukum*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2004, hal 8

Yaitu berasal dari ketentuan peraturan perundang-undangan. Adapun gangguan terhadap penegakan hukum yang berasal dari ketentuan perundang-undangan yang disebabkan oleh beberapa faktor sebagai berikut:

- a. Tidak diikutinya asas-asas berlakunya undang-undang
 - b. Belum adanya peraturan pelaksanaan yang sangat dibutuhkan untuk menerapkan undang-undang
 - c. Ketidakjelasan arti kata-kata di dalam undang-undang yang mengakibatkan kesimpangsiuran di dalam penafsiran serta penerapannya.
2. Faktor Penegak Hukum

Penegak hukum adalah para pihak yang bertugas di bidang kehakiman, kejaksaan, kepolisian, kepengacaraan, dan pemasyarakatan. Halangan-halangan yang dijumpai pada penerapan peranan yang seharusnya dari golongan panutan atau penegak hukum, mungkin berasal dari dirinya sendiri atau dari lingkungan. Halangan-halangan yang memerlukan penanggulangan tersebut adalah:

- a. Keterbatasan kemampuan untuk menempatkan diri dalam peranan pihak lain dengan siapa dia berinteraksi
- b. Tingkat aspirasi yang relative belum tinggi
- c. Kegairahan yang sangat terbatas untuk memikirkan masa depan, sehingga sulit sekali untuk membuat suatu proyeksi
- d. Belum adanya kemampuan untuk menunda pemuasan suatu kebutuhan tertentu, terutama kebutuhan material

e. Kurangnya daya inovatif yang sebenarnya merupakan pasangan konservativisme

3. Faktor Sarana

Sarana atau fasilitas merupakan bagian dari penegakan hukum sebab tanpa sarana atau fasilitas maka kelancaran di dalam penegakan hukum akan terganggu. Sarana atau fasilitas antara lain mencakup tenaga manusia yang berpendidikan dan terampil, organisasi yang baik, peralatan yang memadai, keuangan yang cukup, dan seterusnya.

4. Faktor Masyarakat

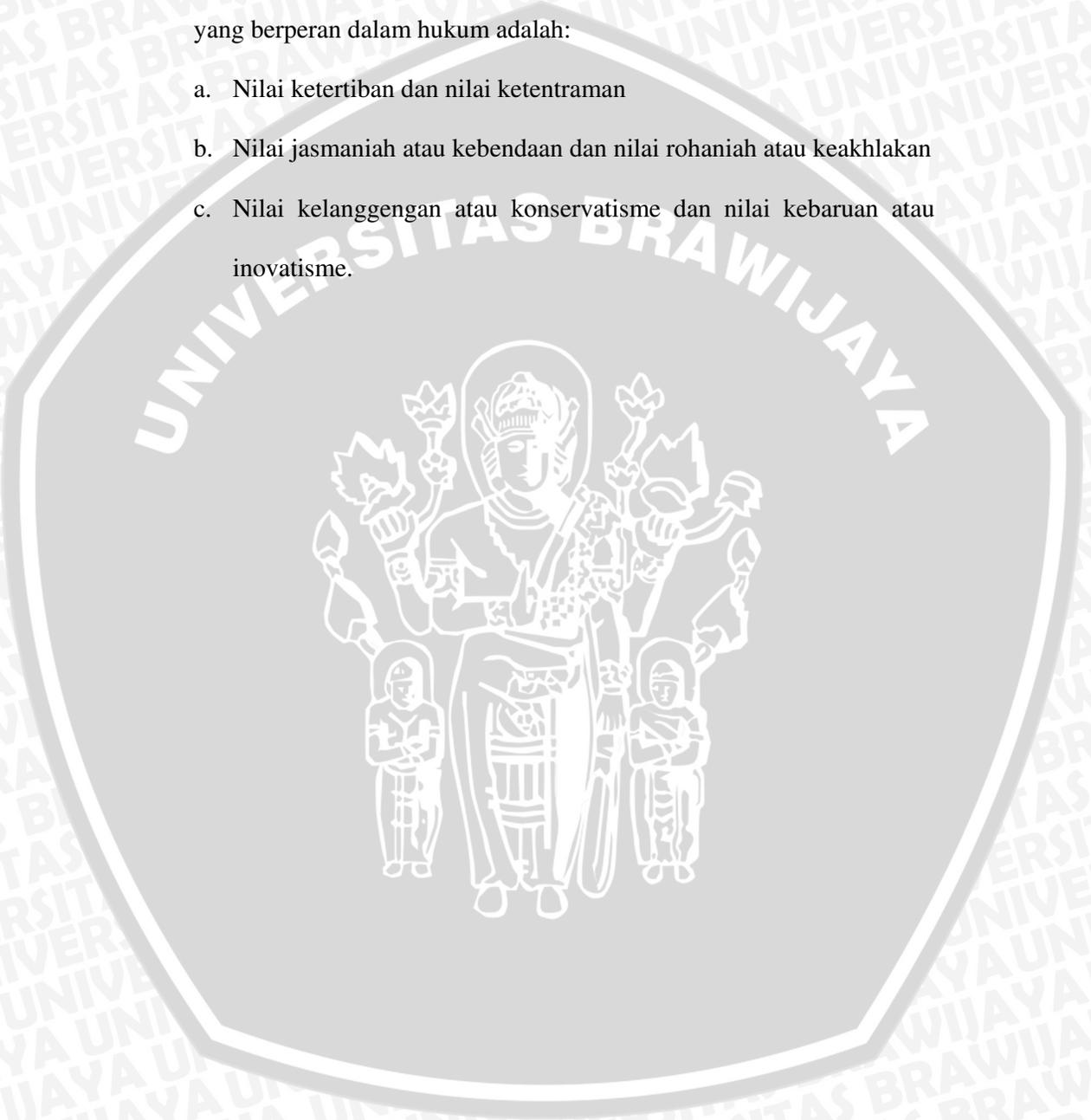
Faktor yang penting dalam upaya mengukur suatu efektifitas penegakan hukum adalah faktor masyarakat. Penegakan hukum berasal dari masyarakat, dan bertujuan untuk menciptakan kedamaian di dalam suatu tatanan masyarakat. Masyarakat yang tidak dilibatkan di dalam penyusunan rancangan peraturan serta masyarakat dalam arti yang lebih luas seperti pendapat dari kalangan akademisi yang tidak dilibatkan di dalam penyusunan rancangan peraturan tersebut akan menimbulkan masalah dari segi penerapan perundang-undangan. Perundang-undangan akan ditafsirkan terlalu luas atau terlalu sempit. Selain itu, mungkin timbul kebiasaan untuk kurang menelaah perundang-undangan yang kadangkala tertinggal dengan perkembangan di dalam masyarakat.

5. Faktor Kebudayaan

Kebudayaan atau sistem hukum pada dasarnya mencakup nilai-nilai yang mendasari yang dianggap baik (sehingga dianuti) dan apa

yang dianggap buruk (sehingga dihindari). Nilai-nilai tersebut lazimnya merupakan pasangan nilai-nilai yang mencerminkan dua keadaan ekstrim yang harus diserasikan. Adapun pasangan-pasangan yang berperan dalam hukum adalah:

- a. Nilai ketertiban dan nilai ketentraman
- b. Nilai jasmaniah atau kebendaan dan nilai rohaniah atau keakhlakan
- c. Nilai kelanggengan atau konservatisme dan nilai kebaruan atau inovatisme.



BAB III

METODE PENELITIAN

A. Metode Pendekatan

Metode pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah Yuridis-Sosiologis untuk mengkaji efektifitas Undang-undang No. 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Metode ini digunakan untuk menelaah faktor apa yang menyebabkan masyarakat kurang mematuhi dan menaati peraturan lalu lintas serta untuk mengetahui bagaimana proses penyelesaian pelanggaran yang benar serta untuk mengetahui upaya polri untuk meminimalisir terjadinya pelanggaran lalu lintas.

B. Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan di beberapa Pos Polisi lalu lintas Kota Malang, dan Polresta Malang dengan alasan :

1. Karena di Kota Malang sering terjadi pelanggaran lalu lintas, pada periode bulan Mei-Agustus 2008 pelanggaran yang terjadi yaitu :
 - a) Pada bulan Mei pelanggaran yang terjadi sebanyak 2.658 kasus, dengan rincian melanggar muatan sebanyak 58 kasus, melanggar marka/rambu sebanyak 1.050 kasus, melanggar surat-surat sebanyak 950 kasus, dan yang melanggar kelengkapan sebanyak 600 kasus;

- b) Pada bulan Juni pelanggaran yang terjadi sebanyak 2.389 kasus, dengan rincian melanggar muatan sebanyak 85 kasus, melanggar marka/rambu sebanyak 759 kasus, melanggar surat-surat sebanyak 868 kasus, dan yang melanggar kelengkapan sebanyak 759 kasus;
- c) Pada bulan Juli pelanggaran yang terjadi sebanyak 1.695 kasus, dengan rincian melanggar muatan sebanyak 65 kasus, melanggar marka/rambu sebanyak 503 kasus, melanggar surat-surat sebanyak 540 kasus, dan yang melanggar kelengkapan sebanyak 587 kasus;
- d) Pada bulan Agustus pelanggaran yang terjadi sebanyak 2.207 kasus, dengan rincian melanggar muatan sebanyak 107 kasus, melanggar marka/rambu sebanyak 700 kasus, melanggar surat-surat sebanyak 830 kasus, dan yang melanggar kelengkapan sebanyak 570 kasus;
- e) Pada bulan September pelanggaran yang terjadi sebanyak 2.214 kasus, dengan rincian melanggar muatan sebanyak 98 kasus, melanggar marka/rambu sebanyak 497 kasus, melanggar surat-surat sebanyak 970 kasus, dan yang melanggar kelengkapan sebanyak 647 kasus;
- f) Pada bulan Oktober pelanggaran yang terjadi sebanyak 1.282 kasus, dengan rincian melanggar muatan sebanyak 4 kasus, melanggar marka/rambu sebanyak 624

kasus, melanggar surat-surat sebanyak 266 kasus, dan yang melanggar kelengkapan sebanyak 388 kasus;

g) Pada bulan Nopember pelanggaran yang terjadi sebanyak 1.016 kasus, dengan rincian melanggar muatan sebanyak 3 kasus, melanggar marka/rambu sebanyak 302 kasus, melanggar surat-surat sebanyak 443 kasus, dan yang melanggar kelengkapan sebanyak 268 kasus;

h) Pada bulan Desember pelanggaran yang terjadi sebanyak 1.614 kasus, dengan rincian melanggar marka/rambu sebanyak 590 kasus, melanggar surat-surat sebanyak 648 kasus, dan yang melanggar kelengkapan sebanyak 376 kasus

2. Karena Pos Polantas dan Polresta Malang, banyak mengetahui dan sering menangani kasus pelanggaran lalu lintas, sehingga banyak informasi dan data yang dapat diperoleh.

C. Jenis dan Sumber Data

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder. Data primer menyangkut semua aspek yang berkaitan dengan faktor-faktor penyebab masyarakat tidak menaati peraturan, penegakan hukum yang dilakukan polisi terhadap pelanggar lalu lintas dan strategi polisi lalu lintas untuk meningkatkan kesadaran masyarakat untuk menaati peraturan lalu lintas. . Data primer ini bersumber dari penjelasan dan keterangan yang diberikan secara langsung oleh

masyarakat dan pihak kepolisian baik di Pos Polisi dan Polresta Malang.

Di samping itu juga dengan pengamatan langsung di lapangan.

Sedangkan data sekunder diperoleh dari dokumen-dokumen resmi, literatur, hasil-hasil penelitian yang berbentuk laporan, data statistik Polresta Malang dan data yang diakses dari internet.

D. Teknik Memperoleh Data

Data primer diperoleh melalui wawancara atau interview. Wawancara atau interview adalah teknik pengumpulan data melalui tanya jawab secara lisan dengan responden. Wawancara dilakukan dengan cara wawancara terarah (indirect interview) yang memperhatikan:³⁷

- 1.) Rencana pelaksanaan wawancara.
- 2.) Mengatur daftar pertanyaan serta membatasi jawaban-jawaban.
- 3.) Memperhatikan karakteristik pewawancara maupun yang diwawancarai.
- 4.) Membatasi aspek-aspek dari masalah yang diperiksa.

Dalam hal ini wawancara dilakukan kepada pihak polisi lalu lintas dan pengendara sepeda motor

Data sekunder diperoleh dengan melakukan penelusuran kepustakaan, penelusuran informasi yang berkaitan dengan ketaatan dan kepatuhan masyarakat dalam berlalu lintas di jalan raya.

D. Populasi dan Sampel

³⁷ Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, UI Press, Jakarta, 1986, hal 229.

Populasi dalam penelitian ini adalah semua anggota polisi lalu lintas dan pengemudi sepeda motor

Sampel dalam penelitian ini adalah:

1. Polisi Lalu Lintas sebanyak 5 orang, dan
2. pengemudi kendaraan bermotor 10 orang

F. Teknik Analisa Data

Data penelitian ini dianalisis dengan menggunakan cara deskriptif-analitis yang bertujuan untuk menggambarkan hasil pembahasan dari factor apa yang menyebabkan masyarakat tidak menaati peraturan dalam berlalu lintas di jalan raya, bagaimana penegakan hukum yang dilakukan Polisi Lalu Lintas terhadap pelanggar lalu lintas, serta bagaimana strategi Polisi Lalu Lintas dalam meningkatkan kesadaran masyarakat untuk menaati peraturan lalu lintas.

G. Definisi Operasional

Definisi operasional dalam penelitian ini terdiri dari

- a. Ketaatan hukum

Ketaatan adalah patuh menurut aturan. Jadi yang dimaksud dengan ketaatan adalah mematuhi semua aturan yang ada didalam ketentuan yang berlaku. Dalam penelitian ini lebih menitik beratkan bagaimana tingkat kesadaran masyarakat dalam menaati peraturan lalu lintas.

- b. Jalan raya

Jalan raya yang dimaksud dalam penelitian ini adalah jalan yang diperuntukkan bagi lintas umum. Bisa juga diartikan sebagai prasarana perhubungan darat dalam bentuk apapun meliputi segala bagian jalan termasuk kelengkapan yang diperuntukkan bagi lintas umum.

c. Masyarakat

Masyarakat adalah menunjuk pada warga sebuah desa, kota, suku atau bangsa, dimana apabila anggota-anggota suatu kelompok tersebut baik kelompok besar atau kecil hidup bersama sedemikian rupa sehingga merasakan bahwa kelompok tersebut dapat memenuhi kebutuhan-kebutuhan hidup yang utama. Masyarakat dalam penelitian ini adalah para pengemudi kendaraan bermotor.

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Satuan Lalu Lintas di Polresta Malang.

1. Tugas pokok satuan lalu lintas di Polresta Malang

Tugas pokok satuan lalu lintas meliputi segala usaha pekerjaan dan kegiatan operasional dan administrasi di bidang lalu lintas dan administrasi lalu lintas dan meniadakan segala bentuk ancaman, gangguan serta menciptakan situasi lalu lintas yang aman, tertib, lancar dan nyaman.

2. Pelaksanaan tugas satuan lalu lintas di Polresta Malang

a. Bidang pembinaan kekuatan

1) Organisasi

Struktur organisasi Satuan Lalu Lintas Polresta Malang telah sesuai dengan SKep Kapolri No. Pol : S Kep/07/VII/1985 tanggal 1 Juli 1985 .

2) Administrasi

Penertiban administrasi dengan berpedoman pada SKep Kapolda Jawa Timur No. Pol : SKep/197/XI/1982 tanggal 1 Nopember 1982 Tentang Penyempurnaan Administrasi Umum.

3) Personil

Pembinaan kemampuan personil :

a) Secara terus menerus dan berlanjut mengadakan pengarahan terhadap anggota tentang pelaksanaan tugas fungsi teknis kepolisian .

b) Memberikan kesempatan kepada anggota tentang pendidikan lanjutan atau kejuruan dalam rangka

meningkatkan kesejahteraan anggota melalui jenjang kepangkatan sesuai dengan hierarki yang ada

- c) Memberikan pengarahan kepada anggota tentang pengetrapan KUHP dan KUHPAP sehingga dalam pelaksanaannya tidak mengalami kesalahan dan bagi anggota penyidik agar dapat melaksanakan serta memperhatikan ketentuan-ketentuan yang berlaku.
- d) Melaksanakan dan memperhatikan ketentuan-ketentuan yang berlaku.

4) Material

- a) Memelihara kendaraan bermotor dinas serta barang inventaris kantor demi kelancaran pelaksanaan tugas.
- b) Perbaikan, penggunaan dan pendayagunaan barang dinas dengan ketentuan yang telah digariskan.

b. Bidang Penggunaan Kekuatan

1) Penegakkan Hukum Lalu Lintas

a) Preventif meliputi :

1. Pengaturan lalu lintas
2. Penjagaan atau pengawasan lalu lintas
3. Pengawalan dan patroli

b) Represif meliputi :

1. Penyelidikan kecelakaan lalu lintas yang dilaksanakan berdasarkan KUHP

2. Penindakan pelanggaran lalu lintas dan disidangkan di Pengadilan Negeri

2) Pendidikan Masyarakat Lalu Lintas

Memberikan penerangan atau penyuluhan lalu lintas terhadap masyarakat terorganisir dan lainnya serta mengadakan pekan dan pameran lalu lintas, taman lalu lintas dan memanfaatkan Mobil Unit Penerangan keliling (Boneka Semeru).

3) Rekayasa Lalu Lintas

a) Hubungan kerja sama instansi mengenai :

1. Kondisi jalan
2. Kondisi kendaraan
3. Dan lain-lain

b) Hubungan kerja sama antar instansi dalam bidang pengawasan dan penempatan rambu-rambu dan marka jalan serta sarana dan pra sarana lainnya.

c) Penelitian terhadap sebab-sebab terjadinya kecelakaan lalu lintas oleh team penelitian kecelakaan lalu lintas.

4) Registrasi dan identifikasi

- a) Pengujian dan pengeluaran SIM
- b) Pengeluaran BPKB
- c) Penerbitan STNK
- d) Pengumpulan dan pengolahan data lalu lintas

5) Penugasan Wilayah atau Daerah

- a) Panjang jalan : 629,16 km
- b) Jumlah penduduk : 796.318 jiwa
- c) Jumlah kendaraan bermotor : 308.241 buah
- d) Jumlah personil lalu lintas : 128 personil
- e) Jumlah kendaraan lalu lintas : 67 buah

B. Pelanggaran Lalu Lintas Di Kota Malang

Sekarang ini banyak sekali pelanggaran lalu lintas yang terjadi. Banyak pengendara sepeda motor yang tidak mematuhi peraturan lalu lintas. Padahal sudah jelas diatur di dalam Undang-Undang No 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Seperti yang tertera di dalam pasal 23 Undang-Undang No 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan yang berbunyi:³⁸

- 1) Pengemudi kendaraan bermotor pada waktu mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib :
 - a) Mampu mengemudikan kendaraannya dengan wajar
 - b) Mengutamakan keselamatan pejalan kaki
 - c) Menunjukkan surat tanda bukti pendaftaran kendaraan bermotor, atau surat tanda coba kendaraan bermotor, Surat Ijin Mengemudi, dan tanda bukti lulus uji, atau tanda bukti lain yang sah, dalam hal dilakukan pemeriksaan sebagaimana dimaksud dalam pasal 16

³⁸ Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

d) Mematuhi ketentuan tentang kelas jalan, rambu-rambu dan marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, waktu kerja dan waktu istirahat pengemudi, gerakan lalu lintas, berhenti dan parkir, persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor, penggunaan kendaraan bermotor, peringatan dengan bunyi dan sinar, kecepatan maksimum dan/atau minimum, tata cara mengangkut orang dan barang, tata cara penggandengan dan penempelan dengan kendaraan lain

e) Memakai sabuk keselamatan bagi pengemudi kendaraan bermotor roda empat atau lebih dan mempergunakan helm bagi pengemudi kendaraan bermotor roda dua atau bagi pengemudi kendaraan bermotor roda empat atau lebih yang tidak dilengkapi dengan rumah-rumah

2) Penumpang kendaraan bermotor roda empat atau lebih yang duduk di samping pengemudi wajib memakai sabuk keselamatan, dan bagi penumpang kendaraan bermotor roda dua atau kendaraan bermotor roda empat atau lebih yang tidak dilengkapi dengan rumah-rumah wajib memakai helm.

Jelas sekali dalam pasal tersebut disebutkan mengenai tata cara berlalu lintas di jalan raya. Akan tetapi pada kenyataannya, banyak peraturan lalu lintas yang tidak dipatuhi oleh pengemudi kendaraan bermotor, misalnya tidak memakai helm, tidak memiliki SIM, melanggar lampu merah, melanggar rambu-rambu lalu lintas dan sebagainya. Tingkat pelanggaran yang dilakukan oleh pengemudi

kendaraan bermotor roda empat dengan pengemudi kendaraan roda dua lebih banyak dilakukan oleh pengemudi kendaraan roda dua.

Berikut tabel pelanggaran lalu lintas selama bulan Mei-Desember 2008

:

Tabel 2
Jumlah Pelanggaran Yang Terjadi Pada Bulan Mei-Desember 2008

Bulan	Jenis Pelanggaran						Jumlah
	Muatan	Kecepatan	Marka / Rambu	Surat	Kelengkapan	Lain-lain	
Mei	58	-	1050	950	600	-	2658
Juni	85	-	759	868	759	-	2389
Juli	65	-	503	540	587	-	1695
Agustus	107	-	700	830	570	-	2207
September	98	-	497	970	647	-	2214
Oktober	4	-	624	266	388	-	1282
Nopember	3	-	302	443	268	-	1016
Desember	-	-	590	648	376	-	1614

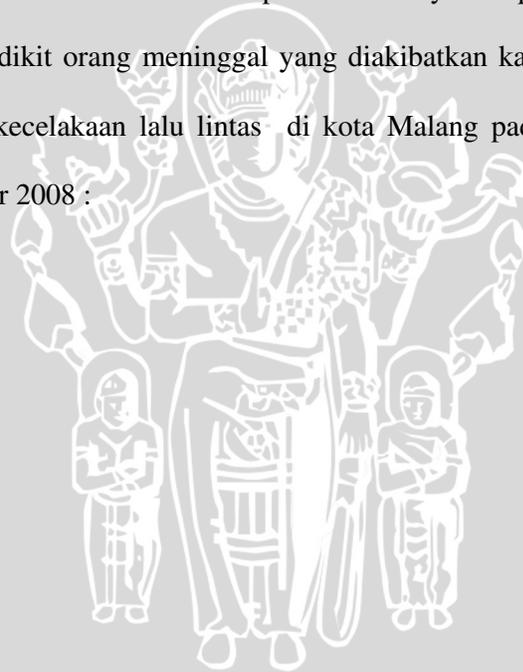
Sumber: Data Statistik Polresta Malang Tahun 2008

Kelengkapan yang di maksud dalam tabel di atas yaitu kelengkapan pengemudi ataupun kelengkapan kendaraan bermotor. Kelengkapan diri pengendara seperti mengenakan helm standart. Sedangkan kelengkapan kendaraan seperti lampu besar/headlights, lampu sign, kaca spion 2 buah, knalpot standart. Muatan dalam hal ini yaitu kendaraan sepeda motor maksimal penumpangnya 2 orang apabila kepadatan penumpangnya lebih dari 2 orang maka dapat dikatakan melanggar. Muatan ini juga berlaku untuk truk, bus, dan angkutan umum lainnya. Dalam penelitian ini penulis lebih menitik beratkan pada para pengendara kendaraan bermotor roda 2. Surat-surat yang diperlukan oleh pengendara adalah SIM dan STNK.

Setiap pengendara diwajibkan mempunyai dan membawa SIM serta STNK.³⁹

C. Akibat Yang Ditimbulkan Dari Sikap Masyarakat Yang Tidak Menaati Peraturan Lalu Lintas.

Sikap pengemudi kendaraan bermotor yang tidak menaati peraturan lalu lintas dapat mengakibatkan kemacetan sehingga menimbulkan rasa tidak nyaman bagi pengendara kendaraan yang lain. Selain kemacetan juga dapat mengakibatkan kecelakaan. Pengemudi kendaraan yang tidak mematuhi peraturan lalu lintas dapat membahayakan pengendara yang lain. Tidak sedikit orang meninggal yang diakibatkan karena kecelakaan. Berikut data kecelakaan lalu lintas di kota Malang pada periode bulan Mei-Desember 2008 :



Tabel 3

Jumlah Kecelakaan Yang Terjadi Pada Bulan Mei-Desember 2008

No	Bulan	Kejadian	Kondisi korban			Kerugian material
			Meninggal	Luka	Luka	

³⁹ Hasil wawancara dengan Bripka Didik Tri Wahyudi selaku Kepala Bagian Tilang, Kamis, 18 Desember 2008

			dunia	berat	ringan	
1.	Mei	33	8	-	35	Rp. 16.710.000
2.	Juni	17	1	-	24	Rp. 1.875.000
3.	Juli	31	6	4	35	Rp. 5.625.000
4.	Agustus	30	8	1	43	Rp. 9.250.000
5.	September	38	8	7	45	Rp. 13.550.000
6.	Oktober	23	3	-	26	Rp. 4.650.000
7.	Nopember	40	8	-	51	Rp. 6.055.000
8.	Desember	49	6	-	56	Rp. 7.695.000

Sumber : Data statistik Polresta Malang Tahun 2008

Dari data diatas kecelakaan kecelakaan yang terjadi banyak yang disebabkan karena kesalahan atau kelalaian pengendara kendaraan bermotor. Kelalaian pengemudi kendaraan bermotor yang sering mengakibatkan kecelakaan adalah :⁴⁰

- a) Pengemudi tidak mendahulukan orang yang hendak menyeberang;
- b) Pengemudi tidak mendahulukan lalu lintas di depannya waktu belok kanan;
- c) Pengemudi waktu mendahului tidak cukup minggir ke kanan;
- d) Pengemudi waktu mendahului pandangannya terhalang atau tidak bebas;
- e) Pengemudi mendahului dari sebelah kiri;
- f) Pengemudi sewaktu mengemudi tidak cukup minggir ke kanan;

⁴⁰ Hasil wawancara dengan Iptu Indah salah satu anggota Laka Lantas Polresta Malang, Rabu, 14 Januari 2009

- g) Pengemudi tidak memberi tanda sewaktu belok ke kiri atau belok ke kanan;
- h) Sewaktu mengemudi kendaraan bermotor tidak mempertahankan jarak yang aman;
- i) Selip;
- j) Sewaktu mengemudi, pengemudi dalam keadaan mengantuk.

Faktor kendaraan juga dapat menjadi sebab terjadinya kecelakaan. Kondisi kendaraan yang tidak baiklah yang sering mengakibatkan kecelakaan. Kondisi kendaraan yang tidak baik tersebut seperti :

- a) Alat rem tidak baik;
- b) Alat kemudi tidak baik;
- c) Kondisi ban tidak baik;
- d) As muka atau belakang patah;
- e) Tidak memenuhi aturan penerangan.

Selain faktor kelalaian pengemudi kendaraan bermotor dan faktor kendaraan, factor lain yang dapat menimbulkan kecelakaan yaitu faktor jalan dan faktor lingkungan atau alam. Faktor jalan ini meliputi :

- a) Kondisi jalan yang licin;
- b) Tikungan terlalu tajam;
- c) Jalur jalan menyempit.

Sedangkan faktor lingkungan atau alam yaitu cuaca buruk seperti hujan lebat, gelap, kabut dan lain-lain.

Dari beberapa faktor tersebut yang paling sering menimbulkan kecelakaan adalah faktor kelalaian pengemudi dan faktor kendaraan. Untuk faktor jalan dan faktor cuaca jarang sekali terjadi.

Penanganan terhadap korban atau pelaku kecelakaan ini juga diatur di dalam pasal 27 Undang-Undang No 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan yang berbunyi :⁴¹

1. Pengemudi kendaraan bermotor yang terlibat peristiwa kecelakaan lalu lintas, wajib :
 - a) Menghentikan kendaraannya;
 - b) Menolong orang yang menjadi korban kecelakaan;
 - c) Melaporkan kecelakaan tersebut kepada pejabat Polisi Negara Republik Indonesia terdekat.
2. Apabila pengemudi kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) oleh karena keadaan memaksa tidak dapat melaksanakan ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) huruf a dan b, kepadanya tetap diwajibkan segera melaporkan diri kepada pejabat polisi Negara Republik Indonesia terdekat.

Pasal 28 Undang-Undang No 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan berbunyi :⁴²

Pengemudi kendaraan bermotor bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pihak ketiga, yang timbul karena kelalaian atau kesalahan pengemudi dalam mengemudikan kendaraan bermotor.

⁴¹ Undang-Undang nomor 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

⁴² ibid

Pasal 29 Undang-Undang No 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan berbunyi :⁴³

Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam pasal 28 tidak berlaku dalam hal:

- a) Adanya keadaan memaksa yang tidak dapat dielakkan atau di luar kemampuan;
- b) Disebabkan perilaku korban sendiri atau pihak ketiga;
- c) Disebabkan gerakan orang dan/hewan walaupun telah diambil tindakan pencegahan.

Pasal 31 Undang-Undang No 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan berbunyi :⁴⁴

1. Apabila korban meninggal, pengemudi dan/atau pemilik dan/atau pengusaha angkutan umum wajib memberi bantuan kepada ahli waris dari korban berupa biaya pengobatan dan/atau biaya pemakaman.
2. Apabila terjadi cedera terhadap badan atau kesehatan korban, bantuan yang diberikan kepada korban berupa biaya pengobatan.

Di dalam pasal-pasal tersebut sudah jelas tercantum mengenai hak dan kewajiban korban dan pelaku kecelakaan. Apabila korban mengalami luka berat atau luka ringan maka orang yang menabrak wajib untuk memberikan biaya pengobatan sampai si korban sembuh. Apabila korban meninggal dunia maka orang yang menabrak wajib memberikan bantuan kepada ahli warisnya berupa biaya pengobatan atau biaya pemakaman.

Kecelakaan tersebut dapat di minimalisir apabila pengemudi kendaraan bermotor mematuhi peraturan lalu lintas.

⁴³ ibid

⁴⁴ ibid

D. Faktor Yang Menyebabkan Masyarakat Tidak Menaati Peraturan Dalam Berlalu Lintas Di Jalan Raya.

Faktor apa yang menyebabkan masyarakat tidak menaati peraturan dalam berlalu lintas di jalan raya? Terdapat banyak faktor yang menyebabkan masyarakat tidak menaati peraturan dalam berlalu lintas di jalan raya, diantaranya faktor usia, faktor pendidikan, faktor pekerjaan, dan faktor jenis kelamin.⁴⁵

1. Faktor Usia

Berikut tabel jumlah pelanggaran ditinjau dari segi usia pelanggar periode bulan Mei-Desember 2008:

Tabel 4
Jumlah Pelanggaran Ditinjau Dari Segi Usia Pelanggar

no	Bulan	Jumlah kejadian	Golongan usia				
			00-16	17-21	22-30	31-40	40-55

⁴⁵Hasil wawancara dengan Iptu Dodi Tri Wahyudi Selaku Kepala Bagian Tilang Polresta Malang, 18 Desember 2008

1	Mei	2.214	3	1.076	996	102	37
2	Juni	1.282	-	612	574	76	20
3	Juli	1.016	-	474	467	61	14
4	Agustus	1.614	10	562	712	294	36
5	September	2.658	7	1.468	972	168	43
6	Oktober	2.389	9	1.312	925	103	39
7	Nopember	1.695	4	870	751	45	24
8	Desember	2.207	2	1.089	986	98	32

Sumber: Data statistik Polresta Malang Tahun 2008

Dari table di atas yang paling banyak melanggar yaitu pada usia remaja 17-21 tahun. Pada anak-anak usia tersebut pelanggaran yang dilakukan yaitu menerobos lampu merah, tidak memakai helm, melanggar marka, dan tidak mematuhi rambu-rambu lalu lintas. Pada usia 22-30 tahun pelanggaran yang dilakukan hampir sama dengan yang berusia 17-21 tahun, yaitu menerobos lampu merah, tidak memakai helm, melanggar marka, dan tidak mematuhi peraturan lalu lintas.

Kemudian pada usia 31-40 tahun dan 40-55 tahun pelanggaran yang sering dilakukan adalah tidak mematuhi peraturan lalu lintas, seperti apabila ada larangan untuk berbalik arah akan tetapi mereka tetap saja melakukannya dengan alasan mereka tidak tahu tanda larangannya atau mereka berfikir biar lebih cepat sampai di tempat tujuan.

Pada usia 00-16 tahun peraturan yang sering dilanggar adalah biasanya apabila diadakan pemeriksaan, anak-anak pada usia 00-16 tahun kedatangan tidak mempunyai SIM. Padahal jelas sekali di dalam Undang-Undang tercantum setiap pengemudi kendaraan bermotor diwajibkan memiliki SIM. Sedangkan untuk dapat

memiliki SIM minimal harus berusia 17 tahun, sehingga anak usia 00-16 tahun pada dasarnya belum diperbolehkan mengendarai kendaraan bermotor.⁴⁶

2. Faktor Pendidikan

Berikut table jumlah pelanggaran ditinjau dari segi pendidikan pelanggar periode bulan Mei-Desember 2008:

Tabel 5
Jumlah Pelanggaran Ditinjau Dari Segi Pendidikan
pelanggar

no	Bulan	Jumlah pelanggaran	Pendidikan pelanggar				
			SD	SLTP	SLTA	Perguruan Tinggi	DO
1	Mei	2.214	3	52	1.061	1.098	-
2	Juni	1.282	1	23	627	631	-
3	Juli	1.016	-	25	522	469	-
4	Agustus	1.614	4	56	1.056	498	-
5	September	2.658	7	41	1.441	1.169	-
6	Oktober	2.389	3	34	1.235	1.116	1
7	Nopember	1.695	3	20	796	875	1
8	Desember	2.207	4	43	1.056	1.104	-

Sumber: Data statistik polresta malang Tahun 2008

Dari data diatas terlihat jumlah pelanggaran paling banyak dilakukan pada jenjang pendidikan SLTA dan perguruan tinggi. Padahal seharusnya dengan pendidikan yang tinggi dapat mempengaruhi tingkah laku seseorang. Pada jenjang pendidikan SLTA dan Perguruan Tinggi seharusnya seseorang tersebut sudah mengerti hukum dan peraturan yang berlaku. Akan tetapi pada kenyataannya pada jenjang pendidikan tersebutlah yang paling banyak melakukan pelanggaran lalu lintas.

Pendidikan tidak terlalu berpengaruh untuk melakukan pelanggaran. Selama ini pelanggaran yang sering terjadi dilakukan

⁴⁶ ibid

oleh para pelajar SLTA dan mahasiswa. Banyak para pelajar SLTA dan mahasiswa yang tidak memakai helm pada saat mengendarai kendaraan bermotor. Apabila mereka ditanya kenapa mereka tidak memakai helm, banyak sekali alasan mereka salah satunya karena jarak yang mereka tempuh dekat sehingga mereka tidak memakai helm pada saat mengendarai kendaraan bermotor. Padahal di Undang-Undang No 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan tidak disebutkan berapa jarak yang ditempuh pengemudi untuk memakai helm atau tidak. Sehingga walaupun jarak yang mereka tempuh dekat atau jauh, para pengemudi kendaraan bermotor roda dua tetap diwajibkan untuk memakai helm.⁴⁷

3. Faktor Pekerjaan

Berikut tabel jumlah pelanggaran ditinjau dari segi pendidikan pelanggar periode bulan Mei-Desember 2008:

Tabel 6

Jumlah Pelanggaran Ditinjau Dari Segi Pekerjaan Pelanggar

No	Bulan	Jumlah pelanggaran	Pekerjaan pelanggar									
			PNS	Swasta	TNI	MHS	PLJ	pengusaha	pdg	Tani/nelayan	buruh	Lain-lain
1	Mei	2214	-	234	-	978	912	42	29	-	19	-
2	Juni	1282	-	154	-	556	526	26	12	-	8	-
3	Juli	1016	-	132	-	426	425	16	11	-	6	-
4	Agustus	1614	-	257	-	543	762	24	17	-	11	-
5	September	2658	-	781	-	1379	321	107	37	-	33	-

⁴⁷ ibid

6	Oktober	2389	-	645	-	1234	360	96	28	-	26	-
7	November	1695	-	357	-	986	271	54	12	-	15	-
8	Desember	1695	-	357	-	986	271	54	12	-	15	-

Sumber: Data statistik Polresta Malang Tahun 2008

Dari data di atas dapat dilihat yang paling banyak melanggar adalah mahasiswa dan pelajar. Disini dapat kita lihat para pedagang, buruh, tani yang mungkin pendidikannya hanya sampai SD tapi mereka yang paling sedikit melakukan pelanggaran.

Orang-orang yang dari desa ke kota mereka malah lebih menaati peraturan lalu lintas dibandingkan dengan orang-orang yang dari kota.

4. Faktor Jenis Kelamin

Berikut tabel jumlah pelanggaran lalu lintas ditinjau dari segi jenis kelamin pelanggar periode bulan Mei-Agustus 2008

Tabel 7

Jumlah Pelanggaran Ditinjau Dari Jenis Kelamin Pelanggar

No	Bulan	Jumlah pelanggaran	Jenis kelamin	
			Laki-laki	Perempuan
1	Mei	2.214	1.589	625
2	Juni	1.282	875	407
3	Juli	1.016	622	394
4	Agustus	1.614	984	630
5	September	2.658	1.896	762
6	Oktober	2.389	1.785	604
7	November	1.659	1.235	460
8	Desember	2.207	1.652	555

Sumber: Data statistik Polresta Malang Tahun 2008

Dari data diatas dapat terlihat bahwa laki-lakilah yang sering melanggar peraturan lalu lintas. Hal ini dikarenakan

mungkin laki-laki lebih berani daripada perempuan. Perempuan lebih memiliki rasa sabar yang tinggi daripada laki-laki. Selain itu perempuan juga lebih hati-hati di jalan raya dibandingkan dengan laki-laki.

Dari semua faktor di atas faktor usia, faktor pendidikan, faktor pekerjaan dan faktor jenis kelamin semuanya saling terkait.

Ini terbukti dari faktor usia yang paling banyak melakukan pelanggaran dari usia 17-21 tahun, dari segi pendidikan yang paling banyak melanggar dari jenjang pendidikan SLTA dan Perguruan tinggi, dari faktor pekerjaan yang paling banyak melanggar dari pelajar dan mahasiswa, dan dari faktor jenis kelamin yang paling banyak melanggar adalah laki-laki. Para pelajar SLTA dan mahasiswa biasa berusia antara 17-21 tahun. Sehingga benar apabila dari segi usia yang paling banyak melanggar adalah usia 17-21 tahun maka faktor pendidikan dan pekerjaan yang paling banyak melanggar adalah dari kalangan pelajar SLTA dan mahasiswa.

E. Penegakan Hukum Yang Dilakukan Oleh Polisi Terhadap Pelanggar lalu Lintas

Penindakan pelanggaran lalu lintas adalah tindakan hukum yang ditujukan kepada pelanggar peraturan perundang-undangan Lalu Lintas

yang dilakukan oleh petugas kepolisian secara non yuridis maupun secara yuridis.⁴⁸

1. Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas Secara Non Yuridis

Penindakan pelanggaran lalu lintas secara non yuridis ini merupakan kebijaksanaan pihak kepolisian dimana apabila terjadi pelanggaran maka pelanggar tersebut tidak ditindak secara yuridis akan tetapi pelanggar tersebut diberitahu kesalahannya agar tidak diulangi lagi atau diberi peringatan. Penindakan pelanggaran lalu lintas secara edukatif ini tidak diatur di dalam Undang-undang.

Contohnya adalah apabila ada sebuah kendaraan bermotor yang melanggar rambu-rambu larangan untuk berbelok, dan setelah ditindak ternyata yang mengendarai kendaraan bermotor tersebut dari luar kota dan tidak mengetahui kalau di jalan tersebut terdapat larangan untuk berbelok, maka pihak yang berwenang dalam hal ini polisi lalu lintas, memberi tahu kesalahannya dan tidak ditindak secara yuridis. Namun apabila pada kejadian yang sama, polisi lalu lintas tersebut mempergunakan tindakan yuridis, maka apa yang dilakukan polisi tersebut tidak bisa kita salahkan karena tindakan yuridis diatur di dalam Undang-undang No 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.⁴⁹

Penindakan pelanggaran lalu lintas secara edukatif ini tidak diperuntukkan untuk pelanggar yang tidak memiliki surat-surat lengkap, SIM dan STNK.

⁴⁸ Hasil wawancara dengan AKP Sonny Irawan selaku Kepala satuan Lalu Lintas Di Polresta Malang, Rabu 17 September 2008

⁴⁹ ibid

2. Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas Secara Yuridis

Penindakan pelanggaran lalu lintas secara yuridis ini adalah dengan tilang. Tilang adalah bukti pelanggaran lalu lintas jalan tertentu yang hanya ditujukan kepada 27 jenis pelanggaran lalu lintas. Adapun 27 jenis pelanggaran tersebut adalah:⁵⁰

Tabel 8

Jenis Pelanggaran Dan Klasifikasinya

No	Klasifikasi dan pasal yang dilanggar	Jenis pelanggaran	Klasifikasi pelanggaran
1	Pasal 58 No 17(1) UULAJ	Melanggar ketentuan persyaratan lampu, rem, dan tuter bagi kendaraan tidak bermotor	Ringan
2	Pasal 61(1) UULAJ YO 17(3), (4), PP 43	Melanggar rambu-rambu perintah/rambu-rambu larangan	
3	Pasal 61(1) UULAJ YO 21(1), (4), PP 43	Melanggar marka membujur garis utuh tunggal atau ganda	
4	Pasal 61(1) UULAJ YO 22(2) PP 43	Melanggar marka melintang garis utuh sebagai batas berhenti	
5	Pasal 61(1) UULAJ YO 29 PP 43	Melanggar ketentuan cahaya alat pengatur isyarat lalu lintas	
6	Pasal 61(1) UULAJ YO 55a PP 43	Melanggar larangan melewati kendaraan lain di persimpangan/perlintasan sebidang	
7	Pasal 61(1) UULAJ YO 55b PP 43	Melanggar larangan melewati kendaraan lain yang sedang member	

⁵⁰ Kompol H Jajak Hermawan, Fungsi Teknis lalu Lintas (Panduan operasional), Mojokerto, tanpa tahun

		kesempatan penyeberangan jalan	
8	Pasal 61(1) UULAJ YO 65 PP 43	Melanggar kewajiban untuk mendahulukan kendaraan yang memiliki hak utama sesuai prioritas	
9	Pasal 61(1) UULAJ YO 66(2) PP 43	Melanggar larangan berhenti/parkir di tempat-tempat tertentu	
10	Pasal 61(2) UULAJ YO 70 PP 43	Melanggar kewajiban menggunakan helm bagi pengemudi atau penumpang sepeda motor/mobil tanpa rumah-rumah	
11	Pasal 61(1) UULAJ YO 71(2) PP43	Melanggar larangan membunyikan klakson pada tempat-tempat tertentu yang dinyatakan dengan rambu-rambu	
12	Pasal 61(1) UULAJ YO 72 PP 43	Melanggar ketentuan gun sirine	
13	Pasal 61(1) UULAJ YO 73(1) PP 43	Melanggar kewajiban menyalakan lampu utama dekat, lampu posisi depan dan belakang/lampu tanda nomor kendaraan pada malam hari/gelap	
14	Pasal 61(1) UULAJ YO 74(1)c PP 43	Melanggar larangan menyalakan lampu peringatan berwarna biru/merah kecuali kendaraan tertentu	
15	Pasal 61(1) UULAJ YO 74(2)b PP 43	Melanggar kewajiban menyalakan lampu penunjuk arah waktu akan membelok atau berbalik	
16	Pasal 61(1) UULAJ YO 74(2)c PP 43	Melanggar kewajiban menyalakan lampu tanda berhenti waktu menaikkan/menurunkan penumpang bus sekolah	
17	Pasal 61(1) UULAJ YO 74(2)e PP 43	Melanggar kewajiban menyalakan lampu peringatan berwarna kuning bagi kendaraan tertentu	

18	Pasal 61(1) UULAJ YO 80 PP 43	Melanggar ketentuan batas kecepatan maksimum	
19	Pasal 61(1) UULAJ YO 124(1)a PP 44	Melanggar larangan bagi kendaraan yang ditarik oleh lebih dari satu kendaraan	
20	Pasal 61(1) UULAJ YO 124(1)a PP 44	Melanggar kewajiban gunakan alat penarik yang kaku bila kendaraan yang ditarik beratnya lebih dari 4.000 kg	
21	Pasal 56(1) UULAJ YO 148 PP 44	Kendaraan tanpa dilengkapi tanda bukti lulus uji bagi mobil bus, barang, kendaraan umum, kereta gandeng/tempelan atau kendaraan khusus	
22	Pasal 57(2) UULAJ YO 197(1),(3) PP 44	Tidak dapat menunjukkan STNK/STCK beserta lembar formulir BTCK	
23	Pasal 57(2) UULAJ YO 191(1) PP 44	Tidak melengkapi TNKB, TNCKB yang sesuai ketentuan	
24	Pasal 59(1) UULAJ YO 211(1) PP 44	Tidak dapat menunjukkan SIM sesuai ketentuan	
25	Pasal 54 UULAJ YO 2,13(1) PP 41	Melanggar ketentuan pengangkutan orang atau barang tidak sesuai dengan peruntukannya (kecuali sebagaimana yang dimaksud pasal 3(1) PP 41)	
26	Pasal 54 UULAJ YO 29,70 PP 40	Melanggar persyaratan teknik dan laik menjalankan yang meliputi persyaratan lampu dan komponen pendukung bagi kendaraan bermotor	
27	Pasal 54 UULAJ YO 11(1) PP 43	Melanggar ketentuan kelas jalan yang dinyatakan dengan rambu- rambu	

Apabila ada kendaraan bermotor yang melanggar ketentuan di atas maka akan dikenai tilang. Fungsi tilang adalah :⁵¹

- a) Sebagai surat panggilan ke pengadilan negeri,
- b) Sebagai pengantar untuk pembayaran denda ke bank atau panitera,
- c) Sebagai tanda penyitaan atas barang bukti yang disita berupa SIM, STNK, dan kendaraan bermotor.

Prosedur penindakan pelanggaran lalu lintas ini meliputi:⁵²

1) Persiapan

Sebelum melakukan penindakan pelanggaran lalu lintas jalan tertentu dengan menggunakan blangko tilang, perlu dilakukan persiapan sebagai berikut :

- a) Blangko tilang yang telah di cap/stempel kesatuan sesuai kebutuhan termasuk table pelanggaran dan uang titipan;
 - b) Bolpoint hitam/biru;
 - c) Alat pelapis set blangko tilang;
 - d) Label barang bukti.
- 2) Setelah segala sesuatu sudah di persiapkan, maka penindakan dapat dilakukan secara langsung di tempat, jika menemukan pelanggaran tersebut, dengan tahap-tahap kegiatan sebagai berikut:⁵³
- a) Tahap I : persiapan menulis blangko tilang
 - b) Tahap II : penulisan blangko tilang
 - c) Tahap III : penandatanganan pelanggar pada blangko tilang

⁵¹ Hasil wawancara dengan Briпка Didik Tri Wahyudi Selaku Kepala Bagian Tilang Polresta Malang, Kamis 18 Desember 2008

⁵² ibid

⁵³ ibid

- d) Tahap IV : penyerahan blangko tilang kepada pelanggar
- e) Tahap V : penerimaan barang titipan/sitaan dari pelanggar
- f) Tahap VI : pengembalian barang titipan/sitaan terhadap pelanggar
- g) Tahap VII : pengembalian ke unit satuan penindak sisa lembar blangko tilang dan barang titipan/sitaan

Di dalam penindakan tilang ini ada 3 alternatif yaitu:

- 1) Pelanggar bayar denda di BRI

Apabila pelanggar tidak bisa menghadiri sidang maka pelanggar dapat membayar langsung di Bank BRI. Apabila pelanggar membayar ke Bank BRI maka pelanggar di beri lembar tilang yang berwarna biru.

Rekening yang digunakan adalah rekening Kejaksaan Negeri Malang, selaku eksekutor. Denda yang sudah divalidasi oleh bank, maka bukti pembayaran (resi) di serahkan kepada bagian tilang, untuk mengambil barang bukti. Kemudian berkas tilang diserahkan ke pengadilan.

- 2) Pelanggar datang langsung ke pengadilan untuk membayar denda

Pelanggar apabila datang sendiri ke pengadilan untuk mengikuti proses persidangan maka pelanggar diberi lembar tilang warna merah.

- 3) Pelanggar menitipkan uang denda kepada polisi

Apabila pelanggar menitipkan uang denda kepada polisi maka pelanggar diberi lembar tilang warna merah.

Alternative yang ketiga ini yang sering disebut dengan titip sidang. Banyak para pelanggar yang menggunakan alternative titip sidang dengan alasan tidak mempunyai waktu untuk datang ke pengadilan. Dari 10 responden yang penulis wawancara 8 diantaranya memilih untuk titip sidang daripada datang sendiri ke pengadilan dengan alasan lebih praktis dan efisien, mereka sibuk, malas datang ke pengadilan dan sebagainya. Sedangkan 2 responden lainnya memilih untuk datang sendiri ke pengadilan dikarenakan mereka berpendapat apabila mereka menitipkan uang denda ke polisi maka uang denda tersebut akan masuk ke kantong polisi tersebut.

Dari 10 responden tersebut tidak ada 1 orang pun yang tahu apabila kena tilang maka bisa langsung membayar ke Bank BRI.

Ada beberapa oknum polisi yang “nakal”, kadang polisi tersebut berupaya agar para pelanggar menitipkan uang denda kepada mereka. Seperti yang dialami oleh Rosyam mahasiswa teknik Universitas Brawijaya. Rosyam kena tilang di perempatan jalan Kawi, dikarenakan melanggar marka dan menerobos lampu merah. Pada waktu itu Rosyam langsung dibawa ke pos polisi untuk diberitahu kesalahannya. Ketika petugas menanyakan SIM dan STNK Rosyam dapat menunjukkan surat-surat tersebut ke polisi. Sehingga polisi hanya menilang Rosyam dengan 1 pasal yaitu pasal 61 (1) Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dikarenakan melanggar rambu-rambu perintah/rambu-rambu larangan/perintah dan melanggar marka melintang garis utuh sebagai batas berhenti. Akan tetapi disaat Rosyam

meminta surat tilang dan akan datang sendiri ke pengadilan, oknum polisi tersebut berkata, Rosyam boleh datang sendiri ke pengadilan akan tetapi sepeda motornya akan ditahan sebagai barang bukti, karena Rosyam tidak mau sepeda motornya ditahan maka Rosyam pun membayar ke oknum polisi tersebut sebesar Rp. 70.000.⁵⁴

Padahal jelas sekali di dalam pasal 52 Undang-undang No 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan yang berbunyi:

” Pemeriksaan terhadap kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud dalam pasal 16, atau penyidikan terhadap pelanggaran di bidang lalu lintas dan angkutan jalan, tidak disertai dengan penyitaan kendaraan bermotor dan/atau Surat Tanda Nomor Kendaraan bermotor kecuali dalam hal :

- a) Kendaraan bermotor diduga berasal dari hasil tindak pidana/digunakan untuk melakukan tindak pidana;
- b) Pelanggaran lalu lintas tersebut mengakibatkan meninggalnya orang;
- c) Pengemudi tidak dapat menunjukkan tanda bukti lulus uji kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud dalam pasal 13 ayat (3);
- d) Pengemudi tidak dapat menunjukkan surat tanda nomor kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud dalam pasal 14 ayat (2);
- e) Pengemudi tidak dapat menunjukkan surat ijin mengemudi sebagaimana dimaksud dalam pasal 18 ayat (1).

⁵⁴ Hasil wawancara dengan Rosyam, mahasiswa teknik Universitas Brawijaya, Kamis 15 Januari 2009

Menurut pasal tersebut, maka seharusnya sepeda motor Rosyam tidak ditahan karena Rosyam dapat menunjukkan SIM dan STNK. Akan tetapi dikarenakan Rosyam tidak tahu aturannya maka Rosyam memberikan uang denda tersebut kepada polisi.

Hal yang sama juga dialami oleh bapak Zulhijar seorang pekerja swasta. Bapak Zulhijar juga mengalami hal serupa dengan yang dialami Rosyam, pada waktu bapak Zulhijar melintas di jalan Soekarno Hatta bapak Zulhijar terkena tilang dikarenakan tidak memakai helm. Pada waktu itu bapak Zulhijar membawa SIM dan STNK. Ketika bapak Zulhijar minta surat tilang, polisi tersebut bilang, apabila bapak Zulhijar ingin datang langsung ke pengadilan maka sepeda motornya harus disita. Karena itu bapak Zulhijar menyerahkan uang denda kepada polisi sebesar Rp 25.000.⁵⁵

Ketika hal tersebut penulis sampaikan kepada AKP Sonny Irawan, SH selaku Kepala Satuan Lalu Lintas pada waktu itu, bapak Sonny menyarankan apabila ada ada oknum polisi yang seperti itu diharapkan masyarakat mencatat namanya dan melaporkan ke bapak soni untuk ditindak lanjuti. Menurut AKP Soni Irawan, SH memang ada sejumlah oknum polisi yang seperti itu. Akan tetapi apabila masyarakat tidak melaporkannya maka akan sulit untuk ditindak.

F. Strategi Polisi Lalu Lintas Untuk Meningkatkan Kesadaran Masyarakat Untuk Menaati Peraturan Lalu Lintas

⁵⁵ Hasil wawancara dengan Bapak Zulhijar seorang wiraswasta, Jumat 23 Januari 2009

Strategi polisi lalu lintas untuk meningkatkan kesadaran masyarakat untuk menaati peraturan lalu lintas ini juga dimaksudkan untuk menekan angka kecelakaan yang terjadi di kota Malang. Kecelakaan sering terjadi karena masyarakat tidak menaati peraturan lalu lintas. Keselamatan transportasi jalan merupakan masalah global yang bukan semata-mata masalah transportasi saja, akan tetapi sudah menjadi permasalahan sosial kemasyarakatan. tingginya tingkat kecelakaan lalu lintas di kota Malang masih menjadi agenda dan perhatian serius semua pihak. Untuk menekan korban kecelakaan lalu lintas diperlukan strategi yang komprehensif. Strategi ini diformulasikan berdasarkan penyelesaian menyeluruh terhadap akar permasalahan lalu lintas.

Beberapa faktor penyebab kecelakaan lalu lintas yang mendasar dan saling terkait diantaranya menyangkut perilaku pengemudi, lemahnya beberapa sistem seperti, jaringan jalan, informasi dan pendidikan keselamatan, pelatihan dan pengujian kemampuan mengemudi. Oleh karena itu strategi keselamatan lalu lintas haruslah dibuat secara komprehensif dan terintegrasi di dukung dengan sistem kelembagaan yang kuat dan pendanaan yang cukup. Untuk itu Satuan Lalu Lintas Polresta Malang mengadakan beberapa program yaitu:

1. *Traffic Safety Campaign* (kampanye keselamatan lalu lintas mandiri)

Dasar hukum *Traffic Safety Campaign* ini adalah Surat Telegram Kapolda Jatim No Pol: STR/319/111/2008/lantas tanggal 28 Maret 2008, Tentang Langkah-langkah Mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas korban massal dan Surat Kapolresta Malang No Pol:

B/454/V/2008/lantas tanggal 5 Mei 2008, tentang hasil rapat koordinasi kampanye keselamatan lalu lintas se Malang raya di gedung PPI Universitas Brawijaya.

Pelaksanaan *Traffic Safety Campaign* ini dilaksanakan selama 20 hari yaitu dimulai pada tanggal 11-31 Mei 2008. *Traffic Safety Campaign* mengambil lokasi yang rawan kecelakaan, rawan pelanggaran, rawan macet, di sekolah-sekolah (SMP dan SMU), dan di terminal. Sasaran dari *Traffic Safety Campaign* adalah seluruh pengguna jalan (roda dua dan roda empat), pelajar (SMP-SMU), pengemudi angkot/bus, juru parkir dan ketua jalur. Cara bertindak dan kegiatan dari pihak kepolisian dalam program ini meliputi:

a. Pemasangan spanduk

Dengan adanya pemasangan spanduk ini diharapkan para pengguna jalan memahami tentang keselamatan berlalu lintas. Pemasangan spanduk ini juga untuk mencegah dan mengurangi terjadinya kecelakaan lalu lintas.

b. Membagikan brosur program *Traffic Safety Campaign*

Dengan pembagian brosur ini diharapkan para pengguna jalan dapat bertanggung jawab dalam mengemudikan kendaraan bermotor.

c. Pembagian helm standart

Dengan pembagian helm standart ini diharapkan masyarakat tidak lagi menggunakan helm yang tidak standart

d. Penindakan pelanggaran helm

Helm-helm yang tidak standart disita oleh polisi lalu lintas

e. Memberikan tegoran tertulis kepada pelanggar lalu lintas

Apabila ada pengemudi yang melanggar peraturan lalu lintas, maka polisi tidak menilang pelanggar tersebut melainkan memberikan tegoran secara tertulis.

f. Bimbingan dan penyuluhan pada pengemudi angkutan

Dengan bimbingan dan penyuluhan ini diharapkan para pengemudi berlaku tertib dan sopan di jalan, dan para pengemudi dapat mengendalikan kecepatan, sehingga dapat menekan kecelakaan lalu lintas.

g. Bimbingan dan penyuluhan pada *club otomotif*

Dengan adanya bimbingan dan penyuluhan di *club motor* diharapkan agar pengemudi disiplin berlalu lintas, berlaku sopan, aman tertib, dan patuh terhadap Undang-Undang.

Pelaksanaan kegiatan kampanye *Traffic Safety Campaign* yang digelar selama 20 hari mulai tanggal 12 Mei sampai dengan 31 Mei 2008 berjalan dengan tertib dan lancar dengan hasil dapat menurunkan kejadian kecelakaan lalu lintas sebanyak 5 kasus selama pelaksanaan kampanye dibanding sebelum kampanye pada periode yang sama, sebagaimana data sebagai berikut:

Tabel 9

Perbandingan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas Sebelum dan Sesudah Pelaksanaan Kampanye Ttraffic Safety Campaign

Sebelum kampanye	Sesudah kampanye
------------------	------------------

Jumlah kejadian	: 41	Jumlah kejadian	: 23 kejadian
kejadi		Meninggal dunia	: 7
Meninggal dunia	: 6	Luka berat	: -
Luka berat	: -	Luka ringan	: 23
Luka ringan	: 57	Kerugian material	: Rp.
Kerugian material	: Rp.	15.225.000	
8.230.000			

Sumber: Data Statistik Polresta Malang Tahun 2008

2. *Responsible Riding 2*

Dasar hukum dari *responsible riding 2* ini adalah Surat Telegram Kapolda Jatim No Pol: ST/751/VIII/2008/Ditlantas tanggal 5 September 2008. Tentang pelaksanaan giat program *responsible riding competition* 2008 dan Telegram Kapolwil Malang No Pol: T/219/IX/2008/lantas tanggal 8 September tentang pelaksanaan lomba *black spot therapy*, peningkatan pelayanan dan kualitas pengemudi dan smart riding.

Kegiatan *Responsible Riding 2* ini meliputi:

a. Kampanye *Smart Riding*

Kampanye *Smart Riding* ini diadakan di jalan J.A Suprpto, dan di jalan Letjen Sutoyo. Dalam kampanye untuk mensosialisasikan program *Smart Riding* ini diadakan jalur Smart Riding berhadiah. Di jalur ini apabila pengemudi mematuhi peraturan lalu lintas maka akan mendapatkan hadiah.

Kegiatan *Smart Riding* ini meliputi:

- a) Pemasangan spanduk himbauan;
- b) Pemasangan banner;

- c) Pembagian helm dan masker;
- d) Penempatan personil di jalur *Responsible Riding*;
- e) Penindakan di jalur *Responsible Riding*;
- f) Himbauan dengan papan himbauan tangan;
- g) Pengadaan jalur berhadiah;

Selain kegiatan di atas kegiatan lain yang juga diadakan dalam kampanye Smart Riding ini adalah:

- a) Mendirikan posko *Smart Riding*;
- b) Membuat posko jalur *Smart Riding* berhadiah;
- c) Menggandeng putra-putri formula satu, pramuka, dan PKS dalam kegiatan *Smart Riding*;
- d) Bekerja sama dengan mitra kerja (*lissing*), dalam membagikan masker dan sarung tangan di jalur *Smart Riding*;
- e) Dialog interaktif dengan TV local;
- f) *Smart Riding Goes to School*;
- g) Kampanye *Smart Riding* ke kelompok masyarakat (ojek, becak, pengemudi bus, angkot);
- h) Bekerjasama dengan stasiun radio swasta dalam penyiaran kegiatan *Smart Riding* berhadiah.

b. *Black Spot Therapy*

Yang dimaksud dengan *Black Spot Therapy* adalah menentukan anatomi jalan dan anatomi kecelakaan lalu lintas. Lokasi *Black Spot Therapy* ini adalah ruas jalan S. Supriadi kota Malang sepanjang 2 Km (Km 89-91 dari Surabaya). Pelaksanaan

Black Spot Therapy ini diselenggarakan tanggal 8 September-22 Oktober 2008. Instansi yang ikut berperan dalam *Black Spot Therapy* ini adalah:

a) Polisi Republik Indonesia

Dalam program *Black Spot Therapy* ini Polri mempunyai tugas untuk:

1. Menempatkan personilnya di daerah *Black Spot Therapy*;
2. Pemasangan rambu dan lampu rotator tanda daerah rawan kecelakaan (dibantu oleh dinas perhubungan);
3. Pemasangan spanduk himbauan;
4. Pemasangan banner;
5. Pemberdayaan satpam dan supeltas dalam membantu penyeberangan dan pengaturan lalu lintas di lokasi sekitar *Black Spot*;
6. Koordinasi dengan instansi terkait tentang pengadaan rambu, perbaikan jalan, penerangan jalan;
7. Penindakan pelanggaran lalu lintas secara tegas;
8. Penindakan pelanggaran lalu lintas secara simpatik;
9. Penempatan personil pada malam hari.

b) Dinas Perhubungan

Dalam program *Black Spot Therapy* ini Dinas Perhubungan mempunyai tugas untuk:

1. Menambah zebra cross dan rambu-rambu portable di depan sekolah sepanjang jalan S Supriadi;

2. Pemasangan atau pembuatan pita kejut;
3. Pemasangan *warning light/flashing*;
4. Pemasangan marka jalan tepi yang dianggarkan tahun 2009.

Semua kegiatan di atas sudah dilaksanakan kecuali pemasangan atau pembuatan pita kejut.

c) Kimpraswil

Dalam program *Black Spot Therapy* ini Kimpraswil mempunyai tugas untuk:

1. Memasukkan anggaran insidental tahun 2009;
2. Membuat pita kejut sesuai dengan usulan polri atau warga;
3. Pemeliharaan rutin jalan dengan konstruksi penetrasi dan buras/tutup lubang;
4. Dimungkinkan pelebaran jalan dengan konstruksi CTBS/cor beton sebagai pondasi dasar.

d) Dinas Pertamanan

Dalam program *Black Spot Therapy* ini Dinas Pertamanan mempunyai tugas untuk:

1. Pemasangan lampu jalan sepanjang jalan S. Supriadi;
2. Pemasangan lampu mercury.

Semua kegiatan tersebut sudah dilaksanakan oleh Dinas Pertamanan.

e) Warga

Dalam program *Black Spot Therapy* ini warga mempunyai tugas untuk membangun pos polisi di daerah *Black Spot*.

Hasil yang dicapai dari program *Black Spot Therapy* ini adalah penurunan tingkat kecelakaan sampai 80% hal ini dapat dilihat dari data berikut:

Data kecelakaan lalu lintas di jalan S.Supriadi satu bulan sebelum

Black Spot:⁵⁶

Jumlah kejadian : 5 kasus

Meninggal dunia : 2 orang

Luka berat : -

Luka ringan : 6 orang

Kerugian material : Rp 1.050.000

Data kecelakaan lalu lintas di jalan S.Supriadi sesudah *Black Spot*:⁵⁷

Jumlah kejadian : 1 kasus

Meninggal dunia : 1 orang

Luka berat : -

Luka ringan : 1 orang

Kerugian material : Rp 250.000

3. *Responsible Riding For Aremania*

Responsible Riding For Aremania adalah sebuah program kampanye tertib lalu lintas bagi warga kota Malang khususnya supporter Aremania. *Responsible Riding For Aremania* merupakan suatu kompetisi antar koordinator wilayah (korwil) Aremania dalam rangka aktifitas mereka ketika berangkat ke stadion dan meninggalkan

⁵⁶ Data statistik Satlantas Polresta Malang

⁵⁷ ibid

stadion dalam ikatan konvoi/kelompok maupun perseorangan dan akan diadakan sebanyak 4 (empat) sesi tahap penjurian. Latar belakang diadakannya *responsible Riding For Aremania* ini adalah:⁵⁸

- a) Kemacetan yang sering terjadi karena sikap Aremania;
- b) Banyaklah kecelakaan yang terjadi karena konvoi aremania;
- c) Protes dari masyarakat, apabila ada konvoi Aremania maka lalu lintas menjadi tidak tertib dan tidak aman.

Pelaksanaan *Responsible Riding For Aremania* ini dilaksanakan pada bulan Februari sampai Maret 2009.

Dengan susunan acara sebagai berikut:

- a) *Opening ceremony* dan Tahap I yang dilaksanakan pada tanggal 2 Februari 2009 untuk penjurian dan pengumuman pemenang pada tanggal 28 Februari 2009;
- b) Tahap II dilaksanakan pada tanggal 28 Februari 2009 untuk penjurian dan pengumuman pemenangnya pada tanggal 8 Maret 2009;
- c) Tahap III dilaksanakan pada tanggal 14 Maret 2009 untuk penjurian dan pengumuman pemenangnya pada tanggal 23 Maret 2009;
- d) *Closing Ceremony* dilaksanakan pada tanggal 28 Maret 2009 dan sekaligus pengumuman pemenang *best of the best*.

Rute Responsible Riding For Aremania adalah:

- a) Simpang balapan (start);

⁵⁸ Hasil wawancara dengan AKP Pranatal Hutadjulu Selaku Kepala satuan Lalu Lintas Polresta Malang

- b) Jalan Raya Ijen;
- c) Jalan Kawi;
- d) Merdeka Barat;
- e) Kauman;
- f) Jalan Hasim Ashari;
- g) Jalan Arif Margono;
- h) Jalan S.Supriadi.

Dalam kompetisi ini team jury akan melakukan penilaian terhadap pemenang yang terdiri dari 3 kelompok konvoi dan 3 orang pemenang kategori individu. *Team jury* yang akan memberikan penilaian terhadap peserta kompetisi *Responsible Riding For Aremania* terdiri dari:

- a) Pihak media massa (Harian Radar Malang);
- b) Anggota Polresta Malang;
- c) Pengamat lalu lintas.

Aspek penilaian dalam *Responsible Riding For Aremania* ini adalah:

- a) Kelengkapan diri, meliputi:
 - 1) Menggunakan helm standart;
 - 2) Memiliki SIM dan STNK;
 - 3) Mengenakan jaket/*t-shirt* berlengan panjang;
 - 4) Mengenakan celana panjang;
 - 5) Mengenakan sepatu.
- b) Kelengkapan kendaraan, meliputi:
 - 1) Lampu besar/*headlight*

- 2) Lampu *sign*
 - 3) Kaca spion 2 buah
 - 4) Knalpot standart
- c) Ketertiban, meliputi:
- 1) Berhenti pada saat lampu merah di *traffic light*;
 - 2) Mematuhi rambu-rambu lalu lintas;
 - 3) Mematuhi marka;
 - 4) Penumpang kendaraan roda dua maksimal dua orang;
 - 5) Tidak membawa anak kecil;
 - 6) Menyalakan lampu besar atau *headlight*;
 - 7) Menggunakan lajur kiri.
- d) Kesantunan meliputi:
- 1) Tidak agresif;
 - 2) Memberikan prioritas kendaraan lain;
 - 3) Tidak zig-zag
- e) Kreatifitas, meliputi:
- 1) Menggunakan tanda kelengkapan peserta;
 - 2) Menghias kendaraan konvoi dengan atribut Aremania;
 - 3) Menghias kendaraan konvoi dengan atribut identitas Korwil asal dan atau kelompok konvoi.

Aspek kreatifitas ini dapat diperluas arti dan realisasinya dalam berbagai bentuk dengan mengkombinasikan elemen-elemen kemeriahan, kekompakkan, keamanan dan kenyamanan bersama.



BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Faktor yang membuat masyarakat tidak menaati peraturan lalu lintas ada 4 (empat) yaitu:

- a) Faktor usia;
- b) Faktor pendidikan;
- c) Faktor pekerjaan;
- d) Faktor jenis kelamin.

tingginya pendidikan seseorang tidak mencerminkan perilaku orang tersebut. hal ini terbukti orang yang mempunyai pendidikan tinggi tinggilah yang paling sering melanggar peraturan lalu lintas

Selain itu masyarakat tidak menaati peraturan lalu lintas dikarenakan kurangnya kesadaran dalam diri masyarakat untuk menaati peraturan lalu lintas. Salah satu kecelakaan lalu lintas yaitu Karena masyarakat tidak menaati peraturan lalu lintas.

2. Penindakan hukum yang dilakukan kepada pelanggar lalu lintas ada 2 (dua) yaitu:

- a) Penindakan hukum non yuridis, dan
- b) Penindakan hukum secara yuridis.

Penindakan hukum secara non yuridis ini tidak diatur di dalam Undang-Undang, sedangkan penindakan hukum secara yuridis diatur di dalam Undang-Undang. Yang sering digunakan untuk

menindak pelanggaran yang ada adalah penegakan hukum secara yuridis. Dalam penindakan hukum secara yuridis ini, ada beberapa oknum polisi yang “nakal”. Mereka sering meminta para pelanggar untuk menitipkan uang denda kepada mereka.

3. Dengan adanya program-program yang dilaksanakan oleh Satuan Polisi Lalu Lintas Polresta Malang seperti:

- a) *Traffic Safety Campaign* (kampanye keselamatan lalu lintas mandiri)
- b) *Responsible Riding 2*:
 - 1) *Smart Riding*
 - 2) *Black Spot Therapy*

Dapat mengurangi kecelakaan lalu lintas yang terjadi. Sosialisasi atau kampanye dari program-program tersebut dapat menjadi sumber informasi bagi masyarakat tentang lalu lintas dan diharapkan masyarakat meningkatkan kesadaran untuk selalu menaati peraturan lalu lintas.

B. SARAN:

1. Bagi Polisi Lalu Lintas:

- a) Disarankan lebih meningkatkan disiplin serta profesional anggota melalui jalur pendidikan dan penyuluhan secara menyeluruh dan terus menerus.
- b) Disarankan untuk lebih meningkatkan pembinaan terhadap infrastruktur penanggulangan gangguan keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas secara berlanjut.

Hal tersebut dimaksudkan untuk menambah kepercayaan masyarakat terhadap pihak polisi lalu lintas.

2. Bagi Masyarakat

Untuk masyarakat diharapkan lebih menaati peraturan lalu lintas dan lebih disiplin dalam berlalu lintas di jalan raya. Hal ini dimaksudkan untuk menciptakan suasana yang aman, tertib, dan lancar di jalan raya. Diharapkan juga masyarakat lebih mengutamakan keselamatan bagi pengguna jalan lain supaya tidak terjadi kecelakaan lalu lintas.



DAFTAR PUSTAKA**BUKU:**

R. Soeroso. 2005. *Pengantar Ilmu Hukum*. Jakarta: Sinar Grafika.

Soehino. 1998. *Ilmu Negara*. Yogyakarta: Library.

Kompol H Jajak Hermawan. Tanpa Tahun. *Fungsi Teknis Lalu Lintas* (panduan operasional). Mojokerto.

Soekanto, Soerjono. 1983. *Beberapa Aspek Sosio Yuridis Masyarakat*. Bandung: Alumni.

Rahardjo, Satjipto. 2000. *Ilmu Hukum*. Bandung: Citra Aditya

Bakti

Soerkanto, Soerjono dan Otje Salman. 1987. *Disiplin Hukum Dan Disiplin Sosial*. Jakarta: Rajawali.

Soekanto, Soerjono dan Mustafa Abdullah. 1980. *Sosiologi Hukum Dalam Masyarakat*. Jakarta. Rajawali.

Rahardjo, Satjipto. 1997. *Masalah Penegakan Hukum*. Jakarta: Sinar Baru

Soekanto, Soerjono. 2004. *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegakkan Hukum*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.

Soekanto, Soerjono. 1986. *Pengantar Penelitian Hukum*. Jakarta: UII Press.

Peraturan Per Undang-undangan:

Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

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

Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993

Internet :

<http://jatim.polri.go.id/lantas/panduansim/index.html>, diakses

tanggal 8 September 2008

